

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **3/4 (1884)**

Heft 13

PDF erstellt am: **19.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

INHALT: Perron-Ueberdachung der Station Bellinzona. — Miscellanea: Umbau der Eisenbahn-Kettenbrücke über den Donaucanal 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. Unificierung 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 Bahnhofen 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 bzw. 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 abstrahiert 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.

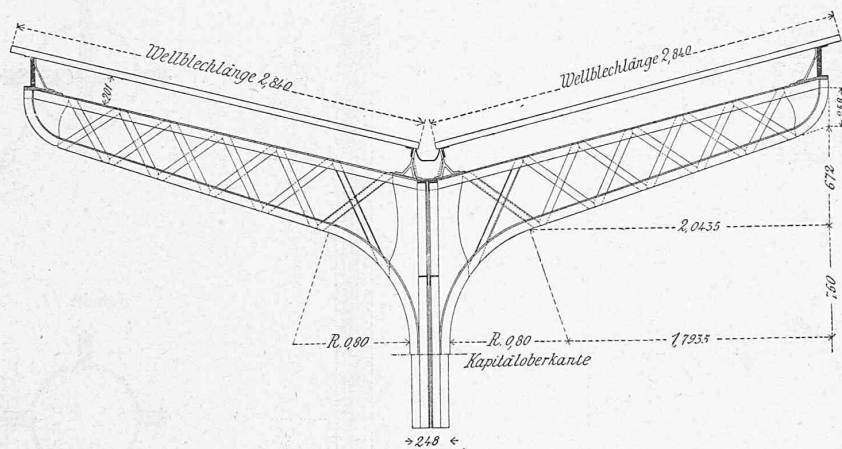


Fig. 5. Detailzeichnung zu Fig. 2 auf Seite 74.

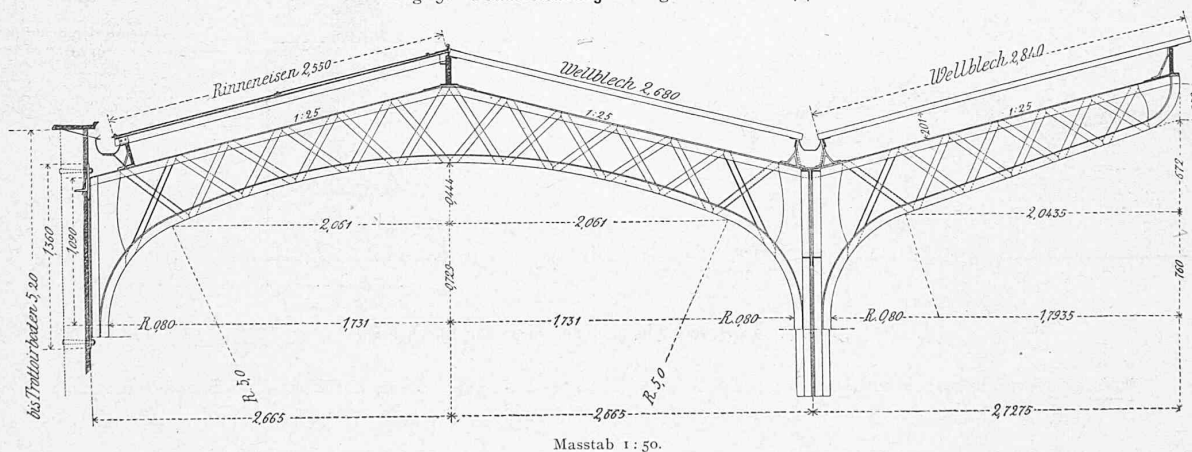
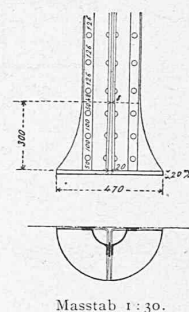


Fig. 11. Säulenfuss.*

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 Geleise 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