

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 3/4 (1884)
Heft: 13

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

INHALT: Perron-Ueberdachung der Station Bellinzona. — Miscellanea: Umbau der Eisenbahn-Kettenbrücke über den Donaucaanal in Wien. Ueber den Unterbau und die Brücken der Arlbergbahn. Festigkeitsprüfungsanstalt. Eidg. Polytechnikum: Reform der mechanischen Abtheilung; Neubau eines physikalischen Institutes; Veränderungen im Lehrkörper; Diplomertheilungen. Zum Eisenbahnbetrieb. Unificirung der Längen und Stunden. Längsbewegung eiserner Brücken. Holz- oder Backstein-Pflasterungen in städtischen Strassen. Seilbahn auf den Gütsch

bei Luzern. Die Höllenthalbahn Freiburg-Neustadt. Die Verwendung gusseiserner Säulen als Haupttragepfeiler. Arlbergbahn. Musterbuch für Eisenconstructions. Neue Schlafwagen. Indische Eisenbahnen. Zur Regelung des Arlbergverkehrs. — Concurrenzen: Pläne für das zu erbauende Industrie- und Gewerbe-Museumsgebäude in St. Gallen. Kirchenbau-Concurrenz in St. Gallen. — Necrologie: — † Dr. Isaac Todhunter. — Literatur: Die Bauten der Schweiz. Landesausstellung. — Vereinsnachrichten.

Perron-Ueberdachung der Station Bellinzona.

Auf Bahnhöfen mit starkem Personenverkehr wird, um den diesbezüglichen Ansprüchen des Publikums zu genügen, heutzutage bei Neubauten dafür gesorgt, dass das Ein- und Aussteigen unter einem schützenden Dache erfolgen kann. Es werden Hallen gebaut; für kleinere Verhältnisse begnügt man sich mit Perrondächern. Die eine wie die andere Construction entsteht in der Regel gleichzeitig mit dem Neubau (Bahnhofgebäude); sie ist massgebend für das Gerippe des-

Perron zwischen Geleise I und II ist bloß 3 m breit, eine Verbreiterung desselben bezw. eine Verschiebung von Geleise I nach Aussen erschien unzulässig; in 5,5 m über Terrain liegen die Fensterbänke des ersten Stockwerks. Angesichts dieser Verhältnisse musste von einer Bahnhofhalle abstrahirt werden; man beschränkte sich darauf, die beiden Einsteigeperrons zu überdecken und wurde hiefür auf den in Figur 2 rechts ersichtlichen Typus geführt, wonach das Dach des

Fig. 4. Detailzeichnung zu Fig. 2 auf Seite 74.

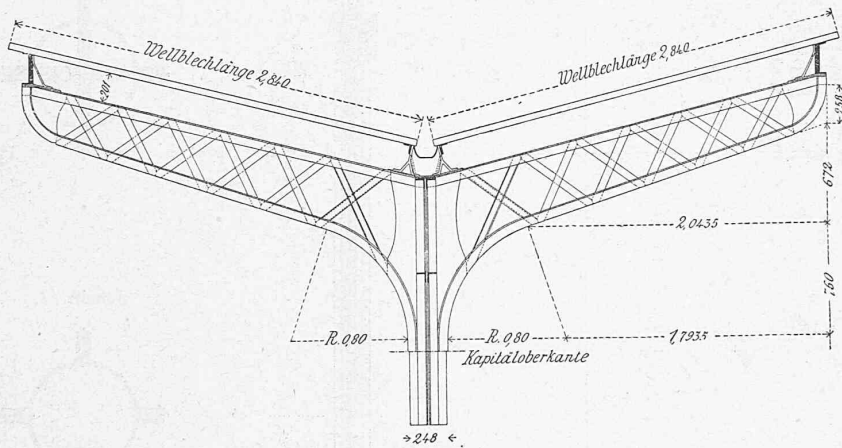


Fig. 5. Detailzeichnung zu Fig. 2 auf Seite 74.

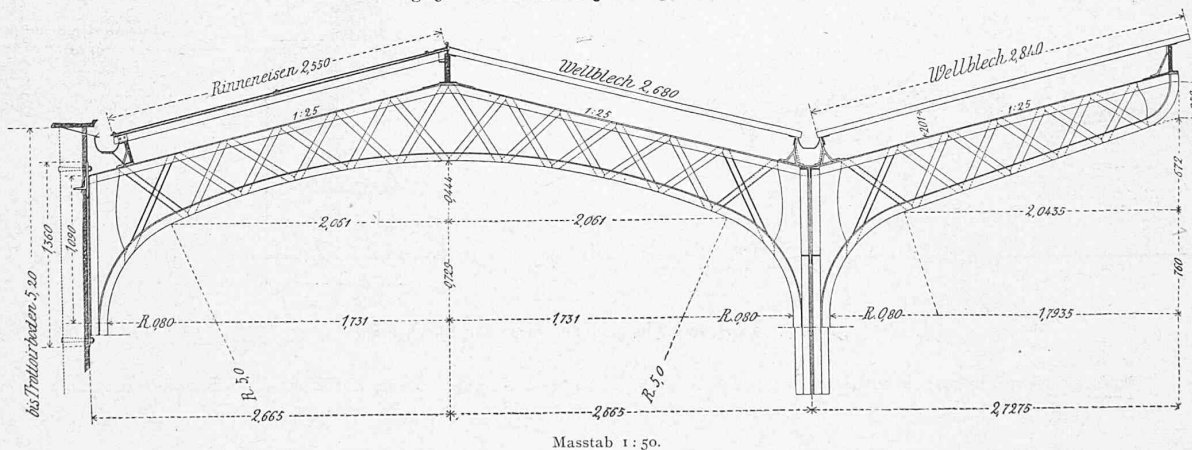
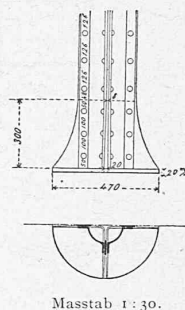


Fig. 11. Säulenfuß.*
Detail zu Fig. 8.



selben und sie beeinflusst auch die Geleiseanlagen, die Perrons u. s. w. Schwieriger gestalten sich die Verhältnisse, wenn solche Schutzbauten nachträglich auch da erstellt werden müssen, wo sie ursprünglich nicht vorgesehen waren, wo also beim Aufbau des Bahnhofgebäudes, bei Anordnung der Geleise u. s. w. keine Rücksicht auf eine Ueberdachung der Perrons und Geleise genommen worden ist.

Ein Beispiel dieser Art bietet der Bahnhof Bellinzona, auf welchem nach Eröffnung des durchgehenden Verkehrs auf der Gotthardbahn und der Zufahrtslinie Bellinzona-Luino-Novarra neben einem starken Localverkehr auch der Wagenwechsel für einen Theil der Reisenden stattfindet.

Auf Geleis I und II, theilweise auch auf III (siehe Figur 2 und 3) fahren die Personenzüge ein und aus. Der

Zwischenperrons und das zweite Perrondach, soweit es sich nicht an das Bahnhofgebäude anlehnen kann, auf einer einzigen Säulenreihe ruht; es haben also die Säulen die an einem circa 5 m langen Hebelarm wirkenden seitlichen Kräfte (Winddruck) aufzunehmen.

Diesen Verhältnissen entsprechend ist die Construction in folgender Weise durchgeführt worden: Die Säulen (Fig. 8, 9, 10 und 11) sind aus Schmiedeeisen construiert und 1,00 m tief in gemauerten Schächten einbetonirt (vide Fig. 8); der Querschnitt der Säulen und die Masse ihrer Fundamente sind so stark bemessen, dass sie allein einem Orkan widerstehen würden. — Die Dachbinder (Fig. 4 und 5) und die Längsverbindungen (Fig. 6 und 7) bilden die natürliche Verlängerung der Constructionselemente der Säulen, indem