

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

Verbindung Berlins mit Stralsund herstellen. Nachdem unter dem 18. Juni 1870 die Konzession an eine Gesellschaft mit der Direktion zu Berlin erteilt war, wurde der Bahnbau 1872 begonnen; das konzessionirte Anlagekapital der Bahn beträgt 37.500000 Mk.; die Gesamtlänge der Bahn ist zu 222,4^{Km} angenommen.

Der Bahnhof für Berlin, bis jetzt nur in einem von der Aufsichtsbehörde ge-

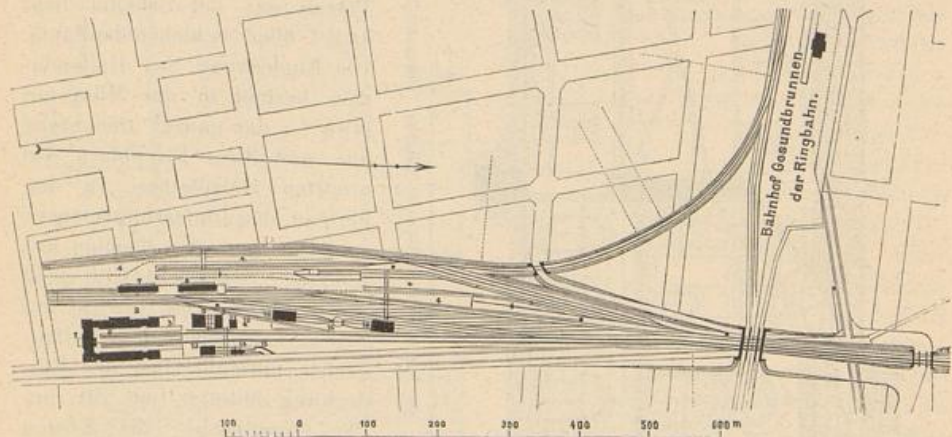


Fig 61. Nordbahn-Bahnhof (Situation) (Maasstab 1:10000.)

1. Vorplatz. 2. Droschkenhalteplatz. 3. Posthof. 4. Lager- und Ladeplätze. 5. Kohlenhof. 6. Empfangsgebäude. 7. Ankunft-Güterschuppen. 8. Abgang-Güterschuppen. 9. Reparatur-Werkstatt. 10. Lokomotivschuppen. 11. Wagen-Reparatur-Werkstatt. 12. Wasser-Station. 13. Wagenschuppen. 14. Eilgutschuppen. 15. Equipagen- und Eilgut-Rampe. 16. Drehscheibe.

nehmigten Projekte vorhanden, soll im nördlichen Stadttheile, oberhalb der Bernauer- und neben der verlängerten Schwedterstrasse zu liegen kommen. Bei einer Länge von c. 1000^m bedecken die projektirten Bahnhofanlagen eine Fläche von 10,63^{HA} und sollen 3910^m Gleise für den Personen- und 13840^m Gleise für den, vollständig vom Personenbahnhofs getrennten Güterverkehr erhalten.

VIII. Die Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Diese von einer Aktiengesellschaft, — deren Direktorium seinen Sitz zu Stettin hat, — gegründete Eisenbahn eröffnete die Theilstrecken: Berlin-Neustadt mit 45^{Km} am 30. Juli und Neustadt-Angermünde mit 25,5^{Km} am 25. Novbr. 1842 und die ganze Bahn in einer Länge von 133,89^{Km} am 16. Sept. 1843, wobei ein Anlagekapital von 85452 Mk. pro Kilom. Bahnlänge verwendet war. — Im Jahre 1844 waren an Betriebsmitteln pro Kilom. Bahnlänge vorhanden: 0,104 Lokomotiven, 0,48 Personen- und 1,02 Güterwagen, mit denen im Ganzen 272584 Personen und 758808 Ztr. Güter transportirt wurden. Bei einer Jahres-Einnahme von 9267 Mk. pro Kilom. betragen die Ausgaben 46,7% dieser Einnahme oder 4328,1 Mk. — Am 1. Mai 1846 wurde die Zweigbahn Stettin-Stargard mit 34,3^{Km} eröffnet, welche vom Aug. 1852 bis 1. Jan. 1860 zugleich mit der Stargard-Posener Bahn durch die Königliche Direktion der Ostbahn bzw. durch die Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn pachtweise in Betrieb genommen wurde. — Die unter Staatgarantie erbauten Bahnen: 1) Stargard-Köslin-Kolberg mit 170,23^{Km} wurden am 1. Juni 1859; 2) die Vorpommerschen Zweigbahnen: Anger-