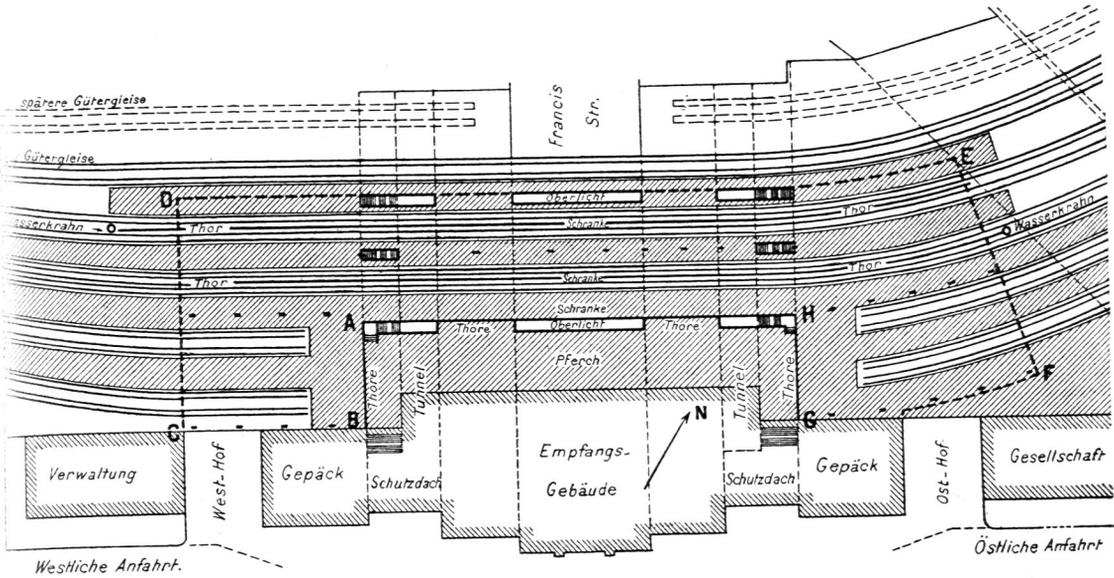


Fig. 178.



Bahnhof zu Providence 1852).

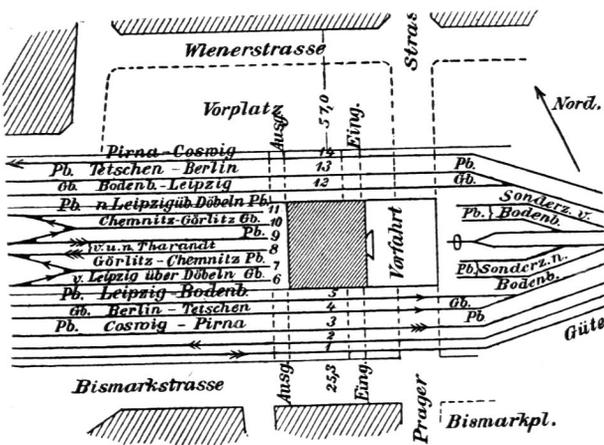
$\frac{1}{1750}$  W. Gr.

gebäudes ausgeübt wird; folches kann nur an den vorzuführenen Beispielen erläutert und an dieser Stelle bloß bemerkt werden, daß die betreffenden Gebäude im Grundriß bald L-, bald U-förmig, in seltenen Fällen auch I-förmig gestaltet sind.

Das erste Beispiel, das der in zweiter Reihe gedachten Anordnung entspricht, sei der neue Hauptbahnhof zu Dresden-Alttadt (Fig. 179 bis 181 183).

Diese sehr eigenartige Anlage ist Durchgangsbahnhof für die Züge Leipzig-Bodenbach und die Vorortsverkehrszüge; er ist Kopfstation von Westen für die Züge von Görlitz, von München und die Ortsverkehrszüge von Leipzig über Döbeln; von Osten für die Ortsverkehrszüge von Bodenbach. Das Empfangsgebäude steht mit der Hauptfront, ähnlich wie bei einem Kopfbahnhof,

Fig. 179.



Vom Hauptbahnhof zu Dresden-Alttadt 1853).

Längen  $\frac{1}{7500}$ , Breiten  $\frac{1}{4000}$  W. Gr.

230-  
Beispiel  
I.

rechtwinkelig zu den Bahnlinien an der Unterführung der Prager Straße. Gegen die Rückfront stoßen die Köpfe von drei Gleispaaren für die erwähnten Ortsverkehrszüge, die ebenso wie die Haupträumlichkeiten des Empfangsgebäudes, zu ebener Erde gelegen sind; sie befinden sich, den örtlichen Verhältnissen entsprechend, 4,50 m unter den durchgehenden Gleisen. An den beiden Seitenfronten schließen sich alsdann drei Gleise mit je einem Seiten- und einem Infelbahnsteig für die durchgehenden Züge in hoher Lage an, die durch Treppen zugänglich sind. Die niedriggelegenen Gleise sind durch eine 59,00 m weite, die seitlichen hochliegenden durch zwei 31,00, bezw. 32,00 m weite Bahnsteighallen überdeckt. Die Raumanord-