

Fig. 344.

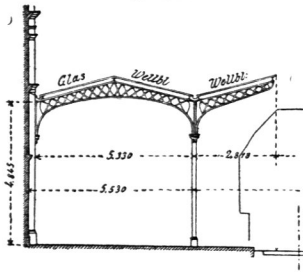
Bahnteigdach auf dem Bahnhof zu Bellinzona²⁴⁴⁾. $\frac{1}{250}$ w. Gr.

Fig. 345.

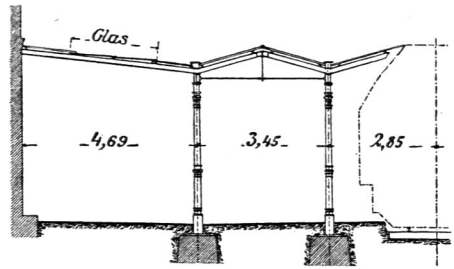
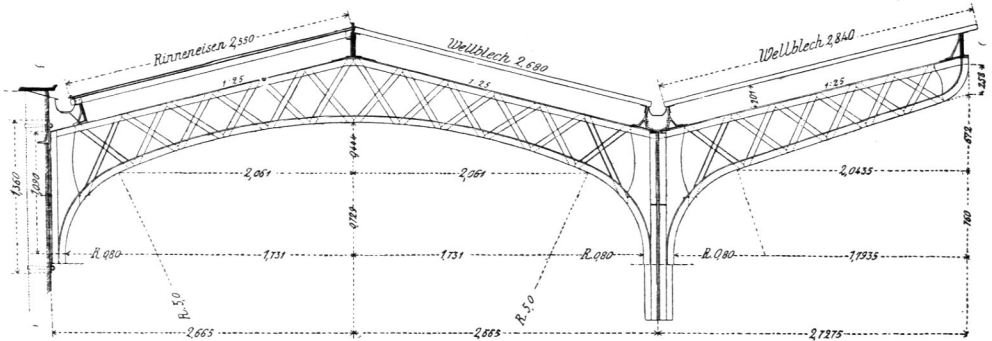
Bahnteigdach auf dem Bahnhof zu Neuenmarkt²⁴⁵⁾. $\frac{1}{200}$ w. Gr.

Fig. 346.

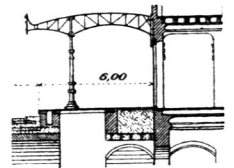
Dachkonstruktion zu Fig. 344²⁴⁶⁾. $\frac{1}{75}$ w. Gr.

(Siehe auch Fig. 312 bis 315 [S. 289] u. Fig. 330 [S. 296].)

β) Die ebenvorgeführten Dachlichter sind ihrer flachen Lage wegen der Verrußung durch den Kohlenstaub und den Lokomotivrauch in hohem Maße ausgesetzt; ebenso bleibt zur Winterszeit der Schnee darauf liegen. Deshalb erletzt man sie durch kleine, quergestellte Satteldächer (Fig. 332 u. 333²⁴²⁾, deren Dachflächen etwa unter 45 Grad geneigt sind. Die Einfassungen dieser Dachlichter bildet man einerseits am besten durch geeignete Pfetten und an den Langseiten durch zwischen die Pfetten gesetzte Formeisen; an den Enden sind die Dachlichter walmartig gefaltet (Fig. 332 u. 333). Tafeln aus weißem, geripptem Rohglas sind als Deckungsmaterial zu empfehlen; jedoch müssen die Rippen nach innen gerichtet sein, damit an der äußeren glatten Fläche Schmutz und Schnee leicht abgleiten können. Fig. 334 u. 335²⁴²⁾ stellen einige konstruktive Einzelheiten eines solchen Dachlichtes dar.

Die Glastafeln sind hier 1,40 m lang und 0,75 m breit; sie stützen sich an der unteren Seite gegen die durch Umbiegen der \square -Eisenflansche hergestellten Anätze der Dachlichtsparren und werden mittels dreier

Fig. 347.

Bahnteigdach auf dem Bahnhof zu Arona²⁴⁷⁾. $\frac{1}{400}$ w. Gr.²⁴⁴⁾ Fakf.-Repr. nach: Schweiz. Bauz., Bd. 3, S. 74.²⁴⁵⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1910, S. 582.²⁴⁶⁾ Fakf.-Repr. nach Schweiz. Bauz., Bd. 3, S. 73.²⁴⁷⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1910, Bl. 16.