

mit den Hauptbahnsteigen mittels Brücken und Treppen (chienfrei verbunden sind; diese Brücken haben bisweilen auch Zugang von außen.

Auf einigen japanischen Bahnlinien sind gleichfalls überdeckte und in Eisen ausgeführte Gleisüberbrückungen zur Ausführung gekommen⁷⁹⁾.

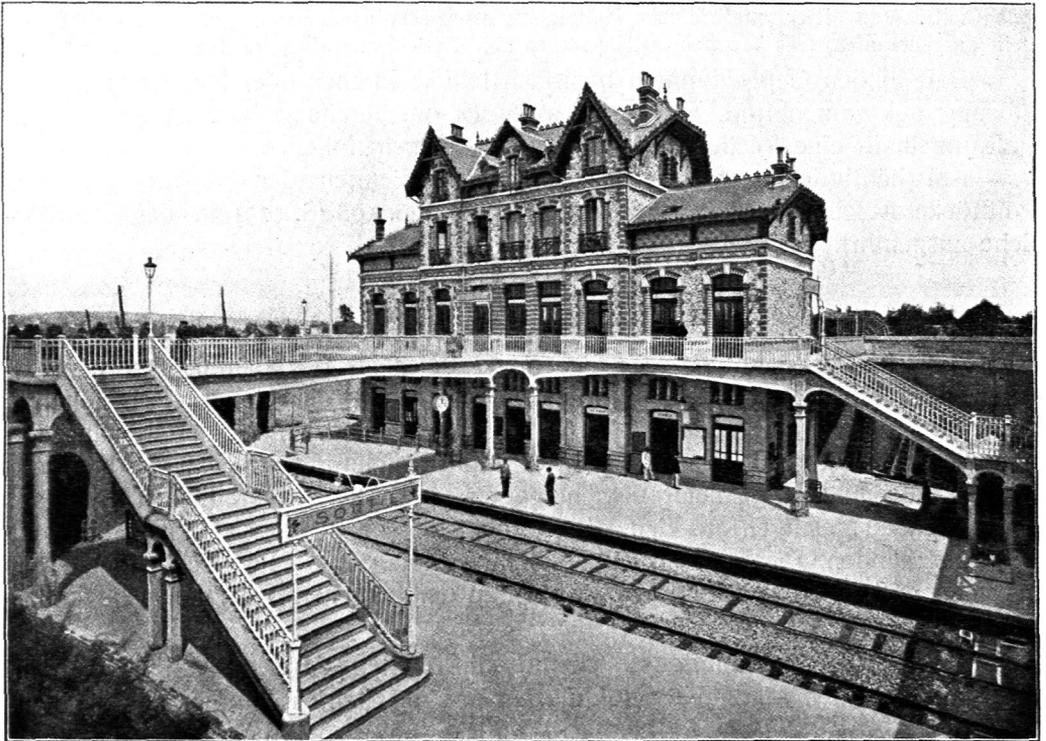
Fig. 98⁸⁰⁾ stellt eine im Einschnitt gelegene Station dar.

133.
Anordnung
und
Konstruktion.

Von der quer über die Gleise gestellten Brücke gelangt man an einem Ende auf den am Empfangsgebäude angeordneten Oberbahnsteig und von diesem auf einer Treppe zum darunter befindlichen Hauptbahnsteig; am anderen Ende der Brücke führt eine zweite Treppe zum zweiten Tiefbahnsteig; dem Außenbahnsteig.

Auch der „Personengang“ auf dem Bahnhof zu Lübeck (siehe Fig. 26, S. 41) ist nichts anderes als eine Gleisüberbrückung, von der die Treppen nach

Fig. 98.



Bahnhof zu Epinay⁸⁰⁾.

den Tiefbahnsteigen hinabführen. Der Weg, der zur Beförderung des Reisegepäcks und der Postpakete bestimmt ist, ist im Plane ausdrücklich als „Eisenbahngepäck- und Postpaket-Brücke“ bezeichnet; zahlreiche Aufzüge setzen sie mit den Gepäck- und Postbahnsteigen, auch mit einigen Personenbahnsteigen in Verbindung. — Nahezu das Gleiche gilt von der „Verbindungshalle“ im Empfangsgebäude des Bahnhofes zu Hamburg (siehe die Tafel bei S. 82).

Solche Brücken werden fast ausnahmslos aus Eisen konstruiert, und dies mit Recht, weil bei Verwendung solchen Baustoffes die freie Überlicht über den Bahnhof am wenigsten behindert wird. Am vorteilhaftesten ist es, wenn die

⁷⁹⁾ Siehe: Centralbl. d. Bauverw. 1899, S. 433.

⁸⁰⁾ Fakf.-Repr. nach: *La construction moderne*, Jahrg. 24, Pl. 32.