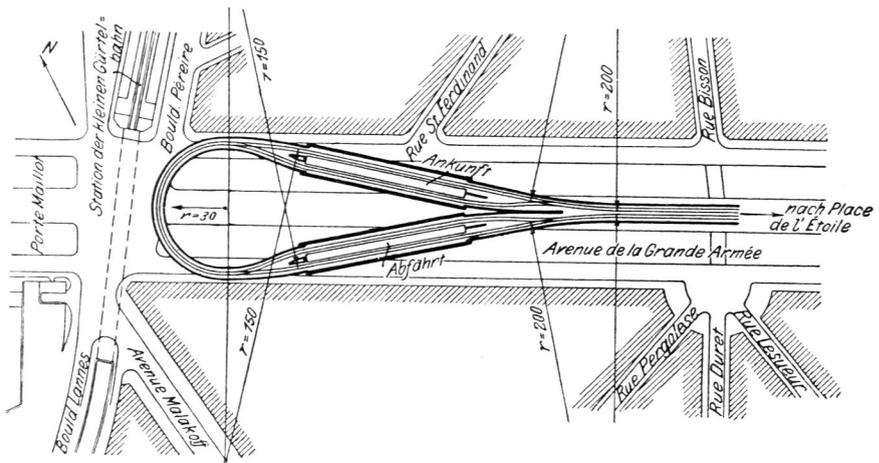


kommenden Zug verlassen. Eine derartige Haltestelle kann entweder in Schleifenform oder als Kopftation ausgebildet werden.

Die erstgedachte Anordnung ist die neuere, aber auch einfachere; allerdings setzt sie voraus, daß die örtlichen Verhältnisse sie als durchführbar erscheinen lassen. Die Anlage einer rückkehrenden Schleife¹⁸⁶⁾ ermöglicht eine rasche Abwicklung und auch Sicherheit des Betriebes. Eine solche Endstation ist tatsächlich nichts anderes als eine Durchgangsstation, bei der man häufig mit nur einem einzigen Bahnsteig auskommt. Bloß bei sehr starkem Verkehr wird man durch umfangreichere Bahnsteiganlagen die Verkehrsströme der ankommenden und abfahrenden Reisenden vollständig scheiden. Solches ist z. B. auf der durch Fig. 215¹⁸⁷⁾ dargestellten Anlage geschehen.

Die älteren Endstationen der Stadtbahnen sind in Kopfform angelegt worden, und zwar sind es in der Regel Kopftationen in Durchgangsform (siehe Art. 14, S. 7); denn meistens werden die Züge nach der Ankunft nicht aufgelöst, sondern

Fig. 215.

Weftschleife der Pariser Stadtbahn an der Porte Maillot¹⁸⁷⁾. $\frac{1}{3000}$ w. Gr.

ändern nur ihre Fahrtrichtung und fahren wieder ab. An den Enden der Hauptgleise werden in vielen Fällen ganz gleiche Empfangsgebäude mit dem zugehörigen Außenbahnsteig angeordnet. Alsdann verlassen die ankommenden Reisenden die Wagen nach der einen Seite, während die Abreisenden zu gleicher Zeit von der anderen Seite her einsteigen. Am vorteilhaftesten verbindet man die Bahnsteige durch einen Kopfbahnsteig miteinander und mit der Fahrkartenausgabe; erlere werden dadurch zu Zungenbahnsteigen, und an der Wurzel dieser wird die Fahrkartenprüfung vorgenommen. Bei solcher Anlage erzielt man den Vorteil, daß die Verkehrsströme schon auf den Bahnsteigen voneinander völlig geschieden werden.

Statt der Außenbahnsteige können auch Infelbahnsteige zur Anwendung kommen: bei zwei Hauptgleisen ein einziger, bei vier Hauptgleisen deren zwei.

Neben verschiedenen nicht allzuschwer wiegenden Übelständen bringen solche Kopftationen den Hauptnachteil mit sich, daß sie den Betrieb verlangamen,

¹⁸⁶⁾ Derartige Schleifen sind bereits 1846 auf der Bahnlinie Paris-Sceaux angewendet worden.

¹⁸⁷⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. d. Ver. deutsch. Ing. 1903, S. 1660.