

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 Ruppel'schem Systeme.

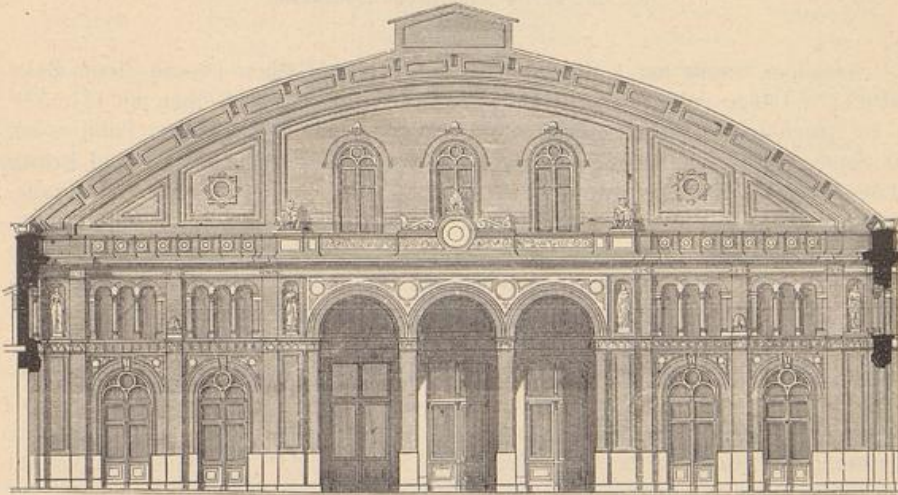


Fig. 50. Empfangsgebäude der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. (Nördlicher Abschluss der Halle.) (Maasstab 1:300.)

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

werden bei einer Länge von 1900^m rot. 26^{HA} Grundfläche beanspruchen, wobei diejenigen für den Güterverkehr von denen für den Personenverkehr getrennt projektirt sind. Die Bahnhofsgleise für den Personenverkehr sollen 6000^m, die für den Güterverkehr 11000^m lang werden. Der Bahnoberbau wird aus 135^{mm} hohen, breitbasigen Schienen auf kiefernen Querschwellen hergestellt. Vorläufig wird nur ein provisorisches Empfangsgebäude mit überdeckten Perrons aus Fachwerk ausgeführt. Die Güterschuppen für ankommende und abgehende Güter aus Fachwerk mit massiv hergestellten Expeditionlokalen haben eine bebaute Grundfläche von 1167 □^m.

III. Die Berlin-Anhaltische Eisenbahn.

(Situation auf Beilage 5.)

Nachdem bereits am 1. Septbr. 1840 die Strecke Köthen-Dessau dieser Bahn mit 21,3^{Km} Länge eröffnet war, wurde die ganze Bahn Berlin-Köthen mit 151,55^{Km} — im Anschluss an die im Sommer 1840 eröffnete Magdeburg-Leipziger Bahn — am 10. Septbr. 1841 dem Betriebe übergeben. Das verwendete Anlagekapital betrug 14.581302 Mk. oder pro Kilom. 96244 Mk. — Im Jahre 1844 waren an Transportmitteln pro Kilom. Bahnlänge vorhanden: 0,16 Lokomotiven, 0,67 Personen- und 2,29 Güterwagen bei einem Jahrestransport von 361407 Personen und 658646 Ztr. Güter. Bei einer Jahreseinnahme von 13493,1 Mk. und einer Ausgabe von 8089,8 Mk., oder rot. 40% der Einnahme, pro Kilom. Bahn konnten aus dem Ueberschuss für das Jahr 1844 6½% Dividende vertheilt werden. — Zur Verbindung Dresdens mit Berlin wurde bereits 1846 der Bau der Zweigbahn Jüterbogk-Riesa, 79,88^{Km} lang, im Anschluss an die Leipzig-Dresdener Bahn begonnen und diese Zweigbahn am 1. Oktober 1848 dem Betriebe übergeben. — Das für die gesammten Bahnanlagen bei einer Totallänge von 231,45^{Km} verwendete Baukapital betrug am Ende des Jahres 1848 94296 Mk. pro Kilom. Das Betriebsmaterial bestand dabei pro Kilom. Bahnlänge aus 0,13 Lokomotiven, 0,46 Personen- und 1,43 Güterwagen, womit 330024 Personen und 1.098306 Ztr. Güter befördert wurden. Die Dividende betrug nur 4%.

Im Jahre 1873 betrug die Länge der verschiedenen Bahnlinien 369,75^{Km}, wovon die Hauptlinien mit 223,78^{Km} Länge 2gleisig ausgeführt sind. Das Bahnnetz der Gesellschaft bestand zu dieser Zeit aus den Strecken: 1. Berlin-Jüterbogk-Rödera-Dresden bezw. Riesa. — 2. Wittenberg-Bitterfeld-Leipzig. — 3. Bitterfeld-Halle. — 4. Bitterfeld-Dessau. — 5. Wittenberg-Köthen. — 6. Rosslau-Zerbst. — Im Bau begriffen waren: 7. Zerbst-Magdeburg. — 8. Wittenberg-Falkenberg. — Das Anlagekapital betrug 51.000000 Mk., wovon pro Kilom. Bahnlänge 143475 Mk. und für Transportmittel 5.448969 Mk. verwendet sind; an letzteren waren pro Kilom. Bahnlänge vorhanden: 0,27 Lokomotiven, 0,68 Personen- und 5,54 Güterwagen.

Die Einnahmen betragen pro 1873 pro Kilom. Bahnlänge 43211,2 Mk., dagegen die Ausgaben 63,4% der Einnahmen oder 26155,2 Mk.; es wurde eine Dividende von 16% vertheilt. — Sitz der Direktion ist Berlin.

Der Oberbau der Bahn besteht aus breitbasigen Vignol-Schienen auf hölzernen Querschwellen mit unterstütztem Stoss in den durchgehenden und Hauptgleisen, und aus Stuhlschienen in den Nebengleisen. Auf der ganzen Bahn sind elektromagnetische und optische Telegraphensignale eingerichtet.

Die Personenstation diesseits des Kanals, hart am Askanischen Platze belegen,