

Unter ähnlichen Umständen ist 1884 das Empfangsgebäude des Zentralbahnhofes der ungarischen Staatsbahnen zu Budapest entstanden. Es unterscheidet sich von dem ebenvorgeführten vor allem dadurch, daß — ähnlich wie beim Bahnhof der österreichischen Staatsbahn zu Wien (siehe Fig. 72, S. 85) — der Kopfbau eigentlich ganz fehlt; an den Stirnseiten der beiden Flügelbauten ist nur eine Art Portalbau vorgeetzt.

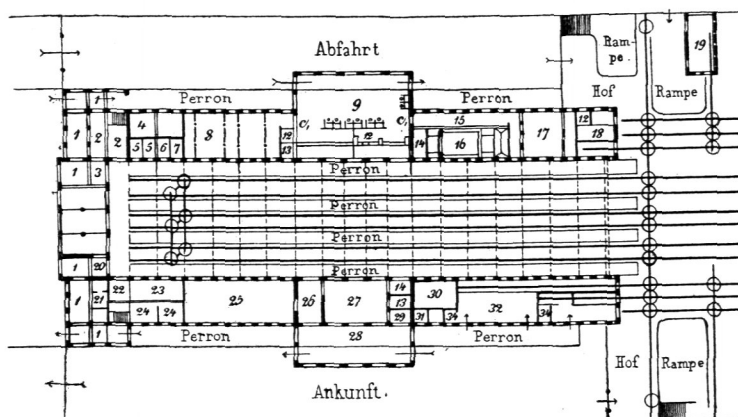
219.  
Beispiel  
XIV.

Als erstes französisches Beispiel sei das Empfangsgebäude eines Pariser Bahnhofes, nämlich das der Paris-Lyon-Mittelmeer-Eisenbahn gehörige, dargeboten (siehe Fig. 70, S. 84); in seiner gegenwärtigen Gestalt ist es allerdings erst durch einen Umbau entstanden, war aber auch ursprünglich Umschließungsbahnhof nach dem Typ II.

220.  
Beispiel  
XV.

Bahnsteige und Gleise liegen höher als die benachbarten Straßen; deshalb führen vom Boulevard Diderot Rampen, von der Bercy- und der Chaloner Straße Treppen nach dem Bahnhof.

Fig. 173.



Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Neapel<sup>146)</sup>.

- |                           |                                       |                        |                    |
|---------------------------|---------------------------------------|------------------------|--------------------|
| 1. Vorhalle.              | 9. Eingangshalle.                     | 18, 19, 32-34. Eilgut. | 25. Gepäckausgabe. |
| 2, 3. Wirtschaft.         | 10, 11, 12. Gepäckannahme.            | 20. Königszimmer.      | 26. Warteraum.     |
| 4. Telegraph.             | 13, 14. Räume für den Stationsdienst. | 21. Polizei.           | 27. Ausgang.       |
| 5. Aborte.                | 15. Wartegang.                        | 22. Lampen.            | 28. Vorfahrt.      |
| 6. Wache.                 | 16. Wartesaal I. Klasse.              | 23, 30. Schaffner.     | 29. Zollbeamte.    |
| 7. Wagenchieber.          | 17. „ II. „                           | 24. Ankunftsräume.     | 31. Affilient.     |
| 8. Wartesaal III. Klasse. |                                       |                        |                    |

Der Kopfbahnsteig ist 15,00 m breit; von ihm gehen 7 Zungensteige mit 12 Hauptgleisen aus; die Seitenbahnsteige haben 6,56 m, der mittlere Zungenbahnsteig 6,43 m Breite. Auf 200 m Länge ist eine Bahnsteighalle vorhanden; auf weitere 50 m Länge sind nur die Bahnsteige überdacht, nicht aber die Gleise. Wie der Plan zeigt, ist der (im Grundriß) linksseitige Flügelbau für die abfahrenden, der andere für die ankommenden Züge bestimmt; im Kopfbau sind ein Teil der Gepäckabfertigung, ein Café und ein Ausgang bemerkenswert. Wagen können an allen drei Fronten vorfahren; der Vorplatz an der Ankunftsseite ist überdacht<sup>145)</sup>.

Als letztes Beispiel diene das Empfangsgebäude auf dem Bahnhof zu Neapel (Fig. 173<sup>146)</sup>, das eine besonders scharfe Scheidung von Abfahrt und Ankunft aufweist; im Kopfbau sind nur die Vorhallen, ein Teil der Bahnhofswirtschaft, die Königszimmer und die Polizeiräume gelegen. Die Verteilung der übrigen Räume ist aus dem Plane und der beigegeführten Legende zu entnehmen; die überaus geringe Zahl von Aborten ist ziemlich augenfällig.

221.  
Beispiel  
XVI.

<sup>145)</sup> Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1890, S. 208, 220.

<sup>146)</sup> Fakf.-Repr. nach: Organ f. d. Fortchr. d. Eisenbahnw. 1876, Taf. XI.