

die selbstredend gleichfalls in Eisenbeton hergestellt sind, wird ein Querträger oder Binder gelegt, der nach unten durch eine wagrechte oder nahezu wagrechte Ebene, nach oben durch zwei entsprechend der Dachneigung schräggestellte Ebenen begrenzt ist. Im allgemeinen wird man die Form des Binders den Maximalmomenten der einzelnen Querschnitte anzupassen haben. Die Längsarmierung wird durch liegende Rund- oder Quadrateisen bewirkt, die Querarmierung, je nach dem gewählten Konstruktionsystem, wie bei den Freistützen (siehe Art. 311, S. 293). Die Dachflächen selbst werden durch auf die Querträger gelagerte Eisenbetonplatten gebildet. Dabei können die Querträger bis an den Dachsaum reichen, oder, wie in Fig. 363, kürzer gehalten werden, so daß der äußere Streifen der Eisenbetonplatten nicht unterstützt ist. Die Anordnung der Eiseneinlagen ist aus Fig. 364<sup>257)</sup> ersichtlich.

Bei dem in Fig. 363 dargestellten Dach sind durch die beiden Freistützenreihen 3 Längsstreifen von je 4,00 m Breite geschaffen; die Binder stehen in 7,00 m Abstand. Die Querträger sind nur 2,60 m vorgebaut, während die beiden Eisenbetonplatten sich auf weitere je 1,40 m vortrecken.

Durch die Last der außerhalb der Stützenreihen gelegenen Dachteile wird das Mittelfeld des Binders bedeutend entlastet; deshalb kann man die Freistützen etwas nach unten verjüngen (Fig. 363).

Für derartige Ausführungen ist zu befürchten, daß bei längeren Bahnsteigdächern (100 m und mehr) die völlig glatte Unterseite der Dachplatten ziemlich ermüdend wirken dürfte. Es wird sich deshalb empfehlen, für eine entsprechende Unterteilung Sorge zu tragen, was wohl am einfachsten durch an der Unterseite vortretende Rippen, die man in Abständen von etwa 2,50 m anzuordnen hat, geschehen kann.

Die Eindeckung der in Rede stehenden, als auch der noch zu besprechenden Eisenbetondächer erfolgte vielfach mit doppellagiger Asphaltplatte, die auf die

