

Da die Anlage einer mobilen Glorine keines Unterbaues benöthiget und auf gewachsenem Boden geschehen kann, was durch Anwendung des zur Garnitur gehörigen eisernen Oberbaues (System Köstlin und Battig) ermöglicht ist, so kommt es nur darauf an, die zu einander gehörigen und passenden Bestandtheile zusammenzufügen und zu befestigen. Würde nun die einer solchen Garnitur zugewiesene Mannschaft schon in Friedenszeiten in dem Auf- und Abladen, Zusammenfügen und Abreißen der einzelnen Theile gehörig eingeübt werden, so könnte wohl eine Glorine von etwa 3800^m Geleislänge in 24 Stunden hergestellt werden, um sofort dienstfähig zu sein.

Die etwas lockere Legung des Geleises ohne den üblichen Unterbau, sowie die scharfen Curven und der Mangel an regelrechten Weichenverbindungen, dem durch Einschiebegeleise abgeholfen ist, üben keinen besonders nachtheiligen Einfluss auf die Betriebssicherheit aus, weil ein schnelles Fahren daselbst ganz unnöthig ist.

Es lässt sich nicht läugnen, dass in der Idee der Glorine, die in der practischen Ausführung mancherlei Aenderungen und Vervollkommnungen erfahren dürfte, ein ganz hoffnungsvoller Keim zu einer ganz neuen Verladungs- und Expeditionsweise von Truppen etc. gelegen sei.

Anhang.

Im Anhange zu den vorstehenden allgemeinen Betrachtungen über die Anlage von Hauptstationen, werden noch, um in passenden Beispielen Gesamtbilder von Bahnhofsdiskpositionen darzustellen, fünf Beispiele von ausgeführten Bahnhofsbauten hinzugefügt, wobei es aber nicht die Absicht ist, dieselben unbedingt als Muster für die Projectirung ähnlicher Anlagen hinzustellen. Die Erfahrungen über die zweckmässige Anordnung dieser Bauten sind meist noch so neuern Datums und so wenig zur allgemeinen Kenntniss gelangt, dass es zu den schwierigsten Aufgaben der Technik gehört, Geleisprojecte für den Neu- oder Umbau grosser Hauptstationen derart zu entwerfen, dass sie allen an sie gestellten Anforderungen gerecht werden. Jede Bahnhofsanlage zeigt ein anderes Getriebe und zwingt zu besonderen Rücksichtnahmen in Bezug auf Bau- und Betriebsverhältnisse; doch sind die letzteren vorwiegend maassgebend für das zu wählende Geleissystem. Aus diesem Grunde wurde auch im Folgenden eine kurze Klarlegung des Baues und Betriebes der zu beschreibenden Anlagen für nutzbringend erachtet.

Die vorzuführenden Bahnhofsanlagen betreffen:

- a) ein Beispiel einer Hauptstation, auf welcher Personen-, Güter- und Rangirbahnhof unmittelbar neben einander gelegen sind;
- b) ein Beispiel eines ganz getrennten Personenbahnhofes;
- c) ein Beispiel eines vereinigten Güter- und Rangirbahnhofes;
- d) ein Beispiel eines Productenbahnhofes, und
- e) ein Beispiel eines ganz getrennten Rangirbahnhofes.

§. 98.

Der Bahnhof der Niederschlesisch-Märkischen Bahn zu Berlin.*)

(Taf. V. Fig. 2.)

Der Bahnhof der Niederschlesisch-Märkischen Bahn in Berlin, im östlichen Theile der Stadt, an der Breslauer- und Koppen-Strasse gelegen, war ursprünglich nur

*) Vergl. Der Umbau des Bahnhofes der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu Berlin. *Erbkam's Zeitsch. f. Bauw.* 1870, S. 151.