

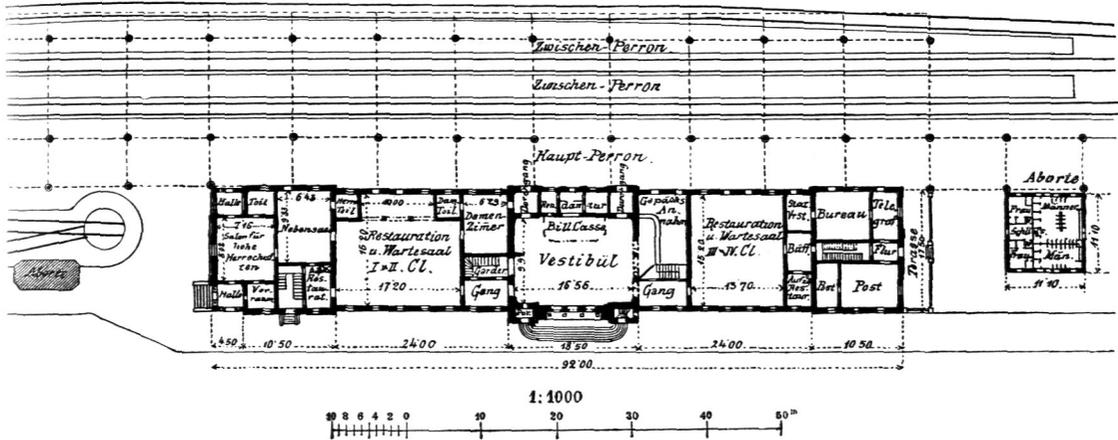
Eine verwandte Anlage zeigt der neue Bahnhof zu Brügge (siehe Fig. 13, S. 31).

Der Zutritt zu den Wartefälen ist in Belgien nur mit Fahrkarte gestattet; deshalb wickelt sich der Hauptverkehr faßt ausschließlich in der großen Eingangshalle ab, die mit Bänken, Zeitungsverkaufsstellen ufw. ausgestattet ist und die bedeutenden Abmessungen von $22,50 \times 17,50$ m erhalten hat. Die Fahrkartenausgabe ist mitten in diese Halle eingebaut. Um letztere gruppieren sich die Wartefäle, die durch besondere „Durchgänge“, an denen die Aborte und Waschräume liegen, mit den Bahnsteigen verbunden sind. Daß in den Wartefälen durch Einschleiben der Aborte ufw. der Ausblick nach den Bahnsteigen verwehrt wird, erscheint von vornherein als nicht gerade vorteilhaft, weil den Reisenden dadurch die Übersicht erschwert wird. Die zur Abfertigung des Gepäcks dienenden Räume liegen etwas verdeckt. Zwei getrennte Straßentunnel mit ziemlich steilen Anrampungen sind unter der Bahnsteighalle durchgeführt¹¹⁹⁾.

So wie vorstehend die Anlage der Empfangsgebäude für große Durchgangsstationen entwickelt worden ist, wird es notwendig, daß die Reisenden die Gleise überschreiten, wenn ihr Zug an einem der Zwischenbahnsteige, bzw. am Außenbahnsteig hält. In gleicher Weise muß das Reisegepäck und müssen die Poststücke nach und von den Zügen befördert werden. Eine solche Einrichtung war

181.
Überschreiten
der Gleise.

Fig. 157.



Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Bonn¹¹⁸⁾.

früher sehr häufig zu finden, u. a. auch auf den vorgeführten Bahnhöfen zu Mannheim und Mainz, und heute noch ist z. B. auf den belgischen Eisenbahnen das Überschreiten der Gleise allgemein üblich; auf den amerikanischen Bahnhöfen ist das gleiche der Fall.

Mit der fortwährenden Zunahme des Verkehrs wurden die Mißstände, die mit derartigen Anlagen verbunden sind, immer fühlbarer; ja, sie wurden in manchen Fällen so bedeutend, daß Abhilfe unter allen Umständen geschaffen werden mußte. Für die Reisenden war das Überschreiten der Gleise zum mindesten bedenklich, bei stärkerem Verkehr und bei Dunkelheit geradezu gefahrvoll. Die Gepäckkarren und -stücke, ebenso die Postkarren und -stücke mußten auf einem bald längeren, bald kürzeren Wege auf die Bahnsteige und dann quer über die Gleise befördert werden; dies geschah in der Regel mitten unter den Reisenden, die nicht allein in unangenehmer Weise behelligt, sondern vielfach auch verletzt wurden ufw.

Aus diesen und manchen anderen Gründen kam man in Deutschland — wie es scheint, zuerst auf den südbayerischen Eisenbahnen — dazu, quer unter

182.
Unter-
tunnelungen.

¹¹⁹⁾ Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1887, S. 273 ff.