

Eine anderweitige Anordnung eines derartigen Dachlichtes zeigt im Querschnitt Fig. 336. Andere hierher gehörige Dachlichter sind auch an dem durch Fig. 311 (S. 288) dargestellten Bahnsteigdach, ebenso in Fig. 339, 341 u. 343 zu sehen.

γ) Man ist bisweilen der Verdunkelung der in Rede stehenden Räume dadurch begegnet, daß man, wie bereits in Art. 113 (S. 118) mitgeteilt worden ist, das Dach des Hauptbahnsteiges nicht unmittelbar an die nächstgelegene Wand des Empfangsgebäudes anlehnte, sondern zwischen beiden einen entsprechend breiten Zwischenraum frei ließ. Das Dach wird dann nicht als Pultdach ausgebildet, sondern in der Art der unter e zu beschreibenden Dächer über Zwischenbahnsteigen. Damit die Reisenden bei Regen und dergl. trockenen Fußes zu oder aus den Wartefälen nach oder von den Zügen verkehren können, müssen von den am Bahnsteig gelegenen Wartesaal-Ausgangs-, bzw. Eingangstüren kurze überdachte Quergänge angeordnet werden, die vom Empfangsgebäude zum Bahnsteigdach reichen.

Das auf die vorstehend besprochenen Bahnsteigdächer auffallende Regenwasser wird fast durchweg zunächst in Hängerinnen gefammelt, die längs des Dachlaumes angebracht werden; Fig. 337 zeigt eine solche Anordnung. An den tiefsten Stellen dieser Rinnen wird das Wasser nach unten geleitet.

2) Dächer mit zwei Dachflächen.

Um das Bahnsteigdach tunlichst an den vorhandenen Zug anschließen zu können und dadurch den Schlagregen und dergl. möglichst abzuhalten, ordnet man in neuerer Zeit vielfach zwei in der Längsrichtung parallel laufende Dächer an:

ein Hauptdach, ganz ähnlich als Pultdach ausgebildet wie unter 1, und daran unmittelbar anschließend

ein aufgetülpertes Vordach, das Gefälle gegen das Empfangsgebäude zu hat (Fig. 338²⁴³).

An der Stelle, wo die beiden Dachflächen zusammenstoßen, findet die Unterstützung durch die Freistützenreihe statt, und meistens ist an dieser Stelle auch die Sammelrinne angeordnet, in der das Regenwasser zunächst zusammenfließt.

Solche Bahnsteigdächer sind bisher zumeist in Eisen konstruiert worden.

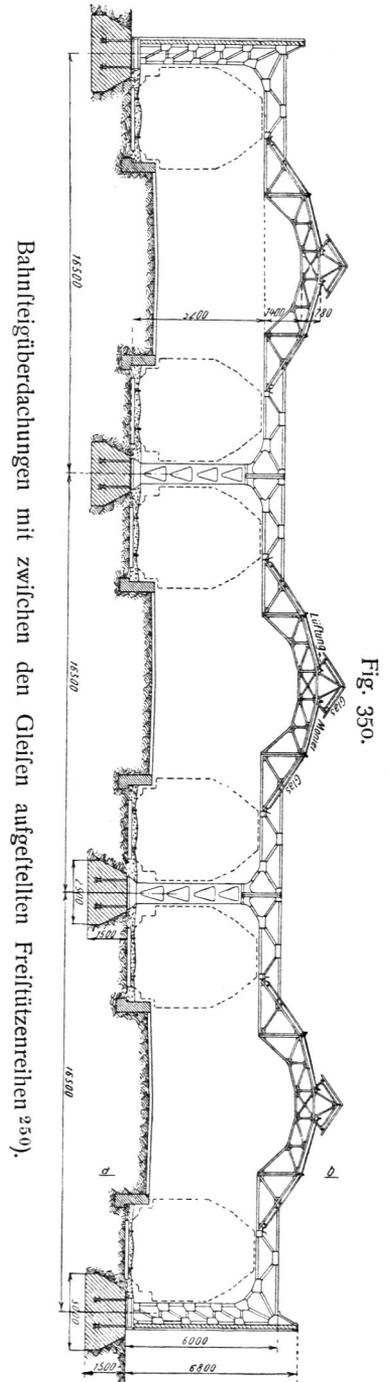


Fig. 350.

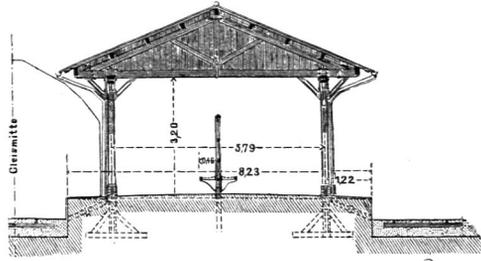
319.
Regenwasser-
abführung.

320.
Gesamt-
anlage.

321.
Konstruktion
in
Eisen.

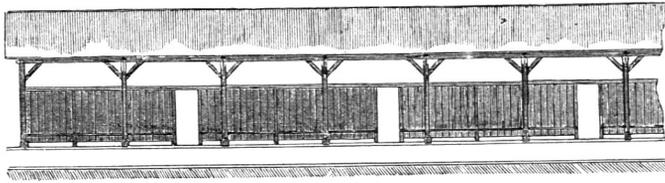
²⁵⁰) Fakf.-Repr. nach: Eisenbau 1910, Taf. II.

Fig. 351.



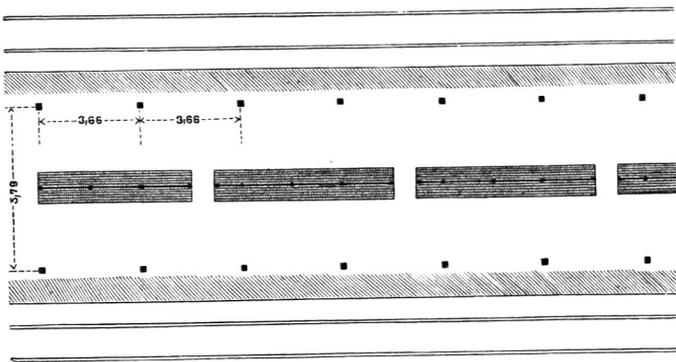
Querchnitt.

Fig. 352.



Längenschnitt.

Fig. 353.



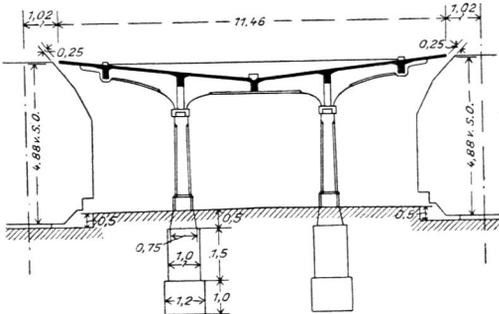
Grundriß.

Zwischenbahnsteigdach auf dem Bahnhof der japanischen Staatsbahn von Yokohama nach Shinbaschi in Tokio zu Shinegawa ²⁵¹⁾.

$\frac{1}{200}$ w. Gr.

Die durch die Dachform bedingte eigenartige Gestalt der Sparren erzielt man konstruktiv am einfachsten, indem man sie aus **C**- oder aus **I**-Eisen bildet und letztere in geeigneter Weise biegt (Fig. 339) oder indem man sie aus zwei Stücken zusammensetzt die an der Knickstelle entsprechend verlascht werden (Fig. 340).

Fig. 354.



Zwischenbahnsteigdach auf dem Bahnhof zu Sonneberg ²⁵²⁾.

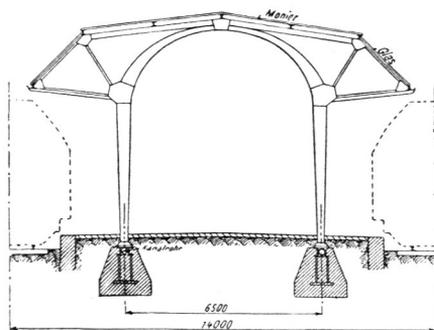
$\frac{1}{200}$ w. Gr.

Handbuch der Architektur. IV. 2, d.

²⁵¹⁾ Fakf.-Repr. nach: Centralbl. d. Bauverw. 1898, S. 435.

²⁵²⁾ Fakf.-Repr. nach: Deutsche Bauz., Mitt. über Zement ufw., Jahrg. VII, S. 1.

Fig. 356.

Zwischenbahnsteigdach in Manfardenform²⁵³⁾.

Solche Dächer über Hauptbahnsteigen sind auch schon in Eisenbeton hergestellt worden. Das betreffende für den Bahnhof zu Eger von der Firma *Dyckerhoff & Widmann*, A.-G. zu Nürnberg ausgeführte Bahnsteigdach ist durch Fig. 342 u. 343 veranschaulicht.

322.
Konstruktion
in
Eisenbeton.

Die Sparren des Haupt- oder Pultdaches werden auf der bahnseitigen Mauer des Empfangsgebäudes in gleicher Weise gelagert, wie dies in Art. 317 (S. 298) besprochen wurde. Die Ausbildung der über der Freitützenreihe sitzenden Regenrinne bei mit Wellblech abgedeckten Dachflächen veranschaulicht Fig. 340.

3) Dächer mit mehr als zwei Dachflächen.

Bei größerer Breite des Bahnsteiges oder wenn für die Dachkonstruktion eine nur geringe Höhe zur Verfügung steht, ändert man die ebenvorgeführte Gestaltung des Bahnsteigdaches dahin ab, daß man das Hauptdach, an welches das Vordach angegeschlossen wird, nicht nach Art eines Pultdaches ausbildet, sondern an die Gleisfront des Empfangsgebäudes zunächst ein Satteldach setzt (Fig. 344²⁴⁴⁾. Für die Wasserabführung ist die Pultdachanordnung selbstredend die günstigere. Über der Freitützenreihe wird bei der Satteldachanordnung ebenso wie früher eine Rinne angebracht, eine zweite am Empfangsgebäude (Fig. 346²⁴⁶⁾.

323.
Drei
Dachflächen.

Fig. 357.

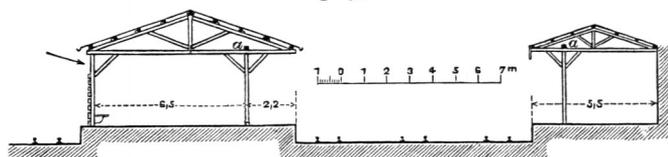
Bahnsteigdach auf dem Bahnhof zu Nagano²⁵⁴⁾.

Bei dem gewählten Beispiele hat die dem Empfangsgebäude zunächst gelegene Dachfläche im Interesse der Erhellung Glaseindeckung erhalten, sonst ist Wellblech verwendet. Fig. 346 zeigt die Konstruktion des Daches, vor allem diejenige der fachwerkartig ausgebildeten Binder.

Dieselbe Dachgestaltung zeigt die Überdachung der sog. Wiesbadener Bahnsteige auf dem Bahnhof zu Mainz (Fig. 348); doch ist hier die Bimsbetonkonstruktion mit Eiseneinlagen der unter der Abbildung genannten Firma zur Anwendung gekommen.

Eine andere Gestaltung des solchen Bahnsteigdächern zugrunde liegenden Formungs- und Konstruktionsgedankens zeigt Fig. 347²⁴⁷⁾. An Stelle des Satteldaches ist ein Tonnendach getreten.

Fig. 358.

Bahnsteigdach auf dem Bahnhof zu Himeji²⁵⁴⁾.

²⁵³⁾ Fakf.-Repr. nach: Eisenbau 1910, S. 67.

²⁵⁴⁾ Fakf.-Repr. nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1905, S. 110.