

zerner Unterfchalung, die den Zweck hat, in heißer Jahreszeit zu großer Hitzeentwicklung vorzubeugen. In der Längsachse des überdachten Bahnsteiges ist eine 1,83 m hohe Schirmwand aufgestellt, an deren beiden Langseiten Sitzbänke angebracht sind.

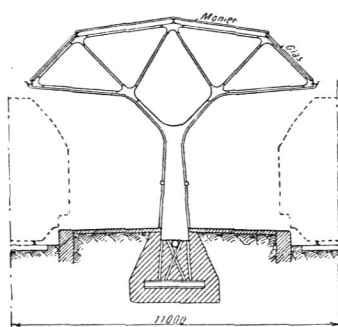
Ein anderes zweifeldiges, aus Holz konstruiertes Dach über einem Zwischenbahnsteig, gleichfalls von japanischen Eisenbahnen stammend, zeigt Fig. 357²⁵⁴⁾.

Der Dachaufbau besteht aus den Binderparren und den die Dachhaut unmittelbar tragenden Pfetten. Eine besondere Längsverbinding fehlt auf vielen japanischen Bahnen gänzlich; im vorliegenden Falle wird sie durch ein Zangenpaar erzielt, das gleichzeitig zum Aufhängen von Plakaten dient. Auch sei noch auf das lotrechte Stirnbrett an den Dachaußenkanten aufmerksam gemacht, das den Schlagregen abzuhalten hat und von dem bereits die Rede war.

Eine eigenartig unlymmetrische Anordnung besitzt das durch Fig. 358²⁵⁴⁾ veranschaulichte Bahnsteigdach, gleichfalls einer japanischen Eisenbahn angehörig.

Die Rückseite, an einem Nebengleise gelegen, ist verfehlt und mit Sitzbänken versehen. Die Längsverbinding zwischen den Bindern ist durch den wagrechten Balken *a* erreicht, der über der äußeren Säulenreihe sitzt.

Fig. 367.



Einfieldiges Zwischenbahnsteigdach
in Manfardenform²⁶¹⁾.

Ein großenteils in Holz, jedoch unter Zuhilfenahme von Eisen konstruiertes Zwischenbahnsteigdach ist in Fig. 359 dargestellt.

Das Dach ruht auf zwei Reihen gußeiserner Säulen, auf die, um einerseits die Sparrenlager, andererseits das Zugband in geschickter Weise anbringen zu können, Konfolen, gleichfalls gegossen, aufgesetzt sind. Die Holzparren haben 16×20 cm, die Holzpfetten 14×18 cm Querschnitts-abmessung; einzelne der Pfetten haben Winkeleisen, andere Stoßchienen erhalten. Die Holzschalung ist 3,3 cm stark.

Diese Abbildung zeigt auch, wie man die Holzparren im Firt in einem gußeisernen Schuh zusammenstoßen läßt, und wie das Zugband in seiner Mitte an diesem Schuh aufgehängt ist (Fig. 360).

Als Beispiel eines ganz in Eisen konstruierten Zwischenbahnsteigdaches sei auf Fig. 355, dasjenige auf dem Bahnhof „Rothe Erde“ veranschaulichend, hingewiesen.

Die tragenden Freistützen sind auch hier aus gußeisernen Säulen gebildet, über die Unterzüge gestreckt sind, die aus je zwei **C**-Eisen bestehen. Auf diesen ruhen die gleichfalls aus je zwei **C**-Eisen zusammengesetzten Sparren, die über den Stützenreihen der Dachneigung entsprechend gebogen sind. Auf letzteren lagern die aus **Z**-Eisen hergestellten Pfetten und auf diesen unmittelbar die die Eindeckung bildenden Wellbleche.

Nahe verwandt mit dieser Ausführung ist diejenige in Fig. 361. Äußerlich besteht der Hauptunterschied darin, daß statt des über den Säulenreihen ruhenden Satteldaches hier ein Tonnendach vorhanden ist.

Wie die Abbildung dartut, sind auf die Freistützen kräftige, als Gitterträger ausgebildete Unterzüge gelagert, zwischen die zunächst die dem Tonnendach angehörigen Binder gesetzt sind. An den Außenseiten sind in Dreieckform gestaltete Träger angefügt, welche die Kragarme für die aufgetülpften Vordächer abgeben.

Des weiteren sei noch, wenn auch nur in einfachen Linien, in Fig. 362²⁵⁵⁾ ein hierher gehöriges Tonnendach, nach Art der Fachwerkträger konstruiert und über einem 7,00 m breiten Zwischenbahnsteig auf zwei gußeisernen Säulenreihen aufruhend, vorgeführt.

In neuerer Zeit sind auch derartige Dächer über Zwischenbahnsteigen von verschiedenen Bahnverwaltungen aus Eisenbeton ausgeführt worden. Fig. 363²⁵⁶⁾ veranschaulicht die Konstruktion eines solchen Daches. Über je zwei Freistützen,

329.
Konstruktion
in
Eisen.

330.
Konstruktion
in
Eisenbeton.

²⁶¹⁾ Fakf.-Repr. nach: Eisenbau 1910, S. 67.