

schützt ist. — Auf dem Bahnhof zu Metz sitzt auf jedem Dachlichtfädel eine Firnlaterne, die in üblicher Weise auf lotrechten Langwänden aufrucht; diese sind offen und gewähren den Rauchgasen den freien Abzug (siehe Fig. 96, S. 123).

374.
Sonstige
Mittel.

3) Sonstige Mittel. In einzelnen Fällen hat man über den Gleisen die Dachdeckung fortgelassen, also daselbst einen durchgehenden offenen Dachstreifen geschaffen. In einigen belgischen Bahnsteighallen ist solches geschehen. Da aber zu befürchten ist, daß vom einfallenden Regen die Bahnsteige getroffen werden, so ordnet man parallel zu den Gleisen lotrechte, tief herabhängende Glaschürzen (*b* u. *e* in Fig. 455³⁰⁹) an, die man zwischen den Bindern aufhängt, ja, wenn dies notwendig werden sollte, auf Zwischenstützen aufrufen läßt.

In einigen Bahnsteighallen der englischen Eisenbahnen sind über die ganze Länge der Gleisachsen Rauchkanäle oder hölzerne Rauchverteilungsbohlen geführt, die den Rauch nach einzelnen Abzugschloten leiten. In anderen werden über der Gleisachse dicht über der Oberkante der Lokomotivschornsteine besondere Schutzdächer von starker Krümmung aufgehängt, die den Rauch auffangen und durch Lüftungschlote unmittelbar in das Freie führen.

375.
Anwendung
verschiedener
Mittel.

Es ist ohne weiteres einleuchtend, daß man bei einer bestimmten Halle nicht nur eine der vorgeführten Lüftungseinrichtungen vorzuziehen hat, daß man vielmehr deren mehrere gleichzeitig in Anwendung bringen kann. Wie weitgehend in manchen Fällen für Lüftungsöffnungen Sorge getragen wird, dafür liefert die Bahnsteighalle des Hauptbahnhofes zu Cöln einen Beweis, wo man 1600^{qm} offene Fläche für diesen Zweck geschaffen hat.

Dies geschah durch nachstehende Mittel:

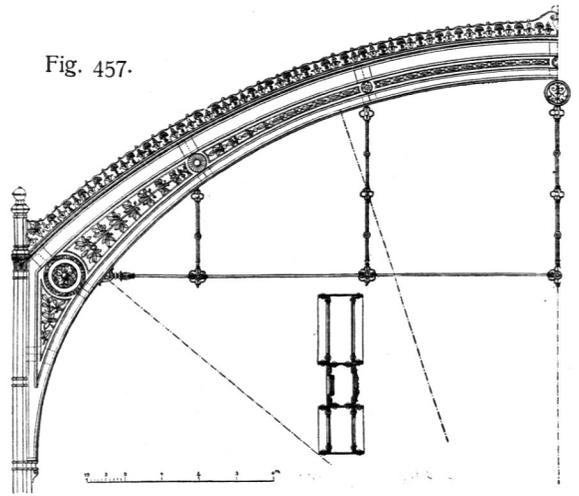
- α) Unmittelbar unter der Dachtraufe liegt je ein Gitterträger, dessen Felder offen gelassen sind.
- β) Die Kappen in den Firsten der Dachlichtfädel sind so viel angehoben, daß die Luft unter ihnen ein- und austreten kann.
- γ) Im Wellenscheitel ist ein durchlaufender Dachreiter angeordnet, dessen Seitenwände jaloufiartig ausgebildet sind.
- δ) Über jedem Binder ist die Wellblechhaut auf 60^{cm} Breite unterbrochen und die Lücke durch einen um 22^{cm} höher liegenden Wellblechstreifen überdeckt; der über die Dachfläche streichende Luftzug weht unter diesen Wellblechstreifen und nimmt den etwa angefallenen Rauch mit.

e) Endabschluß der Bahnsteighallen.

Das freie Stirnende einer Bahnsteighalle kann als der Ein- oder Zugang zu diesem häufig recht gewaltigen Bauwerk aufgefaßt werden, und es ist nicht überraschend, ja in vielen Fällen ganz natürlich, wenn man diesen Endabschluß in geeigneter Weise hervorhebt oder gar auszeichnet, indem man ihn als Gegen-

376.
Wefen.

Fig. 457.



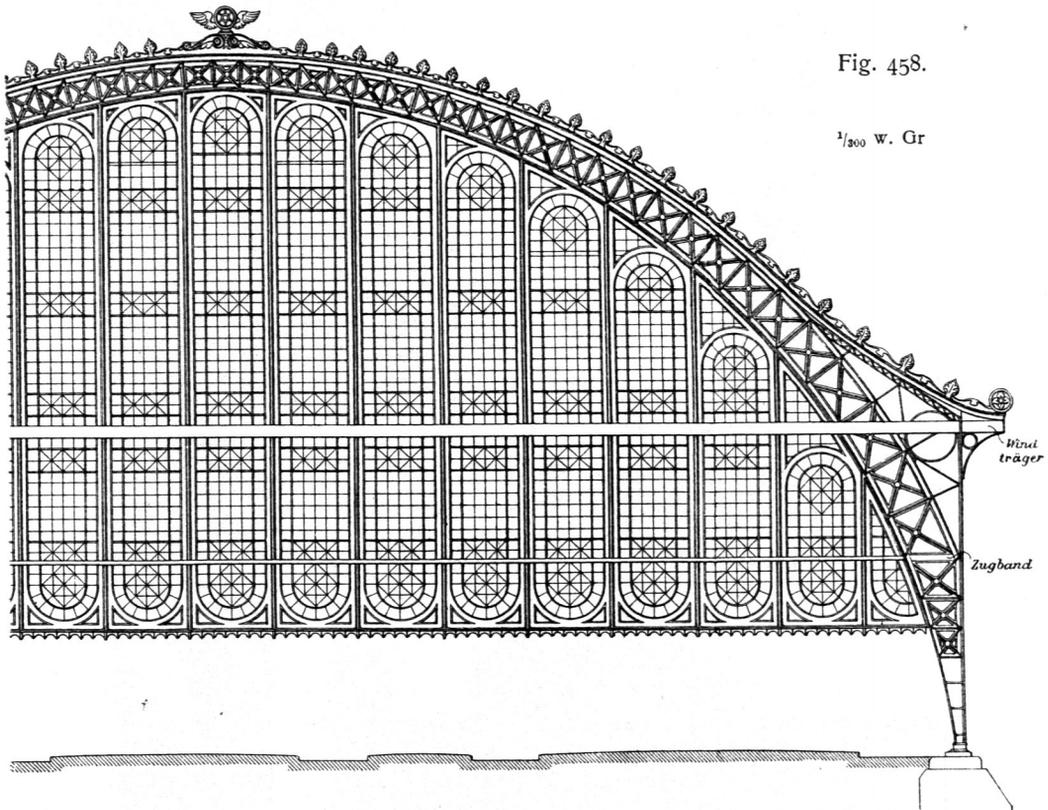
Endabschluß der Bahnsteighallen auf dem Hauptbahnhof zu Straßburg³¹⁰).

³¹⁰) Fakf.-Repr. nach: Centralbl. d. Bauverw. 1883, S. 361.

stand des Schmuckes, ja nicht felten als den einzigen Gegenstand der Dekoration auffaßt und ausbildet.

Das Auszeichnen eines solchen Endabchlusses kann vor allem dadurch geschehen, daß man den an diese Stelle zu setzenden Ablußbinder durch besondere Gestaltung und Ausbildung hervorhebt. So ist z. B. auf dem Bahnhofe zu Dortmund (Fig. 456), wo die bogenförmigen Regelbinder (22^m Stützweite) aus Gitterwerk gebildet sind, der Ablußbinder, offenbar um darin mehr Maße zur Anschauung zu bringen, nach Art der Blechträger konstruiert.

Am Endabluß der Bahnsteighalle des Zentralbahnhofes zu Straßburg



Schürzenbinder der Bahnsteighalle auf dem Bahnhof zu Bremen³¹¹⁾.

(Siehe auch Fig. 416 [S. 351] u. 445 bis 447 [S. 370].)

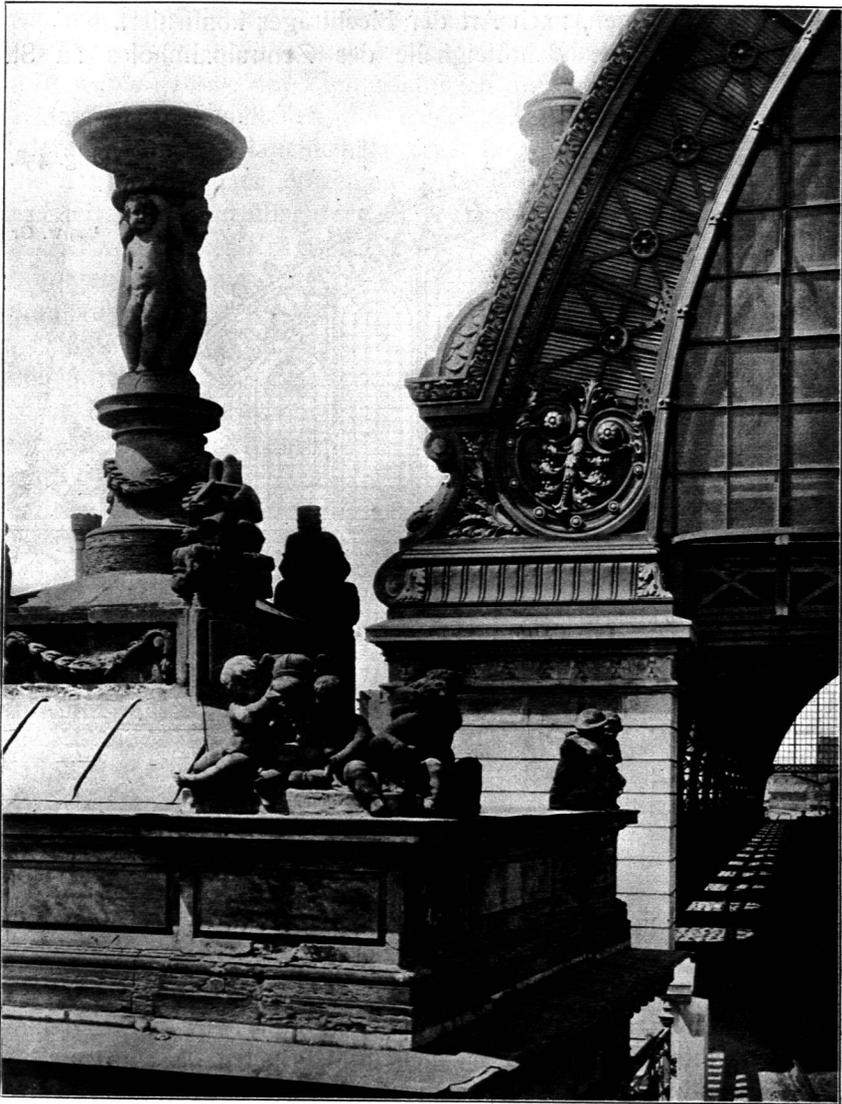
(Fig. 457³¹⁰⁾ ist unter einem oberen Flachbogenbinder, der zur Erzielung eines kräftigen Reliefs einen kaltenförmigen Querschnitt erhalten hat und nur hierdurch vom Regelbinder abweicht, ein etwas niedrigerer Korbogenträger von gleicher Breite angeordnet. In den so gebildeten Rahmen sind zwei durchbrochene Gußeisenfüllungen eingeschoben. In der äußeren Ansicht wechselt Eichenlaubornament mit kräftigen Rosetten ab, während in der inneren Ansicht bloß die Rosetten mit den Rahmenleisten wiederkehren. Den Massen der doppelten Bogen entsprechend sind auch die Endstützen der Halle verstärkt.

Während die Regelbinder der Bahnsteighalle auf dem Bahnhofe zu Bremen bogenförmige Fachwerkträger mit je zwei Fußgelenken sind, haben die End-

³¹¹⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitchr. d. Arch.- u. Ing.-Ver. zu Hannover 1892, Bl. 16.

oder Schürzenbinder an der einen Seite ein Rollenlager erhalten, damit sie sich, der Schürzenverglafung wegen, frei ausdehnen und bewegen können; zugleich werden sie jedoch durch ein etwa 7^m über dem Auflager angeordnetes wagrechtes Zugband zusammengehalten (Fig. 458³¹¹).

Fig. 459.



Örtlicher Giebelabschluss der Bahnsteighalle auf dem Bahnhof Alexanderplatz der Berliner Stadt-Eisenbahn.

(Siehe auch Fig. 411, S. 347.)

377.
Schmuck.

Der am Hallenabschluß anzubringende Schmuck besteht in den häufigsten Fällen darin, daß man die Stützen, auf denen die End- oder Abschlußbinder aufruhend, in kräftiger Weise hervorhebt. Dies kann in Stein, aber auch in Eisen, selbst in beiden Materialien zugleich geschehen.

Fig. 460.

(Siehe auch Fig. 206 [S. 226], 431 [S. 359], 453 [S. 374] u. 454 [S. 375].)

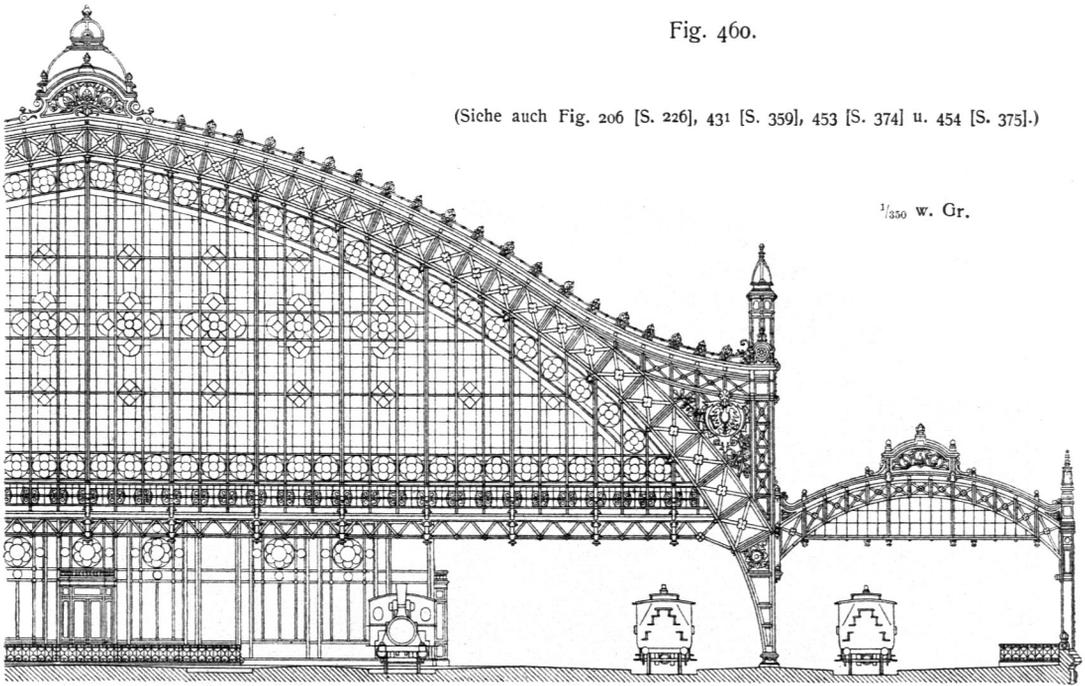
Endabschluß der Bahnsteighallen auf dem Hauptbahnhof zu Cöln³¹²⁾.

Fig. 461.

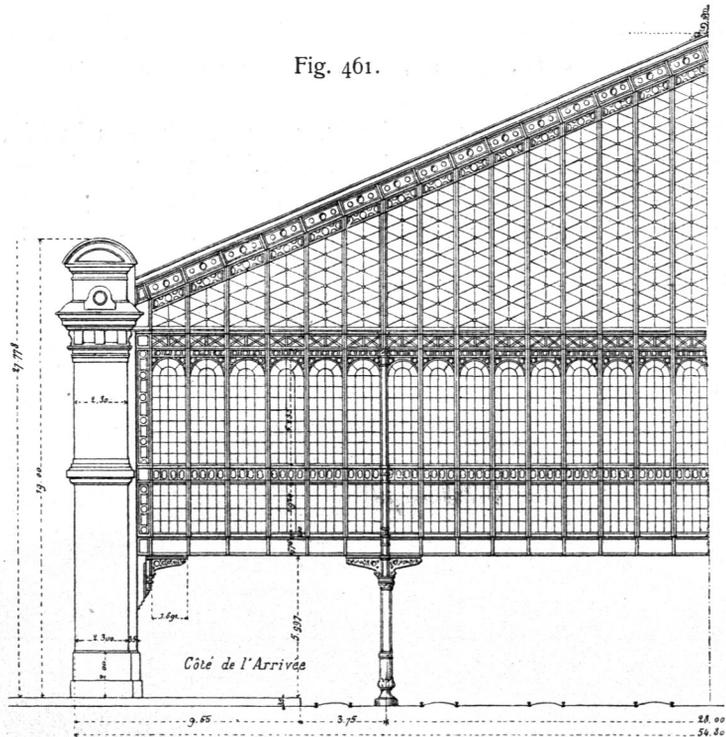
Endabschluß der Bahnsteighalle auf dem Bahnhof der Orléans-Eisenbahn zu Paris³¹³⁾.³¹²⁾ Fakf.-Repr. nach: *Zeitschr. f. Bauw.* 1898, Bl. 50.³¹³⁾ Fakf.-Repr. nach: *Nouv. annales de la conftr.* 1870, Pl. 1-2.

Fig. 462.

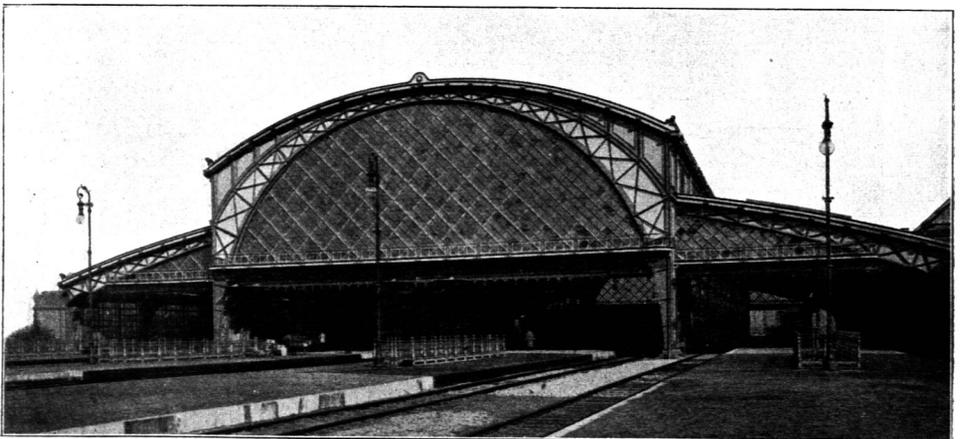


Endabfluß der Bahnsteighallen auf dem Hauptbahnhof zu Frankfurt a. M.

(Siehe auch Fig. 167 [S. 192], 428 [S. 356], 439 u. 440 [S. 364 u. 365].)

Steinerne Pfeiler dieser Art wurden u. a. an den bereits in Fig. 461, bezw. 405 dargestellten Hallenabchlüssen auf den Bahnhöfen der Orléans-Eisenbahn zu Paris und auf denjenigen des Bahnhofes zu Pisa angeordnet; ebenso ist an der östlichen Giebelseite der Halle auf dem Bahnhof Alexanderplatz der Berliner

Fig. 463.

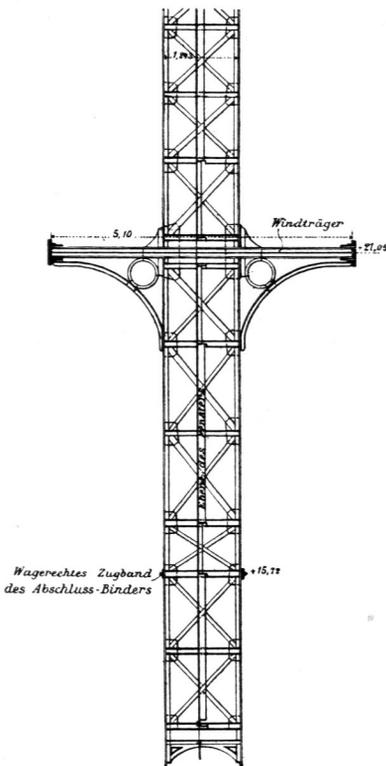


Endabfluß der Bahnsteighallen auf dem Bahnhof zu Dresden-Neufstadt.)

(Siehe auch Fig. 394, S. 334.)

Stadt-Eisenbahn ein solches Hervorheben der Binderauflagerung zu finden (Fig. 459). Man hat an diesen Stellen noch kräftigere Mauermaffive angebracht; ja man hat mehrfach ganz schwere und massive Abflußmauern und -bogen hingefetzt. Solche Hallenabflüsse lassen sich dann rechtfertigen, wenn sie zugleich die Verkehrsgrenze des inneren Bahnhofes bezeichnen, also die von den Reisenden zu benutzenden Teile gleichsam umrahmen. Trifft jedoch diese Voraussetzung

Fig. 464.



Schürzenlotrechte an den Bahnsteighallen des Bahnhofes zu Bremen³¹⁴⁾.

$\frac{1}{125}$ w. Gr.

(Siehe auch Fig. 458, S. 379.)

nicht zu, nehmen z. B. die Zwischen-, bezw. Zungenbahnsteige erst nahe den Hallenabflüssen ihren Anfang, oder erstrecken sie sich gar über die letzteren hinaus, dann beeinträchtigen die schweren Pfeilerkonstruktionen der massiven Abflüsse naturgemäß nicht nur die Überlichtlichkeit und hemmen den Verkehr, sondern sie tragen auch Widersprüche in die Wirkung der Gesamtanlage hinein, indem sie eine scharfe architektonische Abgrenzung an einer Stelle erzeugen, an der eine solche in keiner Weise begründet ist.

In Eisen wurden in neuerer Zeit die Abflußbinder und ihre Stützen an den Bahnsteighallen des Hauptbahnhofes zu Cöln ausgebildet (Fig. 460³¹²⁾.

Der Abstand der beiden Hälften des Abflußbinders beträgt dort 4,10 m — statt 0,80 m bei den Regelbindern —, und ihre Stirnflächen sind auf der Innenseite der Wandglieder mit Wellblech bekleidet. Die Scheitel- und Eckaufsätze bestehen aus getriebenem Zinkblech mit Eisengerippe.

Um in den Bahnsteighallen den Luftzug abzuschwächen, auch um das Einwehen von Staub, Schlagregen, Schnee und anderen atmosphärischen Erscheinungen tunlichst herabzumindern, werden an ihren Endabflüssen leichte, verglaste Wände angebracht, die sog. Schürzen. Sie sind nach unten fast ausnahmslos nach einer wagrechten Geraden abgegrenzt und reichen bis auf die durch den Zugverkehr bedingte lichte Höhe, also auf etwa 5,00 bis 5,50 m über Schienenoberkante, herab.

Die die Schürze bildende Glaswand wird in der Regel an den betreffenden Abflußbinder angehängt. Auf sie wirkt die wagrechte Seitenkraft des Winddruckes, der in geeigneter Weise begegnet werden muß. Dies geschieht in der Regel durch einen sog. Wind- oder Winddruckträger, der an der Unterkante der Schürze wagrecht angeordnet und an den Abflußbinder angegliedert wird. Häufig springt er dann nach außen vor die Ebene des Abflußbinders vor (wie z. B. in Bremen, Frankfurt a. M. [Fig. 462] ufw.), was für die Stirnanficht der Halle nicht günstig ist. Man legt ihn deshalb vielfach entweder ganz nach innen oder zum Teil nach innen, zum Teil nach außen.

Zur Unterfützung der ziemlich schweren Gurtungen des Windträgers benutzt man am besten Konsolen, die an seiner Unterseite von den verlängerten

378.
Schürzen..

379.
Wind-
träger
und
Laufftege..

³¹⁴⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. d. Arch.- u. Ing.-Ver. zu Hannover 1892, Bl. 23.

Schürzengliedern ausgekragt sind. So ist u. a. bei den oben angeführten zwei Bahnsteighallen verfahren worden. Die Abbildung der Frankfurter Halle spricht wohl für sich, und für die Bremer Anordnung sei Fig. 464³¹⁴⁾ beigelegt.

An dieser Bahnsteighalle, deren bogenförmige Dachbinder 59,00 m Stützweite aufweisen, hat der Windträger eine Gesamtlängsweite von 61,50 m; seine Höhe beträgt im mittleren (rund 33,00 m langen) Teile 5,10 m und nimmt nach den Enden hin bis auf 1,68 m ab; seine Fachteilung war durch die Lage der Schürzenlotrechten gegeben. Der Windträger stützt sich in wagrechter Richtung an der freien Seite der Halle gegen deren äußere Langwand und an der anderen Seite gegen den Turm des Empfangsgebäudes. Wie Fig. 464 veranschaulicht, springt der Windträger an der Außen- und an der Innenseite der Schürze um gleich viel vor.

In verhältnismäßig seltenen Fällen hat man unter den Windträger stützende Säulen gesetzt, wie z. B. auf dem Orléans-Bahnhof zu Paris geschehen ist (Fig. 461³¹³⁾).

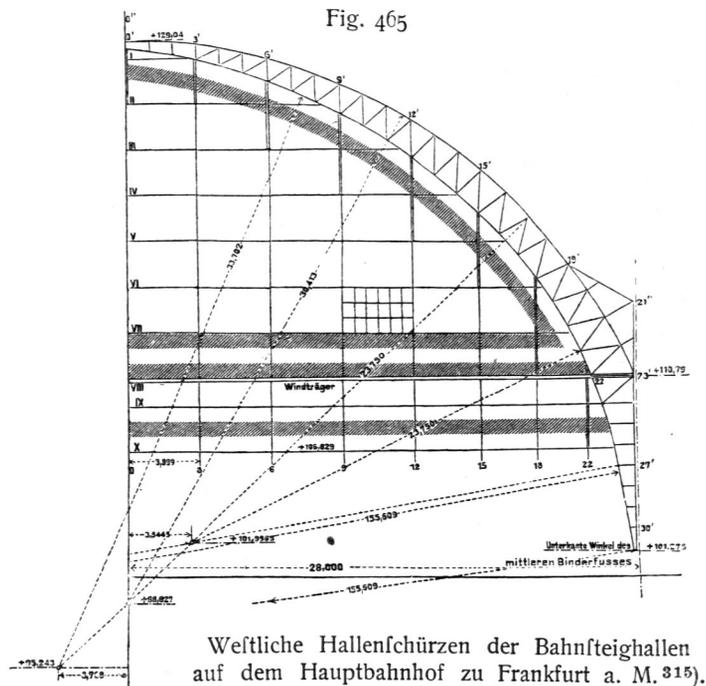
Die obere Seite des Windträgers wird sowohl im Inneren, als auch im Äußeren der Halle mit Bohlen belegt, so daß dadurch Laufstege entstehen, die durch eiserne Geländer verwahrt werden.

Nicht immer wurden zur Aufnahme des auf die Schürzenwand wirkenden Winddruckes Windträger angeordnet. So z. B. bei der Halle über dem Erweiterungsbau des Schlefischen Bahnhofes der Berliner Stadt-Eisenbahn (siehe Fig. 415, S. 350).

Die Last der Glaswand hängt an den dafelbst angeordneten Doppelbindern und wird durch diese auf die Pfeiler des nächstgelegenen Viadukts übertragen. Der auf die Wand wirkende Winddruck wird von den Bindern aufgenommen.

Die wesentlichsten Konstruktionsteile des Eisengerippes, das der Glaswand den nötigen Halt verleiht, sind in der Regel die Lotrechten, die am Abschlußbinder angehängt sind und im untersten Teile mit zur Angliederung des Windträgers dienen. Zwischen den Lotrechten werden wagrechte Konstruktionsglieder angeordnet, wodurch zum großen Teile rechteckig gestaltete Felder oder Fenster entstehen, welche die Verglasung aufzunehmen haben.

In solcher Weise sind u. a. die Schürzenwände der Bahnsteighallen auf dem Hauptbahnhof zu Frankfurt a. M. ausgebildet. Dort haben die Schürzenbinder stärkere Abmessungen ihrer einzelnen Konstruktionsteile erhalten und anstatt einer fächerartigen eine netzwerkartige Wandgliederung mit lotrechter Teilung, um die Schürzenlotrechten bis zum Pfettenanichluß durchführen zu können.



³¹⁵⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1891, S. 340.

Fig. 466.

Endabfluß.

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

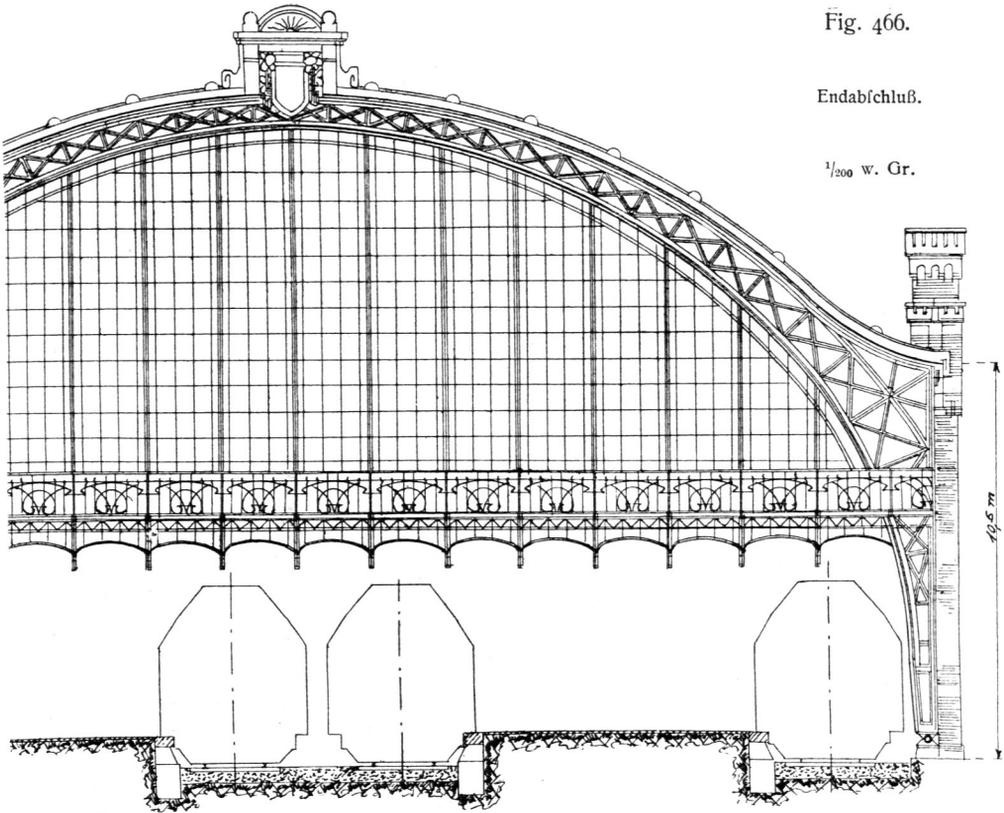
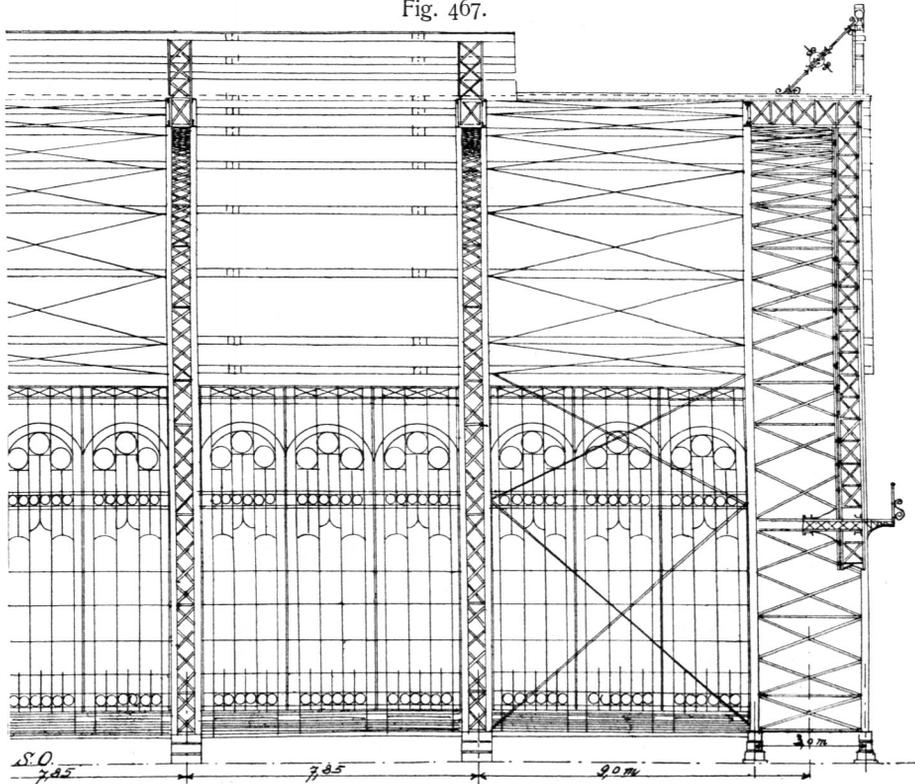


Fig. 467.

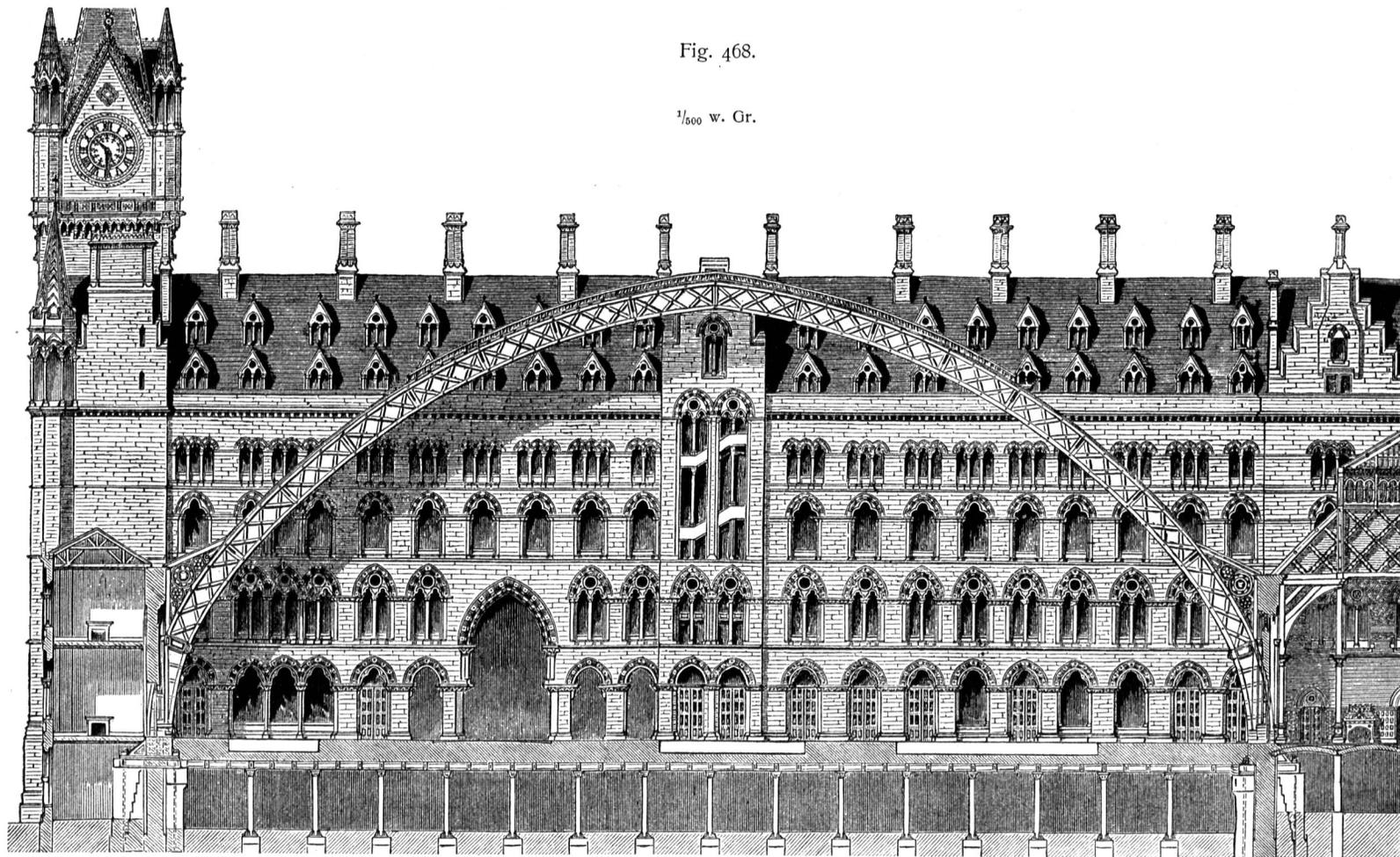


Teil des Längenschnittes.

Von der Bahnfeighalle auf dem Bahnhof Schanzenstraße (Hamburg).

Fig. 468.

$\frac{1}{500}$ w. Gr.



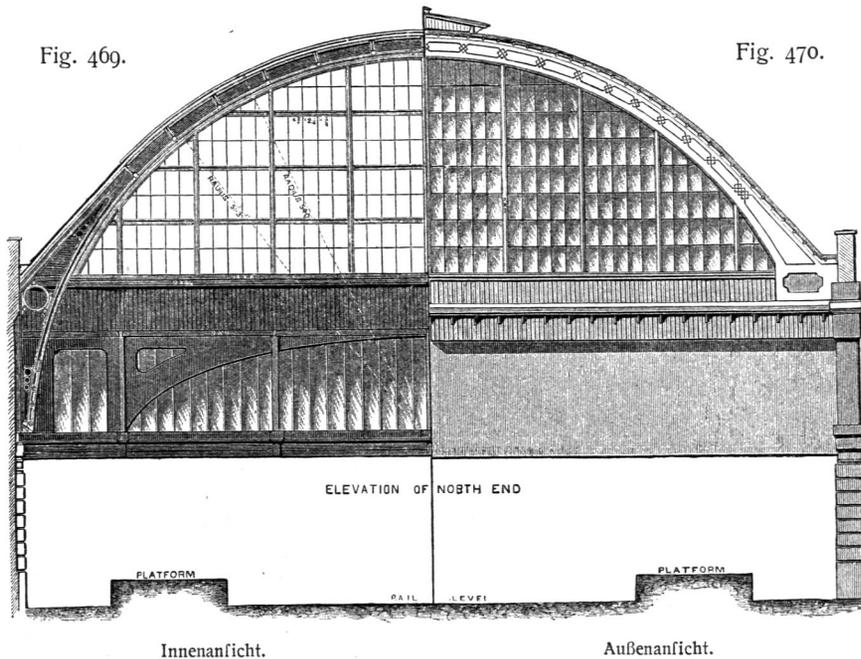
Bahnfeighalle auf der St. Pankras-Station der Midland-Eisenbahn zu London³¹⁰⁾.

(Siehe auch Fig. 414, S. 349.)

Die Höhenlage der Schürzenwagrechten ist derart gewählt, daß sie den vorhandenen farbigen Glasstreifen nicht durchschneidet (Fig. 465³¹⁵). Die Höhenlage der Wagrechten *II* bis *VII* und *X* ist durch die Annahme bestimmt, daß die Felder *I* bis *VIII* und *IX* bis *X* Fenster von gleicher Größe erhalten.

Der als Fachwerkträger ausgebildete Windträger geht in einer freitragenden Länge von 55,75 m ungeteilt durch eine Bogenöffnung hindurch und tritt beiderseitig um 25 cm vor die äußere Binderfläche vor (siehe Fig. 462, S. 382).

Einen anderen Schürzenbinder, nämlich denjenigen der Bahnsteighalle auf dem Bahnhof Schanzenstraße (Hamburg) zeigen Fig. 466 u. 467.



Schürzenwand am Nordende der Bahnsteighalle auf der Kings-Cross-Station der Great-Northern-Eisenbahn zu London³¹⁷.

Auch hier ist dieser Binder kräftiger ausgebildet, vor allem in seinen Breitenmaßen verstärkt gegenüber den Regelbindern. Der Windträger ragt von der Schürze aus in das Halleninnere hinein, und der anschließende Lauffteg ruht auf Konfolen, die ihrerseits an den unteren Enden der Schürzenlotrechten befestigt sind.

Die Schürzen der Halle über dem Erweiterungsbau des Schleißchen Bahnhofes der Berliner Stadt-Eisenbahn (siehe Fig. 415, S. 350) werden in der Hauptsache durch lotrechte Konstruktionssteile gebildet, die an jedem dritten Knotenpunkt des betreffenden Binders aufgehängt sind und am unteren Ende den wagrechten Schürzenträger tragen. Zwischen letzteren und die Lotrechten sind wagrechte Träger gelegt, und die so entstehenden Felder durch weitere lotrechte und wagrechte Konstruktionssteile wiederum in kleinere Felder geteilt, in die das Sprossenwerk der Verglafung eingesetzt ist.

Eine andere Ausbildung der Schürzenwand veranschaulicht Fig. 468³¹⁶), bei der u. a. auch auffällt, wie wenig tief die Unterkante der Schürze gelegen ist.

Eine weitere Gestaltung englischer Hallenschürzen in Außen- und Innenansicht bieten Fig. 469 u. 470³¹⁷) dar; hier reicht die Schürze viel weiter herab.

³¹⁶) Fakf.-Repr. nach: *Engineer* 1867, Mai 31, S. 494.

³¹⁷) Fakf.-Repr. nach ebendaf., Bd. 29, S. 36.

381.
Schürzen-
verglafung.

Für die Verglafung der Hallenschürzen wird Rohglas, aber auch Cathedralglas gewählt, letzteres hauptsächlich feiner guten Lichtdurchlässigkeit und glatten Oberfläche wegen, infolge deren wenig Neigung zum Verſchmutzen vorhanden iſt. Nicht felten hat man farbiges Glas verwendet und auf dieſe Weiſe den Verluſt gemacht, dem Hallenabſchluß einigen Schmuck zu verleihen.

So erhielten z. B. die Schürzen der Bahnſteighalle auf dem Hauptbahnhof zu Cöln einen mattgrünlichen Grundton mit Muſtern aus blauen, roten, dunkelgelben und hellgelben Scheiben.

Die Schürzen der Halle auf dem Bremer Bahnhofe (ſiehe Fig. 458, S. 379) ſind durch die vorhandenen Lotrechten in 17 Einzelfenſter von 3,45 m Breite geteilt; jedes Fach des Abſchlußbinders umfaßt je drei folcher Fenſter. Dieſe ſind mit hellgrünem, bezw. an den Kanten der einzelnen Fenſter mit dunklem, gelbgrünem, $\frac{9}{4}$ Tonglaſe verglaſt. In der Höhe des Windträgers iſt die Verglafung der Schürze unterbrochen; um das Durchſchlagen von Regen und Schnee durch den etwa 40 cm hohen Schlitz zu verhindern, iſt über ihm ein wagrechtes Blech auf den nach außen hervorragenden Teil des Trägers gelegt.

f) Nebenanlagen.

382.
Laufftege.

Es iſt darauf zu ſehen, daß ſämtliche Konſtruktionsteile einer Bahnſteighalle bequem zugänglich ſein ſollen, ſo daß ſelbſt an Schwindel leidende Perſonen faſt überall hin gelangen können. Nur auf folche Weiſe kann die fachgemäße Unterhaltung des Eifenwerkes und der Verglafung entſprechend leicht durchgeführt werden. Aus Holzbohlen hergeſtellte und wenn möglich mit Geländern verſehene Fußwege müſſen in der geſamten Halle angeordnet werden.

In der Bahnſteighalle des Hauptbahnhofes zu Cöln iſt in folgender Weiſe vorgeſorgt worden: es führen Längsfußwege die ganze Halle entlang

- a) über den äußeren Regenrinnen der Seitenhallen;
- β) über den inneren Regenrinnen der Seitenhallen, alſo an der Außenſeite der ſeitlichen Hochfenſter der Mittelhalle;
- γ) über den Dachrinnen der Mittel- oder Haupthalle;
- δ) unterhalb der Dachlichtfächer in halber Höhe des Daches der Mittelhalle.

Von letzterer führen zwiſchen den einzelnen Dachlichtfächeln Laufftege aus mit Leiften benagelten Bohlen bis zum Dachreiter. Von dieſen kann man in das Innere des Dachreiters gelangen und in letzterem auf der Scheitelpfette die ganze Halle entlang gehen; dabei iſt man durch ein in der Fläche des Obergurtes der Dachbinder geſpanntes Drahtnetz vor dem Herabſtürzen geſchützt.

383.
Baulichkeiten.

In den Bahnſteighallen werden bald größere, bald kleinere Baulichkeiten errichtet. Zu erſteren gehören vor allem Warte- und Wirtschaftsräume, Speiſefäle, Wirtschaftsbudon uſw. Der ausgedehnteſte Bau dieſer Art iſt wohl der Wartesaalbau auf dem Hauptbahnhof zu Cöln, der auf einem ausgedehnten, unter dem Hallendach befindlichen Inſelbahnſteig ſteht (ſiehe Fig. 206 [S. 226] u. 453 [S. 374]).

An kleineren Bauten werden errichtet: Abort- und Piſſoirhäuschen, Trinkhäuschen, Ausſchanktände, Dienſräume, Fahrkartenschalter für Übergangsreiſende, Poſt- und Telegraphenſchalter uſw. In gewiſſem Sinne ſind hierzu auch die Bahnſteigtunnel, Bahnſteigbrücken und Bahnſteigtreppe, ſowie die Einrichtungen für die Fahrkartenprüfung zu zählen, von denen bereits in Kap. 8, unter f die Rede war, deſgl. die Prellböcke und dergl.

384.
Einrichtungs-
gegenstände.

An in den Bahnſteighallen meiſt vorkommenden Einrichtungengegenständen ſeien angeführt: Uhren, Sitzbänke, Fahrplangerüſte, Orientierungſtafeln für das Publikum, Tafeln mit dem Namen der Station, der Bezeichnung der Fahrrichtungen und dergl., Beleuchtungskörper, Stände, bezw. Budon für den Verkauf von Zeitungen, Büchern und dergl., Waſſerpoſten zum Beſprengen der Hallenfußböden, zum Füllen der Waſſerbehälter in den Speiſe- und Schlafwagen uſw.

Die Innenanſichten von Bahnſteighallen in Fig. 96 (S. 123), 394 u. 395 (S. 334 u. 336), 412 (S. 348) zeigen die große Zahl und die Mannigfaltigkeit der Baulichkeiten und der ſonſtigen Gegenstände, die darin untergebracht zu werden pflegen.