beiderseitigen Außensteigen, ist die für Zwischenstationen allgemein übliche (in den schematischen Figuren bedeuten die einfachen Pfeile die Fahrtrichtung der Personenzüge, die Doppelpfeile die der Güterzüge). Dieselbe Form, durch mehrfache Wiederholung des Zwischensteigs, auch wohl durch Hinzunahme eines Außensteigs erweitert, findet Verwendung für den Zusammenlauf mehrerer Linien, namentlich wenn sie alle oder größtenteils weitergeführt sind. Während man die Überschreitung der Schienen durch das Publikum von einem zum anderen Bahnsteig früher allgemein zuließ, legt man neuerdings bei lebhaftem Verkehr großen Wert auf die Anlage schienenfreier Zugänge zu den Bahnsteigen und dem Gebäude. Zugleich wird mittels Hochlegung der Bahn (oder der Straßen) eine schienenfreie Kreuzung mit den Straßenzügen erzielt.

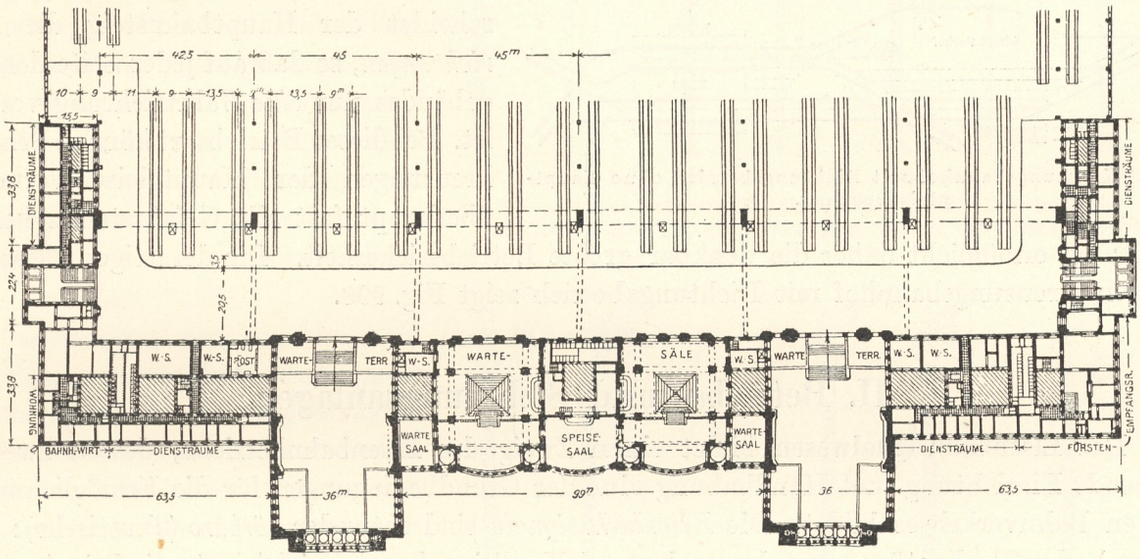

Fig. 993. Hauptbahnhof Leipzig (Grundriß in Bahnsteighöhe).

Die *Keilform* (Fig. 994 u. 995) ist die Grundform für den Zusammenlauf zweier Bahnen, oder, was dasselbe ist, für die einfache Trennungsstation (von I nach II und III), indem sie an der offenen Basis des Keiles einen sehr geeigneten Platz für das Empfangsgebäude und dessen Zugang darbietet. Die reine Keilform des Grundrisses (Fig. 994) ist seltener als die zum langen Rechteck

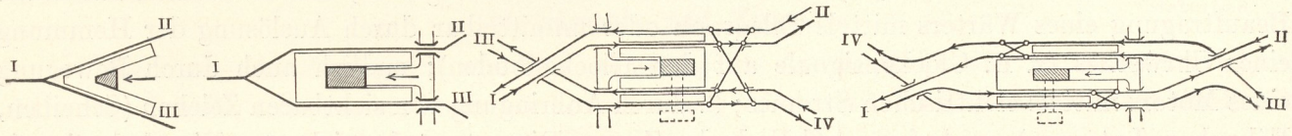

Fig. 994. Fig. 995. Fig. 996. Fig. 997.

Fig. 994 und 995. Trennungsbahnhöfe in Keilform, für Teilung einer Linie von I in zwei solche nach II und III. Fig. 996. Kreuzungsbahnhof, Inselform mit Keil- oder Linienbetrieb. Fig. 997. Kreuzungsbahnhof, Inselform mit Richtungsbetrieb.

ausgedehnte Keilform (Fig. 995) mit Zufahrt an einer Giebelseite des Empfangsgebäudes und meistens mittels Unter-, seltener Überschreitung beider Bahnarme an der Wurzel des Keiles. Diese Form ist namentlich bei Zusammenführung mehrerer Linien und bei Kreuzungsstationen zur Anwendung gelangt, wobei dann die Kreuzung der Hauptgleise besser außerhalb der Station durch Überbrückung erfolgt. Solche Stationen werden oft als *Inselbahnhöfe* bezeichnet, weil das Hauptgebäude nicht ohne Kreuzung von Gleisen zu erreichen ist. In der Tat wird durch eine solche Anlage die Möglichkeit geboten, auch am Wurzelende des Keiles Gleisverbindungen (Nebengleise) zu Übergangsbewegungen usw. zwischen beiden Bahnarmen herzustellen, also die Bahnsteiganlage allseitig mit Gleisen zu umschließen. An der Betriebsart des ursprünglichen Keilbahnhofes wird dadurch jedoch nichts geändert; solche Anlagen werden deshalb folgerichtig als *Inselbahnhöfe mit Keilbetrieb* oder *Linienbetrieb* (Fig. 996) bezeichnet. Bei ihnen scheidet das Empfangsgebäude mit dem Hauptbahnsteig die *Bahnlinien* voneinander, so daß jeder der beiden Bahnen eine Seite mit Bahnsteigen zugeteilt ist.