

Brückenbahn völlig freitragend über Gleise und Bahnsteige hinwegführt (Fig. 98); sind stützende Pfeiler nicht zu umgehen, so stelle man sie auf dem Bahnsteige derart auf, daß der Verkehr möglichst wenig Hinderung erfährt.

### e) Überdachung der Bahnsteige.

Auf Haltestellen und anderen kleinen Stationen werden auf deutschen und österreichischen Eisenbahnen die Bahnsteige in der Regel nicht überdacht. In England hingegen ist es Regel, selbst auf kleinen Stationen die Bahnsteige zu überdachen, und zwar vielfach in bedeutender Länge.

In Deutschland und Österreich findet man auf kleinen Stationen nur dann überdachte Bahnsteige, wenn sie zu gewissen Zeiten einen stärkeren Verkehr zu bewältigen haben. Zum mindesten wird in diesem Falle der Hauptbahnsteig überdacht, also derjenige, der sich längs der Bahnseite des Empfangsgebäudes hinzieht. Die Zwischenbahnsteige bleiben dabei nicht selten unbedacht; aber ebenso häufig erhalten sie ein Schutzdach.

Auf Bahnhöfen mittlerer Größe werden Hauptbahnsteig und Zwischenbahnsteig meistens überdacht. In diesem wie im vorhergehenden Falle ragen die

134.  
Kleine  
Stationen.

betreffenden Schutzdächer so weit über die Gleise hinweg, und sie besitzen dabei eine solche Höhe, daß der Schlagregen von den in den Zug einsteigenden, bzw. ihn verlassenden Reisenden vollständig abgehalten wird.

135.  
Mittlere  
Stationen.

Naturgemäß muß bei solchen Anlagen die vorgeschriebene Umgrenzung des lichten Raumes eingehalten werden, und die Säulen oder sonstigen Freistützen,

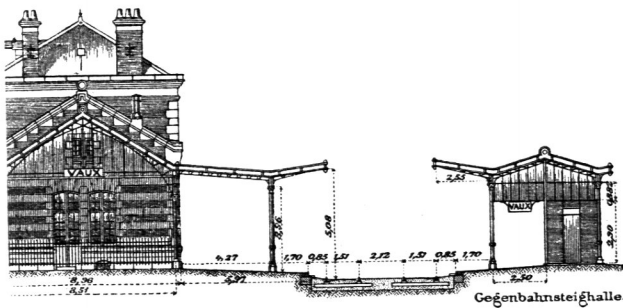


Fig. 99.

Querschnitt einer Station auf der Eisenbahnlinie Argenteuil-Mantes<sup>81)</sup>.

welche die Überdachungen der Zwischenbahnsteige, unter Umständen auch diejenige des Hauptbahnsteiges, zu tragen haben, sind derart auf die Bahnsteige zu stellen, daß sie weder das Ein- und Aussteigen in oder aus den Eisenbahnwagen irgendwie behindern, noch daß sie den Verkehr auf den Bahnsteigen erheblich stören. Auf dem Hauptbahnsteig hat man deshalb in vielen Fällen solche Freistützen ganz weggelassen, indem man die Dachkonstruktion an der Bahnseite des Empfangsgebäudes aufhing oder in anderer Weise verankerte. Über den Zwischenbahnsteigen kamen früher hauptsächlich Satteldächer vor, die auf zwei Säulenreihen ruhten; die Säulen standen den Bahnsteigkanten bald näher, bald waren sie weiter davon entfernt; unter allen Umständen bildeten sie fühlbare Hindernisse. Besser ist es deshalb, über dem Zwischenbahnsteig ein von zwei Ebenen gebildetes Schutzdach anzuordnen, das nur auf einer Reihe von Freistützen aufruhrt; letztere stehen in der Achse des Bahnsteiges und bilden für die zwei Dachflächen die tiefste Stelle; von da aus steigen sie beide nach außen an (eintielige Dächer).

Es wurde bereits in Art. 116 (S. 119) gesagt, daß — hauptsächlich auf den kleineren und mittleren Zwischenstationen Frankreichs, der französischen Schweiz

136.  
Schirm-  
hallen.

<sup>81)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1900, Bl. 19.

und Badens — kein Zwischenbahnsteig, sondern nur ein Außen- oder Gegenbahnsteig angeordnet wird, oder letzterer wird außer einem oder mehreren Zwischenbahnsteigen vorgezogen. Auf ganz kleinen Stationen dieser Art ist ein solcher Bahnsteig nicht überdacht; meistens jedoch wird zum Schutze der wartenden Reisenden und des sie begleitenden Publikums auf dem Bahnsteig eine nach außen geschlossene Halle, die sog. Schirmhalle, auch Gegenbahnsteighalle (*Abri*) genannt, errichtet, deren vorspringendes Dach den sonstigen Bahnsteigüberdachungen entspricht (Fig. 99<sup>81</sup>).

137.  
Größere  
Bahnhöfe.

Für noch größere Bahnhöfe belagt § 47, Abl. 1 der „Technischen Vereinbarungen über den Bau und die Betriebseinrichtungen der Haupt- und Nebeneisenbahnen“: „Für die An- und Abfahrt der Personenzüge sind auf den großen Stationen Hallen zu empfehlen; in zweiter Reihe sind überdeckte Bahnsteige zulässig.“

In der Praxis ist man von dieser Norm allmählich abgewichen, wenigstens zum Teile. Bei der Überdachung der Bahnsteige und der zwischengelegenen Bahngleise auf größeren Bahnhöfen verfährt man nämlich gegenwärtig in zweifacher Weise:

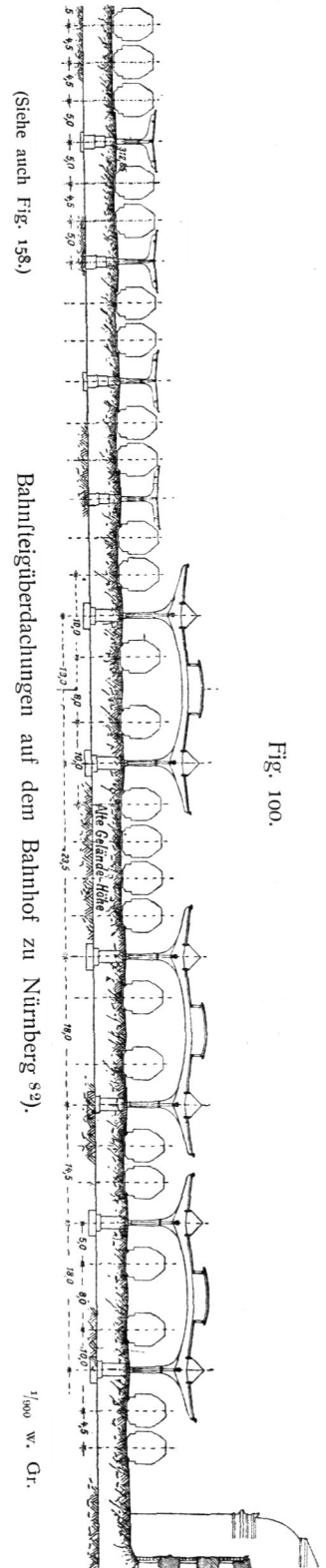
1) Man geht ähnlich vor, wie kurz vorher (in Art. 135, S. 133) für mittelgroße Zwischenstationen gezeigt wurde. Man errichtet über den verschiedenen Bahnsteigen einzelne Schutzdächer oder kleine Einzelhallen (Fig. 100<sup>82</sup>), die nicht höher als gerade notwendig sind und die den Schlagregen von den Bahnsteigen tunlichst abhalten.

2) Die Bahnsteige und mit ihnen die zwischenliegenden Bahngleise befinden sich unter einem völlig geschlossenen Glasdach, wodurch eine sog. Bahnsteighalle, auch Bahnhof- oder Personenhalle geheißen, entsteht. Somit sind, im Gegensatz zur Anordnung 1, auch die Züge überdeckt.

Die Beurteilung, bzw. den Vergleich dieser beiden Anordnungen wird Kap. 16 (unter a, 1) bringen.

In den meisten Fällen ist nur eine einheitliche Bahnsteighalle vorhanden, deren Überdachung allerdings bei großer Hallenbreite in mehreren Spannweiten ausgeführt wird, so daß man alsdann von zwei, drei oder noch mehr Hallen zu sprechen pflegt.

Es gibt aber auch Fälle, in denen ein Bahnhof zwei oder noch mehr völlig von einander getrennte Bahnsteighallen besitzt. Dies tritt namentlich dann ein, wenn der Bahnhof zwei oder mehreren Bahnverwal-



<sup>82</sup>) Fakt.-Repr. nach: Deutsche Bauz. 1908.

tungen zu dienen hat, also besonders auf den sog. Haupt- oder Zentralbahnhöfen, ebenso auf Infel- und Keilbahnhöfen und dergl.

Auf verkehrsreichen Bahnhöfen erhalten einzelne oder auch sämtliche Bahnsteige eine so bedeutende Länge, daß die Bahnsteighalle sehr hohe Kosten verursachen würde, wollte man ihr eine gleiche Länge geben. Deshalb liegen in nicht seltenen Fällen die Bahnsteige nur auf einen Teil ihrer Länge in der Bahnhofshalle; mit dem übrigen Teile ragen sie aus letzterer hervor. Dieser Teil der Steige bleibt alsdann entweder unbedacht, oder er erhält eine der sonst üblichen Überdachungen (Fig. 101).

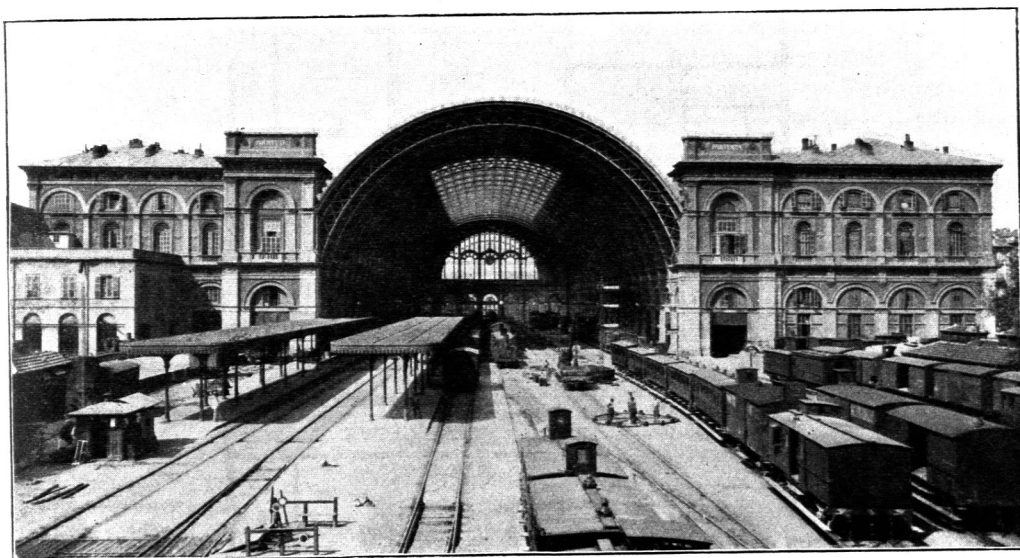
138.  
Halle und  
Einzeldächer.

f) Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung.  
(Bahnsteigsperrre.)

Über das Wesen und die Ziele der sog. Bahnsteigsperrre, über die Lage der betreffenden Einrichtungen im allgemeinen wurde bereits in Art. 26 (S. 27)

139.  
Überficht.

Fig. 101.



Bahnsteigüberdachungen auf dem Bahnhof zu Turin.

gesprochen. Im besonderen sind die Stellen, an denen die Fahrkartenprüfung stattfindet, sehr verschieden gewählt worden. Zum Teil ist dies von der Grundrißanordnung des Empfangsgebäudes, zum Teil aber auch von den persönlichen Anschauungen der betreffenden maßgebenden Oberbeamten abhängig. Von Einfluß ist allerdings in vielen Fällen noch der Umstand, ob das Empfangsgebäude erst nach der Einführung der Bahnsteigsperrre erbaut worden ist oder ob man ein bestehendes Empfangsgebäude erst nachträglich mit den bezüglichen Einrichtungen versehen mußte.

Von Seiten der Bahnverwaltung wird die Forderung aufgestellt, die in Rede stehenden Einrichtungen möchten in solcher Weise verteilt und angeordnet werden, damit die Fahrkartenprüfung von möglichst wenig Beamten (Bahnsteig- oder Sperrschaffnern) besorgt werden kann. So lange die Interessen des reisenden Publikums nicht in nachteiliger Weise beeinflußt werden, kann dieser Forderung nur beigetreten werden.