

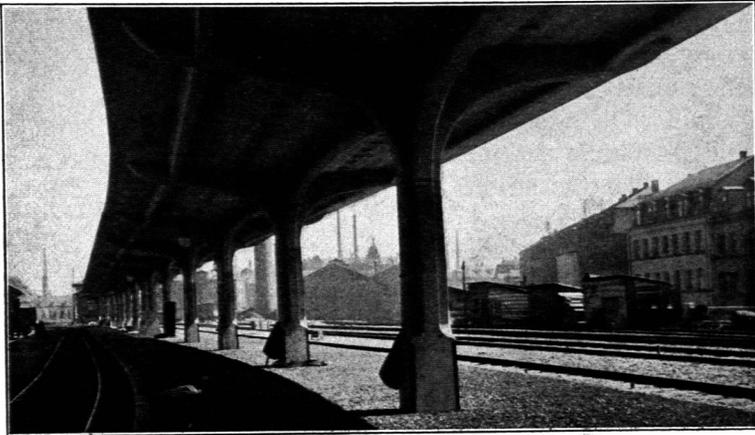
ein ziemlich spröder Stoff, und infolgedessen ist die Gefahr vorhanden, daß die Säule bei einem verhältnismäßig geringen Stoß, den sie erleidet, zerbricht und unter Umständen der Einsturz des ganzen Bahnsteigdaches oder doch eines großen Teiles davon eintreten kann.

In Fig. 311 ist eine einschlägige Dachkonstruktion dargestellt, und es sei im besonderen auf die Ausbildung des Fußes, mit dem die Säule im Boden steckt, aufmerksam gemacht.

Wenn man von dem noch zu besprechenden Eisenbeton ablieht, kann man wohl das Schmiedeeisen als das für die in Rede stehenden Freistützen geeignetste Material ansehen, und es wird in neuerer Zeit am allerhäufigsten angewendet.

310.
Freistützen
aus
Schmiedeeisen.

Fig. 320.



Bahnsteigdach auf dem Bahnhof zu Nürnberg.
Ausgeführt von *Dyckerhoff & Widmann* A.-G. zu Nürnberg.
(Siehe auch Fig. 100, S. 134.)

γ) Sehr geeignet sind die bekannten Quadranteifen, von denen je vier zu einer Säule zusammengefügt werden können. Um die nötige Knickfestigkeit zu erzielen, können noch Flach- und Winkeleisen hinzugefügt werden. Fig. 312 bis 315²³⁷) stellen ein einschlägiges Beispiel dar.

Die beiden wagrechten Schnitte zeigen die Verwendung von Flach- und Winkeleisen. Aus Fig. 314 ist die Gestaltung des Kapitells ersichtlich; es besteht aus 4 Gußstücken und wurde nachträglich an den Kopf der Freistütze angeschraubt. Ähnlich wurde beim Säulenfuß verfahren. Fig. 315 zeigt die Konstruktion des letzteren; er ist 1,00 m tief in einen gemauerten Schacht einbetoniert (Fig. 313).

Auf den einschlägigen neueren Ausführungen der Schweizerischen Bundesbahnen findet man die Freistützen nicht allein aus Quadranteifen, sondern vielfach auch aus zwei Belageisen zusammengefügt.

δ) Indes kann Schmiedeeisen noch in anderer Form Verwendung finden. In neuerer Zeit hat man die Freistützen vielfach mit I-förmigem Querschnitt ausgeführt und nach Art der Blechträger aus einem Stehblech, je zwei an dessen beiden Längskanten angelegten Winkeleisen und den erforderlichen Deckblechen zusammengefügt. Seit etwa einem Jahrzehnt werden derartige Stützen auf den Bahnsteigen der preußischen Staatseisenbahnen in Anwendung gebracht: Fig. 316 zeigt einen Teil der Seitenansicht einer solchen Stütze mit 2 wagrechten Quer-