

Fig. 361.



Zwischenbahnsteigdach der Berliner Stadt-Eisenbahn, Haltestelle Jannowitzbrücke.

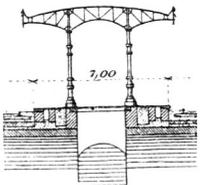
Man kann aber auch umgekehrt verfahren: man kann an die Bahnfront des Empfangsgebäudes wie in Art. 320 bis 322 (S. 304 bis 307) ein Pultdach setzen, daran ein Satteldach anschließen und erst an dieses das aufgestülpte Vordach (Fig. 348 u. 349²⁴⁹); selbstredend muß alsdann an der Stelle, wo Pult- und Satteldach zusammenstoßen, eine zweite Freistützenreihe aufgestellt werden. Letzteres ist mißständig, ebenso daß zwei Regenrinnen vorhanden sind, also auch eine unverhältnismäßig große Zahl von Regenfallrohren herabzuführen ist.

324.
Vier
Dachflächen.

Sowohl bei den unter 2 behandelten Bahnsteigdächern mit zwei Dachflächen, als auch bei solchen mit drei und vier Dachflächen gilt bezüglich der Verdunkelung der am Bahnsteig gelegenen Räume des Empfangsgebäudes das gleiche, wie es bei den Dächern mit nur einer Dachfläche in Art. 318 (S. 300) über denselben Gegenstand ausgeführt wurde. Die gleichen Mittel, die dort zur Behebung, bzw. Milderung des fraglichen Mißstandes als anwendbar bezeichnet worden sind, können auch hier zur Ausführung gelangen.

325.
Verdunkelung
der
Räume.

Fig. 362.



Zwischenbahnsteigdach auf dem Bahnhof zu Arona²⁵⁵).

$\frac{1}{400}$ w. Gr.

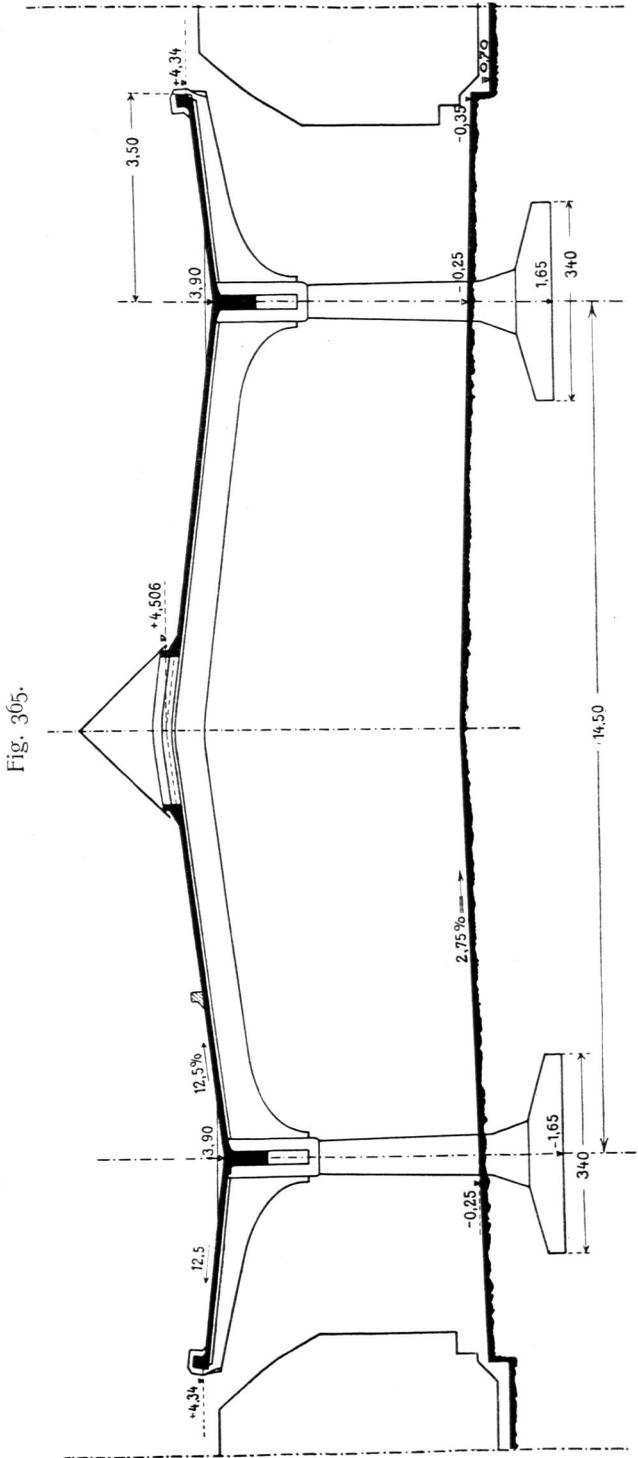
(Siehe auch Fig. 347, S. 302.)

e) Dächer über Zwischen- und Zungenbahnsteigen.

Während die feither vorgeführten Bahnsteigdächer falt ausnahmslos mit der einen ihrer Langseiten auf der bahnseitigen Frontwand des Empfangsgebäudes aufrichten, kommt bei über Zwischenbahnsteigen errichteten Dächern eine solche Stützung niemals vor. Hingegen ist es bei diesen ausgeschlossen, daß

326.
Ver-
schiedenheit.

²⁵⁵) Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1910, Bl. 16.



Zwischenbahnsteigdach auf dem Bahnhof zu Eger.

Ausgeführt von *Dyckerhoff & Widmann* in Nürnberg.

Wie oben betont wurde, sind Freistützen auf den Bahnhöfen stets ein Verkehrshindernis. Deshalb kam man, sobald mehrere Zwischenbahnsteige nebeneinander angeordnet und zu überdachen sind, auf den Gedanken, die Freistützenreihen nicht auf den Bahnsteigen, sondern zwischen den Gleisen aufzustellen. Erste Versuche dieser Art wurden auf den Bahnhöfen zu Ostende und zu Gent gemacht. In neuerer Zeit will *Czech* bei seinen Vorschlägen, in die Bahnsteigüberdachungen und die Bahnsteighallen die Mansardendachform einzuführen²⁵⁸⁾, gleichfalls solche Anordnungen empfehlen. Fig. 350²⁵⁹⁾ veranschaulicht seinen Vorschlag.

Die Binder sind nach dem System *Gerber* mit Gelenken ausgebildet. Die Längsbinder sind über den Freistützen und in den ersten Vertikalen des eigentlichen Daches angebracht; die Freistützen sind je 12,00 m voneinander entfernt; zwischen je zwei Hauptbindern ist ein Zwischenbinder eingefaltet.

Was im vorstehenden über die Dächer über Zwischenbahnsteigen gesagt wurde, gilt auch für auf Kopfbahnhöfen vorkommende Zungenbahnsteige, sobald Gleise und Bahnsteige nicht durch eine

²⁵⁸⁾ Siehe: *Eisenbau* 1910, S. 67.

Bahnsteighalle überdeckt, sondern bloß die Steige überdacht sind. Ebenso beziehen sich die nachfolgenden Ausführungen, die den Dächern über Zwischenbahnsteigen gelten, auch auf solche über den ebenerwähnten Zungenbahnsteigen.

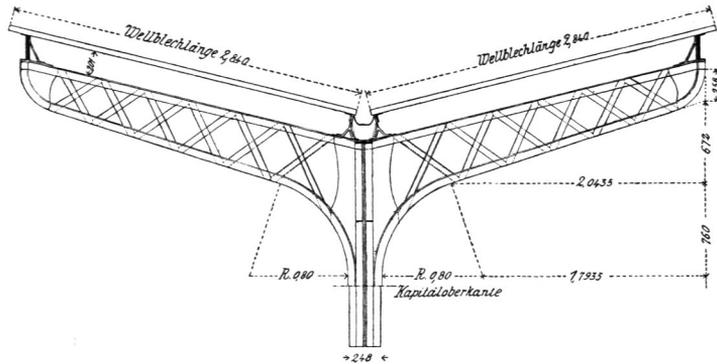
1) Zweifteilige Dächer.

327.
Anlage.

Zwischenbahnsteigdächer mit zwei Reihen von Freitützen sind die ältere Anordnung. Sie sind sowohl in ihrer Gesamtanordnung, als auch in ihrer Konstruktion häufig nichts anderes als eine Verdoppelung der vorhergehend (Art. 317, S. 298) unter 1 vorgeführten, pultdachartig ausgebildeten, auf einer Freitützenreihe aufruhenden Dächer über Hauptbahnsteigen; nur kommt in den allermeisten Fällen ein besonderes Zugband hinzu. Hieraus ergeben sich fünf Formen solcher Bahnsteigdächer:

α) das gewöhnliche Satteldach mit zwei nach außen abfallenden ebenen Dachflächen (Fig. 351 bis 353²⁵¹);

Fig. 366.



Vom Zwischenbahnsteigdach auf dem Bahnhof zu Bellinzona²⁵⁹.

$\frac{1}{40}$ w. Gr.

β) ein gleichfalls aus zwei ebenen Dachflächen zusammengesetztes Dach, die indes nach außen zu ansteigen (Fig. 354²⁵²);

γ) ein sog. Tonnendach, also ein Satteldach mit einer zylindrisch gestalteten Dachfläche; hierzu kommt als vierte Form:

δ) ein Satteldach wie unter α, vor dessen beiden Dachflächen aufgestülpte Vordächer angeordnet sind (Fig. 355). Und als fünfte Form:

ε) die in der neuesten Zeit von Czech²⁶⁰ vorgeschlagene Manfardenform, durch die eine bessere Tageserhellung der Bahnsteige erzielt werden soll, sobald die Lichtraumprofile beiderseits durch einen Zug gesperrt sind (Fig. 356²⁵³). Er will die Unterflächen des Daches, die ja stets steil stehen und auf denen deshalb der Schnee nicht liegen bleibt, verglast wissen.

328.
Konstruktion
in
Holz, sowie
in
Holz u. Eisen.

Auf den älteren Eisenbahnen Deutschlands und namentlich Österreichs wurde für die Konstruktion der Zwischenbahnsteigdächer vielfach Holz verwendet. In letzterem Lande und in anderen holzreichen Gegenden geschieht dies heute noch, so z. B. in Japan. Fig. 351 bis 353 (S. 305) veranschaulichen zunächst ein solches Dach.

Die hölzernen Freitützen sind 3,66 m von Mitte zu Mitte voneinander entfernt und stehen wohl der Bahnsteigkante etwas zu nahe. Das Dach ist mit Wellblech eingedeckt, jedoch auf höl-

²⁵⁹) Fakf.-Repr. nach: Schweiz. Bauz., Bd. III, S. 73.

²⁶⁰) In: Eisenbau 1910, S. 67.

zerner Unterfchalung, die den Zweck hat, in heißer Jahreszeit zu großer Hitzeentwicklung vorzubeugen. In der Längsachse des überdachten Bahnsteiges ist eine 1,83 m hohe Schirmwand aufgestellt, an deren beiden Langseiten Sitzbänke angebracht sind.

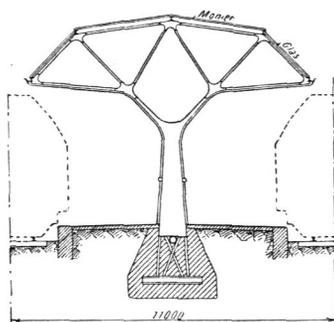
Ein anderes zweifeldiges, aus Holz konstruiertes Dach über einem Zwischenbahnsteig, gleichfalls von japanischen Eisenbahnen stammend, zeigt Fig. 357²⁵⁴).

Der Dachaufbau besteht aus den Binderparren und den die Dachhaut unmittelbar tragenden Pfetten. Eine besondere Längsverbinding fehlt auf vielen japanischen Bahnen gänzlich; im vorliegenden Falle wird sie durch ein Zangenpaar erzielt, das gleichzeitig zum Aufhängen von Plakaten dient. Auch sei noch auf das lotrechte Stirnbrett an den Dachaußenkanten aufmerksam gemacht, das den Schlagregen abzuhalten hat und von dem bereits die Rede war.

Eine eigenartig unlymmetrische Anordnung besitzt das durch Fig. 358²⁵⁴) veranschaulichte Bahnsteigdach, gleichfalls einer japanischen Eisenbahn angehörig.

Die Rückseite, an einem Nebengleise gelegen, ist verfehlt und mit Sitzbänken versehen. Die Längsverbinding zwischen den Bindern ist durch den wagrechten Balken *a* erreicht, der über der äußeren Säulenreihe sitzt.

Fig. 367.



Einfieldiges Zwischenbahnsteigdach
in Manfardenform²⁶¹).

Ein großenteils in Holz, jedoch unter Zuhilfenahme von Eisen konstruiertes Zwischenbahnsteigdach ist in Fig. 359 dargestellt.

Das Dach ruht auf zwei Reihen gußeiserner Säulen, auf die, um einerseits die Sparrenlager, andererseits das Zugband in geschickter Weise anbringen zu können, Konfolen, gleichfalls gegossen, aufgesetzt sind. Die Holzparren haben 16×20 cm, die Holzpfetten 14×18 cm Querschnitts-abmessung; einzelne der Pfetten haben Winkeleisen, andere Stoßchienen erhalten. Die Holzschalung ist 3,3 cm stark.

Diese Abbildung zeigt auch, wie man die Holzparren im Firt in einem gußeisernen Schuh zusammenstoßen läßt, und wie das Zugband in seiner Mitte an diesem Schuh aufgehängt ist (Fig. 360).

Als Beispiel eines ganz in Eisen konstruierten Zwischenbahnsteigdaches sei auf Fig. 355, dasjenige auf dem Bahnhof „Rothe Erde“ veranschaulichend, hingewiesen.

Die tragenden Freistützen sind auch hier aus gußeisernen Säulen gebildet, über die Unterzüge gestreckt sind, die aus je zwei C-Eisen bestehen. Auf diesen ruhen die gleichfalls aus je zwei C-Eisen zusammengesetzten Sparren, die über den Stützenreihen der Dachneigung entsprechend gebogen sind. Auf letzteren lagern die aus Z-Eisen hergestellten Pfetten und auf diesen unmittelbar die die Eindeckung bildenden Wellbleche.

Nahe verwandt mit dieser Ausführung ist diejenige in Fig. 361. Äußerlich besteht der Hauptunterschied darin, daß statt des über den Säulenreihen ruhenden Satteldaches hier ein Tonnendach vorhanden ist.

Wie die Abbildung dartut, sind auf die Freistützen kräftige, als Gitterträger ausgebildete Unterzüge gelagert, zwischen die zunächst die dem Tonnendach angehörigen Binder gesetzt sind. An den Außenseiten sind in Dreieckform gestaltete Träger angefügt, welche die Kragarme für die aufgefölpelten Vordächer abgeben.

Des weiteren sei noch, wenn auch nur in einfachen Linien, in Fig. 362²⁵⁵) ein hierher gehöriges Tonnendach, nach Art der Fachwerkträger konstruiert und über einem 7,00 m breiten Zwischenbahnsteig auf zwei gußeisernen Säulenreihen aufruhend, vorgeführt.

In neuerer Zeit sind auch derartige Dächer über Zwischenbahnsteigen von verschiedenen Bahnverwaltungen aus Eisenbeton ausgeführt worden. Fig. 363²⁵⁶) veranschaulicht die Konstruktion eines solchen Daches. Über je zwei Freistützen,

329.
Konstruktion
in
Eisen.

330.
Konstruktion
in
Eisenbeton.

²⁶¹) Fakf.-Repr. nach: Eisenbau 1910, S. 67.

die selbstredend gleichfalls in Eisenbeton hergestellt sind, wird ein Querträger oder Binder gelegt, der nach unten durch eine wagrechte oder nahezu wagrechte Ebene, nach oben durch zwei entsprechend der Dachneigung schräggestellte Ebenen begrenzt ist. Im allgemeinen wird man die Form des Binders den Maximalmomenten der einzelnen Querschnitte anzupassen haben. Die Längsarmierung wird durch liegende Rund- oder Quadrateisen bewirkt, die Querarmierung, je nach dem gewählten Konstruktionsystem, wie bei den Freistützen (siehe Art. 311, S. 293). Die Dachflächen selbst werden durch auf die Querträger gelagerte Eisenbetonplatten gebildet. Dabei können die Querträger bis an den Dachsaum reichen, oder, wie in Fig. 363, kürzer gehalten werden, so daß der äußere Streifen der Eisenbetonplatten nicht unterstützt ist. Die Anordnung der Eiseneinlagen ist aus Fig. 364²⁵⁷⁾ ersichtlich.

Bei dem in Fig. 363 dargestellten Dach sind durch die beiden Freistützenreihen 3 Längsstreifen von je 4,00 m Breite geschaffen; die Binder stehen in 7,00 m Abstand. Die Querträger sind nur 2,60 m vorgebaut, während die beiden Eisenbetonplatten sich auf weitere je 1,40 m vortrecken.

Durch die Last der außerhalb der Stützenreihen gelegenen Dachteile wird das Mittelfeld des Binders bedeutend entlastet; deshalb kann man die Freistützen etwas nach unten verjüngen (Fig. 363).

Für derartige Ausführungen ist zu befürchten, daß bei längeren Bahnsteigdächern (100 m und mehr) die völlig glatte Unterseite der Dachplatten ziemlich ermüdend wirken dürfte. Es wird sich deshalb empfehlen, für eine entsprechende Unterteilung Sorge zu tragen, was wohl am einfachsten durch an der Unterseite vortretende Rippen, die man in Abständen von etwa 2,50 m anzuordnen hat, geschehen kann.

Die Eindeckung der in Rede stehenden, als auch der noch zu besprechenden Eisenbetondächer erfolgte vielfach mit doppellagiger Asphaltplatte, die auf die

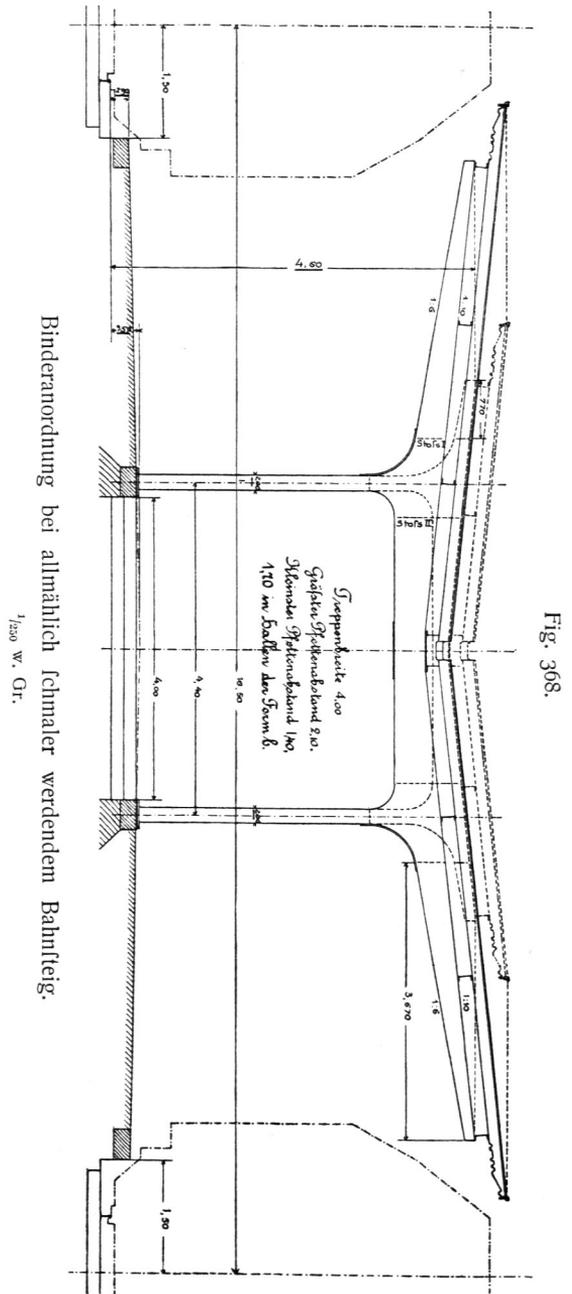


Fig. 368.

in Beton hergestellte Dachfläche aufgeklebt, mit Teer überfrischen und gefandet wurde (siehe auch Art. 314, S. 296).

Sobald der Zwischenbahnsteig, über dem ein Dach errichtet ist, eine größere Breite als etwa 10,00 m hat, so ist er in der Regel im mittleren Teile nicht genügend erhellt. Deshalb muß in seiner Längsachse, also, wenn die Dachflächen nach außen abfallen, im Firt ein Dachlicht angeordnet werden, wie z. B. in dem durch Fig. 365 veranschaulichten Bahnsteigdach auf dem Bahnhof zu Eger geschehen ist. Es handelt sich hierbei um ein Dach von ungewöhnlicher Breite (12,50 m). Unter 2,00 m Breite wird man bei einem solchen Dachlicht kaum gehen können.

331.
Erhellung
und
Entwässerung.

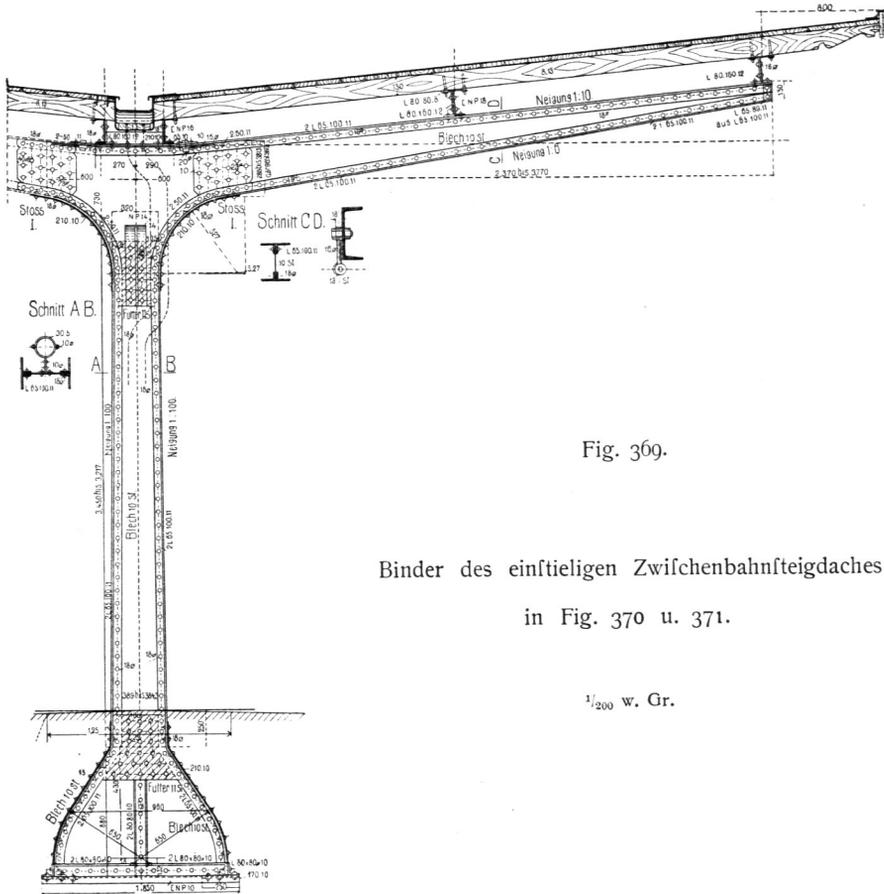


Fig. 369.

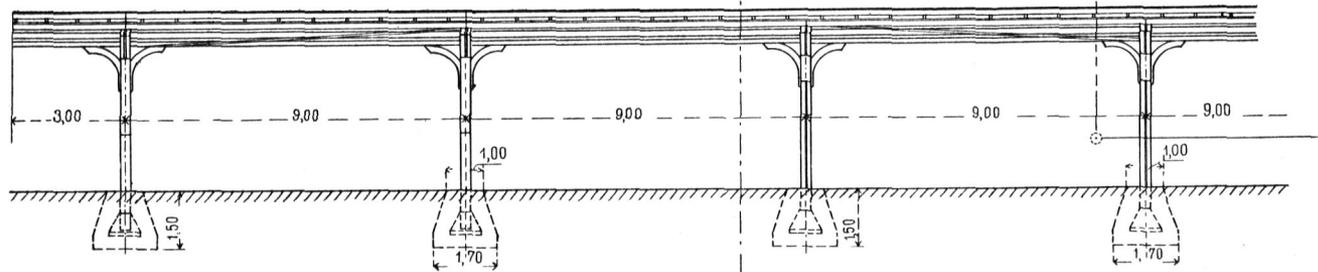
Binder des einftieligen Zwischenbahnsteigdaches
in Fig. 370 u. 371.

$\frac{1}{200}$ W. Gr.

Steigen die Dachflächen nach außen an, so wird man wohl einzelne Teile davon verglasten müssen. Wendet man die in Art. 327 (S. 312) erwähnten Mandardendächer an, deren Unterdachflächen verglast sind, so sind besondere Dachlichter entbehrlich.

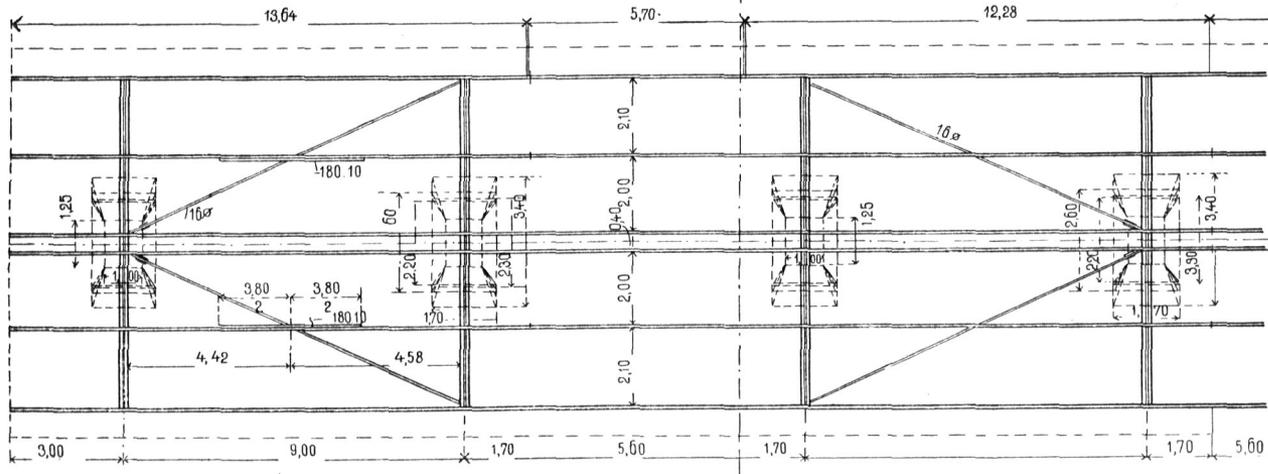
Bezüglich der Abführung des Regenwassers gilt das im vorhergehenden bereits Gesagte. Bei nach außen abfallenden Dachflächen sind ebenso an ihren Außenkanten Hängerinnen anzuordnen, wie bereits in Art. 319 (S. 304) ausgeführt wurde; Fig. 337 (S. 298) zeigt überdies eine solche Rinne. Bei Dachformen nach Fig. 355 (S. 306) befindet sich die Sammelrinne auch hier in der Regel über der Freistützenreihe (siehe Art. 307, S. 286).

Fig. 370.



Vorderansicht.

Fig. 371.



Grundriß.

Einfieltiges Zwischenbahnftegdach auf den neueren Bahnhöfen der Königl. Eisenbahn-Direktion Berlin.

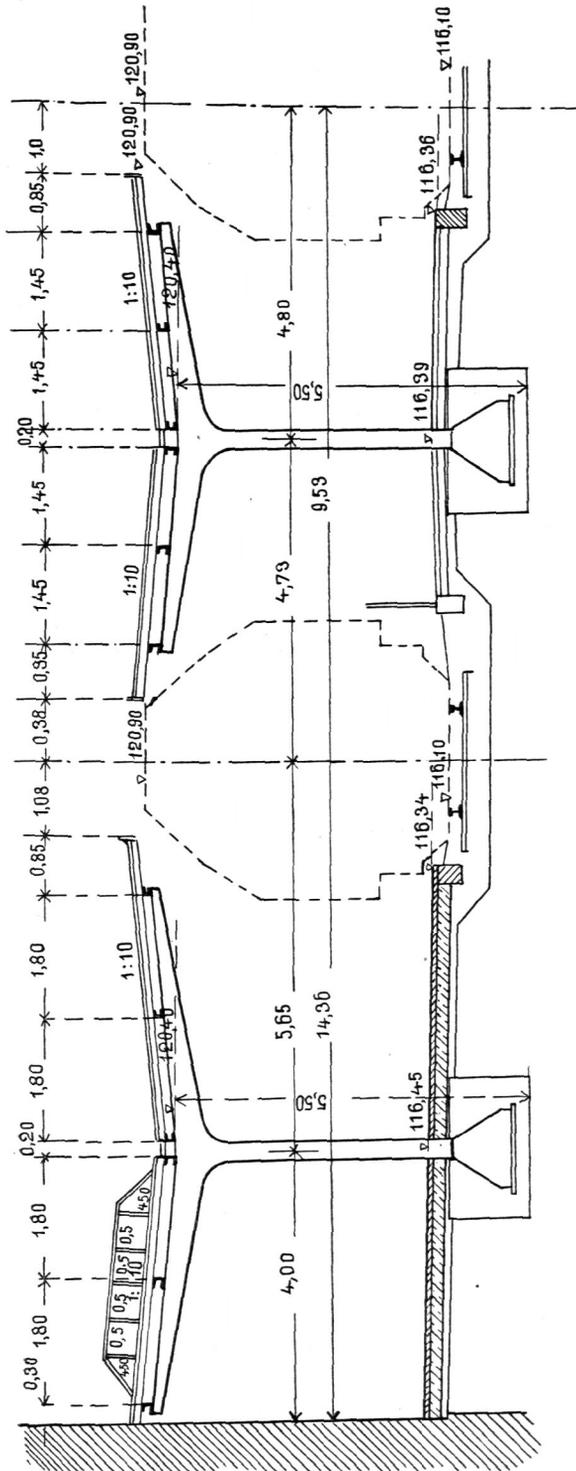
$\frac{1}{200}$ w. Gr.

2) Eintielige Dächer.

Um den Verkehr auf den Zwischenbahnsteigen möglichst wenig zu beeinträchtigen und auch dem Ein- und Aussteigen der Reisenden tunlichst Hindernisse aus dem Wege zu räumen, werden die Zwischenbahnsteigdächer auf nur eine Reihe von Freitützen oder Stielen gesetzt und diese naturgemäß in der Längsachse des Bahnsteiges angeordnet. Über ihr befindet sich meist die Regenrinne, und die beiden Dachflächen steigen in der Regel pultdachartig nach außen empor; es sind demnach zwei Kragdächer miteinander vereinigt (Fig. 366²⁵⁹). Die bereits erwähnten *Czechischen* Vorschläge (siehe Art. 327, S. 312), wonach für die Bahnsteigdächer die Mansardenform in Anwendung kommen soll, beziehen sich gleichfalls auf eintielige Dächer. Fig. 367²⁶¹) veranschaulicht die betreffende Anordnung und zeigt, wie in solcher Weise eine gute Tageserhellung des Bahnsteiges erzielt werden kann, selbst wenn gleichzeitig an beiden Langseiten des Steiges ein Zug steht.

332-
Ausführungs-
weise.

Fig. 372.

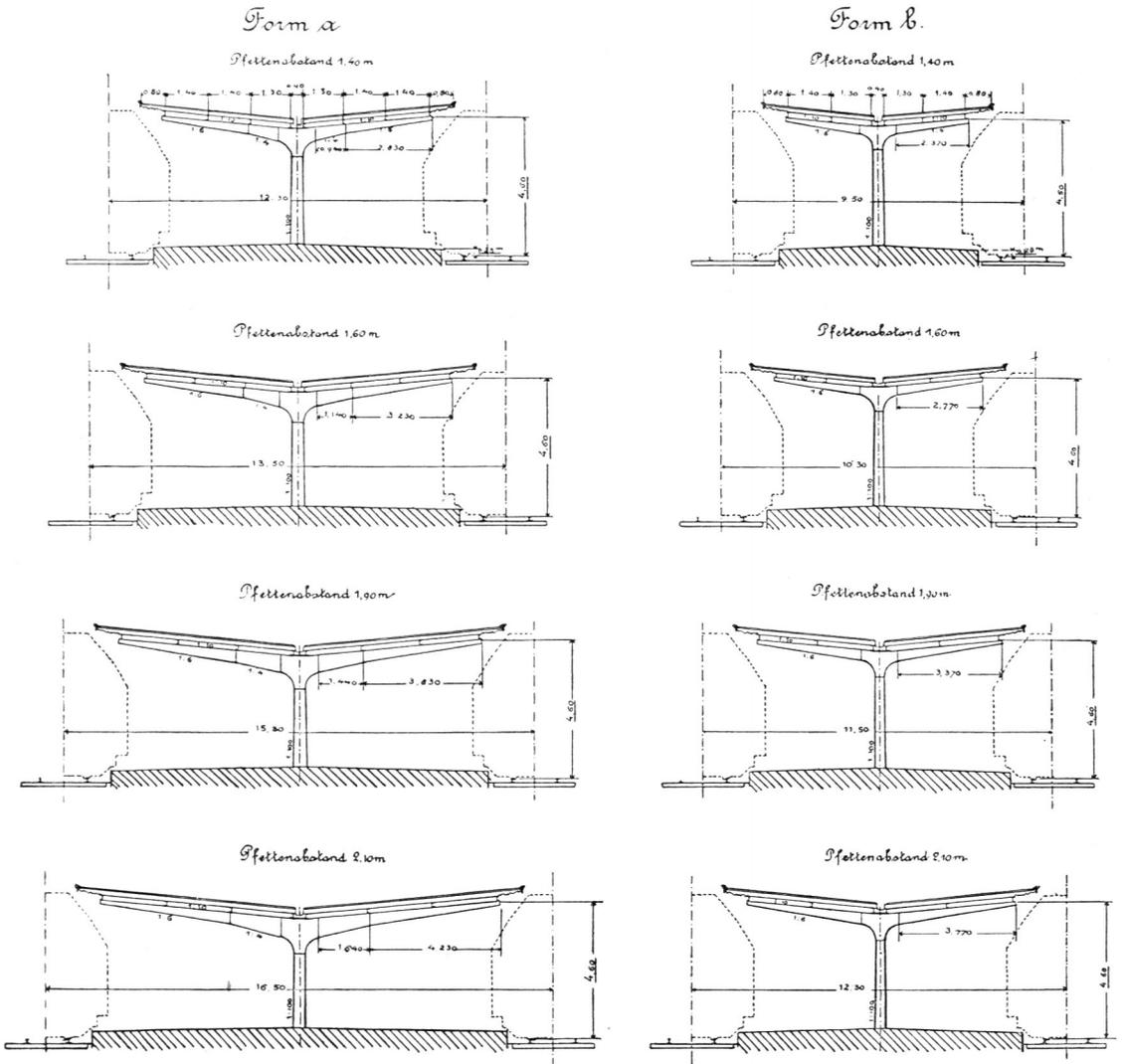


Zwischenbahnsteigdächer auf dem Bahnhof zu Köfen.

1/100 v. Gr.

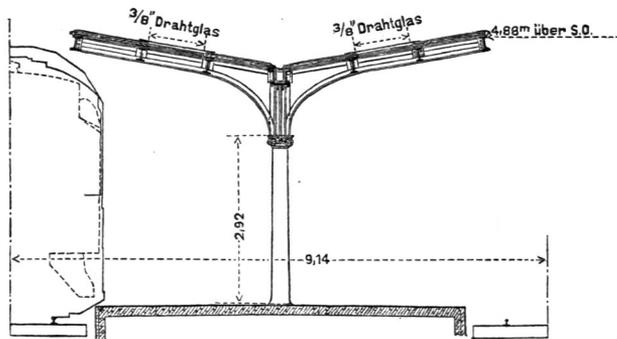
Die eintieligen Dachkonstruktionen erweisen sich in dem Falle besonders vorteilhaft, wenn die Breite eines Zwischenbahnsteiges nicht an allen Stellen die gleiche ist. Letzteres tritt ein, wenn die beiden

Fig. 373.



Normalien für einfieltige Zwischenbahnsteigdächer der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Berlin.

Fig. 374.



Bahnsteigdach auf dem Zentralbahnhof zu Washington 262).

Gleise, zwischen denen sich der Bahnsteig befindet, einander nicht parallel sind, sich also nach einem bestimmten Punkte hin einander nähern. Die Anordnung

Fig. 375.

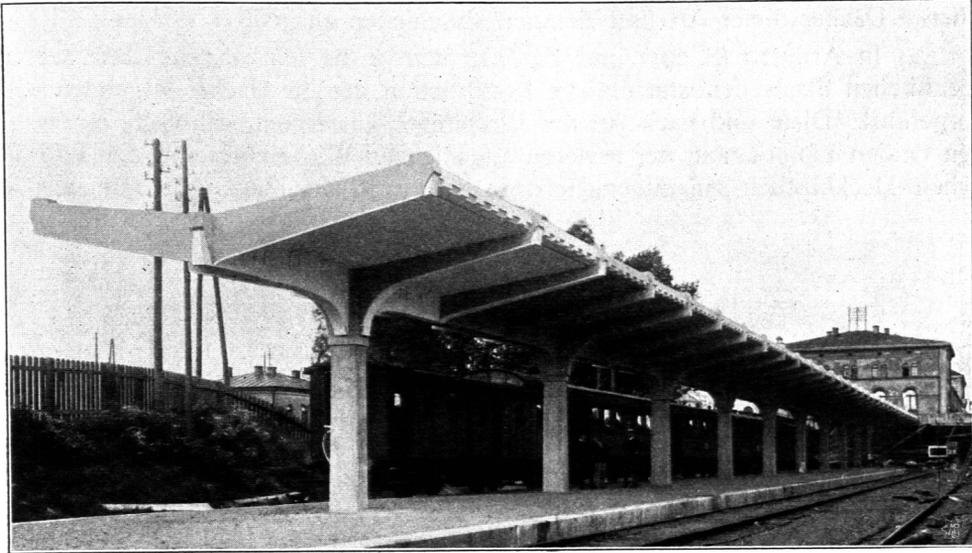
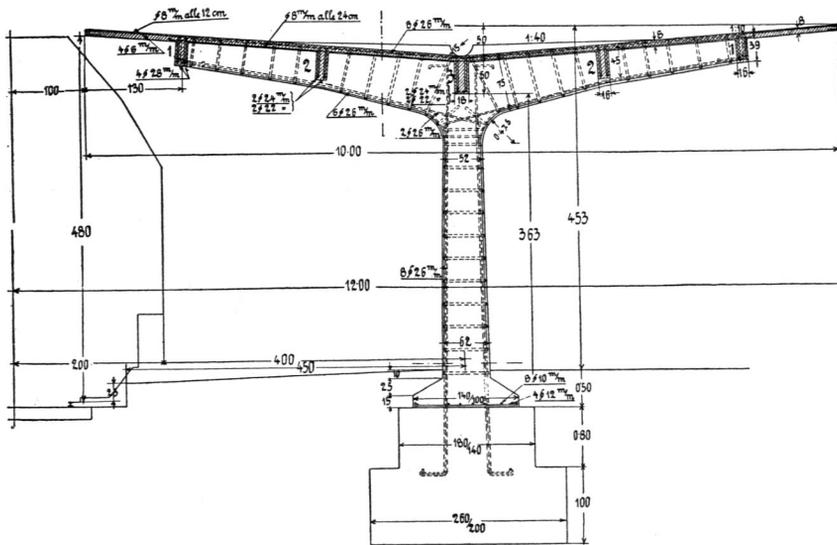


Schaubild.

Fig. 376.

Eisengerippe zu Fig. 375²⁰³⁾. — $\frac{1}{100}$ w. Gr.

Bahnsteigdach auf dem Hauptbahnhof zu Nürnberg.

(Siehe auch Fig. 320, S. 291.)

²⁰³⁾ Fakf.-Repr. nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1906, S. 517.

²⁰⁴⁾ Fakf.-Repr. nach ebendaf. 1906, S. 264.

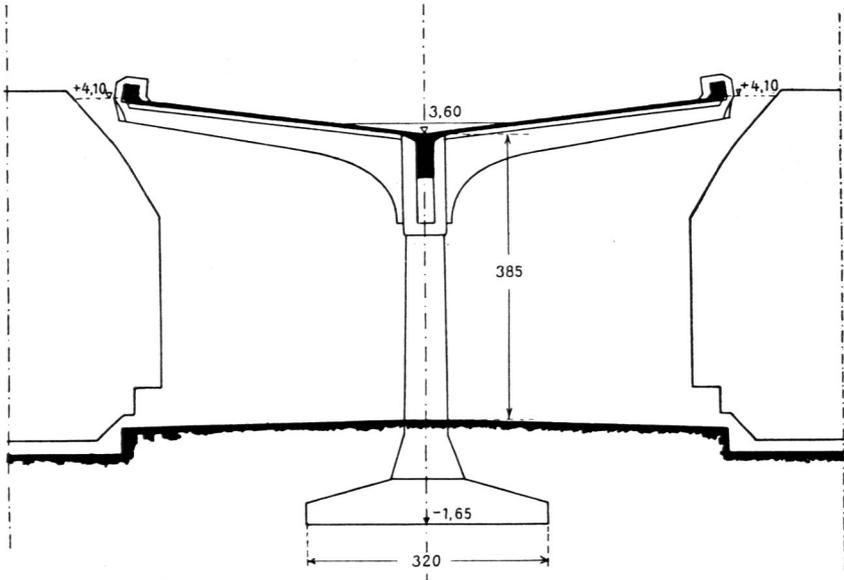
der axial gestellten Stiele und der darüber sitzenden Regenrinne bleibt dieselbe wie bei durchweg gleich breiten Bahnsteigen; nur die Dachflächen werden allmählich schmaler. Fig. 368 zeigt schematisch die alsdann entstehende Gesamtanlage, vor allem die Gestaltung der Binder.

333.
Konstruktion
in
Eisen.

Eintielige Bahnsteigdächer werden nur in Eisen und in Eisenbeton hergestellt. Eiserne Dächer dieser Art sind ziemlich verschieden ausgeführt worden.

α) In Art. 310 (S. 291) und Fig. 316 wurde die seit längerer Zeit auf der preußischen Staatseisenbahn übliche Konstruktion der die Dächer tragenden Stiele vorgeführt. Diese sind nach Art der Blechträger aus einem Stehblech, je zwei an den beiden Längskanten der letzteren angenieteten Winkelleisen und den erforderlichen Deckblechen zusammengesetzt. Dieselbe Konstruktion läßt sich auch auf

Fig. 377.



Zwischenbahnsteigdach auf dem Bahnhof zu Eger.

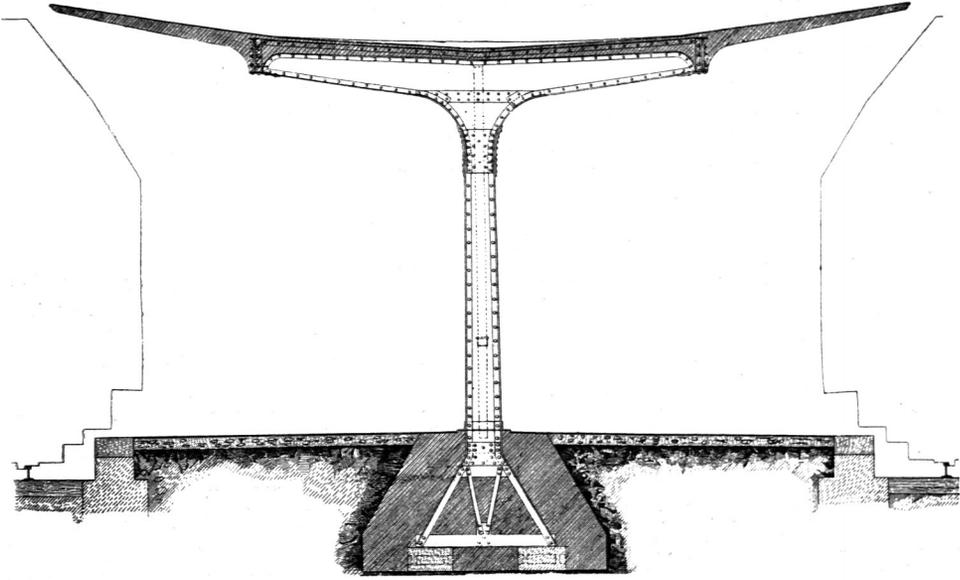
$\frac{1}{100}$ w. Gr.

Ausgeführt von *Dyckerhoff & Widmann* zu Nürnberg.

die Kragarme des hier in Rede stehenden eintieligen Bahnsteigdaches übertragen, so daß alsdann Stiel und Binder unmittelbar zusammenhängen und gleichsam aus einem Stück bestehen. Fig. 369 veranschaulicht diese Konstruktion, zu der auch die in Fig. 316 bis 318 dargestellte Seitenansicht des Stieles, der betreffende Stützenfuß mit seinem aus Kiesbeton bestehenden Fundamentklotz gehören. In Fig. 370 u. 371 sind die Gesamt Vorderansicht des ganzen Bahnsteigdaches und sein Grundriß wiedergegeben; aus letzterem geht nicht allein die Binder- und Pfettenanordnung hervor, sondern auch die Durchführung des Windverbandes, von dem bereits in Art. 305 (S. 285) die Rede war.

Diese eintielige Konstruktion der Überdachung von Zwischenbahnsteigen (Fig. 372) ist, wie Fig. 368 zeigt, gleichfalls auf zweitielige Bahnsteigdächer und wie aus Fig. 346 (S. 302) ersichtlich, auch auf die Hauptbahnsteige übertragen worden.

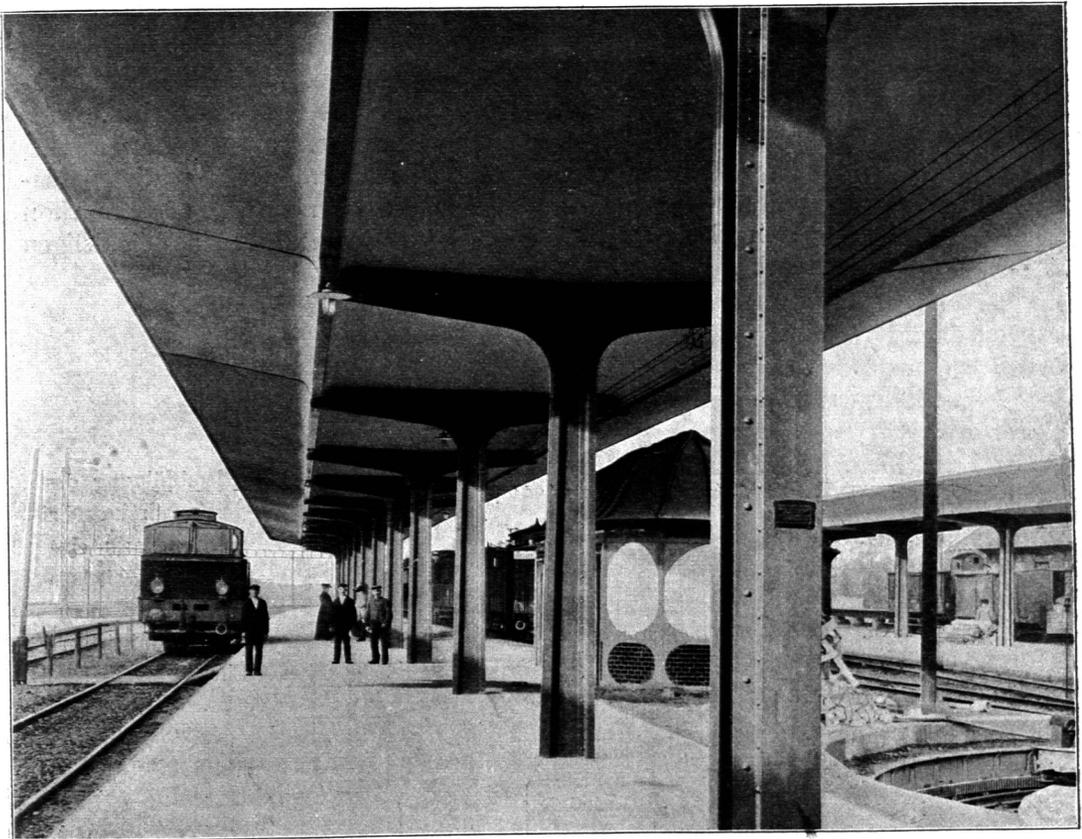
Fig. 378.



Einfüßiges Zwischenbahnsteigdach in Bimsbetonkonstruktion

 $\frac{1}{80}$ w. Gr.

Fig. 379.



Zwischenbahnsteigdach auf dem Bahnhof zu Worms.

(Beide Ausführungen rühren von der „Vereinigten Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, A.-G.“ her.)

β) Die Kragarme können als Fachwerkträger konstruiert werden. Hierher gehört das bereits durch Fig. 319 (S. 290) veranschaulichte Bahnsteigdach auf dem Bahnhof zu Strehlen, dessen Stiele gleichfalls nach Art der Fachwerkträger konstruiert und die Kragarme in gleicher Weise ausgebildet sind.

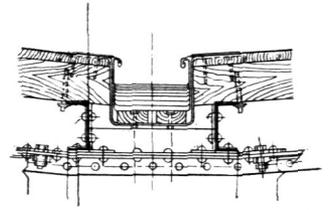
Ebenso ist hier das in Fig. 366 (S. 312; siehe auch Fig. 346, S. 302) dargestellte Bahnsteigdach vom Bahnhof zu Bellinzona einzureihen, bei dem die Kragarme als selbständige Fachwerkträger hergestellt sind, die sich an den Kopf der aus Quadranteilen zusammengefühten Stiele anschließen.

γ) In den Vereinigten Staaten sind einstiellige Bahnsteigdächer gleichfalls zur Ausführung gekommen; in Fig. 374²⁶²⁾ ist ein einschlägiges Beispiel gegeben.

Daß man einstiellige Dächer über Zwischenbahnsteigen auch in Eisenbeton zur Ausführung gebracht hat, kann man nach dem im vorhergehenden Gefagten fast als selbstverständlich bezeichnen. Tatsächlich sind in den letzten Jahren mehrfach Eisenbetondächer dieser Art hergestellt worden. Das in Art. 330 (S. 313) über die Konstruktion derartiger Dächer Gefagte hat im vorliegenden Falle gleichfalls als Richtschnur zu dienen. Durch Fig. 363 u. 364 (S. 310) sind bereits solche Dächer veranschaulicht worden. Fig. 376²⁶³⁾ zeigt das Eisengerippe eines Dachbinders von 10,00 m Bahnsteigbreite, der von *Dyckerhoff & Widmann* auf dem neuen Hauptbahnhof zu Nürnberg ausgeführt worden ist; Fig. 375 dürfte eine zugehörige Ansicht veranschaulichen. Eine andere einschlägige Anlage ist in Fig. 377 wiedergegeben.

Von den Bimsbetonausführungen (mit Eiseneinlagen) der Vereinigten Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, A.-G., war schon mehrfach die Rede. In Fig. 378 ist die einschlägige Konstruktion eines einstielligen Zwischenbahnsteigdaches dargestellt.

Fig. 380.

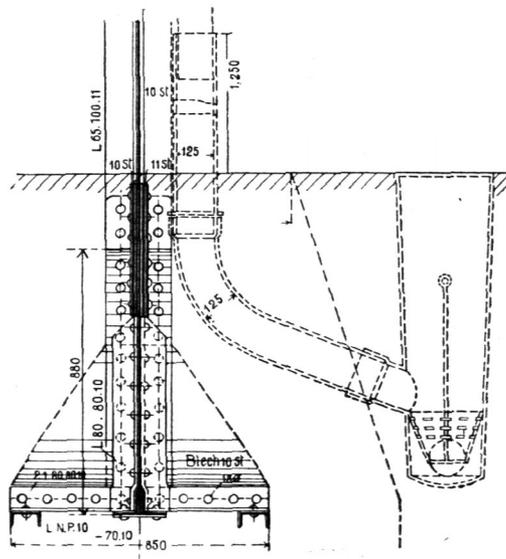


Ausbildung der Regenrinne in Fig. 368 (S. 314).

 $\frac{1}{25}$ w. Gr.

334-
Konstruktion
in
Eisenbeton.

Fig. 381.

 $\frac{1}{25}$ w. Gr.

Herabführung des Regenfallrohres bei den neueren einstielligen Zwischenbahnsteigdächern der Königlich Eisenbahn-Direktion Berlin.

Ein muldenförmiger Bimsbetonkörper ist zwischen zwei parallel zu den Bahnsteig-Vorderkanten angeordneten Eifenträgern gespannt, diese nach beiden Seiten weit überragend.

Fig. 379 veranschaulicht das hiernach ausgeführte Bahnsteigdach zu Worms.

Die gleiche Bauart kann auch auf zweifelhige Zwischenbahnsteigdächer (siehe Art. 330, S. 313) übertragen werden; statt der zwei Längsträger können dann mehrere angeordnet werden.

Wie bereits gefagt, wird bei den einftieligen Bahnsteigdächern in der Regel über der Stielreihe die Regenrinne angeordnet und dieser das entsprechende Längsgefälle gegeben. Eine konstruktive Ausbildung einer derartigen Rinne ist aus Fig. 380 ersichtlich. An den tiefsten Stellen der Rinne, die stets mit einem Stiele zusammenfallen müssen, wird je ein Regenfallrohr angeordnet (siehe Fig. 361, S. 309), längs des Stieles lotrecht herabgeführt und auch an letzterem befestigt. Sind Entwässerungskanäle vorhanden, so können die Regenrohre im unteren Teile daran angeschlossen werden; sonst geschieht die Wasserabführung in anderer geeigneter Weise (Fig. 381).

Bei den durch Fig. 348, 378 u. 379 (S. 303 u. 321) veranschaulichten Bimsbetondächern der Vereinigten Maschinenfabrik Augsburg und Maschinenbau-Gesellschaft Nürnberg, A.-G. sind infolge der muldenförmigen Gestalt der Betonkörper Rinnen überflüssig; dadurch wird alles Zinkblech, das dem zerstörenden Einfluß der Rauchgase unterliegen würde, vermieden.

335-
Ent-
wässerung.

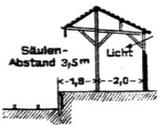
f) Dächer über Außen- oder Gegenbahnsteigen.

(Schirmhallen.)

Außen- oder Gegenbahnsteige, deren Wesen und Zweck bereits in Art. 116 (S. 119) auseinandergesetzt worden ist, kommen auf einigen fremdländischen (französischen, englischen, italienischen, schweizerischen usw.) und auf wenigen deutschen Eisenbahnen vor. Die Reisenden, die auf ihnen die kommenden Züge erwarten, müssen dies vor Sonnenhitze, Regen, Wind und dergl. geschützt tun können; zu diesem Zweck ist ein Teil des Bahnsteiges zu überdachen und auch für den Verfluß der rückwärtigen Langseite, sowie der beiden Stirnseiten Sorge zu tragen; weiter sind auch Sitzgelegenheiten anzubringen. Auf französischen Eisenbahnen heißen solche Überdachungen *Abri*, und in Deutschland hat sich die Bezeichnung „Schirmhalle“ ziemlich eingebürgert.

336.
Kenn-
zeichnung.

Fig. 382.



Schirmhalle
auf dem
Bahnhof
zu Kidzu ²⁶⁴⁾.

Solche Überdachungen werden in der Regel in Holz, bisweilen in Holzfachwerk ausgeführt und erhalten meist die Form eines Satteldaches, seltener diejenige eines Pultdaches. Was im vorhergehenden unter d und e über Form und Konstruktion der dort besprochenen Bahnsteigdächer gefagt worden ist, kann für Schirmhallen ohne weiteres Anwendung finden. — Ein französischer *Abri*, auf der Station Vaux der Eisenbahnlinie Argenteuil-Mantes errichtet, wurde bereits in Fig. 99 (S. 133) dargestellt. Eine den Badischen Staats-eisenbahnen entnommene, aus Holz konstruierte Schirmhalle ist in Fig. 383 u. 384 veranschaulicht.

337-
Aus-
führung.

Es sei auch auf die Schirmhalle in Fig. 358 (S. 307) vom Bahnhof zu Himeji) aufmerksam gemacht. Die Skizze einer anderen japanischen Schirmhalle

²⁶⁴⁾ Fakf.-Repr. nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1905, S. 110.