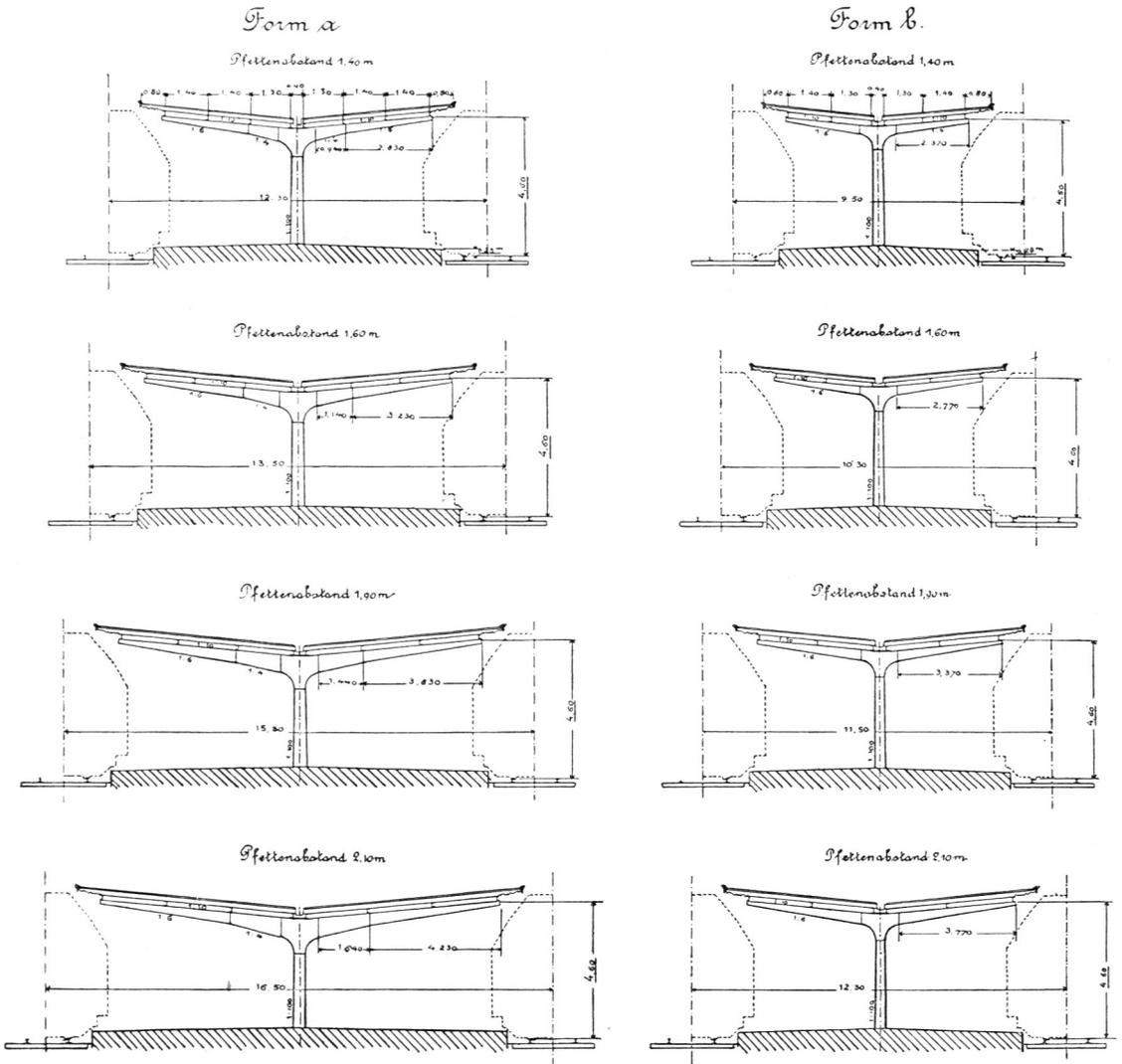


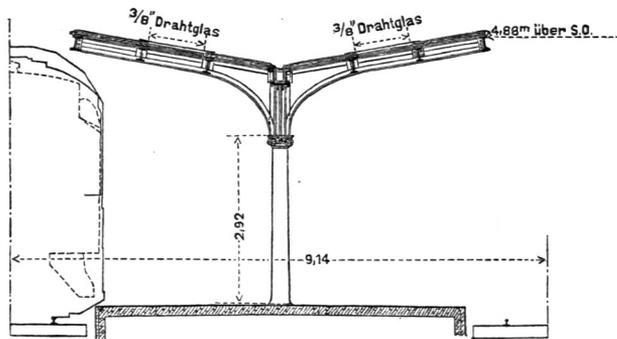


Fig. 373.



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

Fig. 374.



1/150 W. Gr

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.

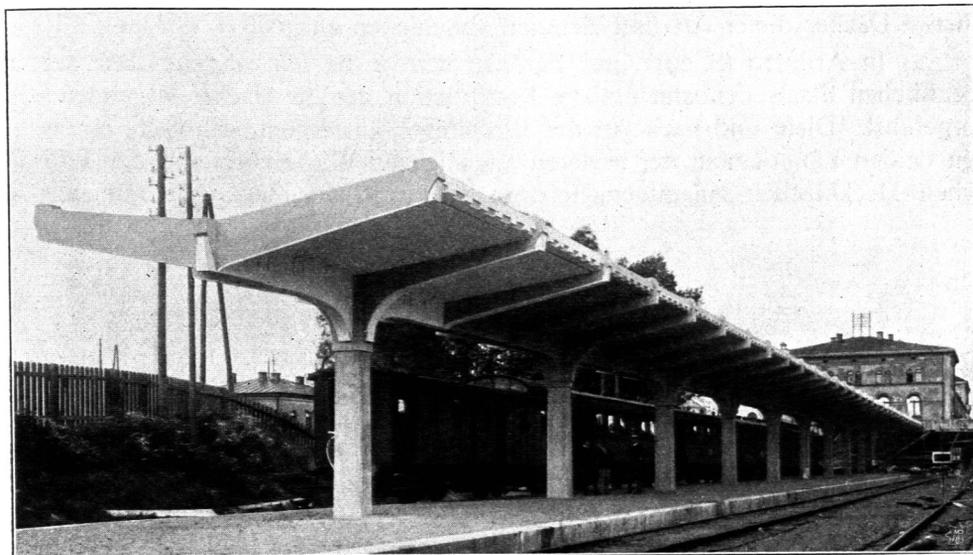
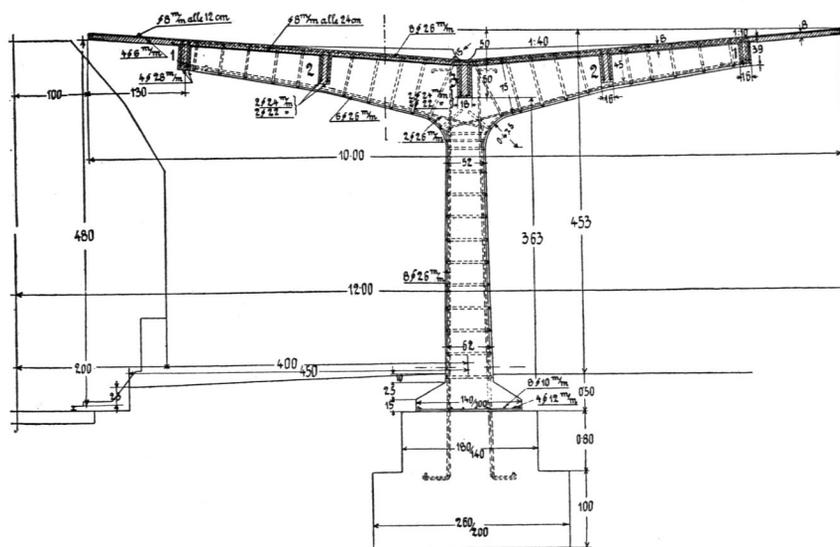


Schaubild.

Fig. 376.

Eisengerippe zu Fig. 375<sup>203)</sup>. —  $\frac{1}{100}$  w. Gr.

Bahnsteigdach auf dem Hauptbahnhof zu Nürnberg.

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

<sup>203)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1906, S. 517.

<sup>204)</sup> Fakf.-Repr. nach ebendaf. 1906, S. 264.

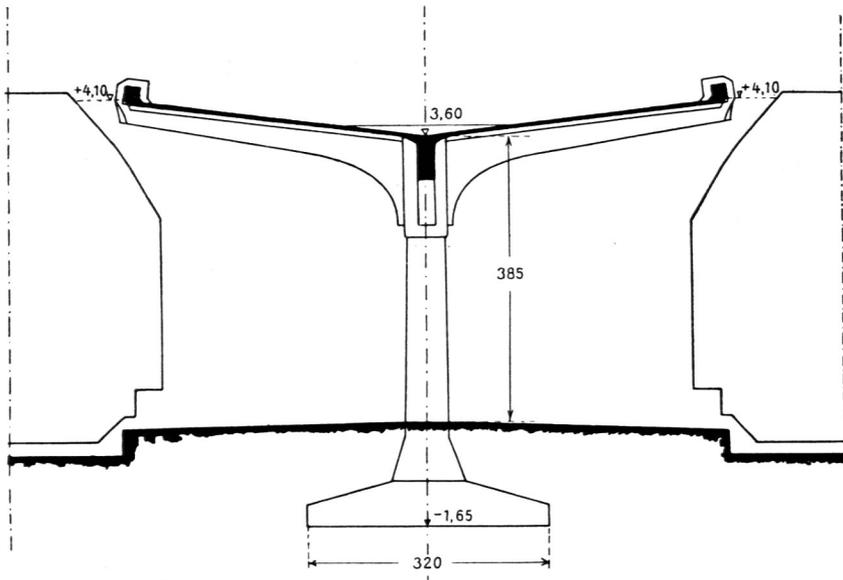
der axial gestellten Stiele und der darüber sitzenden Regenrinne bleibt dieselbe wie bei durchweg gleich breiten Bahnsteigen; nur die Dachflächen werden allmählich schmaler. Fig. 368 zeigt schematisch die alsdann entstehende Gesamtanlage, vor allem die Gestaltung der Binder.

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 Winkelisen und den erforderlichen Deckblechen zusammengesetzt. Dieselbe Konstruktion läßt sich auch auf

Fig. 377.



Zwischenbahnsteigdach auf dem Bahnhof zu Eger.

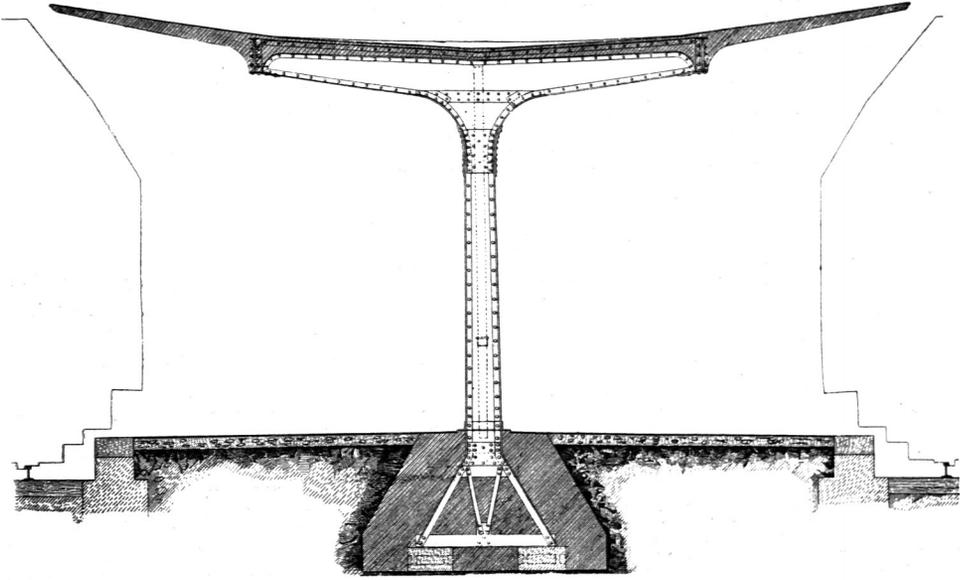
$\frac{1}{100}$  w. Gr.

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.

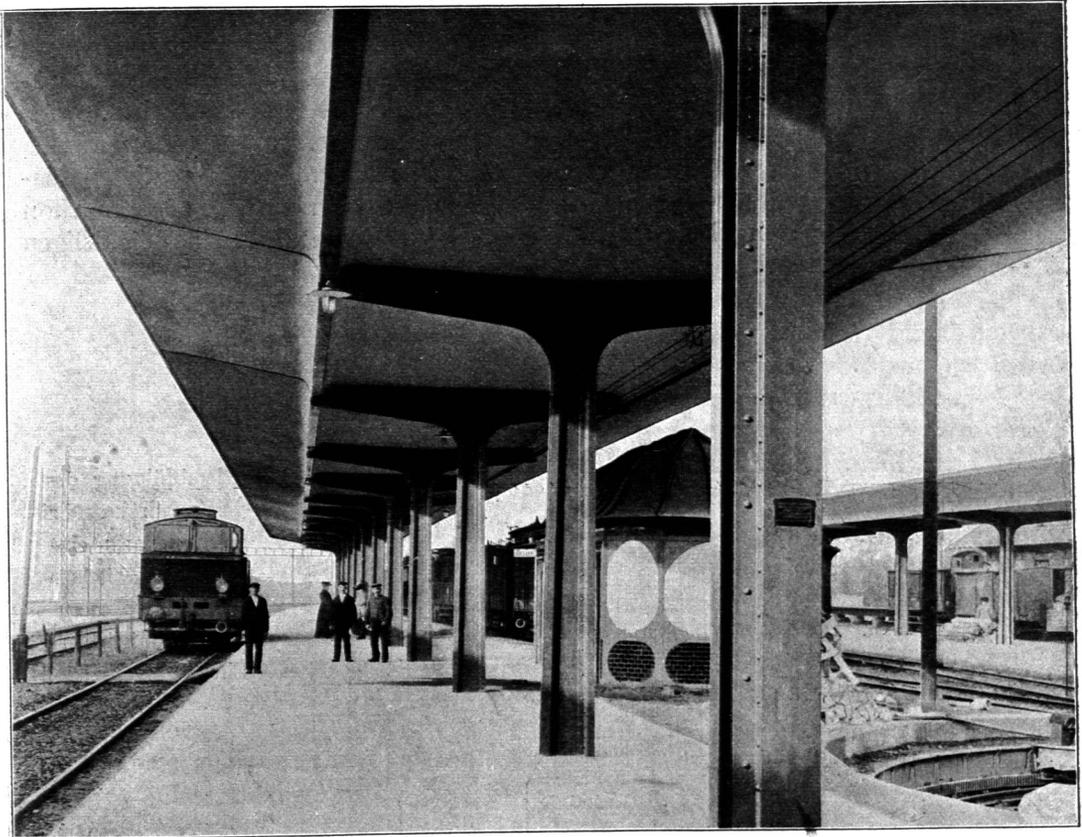
Fig. 378.



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.)



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.

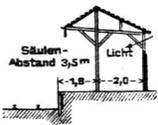
#### f) Dächer über Außen- oder Gegenbahnsteigen.

(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 <sup>264)</sup>.

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

<sup>264)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1905, S. 110.