

Ein- bzw. Ausgang zu den Perrons und Expeditionsräumen erfolgt direkt von dem Vorplatz an der Invalidenstrasse. Wegen des sumpfigen Terrains und des moorigen Untergrundes wurde das Gebäude auf Schwellrost erbaut, welcher auf eine Sandbettung gelegt wurde; nur für einige Theile des Bauwerkes musste wegen zu starken Wasserandranges zu einer Fundirung auf Senkbrunnen bis in die gewachsenen unteren Schichten geschritten werden. — Die Bauausführung erfolgte nach den Entwürfen des Baudirektors Neuhaus und des Baumeisters Holz in den Jahren 1845—47 unter spezieller Leitung des Baumeisters Arnold.

Die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn hat ihren Wohnsitz zu Berlin, für die Strecke Hamburg-Bergedorf in Hamburg.

#### X. Die Berlin-Lehrter Eisenbahn.

(Situation auf Beilage 7.)

Von den im Betriebe befindlichen Eisenbahnen, welche in Berlin einmünden, ist die 239,3<sup>Km</sup> lange Berlin-Lehrter Bahn die jüngste; sie wurde von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft in den Jahren 1868—71 erbaut und am 1. November 1871 eröffnet. — Das Baukapital betrug am Ende des Jahres 1873 274092 Mk. pro Kilom. und es waren an Betriebsmitteln pro Kilom. Bahnlänge auf den gesammten, 873<sup>Km</sup> langen Bahnstrecken der Gesellschaft vorhanden: 0,24 Lokomotiven, 0,426 Personen- und 7,45 Güterwagen.

Auf den sämtlichen von dem Direktorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zu Magdeburg verwalteten Bahnen: Magdeburg-Thale, Köthen- bzw. Halle-Vienenburg nebst Zweigbahnen, Magdeburg-Wittenberge und Berlin-Lehrte ergaben sich am Ende des Jahres 1873 für die Gesamtlänge von 637<sup>Km</sup> folgende Betrieb-Resultate:

pro 1873	Beförderte Personen- zahl.	Personen- kilometer.	Beförderte Zentnerzahl.	Zentner- kilometer.	Bemerkungen.
Im Ganzen. . . . .	3.679281	155.411441 <sup>1)</sup>	58.605891	4176.322775 <sup>2)</sup>	<sup>1)</sup> Spezifische Personen- frequenz: 247470.
Davon in Berlin:					<sup>2)</sup> Spezifische Güter- frequenz: 6.556237
abgegangen. . .	341000	—	5.800582	—	
angekommen. . .	330197	—	4.014590	—	
	671197 oder 18,2% des Gesamt- verkehrs.		9.815172 oder 16,7% des Gesamt- verkehrs.		

Die Jahreseinnahmen betragen 30080,4 Mk. pro Kilom., dagegen die Ausgaben 71,9% der Brutto-Einnahme: 21361,2 Mk. Von dem Ueberschuss wurden 6% Dividende auf die Stammaktien vertheilt.

Das Oberbausystem der Bahn besteht aus breitbasigen Schienen auf hölzernen Querschwellen; das Signalwesen ist durch elektromagnetische und optische Telegraphen hergestellt.

Der Bahnhof Berlin, begonnen im Jahre 1869, befindet sich im Nordwesten der Stadt, in nächster Nähe des Berlin-Hamburger Bahnhofes und des Humboldt-Hafens; es sind für den Güterverkehr, für den Personenverkehr und für den Vieh-, Eilgut- und Betrieb-Verkehr drei vollständig von einander getrennte Anlagen hergestellt.

Der Güterbahnhof erstreckt sich neben der Spree und ist von der Birken-Allee aus besonders zugänglich; südlich von den Fahrgleisen liegen die Güterverlade-Gleise, nördlich die, in 2 grosse Gruppen getheil-

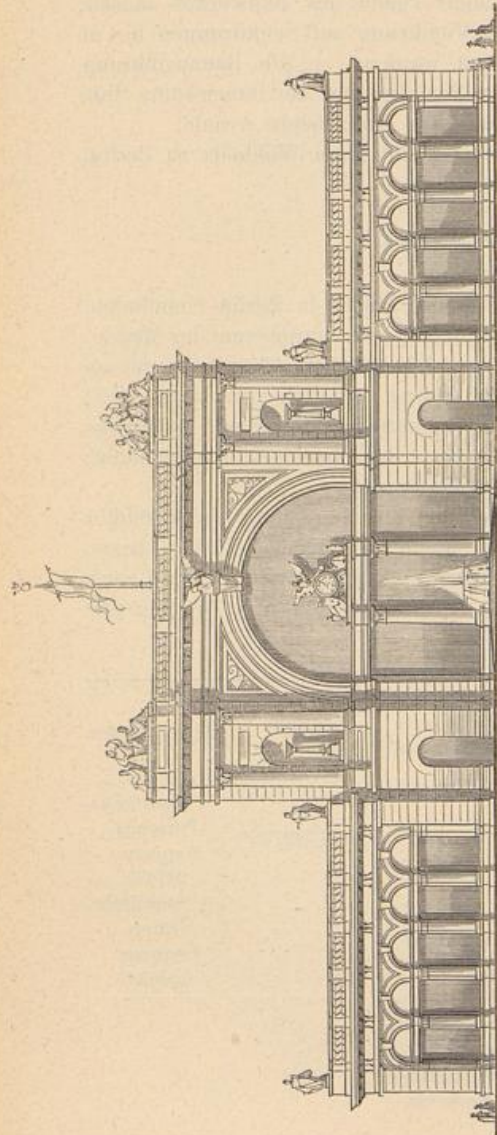
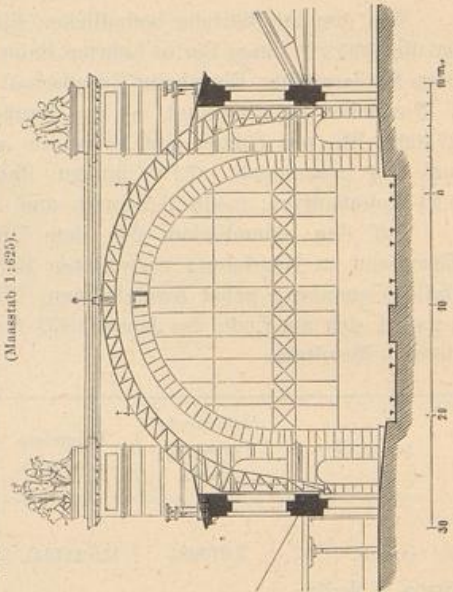


Fig. 65 und 66. Empfangsgebäude der Berlin-Lehrter-Eisenbahn. Hauptfacade und Querschnitt durch die Halle. (Maassstab 1:6250).



ten Rangir-Gleise. Von der östlichen Rangirgruppe zweigt dann noch eine Gleisgruppe, theils für den Rohproduktenverkehr, theils für den Anschluss der an der Spree belegenen Etablissements ab. 2 fernere Gleise hart an der Spree sind für direkte Schiffverladungen bestimmt.

Die Bahnhof-Anlagen bedecken bei einer Länge von 2412<sup>m</sup> eine Fläche von 47,57<sup>HA</sup> und enthalten 3619<sup>m</sup> Gleise für den Personenverkehr und 31060<sup>m</sup> Gleise für den Güter- und Betriebverkehr. Ausserdem sind vorhanden: 2 Güterschuppen und 4 Ladeperrons mit 27 Kränen bei einer bebauten Grundfläche von 8221<sup>□m</sup>, 1 Lokomotivschuppen für 20 Stände mit

2164 □<sup>m</sup>, 3 Wagenschuppen mit 41 Ständen und 3050 □<sup>m</sup> und 1 Werkstatt-Gebäude mit 5709 □<sup>m</sup> bebauter Grundfläche.

Hervorzuheben bleibt noch die Vereinigung der beiden Güterschuppen für

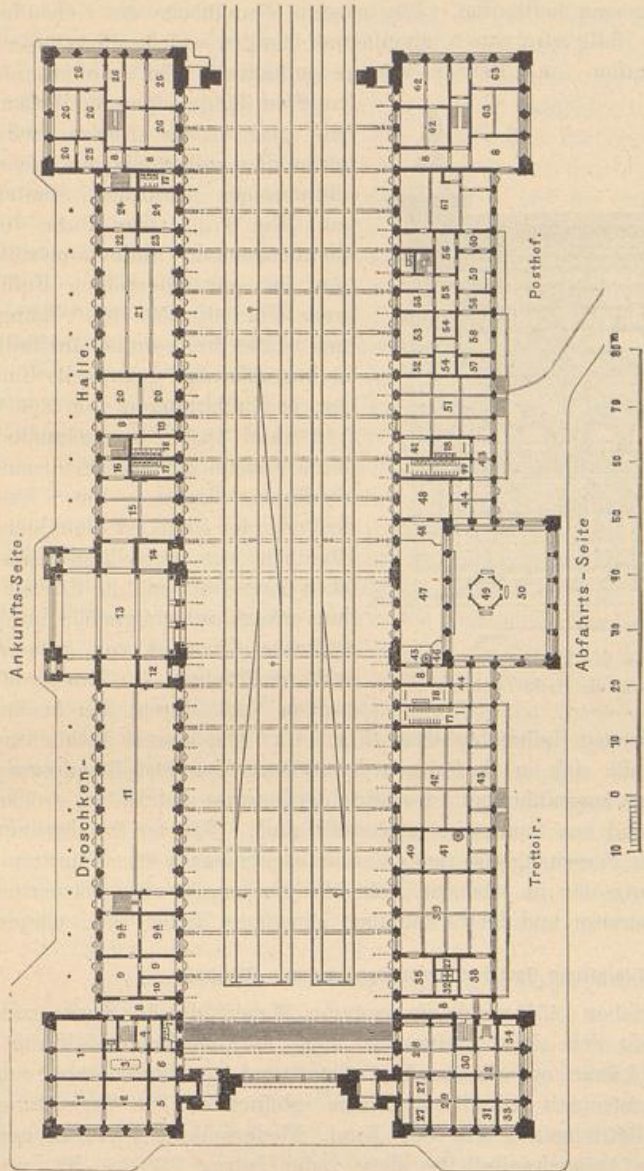


Fig. 67. Empfangsgebäude der Berlin-Lehrter Bahn. (Maasstab 1:12500)

1. Bureau-Zimmer. 2. Sitzung-Saal. 3. Lichthof. 4. Bureau-Diener. 5. Direktor-Zimmer. 6. Vorzimmer. 7. Polizei-Retirade. 8. Flur. 9. Polizei-Bureau. 10. Portier. 11. Gepäck-Ausgabe. 12. Steuer. 13. Anknüpf-Vestibül. 14. Reserv-Handgepäck. 15. Wartesaal. 16. Biffet. 17. Retirade für Herren. 18. Retirade für Damen. 19. Expedition. 20. Post-Pack-Kammer. 21. Eilgut-Ausgabe. 22. Expedition. 23. Steuer. 24. Betriebs-Bureau. 25. Vorflur. 26. Betriebs-Bureau. 27. Entrée. 28. Empfang-Zimmer. 29. Zimmer Sr. Majestät. 30. Passage. 31. Toilette. 32. Gefolge und dist. Personen. 33. Herren-Toilette. 34. Damen-Toilette. 35. Damen-Zimmer. 36. Damen-Toilette. 37. Herren-Toilette. 38. Wartesaal I. Kl. 39. Wartesaal II. Kl. 40. Restaurateur. 41. Blüffel. 42. Wartesaal III. Kl. 43. Corridor. 44. Neben-Vestibül. 45. Koffer-Träger. 46. Portier. 47. Gepäck-Annahme. 48. Kasse der Gepäckexpedition. 49. Billet-Haus. 50. Abfahr-Vestibül. 51. Wartesaal IV. Kl. 52. Nacht-Zimmer. 53. Encartrung. 54. Reponirte Aktien. 55. Lichthof. 56. Reponirtes Material. 57. Post-Vorsteher. 58. Dekartirung. 59. Vestibül. 60. Brief- und Pack-Kammer. 61. Post-Pack-Kammer. 62. Station-Vorsteher. 63. Telegraphen-Bureau.

Abgang und Anknüpfung zu einer grossen Güterhalle durch Ueberdeckung der zwischen ihnen liegenden Strasse für das Rollfuhrwerk.

Die Wasserversorgung des Bahnhofes erfolgt durch selbstständige Anlagen. Das Empfangsgebäude (Fig. 65. 66. 67.) ist ein grossartiger Hallenbau

nach den Entwürfen und unter Leitung der Baumeister A. Lent, B. Scholz und Lapierre begonnen im Herbst 1869 und bis zum Herbst 1871 fertig hergestellt. In der Halle befinden sich zwischen 2 Seiten- und einem Mittel-Perron 5 Gleise, welche sich gegen einen Kopfperron todlaufen. Die bebaute Grundfläche des Gebäudes beträgt  $14883 \text{ m}^2$ . Die Halle wird von 2 Seitenbauten flankirt, welche die erforderlichen Expedition-, Station- und Betrieb-Räume enthalten. Ein verdeckende

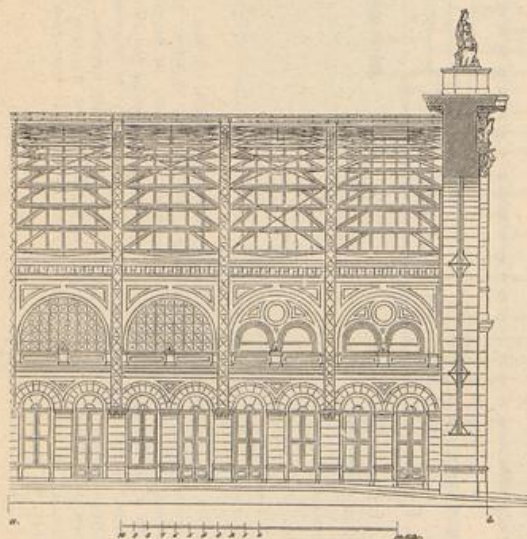


Fig. 68. Empfangsgebäude der Berlin-Lehrter Bahn. Theil des Längenschnittes durch die Halle. (Maasstab 1:500.)

Kopfbau fehlt, so dass der Hallenbau auch in der Aussen-Architektur den vollständigsten architektonischen Ausdruck erhalten hat (Fig. 65.). Die Form der überdeckenden Hallenkonstruktion ist ein überhöhter Halbkreis (Fig. 66.); bei  $188 \text{ m}$  Länge und  $38,29 \text{ m}$  Breite enthält die Halle 23 bogenförmige gekoppelte Binder, in Entfernungen von  $5,66 \text{ m}$ ,  $7,86 \text{ m}$  und  $12,58 \text{ m}$  von einander, deren Scheitel  $27 \text{ m}$  über Schienenoberkante liegen. Die Eindeckung der Halle ist ohne jedes Oberlicht von gewelltem Zinkblech hergestellt und die Erleuchtung erfolgt ausschliesslich durch seitliches Oberlicht von grossen halbkreisförmigen Fensteröffnungen und durch die beiden

nur durch Glas geschlossenen Hallenabschlüsse (Fig. 68.). Die äussere Architektur des Empfangsgebäudes, die sich an die Formen der italienischen Hoch-Renaissance anlehnt, ist in Zementputz ausgeführt mit Ausschluss der Gesimse und Säulen, welche von gebranntem Thon und aus Sandstein hergestellt sind. Wie der Durchschnitt (Fig. 66.) zeigt, liegen die Personengleise tiefer als das anschliessende Strassenniveau, um für die Ueberführung der in nächster Nähe des Hallengebäudes gekreuzten Strassen, der Invalidenstrasse und der Birkenallee, günstigere Höhen zu gewinnen

#### XI. Die Königliche Berliner Verbindungsbahn. (Ringbahn.)

Bereits am 15. Oktober 1851 wurde im engeren Weichbilde der Stadt, zum grössten Theil innerhalb der alten Stadtmauer, eine Berliner-Bahnhof-Verbindungsbahn mit  $10,7 \text{ km}$  Länge auf Staatskosten erbaut und zur Beförderung von Gütern zwischen den einzelnen Bahnhöfen Berlins eröffnet. — Die Verwaltung und die Stellung der Betriebsmittel war der Kngl. Niederschlesisch-Märkischen Bahn übertragen. Das Anlagekapital für diese Bahn betrug  $12782,7 \text{ Mk. pro Kilom.}$  — Nachdem sich Berlin mehr und mehr ausdehnte und auch der Strassenverkehr durch den Bahnbetrieb dieser Verbindungsbahn sehr gehemmt wurde, schritt man 1867 zum Bau einer neuen Verbindungsbahn, welche die allmählig in direkte Verbindung getretenen nächsten Ortschaften um Berlin noch einschliesst und gleichzeitig auch für Beförderung von Personen nutzbar gemacht werden sollte.