

Hierbei wurde in sehr vielen Fällen der *Polonceau*-Dachstuhl gewählt, und zwar ebenso der ursprüngliche, den Grundgedanken der Konstruktion veranschaulichende (Fig. 397 u. 398), als auch derjenige, durch den dieser Grundgedanke vervielfältigt erscheint (Fig. 399²⁷³). Indes sind auch Satteldächer zu finden, bei denen die Binder in anderer Weise konstruiert sind, so z. B. in Fig. 400 u. 401²⁷⁴), sowie Fig. 402²⁷⁵).

355.
Manfardendächer.

Czech will das Manfardendach (siehe Art. 326, S. 311) auch für Bahnsteighallen verwendet wissen, und schlägt dafür entweder das einfache Manfardendach vor, dessen Unterdachflächen verglast sind, oder es wird ein doppeltes Manfardendach nach Fig. 403²⁷⁷) gewählt, was allerdings architektonisch wirksamer sein würde.

356.
Tonnendächer.

Weit häufiger sind für die Bahnsteighallen Tonnendächer zur Anwendung gekommen, also Dächer mit zylindrischen Dachflächen. Letzteren ist bald ein Stich- oder ein Halbkreisbogen, bald ein Korbbogen zugrunde gelegt. Dabei sind die Dachbinder meist als gitterartig konstruierte Bogenträger ausgeführt; in neuerer Zeit sind aber auch mehrfach vollwandige Blechbogenträger zur Dachbildung verwendet worden.

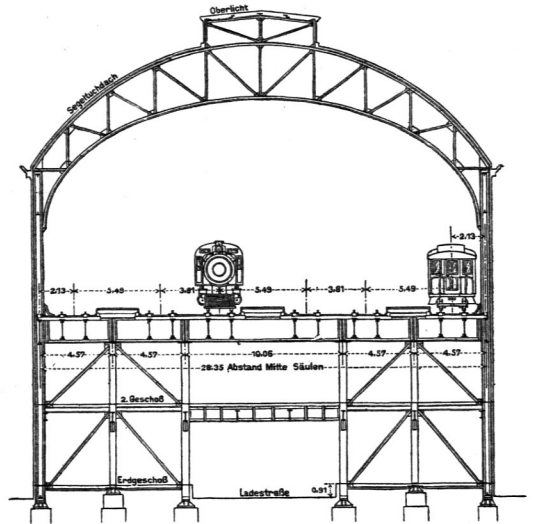
Die Bogenträger übertragen auf ihre Stützpunkte schiefergerichtete Kräfte, sog. Schübe, die den Umlauf der Auflager herbeizuführen bestrebt sind. Diesem Bestreben muß in geeigneter Weise entgegengewirkt werden. Dies kann nach verschiedenem Verfahren geschehen, so daß schon hierdurch, aber auch durch die eben-

erwähnte verschiedene Binderkonstruktion eine ziemlich große Mannigfaltigkeit in der Anordnung der in Rede stehenden Tonnendächer entstanden ist.

α) Tonnendächer mit oberem Zugband. Die Schübe, welche die Bogenträger auf ihre Auflager, als welche sowohl Wände, wie auch Freistützenreihen und Unterzüge auftreten können, ausüben, können in einfachster Weise durch ein die beiden Auflager verbindendes Zugband, auch Durchzug genannt, aufgehoben werden. In einfachster Form besteht dieses Band aus einem wagrechten Stabe. Damit sich letzterer infolge seines Eigengewichtes nicht durchhängt, ordnet man Hängeeisen an, die meist lotrecht, aber auch schräg gestellt sind und den Stab an verschiedenen Stellen halten (Fig. 404, 405²⁷⁹) u. 406; auch Fig. 426 gehört hierher).

Das Zugband kann aber auch durch mehrere Stäbe gebildet werden, die zusammen eine von einem Auflager zum anderen verlaufende gebrochene Linie bilden (Fig. 407 u. 408²⁸⁰); diese wirkt für das Auge angenehmer als die gerade, gebrochene Linie. An die Stelle dieser gebrochenen Linie kann auch ein nach oben konvex gekrümmtes Zugband treten.

Fig. 409.



Bahnsteighalle auf dem Bahnhof der Wabash-Eisenbahn zu Pittsburg²⁸¹).

²⁸¹) Fakf.-Repr. nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1906, S. 517.