

münde-Stralsund, Züssow-Wolgast und Stettin-Pasewalk mit zusammen 228,5^{Km} im Jahre 1863, dann Köslin-Stolpe-Danzig mit 198^{Km} am 1. September 1870, ausserdem die Zweigbahn Neustadt-Wriezen mit 30,1^{Km} und Pasewalk-Mecklenburgische Grenze mit 22,85^{Km} 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^{Km}, von denen 163,71^{Km} 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 ¹⁾	35.968035	3232.658752 ²⁾	¹⁾ Spezifische Personen- frequenz: 70150.
Davon in Berlin:					²⁾ 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 $10\frac{3}{4}\%$ 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^{Km} und der im Anschluss hieran gebauten Bahn: Berlin-Bergedorf. — Nachdem die Bahn Hamburg-Bergedorf bereits seit dem 16. Mai 1842 im Betriebe stand, wurde

die Bahnstrecke Berlin-Boitzenburg mit 224,2^{Km} am 15. Oktober 1846 und die Strecke Boitzenburg-Bergedorf mit 44,8^{Km} und hiermit die Berlin-Hamburger Bahn in ihrer ganzen Länge von 284,5^{Km} am 15. Dezember 1846 eröffnet.

Das Anlagekapital betrug am Ende des Jahres 1848 162990,9 Mk. pro Kilom. und es waren an Transportmitteln pro Kilom. Bahnlänge vorhanden: 0,133 Lokomotiven, 0,37 Personen- und 1,128 Güterwagen, womit transportirt wurden: 523145 Personen und 1.831190 Ztr. Güter. Die Jahreseinnahme betrug 9745,8 Mk. und die Ausgabe 62,48% der Brutto-Einnahme oder 6090,6 Mk. pro Kilom. Bahnlänge. — Am 15. Oktober 1851 wurde die Zweigbahn Büchen-Lauenburg mit 13,5^{Km} eröffnet. Die Zweigbahn Wittenberge-Lüneburg-Buchholz ist in ihrer ersten Strecke Wittenberge-Hitzacker bereits am 15. Dezember 1873 dem Betriebe übergeben und es wurde die Eröffnung der letzten Theilstrecke zu Anfang des Jahres 1875 beabsichtigt.

Am Schluss des Jahres 1873 waren für die 298,0^{Km} lange Stammbahn an Betriebsmitteln pro Kilom. Bahnlänge vorhanden: 0,503 Lokomotiven, 1,057 Personen- und 11,084 Güterwagen. An Betriebleistungen wurden erzielt:

pro 1873	Beförderte Personen- zahl	Personen- kilometer.	Beförderte Zentnerzahl	Zentner- kilometer.	Bemerkungen
Im Ganzen.	2.028638	100.193272 ¹⁾	21.956952	3412.458573 ²⁾	¹⁾ Spezifische Personen- frequenz: 335235
Davon in Berlin:					²⁾ Spezifische Güter- frequenz: 11.417745.
abgegangen. . .	494959	—	4.926912	—	
angekommen. . .	489630	—	6.132563	—	
	984589 oder 48,53% des Gesamt- verkehrs.		11.059475 oder 50,36% des Gesamt- verkehrs.		

Der Jahreseinnahme von 52319,49 Mk. stehen gegenüber die Ausgaben von 77,65% der Brutto-Einnahme oder 40629,6 Mk. pro Kilom. Bahn. Von dem Ueberschuss wurde eine Dividende von 10% auf die Stammaktien vertheilt.

Das bisher verwendete Anlagekapital beträgt 164073,6 Mk. pro Kilom.; die ganze Bahn ist doppelgleisig ausgeführt. Erbauer der ganzen Bahnanlagen ist der Geheime Regierungs- und Baurath Neuhaus.

Das vorherrschende Oberbausystem besteht aus breitbasigen Schienen auf Querschwellen, die grösstentheils imprägnirt sind. Das Signalwesen besteht aus elektromagnetischen und optischen Telegraphen.

Der Bahnhof Berlin (Situation Fig. 62.) befindet sich im Nordwesten der Stadt an der Invalidenstrasse. Derselbe bedeckt bei einer Länge von 3216^m eine Fläche von 35,398^{HA} und enthält 29963^m Gleise. Die Wasserversorgung des Bahnhofes erfolgt durch die städtische Wasserleitung. — Mit Rücksicht auf die steuerliche Abfertigung der aus odernach den Ausser-Zollverein-Stationen ein- oder abgehenden Waaren sind auf diesem Bahnhofe grossartige Güterverkehr-Einrichtungen noth-

wendig geworden. — Drei Gleise liegen in der Mitte der dreischiffig angelegten Gütergebäude, deren Seitenschiffe wieder der Länge nach getheilt sind; an den 4 Enden derselben befinden sich die Bureaus, Wacht- und Arbeiter-Stuben. Die Güterschuppen enthalten bei einer bebauten Grundfläche von 13619 \square^m im Ganzen 7786 \square^m Güterboden. —

Auf dem Bahnhof befinden sich ferner noch 2 Lokomotivschuppen zu 23 Ständen mit 2248 \square^m , ein Wagenschuppen mit 1473 \square^m , ferner eine Schwellentränkungsanstalt mit 1531 \square^m und ein Werkstattgebäude mit 5464 \square^m

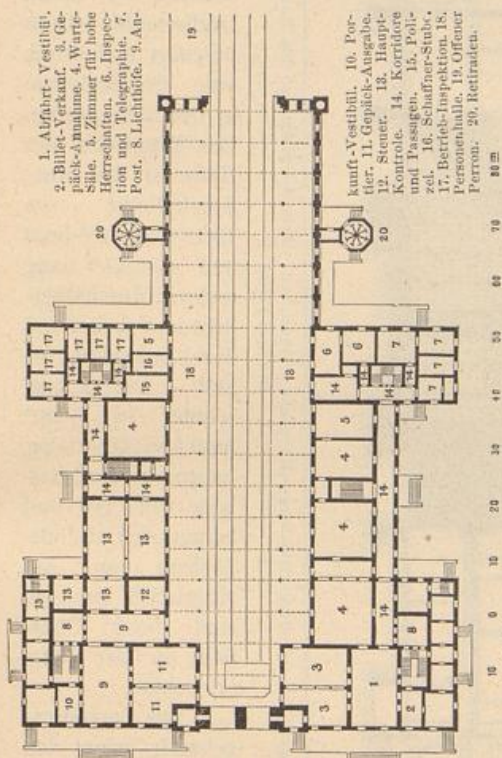


Fig. 63. Grundriss des Empfangsgebäudes. (Maassstab 1:1250.)

Zu Fig. 62: 1. Verwaltungsbüro, 2. Empfangsgebäude, 3. Güter-Schuppen, 4. Wagen-Schuppen, 5. Maschinen-Schuppen, 6. Wagen-Reparatur-Werkstatt, 7. Lokomotiv-Werkstatt, 8. Kohlen-Schuppen, 9. Schwellen-Tränk-Anstalt, 10. Lade-Rampen, 11. Droschken-Halteplatz, 12. Beheizten-Wohnhaus

bebauter Grundfläche. — Eine Vergrößerung des Produktenbahnhofes sowie die Anlage eines besonderen grossen Rangir- und Trennung-Bahnhofes ausserhalb der Berliner-Ringbahn sind ausserdem bei dieser Bahn ebenfalls eingeleitet.

Das Empfangsgebäude (Fig. 63 und 64.) ist, obwohl in ursprünglicher Anlage noch aus den Jahren 1845—1847 stammend, dennoch bereits ein Hallenbau, und wenn auch in bescheidenen Dimensionen als die in letzter Zeit ausgeführten.

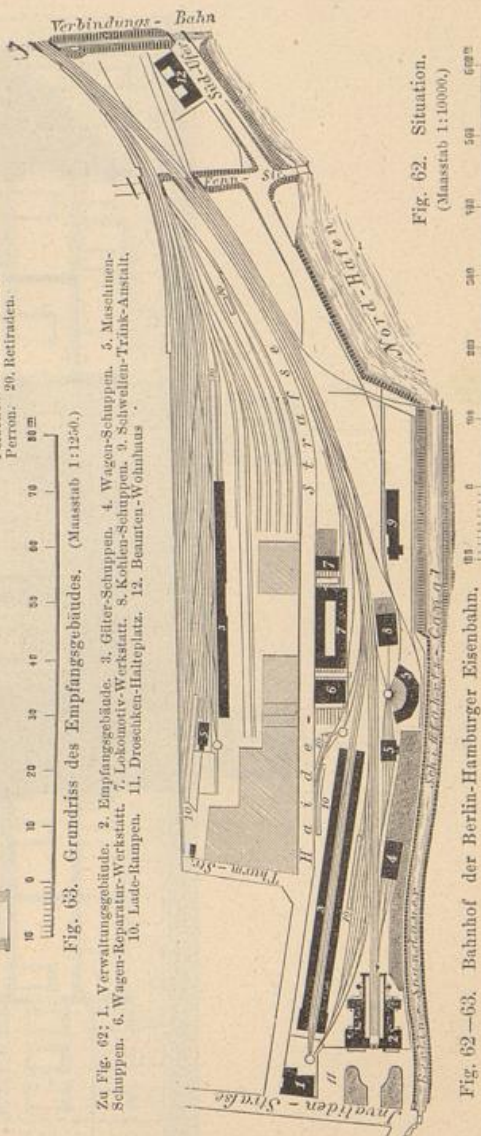


Fig. 62. Situation. (Maassstab 1:10000.)

Fig. 62—63. Bahnhof der Berlin-Hamburger Eisenbahn.

so doch geschickt und zweckmässig disponirt. Die bebaute Grundfläche beträgt 6370 m^2 . Die zwischen 2 Flügelbauten belegene dreischiffige Personenhalle enthält

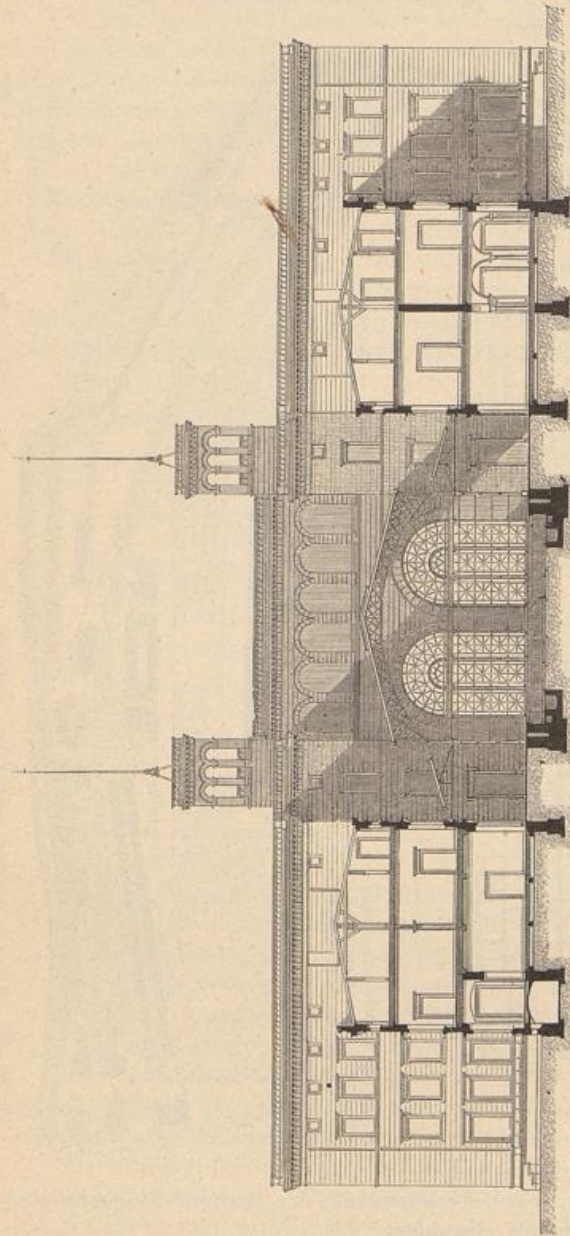


Fig. 64. Empfangsgebäude der Berlin-Hamburger-Eisenbahn. Querschnitt durch die Halle und die Räume 4 und 13 des Grundrisses. (M. a. Stab 1:500).

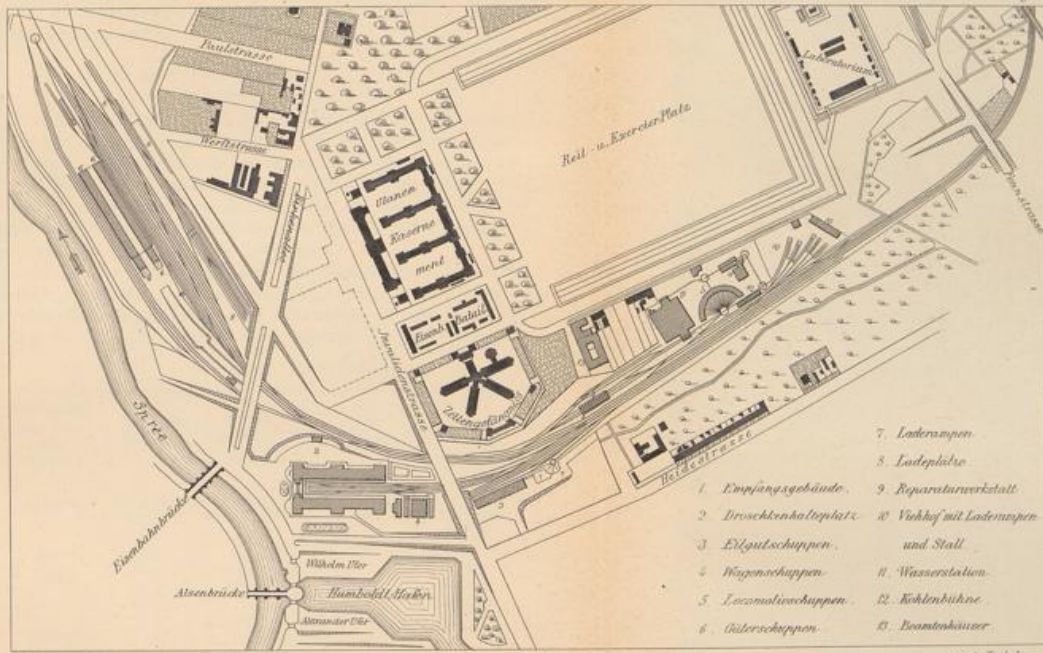
zwischen 2 Seitensperrons 4 Gleise, welche ursprünglich nach der Stadtseite über die Flügel hinaus verlängert waren und auf eine freiliegende grosse Drehscheibe führten; in den letzten Jahren ist diese Drehscheibe jedoch beseitigt und durch eine Schiebebühne in der Halle ersetzt. Das Mittelschiff der Halle ist, bei einer Scheitelhöhe von $13,18 \text{ m}$, $18,13 \text{ m}$ breit und $103,47 \text{ m}$ lang und wird durch Oberlicht im Scheitel und durch Seitenlicht erhellt. Die Seitenschiffe, je $5,58 \text{ m}$ breit und $90,5 \text{ m}$ lang, haben eine Scheitelhöhe von $7,06 \text{ m}$ und lehnen sich mit Pultdächern an das Mittelschiff an; sie sind durch Oberlicht in der Mitte erleuchtet.

Das Empfangsgebäude bringt den Hallenbau auch in seiner Aussenarchitektur zur Geltung, indem die Halle nach der Stadtseite durch ein doppeltes offenes Thor mit einer dar-

über liegenden und von 2 Thürmen flankirten Bogenhalle abgeschlossen wird; zu beiden Seiten schliessen sich mehrstöckige Flügelbauten an (Fig. 64.). Der

Situationsplan vom Lehrter Bahnhof
(Magdeburg-Halberstädter Bahn)

Berlin und seine Bauten. Beilage 7



- | | |
|-------------------------|------------------------------------------|
| 1. Empfangsgebäude. | 9. Reparaturwerkstatt |
| 2. Droschkenhalteplatz. | 10. Viehhof mit Lademaschinen und Stall. |
| 3. Eilgutschuppen. | 11. Wasserstation. |
| 4. Wagenschuppen. | 12. Kohlenbühne. |
| 5. Loccalwagenschuppen. | 13. Beamtenhäuser. |
| 6. Güterschuppen. | |
| 7. Lademaschinen. | |
| 8. Ladeplatz. | |

1:10000

gest. Kiebitz

Ein- bzw. Ausgang zu den Perrons und Expeditionsräumen erfolgt direkt von dem Vorplatz an der Invalidenstrasse. Wegen des sumpfigen Terrains und des moorigen Untergrundes wurde das Gebäude auf Schwellrost erbaut, welcher auf eine Sandbettung gelegt wurde; nur für einige Theile des Bauwerkes musste wegen zu starken Wasserandranges zu einer Fundirung auf Senkbrunnen bis in die gewachsenen unteren Schichten geschritten werden. — Die Bauausführung erfolgte nach den Entwürfen des Baudirektors Neuhaus und des Baumeisters Holz in den Jahren 1845—47 unter spezieller Leitung des Baumeisters Arnold.

Die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn hat ihren Wohnsitz zu Berlin, für die Strecke Hamburg-Bergedorf in Hamburg.

X. Die Berlin-Lehrter Eisenbahn.

(Situation auf Beilage 7.)

Von den im Betriebe befindlichen Eisenbahnen, welche in Berlin einmünden, ist die 239,3^{Km} lange Berlin-Lehrter Bahn die jüngste; sie wurde von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Gesellschaft in den Jahren 1868—71 erbaut und am 1. November 1871 eröffnet. — Das Baukapital betrug am Ende des Jahres 1873 274092 Mk. pro Kilom. und es waren an Betriebsmitteln pro Kilom. Bahnlänge auf den gesammten, 873^{Km} langen Bahnstrecken der Gesellschaft vorhanden: 0,24 Lokomotiven, 0,426 Personen- und 7,45 Güterwagen.

Auf den sämtlichen von dem Direktorium der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn zu Magdeburg verwalteten Bahnen: Magdeburg-Thale, Köthen- bzw. Halle-Vienenburg nebst Zweigbahnen, Magdeburg-Wittenberge und Berlin-Lehrte ergaben sich am Ende des Jahres 1873 für die Gesamtlänge von 637^{Km} folgende Betrieb-Resultate:

pro 1873	Beförderte Personen- zahl.	Personen- kilometer.	Beförderte Zentnerzahl.	Zentner- kilometer.	Bemerkungen.
Im Ganzen.	3.679281	155.411441 ¹⁾	58.605891	4176.322775 ²⁾	¹⁾ Spezifische Personen- frequenz: 247470.
Davon in Berlin:					²⁾ Spezifische Güter- frequenz: 6.556237
abgegangen. . .	341000	—	5.800582	—	
angekommen. . .	330197	—	4.014590	—	
	671197 oder 18,2% des Gesamt- verkehrs.		9.815172 oder 16,7% des Gesamt- verkehrs.		

Die Jahreseinnahmen betragen 30080,4 Mk. pro Kilom., dagegen die Ausgaben 71,9% der Brutto-Einnahme: 21361,2 Mk. Von dem Ueberschuss wurden 6% Dividende auf die Stammaktien vertheilt.

Das Oberbausystem der Bahn besteht aus breitbasigen Schienen auf hölzernen Querschwellen; das Signalwesen ist durch elektromagnetische und optische Telegraphen hergestellt.