

gibt Fig. 382²⁶⁴); sie ist unlymmetrisch gestaltet und nach rückwärts verhalt; doch reicht, damit Licht einfallen kann, die Schalung nicht ganz bis nach oben.

g) Dächer über Kopfbahnsteigen und für andere Zwecke.

338.
Kopf-
und Zungen-
bahnsteige.

Befondere Überdachungen der Kopfbahnsteige kommen verhältnismäßig selten vor. Die Regel ist, daß sich daselbe Hallendach, das über die Zungenbahnsteige und die zwischengelegenen Gleise gespannt ist, auch über den Kopfbahnsteig erstreckt. Wenn indes eine Bahnsteighalle nicht vorhanden ist, und nur jeder der Zungenbahnsteige für sich überdacht ist, so wird:

α) der Kopfbahnsteig in gleicher Weise überdacht wie dies unter d für die Hauptbahnsteige gezeigt worden ist, und

β) die Zungenbahnsteige werden ebenso behandelt, wie die Zwischenbahnsteige (siehe unter e).

339.
Andere
Zwecke.

Auf Bahnhöfen werden auch noch für andere Zwecke Überdachungen erforderlich. In neuerer Zeit trifft dies besonders bei den Ausmündungen derjenigen Treppen zu, die nach und von solchen Tunneln führen, die unter den Gleisen und Bahnsteigen in deren Querrichtung angeordnet sind.

Liegen solche Treppenausmündungen unter Bahnsteighallen oder befinden sie sich unter Bahnsteigdächern, deren Anlage und Konstruktion derart sind, daß auch die Treppe genügend geschützt liegt, so bedarf es keiner weiteren Vorkehrung. Sonst aber muß in geeigneter Weise für Schutz der Treppe geforgt, unter Umständen das Bahnsteigdach derart

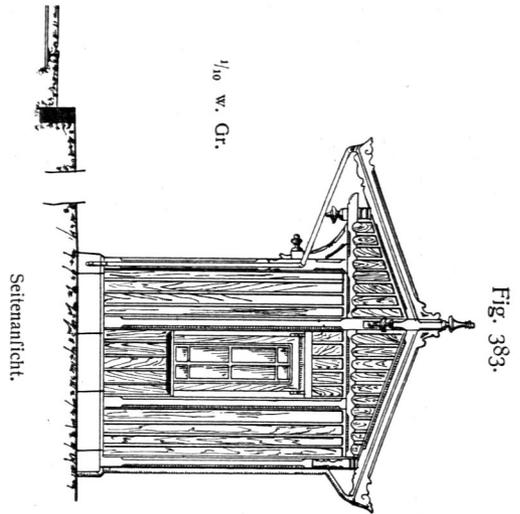


Fig. 383.

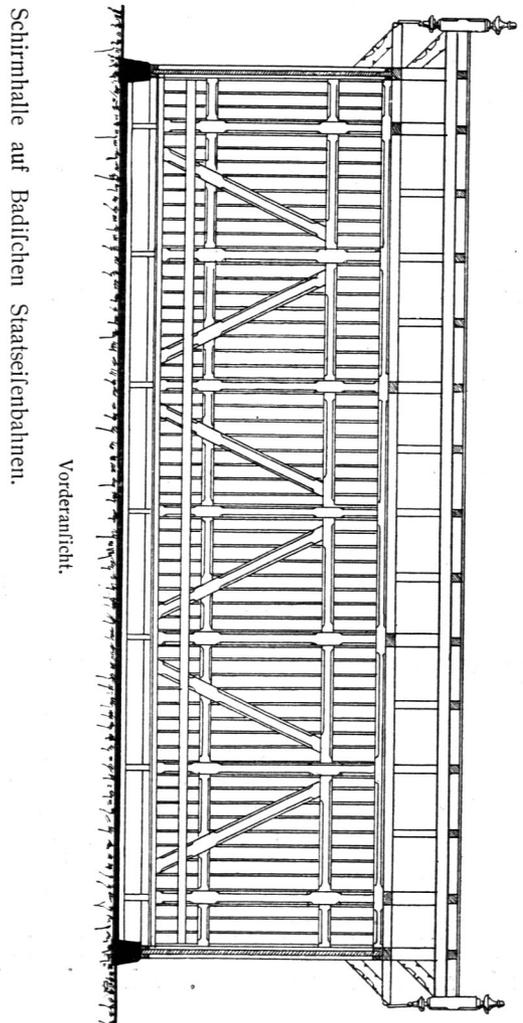
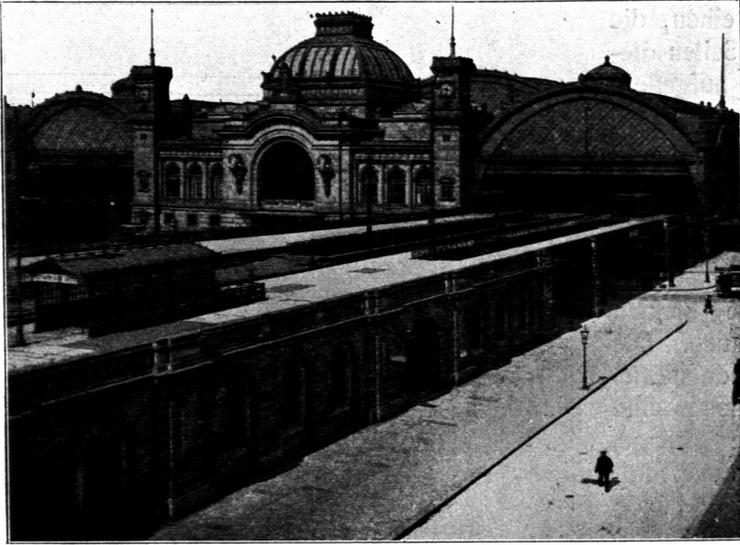


Fig. 384.

Fig. 385.

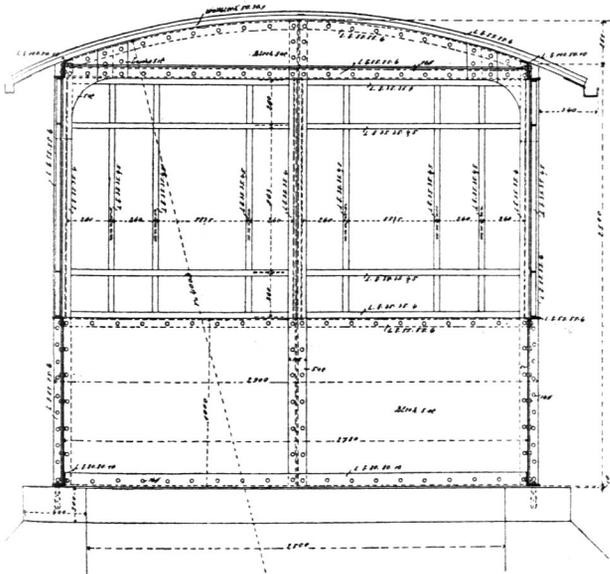


Vom Hauptbahnhof zu Dresden-Altstadt.

(Siehe auch Fig. 180 u. 181, S. 206.)

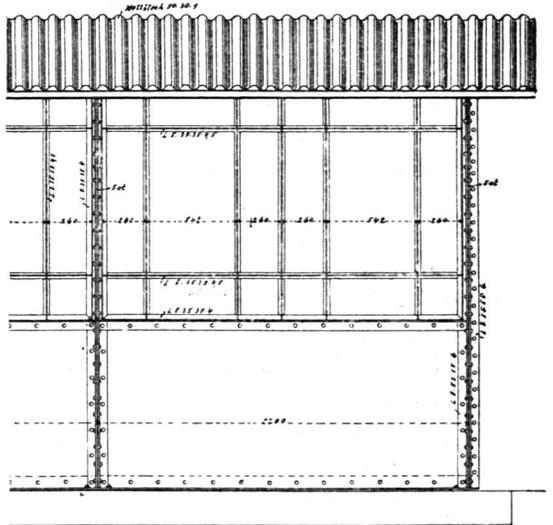
abgeändert werden, daß dieser Schutz erreicht wird. So find z. B. die unter e, 2 vorgeführten einstielligen Dachkonstruktionen über Zwischenbahnsteigen nicht ausführbar, sobald in der Achse eines Bahnsteiges eine Tunnel-

Fig. 386.



Querschnitt.

Fig. 387.



Längenschnitt.

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

Überdachung der Tunneltreppe auf einem Zwischenbahnsteig des Bahnhofes zu Neiß.

terre angeordnet ist. Alsdann müssen zwei Freitützenreihen, die zu beiden Seiten dieser Treppe aufgestellt werden, in Anwendung kommen; im übrigen kann die Konstruktion der Stiele, der Dachbinder usw. im wesentlichen die gleiche bleiben wie sonst auch. Die nebenstehende Tafel veranschaulicht eine einschlägige Anlage, die naturgemäß mit der in Fig. 368 u. 369 (S. 314 u. 315) dargestellten verwandt ist.

Liegt der Zugang zum Personentunnel, bezw. zu der zum letzteren führenden Treppe völlig im Freien (Fig. 385), so genügt eine einfache Überdachung nicht sondern es muß auch für eine seitliche Umschließung Sorge getragen werden, damit Regen und Schnee abgehalten werden.

Fig. 386 u. 387 stellen eine derartige Überdachung in Ansicht und Querschnitt dar. Die Umschließungswände werden durch ein Eisengerippe gebildet, das im unteren Teile mit Eisenblech verkleidet, im oberen Teile verglast ist; das darauf

Schutzbau über einer im Freien liegenden Bahnsteigtreppe auf der Berliner Stadt-Eisenbahn²⁶⁵⁾.

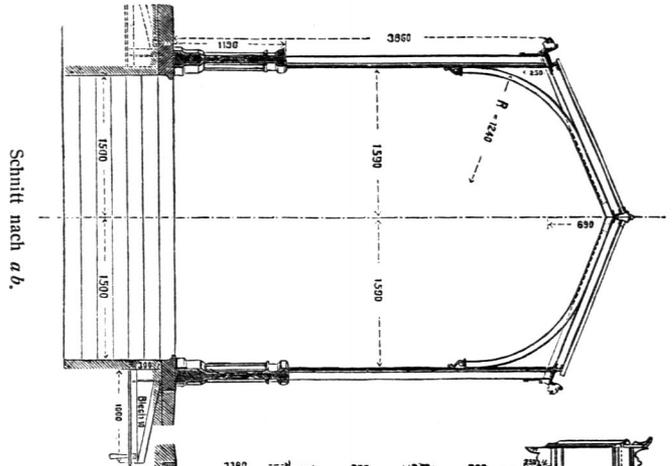


Fig. 388.

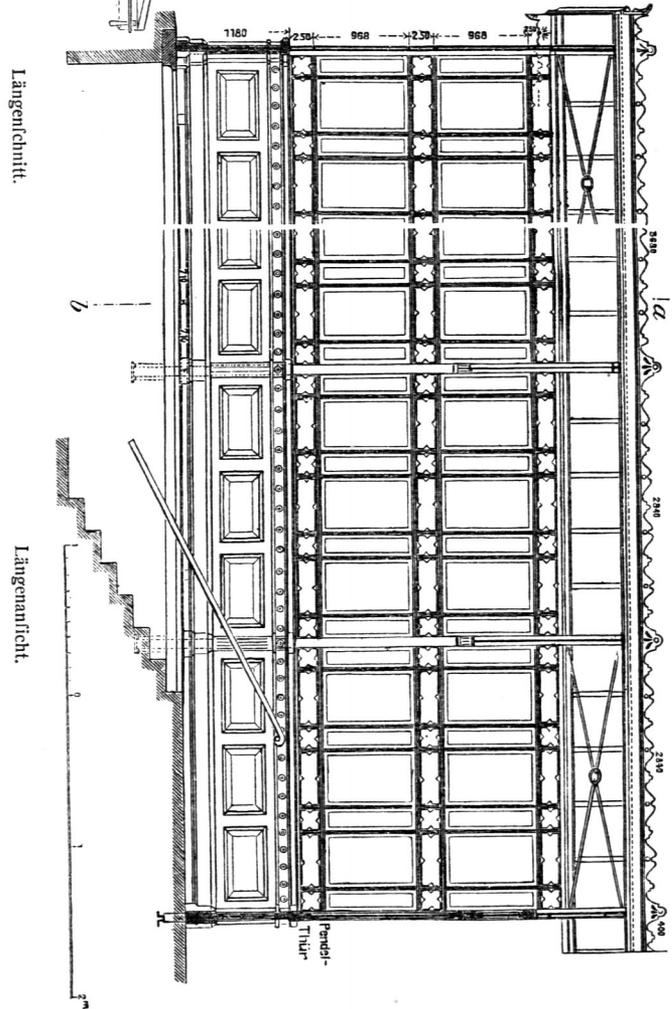
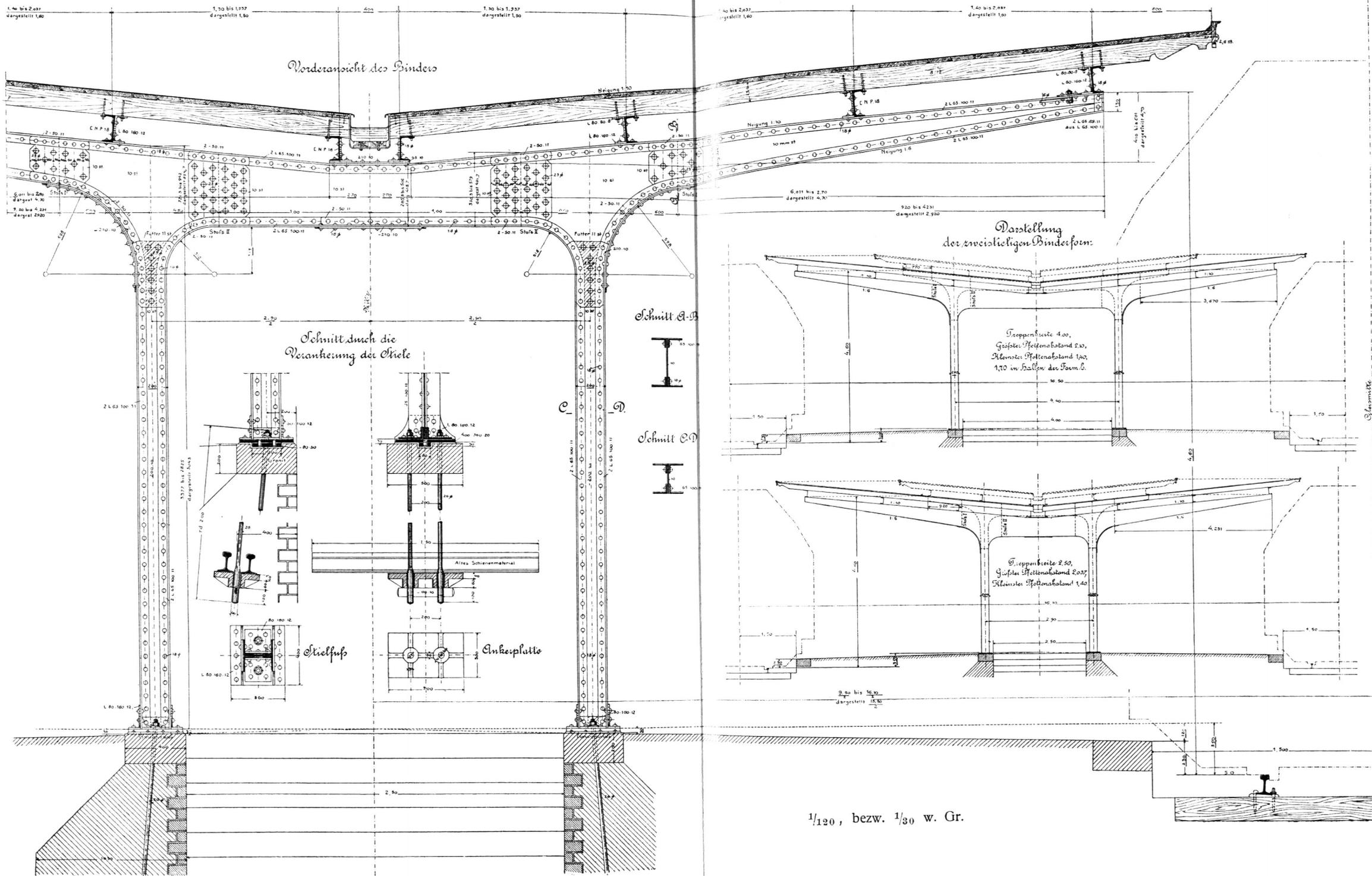


Fig. 389.

Fig. 390.

²⁶⁵⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1885, S. 455.



Überdachung eines Zwischenbahnhofsgebäudes mit Tunneltreppe.

geletztes Tonnendach ist mit Wellblech eingedeckt; für Abführung des Regenwassers ist Sorge getragen. — Ein zweiter derartiger Schutzbau wird durch Fig. 388 bis 390²⁶⁵⁾ in Ansicht, Längen- und Querschnitt veranschaulicht. Das Dach ist in diesem Falle ein Satteldach, die Konstruktion im übrigen der früheren sehr ähnlich.

Daß die seitliche Umschließung auch als Fachwerkbau oder ihr unterer Teil in Mauerwerk ausgeführt werden kann, bedarf kaum der Erwähnung.

16. Kapitel.

Bahnsteighallen.

a) Allgemeines.

1) Vorbemerkungen.

Die Bahnsteighallen, auch Bahnhofshallen, Personenhallen, Empfangshallen usw. heißen, gehören zu den großartigsten Eisenbauten, die der Architekt — allerdings meist unter Mitwirkung des Ingenieurs — zu errichten hat. Wohl gibt es kleine Hallen dieser Art, namentlich auf älteren Eisenbahnen, die nicht selten aus Holz oder aus Holz unter Zuhilfenahme von Eisen gebaut worden sind und die man zu den erwähnten großartigen architektonischen Schöpfungen nicht zählen kann, sowie ja auch die Bahnsteigdächer, selbst die größeren Ausführungen darunter, im vorhergehenden Kapitel getrennt behandelt worden sind. Aber in der überwiegenden Zahl von Fällen hat man es mit bedeutungsvollen, ja überwältigenden Bauwerken zu tun, die zu dem Mächtigsten gehören, was der neuzeitliche Hochbau zu schaffen hat.

Das vorliegende Heft ist, wie bereits in der Einleitung (S. 2) gesagt worden ist, in erster Reihe für Architekten, nicht für Ingenieure, bzw. Eisenkonstruktoren abgefaßt. Es muß dies hier wiederholt werden, um die eigenartige Behandlung, welche die Bahnsteighallen im nachstehenden erfahren werden, zu erklären und zu rechtfertigen. Die Konstruktion solcher Hallen im ganzen, sowie auch ihrer einzelnen Teile, ebenso die statisch-rechnerischen Ermittlungen werden nur soweit Berücksichtigung finden, als einerseits zum Verständnis erforderlich ist, andererseits aber dem Architekten auch ein Leitfaden gegeben werden muß, der die Grundsätze dartut, von denen bei der Bauart und bei der formalen Ausbildung solcher Bauwerke ausgegangen werden soll. Die statischen Grundlagen finden sich in Teil I, Band 1, Heft 2 dieses „Handbuches“; die besondere Anwendung der Theorie auf Dächer und die Konstruktion der letzteren ist in Teil III, Band 2, Heft 4 eingehend behandelt.

In Art. 137 (S. 134) wurde bereits ausgeführt, daß man in der Überdachung der Bahnsteige und der zwischengelegenen Gleise in zweifacher Weise zu verfahren pflegt:

entweder man errichtet über dem Hauptbahnsteig und den Zwischenbahnsteigen einzelne Schutzdächer oder kleine Einzelhallen (Fig. 391²⁶⁶⁾ u. 392²⁶⁷⁾, die

340.
Überficht.

341.
Einzel-
dächer oder
größere
Hallens?

²⁶⁶⁾ Fakt.-Repr. nach: Deutsche Bauz. 1908.

²⁶⁷⁾ Fakt.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1910, Bl. 16.