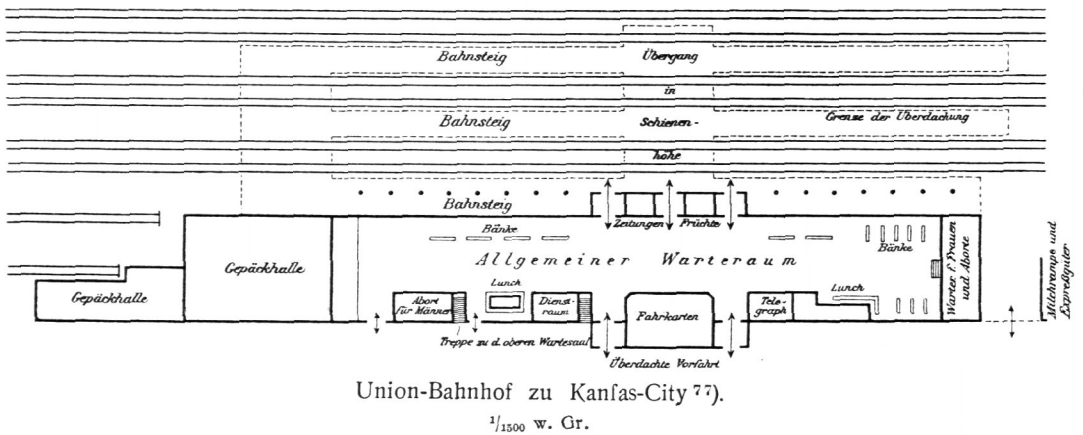


Aber auch für die Beförderung der Gepäck- und der Postkarren, sowie der Eilgüter erweisen sich unter Umständen Untertunnelungen, sowie Überbrückungen der Bahnsteige und Gleise als vorteilhaft, so daß man Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Posttunnel, bzw. -brücken zu unterscheiden hat.

Ausnahmsweise findet man auf englischen Bahnhöfen Einrichtungen, mittels deren man zwischen zwei hohen Bahnsteigen vorübergehend eine Verbindung herstellen kann. Auf dem Paddington-Bahnhof zu London z. B. befindet sich zwischen den beiden Bahnsteigen eine verschiebbare Rollbrücke, die, wenn sie außer Tätigkeit gesetzt ist, unter einem der Bahnsteige Platz hat. Soll sie den Übergang der Reisenden ermöglichen, so wird sie mittels hydraulischer Pressen hervorgeholt und später auch wieder zurückgehoben.

Untertunnelungen und Überbrückungen der Bahnsteige und Gleise kommen auf den deutschen Eisenbahnen hauptsächlich bei größeren Bahnhöfen vor; doch hat man in neuerer Zeit auch auf mittelgroßen, selbst auf kleineren Stationen Personentunnel angelegt, sobald der Personenverkehr, wenn auch nur an bestimmten Tagen, groß ist.

Fig. 97.



Anders in England, wo auch auf kleinen Stationen die Bahnsteige schienenfrei miteinander verbunden sind, meist allerdings durch Brücken, aber auch durch Tunnel. Desgleichen kommen auf französischen Bahnen, selbst auf kleineren Bahnhöfen, Gleisüberbrückungen vor, die den Hauptbahnsteig mit dem Außenbahnsteig und der auf letzterem stehenden Schirmhalle in Verbindung setzen.

In Amerika ist das Ueberfahren der Gleise in Schienenhöhe fast allgemein üblich (Fig. 97⁷⁷⁾). Oft ist der ganze Raum zwischen den Gleisen gedeckt, so daß die Bahnsteige gegen das Gleis keine Abgrenzung aufweisen; demnach kann das Publikum an jeder beliebigen Stelle die Gleise überschreiten. Erst in neuerer Zeit fängt man auch dort an, Gleisüberbrückungen und -untertunnelungen zur Ausführung zu bringen.

In vielen Fällen werden die örtlichen Verhältnisse dafür entscheidend sein, ob man die Untertunnelung oder die Überbrückung der Gleise und Bahnsteige vorzuziehen hat. Allein es kann vorkommen, daß beide Anordnungen statthaft sind, und es wird alsdann die Frage entstehen, welcher davon im allgemeinen der Vorzug gegeben werden soll.

Hierbei ist zunächst zu erwägen, daß bei Gleistunneln neben der Konstruktionshöhe ihrer Decke nur eine für das Durchgehen von Menschen, für die Beförde-

⁷⁷⁾ Fakt.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1907, Bl. 30.