

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.

332- Ausführungs- weise.

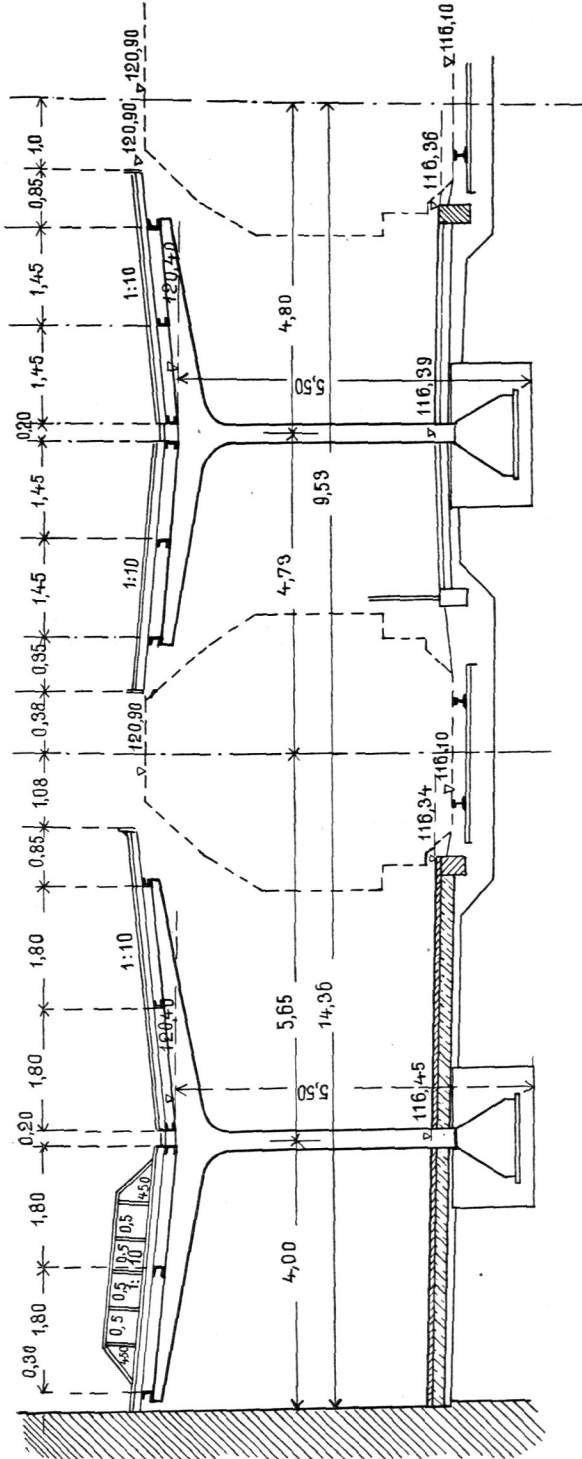


Fig. 372.

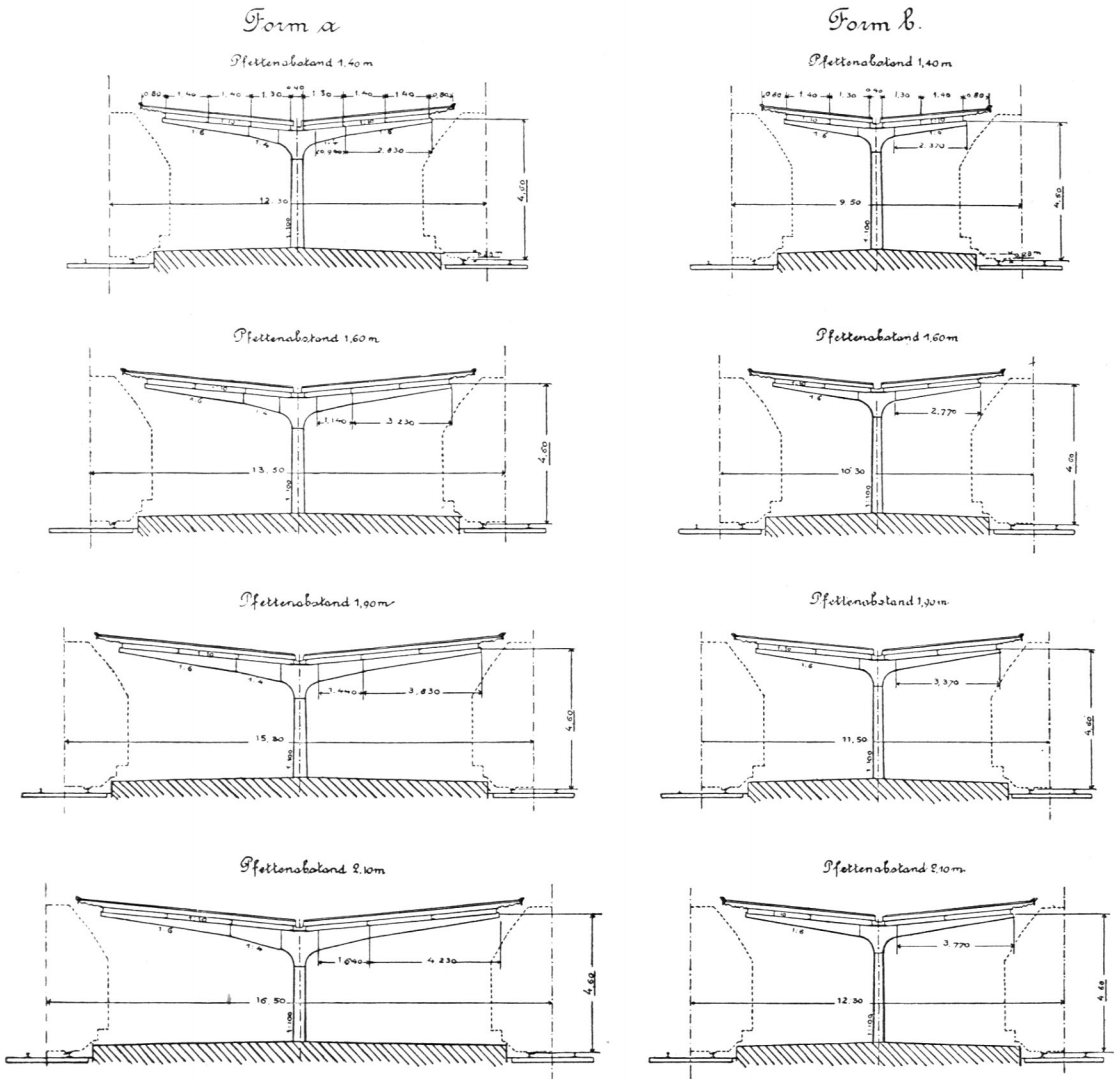
Zwischenbahnsteigdächer auf dem Bahnhof zu Köfen.

1/100 v. Gr.

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.

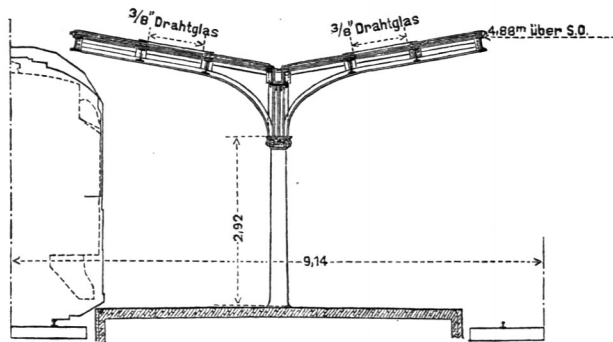
Die eintieligen Dachkonstruktionen erweisen sich in dem Falle besonders vorteilhaft, wenn die Breite eines Zwischenbahnsteiges nicht an allen Stellen die gleiche ist. Letzteres tritt ein, wenn die beiden

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.

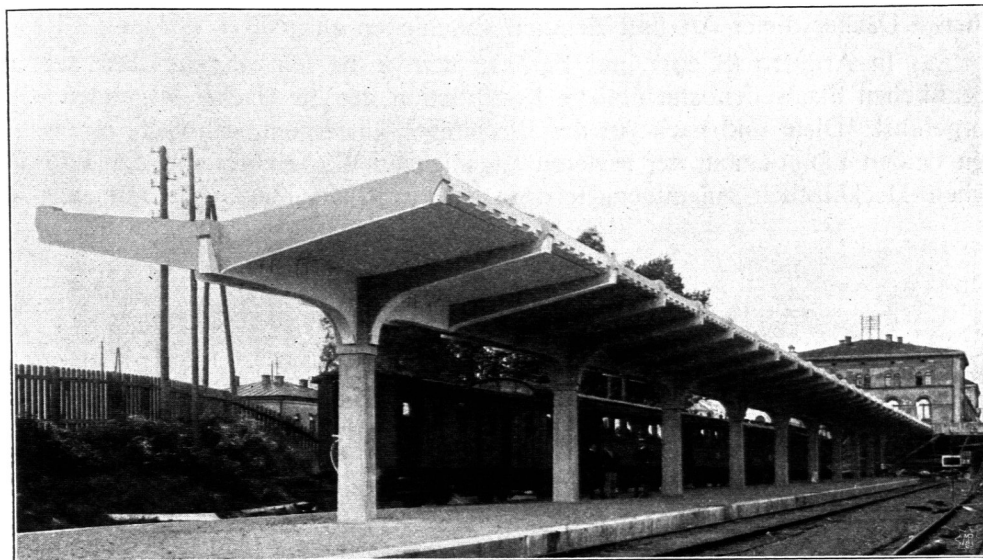
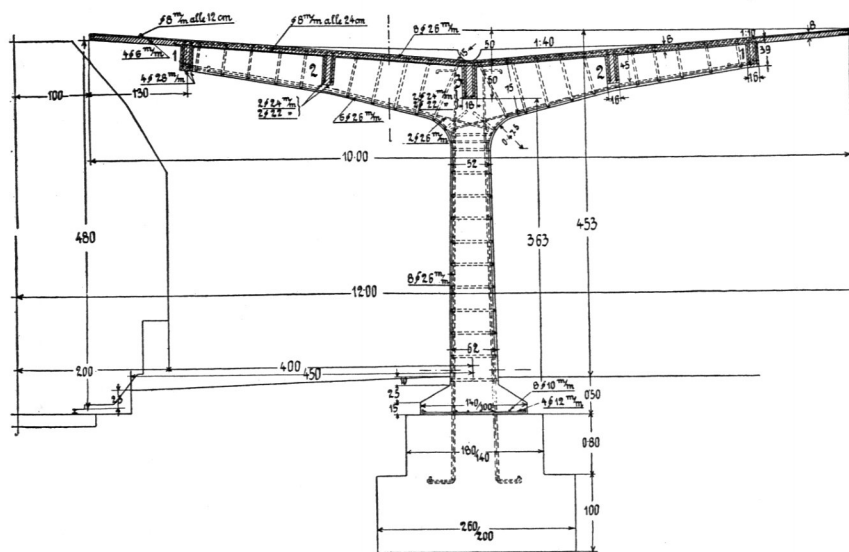


Schaubild.

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.

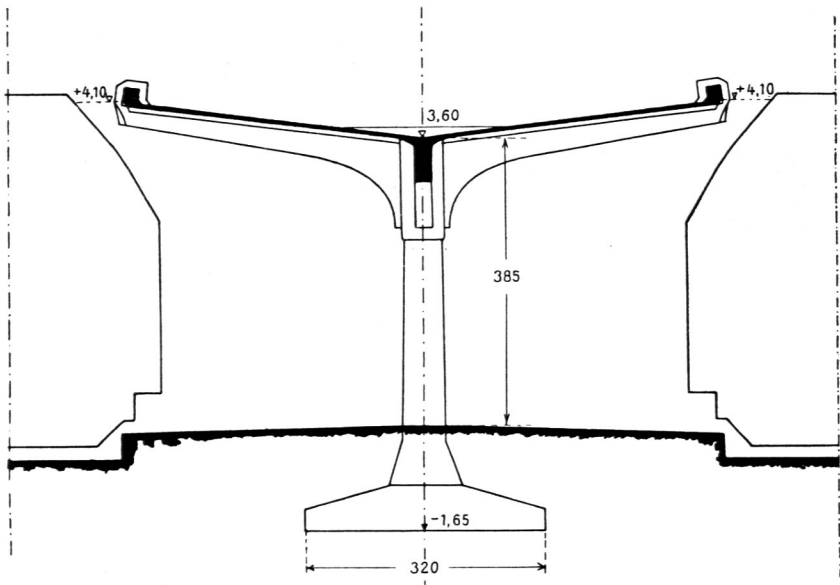
der axial gestellten Stiele und der darüber sitzenden Regenrinne bleibt dieselbe wie bei durchweg gleich breiten Bahnsteigen; nur die Dachflächen werden allmählich schmaler. Fig. 368 zeigt schematisch die alsdann entstehende Gesamtanlage, vor allem die Gestaltung der Binder.

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.

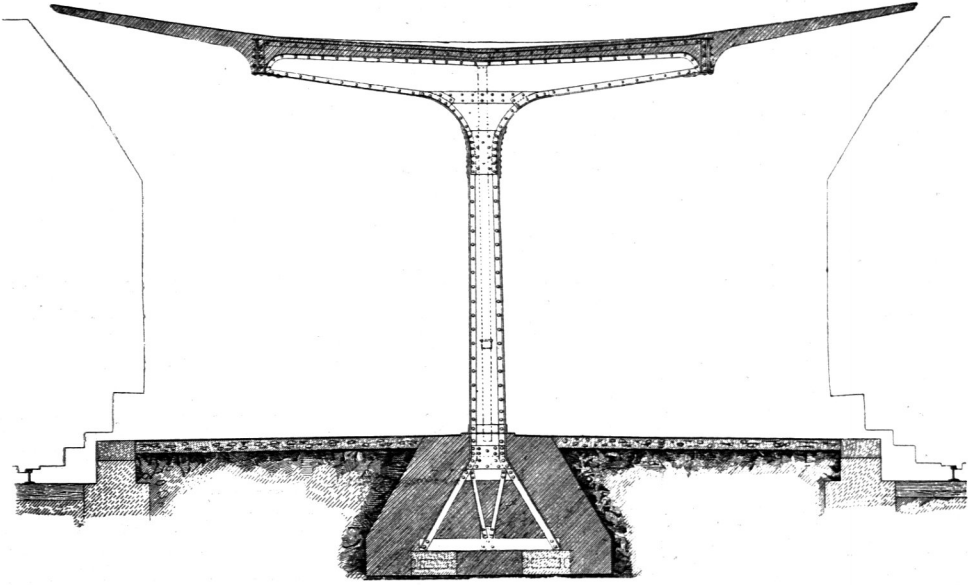
$\frac{1}{100}$ w. Gr.

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.

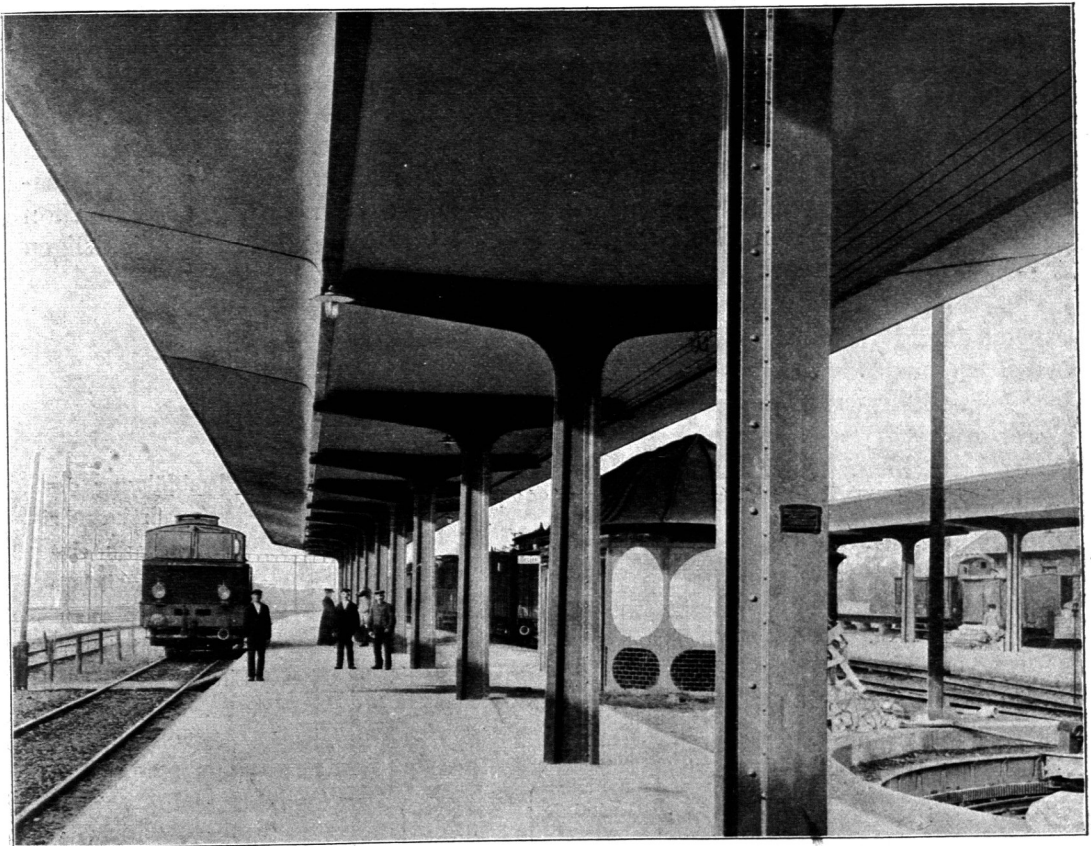
Fig. 378.



Einfütielles 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.

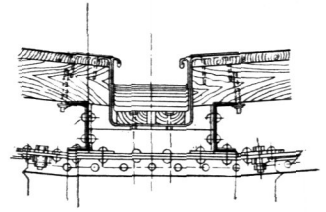
Ebenso ist hier das in Fig. 366 (S. 312; siehe auch Fig. 346, S. 302) dargestellte Bahnsteigdach vom Bahnhof zu Bellinzona einzureihen, bei dem die Kragarme als selbständige Fachwerkträger hergestellt sind, die sich an den Kopf der aus Quadranteilen zusammengefühten Stiele anschließen.

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.

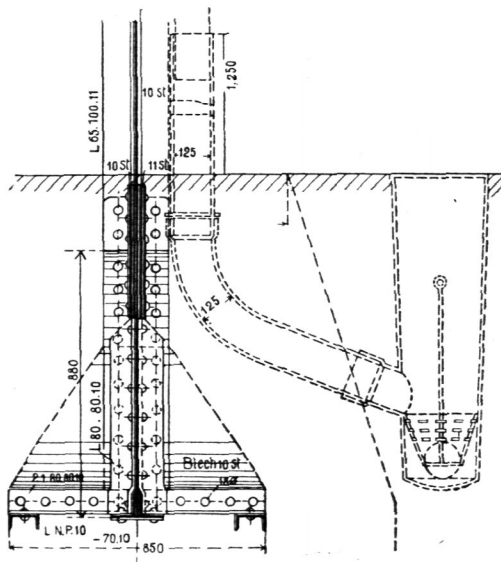


Ausbildung der Regenrinne in Fig. 368 (S. 314).

 $\frac{1}{25}$ 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.

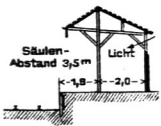
f) Dächer über Außen- oder Gegenbahnsteigen.

(Schirmhallen.)

Außen- oder Gegenbahnsteige, deren Welen 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.