

II. Abschnitt.

Zwischen- und Nebenstationen.

(Taf. XVI bis XVIII.)

§. 103.

Einleitende Bemerkungen.

Zwischen- und Nebenstationen haben im Allgemeinen meist den Charakter solcher Durchgangsstationen, bei denen das Hauptgebäude zu einer Seite der Geleise gelegen ist; die folgenden Betrachtungen beziehen sich auch auf diesen am häufigsten vorkommenden Fall. Wohl gibt es Uebergangsbahnhöfe, welche nur die Bedeutung einer Zwischenstation besitzen; doch wurden dieselben der grössern Allgemeinheit wegen schon in der 2. Abtheilung des I. Kapitels einbezogen. Selten nur sind Zwischen- und Nebenstationen als Kopfstationen angelegt; ebenso selten, meist nur an den Endpunkten kleinerer Bahnen, haben Endstationen nur die Bedeutung von Zwischenstationen.

Ebenso schwierig, als es ist, eine scharfe Grenze zwischen Haupt- und Zwischenstationen zu normiren, ebenso wenig lässt sich der Begriff der Zwischenstation von jenem der Nebenstation genau trennen. Wie bereits in der Einleitung §. 2, S. 4 bemerkt wurde, sollen im Vorliegenden unter Zwischenstationen solche Bahnhöfe verstanden werden, an denen entweder alle oder doch die meisten Züge anhalten, wo also der nach und von der Bahn stattfindende Verkehr ein lebhafterer ist, und wo es deshalb nothwendig wird, zur Vermittlung dieses Verkehrs grösseren Erfordernissen Genüge zu leisten. Auf den Zwischenstationen kommt meist Verkehr jeglicher Art vor, Verkehr von Personen und Gütern (Fracht- und Eilgütern), Verkehr von Gepäck, Geld- und anderen Postsendungen. Die Nebenstationen dagegen sind jene unbedeutenden Bahnhofsanlagen, wo der Verkehr ein nur sehr kleiner ist und wo auch nur eine geringe Anzahl von Zügen hält. Sie dienen entweder blos zur Vermittlung des Personenverkehrs oder auch zugleich zur Vermittlung des Gütertransportes. Die kleinsten Anlagen dieser Art führen den Namen Haltestellen.

Die Unterscheidungen, welche häufig bei Zwischen- und Nebenstationen gemacht werden, wodurch die Bezeichnungen: Stationen erster, zweiter, dritter, vierter etc. Classe entstehen, sind meist durch die Länge und Anzahl der Stationsgeleise begründet; dieselben sind jedoch, wenigstens bezüglich der Länge der Geleise nicht gerechtfertigt, da die Länge der durchgehenden Geleise, welche zum Ausweichen nöthig sind, von den vorkommenden grössten Zügen, und jene der Gütergeleise von der Grösse der zum Be- und Entladen nöthigen Anlagen abhängt.