

Beispiel gibt. Nicht allein der Binder, sondern auch die Freitütze ist nach dem Grundgedanken der Fachwerkträger hergestellt.

§) Schließlich ist noch der in Eisenbeton konstruierten Freitützen zu gedenken; sie haben meist quadratischen oder nur wenig davon abweichenden Querschnitt (Fig. 320). Die lotrechten Eiseneinlagen sind nämlich am Umfang der Freitütze angebracht, so daß die Dicke der umhüllenden Betonschicht nur 2,5 bis 3,0 cm beträgt. Dabei bestehen diese lotrechten Eiseneinlagen meist aus Rundeisen, die im Querschnitt symmetrisch angeordnet werden; die Querverbindungen werden annähernd in Abständen gleich der Seitenabmessung der Stütze angebracht. Beim System *Hennebique* bestanden diese Querverbindungen früher aus durchbohrten, über die Rundeisen gesteckten Flacheisenstreifen; in neuerer Zeit sind es Bänder aus Eisendraht. Beim System *Wayß* wird die Querarmierung aus Rundeisen, bei *Buffiron* aus Bandeisen hergestellt; *Züblin* verwendet gedrehte Rundeisen. Bei *Eggert's* Freitützen sind die lotrechten Einlagen Quadrateisen usw.

Auch die Anwendung der *Confidère'schen* Konstruktion, des sog. eisenumchnürten Betons, ist nicht ausgeschlossen. Die Umchnürung besteht aus einer Metallspirale, die auf Zug beansprucht wird.

An denjenigen Stellen, wo entweder die Binder oder die die Freitützen verbindenden Unterzüge sich an letztere anschließen, entstehen einspringende Winkel, die man im Interesse größerer Steifigkeit der Gesamtkonstruktion im oberen Teile in geeigneter Weise auszufüllen pflegt. Es wurde bereits bei den hölzernen Freitützen (siehe Art. 309 [S. 289] u. Fig. 325 bis 327)

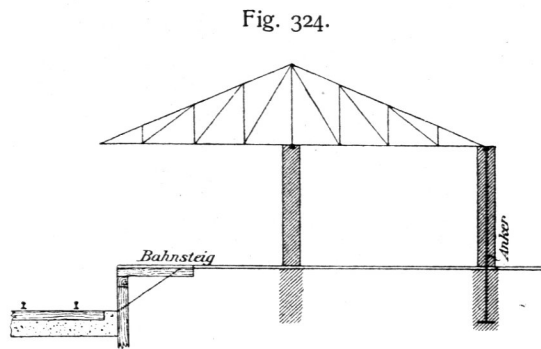


Fig. 324.
Bahnteigdächer auf dem Bahnhof der Eisenbahn von Aynho nach Ashendon²³⁸⁾.

gefaßt, daß man an dieser Stelle Kopfbänder anzubringen pflegt. Bei Freitützen aus Eisen und aus Eisenbeton rundet man solche Ecken durch entsprechende Ausbildung der betreffenden Konstruktion entweder aus (Fig. 313 [S. 289] u. 319 [S. 290]), oder man ordnet dafelbit besondere Konsolen an (Fig. 311, S. 288).

c) Dachdeckung.

Der am meisten verwendete Dachdeckungsstoff ist Metall, in der Regel ebenes oder gewelltes Blech; seltener kommen Schiefer, Holzzement, Dach- und Asphaltpappe, Leinendeckung, Glas und dergl. vor. Bezüglich der Herstellungsweise der verschiedenen Dachdeckungsarten muß auf Teil III, Band 2, Heft 5 (F: Dachdeckungen und Kap. 39: Verglaste Dächer und Dachlichter) dieses „Handbuches“ verwiesen werden. An dieser Stelle mögen nur die nachstehenden wenigen Bemerkungen Platz finden.

Sehr häufig wurde und wird für die Eindeckung der Bahnteigdächer verzinktes Eisenblech verwendet, und zwar ebenso Tafel-, wie Wellblech. Letzteres bietet, wie bereits bemerkt worden ist, noch den nicht zu unterschätzenden Vorteil dar, daß ein besonderer Windverband dadurch überflüssig wird.

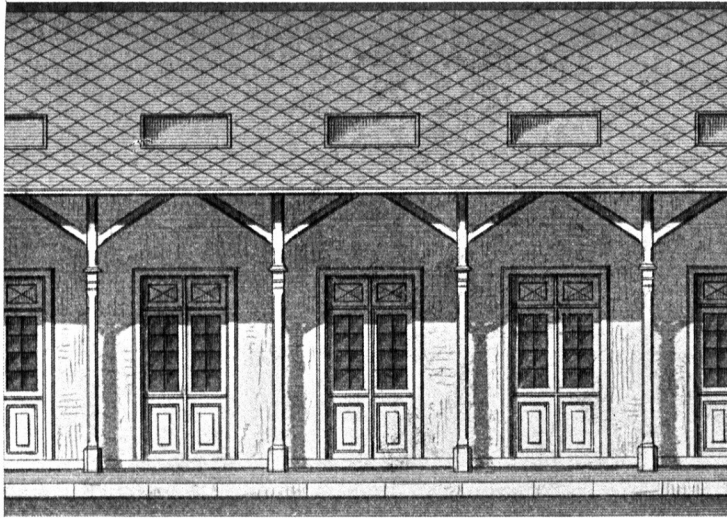
311.
Freitützen
aus
Eisenbeton.

312.
Stützen-
anschluß.

313.
Blech.

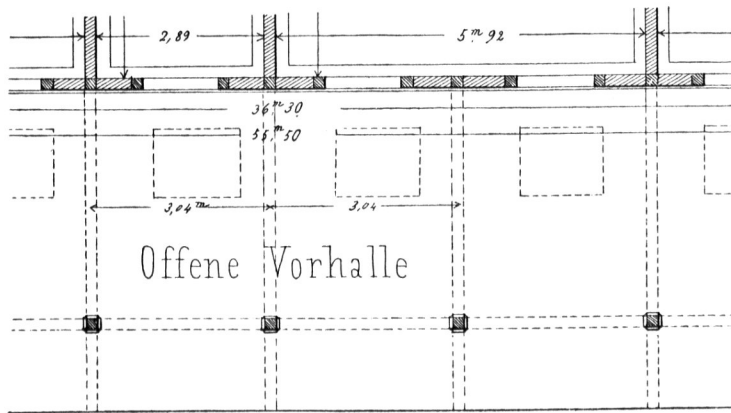
²³⁸⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitchr. f. Bauw. 1910, Bl. 15.

Fig. 325.



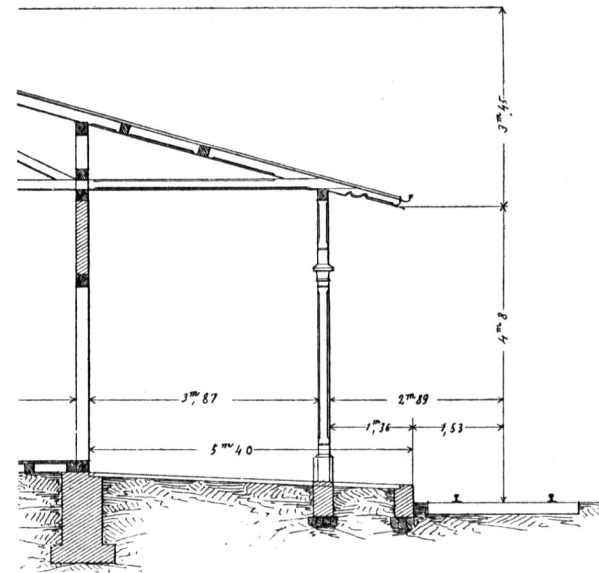
Anficht.

Fig. 327.



Teil des Grundriffes.

Fig. 326.

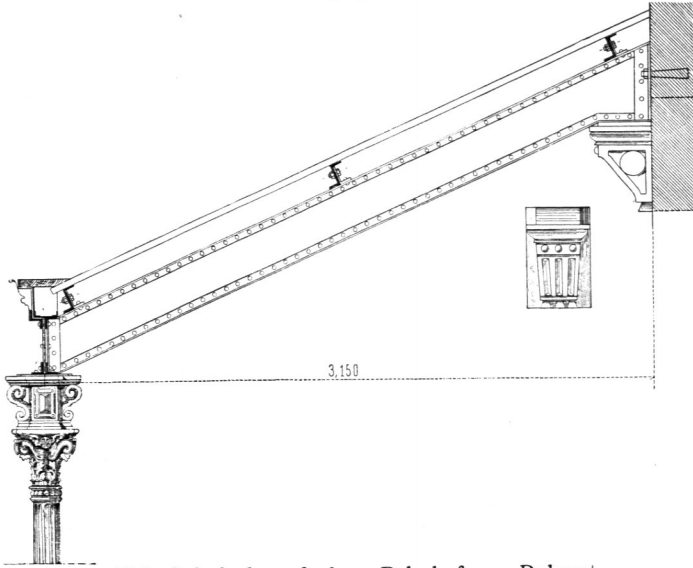


Querschnitt.

Vom Bahnftegdach
auf dem Bahnhof zu Wertheim.

1/125 w. Gr.

Fig. 328.



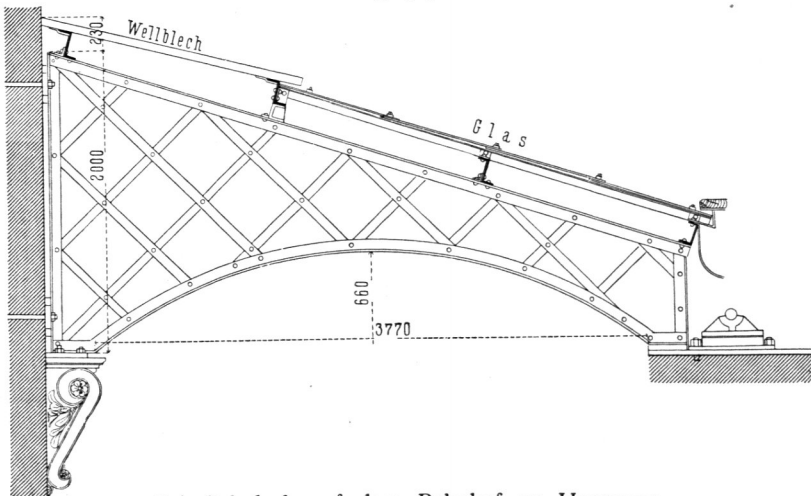
Bahnsteigdach auf dem Bahnhof zu Ruhrort.

 $\frac{1}{100}$ w. Gr.

Bei der Wahl der Blechdicke ist darauf zu achten:
 ob die Dachflächen begangen werden müssen, aber das Schneeräumen von verglasten Flächenteilen nicht notwendig ist, oder
 ob die Dachfläche begangen werden und auch verglaste Flächenteile vom Schnee befreit werden müssen, oder
 ob die Dachflächen überhaupt nicht betreten werden.

Bei Verwendung von verzinktem Eisenwellblech ist Vorzicht geboten. Man sollte bei koksfeuernden Lokomotiven dieses Material nur dann wählen, wenn unter dem Dach starker Luftdurchzug herrscht, so daß die Rauchgase nur wenig Gelegenheit finden, das Blech anzugreifen. Ist solches nicht der Fall, dann wider-

Fig. 329.



Bahnsteigdach auf dem Bahnhof zu Hannover.

 $\frac{1}{50}$ w. Gr.

steht diesen Gafen verzinktes Eisenwellblech, sei es mit Ölfarbe angefrichen oder nicht, nur verhältnismäßig kurze Zeit; in einem bekanntgewordenen Falle²³⁹⁾ mußte die Eindeckung schon nach 5½ Jahren erneuert werden.

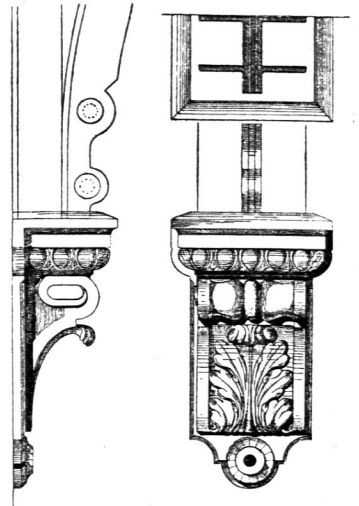
314.
Andere
Stoffe.

Von den übrigen Dachdeckungsstoffen ist in erster Reihe die Schalung mit Leinendeckung anzuführen, die in neuerer Zeit mehrfach und mit gutem Erfolg Anwendung gefunden hat.

Desgleichen ist in den allerletzten Jahren vielfach doppelte Dach-, bezw. Asphaltpappe benutzt worden, und zwar hauptsächlich bei Dachflächen, die durch Eisenbetonplatten gebildet werden.

Soll das Bahnsteigdach Lichteinfall gestatten, so ist es mit Glas einzudecken, selten in der ganzen Ausdehnung, meist nur einzelne Teile davon. In vielen Fällen genügt das sonst auch übliche Rohglas; wo aber leicht eine Beschädigung eintreten kann, empfiehlt sich Drahtglas.

Fig. 330.



Konsole
am Empfangsgebäude des
Bahnhofes zu Bellinzona²⁴⁰⁾.

1/10 w. Gr.

(Siehe auch Fig. 312 bis 315, S. 289.)

d) Dächer über Hauptbahnsteigen.

315.
Kenn-
zeichnung.

Für die über Hauptbahnsteigen, d. h. also über Bahnsteigen, die sich längs der Empfangsgebäude hinziehen, zu errichtenden Dächer ist kennzeichnend, daß die Konstruktion sich in den allermeisten Fällen mit der einen Langseite an die bahnseitige Wand des Empfangsgebäudes stützt, an der anderen, an der freien Langseite aber in der Regel auf einer Freistützenreihe aufruhet. Indes gibt es auch Fälle, wo diese Stützenreihe fehlt, wo die Dachkonstruktion am Empfangsgebäude aufgehängt oder in anderer Weise daran verankert ist.

1) Dächer mit nur einer Dachfläche.

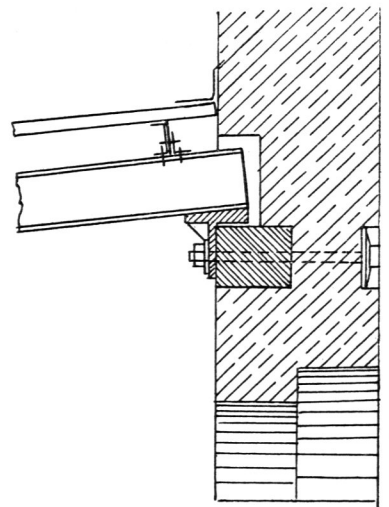
316.
Dächer
ohne
Stützenreihe.

In den meisten Fällen weisen die über Hauptbahnsteigen errichteten Dächer nur eine Dachfläche auf, die in der Regel gegen das Gleis zu abfällt; verhältnismäßig selten steigt sie gegen das Gleis zu an.

Im letzteren Falle fehlt stets die Freistützenreihe; man hat es mit sog. Ausleger-, Krag- oder überhängenden Dächern zu tun, die entweder an der bahnseitigen Front des Empfangsgebäudes verankert oder daran aufgehängt sind.

Weit häufiger kommen Krag- oder Konföldächer mit nach dem Gleis zu geneigter Dach-

Fig. 331.



Auflager Schuh des Bahnsteigdaches
auf dem Bahnhof zu Neiß.

1/25 w. Gr.

(Siehe auch Fig. 336, 339 u. 340.)

²³⁹⁾ Siehe: Centralbl. d. Bauverw. 1897, S. 200.

²⁴⁰⁾ Fakf.-Repr. nach: Schweiz. Bauz., Bd. 3, S. 75.