

Verbindung Berlins mit Stralsund herstellen. Nachdem unter dem 18. Juni 1870 die Konzession an eine Gesellschaft mit der Direktion zu Berlin ertheilt war, wurde der Bahnbau 1872 begonnen; das konzessionirte Anlagekapital der Bahn beträgt 37.500000 Mk.; die Gesamtlänge der Bahn ist zu 222,4<sup>Km</sup> angenommen.

Der Bahnhof für Berlin, bis jetzt nur in einem von der Aufsichtsbehörde ge-

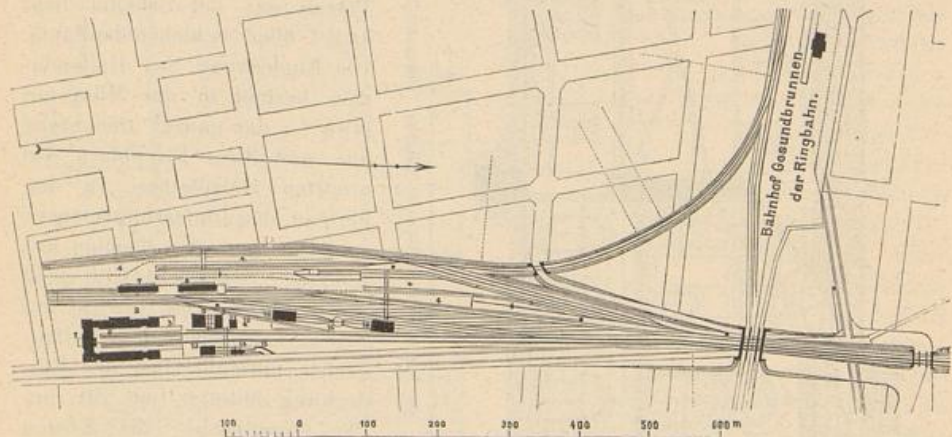


Fig 61. Nordbahn-Bahnhof (Situation) (Maasstab 1:10000.)

1. Vorplatz. 2. Droschkenhalteplatz. 3. Posthof. 4. Lager- und Ladeplätze. 5. Kohlenhof. 6. Empfangsgebäude. 7. Ankunft-Güterschuppen. 8. Abgang-Güterschuppen. 9. Reparatur-Werkstatt. 10. Lokomotivschuppen. 11. Wagen-Reparatur-Werkstatt. 12. Wasser-Station. 13. Wagenschuppen. 14. Eilgutschuppen. 15. Equipagen- und Eilgut-Rampe. 16. Drehscheibe.

nehmigten Projekte vorhanden, soll im nördlichen Stadttheile, oberhalb der Bernauer- und neben der verlängerten Schwedterstrasse zu liegen kommen. Bei einer Länge von c. 1000<sup>m</sup> bedecken die projektirten Bahnhofanlagen eine Fläche von 10,63<sup>HA</sup> und sollen 3910<sup>m</sup> Gleise für den Personen- und 13840<sup>m</sup> Gleise für den, vollständig vom Personenbahnhofs getrennten Güterverkehr erhalten.

#### VIII. Die Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Diese von einer Aktiengesellschaft, — deren Direktorium seinen Sitz zu Stettin hat, — gegründete Eisenbahn eröffnete die Theilstrecken: Berlin-Neustadt mit 45<sup>Km</sup> am 30. Juli und Neustadt-Angermünde mit 25,5<sup>Km</sup> am 25. Novbr. 1842 und die ganze Bahn in einer Länge von 133,89<sup>Km</sup> am 16. Sept. 1843, wobei ein Anlagekapital von 85452 Mk. pro Kilom. Bahnlänge verwendet war. — Im Jahre 1844 waren an Betriebsmitteln pro Kilom. Bahnlänge vorhanden: 0,104 Lokomotiven, 0,48 Personen- und 1,02 Güterwagen, mit denen im Ganzen 272584 Personen und 758808 Ztr. Güter transportirt wurden. Bei einer Jahres-Einnahme von 9267 Mk. pro Kilom. betragen die Ausgaben 46,7% dieser Einnahme oder 4328,1 Mk. — Am 1. Mai 1846 wurde die Zweigbahn Stettin-Stargard mit 34,3<sup>Km</sup> eröffnet, welche vom Aug. 1852 bis 1. Jan. 1860 zugleich mit der Stargard-Posener Bahn durch die Königliche Direktion der Ostbahn bzw. durch die Königliche Direktion der Oberschlesischen Eisenbahn pachtweise in Betrieb genommen wurde. — Die unter Staatgarantie erbauten Bahnen: 1) Stargard-Köslin-Kolberg mit 170,23<sup>Km</sup> wurden am 1. Juni 1859; 2) die Vorpommerschen Zweigbahnen: Anger-

münde-Stralsund, Züssow-Wolgast und Stettin-Pasewalk mit zusammen 223,5<sup>Km</sup> im Jahre 1863, dann Köslin-Stolpe-Danzig mit 198<sup>Km</sup> am 1. September 1870, ausserdem die Zweigbahn Neustadt-Wriezen mit 30,1<sup>Km</sup> und Pasewalk-Mecklenburgische Grenze mit 22,85<sup>Km</sup> im Jahre 1867 eröffnet.

In Folgendem sind nur die Verhältnisse der Stammbahn: Berlin-Stettin-Stargard mit den Zweigbahnen Neustadt-Eberswalde-Wriezen und Pasewalk-Landesgrenze berücksichtigt, ihre Gesamtlänge betrug am Ende des Jahres 1873: 223,5<sup>Km</sup>, von denen 163,71<sup>Km</sup> doppelgleisig waren. Das Gesamtanlagekapital dieser Bahnen beträgt 211218 Mk. pro Kilom. und es waren an Betriebsmitteln pro Kilom. vorhanden: 0,456 Lokomotiven, 0,76 Personen- und 8,26 Güterwagen, mit denen an Betriebleistungen erzielt wurden:

pro 1873	Beförderte Personen- zahl.	Personen- kilometer.	Beförderte Zentnerzahl.	Zentner- kilometer.	Bemerkungen
Im Ganzen . . . .	2.038891	105.078568 <sup>1)</sup>	35.968035	3232.658752 <sup>2)</sup>	<sup>1)</sup> Spezifische Personen- frequenz: 70150.
Davon in Berlin:					<sup>2)</sup> Spezifische Güter- frequenz: 14.463797.
abgegangen . .	512457	—	14.569962	—	
angekommen . .	519718	—	4.992138	—	
	1.032175 oder 50,62% des Gesamt- verkehrs.		19.562100 oder 54,67% des Gesamt- verkehrs.		

Die Einnahmen betragen pro 1873 55146 Mk., dagegen die Ausgaben 50,02% der Brutto-Einnahmen oder 27585 Mk. pro Kilom. Bahnlänge. Von dem Ueberschuss wurde eine Dividende von 10<sup>3</sup>/<sub>4</sub>% vertheilt.

Als Erweiterungen des Bahnnetzes sind zur Zeit in der Ausführung begriffen: die Bahn von Ducherow nach Swinemünde, von Angermünde nach Freienwalde a/O. und von Wriezen nach Frankfurt a/O.; ausserdem noch der Erweiterungs- und Umbau des Bahnhofes Berlin. Da die Projekte für diese Bauwerke noch nicht festgestellt sind, so können hier noch keine näheren Angaben darüber gemacht werden; jedenfalls wird aber auch für das neue Empfangsgebäude dieses Bahnhofes ein neuer, grossartiger Hallenbau entstehen.

Der jetzige Bahnhof liegt in dem nordwestlichen Stadtviertel zwischen der Chaussee-, Garten- und Invaliden-Strasse. —

#### IX. Die Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Diese, ebenfalls von einer Aktiengesellschaft erbaute Bahn ist entstanden aus dem anfangs selbstständigen Bahnunternehmen: Hamburg-Bergedorf mit 15,5<sup>Km</sup> und der im Anschluss hieran gebauten Bahn: Berlin-Bergedorf. — Nachdem die Bahn Hamburg-Bergedorf bereits seit dem 16. Mai 1842 im Betriebe stand, wurde