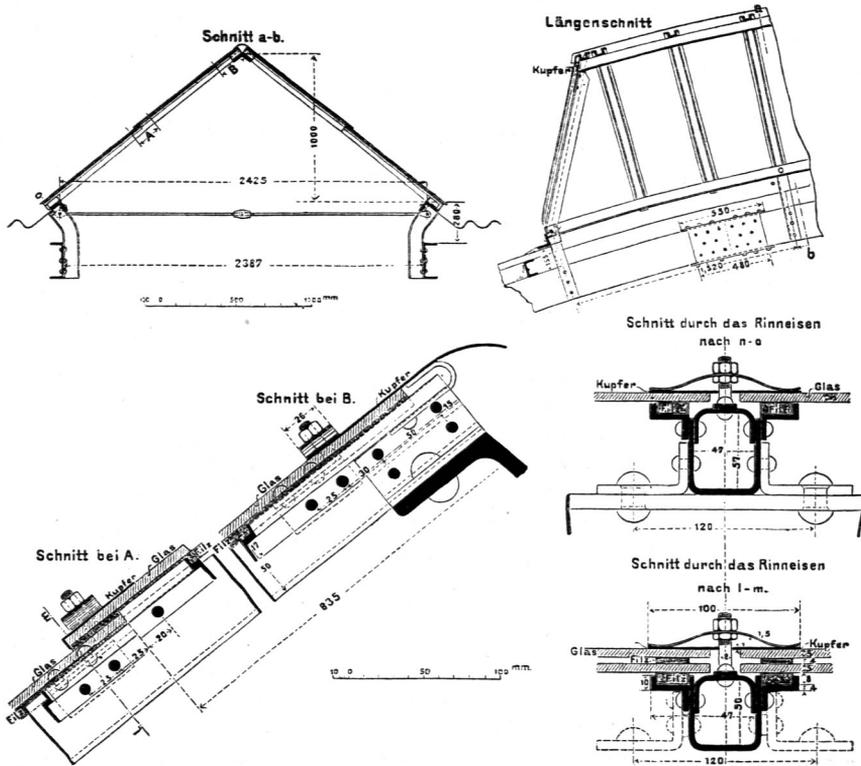


meist nicht so groß, um das Liegenbleiben von Schnee und dergl. auf den Glasflächen in ausreichendem Maße zu verhüten. Noch schlimmer liegen die bezüglichen Verhältnisse bei den Tonnendächern. Einzelne ihrer Dachflächenteile haben allerdings ein starkes Gefälle; dagegen ist bei anderen die Dachneigung sehr gering. Diese Tatfachen sind Ursache, daß man mit verglasten Dachflächentreifen und auch mit Firnaternen häufig den beabachtigten Zweck nicht oder nur zum Teile erreicht. Deshalb hat man nach einem anderen Mittel zur Tageserhellung der Bahnsteighallen gefucht und hat es in den aufgefetzten fattel-förmigen, dicht aneinander getellten Dachlichtern gefunden, die stark geneigte

Fig. 448.



Konstruktive Einzelheiten von den Dachlichtfätteln der Haltestelle Börje der Berliner Stadt-Eisenbahn³⁰⁵⁾.

(Siehe auch Fig. 406, S. 344.)

Dachflächen besitzen und von denen bereits bei den Bahnsteigdächern (siehe Art. 318, S. 302) die Rede war. Bei Satteldächern werden diese Lichtfättel wohl stets quer zur Hallenachse gefetzt, und auch bei Tonnendächern ist häufig das gleiche der Fall (Fig. 445 bis 447³⁰⁴⁾; doch wurden bei letzteren diese Sättel auch in der Längenrichtung der Halle angeordnet (Fig. 449 u. 450³⁰⁶⁾.

Anordnung und Konstruktion solcher Dachlichtfättel sind die gleichen, wie sie an der angezogenen Stelle bereits für Bahnsteigdächer ausgeführt worden sind. Als erstes Beispiel mögen die betreffenden Einrichtungen an der Bahnsteighalle des Bahnhofes zu Bremen dienen; Fig. 416 (S. 351) u. 445 bis 447 (S. 370) zeigen die auf die bogenförmigen Dachbinder aufgefetzten Beleuchtungsfättel.

³⁰⁵⁾ Fakt.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1885, S. 463.