

Bruttocinnahmen oder 26203,61 Mk. pro Kilom. Bahnlänge. Von dem Reinertrage von 15.503263,5 Mk. wurden 2.639200,5 Mk. zur Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals verwendet und der Rest mit 12.686940 Mk. an die Generalstaatskasse abgeführt.

Mit Ausnahme von 5552<sup>m</sup> Schuppen- und Neben-Gleisen, die grösstentheils aus Brückschienen bestehen, sind breitbasige Schienen in 5 verschiedenen Profilen auf Querschwellen, theils mit schwebendem, theils mit unterstütztem Stoss und Laschenverbindung zur Anwendung gekommen; ausserdem noch 262<sup>m</sup> Gleise mit eisernem Oberbau nach Hilf'schem System eingelegt. — Die seit 1867 in Benutzung genommenen Schienen sind 131<sup>mm</sup> hoch und wiegen pro lfd. m. die Eisenschienen 36,96<sup>k</sup>, die Gussstahlsehienen 37,68<sup>k</sup>. Die Schwellen sind theils nicht imprägnirte von Eichen- oder (fast zur Hälfte) imprägnirte von Kiefernholz — Das Signalwesen besteht aus elektromagnetischen und optischen Telegraphen.

Der Bahnhof Berlin ist im Zusammenhange mit dem der Ostbahn weiter unten Seite 81 u. f. besprochen.

#### VI. Die Königliche Ostbahn.

Diese Bahn ist als erste reine Staatsbahn Preussens ganz aus Staatmitteln erbaut. Nachdem der Bau bereits im Jahre 1846 begonnen war, wurde er jedoch erst 1848 energisch aufgenommen und von diesem Zeitpunkte ab ununterbrochen fortgeführt, und zwar laut Gesetz vom 7. Dezbr. 1849 zunächst für die Strecken Kreuz-Bromberg-Dirschau-Königsberg und Dirschau-Danzig. — In Betrieb genommen wurden die Strecken: Kreuz-Bromberg mit 145,15<sup>Km</sup> am 27. Juli 1851; Bromberg-Dirschau-Danzig mit 158,56<sup>Km</sup> am 6. Aug. 1852; Marienburg-Braunsberg mit 83,76<sup>Km</sup> am 19. Oktbr. 1852 und Braunsberg-Königsberg mit 61,91<sup>Km</sup> am 2. Aug. 1853. Die Strecke Dirschau-Marienburg mit 17,47<sup>Km</sup>, — einschliesslich der unter Leitung einer besonderen „Königlichen Kommission“ erbauten Weichsel- und Nogat-Brücken, deren Bau bereits 1845 begonnen und, nach einer Sistirung im Jahre 1847, seit 1850 wieder aufgenommen und bis zum Jahre 1857 vollendet war, — wurde gleichzeitig mit der inzwischen durch Gesetz vom 7. Mai 1856 genehmigten und von einer besonderen „Königlichen Kommission“ in den Jahren 1856 — 1857 erbauten Bahnstrecke von Frankfurt a/O. über Küstrin-Landsberg bis Kreuz mit 134,98<sup>Km</sup> am 12. Oktbr. 1857 dem Betriebe übergeben.

Das verwendete Anlagekapital für die ganze Strecke von Frankfurt bis Königsberg mit zusammen 601,83<sup>Km</sup>, jedoch ausschliesslich der Weichsel- und Nogat-Brücken, betrug am Ende des Jahres 1858 pro Kilom. Bahnlänge 141562,9 Mk. Die Kosten der beiden Brücken bei Dirschau und Marienburg betragen 15.242844 Mk., denen noch 11.760198 Mk. für die zur Sicherung der Brücken vorgenommenen Strom- und Deichregulirungen hinzutreten, so dass das Gesamt-Anlagekapital für die ganze Bahnstrecke 106.181577 Mk. oder pro Kilom. Bahn 176431,2 Mk. beträgt.

Im Frühjahr 1858 wurde der Bau der Strecke Königsberg-Eydtkuhnen begonnen und bis zur russischen Grenze mit 153,14<sup>Km</sup> am 15. Aug. 1860 und die 1859 begonnene Zweigbahn von Bromberg über Thorn bis Otluczyn mit 62,9<sup>Km</sup> am 4. Dezbr. 1862 dem Betriebe übergeben. Nachdem dann 1865 der Bau der 82,4<sup>Km</sup> l. Strecke Berlin-Küstrin, sogleich in 2gleisiger Anlage, und die 10,22<sup>Km</sup> l. Zweigbahn Danzig-Neufahrwasser in Angriff genommen war, wurde mit der Eröffnung

dieser Strecken am 1. Oktbr. 1867 die direkte Bahnverbindung von Petersburg über Königsberg mit Berlin vollständig hergestellt und das ursprüngliche Projekt der Ostbahn vollendet. — Gleichzeitig wurde der Ausbau des zweiten Gleises seit 1864 streckenweise vorgenommen und bis Ende 1872 die Ostbahn von Berlin bis Schneidemühl und von Marienburg bis Eydtkuhnen auf eine Gesamtlänge von 545,19<sup>Km</sup> mit durchgehendem Doppelgleise versehen.

Die Gesamtlänge der Königlichen Ostbahn setzt sich daher zusammen:

1. Hauptbahn: a. Berlin-Bromberg-Eydtkuhnen 775,52<sup>Km</sup> — 2. Zweigbahnen: b. Petershagen-Rüdersdorf 5,44<sup>Km</sup> — c. Küstrin-Frankfurt a/O. 28,91<sup>Km</sup> — d. Bromberg-Otloczyn 64,56<sup>Km</sup> — e. Dirschau-Danzig 31,72<sup>Km</sup> — f. Danzig-Neufahrwasser 10,22<sup>Km</sup> — überhaupt zu: 916,37<sup>Km</sup>.

Dabei betrug das Gesamtanlagekapital bis Ende des Jahres 1872 203136,9 Mk. pro Kilom. Bahnlänge.

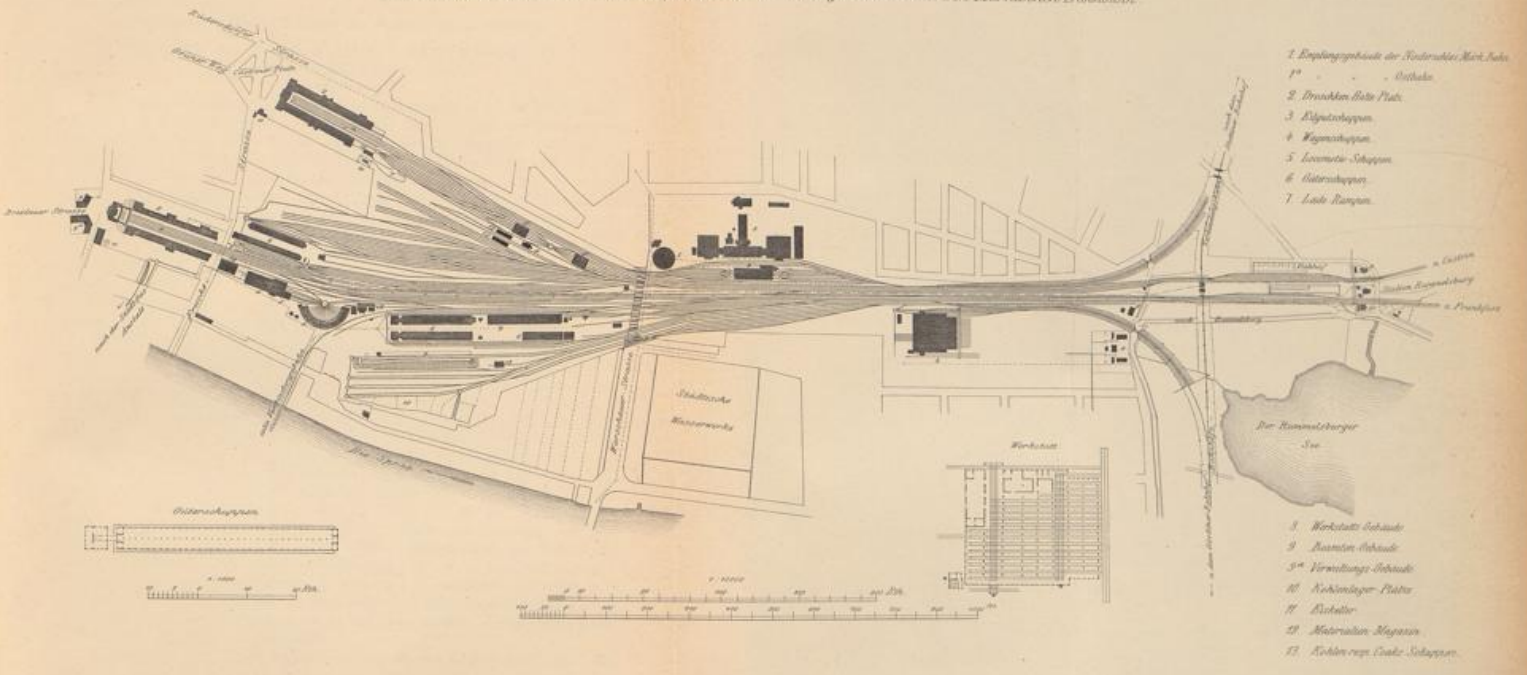
Die Abkürzungstrecke Schneidemühl-Konitz-Dirschau mit 181,1<sup>Km</sup> und die Bahn Thorn-Insterburg mit 301,0<sup>Km</sup> wurden 1870, und beide Bahnen in ganzer Ausdehnung 1873 für den Betrieb eröffnet. Da Theilstrecken dieser letzten Bahnen seit dem 16. Mai 1871 in Betrieb waren, so betrug die Gesamtlänge der bis Ende 1872 betriebenen Bahnstrecken 1289,1<sup>Km</sup> und es waren an Betriebsmitteln pro Kilom. Bahnlänge vorhanden: 0,208 Lokomotiven, 0,341 Personen- und 4,112 Güterwagen; die Gesamtkosten für Betriebsmittel betragen pro Kilom. 27827,52 Mk. Dieser knapp bemessene Lokomotiv- und Wagenpark wurde in dem Jahre 1873 bedeutend vermehrt und auf 0,235 Lokomotiven, 0,438 Personen- und 4,39 Güterwagen pro Kilom. gebracht. — Für 1872 waren die Betriebleistungen:

pro 1872	Beförderte Personen- zahl.	Personen- kilometer.	Beförderte Zentnerzahl.	Zentner- kilometer.	Bemerkungen.
Im Ganzen. . . .	3.689894	288.765356 <sup>1)</sup>	71.561306	5215.700462 <sup>2)</sup>	1) Spezifische Personen- frequenz: 242352.
Davon in Berlin: abgegangen. . .	310702	—	1.707280	—	2) Spezifische Güter- frequenz: 4.377387.
angekommen. . .	355276	—	7.273607	—	
	665978 oder 18,04% des Gesamt- verkehrs.		8.980887 oder 12,55% des Gesamt- verkehrs.		

Die Betriebsergebnisse pro 1873 ergaben bei einer Gesamtbeförderung von 4.274172 Personen und 79.734341 Ztr. Güter auf der ganzen Ostbahn für die Station Berlin:

Abgegangen } Angekommen }	402627 Personen.	1.765505 } Ztr. Güter. 10.154779 }
	402627 oder 9,42% des Gesamtverkehrs.	11.920284 oder 14,95% des Gesamtverkehrs.

Stationsplan der Bahnhöfe der Königl. Ostbahn u. der Königl. Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.



- 1. Empfangsgebäude der Niederschlesisch-Märk. Bahn
- 2. Drucken Platz
- 3. Eisenbahn
- 4. Eisenbahn
- 5. Eisenbahn
- 6. Eisenbahn
- 7. Eisenbahn

- 8. Kochhaus
- 9. Eisenbahn
- 10. Eisenbahn
- 11. Eisenbahn
- 12. Eisenbahn
- 13. Eisenbahn
- 14. Eisenbahn

Die Einnahmen pro 1872 betragen 24453 Mk., die Ausgaben 14388 Mk. oder 58,8% der Brutto-Einnahmen, pro Kilom. Bahnlänge. Der Reinertrag von 14.641.965 Mk. wurde an die Generalstaatskasse abgeführt.

Das Oberbausystem der Ostbahn besteht aus breitbasigen Vignol-Schienen, theils 118<sup>mm</sup>, theils 131<sup>mm</sup> hoch, auf Querschwellen mit unterstützter oder mit schwebender Stossverbindung. Das Signalwesen besteht aus elektromagnetischen und optischen Telegraphen. —

Der Sitz der Königlichen Direktion der Ostbahn ist zu Bromberg.

#### Die Bahnhöfe der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn und der Ostbahn zu Berlin\*)

(Situation auf Beilage 6.)

Die beiden Staatbahnlinien haben ihre Endbahnhöfe zu Berlin im Osten der Stadt zwischen der Koppen- und Fruchtstrasse einerseits und der Berliner Verbindungsbahn andererseits. Ihre Hauptgleise nähern sich einander schon bei der Haltestelle Rummelsburg, ausserhalb der Ringbahn, und laufen bis zur Ueberführung der Warschauer Strasse — (der Strasse 11 des Bebauungsplanes, [s. Kap. h) pag. 53 Fig. 25—29]) — parallel neben einander; von hier ab nehmen die Hauptgleise der Ostbahn eine nördlichere Richtung an, zur Empfangshalle zwischen dem Küstriner Platz und der Fruchtstrasse, während diejenigen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in wenig geänderter Richtung diese Strasse im Niveau überschreiten und in die, zwischen der Frucht- und Koppenstrasse belegene Halle einlaufen.

Die letztgenannte, über eine Länge von 2,5 bis 3,0<sup>Km</sup> ausgedehnte Bahnhofsanlage ist hauptsächlich in den Jahren 1864—1870 entstanden.

Bis zur Eröffnung der Strecke Berlin-Küstrin im Jahre 1867 hatte die Ostbahn keinen eigenen Bahnhof in Berlin; es nahmen bis dahin die für Berlin abgefertigten Züge über die jetzt nur noch als Zweigbahn bestehende Linie Küstrin-Frankfurt a/O ihren Kurs und liefen auf den Gleisen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin ein. — Die Trennung in 2 gesonderte Bahnhöfe vollzog sich in der Weise, dass der grösste Theil des bisherigen Güterbahnhofes der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn an die Ostbahn abgetreten und für die erste ein neuer ausgedehnter Güterbahnhof südlich von den Hauptgleisen, verbunden mit Ausladeplätzen für Kohlen und Rohmaterialien erbaut wurde. — Lange Verhandlungen über die Frage, ob für die Aufnahme der Personenzüge beider Bahnen eine oder zwei Hallen mit Empfangs- und Abfertigungsräumen erbaut werden sollten, führten, geleitet durch das Streben der beiden Verwaltungen nach möglicher Unabhängigkeit, zu der Annahme je einer Personenhalle mit allem Zubehör an Vor- und Nebenräumen, ca. 600<sup>m</sup> von einander entfernt, und zwar bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn unter Beibehaltung des Niveau-Ueberganges in der Fruchtstrasse, dessen Misslichkeit jetzt allseitig zugegeben werden muss!

Nachdem im Jahre 1867 zugleich mit der Strecke Küstrin-Berlin das, mit einer in Berlin bis dahin an solchen Bauwerken noch ungekannten Eleganz ausgestattete Empfangsgebäude der Ostbahn fertiggestellt war, hörte die

\*) Die Neubauten des Ostbahnhofes und des Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofes sind im Jhrg. 1870 der Zeitschrift für Bauwesen publizirt.

Mitbenutzung des Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofes und der Strecke Berlin-Frankfurt auf; ein Jahr später wurde auf die Dauer von etwa  $1\frac{1}{4}$  Jahren die Abfertigung der Niederschlesisch-Märkischen Personenzüge nach dieser neuen Ostbahn-Halle verlegt und zu diesem Zwecke eine Verbindung der Hauptgleise beider Bahnen eingerichtet. Die Empfangshalle der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn wurde im August 1869 fertiggestellt; mit Beginn des Jahres 1870 war der Umbau dieses Bahnhofes beendet und der Betrieb dorthin zurückverlegt. —

Die Disposition des Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofes ist eine für den Betrieb günstigere, als die des Ostbahnhofes. Auf erstem liegen die Hauptgleise durchweg an der nördlichen Grenze; die Anlagen für den Betrieb, die Lokomotivschuppen, Depots etc., der Güterbahnhof mit seinen Nebengleisen und mit den, durch eine breite Fahrstrasse getrennten Güterschuppen für abgehende und ankommende Güter, sowie die Plätze für freie Entladung, besonders für Kohlen, schliessen sich südlich an. — Mehr nach Osten liegen die Rangirgruppen und endlich die Reparaturwerkstätte nebst einer Wohnhaus-Kolonie an der Weichbildgrenze der Stadt. — Durch eine ansteigende Kurve ist der Anschluss an die Ringbahn für Personen- und Güterzüge vermittelt und diese Abzweigung durch Weichen mit jedem Theile der Bahnhofanlage in Verbindung gesetzt; für die Sicherung des Betriebes bei der Durchkreuzung der Gleise ist an dieser Stelle auf einem thurmartigen Bau über den Gleisen eine Zentral-Signal-Station, verbunden mit einer Verriegelung der Weichen nach Siemens-Halske'schem System eingerichtet. Die Ueberführung der Güterzüge von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn auf die unter derselben Verwaltung stehende Berliner Verbindungsbahn erfordert zur Zeit noch einen todten Transport in den Bahnhof Berlin und wieder hinaus, und belastet, zumal bei dem stetig wachsenden Umfange dieser Sendungen, in ganz erheblichem Maasse den Bahnhofbetrieb, so dass auch hier, wie bei allen in Berlin einmündenden, grossen Bahnen, die Anlage eines ausserhalb des Ringes gelegenen Trennungs- und Rangirbahnhofes in bestimmte nahe Aussicht genommen ist.

Im Bahnhofe der Ostbahn liegen die ausgedehnten Reparatur-Werkstätten und Lokomotivschuppen auf dem nördlichen Terrain, an dessen östlichem Ende ebenfalls eine Anschlusskurve zur Verbindungsbahn abzweigt. — Die für den Betrieb und den lokalen Güterverkehr bestimmten Anlagen befinden sich südlich von den Hauptgleisen. Der Güterbahnhof liegt an der Fruchtstrasse und besteht noch aus einigen Theilen des älteren Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofes; die Plätze zur freien Entladung und die Rangirgruppen schliessen sich daran an. — Auch die Ostbahn beabsichtigt die Anlage eines Trennungs- und Rangirbahnhofes ausserhalb des Ringes der Verbindungsbahn. —

Die Bahnhofanlagen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn bedecken bei einer Länge von 2250<sup>m</sup> eine Fläche von 37,66<sup>HA</sup> und enthalten 29151,6<sup>m</sup> Gleise, ferner 4 Güterschuppen von 12600 □<sup>m</sup>, 2 Lokomotivschuppen mit 35 Ständen und 4662 □<sup>m</sup> und 1 Wagenschuppen mit 1560 □<sup>m</sup> bebauter Grundfläche. Ausserdem befindet sich auf demselben eine Petroleum-Gasanstalt zur Bereitung des für die Erleuchtung der Personenzüge erforderlichen Gases. — Die Wasserversorgung erfolgt durch die städtische Wasserleitung.

Die Bahnhofanlagen der Ostbahn bedecken eine Fläche von 37,69<sup>HA</sup> bei einer Länge von 2247<sup>m</sup> und enthalten 12033<sup>m</sup> Gleise für den Personen- und

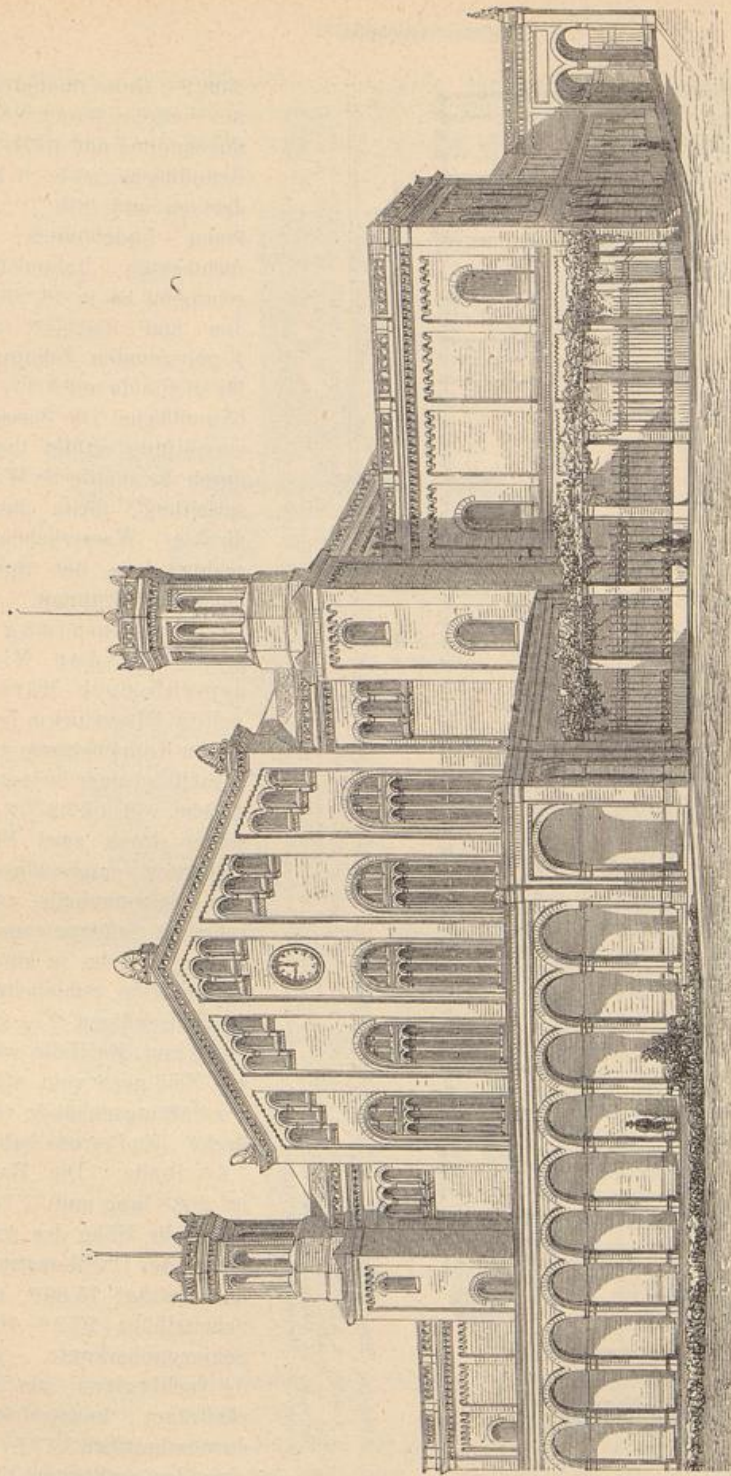


Fig. 56. Perspektivische Ansicht der Vorderfront und Südfacade des Empfangsgebäudes der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Berlin.  
 Bemerkung. Der vor der Front angenommene Hallenbau ist noch nicht hergestellt, und soll erst nach Beendigung des Filtrier-, den neuen Hallenbau des Empfangsgebäudes verbleckenden Verwaltungsgebäudes zur Ausfüllung kommen.

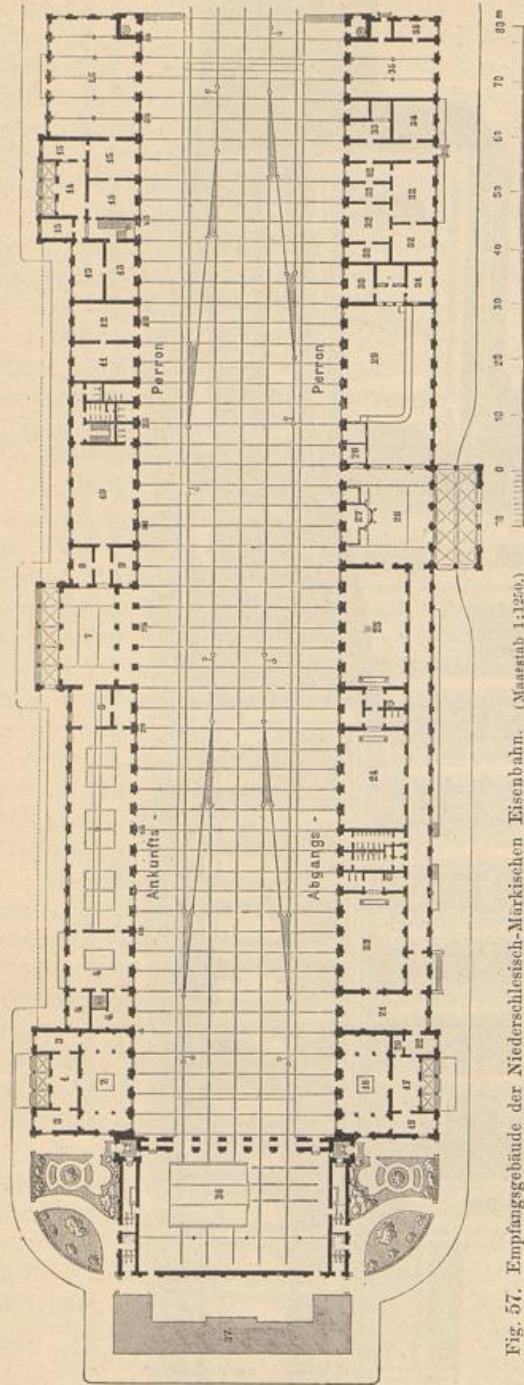


Fig. 57. Empfangsgebäude der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. (Maßstab 1:1250.)

1. Vestibül, 2. Königszimmer, 3. Kabinen, 4. Expedition für ankommendes Elbgut, 5. Gepäckausgabe, 6. Steuerbefreiung, 7. Ausgangsvestibül, 8. Polizeid., 9. Fortier, 10. Wartesaal I. Kl., 11. Seilzimmer, 12. Zugführerzimmer, 13. Wechzimmer, 14. Postexpedition, 15. Postzimmer, 16. Postpäckzimmer, 17. Postpäckzimmer, 18. Königszimmer, 19. Kabinen, 20. Toilette, 21. Wartesaal I. Kl., 22. Dinerzimmer, 23. Wartesaal I. Kl., 24. Wartesaal II. Kl., 25. Wartesaal IV. Kl., 26. Vestibül, 27. Billensaal, 28. Fortier, 29. Gepäckkammer, 30. Gepäckträger, 31. Bureau für Gepäckexpedition, 32. Stationsbureau und Telegraphie, 33. Seilzimmer, 34. Zugführer, 35. Expedition für abgehendes Elbgut, 36. Bedeckter Schiebebühnenhof, 37. Altes Verwaltungsgebäude.

24921<sup>m</sup> Gleise für den Güter-Verkehr; ferner 2 Güterschuppen mit 4558<sup>m</sup> Grundfläche, 874<sup>m</sup> bedeckten und 204<sup>m</sup> offenen Ladebühnen, 2 rechteckige Lokomotivschuppen zu je 16 Ständen und 1542<sup>m</sup> und 1 polygonalen Schuppen für 16 Stände mit 2093<sup>m</sup> Grundfläche. Die Wasserversorgung erfolgt theils durch die städtische Wasserleitung, theils durch direkte Wasserhebmaschinen aus der Spree bzw. aus Brunnen.

Das Empfangsgebäude der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn liegt an der Koppenstrasse und enthält bei einer bebauten Fläche von 14832<sup>m</sup> in seiner durch zwei Flügelbauten eingeschlossenen Personenhalle zwischen 2 Seitenperrons 5 Gleise, welche in einem überdeckten Schiebebühnenhofe endigen (Fig. 57). Die Front der Halle wird zur Zeit noch vom alten Verwaltungsgebäude verdeckt. Die Perrons haben 7,5<sup>m</sup> Breite. Die Halle ist 208<sup>m</sup> lang und 37,76<sup>m</sup> breit; die Höhe des Auflegers der Dachkonstruktion beträgt 15,86<sup>m</sup>, die Scheitelhöhe 23,9<sup>m</sup> über Schienenoberkante. Auf 54 flachbogigen, als Sichelträger konstruirten, durchschnittlich 3,77<sup>m</sup> von einander entfernten Bin-

dem (Fig. 58) ist die Eindeckung der Halle über den Perrons mit Rohglastafeln in Form von kleinen Pultdächern erfolgt. Die Erleuchtung der Halle geschieht von beiden Seiten durch hohes Seitenlicht, in Folge dessen das Empfangsgebäude basilikenartig sich aufbaut.

Das Gewicht der Eisenkonstruktion der Ueberdeckung beträgt rot. 1,2 Ztr. pro  $\square^m$  Grundfläche der Halle und es belaufen sich die Kosten der ganzen Dachkonstruktion einschliesslich Eindeckung, Verglasung, Anstrich und Aufstellung auf 37,5 Mk. pro  $\square^m$ .

Das Gebäude (Fig. 56) ist in einfachem Rohbau aus gelbrothen, dunkleren Ziegelsteinen ausgeführt und zeigt dem romanischen Styl verwandte moderne Architekturformen; nur der Haupteingang auf der Abfahrtseite hat eine reichere Ausstattung durch bildnerischen Schmuck erhalten. — Die inneren Hallenwände sind im Unterbau über einer 1,6<sup>m</sup> hohen Wandbekleidung von Granit bis zum Gurtgesims aus hartgebrannten Mauersteinen von gelblich warmem Ton aufgeführt, ebenso die vortretenden Architekturtheile des oberen Theils während die dazwischen gelegenen Wand-

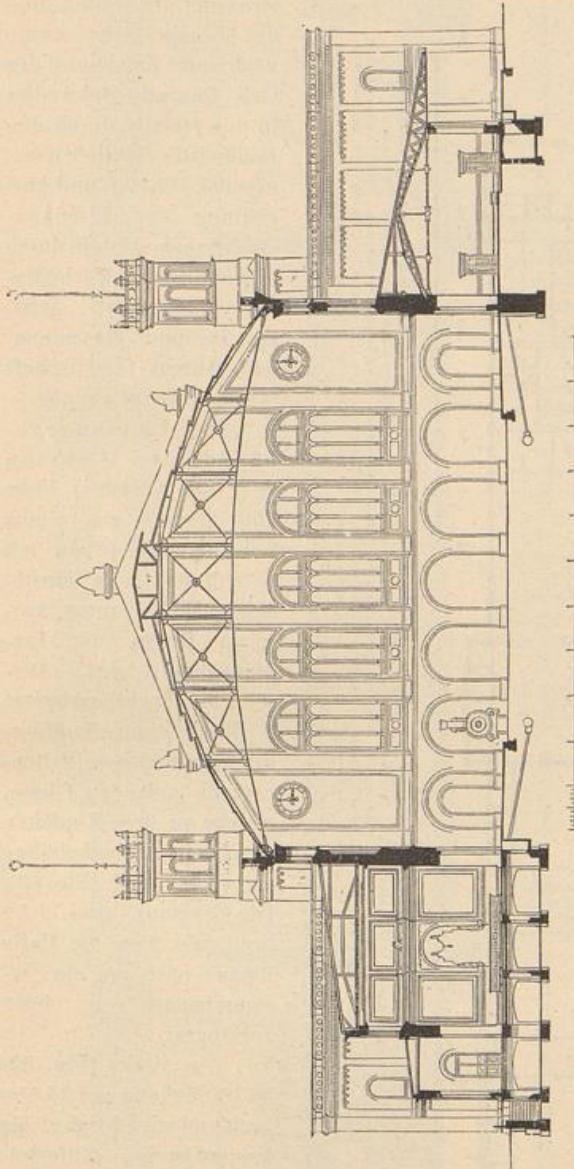


Fig. 58. Empfangsgebäude der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. Querschnitt durch den Wartesaal IV. Kl., die Empfangshalle und die Gepäckausgabe. (Maasstab 1:480.)

flächen geputzt und mit einem hell violetten Farben-Anstrich mit abgesetzten braunen Streifen versehen sind.

Der Neubau wurde im Mai 1867 mit der Abfahrtseite begonnen; die Eröffnung desselben fand am 16. August 1869 statt. Die Aufstellung der Entwürfe und die



Oberleitung des Um- bzw. Neubaus des Bahnhofes war dem Baurath E. Römer übertragen, welchem der Baumeister Sendler und die Bauführer Lucas und Pescheck für die spezielle Bauausführung zur Seite standen. — Die Eisenkonstruktion des Hallen- und der übrigen Dächer wurde nach einer Zeichnung des Geh. Bauraths Schwedler in den Details durch den Baumeister Grüttefen bearbeitet. Die Her- und Aufstellung der Eisenkonstruktionen erfolgte durch die Schwartzkopffsche Maschinenbauanstalt, jetzige Berliner-Maschinenbau-Aktien-Gesellschaft (vorm. Schwartzkopff).

Das Empfangsgebäude der Ostbahn liegt am Küstriner Platz und besteht aus einem 3stöckigen Kopfbau mit 2, grösstentheils einstöckigen Flügelbauten, zwischen denen die Empfangshalle liegt. Dieselbe überdeckt 5 zwischen 2, durch einen Kopfperron verbundenen Seitenperrons gelegene Gleise, welche an dem Kopfbau durch eine Schiebebühne verbunden sind (Fig. 59). Die Perrons sind 7,5 m breit und über die Halle hinaus noch um ein Gesamtmaass von 480 m verlängert.

Die Halle (Fig. 60) ist 188,3 m lang und 37,66 m breit und wird durch 25 als kastenförmige Gitterträger konstruirte, in durchschnittlicher Entfernung von 7,5 m von einander angeordnete Binderpaare überdeckt; diese ruhen

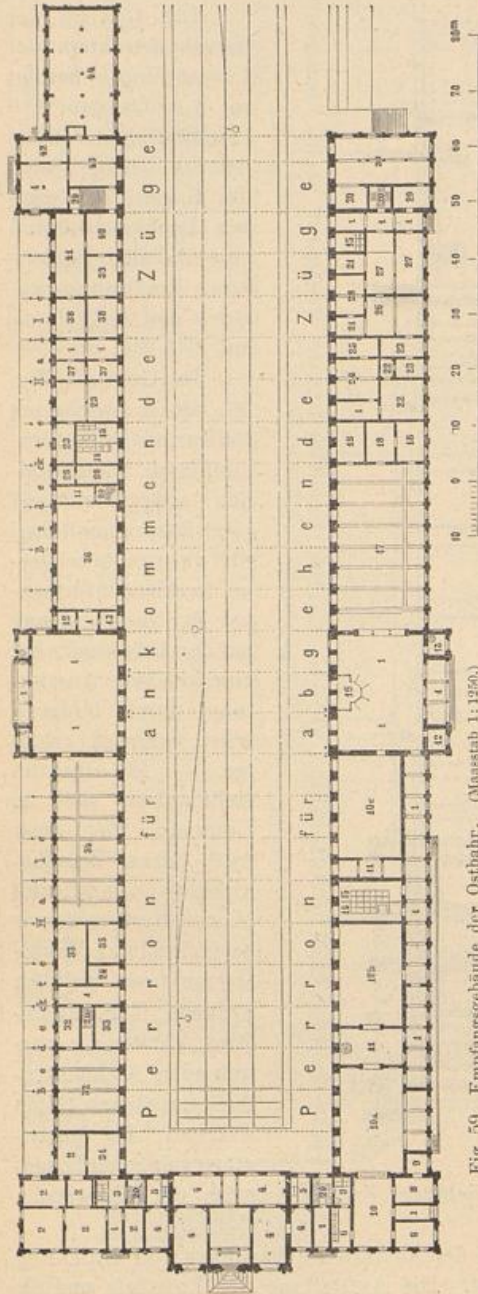


Fig. 59. Empfangsgebäude der Ostbahn. (Maassstab 1:1250.)

- 1. Vestibüle, Korridore, Flure. 9. Betriebssektion. 3. Lichtbüfe. 4. Kföszimmer. 5. Privets. 6. Herrn-Toilette. 7. Reservirtes Zimmer. 8. Damen-Zimmer.
- 9. Damen-Toilette. 10. Wartesaal I. Kl. 10<sup>b</sup>. Wartesaal II. Kl. 10<sup>a</sup>. Wartesaal III. Kl. 10<sup>c</sup>. Wartesaal IV. Kl. 11. Anrichte-Zimmer und Büffets. 12. Porlier. 13. Gepäckträger. 14. Fig. Damen. 15. Fig. Herren. 16. Billig-Anstabe. 17. Gepäck-Annahme. 18. Gepäck-Expediton. 19. Reservirtes Gepäck. 20. Treppen-Räume.
- 21. Passagen. 22. Kasse. 23. Zuse-Personal. 24. Bahnhof-Arbeiter. 25. Zug-Wärmeapparate. 26. Station-Bureau. 27. Bahn-Telegraph. 28. Station-Vorbehälter. 29. Elligen. 30. Für abgehendes Eilgut. 31. Wagens-Kontrolleur. 32. Für ankommendes Eilgut. 33. Steuer. 34. Gepäck-Ausgabe. 35. Zurückgebliebenes Gepäck. 36. Wartesaal für ankommende Züge. 37. Telegraphen-Aufscher und zur Einlösung der Beamteten. 38. Stadt-Telegraph. 39. Post-Wachzimmer. 40. Post-Vorsteher. 41. Post-Expediton. 42. Annahme für Briefe und Geld. 43. Annahme für Postgepäck. 44. Post-Packkammer.

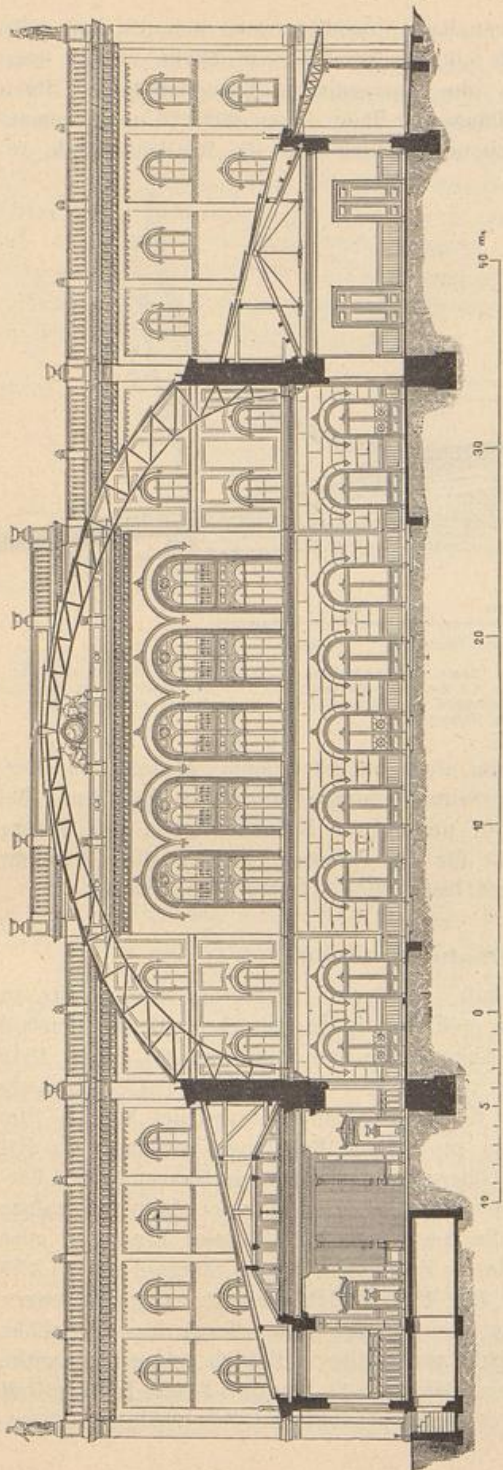


Fig. 60. Empfangsgebäude der Ostbahn. Querschnitt durch den Wartesaal II. Kl., die Halle und die Gepäck-Ausgabe. (Maassstab 1:300.)

in ihren Fusspunkten aufschmiedeeisernen Drehbolzen und gusseisernen Konsolen. Die Unterkante der Bogenträger setzt in einer Höhe von  $6,9^m$  über dem Perron an; der Scheitel liegt  $18,8^m$  über Schienenoberkante. Die Eindeckung des Hallendaches besteht in der Mitte auf etwa  $\frac{1}{3}$  der ganzen Dachbreite aus gewelltem Eisenblech auf armirten Holzpfetten, in den übrigen, den Umfassungsmauern zunächst liegenden Theilen aus Rohglas; Seitenlicht tritt nicht weiter hinzu. Das Gewicht der Eisenkonstruktion des Hallendaches einschliesslich der Eindeckung beträgt  $1,86$  Ztr. pro  $\square^m$  Grundfläche; die Kosten betragen  $51,6$  Mk. pro  $\square^m$ .

Das Empfangsgebäude ist in seiner äusseren Architektur nach den Entwürfen des Hofbauraths Lohse in Ziegelrohbau unter Anwendung von hellfarbigen Verblend- und Formsteinen ausgeführt. Der Kopfbau ist in seinem mittleren Theile erhöht; im Uebrigen die oberen Stockwerke derselben und die Seitenflügel einfach durch Lesinen getheilt, während das Erdgeschoss durch eine Arkadenstellung besonders ausgezeichnet ist. Die Bauausführung erfolgte in den Jahren 1866 und 1867 unter der speziellen Leitung der Baumeister Geiseler und Cuno. Die Kosten für das ganze Gebäude haben in runder Summe  $1.662.000$  Mk. betragen, also bei der bebauten Grundfläche von  $7543 \square^m$  rot.  $220,5$  Mk. pro  $\square^m$ .

#### VII. Die Berliner Nordbahn.

Diese Bahn soll eine direkte