

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 Eingangswenche postirt ist, dirigirt. Die weiterhinaus im Hauptgleise befindliche Wenche ist mit dem Signalmast gekuppelt und wird von dem dirigirenden Stationbeamten durch einen elektrischen Blockapparat geschlossen, während die Bedienung der Wenche 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

Anlagekapitals betragen sollte, er befugt sei, die Administration der Bahn und des Betriebes zu übernehmen. — Dieser letzte Fall trat bereits 1848 ein: während der Jahre 1848—1850 wurde vom Staate ein Zuschuss von im Ganzen 1.825545 Mk. geleistet und dieserhalb vom 2. Jan. 1850 ab für die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn eine Königliche Verwaltung eingeführt. Am 1. Jan. 1852 wurde die Bahn durch Ankauf und gegen eine feste Rente von 4% für die Privataktien Staateigenthum und seitdem unter der Benennung „Königliche Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn“ durch eine Königliche Direktion zu Berlin verwaltet.

In den Jahren 1857—1860 wurde das zweite Gleis der Bahn ausgebaut.

Die durch eine „Königliche Kommission“ auf Staatskosten erbaute „Schlesische Gebirgbahn“ mit 173,92^{Km} Länge wurde am 15. Aug. 1867 durch die Königliche Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Betrieb genommen. Die Gesamtlänge der Bahnen beträgt nun:

1. Die Hauptbahn von Berlin nach Breslau bezw. Görlitz: a. Berlin-Breslau 358,06^{Km} — b. Kohlfurt-Görlitz 28,42^{Km} — c. Verbindungsbahn zwischen dem Niederschlesischen Bahnhofe Mochbern und dem Oberschlesischen Zentralbahnhofe zu Breslau 4,44^{Km} — zusammen 390,92^{Km}.

2. Die Schlesische Gebirgbahn: a. Kohlfurt-Dittersbach 120,61^{Km} — b. Görlitz-Lauban 25,58^{Km} — c. Dittersbach-Waldenburg 4,24^{Km} — d. Waldenburg-Altwasser 4,76^{Km} — e. Ruhbank-Liebau-Landesgrenze 18,73^{Km} — zusammen 173,92^{Km}.

Gesamtlänge: 564,84^{Km} in vollständig doppelgleisiger Herstellung.

Das bis ultimo 1873 verwendete Anlagekapital beträgt für die Hauptbahn 287573,31 Mk., für die Schlesische Gebirgbahn, — ausschliesslich der durch die beteiligten Kreise aufgebrachten Beiträge, — 226225,32 Mk. pro Kilom. Bahnlänge; es waren dabei an Betriebsmitteln pro Kilom. vorhanden: 0,58 Lokomotiven, 0,82 Personen- und 11,2 Güterwagen. Die Gesamtkosten für die Beschaffung der Betriebsmittel betragen 73123,8 Mk. pro Kilom. Mit diesen wurden befördert

pro 1873	Beförderte Personen- zahl.	Personen- kilometer.	Beförderte Zentnerzahl.	Zentner- kilometer.	Bemerkungen.
Im Ganzen.	4.903294	237.997868 ¹⁾	88.043253	15891.932590 ²⁾	¹⁾ Spezifische Personen- frequenz: . . .
hiervon an Kohlen:	—	—	44.946385	9611.359325	421352.
Davon in Berlin:					²⁾ Spezifische Güter- frequenz:
abgegangen. . .	736718	—	6.825628	—	28.136278
angekommen. . .	741838	—	30.791488	—	
	1.478556 oder 30,15% des Gesamt- verkehrs.		36.617116 oder 42,7% des Gesamt- verkehrs.		

Für den Frachtverkehr kommen auf Station Berlin allein an Schlesischen Steinkohlen 21.878750 Ztr. mit einem Frachtbetrage von 7.809855 Mk. Es betragen die Einnahmen pro 1873 66120,6 Mk., dagegen die Betriebsausgaben 59,29% der

Bruttocinnahmen oder 26203,61 Mk. pro Kilom. Bahnlänge. Von dem Reinertrage von 15.503263,5 Mk. wurden 2.639200,5 Mk. zur Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals verwendet und der Rest mit 12.686940 Mk. an die Generalstaatskasse abgeführt.

Mit Ausnahme von 5552^m Schuppen- und Neben-Gleisen, die grösstentheils aus Brückschienen bestehen, sind breitbasige Schienen in 5 verschiedenen Profilen auf Querschwellen, theils mit schwebendem, theils mit unterstütztem Stoss und Laschenverbindung zur Anwendung gekommen; ausserdem noch 262^m Gleise mit eisernem Oberbau nach Hilf'schem System eingelegt. — Die seit 1867 in Benutzung genommenen Schienen sind 131^{mm} hoch und wiegen pro lfd. m. die Eisenschienen 36,96^k, die Gussstahlsehienen 37,68^k. Die Schwellen sind theils nicht imprägnirte von Eichen- oder (fast zur Hälfte) imprägnirte von Kiefernholz — Das Signalwesen besteht aus elektromagnetischen und optischen Telegraphen.

Der Bahnhof Berlin ist im Zusammenhange mit dem der Ostbahn weiter unten Seite 81 u. f. besprochen.

VI. Die Königliche Ostbahn.

Diese Bahn ist als erste reine Staatsbahn Preussens ganz aus Staatmitteln erbaut. Nachdem der Bau bereits im Jahre 1846 begonnen war, wurde er jedoch erst 1848 energisch aufgenommen und von diesem Zeitpunkte ab ununterbrochen fortgeführt, und zwar laut Gesetz vom 7. Dezbr. 1849 zunächst für die Strecken Kreuz-Bromberg-Dirschau-Königsberg und Dirschau-Danzig. — In Betrieb genommen wurden die Strecken: Kreuz-Bromberg mit 145,15^{Km} am 27. Juli 1851; Bromberg-Dirschau-Danzig mit 158,56^{Km} am 6. Aug. 1852; Marienburg-Braunsberg mit 83,76^{Km} am 19. Oktbr. 1852 und Braunsberg-Königsberg mit 61,91^{Km} am 2. Aug. 1853. Die Strecke Dirschau-Marienburg mit 17,47^{Km}, — einschliesslich der unter Leitung einer besonderen „Königlichen Kommission“ erbauten Weichsel- und Nogat-Brücken, deren Bau bereits 1845 begonnen und, nach einer Sistirung im Jahre 1847, seit 1850 wieder aufgenommen und bis zum Jahre 1857 vollendet war, — wurde gleichzeitig mit der inzwischen durch Gesetz vom 7. Mai 1856 genehmigten und von einer besonderen „Königlichen Kommission“ in den Jahren 1856 — 1857 erbauten Bahnstrecke von Frankfurt a/O. über Küstrin-Landsberg bis Kreuz mit 134,98^{Km} am 12. Oktbr. 1857 dem Betriebe übergeben.

Das verwendete Anlagekapital für die ganze Strecke von Frankfurt bis Königsberg mit zusammen 601,83^{Km}, jedoch ausschliesslich der Weichsel- und Nogat-Brücken, betrug am Ende des Jahres 1858 pro Kilom. Bahnlänge 141562,9 Mk. Die Kosten der beiden Brücken bei Dirschau und Marienburg betragen 15.242844 Mk., denen noch 11.760198 Mk. für die zur Sicherung der Brücken vorgenommenen Strom- und Deichregulirungen hinzutreten, so dass das Gesamt-Anlagekapital für die ganze Bahnstrecke 106.181577 Mk. oder pro Kilom. Bahn 176431,2 Mk. beträgt.

Im Frühjahr 1858 wurde der Bau der Strecke Königsberg-Eydtkuhnen begonnen und bis zur russischen Grenze mit 153,14^{Km} am 15. Aug. 1860 und die 1859 begonnene Zweigbahn von Bromberg über Thorn bis Otluczyn mit 62,9^{Km} am 4. Dezbr. 1862 dem Betriebe übergeben. Nachdem dann 1865 der Bau der 82,4^{Km} l. Strecke Berlin-Küstrin, sogleich in 2gleisiger Anlage, und die 10,22^{Km} l. Zweigbahn Danzig-Neufahrwasser in Angriff genommen war, wurde mit der Eröffnung