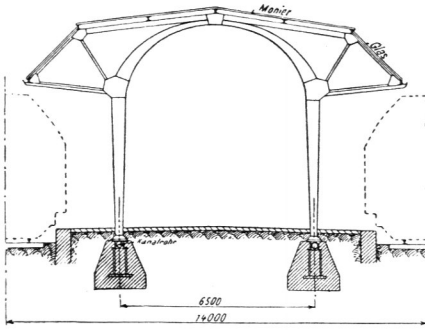


Fig. 356.

Zwischenbahnsteigdach in Manfardenform<sup>253)</sup>.

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. 344<sup>244)</sup>. 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. 346<sup>246)</sup>.

323.  
Drei  
Dachflächen.

Fig. 357.

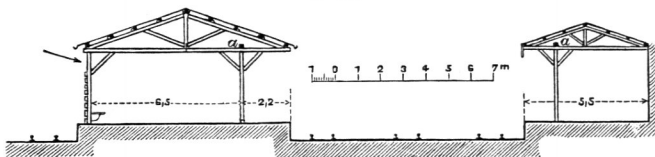
Bahnsteigdach auf dem Bahnhof zu Nagano<sup>254)</sup>.

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. 347<sup>247)</sup>. An Stelle des Satteldaches ist ein Tonnendach getreten.

Fig. 358.

Bahnsteigdach auf dem Bahnhof zu Himeji<sup>254)</sup>.

<sup>253)</sup> Fakf.-Repr. nach: Eisenbau 1910, S. 67.

<sup>254)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1905, S. 110.



Fig. 361.

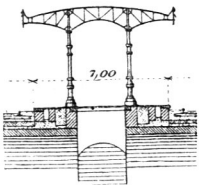


Zwischenbahnsteigdach der Berliner Stadt-Eisenbahn, Haltestelle Jannowitzbrücke.

Man kann aber auch umgekehrt verfahren: man kann an die Bahnfront des Empfangsgebäudes wie in Art. 320 bis 322 (S. 304 bis 307) ein Pultdach setzen, daran ein Satteldach anschließen und erst an dieses das aufgestülpte Vordach (Fig. 348 u. 349<sup>249</sup>); selbstredend muß alsdann an der Stelle, wo Pult- und Satteldach zusammenstoßen, eine zweite Freistützenreihe aufgestellt werden. Letzteres ist mißständig, ebenso daß zwei Regenrinnen vorhanden sind, also auch eine unverhältnismäßig große Zahl von Regenfallrohren herabzuführen ist.

Sowohl bei den unter 2 behandelten Bahnsteigdächern mit zwei Dachflächen, als auch bei solchen mit drei und vier Dachflächen gilt bezüglich der Verdunkelung der am Bahnsteig gelegenen Räume des Empfangsgebäudes das gleiche, wie es bei den Dächern mit nur einer Dachfläche in Art. 318 (S. 300) über denselben Gegenstand ausgeführt wurde. Die gleichen Mittel, die dort zur Behebung, bzw. Milderung des fraglichen Mißstandes als anwendbar bezeichnet worden sind, können auch hier zur Ausführung gelangen.

Fig. 362.



Zwischenbahnsteigdach auf dem Bahnhof zu Arona<sup>255</sup>).

$\frac{1}{400}$  w. Gr.

(Siehe auch Fig. 347, S. 302.)

#### e) Dächer über Zwischen- und Zungenbahnsteigen.

Während die feither vorgeführten Bahnsteigdächer falt ausnahmslos mit der einen ihrer Langseiten auf der bahnseitigen Frontwand des Empfangsgebäudes aufrichten, kommt bei über Zwischenbahnsteigen errichteten Dächern eine solche Stützung niemals vor. Hingegen ist es bei diesen ausgeschlossen, daß

324.  
Vier  
Dachflächen.

325.  
Verdunkelung  
der  
Räume.

326.  
Ver-  
schiedenheit.

<sup>255</sup>) Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1910, Bl. 16.