

selben Bahnkörper benutzen; ferner der Komplex der südwestlichen Bahnen: Berlin-Anhalt, Berlin-Dresden und Berlin-Potsdam. Um so zweckmässiger tritt diesen dezentralisirenden Verhältnissen das Projekt der Stadtbahn entgegen, welche, eine direkte oder indirekte Verbindung mit den einzelnen Bahnhöfen anstrebend, eigentlich nur einen, unter den obwaltenden Umständen allein möglichen „aufgelösten Zentralbahnhof“ für Berlin bilden wird.

Die Situationen der sämtlichen in Berlin einmündenden Eisenbahnen zeigen eine mächtige Ausdehnung und umfassen grosse, die Stadttheile tief durchsetzende und die anderen Verkehrswege störend und erschwerend durchschneidende Areale. Die, namentlich für die Bewältigung des stets noch anwachsenden Güterverkehrs erforderlichen Gleise und Bauanlagen werden zu immer grösseren Längen gestreckt, bedingt durch das vorherrschende Prinzip der Weichen, Weichenstrassen und Rangirgleise - Anlagen. Es möchte angezeigt erscheinen, bald zu anderen Einrichtungen überzugehen, welche eine grössere Ausnutzung des Terrains in der Höhe, wie in der Breite ermöglichen, und die Verhältnisse weisen wohl zwingend auf eine vermehrte Verwendung von Drehscheiben, Schiebepöhlen, Hebevorrichtungen sowie auf andere mechanische Einrichtungen hin.

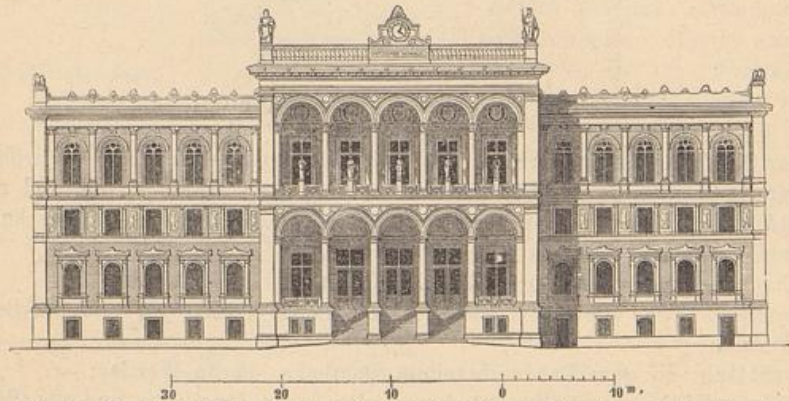


Fig. 47. Empfangsgebäude der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. (Hauptfäçade.)
(Maasstab 1:625.)

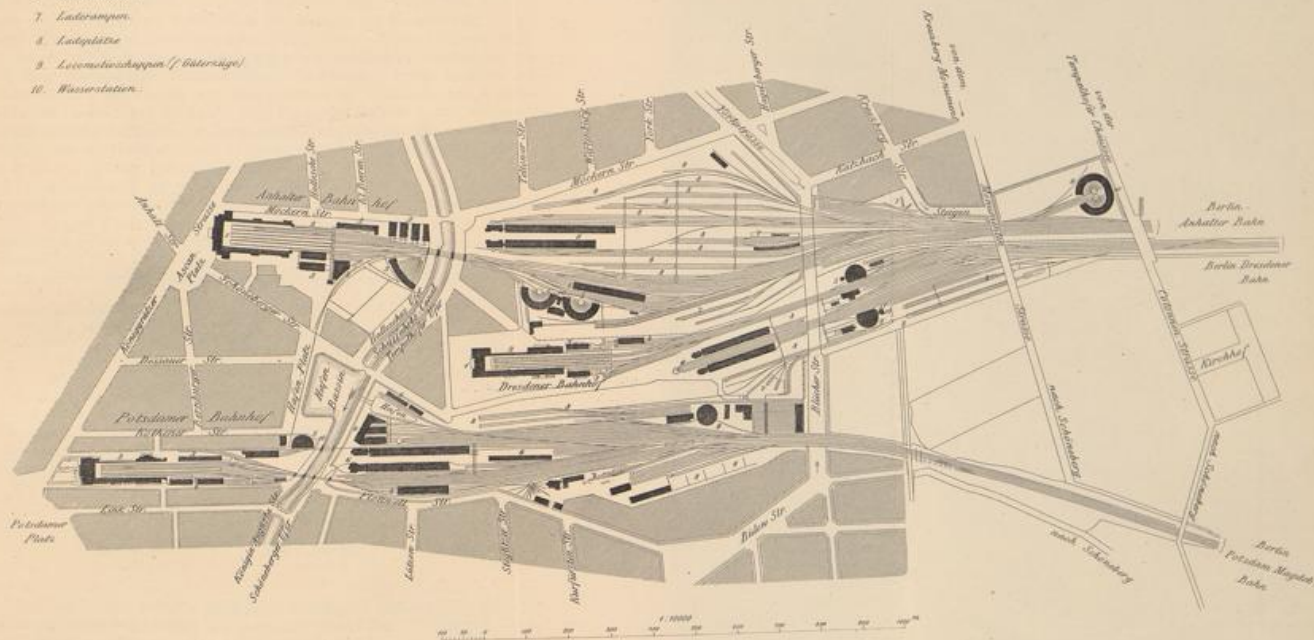
I. Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

(Situation auf Bellage 5.)

Die Berlin-Potsdamer Bahn ist die älteste Bahn Preussens; sie wurde 1837 von der Berlin-Potsdamer Eisenbahn-Gesellschaft begonnen und am 22. Sept. 1838 von Potsdam bis Zehlendorf mit 14,25^{Km} und von dort bis Berlin mit im Ganzen 26,25^{Km} am 30. Oktober 1838 eröffnet. Das verwendete Anlagekapital betrug 4.200000 Mk., mithin pro Kilom. 160000 Mk. Am Schlusse des Jahres 1844 waren an Betriebsmitteln pro Kilom. Bahnlänge vorhanden: 0,46 Lokomotiven, 2,7 Personen- und 1,1 Güterwagen, durch welche 435619 Personen und 146993 Ztr. Güter befördert wurden. Die Einnahme pro 1844 betrug 21502,4 Mk. pro Kilom. Bahnlänge, dagegen die Ausgabe 10843,3 Mk. oder 50,4% der Einnahme. Es wurden für dieses Jahr auf die Aktien des Stammkapitals 7½% Dividende vertheilt. — Im Jahre 1845 löste die Gesellschaft sich auf und verkaufte ihre Bahn an die

Situationsplan vom Potsdamer-Anhalter- und Dresdener Bahnhof

- 1. Empfangsgebäude
- 2. Breitschaltplatte
- 3. Eilgutschuppen
- 4. Wagenschuppen
- 5. Lokomotivschuppen (Personenzüge)
- 6. Güterschuppen
- 7. Ladestellen
- 8. Ladegleise
- 9. Lokomotivschuppen (Güterzüge)
- 10. Wasserstation



Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft, welche dieselbe bis Magdeburg verlängerte und diese neue Strecke bereits am 7. August 1846 für den Personenverkehr eröffnete. Für die ganze nunmehr 143,25^{Km} lange Strecke wurden verwendet pro Kilom. Bahnlänge 176348 Mk. und es waren ultimo 1847 an Betriebsmitteln vorhanden: 0,19 Lokomotiven, 0,63 Personen- und 1,15 Güterwagen, durch welche befördert wurden: 707367 Personen und 772958 Ztr. Güter. Der Jahreseinnahme von 12580 Mk. pro Kilom. standen gegenüber die Betriebsausgaben von 5618,7 Mk. oder 44,66% der Einnahmen; es wurden 4% Dividende vertheilt.

Die Hauptbahn führt gegenwärtig über die korrigirte Strecke Burg-Magdeburg bis Schöningen in der Richtung auf Jerxheim-Kreiensen zur direkten Verbindung mit der Bergisch-Märkischen Bahn; sie ist 189,3^{Km} lang. Hierzu tritt noch die Bahn von Eilsleben nach Helmstedt in der Richtung auf Braunschweig, 17,6^{Km} lang. Diese Bahnen sind durchweg 2gleisig ausgeführt. — Ausser kleineren Zweigbahnen gehört zur Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn noch die am 1. Juni 1874 eröffnete 14^{Km} lange Wannseebahn (Parallelstrecke Berlin-Potsdam), welche besonders dem Lokalverkehr zu den Vergnügungs- und Lustorten am Schlachten- und Wannsee dienen soll, sowie ferner die 34,4^{Km} lange Zweigbahn Biederitz-Zerbst, welche auf gemeinschaftliche Kosten mit der Berlin-Anhaltischen Bahn ausgeführt ist. Ausserdem hat sich die Gesellschaft mit 18.000000 Mk. Stammaktien bei dem Erwerb der Braunschweigischen Eisenbahnen betheilig.

Die Gesamtlänge der am Schlusse des Jahres 1873 im Betriebe befindlichen Hauptstrecken betrug 208,3^{Km} mit einem Anlagekapital von 102.252207 Mk., wovon 417198 Mk. pro Kilom. Bahnlänge, und für Transportmittel 15.349790 Mk. verwendet sind; die letzten bestanden pro Kilom. Bahnlänge aus 0,56 Lokomotiven, 1,12 Personen- und 11,93 Güterwagen. —

Die Betrieb-Resultate pro 1873 sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

pro 1873.	Beförderte Personen- zahl.	Personen- kilometer.	Beförderte Zentnerzahl.	Zentner- kilometer.	Bemerkun- gen.
Im Ganzen	3.248446	104.815830 ¹⁾	22.015117	2224.424954 ²⁾	1) Spezifische Personen- frequenz:
Davon in Berlin:					529372,9.
abgegangen . . .	1.010429	—	3.149056	—	2) Spezifische
angekommen . .	980425	—	5.795343	—	Güter- frequenz:
p. Verbindungs- bahn	139955	—	—	—	10.334145.
	2.130809 oder 65,6% des Gesamt- verkehrs.		8.944399 oder 40,62% des Gesamt- verkehrs.		

Hierunter wurden in Berlin empfangen: Westfälische Steinkohlen 118300 Ztr., Schlesische Steinkohlen 490516 Ztr., zusammen 608816 Ztr. Die Einnahmen betragen im Jahre 1873 pro Kilom. Bahnlänge 53935,2 Mk., die Betriebsausgaben 31845,6 Mk. oder 59% der Einnahmen; es wurde eine Dividende von 4% vertheilt.

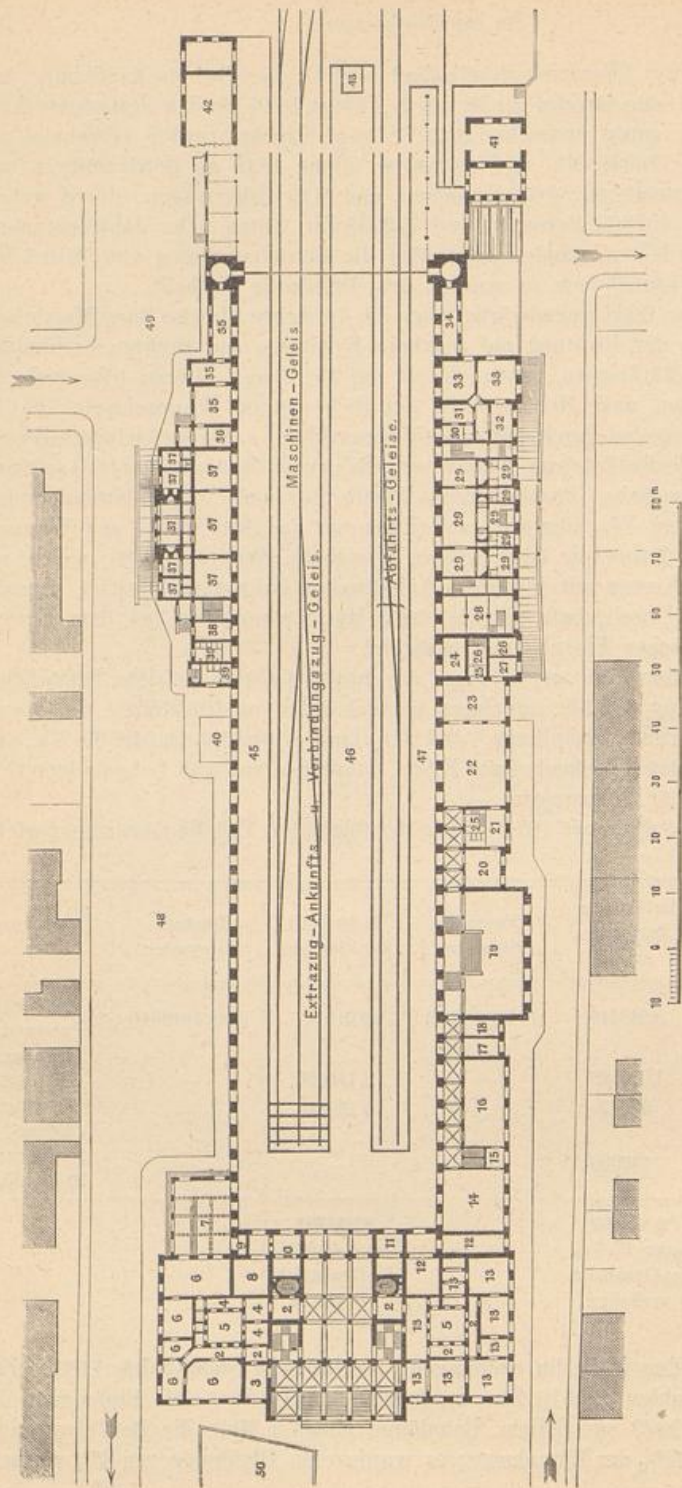


Fig. 48. Empfangsgebäude der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. (Maasstab 1:1250.)

1. Vestibül. 2. Korridor. 3. Portier. 4. Wohnung des Portiers. 5. Lichthof. 6. Bureau. 7. Ausgangsvestibül. 8. Zuführer. 9. Droschkenkontroleur. 10. Steuer. 11. Aufzug. 12. Schaffner und Brunser. 13. Hauptkasse. 14. Wartesaal IV. Klasse. 15. Blüffe. 16. Wartesaal III. Klasse. 17. Toilette. 18. Portier. 19. Vestibül. 20. Wartesaal I. Klasse. 21. Damenzimmer. 22. Wartesaal II. Klasse. 23. Speisesaal. 24. Polizei. 25. Buffet. 26. Zimmer für den Restaurateur. 27. Toilette. 28. Aufzüge. 29. Zimmer für den kaiserlichen Hof. 30. Zimmer zur Aufbewahrung der Schaffnerpalze. 31. Vorraum. 32. Telegraphie. 33. Inspektion. 34. Raum für Lampen. 35. Räume für die Post. 36. Polizei. 37. Zimmer für den kaiserlichen Hof. 38. Inspektion. 39. Retraden. 40. Restaurantbude für Kutscher etc. 41. Versandelichtschuppen. 42. Empfangselichtschuppen. 43. Wirtsbude. 44. Treppentürme. 45. 294^m langer Ankunftsperren. 46. 283^m langer Mittelperren. 47. 224^m langer Abfahrtsperren. 48. Vorplatz für Fuhrwerke zu ankommenden Zügen. 49. Vorplatz für ankommendes Eljgut. 50. Alter Kirchhof. — Unter 12 und 13. Kaiserliche Post; unter 17. und 18. Billetausgabe; unter 20., 21. und 25. Gepäckannahme.

Die Länge der gesammten Schienengleise der Bahn betrug 1873 in den Hauptgleisen 430875^m , auf den Bahnhöfen und Nebengleisen 120034^m , zusammen 550909^m ; hiervon waren 402328^m Stuhlschienen und 148581^m breitbasige, 131^{mm} hohe Vignol-Schienen, sämmtliche Schienen auf Querschwellen mit schwebendem Stoss verlegt. Die Schwellen sind eichene oder imprägnirte kieferne. — Auf der ganzen Bahn sind elektromagnetische und optische Telegraphen eingerichtet und ausserdem 63 Wärterbuden mit Blocksignal versehen.

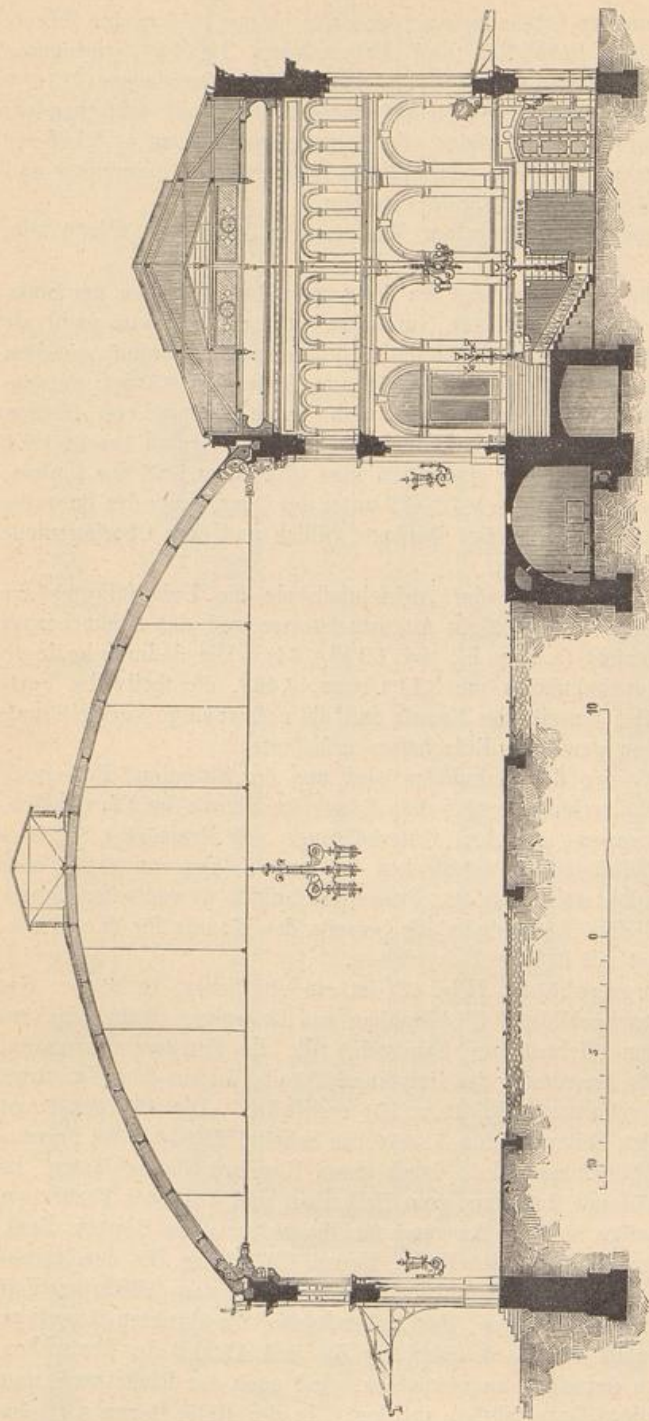
Das Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn hat seinen Sitz zu Berlin. —

Der Personenbahnhof zu Berlin liegt am Potsdamer Platz zwischen der Link- und Köthener-Strasse. Auf dem früheren, im Niveau gelegenen, kaum mehr als die Hälfte des gegenwärtigen Personenbahnhofes umfassenden Bahnhofs mussten Personen- und Güterverkehr auf sehr beschränkten Gleisen bewältigt werden. Bei dem Wachsen dieses Verkehrs half man sich durch Anlage von Gleisen jenseits des Kanals, was jedoch auch bald nicht mehr ausreichte und bereits 1861 den Umbau des Bahnhofs nothwendig erscheinen liess. Nachdem 1869 das Umbauprojekt festgestellt war, wurde dasselbe 1870—72 unter der Oberleitung des Bauraths Quassowski von den Baumeistern Weise, Doebner, Sillich und dem Oberingenieur Schmid ausgearbeitet und ausgeführt.

Bei dem Umbau wurde seitens der Aufsichtsbehörde die Ueberführung der Bahn über die Uferstrassen (die Königin Augusta-Strasse und das Schöneberger Ufer) zur Bedingung gemacht (s. Kap. h), pag. 59 Fig. 34). Die dadurch bedingte Höherlegung des Personenbahnhofes um $3,14^m$ bzw. $3,45^m$, die theilweise Fortsetzung der Personengleise jenseits des Kanals und die nothwendige Verbreiterung des Güterbahnhofes haben gewaltige Erdarbeiten erfordert.

Die spezielle Anordnung des Bahnhofs wird aus der Situation, Beilage 5, genügend ersichtlich. Die Drehbrücke über dem Kanal, im Niveau der Uferstrassen, zwischen dem alten Personen- und dem Güterbahnhofe soll demnächst beseitigt werden. Die jetzigen Bahnhofsanlagen bedecken bei einer Länge von 4125^m eine Fläche von $27,303^{ha}$ und bestehen aus dem Personenbahnhofe diesseits des Kanals mit 16579^m Gleisen und dem Aussenbahnhofe jenseits des Kanals für den Güterverkehr und Rangirdienst mit 24475^m Bahngleisen.

Das neue Empfangsgebäude (Fig. 47) ist ein stattlicher, in reicher Renaissance-Architektur durchgebildeter Ziegelrohbau aus Greppiner Steinen in Verbindung mit Werksteinen (Helmstedter Sandstein) für die Fenstereinfassungen, Gesimse und Pfeiler. Die Anordnung des Empfangsgebäudes ist aus dem Grundriss (Fig. 48) und den Querschnitten (Fig. 49 u. 50) ersichtlich. Die $171,55^m$ lange und $36,07^m$ breite, an den Seitenwänden $11,46^m$, im Scheitel $23,54^m$ hohe Perronhalle wird gegen den Potsdamer Platz durch einen Kopfbau abgeschlossen, in dessen Mitte das Vestibül mit 2geschossigem Hallenbau und vorderer Freitreppe dem Verkehre für Extrazüge, und als Ausgang für Passagiere ohne Gepäck dient. An der Abfahrtseite, der Westseite der Halle, liegen die Räume für den durchgehenden Reiseverkehr, durch besondere Treppenanlagen aus dem Abfahrtvestibül zugänglich, während auf der östlichen, der Ankunftsseite, die direkten Ausgänge zu dem Droschkenhalteplatz liegen. Um bei der Zu- und Abfahrt der Droschken und Wagen ein Kreuzen derselben zu vermeiden, sind nach der Linkstrasse und Köthener Strasse besondere Durchfahrten angelegt. In der Halle liegen 5 Gleise



mit 2 Seiten-, 1 Zwischen-, sowie 1 verbindenden Querperron von zusammen 711,28^m Länge; am Ende der 3 Anknüpfunggleise ist eine hydraulische Schiebebühne angelegt; ausserdem befinden sich in den anstossenden Räumen 7 hydraulische Aufzüge, durch welche Postgut, Reisegepäck und Eilgut aus den im Niveau der Strassen liegenden Annahmestellen auf die Höhe der Perrons gehoben werden.

Die auf 24 Bindern ruhende Ueberdachung der Halle ist fast ganz von Glas hergestellt. Das Totalgewicht der ganzen 6187,8 \square^m bedeckenden Hallenkonstruktion incl. Glas, Zinkbedeckung etc. beträgt 9431 Ztr. oder pro \square^m Grundfläche 1,52 Ztr. Nach der Bahnhofseite ist die Halle durch eine Glaswand mit Galerie abgeschlossen. Die Gesamtkosten der Halle incl. Abschluss und aller Nebenarbeiten be-

laufen sich auf rund 339648 Mk., mithin pro \square^m Grundfläche auf rot. 54 Mk. — Das ganze Empfangsgebäude hat bei einer bebauten Grundfläche von 13853 \square^m im Ganzen rot. 3.000000 Mk. oder pro \square^m 216,5 Mk. gekostet.

Für den Güterverkehr dienen 5 Güterschuppen mit zum Theil offenen Ladeperrons, ihre bebaute Grundfläche beträgt 13300 \square^m ; ferner sind 3 Lokomotivschuppen zu 30 Ständen mit 3558 \square^m und 2 Wagenschuppen von 2846 \square^m Grundfläche vorhanden. — Die Ein- und Ausfahrten in den Güterbahnhof, in den Personenbahnhof und in die Perronhalle sind durch optische Signale gedeckt, zum Theil durch Zentralstationen mit Hebelapparaten nach Rüppel'schem Systeme.

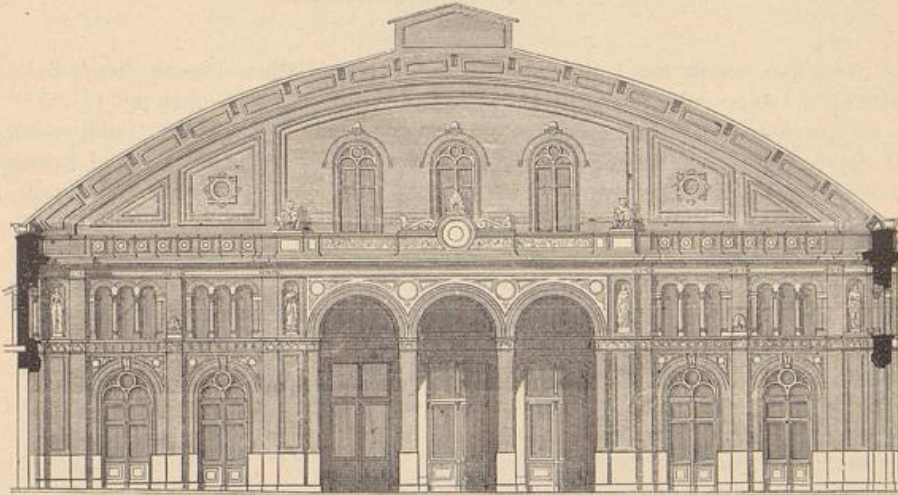


Fig. 50. Empfangsgebäude der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. (Nördlicher Abschluss der Halle.) (Maasstab 1:300.)

Ausserdem stehen diese Signalstationen unter sich und mit der Personenstation in telegraphischer Morse-Sprechverbindung; der Abgang der Züge wird den Punkten durch elektrische Läutewerke angekündigt. Der Wasserbedarf wird von der städtischen Wasserleitung entnommen. —

II. Die Berlin-Dresdener Eisenbahn.

(Situation auf Bellage 5.)

Zum Bau und Betriebe einer direkten Bahnverbindung zwischen Dresden und Berlin erhielt eine Aktiengesellschaft, deren Direktion ihren Wohnsitz in Berlin hat, mit einem Anlagekapital von 31.500000 Mk. am 21. Sept. 1872 die Konzession.

Diese Bahn wird 174,3^{Km} lang, so dass gegen die bisherige Verbindung Dresdens mit Berlin durch die Anhaltische Bahn eine Abkürzung von ca. 15,6^{Km} erreicht worden ist. — Die Bahnhofanlagen dieser Bahn zu Berlin sind jenseits des Kanals zwischen die beiden Güterbahnhöfe der Berlin-Anhaltischen und Berlin-Potsdamer Bahn eingeschoben und es wird die Zugänglichkeit derselben durch die verlängerte Schöneberger- und die Trebbiner-Strasse hergestellt. Die Anlagen