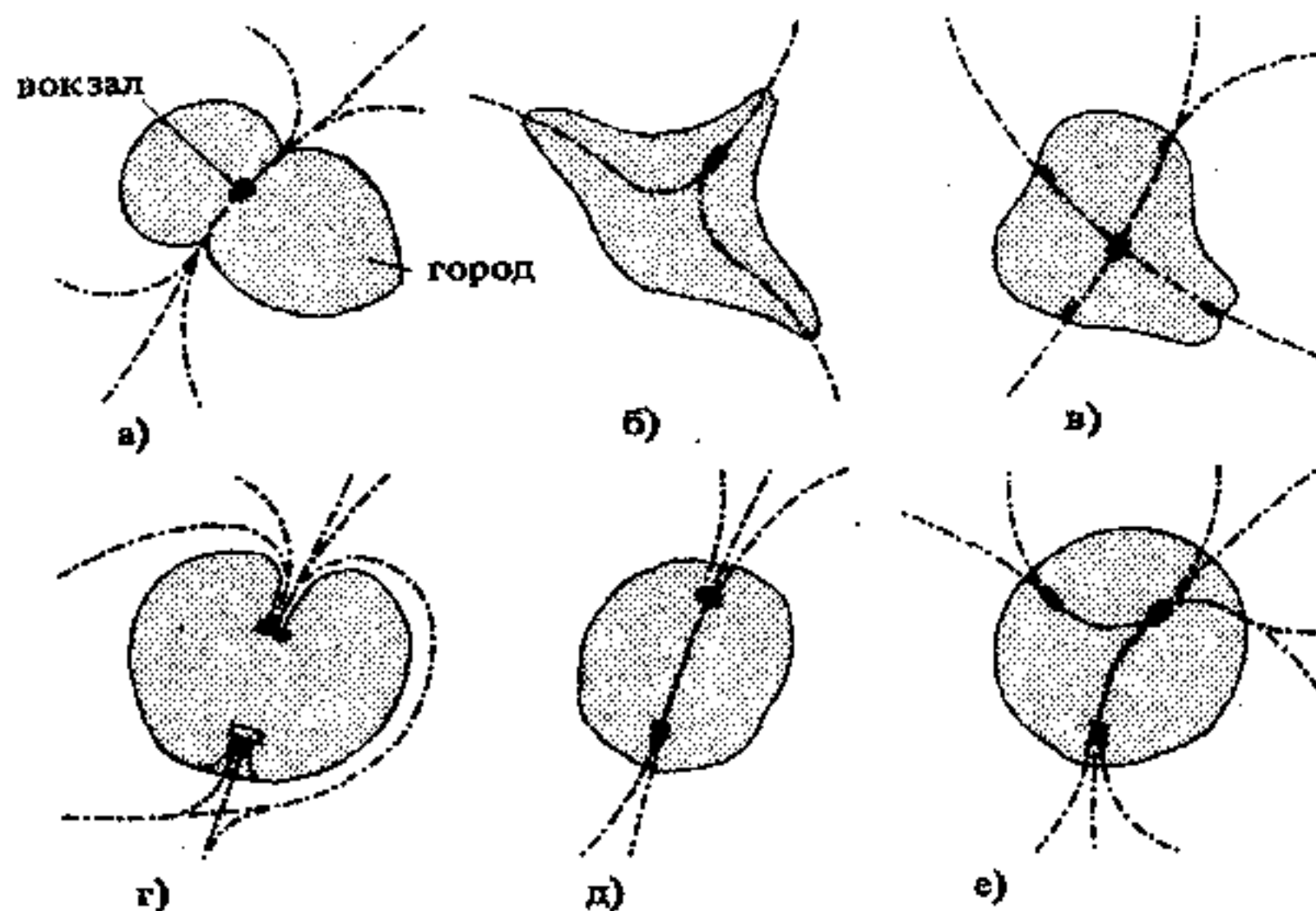
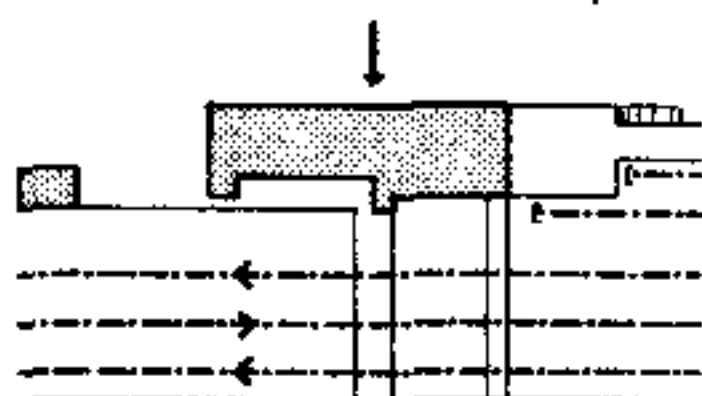
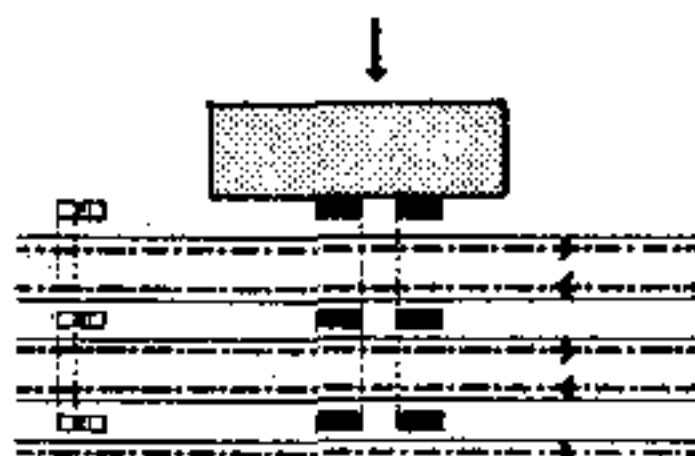




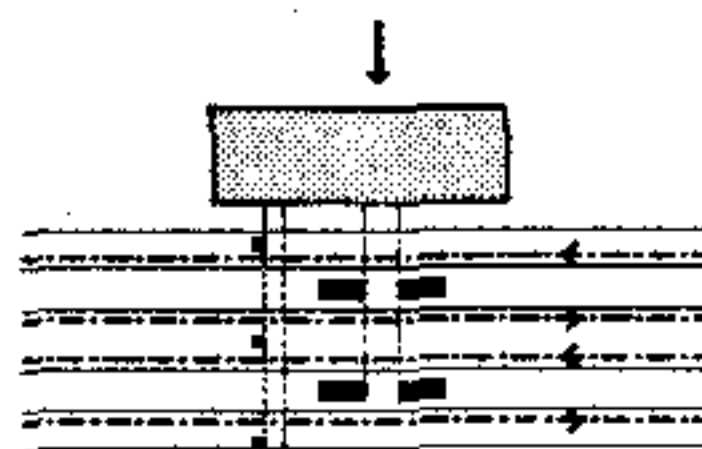
1. Местоположение вокзалов в городе



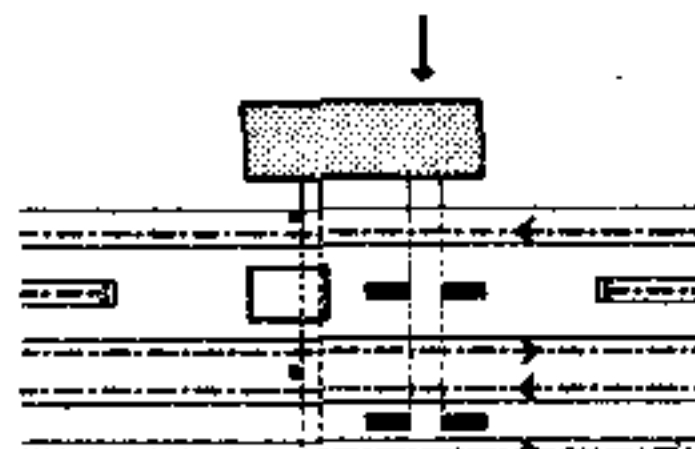
2. Вокзал расположен на уровне путей, сбоку от них. Движения пассажиров и багажа пересекают пути (допустимо лишь на небольших вокзалах без транзитного движения)



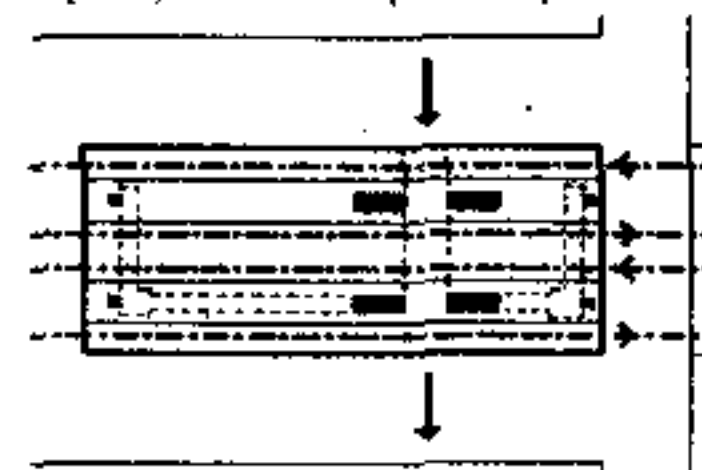
3. Вокзал расположен на уровне путей, сбоку от них. Туннель для пассажиров со спуском и подъемом. Путь багажа пересекает рельсовые пути (допустимо только для вокзалов средней величины)



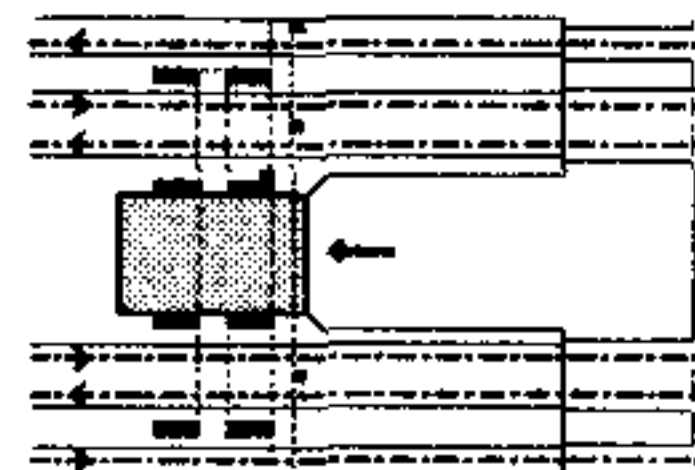
4. Вокзал ниже уровня путей, сбоку от них. Предусмотрен туннель для пассажиров и их багажа. Оптимальное, обычное для ФРГ решение; достоинство — сокращение перемещения пассажиров по вертикали



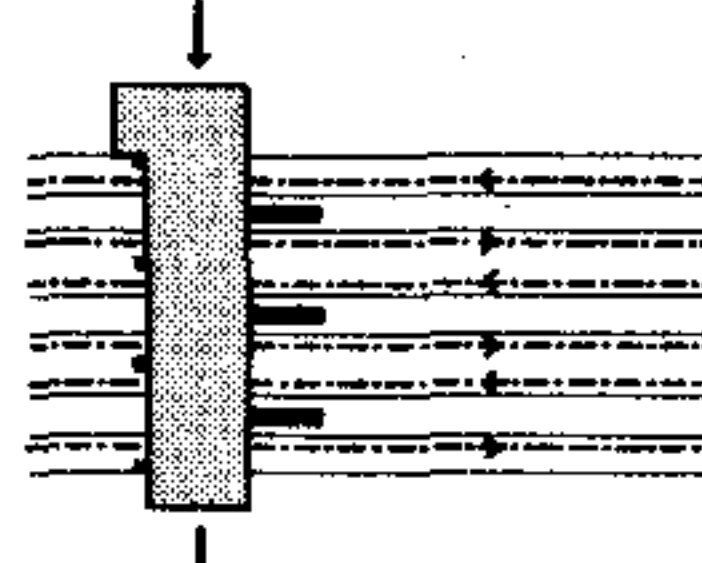
5. Вокзал расположен ниже путей, сбоку от них. Зал ожидания находится между путями. В остальном — то же, что и на рис. 4



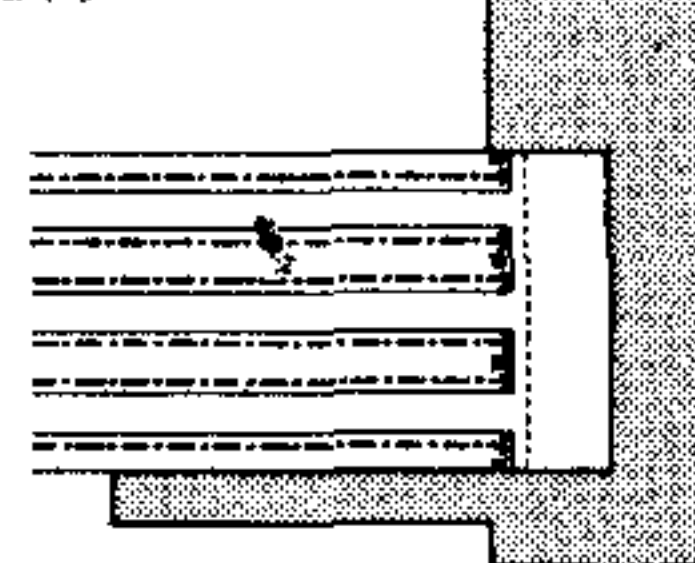
6. Вокзал под путями. Короткие переходы, хорошее освещение зала ожидания, в остальном — то же, что и на рис. 4-5



7. Вокзал ниже путей, между ними, что дает возможность устройства просторной предвокзальной площадки; в остальном — то же, что и на рис. 4-6



8. Вокзал над путями. Переходные мостики для движения пассажиров и перемещения их багажа



9. Вокзал тупиковой станции по возможности располагает на одном уровне с путями. Решение пригодно только для конечных станций, иначе требуется большая территория для путей

Местоположение. Пассажирские вокзалы по возможности должны быть транзитными; располагать их следует на территории города с подземными или надземными путями (рис. 1, а, б). Узловые железнодорожные станции с развязкой в разных уровнях хотя и сокращают протяженность вводов главных путей в город, с эксплуатационной точки зрения неудобны из-за невозможности перевода поездов или беспересадочных вагонов прямого сообщения с одного уровня на другой (рис. 1, в, г, Оснабрюк). Тупиковые вокзалы, по сравнению с транзитными, требуют устройства более обширного путевого хозяйства.

Несколько тупиковых вокзалов одного города целесообразно соединить между собой окружной дорогой (рис. 1, г, Зап. Берлин), а еще лучше внутригородскими передаточными ветками (рис. 1, д, е, Гамбург, Брюссель). Такое решение облегчает процесс эксплуатации железных дорог, пересадку пассажиров и перегрузку багажа, срочную доставку грузов и почты.

В небольших населенных пунктах товарные станции располагают рядом с пассажирскими вокзалами, в крупных — отдельно. Товарные станции подразделяются на станции с повагонной погрузкой и отправкой (с путями для навалочных грузов, тупиковыми и боковыми погрузочными платформами) и станции с отправкой штучных грузов (с пакгаузами, иногда имеющими отсеки для приема и отправки грузов). Кроме того, устраиваются и товарные станции для специальных грузов (угля, крупного рогатого скота и свиней, фруктов, мяса, овощей).

Железнодорожные пути к вокзалам в пределах города могут быть уложены:

1) в уровне городских улиц, с обеспечением безопасности путем устройства железнодорожных переездов с шлагбаумами;

2) по насыпям, с пропуском городских улиц под ними;

3) в выемках, с устройством путепроводов для пропуска улиц над рельсовыми путями.

Второй и третий варианты предпочтительны.

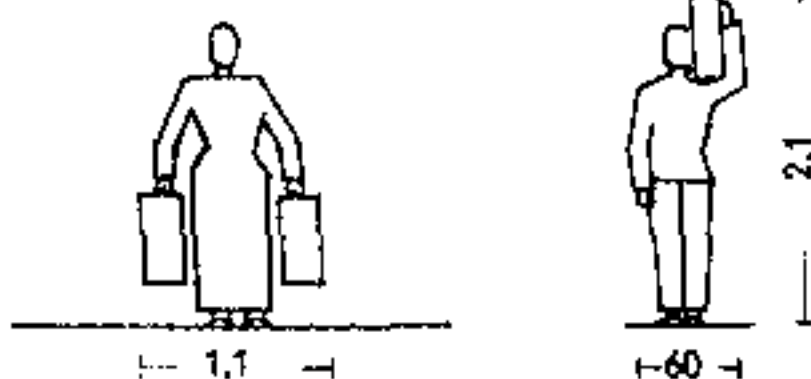
Пассажирские вокзалы. Прокладка рельсовых путей на уровне земли широко распространена в небольших и средних населенных пунктах. В таких случаях здание вокзала находится на одном уровне с железнодорожными путями, проход на посадочные платформы для пассажиров и для доставки их багажа — через рельсовые пути (рис. 2, г, Рюдесхайм); на вокзалах средней величины устраивают пассажирские переходные тоннели (рис. 3, Бонн); на больших вокзалах устраивают пассажирские и грузовые переходные тоннели.

Наилучшим решением является размещение железнодорожных путей над зданием вокзала (Кельн, Ганновер) или же под ним (Дармштадт, Копенгаген, Лондон) (рис. 4-8). Исключением в данном случае представляют тупиковые вокзалы (рис. 9). Система прокладки железнодорожных подходов к вокзалам в выемках, безусловно, является наилучшей, ибо в этом случае насыпи не нарушают архитектурный облик города; исключается и нарушение внутригородского транспортного потока, что происходит при устройстве переездов с шлагбаумами. Устройство выемок возможно только тогда, когда ему не препятствует высокий уровень грунтовых вод или же необходимость пересечения с многочисленными городскими инженерными сетями.

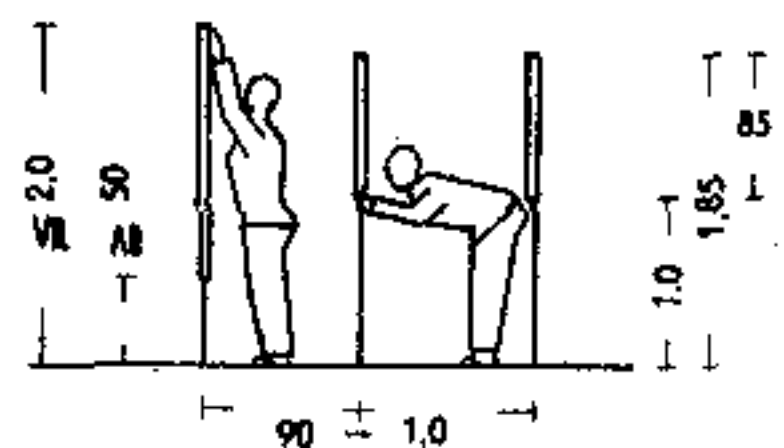
При устройстве как насыпей, так и выемок могут быть успешно выполнены все предъявляемые к вокзалам требования: возможность беспрепятственного прохода к вокзалу из города с обеих сторон, хорошая обзорность территории вокзала, сокращение пути движения пассажиров и их багажа без потерь на подъемы и спуски и без пересечения железнодорожных путей. Наиболее последовательно выполняются эти требования в тех случаях, когда вокзальное здание расположено под путями, перпендикулярно к ним (рис. 6, Зап. Берлин, вокзал «Цоо») или над путями (рис. 8, Гамбург). Последнее решение является наилучшим.



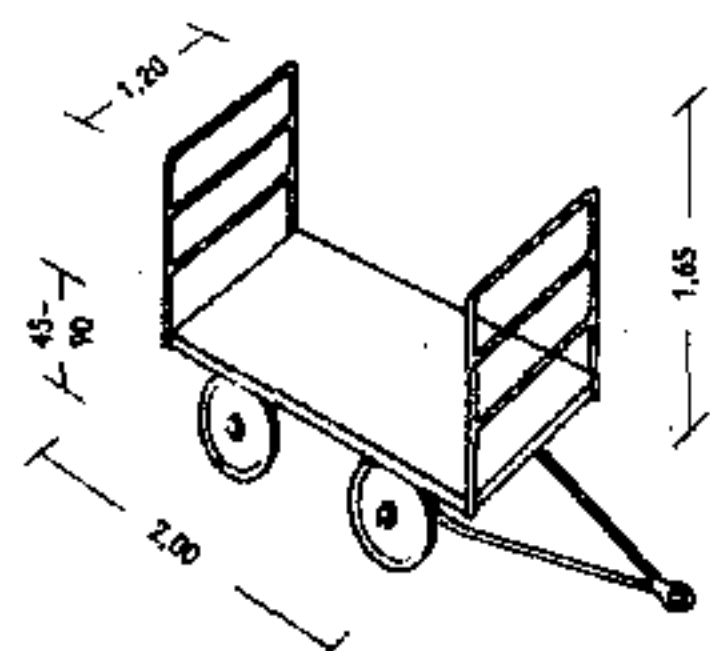
1. Габариты пассажира с ручным багажом



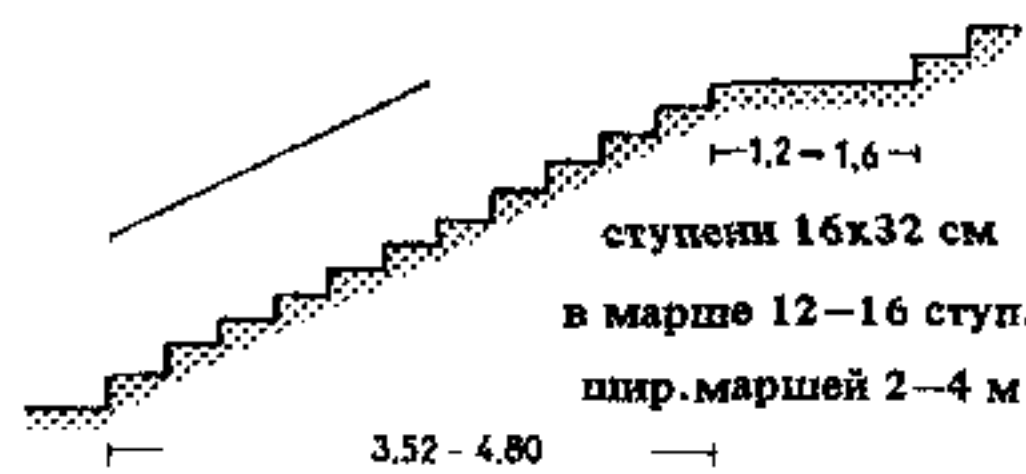
2. Чемоданы



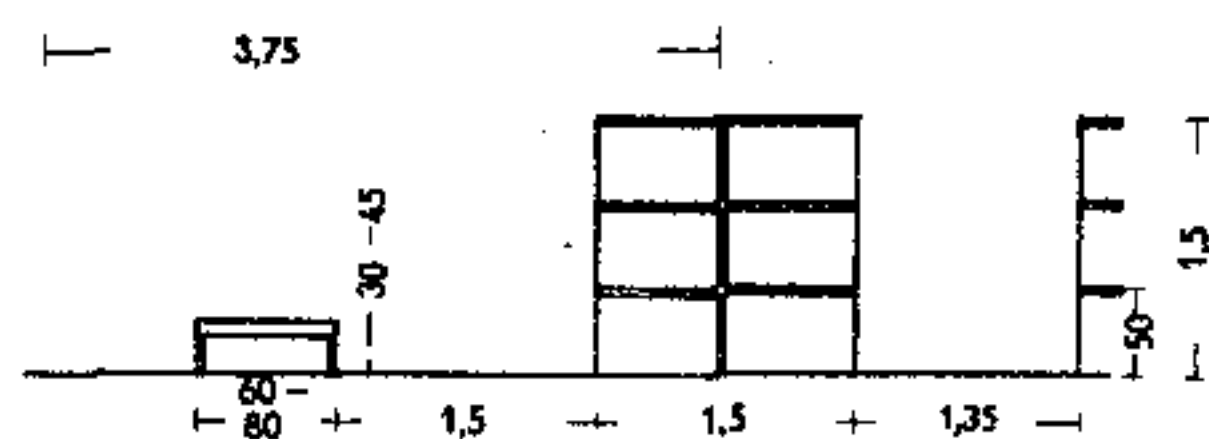
3. Витрина с расписанием и планом железных дорог



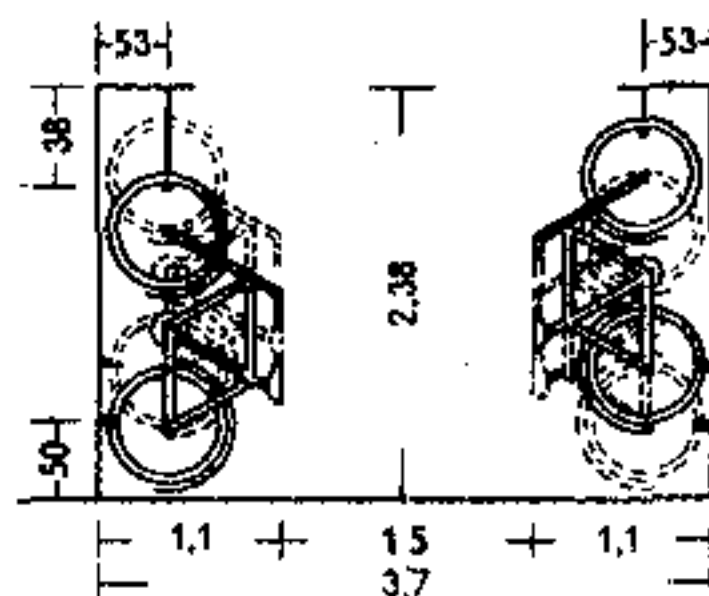
4. Тележка для багажа



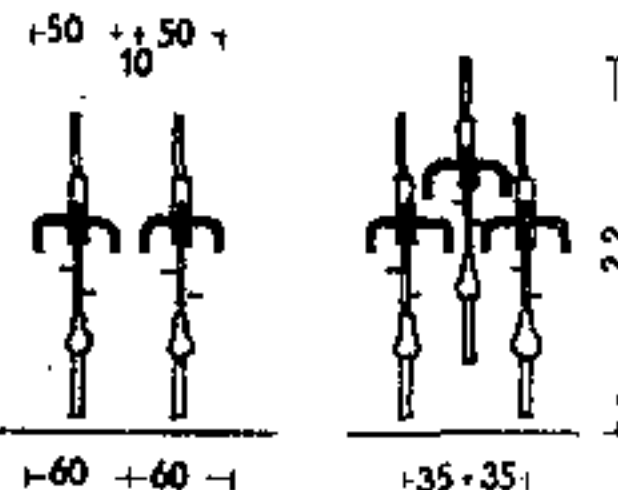
5. Вокзальная лестница



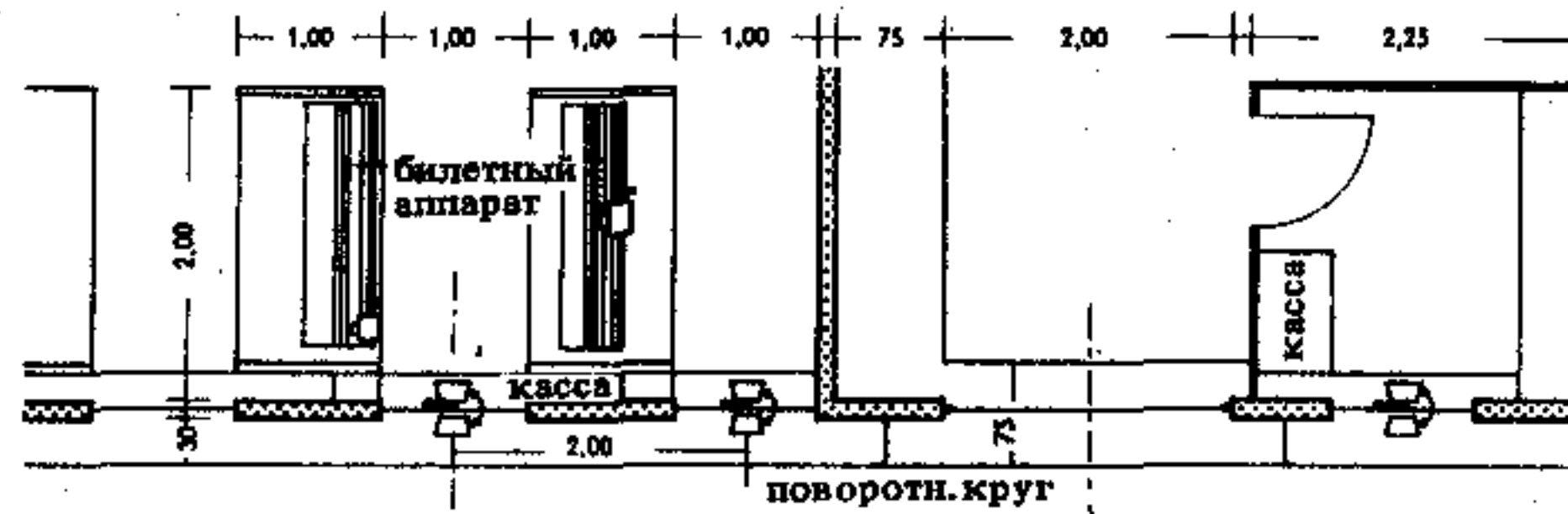
6. Стол и стеллажи для багажа



7. Стенды для хранения велосипедов



8. Подвеска велосипедов в одном уровне и в двух уровнях



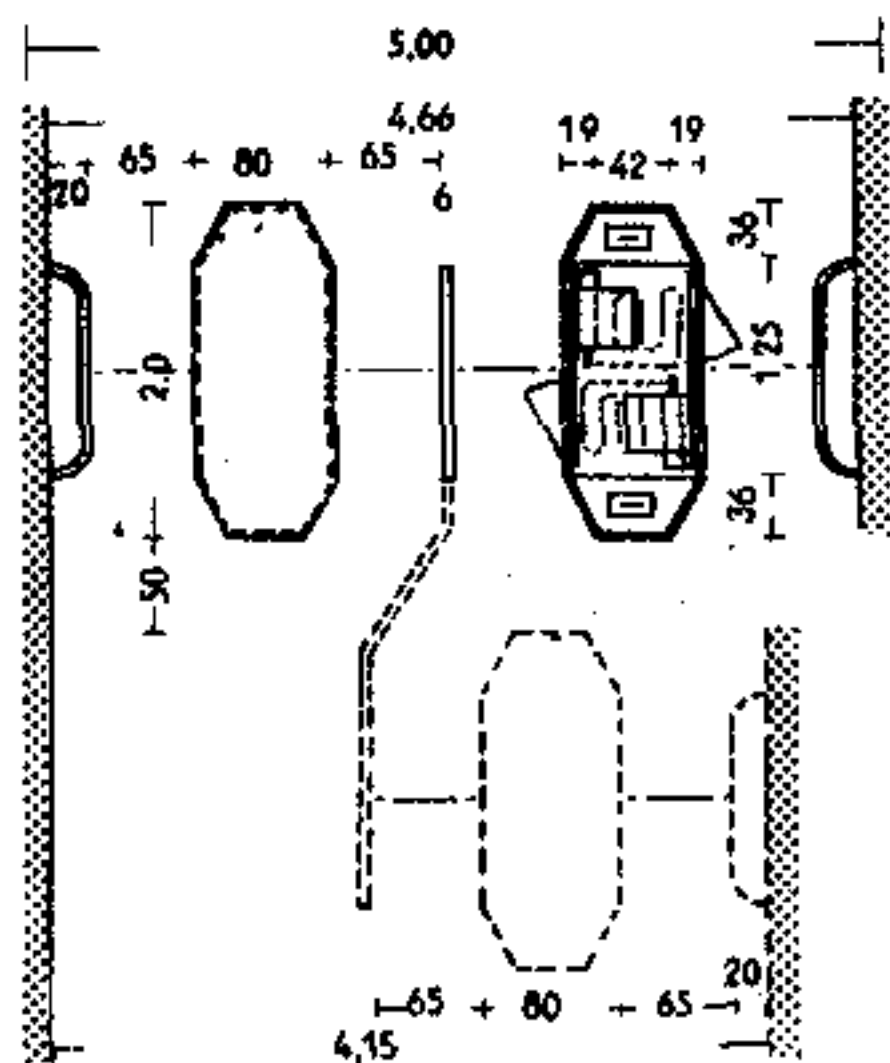
9. Билетная касса

10. Багажная касса



11. Разрез А-А

12. Разрез В-В



13. Контрольные посты, размещенные в ряд и со смещением один относительно другого

Общие данные:

Температура в кассовых залах 12°C.

Площадь оконных проемов $\geq 1,5$ площади пола.

Габариты торговых киосков от 1,5 x 2 м и выше.

Полы — шероховатые керамические плитки или гранитные плитки.

Стены на высоту 1,75 м следует облицовывать плитками, деревянными панелями или сухой штукатуркой.

Двери в местах проезда багажных тележек должны иметь ширину 1,9–2 м. Наиболее пригодны стальные двери, хорошо сопротивляющиеся износу, защищенные на высоту до 1,2 м решеткой или глухие. Размеры багажных касс 2 x 2,25 м. Простейший способ хранения велосипедов — в подвешенном (за переднее колесо) положении (рис. 7 и 8). Подвеска велосипеда осуществляется легко, если поставить его на заднее колесо и затем приподнять, упираясь правым коленом в седло.