

Ο ΣΤΑΘΜΟΣ ΤΟΥ ΑΝΧΑΛΤΟΥ ΕΝ ΒΕΡΟΛΙΝΩ.

Περὶ τῶν προόδων καὶ τῆς ἀναπτύξεως τῆς βιομηχανίας καὶ τῶν πρὸς αὐτὴν συνδεομένων μέσων τῆς συγκοινωνίας οὐδὲν ἄλλο λαμπρότερον μαρτύριον ἔχομεν παρὰ τὰ τεράστια ἀρχιτεκτονικὰ δημιουργήματα τῶν νεωτέρων χρόνων. Ἐν προηγουμένῳ φύλλῳ τῆς „Κλειοῦς“ εἶπομεν ὀλίγα τινα τοῖς ἀναγνώσταις ἡμῶν, σχετικὰ πρὸς τὸ ζήτημα τοῦτο,

ἐξ Αὐστρίας, τῆς ἀνατολικῆς Πρωσίας καὶ τῶν ῥωσικῶν ἐπαρχιῶν τῆς Πολωνίας εἰς Σαξωνίαν, Βαυαρίαν καὶ Θουριγγίαν, συμφώνως δὲ πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν ταύτην καὶ τὸ τοκομερίδιον τῶν μετόχων ἐντὸς εἰκοσιπενταντίας ἀπὸ $4\frac{1}{2}\%$ ἀνῆλθεν εἰς $18\frac{1}{2}\%$.

Μετὰ τὸ 1870 ἡ πρόοδος καὶ ἡ συμφόρησις τῶν ἐργα-



ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΑΠΟΨΙΣ.

Σχεδιογράφημα τοῦ κ. Neubauer.

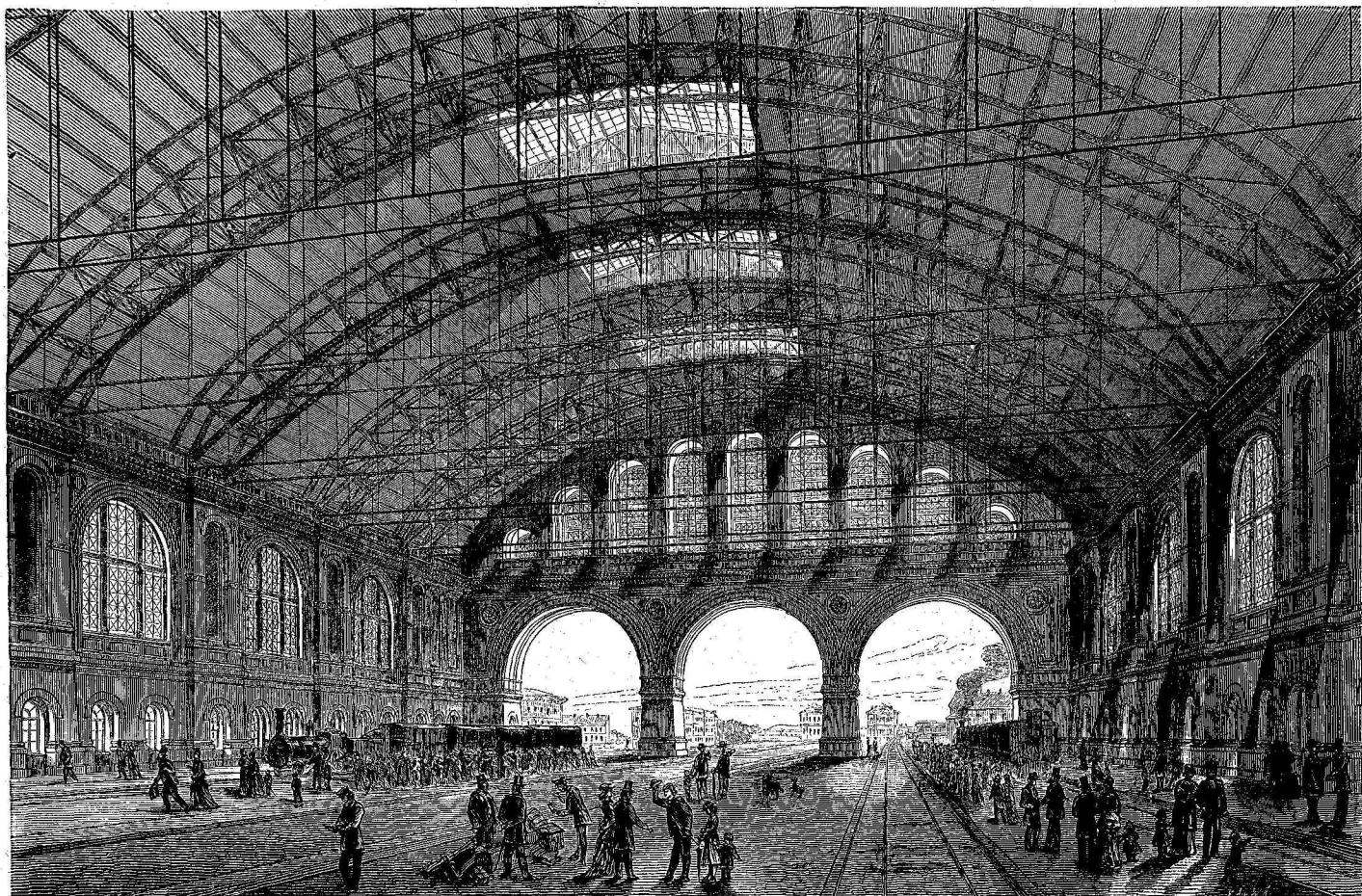
ἤδη, παραθέτοντες καὶ τὰς οἰκίας εἰκόνας, προτιθέμεθα νὰ προσθέσωμεν βραχείας τινὰς ἱστορικὰς σημειώσεις περὶ τοῦ ἐν Βερολίνῳ κολοσσιαίου σταθμοῦ τοῦ Ἀνχάλτου.

Ἐν ἔτει 1841 ἰδρύθη ἐν Βερολίνῳ ἐταιρία, σκοποῦσα τὴν στρώσιν σιδηροδρομικῆς γραμμῆς ἀπὸ Καίτην μέχρι Βερολίνου, τῷ δὲ 1848 ἡ γραμμὴ αὕτη ἐπεξετάθη μέχρι Δρέσδης καὶ ὀλίγον ἀργότερον ἐν τοῖς δικτύοις αὐτῆς συμπεριελήφθησαν καὶ ἄλλαι πόλεις τῆς νοτίου Πρωσίας καὶ τῆς Σαξωνίας. Μετὰ τὸν γαλλογερμανικὸν ἰδίᾳ πόλεμον ἡ σπουδαίτης τῆς γραμμῆς ταύτης ὅλον ἐν ἡξήσει, διότι ἐξ Αὐστρίας, Οὐγγαρίας καὶ Ἰταλίας, ἐκ Σαξωνίας, νοτίου Γερμανίας καὶ Γαλλίας μεταφέρονται ἐπὶ τῶν τροχιῶν αὐτῆς ἄνθρακες, ἀκατέργαστοι ὕλαι καὶ παντοειδῆ ἄλλα ἐμπορεύματα πρὸς κατανάλωσιν ἐν τῇ γερμανικῇ πρωτεύουσῃ. Μεγάλα ποσὰ σιτηρῶν ἀφ' ἑτέρου μεταφέροντα δι' αὐτῆς

σιῶν τῆς σιδηροδρομικῆς ταύτης γραμμῆς ἐπῆλθε τόσον ταχεῖα, ὥστε ἀμέσως ἀπεδείχθη λίαν ἀκατάλληλος καὶ ἀνεπαρκὴς ὁ χώρος, ὅστις ἐν Βερολίνῳ ἐχρησίμευεν ὡς κεντρικὸς σταθμὸς. Ἀπεφάσισαν λοιπὸν ν' ἀνοικοδομήσωσι νέον ἀνταποκρινόμενον πρὸς τὰς αὐξηθεῖσας ἀπαιτήσεις τῆς συγκοινωνίας καὶ πρὸς τὴν ἐσωτερικὴν τελείαν διασκευὴν συνοῦντα καὶ τὴν ἐξωτερικὴν μεγαλοπρέπειαν. Ἐπὶ τῆς Ἀσκανικῆς πλατείας, ἐν τῷ νοτιοδυτικῷ διαμερίσματι τοῦ Βερολίνου, ἐκεῖ ὅπου προηγουμένως ἐκρύπτετο τὸ ἀρχικὸν εὐτελὲς καὶ πενιχρὸν τοῦ σταθμοῦ κτίριον, ἀνυψοῦται ἤδη τὸ νέον ἀπέραντον καὶ κολοσσιαῖον οἰκοδόμημα, εἰς ὃ ἡ εὐφυΐα τριῶν δοκίμων καὶ πεπειραμένων ἀρχιτεκτόνων ἐφήρμοσεν αὐστηρῶς ἀπαντᾶς τοὺς νόμους τῆς ἀρχιτεκτονικῆς καὶ συνάμα κατὰ θαυμάσιον τῷ ὄντι τρόπον ἐξεπλήρωσεν ἀπάσας τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ἐξωτερικοῦ κάλλους.

Τὸ πρὸς βορρᾶν, πρὸς τὴν Ἀσκανικὴν πλατεῖαν, ἐστραμμένον κύριον μέτωπον τοῦ οἰκοδομήματος εἶνε ἐκτισμένον διὰ κιτρίνων καὶ ἀμαυρῶν πλίνθων ἐκ τετρακότιας, ἀντικαθισταμένων διὰ σχιστολίθων μόνον εἰς τὰ μέρη, τὰ εἰς τὴν ραχδαίαν βροχὴν ἐκτεθειμένα. Τὸ μέτωπον τῆς κεντρικῆς στοᾶς, ἐπιστεφόμενον ὑπὸ συμπλέγματος παριστάνοντος τὴν „παγκόσμιον συγκοινωνίαν“, προσέχει πάντων τῶν λοιπῶν κατὰ τὴν πλευρὰν ταύτην, καὶ περατοῦται κατὰ τὰ ἄκρα ὑπὸ δύο γωνιαίων πυργίσκων, ἐφ' ἑκατέρου τῶν ὁποίων ἐν κυκλοτερεῖ ἀναγλύφῳ παριστάνεται ὁ „Ερμῆς“ καὶ ἡ „Δή-

νατία πλατεῖαν τοῦ Ἁγίου Μάρκου. Ἀνωθεν δὲ τῶν κεφαλῶν ἡμῶν ἐγείρεται ἡ ἀψὶς τῆς στοᾶς, ἥς τὸ ὕψος, 35 σχεδὸν μέτρων, οὐδὲν ὅμοιον οἰκοδόμημα ἐπὶ γῆς ἔχει, τὸ δὲ πλάτος, 62 μέτρων, εἶνε μικρότερον μόνον τοῦ ἐν Λονδίῳ σταθμοῦ τοῦ Ἁγίου Παγκρατίου καὶ τοῦ Κεντρικοῦ ἐν Βερμυγγάμῃ. Εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν εὐρίσκονται αἱ αἰθουσαι πρὸς ὑποδοχὴν τῶν ξένων, ὁμοίως δὲ καὶ οἱ θάλαμοι διὰ τὴν τηλεγραφικὴν ὑπηρεσίαν, τὰ δώματα τῶν ὑπαλλήλων καὶ αἱ μεγαλοπρεπεῖς αἰθουσαι πρὸς ὑποδοχὴν τῆς Αὐτοκρατορικῆς αὐλῆς. Ἀριστερόθεν δὲ εὐρίσκει τις διέξοδον



ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΑΠΟΨΙΣ.

Σχεδιογράφημα τοῦ κ. Neubauer.

μητρα“. Ὑπὸ τὸ μέτωπον τοῦτο ἐδράζεται ὅμως ἡ κυρία πρόσοψις τοῦ σταθμοῦ, ἔχουσα ὕψος μέτρων δεκαεξὶ καὶ ἑκατὸν μέτρων πλάτος. Τρεῖς μεγάλαι πύλαι παρέχουσιν εἴσοδον εἰς τὸ εὐρύτατον προαύλιον, τοῦ ὁποίου τὸ ἐμβαδὸν εἶνε 390 τετραγωνικῶν μέτρων, ἐντεῦθεν δὲ διὰ διπλῆς ἀναβάθρας ἀνερχόμεθα εἰς τὸ κύριον πρόστωον, ἔχον μῆκος 87 μέτρων καὶ ὄν κατὰ 15 μέτρα μακρότερον τοῦ περιωνύμου προστόου τῆς ἐν Ῥώμῃ ἐκκλησίας τοῦ Ἁγίου Πέτρου.

Ἐκ τοῦ προστόου τούτου τέσσαρες πύλαι ἄγουσιν εἰς τὴν κυρίως στοάν. Πρὸ τῶν ἐξεστηκότων βλεμμάτων ἡμῶν ἐκτείνεται ὁ εὐρύτατος χώρος ἴσος σχεδὸν πρὸς τὴν ἐν Βε-

πρὸς τὸ ἕτερον εὐρύτατον προαύλιον, δι' οὗ ἐξέρχονται τοῦ σταθμοῦ οἱ ἀφικνούμενοι ξένοι.

Διὰ νὰ ἐννοήσωσιν ἑμῶς οἱ Ἀναγνώσται ἡμῶν ὁποῖός τις εἶνε ὁ τεράστιος οὗτος σταθμός, ἀφίνομεν κατὰ μέρος πᾶσαν ἄλλην περιγραφὴν καὶ καταφεύγομεν εἰς τοὺς ἀριθμούς. Διὰ τὸν ἐσωτερικὸν σταθμὸν ἐδαπανήθησαν περὶ τὰ 8 ἑκατομμύρια φράγκων. Ἐκτὸς τούτων ἐδαπανήθησαν ἕτερα 9 ἑκατομμύρια φράγκων διὰ τὸν σταθμὸν τῶν ἐμπορευμάτων. Τόσαῦτα δαπανῶσιν οἱ Εὐρωπαῖοι ὅσους πρόκειται νὰ παραγάγῳσι τι, ἀλλὰ καὶ τοιαῦτα εἶνε τὰ ἔργα των!

Κ. Β.

