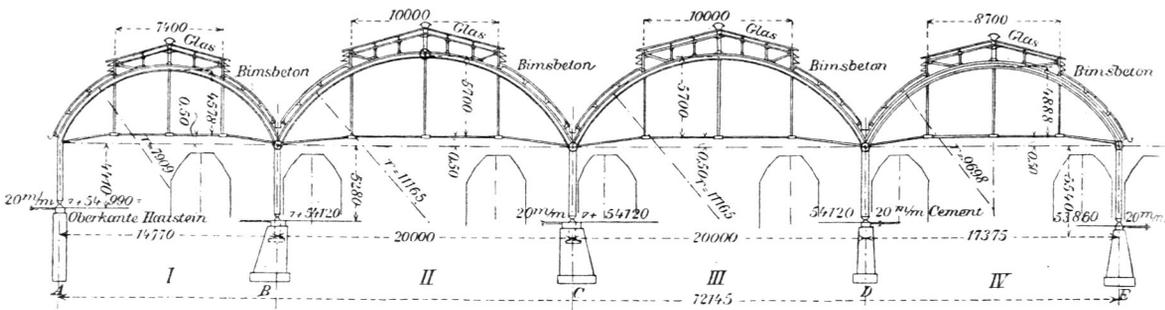


geletzt, an deren nördliche Langseite sich 5 schmalere und niedrigere Längshallen anschließen. Innerhalb der ersteren befindet sich die quer über die Gleise gefetzte Brücke, die man, aus dem Empfangsgebäude kommend, betritt und von der aus man auf 16 Treppen zu den Bahnsteigen hinabgeht; diese mit den zwischenliegenden 17 Gleisen werden durch die erwähnten Längshallen überdeckt.

2) Hallen mit gegliedertem Dach.

Soll die Bahnsteighalle eine bedeutende Breite erhalten, so würde sich eine sehr große Höhe ergeben, wollte man nur ein einziges ungegliedertes Sattel- oder Tonnendach zur Ausführung bringen; auch würden unter Umständen für die Konstruktion nicht genügend einfach zu bewältigende Schwierigkeiten entstehen. In solchen Fällen hat man häufig zwei, selbst drei und noch mehr einander völlig gleiche oder auch ungleiche Sattel-, bezw. Tonnendächer gefetzt und an den Stellen, wo diese Dächer aneinander stoßen, Freitützenreihen angeordnet,

Fig. 430.



Bahnsteighallen auf dem Bahnhof zu München-Gladbach ²⁹³⁾.

^{1/600} w. Gr.

auf denen die Dächer an einer oder an beiden Langseiten lagern. Man schafft also sog. Paralleldächer, die allerdings den seither vorgeführten ungegliederten Dächern gegenüber den Mißstand aufweisen, daß der Hallenraum nicht frei ist von fast immer störenden Freitützen.

Zwei nebeneinander gefetzte Satteldächer weisen u. a. die Bahnsteighallen des Bahnhofes zu Gray (Fig. 424 ²⁸⁷⁾), des Bahnhofes der Lyoner Eisenbahn zu Paris (Fig. 425 ²⁸⁸⁾), der Halteftelle Zoologischer Garten der Berliner Stadt-Eisenbahn (Fig. 427 ²⁹⁰⁾) ufw. auf.

Von mehrfachen Tonnendächern seien hier aufgenommen: die Bahnsteighalle des Hauptbahnhofes zu Straßburg (Fig. 426 ²⁸⁹⁾) [2 flache Kreisbogenträger von 20 m Halbmesser, 28,878 m Stützweite und 6,13 m Stichhöhe, wagrechtes Zugband aus Gußstahl] und des Hauptbahnhofes zu Frankfurt a. M. (Fig. 428 ²⁹¹⁾) [3 Hallen von 56 m Weite; die Dachbinder sind bis auf Bahnsteighöhe herabgeführt].

Teils in Rücksicht auf besseres Aussehen, teils aus örtlichen Gründen hat man für die Überdachung der Bahnsteighallen zwei oder mehrere Sattel-, bezw. Tonnendächer von ungleicher lichter Weite, meist auch verschiedener Ausbildung nebeneinander gefetzt. So z. B.:

auf dem Bahnhof zu Mannheim drei Satteldächer (Fig. 429 ²⁹²⁾) [das mittlere

²⁹³⁾ Fakl.-Repr. nach: FOERSTER, M. Die Eisenkonstruktionen der Ingenieur-Hochbauten. 4. Aufl. Tafeln. Leipzig 1909. Taf. XXV.

358.
Parallel-
dächer.

359.
Dächer
verschiedener
Weite.

von 19,00 m, die beiden seitlichen von je 14,00 m Weite, Gesamtweite 50,50 m, in der Mitte *Polonceau*-Dachstuhl, an den Seiten gewöhnliche Gitterwerksträger];

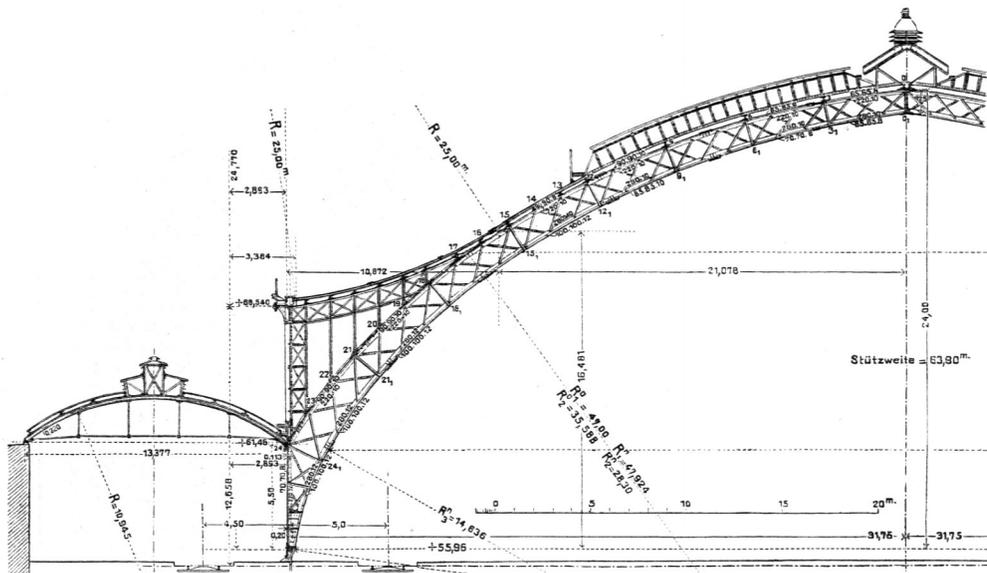
auf dem Bahnhof zu Dresden-Altstadt drei Tonnendächer (Fig. 432 [das mittlere von 59,00 m, die beiden seitlichen von 32,00 und 30,75 m Weite]);

auf dem Hauptbahnhof zu Cöln drei Tonnendächer (Fig. 431²⁹⁴) [das mittlere von 63,90 m, die beiden seitlichen von je 13,40 m Stützweite];

auf dem Bahnhof zu Münster i. W. drei Tonnendächer von eigenartiger Form der Krümmung (Fig. 433 [das mittlere von 21,00 m, die beiden seitlichen von je 12,45 m Weite]);

auf dem Bahnhof zu München-Gladbach vier Tonnendächer (Fig. 430²⁹³) [die beiden mittleren von je 20,00 m, die beiden seitlichen von 17,38 und 14,77 m Weite]), usw.

Fig. 431.



Bahnsteighallen auf dem Hauptbahnhof zu Cöln²⁹⁴).

(Siehe auch Fig. 206 [S. 226], 453 u. 454.)

In den Wettbewerbbestimmungen für den neuen Hauptbahnhof zu Leipzig hieß es: „Die ganze zur Verfügung stehende Breite der Bahnsteighalle von 295,00 m ist mit sechs größeren Hallen (4 Stück mittlere zu je 45,00 m und 2 Stück seitliche zu je 42,50 m Spannweite [von Mitte zu Mitte Binderfuß gemessen]) und 2 feitwärts angelehnten kleineren Hallen zu je 15,00 m Spannweite zu überdecken. Die Überdeckung der Halle kann entweder durch einzelne Satteldächer mit einer Neigung der Dachflächen von etwa 1 : 5 oder mit einem gemeinsamen Satteldache, welches eine Mindestneigung von 1 : 30 zu erhalten hat, erfolgen.“

In verhältnismäßig seltenen Fällen wurde die Überdachung der Bahnsteighalle derart gebildet, daß an ein mittleres, meist weitgespanntes Dach sich quer- gestellte Satteldächer von geringerer Spannweite anschließen. Als Beispiele mögen dienen die Dächer der Bahnsteighalle zu Hamburg (Fig. 435 u. 436²⁹⁶) und die Dächer der Lancashire- und Yorkhire-Eisenbahn zu Liverpool (Fig. 434²⁹⁵).

Bisweilen ist man, um an Hallenhöhe, also an Baukosten zu sparen, insofern noch einen Schritt weiter gegangen, daß man anstatt der feither betrachteten

²⁹⁴) Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1898, S. 417 u. 418.

²⁹⁵) Fakf.-Repr. nach: *Engineer*, Bd. 52, S. 455.

²⁹⁶) Fakf.-Repr. nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1906, S. 621.

360.
Verschieden-
gestellte
Dächer.

361.
Quer-
gestellte
Dächer
allein.

Sattel- und Tonnendächer, deren Achsen parallel zu den Gleisen gerichtet waren, eine Reihe von quergestellten Dächern mit senkrecht zu den Gleisen stehenden Achsen angeordnet hat. Solches ist namentlich in England, und zwar in sehr früher Zeit, aber auch neuerdings mehrfach gesehen. Die Bahnsteiganlage wird durch quergestellte Freitützenreihen in Streifen zerlegt; auf die Stützen kommen Träger zu liegen, und diese bilden die Auflager für Satteldächer, deren Binderebenen parallel zu den Gleisen gerichtet sind.

Meist schließen sich, wie auch die vorgeführten Beispiele zeigen, die zueinander gehörigen Dächer unmittelbar aneinander an. Bisweilen bleibt aber auch ein Zwischenraum frei. So ist bei den beiden älteren Bahnsteighallen des Bahnhof zu Hannover verfahren worden (Fig. 437²⁹⁷⁾ u. 438²⁹⁸⁾.

Dort führen zwischen den 7 Personengleisen 2 Gütergleise hindurch; für letztere ist ein Zwischenraum in einer Breite von 9,25 m freigelassen und zum großen Teile nicht überdacht worden, letzteres, um dem Rauch der Lokomotiven der Güterzüge, die den Personbahnhof ohne Aufenthalt durchfahren, freien Abzug zu gewähren.

Gehört die Bahnsteighalle einer Kopfbahnsteige mit Querbahnsteige und Zungenbahnsteigen an, so kann die Überdachung der ersteren entweder mit einer besonderen Dachform oder durch Fortsetzen der Bahnsteighalle über ihn hinweg bis an das vor Kopf stehende Empfangsgebäude erfolgen. Das Aufstellen von Säulen oder anderen Freitützen wird

²⁹⁷⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. d. Arch.-u. Ing.-Ver. zu Hannover 1836, Bl. 7.

²⁹⁸⁾ Aus: Zentralbl. d. Bauverw. 1909, S. 651.

Bahnsteighallen auf dem Hauptbahnhof zu Dresden-Alttadt.
Ausgeführt von Aug. Köhne zu Dortmund.

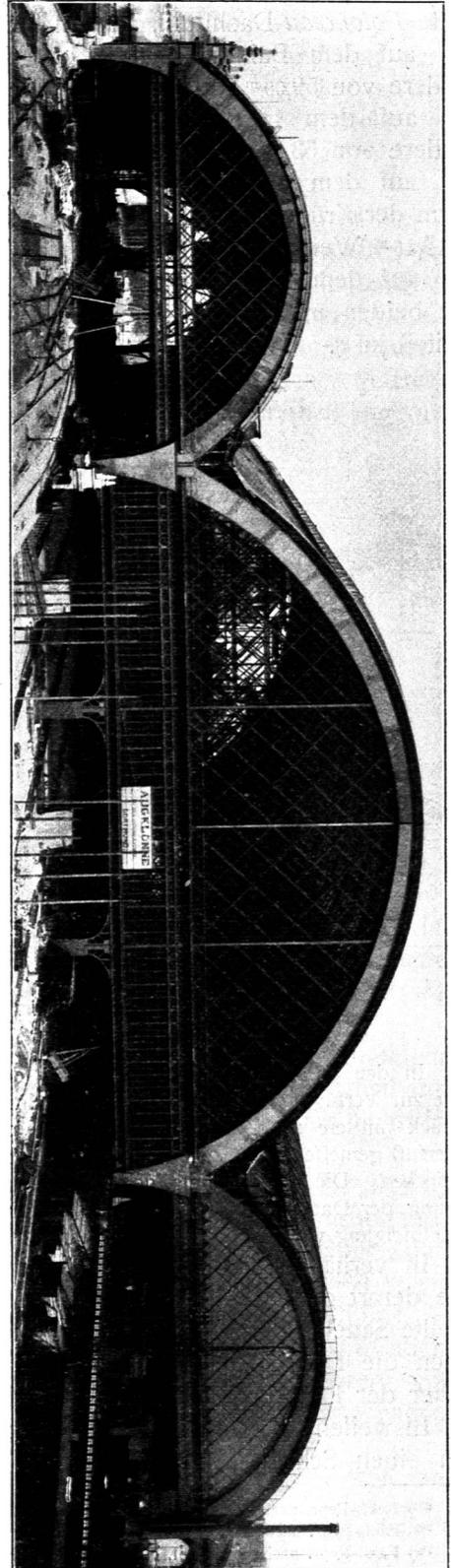
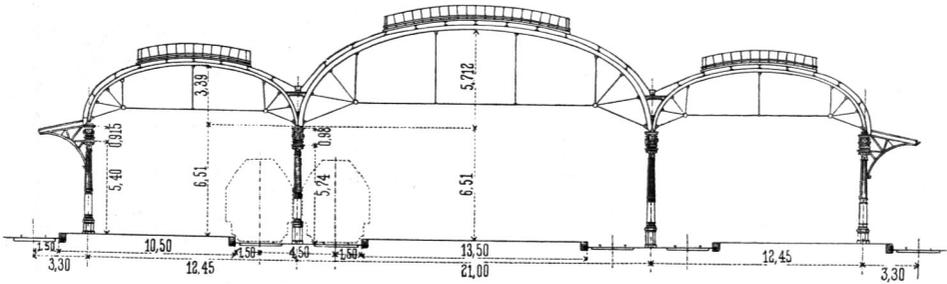


Fig. 432.

362.
Dächer
mit
Zwischen-
räumen.

363.
Kopf-
bahnsteige.

Fig. 433.



Bahnsteighalle auf dem Bahnhof zu Münster i. W.

 $\frac{1}{450}$ w. Gr.

lich nur in seltenen Fällen empfehlen. — An der Ostseite der Bahnsteighallen des Hauptbahnhofes zu Frankfurt a. M. hat der Kopfbahnsteig z. B. eine besondere Überdachung erhalten (Fig. 439 bis 441²⁹⁹⁾, die eine größere Höhe als die Hallendächer erhalten hat.

Eine Einengung durch Freitützen hat der Kopfbahnsteig nicht erfahren. Das Dach hat Zylinderform¹, deren Achse senkrecht zu den Achsen der Hallendächer gestellt ist. Dieses Bogendach wird durch niedrige Kappendächer durchdrungen.

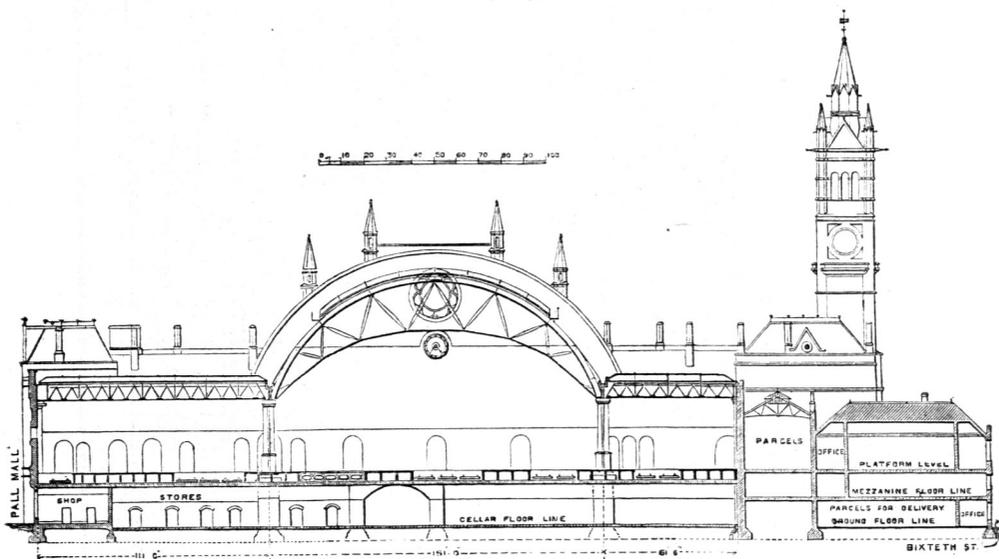
Auch der Bahnhof zu Washington hat eine besondere Überdachung des Kopfbahnsteiges aufzuweisen.

c) Erhellung der Bahnsteighallen.

Eine ausgiebige und zugleich angenehm wirkende Tageserhellung der Bahnsteighallen ist nicht immer leicht zu erreichen. Man pflegt anzunehmen, daß Dachlichtflächen zum mindesten ein Drittel der Hallengrundfläche einnehmen

364.
Größe
der Licht-
flächen.

Fig. 434.

Bahnsteighallen auf dem Bahnhof der Lancashire-Yorkshire-Eisenbahn zu Liverpool²⁹⁵⁾.

²⁹⁹⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitchr. f. Bauw. 1891, Bl. 29-30.