

nung im Empfangsgebäude, das naturgemäß eine zweigefchoffige Anlage bildet, geht aus Fig. 180 u. 181 und der beigefügten Legende hervor.

Die wichtigste Verkehrsader ist das große Flurkreuz *A*, das Eingänge von der Kopffront und von den beiden Langseiten besitzt und von dem aus im Untergechoß die in Fig. 180 erleichtlichen Räume erreicht werden können; die Wartefläche sind in zwei symmetrische Gruppen für beide Hauptrichtungen nach Westen und Osten zerlegt. Der Mittelarm des Kreuzes führt auf den Kopf-

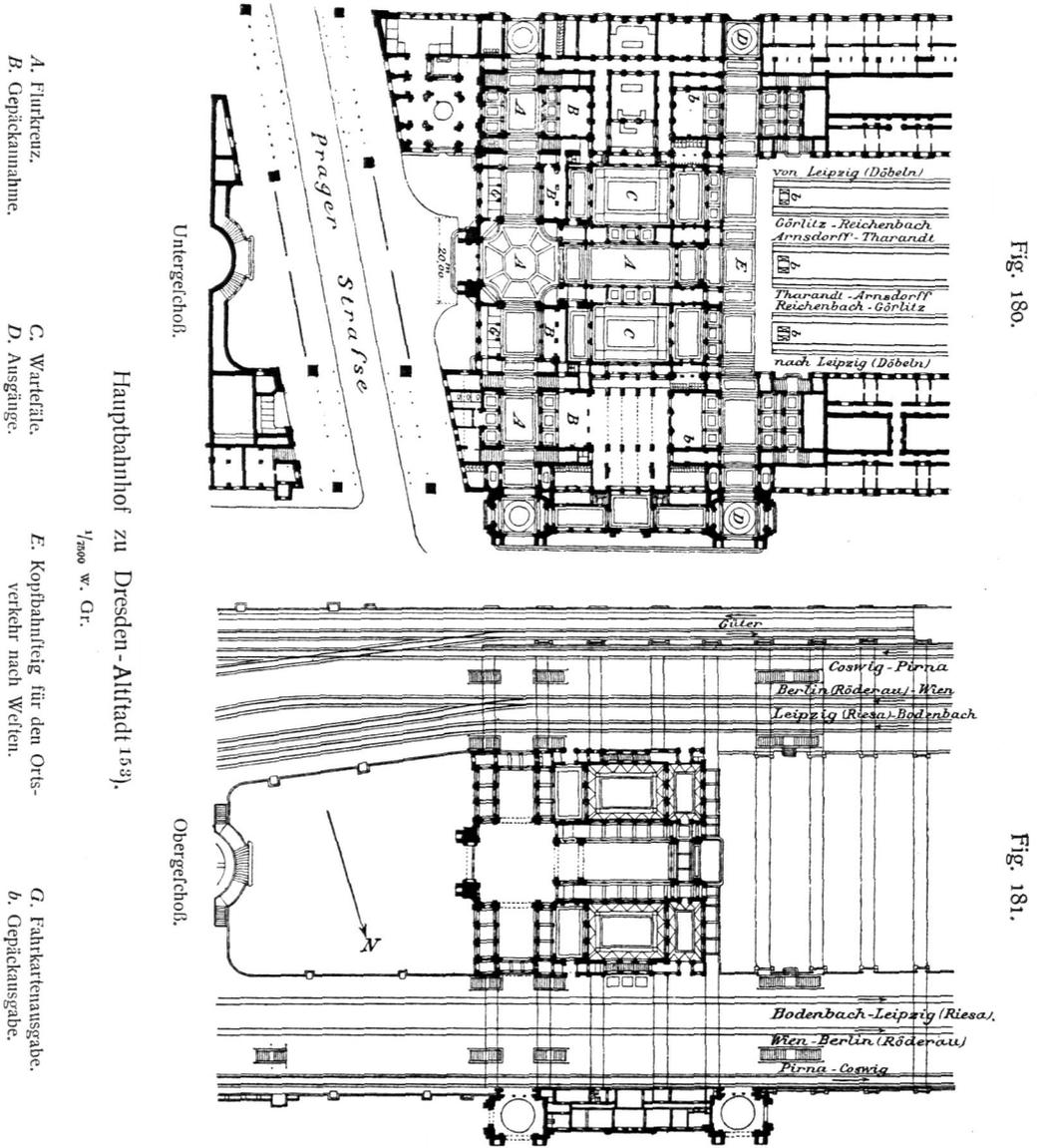


Fig. 180.

Fig. 181.

A. Flurkreuz.  
B. Gepäckannahme.

C. Wartefläche.  
D. Ausgänge.

E. Kopfbahnsteig für den Ortsverkehr nach Westen.

G. Fahrkartenausgabe.  
b. Gepäckannahme.

1/1000 w. Gr.

Hauptbahnhof zu Dresden-Altstadt 1859,

bahnsteig des Ortsverkehrs nach Westen. Die Treppen befinden sich am vorderen Querarm des Kreuzes *AA* und fondern die Gepäckannahmen für die verschiedenen Richtungen ab<sup>154)</sup>.

Eine gleichfalls sehr eigenartige Anordnung des Empfangsgebäudes für eine Durchgangsstation, die zugleich Kopfstation ist, zeigt der neue Bahnhof zu Lübeck (siehe Fig. 26, S. 41<sup>155)</sup>).

<sup>154)</sup> Nach: Organ f. d. Fortchr. d. Eisenbahnw. 1895, S. 5.

<sup>155)</sup> Siehe auch: Zeitchr. f. Bauw. 1908, Bl. 66.