

Sattel- und Tonnendächer, deren Achsen parallel zu den Gleisen gerichtet waren, eine Reihe von quergestellten Dächern mit senkrecht zu den Gleisen stehenden Achsen angeordnet hat. Solches ist namentlich in England, und zwar in sehr früher Zeit, aber auch neuerdings mehrfach gesehen. Die Bahnsteiganlage wird durch quergestellte Freitützenreihen in Streifen zerlegt; auf die Stützen kommen Träger zu liegen, und diese bilden die Auflager für Satteldächer, deren Binderebenen parallel zu den Gleisen gerichtet sind.

Meist schließen sich, wie auch die vorgeführten Beispiele zeigen, die zueinander gehörigen Dächer unmittelbar aneinander an. Bisweilen bleibt aber auch ein Zwischenraum frei. So ist bei den beiden älteren Bahnsteighallen des Bahnhof zu Hannover verfahren worden (Fig. 437<sup>297)</sup> u. 438<sup>298)</sup>.

Dort führen zwischen den 7 Personengleisen 2 Gütergleise hindurch; für letztere ist ein Zwischenraum in einer Breite von 9,25 m freigelassen und zum großen Teile nicht überdacht worden, letzteres, um dem Rauch der Lokomotiven der Güterzüge, die den Personbahnhof ohne Aufenthalt durchfahren, freien Abzug zu gewähren.

Gehört die Bahnsteighalle einer Kopfbahnsteige mit Querbahnsteige und Zungenbahnsteigen an, so kann die Überdachung der ersteren entweder mit einer besonderen Dachform oder durch Fortsetzen der Bahnsteighalle über ihn hinweg bis an das vor Kopf stehende Empfangsgebäude erfolgen. Das Aufstellen von Säulen oder anderen Freitützen wird

<sup>297)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. d. Arch.-u. Ing.-Ver. zu Hannover 1836, Bl. 7.

<sup>298)</sup> Aus: Zentralbl. d. Bauverw. 1909, S. 651.

Bahnsteighallen auf dem Hauptbahnhof zu Dresden-Alttadt.  
Ausgeführt von Aug. Köhne zu Dortmund.

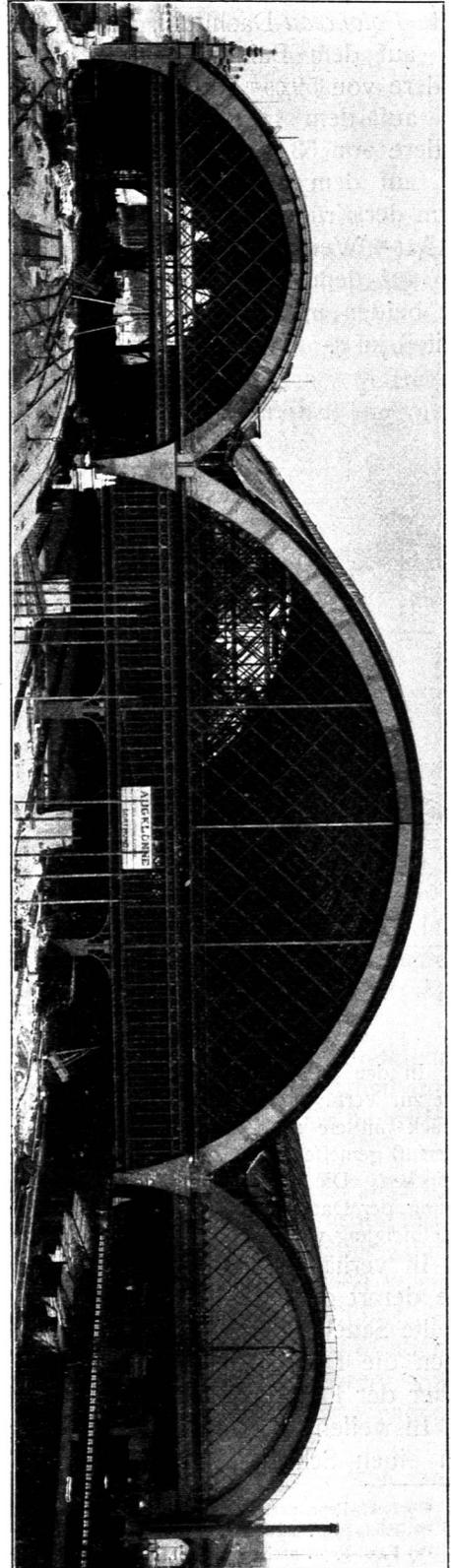


Fig. 432.

362.  
Dächer  
mit  
Zwischen-  
räumen.

363.  
Kopf-  
bahnsteige.