

Fig. 361.

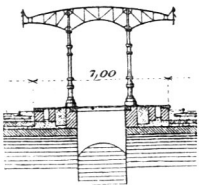


Zwischenbahnsteigdach der Berliner Stadt-Eisenbahn, Haltestelle Jannowitzbrücke.

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. 349²⁴⁹); 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 Arona²⁵⁵).

$\frac{1}{400}$ 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.

²⁵⁵) Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1910, Bl. 16.