

Dachbinder der Bahnsteighalle auf dem Bahnhof zu Bremen<sup>284</sup>).

(Siehe auch Fig. 445 bis 447.)

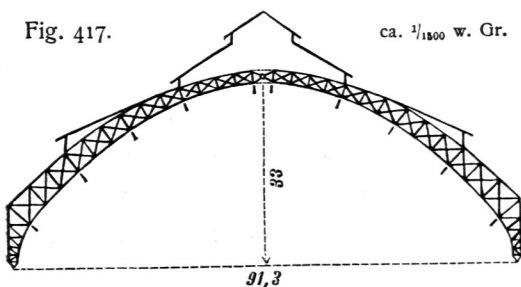
einigt (Fig. 411 u. 412). Andere hierher gehörige Beispiele bieten Fig. 406 u. 414<sup>282</sup>), sowie 416<sup>284</sup>) u. 417<sup>285</sup>).

In einigen wenigen Fällen ist die Anordnung der Dachbinder dahin abgeändert worden, daß man noch ein oberes Zugband hinzugefügt hat (Fig. 415<sup>283</sup>).

Ältere größere Bahnsteighallen Amerikas sind als Dreigelenkbogen ausgebildet, meist mit Zugstangen, die im Raume unter der Halle liegen. In dem Bestreben, behufs Ermäßigung der Kosten die Hallen niedriger zu halten und das Gewicht der schweren Dachbinder zu verringern, hat man bei neueren Ausführungen die Dreigelenkbogen verlassen. Bei der Bahnsteighalle auf dem Bahnhof zu Bolton, die in einer Weite von 183 m

Fig. 417.

ca.  $\frac{1}{1800}$  w. Gr.



Bahnsteighalle der Pennsylvania-Eisenbahn zu Philadelphia<sup>285</sup>).

32 Gleise überdacht, ist das ganze Hallendach, wie noch gezeigt werden wird, aus 5 Fischbauchträgern zusammengesetzt.

δ) Tonnendächer mit tief-liegenderm Zugband. Anschließend an die unter β behandelten

<sup>283</sup>) Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1885, Bl. 4.

<sup>284</sup>) Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. d. Arch.- u. Ing.-Ver. zu Hannover 1892, Bl. 2.

<sup>285</sup>) Fakf.-Repr. nach: Organ f. d. Fortfchr. d. Eifenbahnw. 1895, S. 248.