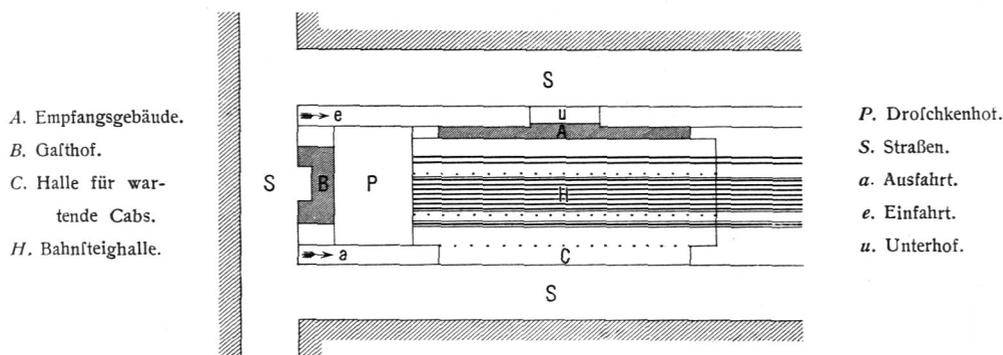


einen zweiten für die Ankunft der Züge (an einer Langseite des Empfangsgebäudes) mit gleichfalls 4050 qm und einen dritten (an der anderen Langseite gelegenen) für die auf der Linie nach Mühlhausen abgehenden Züge bestimmten Vorhof von 4250 qm. — Der Vorhof an der Ankunftsseite des Bahnhofes der Orleansbahn zu Orleans mißt 6125 qm. — Der betreffende Vorhof am Bahnhof derselben Eisenbahn zu Paris ist 9397 qm groß; mehr als ein Drittel davon ist mit einem Hallendach überdeckt.

In England geht man hierin allerdings noch weiter. Dort wird es allseitig als eine große Annehmlichkeit anerkannt, daß auf den Personenbahnhöfen größerer Städte nicht allein die Bahnsteige, sondern auch derjenige Raum durch die Bahnsteighalle überdacht ist, der für das Aufstellen des gewöhnlichen Personenfuhrwerkes bestimmt ist. Er besteht meistens in einer unmittelbar am Ankunftsbahnsteig entlang sich erstreckenden, befestigten Straße, so daß der Reisende nach dem Verlassen des Eisenbahnwagens nur die wenigen Schritte quer über den Bahnsteig zurückzulegen hat, um sofort in ein Cab oder dergl. einsteigen zu können. Solche Droschkenstraßen sind nicht selten mitten zwischen die Ankunftsbahnsteige hineingeschoben (Fig. 74). Solche Anlagen sind auf den großen englischen

80.  
Droschken-  
straßen.

Fig. 75.



Paddington-Station der Great-Western-Eisenbahn zu London.

Bahnhöfen oft mit sehr bedeutenden Kosten auf Brücken, über die Gleise hinweg, geführt worden; die Abfahrt der angekommenen Reisenden aus dem Bahnhof in die Stadt wird durch diese Einrichtung wesentlich beschleunigt.

Auch auf den größeren Bahnhöfen Ceylons sind längs der Außenbahnsteige Straßen für die Fuhrwerke angeordnet.

In manchen Fällen ist man auf englischen Bahnhöfen noch etwas weiter gegangen. Anstoßend an die Bahnsteighalle längs des Ankunftsbahnsteiges wurde eine besondere Halle dem in Rede stehenden Zwecke zugeordnet. Z. B. Paddington-Station der Great-Western-Bahn zu London (Fig. 75), King-Cross-Station der Great-Northern-Bahn zu London, Euston-Square-Station der London- and North-Western-Bahn zu London, Bahnhof der North-Western-Bahn zu Birmingham, Bahnhof der Dubliner Eisenbahn zu Kingstown usw.

Diese bedeckten Fahrwege und Hallen sind gewöhnlich breit genug, um zwei Reihen haltender Fuhrwerke aufzunehmen und in der Mitte noch angemessenen Raum zur Abfahrt nach der Richtung des Ausganges frei zu lassen. So mißt z. B. auf der St. Pancras-Station der Midland-Bahn zu London (Fig. 76<sup>58</sup>) dieser Fahrweg 7,13 m an Breite und ist zwischen den beiden Ankunftsbahnsteigen

<sup>58</sup>) Fakf.-Repr. nach: *Engng.* 1867, Aug. 23.