

zieht sich zwischen der Mökern- 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 projektirten 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,

wobei an Betriebsmitteln 0,13 Lokomotiven, 0,33 Personen- und 3,04 Güterwagen pro Kilom. Bahnlänge vorhanden und bis Ende 1868 514777 Personen und 3.307833 Ztr. Güter befördert waren. Die Einnahmen betragen in dem Jahre 10412,4 Mk., die Ausgaben 5072,1 Mk. pro Kilom. Bahnlänge.

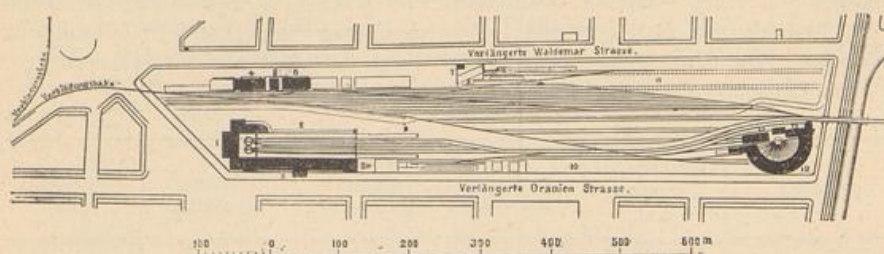


Fig. 51. Görlitzer Bahnhof zu Berlin. (Situation.) (Maasstab 1:10000.)

1. Empfangsgebäude. 2. Ankunftsseite (Droschkenhalteplatz). 3. Abfahrtvestibül. 4. Schuppen für ankommende Güter. 5. Schuppen für abgehende Güter. 6. Expeditionsbureau. 7. Steuergebäude. 8. Viehrampe. 9. Rampe für Rohprodukte und Militärtransporte. 10. Lagerplätze für Rohprodukte. 11. Reservierte Lagerplätze. 12. Lokomotivschuppen. 13. Reparaturwerkstätten.

Bis zum Ende des Jahres 1873 ist noch die Abzweigung Weisswasser-Muskau und der Anschluss an die Berliner Verbindungsbahn hinzugekommen und es beträgt die Gesamtlänge der im Betriebe befindlichen Linien jetzt 215,62^{Km}, welche bis auf eine Strecke von 0,63^{Km} 2gleisig hergestellt sind. Ausserdem ist die 71,4^{Km} lange Strecke Lübbenau-Senfenberg-Kamenz am 1. Mai 1874 eröffnet und sind die Strecken Görlitz-Nikrisch-Zittau auf Bodenbach zu und Görlitz-Nikrisch-Seidenberg im Bau begriffen; die letzteren sollen bis zum Herbst 1875 dem Betriebe übergeben werden. — Das gesammte Anlagekapital betrug Ende 1873 58.593000 Mk. An Betriebsmitteln waren pro Kilom. Bahnlänge zu derselben Zeit vorhanden: 0,21 Lokomotiven, 0,64 Personen- und 4,57 Güterwagen. Mit denselben wurden folgende Leistungen erzielt:

| pro 1873. | Beförderte Personen- zahl. | Personen- kilometer. | Beförderte Zentnerzahl. | Zentner- kilometer. | Bemerkun- gen. |
|-------------------|--|-------------------------|--|---------------------------|--|
| Im Ganzen | 756995 | 44.352185 ¹⁾ | 12.971941 | 1478.902997 ²⁾ | ¹⁾ Spezifische Personen- frequenz: 205696. |
| davon in Berlin: | | | | | ²⁾ Spezifische Güter- frequenz: 6.914489. |
| abgegangen . . . | 185354 | — | 1.017549 | — | |
| angekommen . . | 147788 | — | 2.069144 | — | |
| | 333142 oder 44% des Gesamt- verkehrs. | | 3.086693 oder 23,8% des Gesamt- verkehrs. | | |

Die Einnahmen pro 1873 betragen 23781,6 Mk., dagegen die Ausgaben 56% der Einnahmen oder 13337,4 Mk. pro Kilom. Bahnlänge.

Der Oberbau der Bahn ist aus breitbasigen Vignol-Schienen auf hölzernen

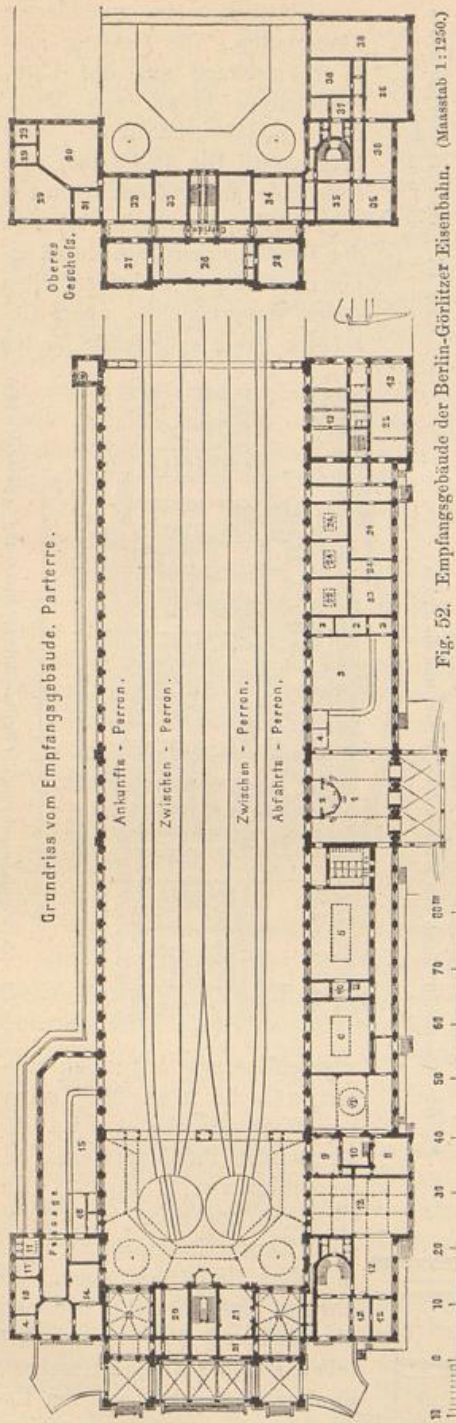


Fig. 52. Empfangsgebäude der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (Maasstab 1:1250.)

- 1. Abfahrtsabteil, 2. Billverkauf, 3. Gepäckaufnahme, 4. Portier, 5. Wartesaal IV. Klasse, 6. Wartesaal III. Kl., 7. Wartesaal II. Kl., 8. Wartesaal I. Kl., 9. Damenzimmer, 10. Buffet, 11. Estraden, 12. Post, 13. Abgehendes Eilgut, 14. Ankomendes Eilgut, 15. Gepäckabgabe, 16. Steuerabfertigung, 17. Gepäckträger, 18. Polizei, 19. Wartesaal, 20. Passage, 21. Königszimmer, 22. Schaffner, 23. Zugführer, 24. Telegraphenbureau, 25. Hauptmagazin, 26. Sitzungssaal der Direktion, 27. Zimmer des Vorsitzenden, 28. Zimmer des Ausschusses, 29. Registratur, 30. Kalkulator, 31. Journal, 32. Bureau-Vorsteher, 33. Bureau-Diener, 34. Bahn-Kontrolleur, 35. Personenkontrolle, 36. Güterkontrolle, 37. Lichthof, 38. Telegraphen-Verwaltung.

Querschwellen mit schwebendem Stoss hergestellt. Das Signalwesen besteht aus elektromagnetischen und optischen Telegraphen.

Der Bahnhof Berlin liegt in nächster Nähe des Lausitzer Platzes, zwischen der verlängerten Waldemar- und der verlängerten Oranienstrasse; die Anlagen für den Güterverkehr sind von denen für den Personenverkehr getrennt (Fig. 51). Die gesammten Bahnhofsanlagen bedecken bei einer Länge von 1100^m eine Fläche von 17,60^{HA}; für den Personenverkehr dienen 1304^m, für den Güterverkehr 12149^m Gleise. 2 Schuppen für ankommende und abgehende Güter, mit Ladeperrons, sowie ein Steuer- und ein Getreideschuppen bedecken zusammen eine Grundfläche von 4425 \square m. An sonstigen Anlagen sind noch vorhanden: ein polygonaler Lokomotivschuppen für 23 Stände mit 2230 \square m, 2 Wagenschuppen und eine kleine Werkstatt mit zusammen 1764 \square m Grundfläche. — Die Wasserversorgung des Bahnhofes erfolgt durch die städtische Wasserleitung.

Das Empfangsgebäude mit der Personenhalle wurde nach Entwürfen des Baumeisters A. Orth ausgeführt und bedeckt eine Fläche von 11910 \square m (Fig. 52). Die Ausführung des Baues fand unter Leitung des Baumeisters L. Müller vom April 1866 bis Anfang 1868 statt. Er ist ein Ziegelrohbau von hellen Birkenwerder Verblendziegeln mit schmalen Bändern

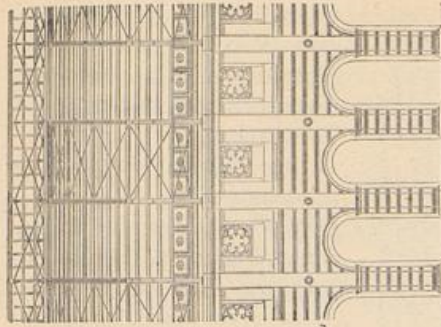


Fig. 54. Theil des Längenschnittes durch die Halle.

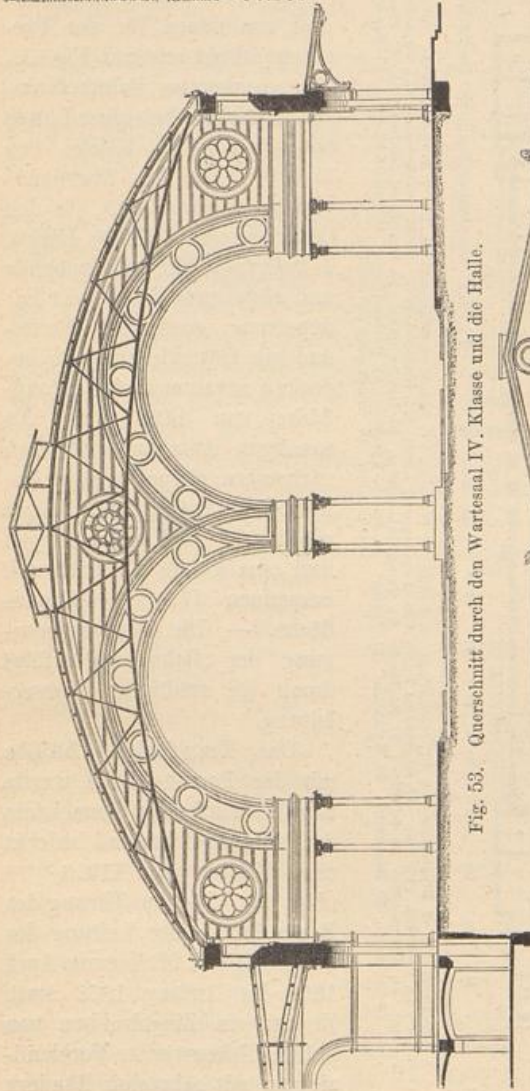


Fig. 53. Querschnitt durch den Wartesaal IV. Klasse und die Halle.

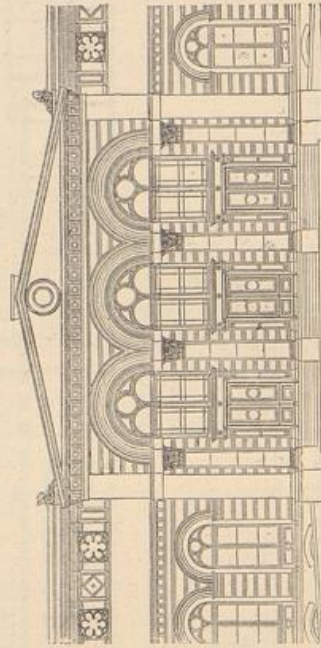


Fig. 55. Façade des Portalbaues auf der Abfahrt-Seite.

Fig. 53—55. Empfangsgebäude der Berlin-Görlitzer Eisenbahn. (Maasstab 1:300.)

aus violetten, weiss geränderten Thonplatten. Die Gesimse sind in Formsteinen aus der Charlottenburger Fabrik von March und aus Tschauschwitz bei Neisse hergestellt. Die 3,14^m über dem Niveau der angrenzenden Strassen liegende Empfangshalle wird nach der Oranienstrasse hin durch einen einstöckigen, zu beiden Seiten durch vorspringende, um 2 Geschosse höher aufgeführte Bauten

abgeschlossenen Flügelbau maskirt, während in der Mitte seiner Langfront für die Anfahrt des abreisenden Publikums ein Säulenportikus vortritt (Fig. 55). Die Westseite der Halle wird durch einen Kopfbau abgeschlossen, der in seiner Hauptfront einen, die übrigen Gebäudetheile noch um ein Stockwerk überragenden Mittelbau mit einer durch 2 Geschosse hindurchreichenden, grossen Un-

terfahrthalle und 2 Eckbauten zeigt. An der Perronhallenmauer der Ankunftsseite zieht sich ein 3,77^m weit ausladendes Dach hin zum Schutz für die Droschken und die Wagen des ankommenden Publikums.

Die Perronhalle enthält, zwischen 2 Seiten- und 2 Zwischenperrons, 5 Gleise, welche am Kopfe der Halle in einem offenen Drehscheibenhofe endigen, um welchen die Seitenperrons unter einem besonderen, auf Säulen ruhenden Dache herumgeführt sind. — Die Perrons haben eine Gesamtlänge von 528^m, die Seitenperrons je 7,5^m Breite. Die Länge der Halle beträgt 148^m bei einer Breite von 37^m (Fig. 53); ihre Ueberdachung ist auf hölzernen Pfetten hergestellt, die mit Wellenzink ohne Schalung eingedeckt sind; die Pfetten werden getragen durch 42 als siehelförmige Eisenträger ausgebildete und in 3,44^m Abstand von einander verlegte Binder. Die Beleuchtung der Halle erfolgt theils durch Seitenlicht von der freiliegenden Seite, theils durch ein durchlaufendes Oberlicht im Dach von 7,5^m Breite (Fig. 53 und 54). Ausserdem befindet sich, — nicht zum Vortheil für den Eindruck der Halle — auf beiden Seiten in den Dachflächen nahe den Umfassungsmauern noch je ein Oberlichtstreifen von 1,56^m Breite. — Die eiserne Hallenkonstruktion wurde von der Wöhlert'schen Maschinenfabrik zu Berlin geliefert und aufgestellt.

Die Einfahrt in den Bahnhof wird von einem besonderen Stationbeamten, welcher an der Eingangsweiche postirt ist, dirigirt. Die weiterhinaus im Hauptgleise befindliche Weiche ist mit dem Signalmast gekuppelt und wird von dem dirigirenden Stationbeamten durch einen elektrischen Blockapparat geschlossen, während die Bedienung der Weiche nebst Signal durch den Weichensteller erfolgt. Bei Rixdorf wird für die nächste Zeit noch die Anlage eines besonderen Rangir- und Trennungsbahnhofes mit Uebergabegleisen im Anschluss an die neue Ringbahn beabsichtigt.

Auf dem andern, rechten Ufer der Spree, ebenfalls im Südosten der Stadt münden die beiden Staatbahnen in Berlin ein:

V. Die Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die am 23. Oktober 1842 eröffnete und von einer Aktiengesellschaft in Berlin erbaute 80,95^{Km} l. Bahn Berlin-Frankfurt a/O. wurde 1845 von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft zu Breslau angekauft und von Frankfurt bis Breslau mit 276,75^{Km}, zugleich mit der Zweigbahn Kohlfurt-Görlitz, 28,1^{Km} l., am 1. September 1846 dem Betriebe übergeben. Bei der Gesamtlänge von 386,43^{Km} betrug das Anlagekapital 59.925.000 Mk. oder 147.504,6 Mk. pro Kilom. Bahn, bei einem Bestande von 0,17 Lokomotiven, 0,25 Personen- und 1,24 Güterwagen pro Kilom. Bahnlänge, womit 618.738 Personen und 1.595.307 Ztr. Güter befördert wurden. Die Einnahmen betragen dabei 10836,9 Mk., die Ausgaben dagegen 58,2% der Einnahmen oder 6311,4 Mk. pro Kilom. Bahn. Von dem Ueberschuss wurden 4% Dividende vertheilt.

Nach dem Statut der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft vom 3. Mai 1843 hatte der Staat bei dem Bau der Bahn mit $\frac{1}{7}$ des Aktienkapitals sich theiligt und das gesammte Aktienanlagekapital mit $3\frac{1}{2}$ % Zinsen garantirt, unter der Bedingung, dass wenn dieser Zuschuss 3 Jahre hintereinander geleistet werden müsse oder in einem Jahre der zu leistende Zuschuss mehr als 1% des