

Wasser. Die *Hafenbahnhöfe* bilden, namentlich bei Seehäfen, weit ausgedehnte Gleisanlagen mit Schuppen, Speichern, Hebevorrichtungen, die sich an den Schiffskais entlang ziehen.

Die *Rangier- oder Verschiebebahnhöfe* bestehen aus zahlreichen Gleisgruppen nebst Stellwerken zum Zerlegen und Neuordnen von Güterzügen; dazu kommen Umladerampen oder -schuppen, Brückenwagen, Lokomotivschuppen mit Zubehör, Dienstgebäude usw. Die *Werkstättenanlagen* dienen zum Instandhalten und Wiederherstellen der Lokomotiven und Wagen, enthalten deshalb eine große Zahl von Gleisen und Gebäuden von zum Teil sehr großer Ausdehnung.

Alle diese einzelnen Teile können sich bei großen Verkehrsplätzen zu selbständigen Sonderbahnhöfen entwickeln. Bei kleineren Orten pflegen dagegen die Bestandteile in enger Verbindung bis zu einer einzigen gemeinsamen Anlage vereinigt zu sein. Ein Beispiel des Gleissystems einer solcher einfachen, aber vollständig ausgebildeten *Durchgangsstation* gibt Fig. 992. In den Hauptgleisen 1 und 2 halten nur die Personenzüge an den in der Fahrtrichtung gegeneinander vorgeschobenen Bahnsteigen vor dem Empfangsgebäude III. Die Güterzüge verlassen die Hauptgleise bei Eintritt in den Bahnhof mittels der *Spaltungsweichen* 3, 3 und treten bei Abgang wieder in dieselben ein durch die *Vereinigungsweichen* 4, 4; inzwischen halten sie in den *Überholungs- oder Gütergleisen* 9 und 10. Die Zugmaschine geht sodann mit den abzusetzenden Wagen in das ihrer Richtung entsprechende *Ausziehgleis* 7—8 vor und stößt die Wagen rückwärts in eins der *Aufstellgleise* 5, 6 ab. Sie nimmt sodann aus dem anderen Aufstellgleis die zur Abfahrt in ihrer Richtung bereitgestellten Wagen heraus und setzt sich mit ihnen vor den Güterzug, so daß dieser nun zur Abfahrt fertig ist. Für die Richtung I—II kann das Ausziehgleis 8 allenfalls entbehrt werden, da das Rangieren im Ausfahr Gleis (ohne Berührung

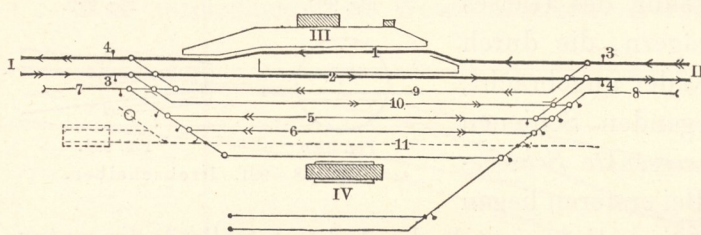


Fig. 992. Gleissystem einer Durchgangsstation.

des Einfahrgleises) minder gefährlich ist. Die in dem Aufstellgleis für Ankunft (6) abgesetzten Wagen werden dann mit Hand (oder Bahnlokomotive) zu den Ladestellen (Güterschuppen IV) und nach Abfertigung zurück in das Aufstellgleis für Abfahrt (5) gebracht. Das *Durchlaufgleis* 11 ist namentlich zur Anknüpfung weiterer Gleisanlagen (z. B. des punktierten Lokomotivschuppens mit Drehscheibe u. a.) bestimmt. Die Doppelpfeile in den Aufstellgleisen bezeichnen die Fahrtrichtung der zugehörigen Güterzüge oder Zugteile.

Zum Verständnis der größeren Bahnhofsanlagen empfiehlt sich folgende Einteilung: Nach der Lage zum Bahnnetz sind zunächst zu unterscheiden: *End-, Zwischen-, Trennungs- (oder Anschluß-)* und *Kreuzungsstationen*, dazu Kombinationen, wie z. B. Verbindungen von End- mit Zwischen- oder Kreuzungsstationen, mehrfache Trennungsstationen (Knotenpunktstationen). Bezüglich der Grundrißbildung der *Personenbahnhöfe* sind sodann weiter die Kopf-, Durchgangs-, Keil- und die Inselform zu bemerken, je nachdem die Hauptgleise stumpf endigen, durchgehen, von zwei Richtungen keilförmig zusammenlaufen oder die Bahnsteige nebst Gebäuden allseitig umschließen. *Kopfstationen* sind anfangs in Deutschland oft angelegt worden, indem man eine Weiterführung über den als Endstation gedachten Bahnhof hinaus oder eine Verbindung mit anderen Bahnlinien nicht voraussah. Sie wurden jedoch bei zunehmender Verdichtung des Eisenbahnnetzes und damit steigender Betriebserschwerung meist durch Um- oder Neubauten ersetzt. Nur an ausgesprochenen Endpunkten großer Bahnsysteme, in einzelnen Großstädten auch als Knotenpunkte zusammenlaufender Bahnen, hat man bei neuen Ersatzbauten die Kopfform beibehalten, wenn die örtlichen Verhältnisse andernfalls eine zu große Entfernung des Bahnhofes vom Innern der Stadt bedingt haben würden. Ein Beispiel einer großen Kopfstation ist der erst zur Hälfte in Betrieb genommene *Hauptbahnhof Leipzig* (Fig. 993) mit 26 in das Empfangsgebäude einmündenden Hauptgleisen; die Gesamtfront des Hauptgebäudes wird 298 m lang.

Die *Durchgangsform* mit Vorgebäude, d. h. einseitig neben den Gleisen (seltener beiderseits) gelegenes Empfangsgebäude, einem Haupt- und einem Zwischenbahnsteig (Fig. 992), seltener mit