

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 Betriebmaterial 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,

zieht sich zwischen der Möckern- und Schöneberger-Strasse hin, während der Güter- und Rangirbahnhof jenseits des Kanals sich ausdehnt. — Die Bahnhofsanlagen bedeckten 1873 bei einer Länge von 1425^m eine Fläche von 34,273^{HA} und enthielten 26572^m Gleise; neben dem Empfangsgebäude waren ferner 2 Güterschuppen mit einer bebauten Grundfläche von 6048 □^m, 2 Lokomotivschuppen zu 26 Ständen mit 2101 □^m und 1 Wagenschuppen von 1280 □^m Grundfläche vorhanden. Die Wasserversorgung erfolgt durch die städtische Wasserleitung.

Die Betriebsergebnisse des Jahres 1873 stellten sich:

pro 1873.	Beförderte Personen- zahl.	Personen- kilometer.	Beförderte Zentnerzahl.	Zentner- kilometer.	Bemerkun- gen.
Im Ganzen	2.429294	133.015356 ¹⁾	38.642175	3626.151452 ²⁾	¹⁾ Spezifische Personen- frequenz: 359745.
davon in Berlin:					²⁾ Spezifische Güter- frequenz: 9.767438.
abgegangen . . .	574420	—	10.523414	—	
angekommen . .	499166	—	10.991749	—	
	1.073586 oder 44,19% des Gesamt- verkehrs.		21.515163 oder 55,6% des Gesamt- verkehrs.		

Das neue, zum Bau endlich fertig vorbereitete Empfangsgebäude soll nunmehr wirklich zur Ausführung kommen und den heutigen Verhältnissen entsprechend hergestellt werden. Bei dem projektierten Neubau werden, wie bei der Potsdamer Bahn, durch die geforderte Unterführung der beiden Kanaluferstrassen ebenfalls bedeutende Bauanlagen und grosse Unterbauten nothwendig. Die Höherlegung und Erweiterung des Güterbahnhofes wurde schon Ende 1872 begonnen. — Für die Zeit des Umbaues des Empfangsgebäudes ist jenseits des Kanals ein Provisorium für den Personenverkehr eingerichtet.

Ausser dem in der Situation dargestellten Güterbahnhof (Aussenbahnhof) beabsichtigt die Bahnverwaltung noch einen grösseren Rangir- und Werkstättenbahnhof bei Tempelhof anzulegen. — In dem neuen Güterbahnhofe sind besonders viele Ladeplätze für den Produktenverkehr angeordnet, durch deren Anlage bedeutendere Bauwerke zur Unterführung der York- und Blücherstrasse, der Monumenten- und Kolonnenstrasse unter der Bahn erforderlich geworden sind. Namentlich für die ersten Strassen wird ein grosser Tunnelbau nothwendig, welcher auch unter der daneben belegenen Berlin-Dresdener und der Berlin-Potsdamer Bahn weiter fortgeführt werden wird.

IV. Die Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Diese, von einer Aktiengesellschaft mit dem Sitze der Direktion in Berlin begründete und in der Zeit vom Mai 1865 bis 31. Dezbr. 1867 erbaute Bahn hat eine Länge von 207,9^{Km} und erforderte 170980,5 Mk. Anlagekosten pro Kilom. Bahnlänge,