

In Amerika kommen derartige Bahnhöfe sehr selten vor und zeigen auch keine besonderen Eigentümlichkeiten, weil sich in der Regel die Bahngleise und die Zugangsstraßen untereinander in gleicher Höhe kreuzen.

235.
Infel-
bahnhöfe.

Ordnet man zwischen den in einen Anschlußbahnhof einmündenden Gleisen einen langgestreckten Bahnsteig infelartig an und setzt man das Empfangsgebäude darauf, so entsteht ein Infelbahnhof (Fig. 186).

Der Übergang der Reisenden von einer Bahnlinie zur anderen kann zum Teil auf den Bahnsteigpartien *a, a* geschehen; doch sind dadurch meist ziemlich lange Wege bedingt. Deshalb empfiehlt es sich, hierfür einen das Empfangsgebäude querdurchschneidenden Weg vorzusehen.

Die Bahnhöfe mit Infelanordnung gestatten die Anlage der Wartefläche und Stationsräume auf dem Hauptbahnsteig und im Schwerpunkte des gesamten Zugverkehrs. Die hierdurch für die Reisenden entstehenden Vorteile werden aber unter Umständen aufgewogen durch die größere Längenausdehnung dieser Bahnhöfe, verurlicht durch die vorgeschobene Lage der Zungenbahnsteige. Mehrfach kann überdies ein teilweises Überfahren von Gleisen nicht wohl vermieden werden, außer man ordnet wieder Tunnel nebst Treppen, die zu den einzelnen Zwischenbahnsteigen führen, an; doch geht hierdurch ein Teil der Vorzüge verloren, welche die Infelbahnhöfe besitzen.

236.
Keil-
bahnhöfe.

Wenn von einer Bahnlinie eine andere abzweigt oder wenn an einer Stelle zwei verschiedene Bahnlinien zusammenlaufen, so kann man den etwa erforderlichen Bahnhof im keilförmig gestalteten Zwickel zwischen den beiden Bahnlinien anordnen, und zwar den für den Personenverkehr bestimmten Teil derart, daß man einen gleichfalls keilartig geformten Bahnsteig an die Spitze des gedachten Zwickels setzt und darauf das Empfangsgebäude errichtet (Fig. 187). Hierdurch entsteht ein Keilbahnhof.

Wie leicht ersichtlich stimmen Infel- und Keilbahnhöfe darin überein, daß das Empfangsgebäude allseitig, insbesondere an seinen beiden Langseiten, von Bahnsteigen umgeben ist.

Keilbahnhöfe sind meist mittelgroße, nur sehr selten große Bahnhöfe. Der Übergang der Reisenden von der einen Bahnlinie zur anderen geschieht auch hier zum Teil über die quer vor dem Empfangsgebäude gelegenen Partien des Bahnsteiges, zum Teil gleichfalls auf einem das Empfangsgebäude durchquerenden Durchgang.

Bei einem Infelbahnhof ist es notwendig, daß mindestens eine der zu ihm führenden Zufahrtsstraßen eine der vorhandenen Bahnlinien kreuzt. Bei Keilbahnhöfen ist solches nicht erforderlich, sobald die betreffende Stadt sich in dem zwischen den beiden Bahnlinien entstehenden Zwickel befindet; trifft dies nicht zu, so sind die erwähnten Kreuzungen gleichfalls nicht zu umgehen. Sobald eine der Zufahrtsstraßen die eine der Bahnlinien kreuzt, muß eine Unter- oder

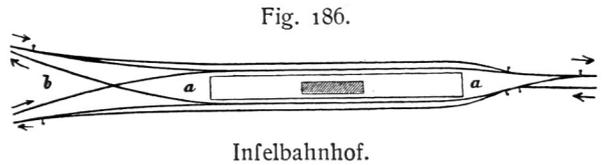


Fig. 186.

Infelbahnhof.

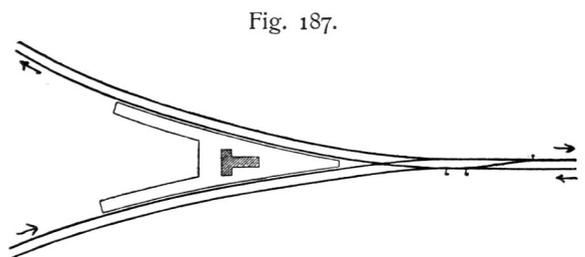


Fig. 187.

Keilbahnhof.