von 19,00 m, die beiden ſeitlichen von je 14,00 m Weite, Geſamtweite 50,50 m, in der Mitte *Polonceau*-Dachſtuhl, an den Seiten gewöhnliche Gitterwerksträger];

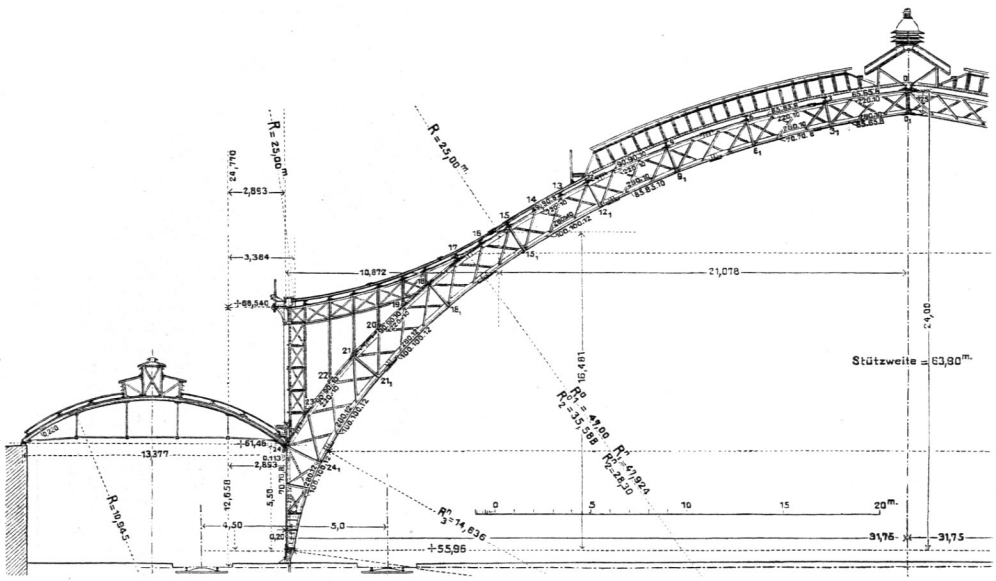
auf dem Bahnhof zu Dresden-Altſtadt drei Tonnendächer (Fig. 432 [das mittlere von 59,00 m, die beiden ſeitlichen von 32,00 und 30,75 m Weite]);

auf dem Hauptbahnhof zu Cöln drei Tonnendächer (Fig. 431 [294]) [das mittlere von 63,90 m, die beiden ſeitlichen von je 13,40 m Stützweite]);

auf dem Bahnhof zu Münſter i. W. drei Tonnendächer von eigenartiger Form der Krümmung (Fig. 433 [das mittlere von 21,00 m, die beiden ſeitlichen von je 12,45 m Weite]);

auf dem Bahnhof zu München-Gladbach vier Tonnendächer (Fig. 430 [293]) [die beiden mittleren von je 20,00 m, die beiden ſeitlichen von 17,38 und 14,77 m Weite]), uſw.

Fig. 431.



Bahnſteighallen auf dem Hauptbahnhof zu Cöln [294]).

(Siehe auch Fig. 206 [S. 226], 453 u. 454.)

In den Wettbewerbbeſtimmungen für den neuen Hauptbahnhof zu Leipzig hieß es: „Die ganze zur Verfügung ſtehende Breite der Bahnſteighalle von 295,00 m iſt mit ſechs größeren Hallen (4 Stück mittlere zu je 45,00 m und 2 Stück ſeitliche zu je 42,50 m Spannweite [von Mitte zu Mitte Binderfuß gemeſſen] und 2 ſeitwärts angeſchobenen kleineren Hallen zu je 15,00 m Spannweite) zu überdecken. Die Überdeckung der Halle kann entweder durch einzelne Satteldächer mit einer Neigung der Dachflächen von etwa 1 : 5 oder mit einem gemeinſamen Satteldache, welches eine Mindeſtneigung von 1 : 30 zu erhalten hat, erfolgen.“

360. Verſchiedengeſtellte Dächer.

In verhältnismäßig ſeltenen Fällen wurde die Überdachung der Bahnſteighalle derart gebildet, daß an ein mittleres, meiſt weitgeſpanntes Dach ſich quergeſtellte Satteldächer von geringerer Spannweite anſchließen. Als Beiſpiele mögen dienen die Dächer der Bahnſteighalle zu Hamburg (Fig. 435 u. 436 [296]) und die Dächer der Lancaſhire- und Yorkſhire-Eiſenbahn zu Liverpool (Fig. 434 [295]).

361. Quergeſtellte Dächer allein.

Bisweilen iſt man, um an Hallenhöhe, alſo an Baukoſten zu ſparen, inſofern noch einen Schritt weiter gegangen, daß man anſtatt der ſeither betrachteten

[294]) Fakſ.-Repr. nach: Zeitſchr. f. Bauw. 1898, S. 417 u. 418.

[295]) Fakſ.-Repr. nach: *Engineer*, Bd. 52, S. 455.

[296]) Fakſ.-Repr. nach: Zentralbl. d. Bauverw. 1906, S. 621.