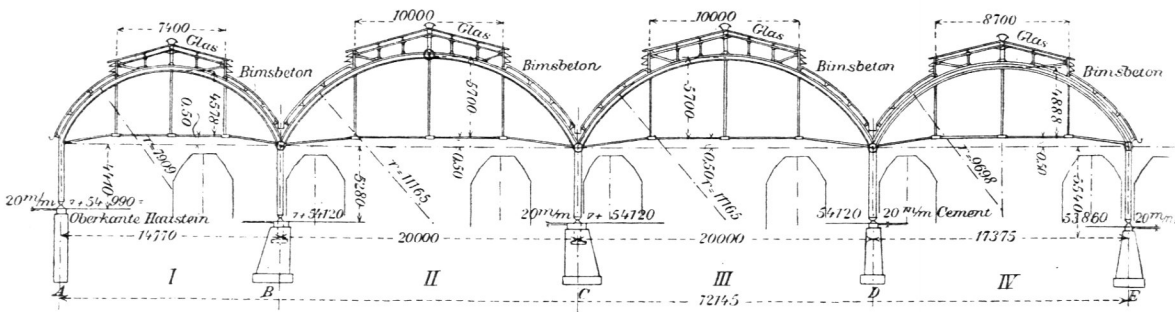


geletzt, an deren nördliche Langseite sich 5 schmalere und niedrigere Längshallen anschließen. Innerhalb der ersteren befindet sich die quer über die Gleise gefetzte Brücke, die man, aus dem Empfangsgebäude kommend, betritt und von der aus man auf 16 Treppen zu den Bahnsteigen hinabgeht; diese mit den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

^{1/100} 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 Haltestelle 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.