

so daß drei solcher Lichtstreifen vorhanden sind. Man hat aber auch, namentlich bei sehr großen Spannweiten, drei Lichtstreifen in der Weise angeordnet, daß man einen in den Scheitel und zwei andere etwa in der Mitte zwischen Scheitel und Kämpfer einsetzte.

Solches ist z. B. in der Halle des Zentralbahnhofes zu New York (61,00^m Spannweite) geschehen (Fig. 442³⁰⁰).

Czech verlangt bei seinen Vorschlägen (siehe Fig. 403, S. 342) vier derartige Lichtstreifen.

Man kann auch die Lage der Dachlichtstreifen mit der Anordnung der Gleis- und Bahnsteiganlage gut in Einklang bringen. Sind zwei seitliche Bahnsteige und ein Mittelbahnsteig vorhanden, so wird die Anordnung eines Dach-

Fig. 442.



Inneres der Bahnsteighalle auf dem Zentralbahnhof zu New York³⁰⁰).

lichtstreifens im First, bzw. Scheitel oder einer darauf aufzusetzenden Firstlaterne (siehe den nächstfolgenden Artikel) und je eines solchen Streifens nahe an den Dachfüßen empfehlenswert sein. Fehlt der Mittelsteig, so genügen zwei seitlich des Dachfirstes, bzw. Scheitels angebrachte Lichtstreifen. In ästhetischer Beziehung wirkt eine derartige Anordnung wenig günstig, weil das Dach schwer auf dem Hallenraum zu lasten scheint.

In England hat sich bezüglich der Anordnung von Dachlichtstreifen mehrfach als praktische Regel herausgebildet: man zerlegt die ganze Dachbreite in 7 nahezu gleichbreite Streifen; 3 davon, darunter der Firststreifen, sind mit Glas einzudecken, so daß Licht- und Dunkelflächen regelmäßig abwechseln und den Dachfüßen zunächst Dunkelflächen gelegen sind³⁰¹).

Die verglasten Dachlichtstreifen werden meist in die Ebene der übrigen Dachflächen verlegt. Doch hat man sie auch schon über letztere emporgehoben, wodurch Schlitze entstehen, die unverschlossen bleiben und zur Abführung der Lokomotiv-Rauchgase dienen (siehe unter d).

³⁰⁰) Fakt.-Repr. nach: *Scientific American*, Bd. 32, S. 399.

³⁰¹) Siehe: *Baukunde des Architekten*. Bd. I, Teil 1. 5. Aufl. Berlin 1903. S. 667.