

BERLIN UND SEINE EISENBAHNEN 1846-1896

EXTRA
MATERIALS
extras.springer.com





Mesenbach, Riffarth & Co. in Berlin, 1896.

POTSDAMER BAHNHOF

Verlag von Julius Springer in Berlin.

BERLIN

UND SEINE EISENBAHNEN

1846—1896.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES

KÖNIGLICH PREUSSISCHEN MINISTERS DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN.

ERSTER BAND.



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

1896.



MIT 15 BILDERN IN KUPFERÄTZUNG, 34 TAFELN UND PLÄNEN
UND ZAHLREICHEN IN DEN TEXT GEDRUCKTEN ABBILDUNGEN.

Additional material to this book can be downloaded from <http://extras.springer.com>.

ISBN 978-3-662-24454-8

ISBN 978-3-662-26598-7 (eBook)

DOI 10.1007/978-3-662-26598-7

Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1896

DEM
VEREIN DEUTSCHER EISENBAHNER VERWALTUNGEN

ZUR FEIER

SEINES FÜNFZIGJÄHRIGEN BESTEHENS

AM 28. JULI 1896

ÜBERREICHT

VON DEM

KÖNIGLICH PREUSSISCHEN MINISTER DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN.

Am 10. November 1846 vereinigten sich in Berlin zehn preussische Eisenbahnverwaltungen zu dem Verbands der Preussischen Eisenbahnen. Die Aufgabe, die sich dieser Verband stellte, war ein einmüthiges Handeln zur Förderung der Interessen der Eisenbahnen und des Publikums. Ein Jahr später ist aus dem Verbands der Preussischen Eisenbahnen der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen geworden. Dieser Verein wird im Jahre 1896 auf eine fünfzigjährige Vergangenheit zurückblicken; er hat den Beschluss gefasst, in der Jahresversammlung, die am 28. Juli 1896 an seinem Geburtsort Berlin stattfinden wird, dieses Ereigniss festlich zu begehen.

Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist von preussischen Eisenbahnen begründet, die preussischen Eisenbahnen, Staats- sowohl als Privatbahnen, haben von jeher zu seinen Mitgliedern gehört, er hat die Leitung seiner Geschäfte stets einer preussischen Verwaltung anvertraut. Die Preussische Staatseisenbahnverwaltung hat es also als eine Ehrenpflicht betrachtet, sich in einer des Gedenktages würdigen Art und Weise an der bevorstehenden Feier zu betheiligen. Die Preussische Staatsregierung will damit gleichzeitig dem Verein ein weithin leuchtendes Zeichen der Anerkennung seiner hohen Verdienste um die wirthschaftliche und technische Entwicklung der mitteleuropäischen Eisenbahnen geben.

Zu den Gaben, die die Preussische Staatseisenbahnverwaltung dem Verein bei seiner fünfzigjährigen Jubelfeier darbringt, gehört die hiermit überreichte Festschrift. Sie hat sich die Aufgabe gestellt, ein Stück preussisch-deutscher Eisenbahngeschichte zu erzählen; sie will schildern, wie die deutsche

Reichshauptstadt, damals die Hauptstadt des Königreichs Preussen, ihr Handel und ihr Verkehr ausgesehen haben, als der Verein im Jahre 1846 in Berlin begründet wurde, und wie sich alles dies bis heute entwickelt hat. Sie will dabei vor allem prüfen, wie weit diese Entwicklung Berlins durch die Eisenbahnen beeinflusst worden ist.

Der Zeitraum von 1846 bis zur Gegenwart ist nicht allein aus dem Grunde gewählt, weil er zusammenfällt mit den ersten fünfzig Jahren, die der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen besteht. Er erscheint vielmehr, auch abgesehen von diesem mehr zufälligen Zusammentreffen, für eine in sich abgerundete Darstellung gerade der Berliner Eisenbahngeschichte besonders geeignet. Um die Mitte der vierziger Jahre waren eben die ersten Berliner Eisenbahnen fertiggestellt, sie hatten noch wenig Erfahrungen gemacht, ein Einfluss auf die wirtschaftliche und bauliche Entwicklung der Stadt war kaum wahrzunehmen. Heute ist Berlin der Mittelpunkt eines grossen einheitlichen, in sich geschlossenen, die ganze Stadt durchziehenden und in allen Richtungen der Windrose nach aussen sich erstreckenden Eisenbahnnetzes. Die reichen Erfahrungen eines halben Jahrhunderts zeigen, was die Eisenbahnen für Berlin geleistet haben, aber auch was sie leisten können.

Freilich liessen sich die zeitlichen Grenzen nicht überall streng festhalten. Die bauliche Entwicklung Berlins, seine innere Umgestaltung während des Eisenbahnzeitalters und durch die Eisenbahnen ist nur zu verstehen, wenn man auf die Anfänge des alten Berlin wenigstens kurz zurückgeht. Ebenso muss eine Geschichte der Berliner Eisenbahnen beginnen mit dem Bau der ersten Eisenbahnen, der einige Jahre vor dem Ausgangspunkt der Festschrift zurückliegt. Auch Berlin selbst lässt sich nicht allein für sich betrachten. Seine nächste, ja schon seine etwas fernere Umgebung ist räumlich und wirtschaftlich so innig mit ihm zusammengewachsen, dass auch die Vororte in die Darstellung, insbesondere da, wo sie sich der Gegenwart nähert, hereingezogen werden mussten.

Der geschichtlichen Darstellung der äusseren Entwicklung Berlins und der Berlin berührenden Eisenbahnen wird eine Darstellung des Personenver-

kehrs, des Güterverkehrs und des Betriebes der Eisenbahnen folgen. Vergleicht man den Verkehr Berlins von heute mit dem vor fünfzig Jahren und fragt man, wie es denn gekommen ist, dass Berlin aus der damaligen mittelgrossen Stadt mit ihren beschränkten, einfachen Verhältnissen eine der bedeutendsten Weltstädte mit einer grossartig entwickelten Industrie, einem die ganze Welt umspannenden Handel geworden ist, so wird niemand leugnen, dass es die Eisenbahnen sind, die zum ganz erheblichen Theil an dieser Umwälzung mitgewirkt haben. Diese Wirkungen der Eisenbahnen sollen im einzelnen untersucht werden.

Andrerseits aber wird niemand behaupten, dass Berlin alles das, was es in dem letzten halben Jahrhundert geworden ist, ausschliesslich den Eisenbahnen verdanke. Die grossen politischen Ereignisse, der mächtige wirtschaftliche Aufschwung, wie sie in dem einleitenden Kapitel dargestellt werden, haben das Wachsthum von Berlin, seinen Handel, seinen Verkehr auf das stärkste mit beeinflusst; und neben den Eisenbahnen waren es die übrigen Verkehrsmittel, darunter vor allem die Wasserstrassen, die gewaltige Wirkungen hervorbrachten und noch heute in zahlreichen Verkehrsrichtungen mit den Eisenbahnen erfolgreich wetteifern. Diese Einflüsse lassen sich von denen der Eisenbahnen nicht mechanisch trennen. Man kann höchstens den Versuch machen, das, was den Eisenbahnen zukommt, möglichst scharf herauszuheben. Gerade in der Entwicklungsgeschichte Berlins in den letzten fünfzig Jahren sind andrerseits Vorgänge zu verzeichnen, die lediglich oder doch nahezu ausschliesslich mit seinen Eisenbahnen zusammenhängen, z. B. die Niederlegung der Stadtmauer, die Beseitigung des Königsgrabens, der Umbau des Zentrums von Berlin.

Den Verfassern haben die Akten des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten zur Verfügung gestanden, auch sind sie von den übrigen Staats- und den städtischen Behörden in entgegenkommender Weise bei Sammlung des Materials unterstützt. Die nachfolgende Darstellung beruht vorzugsweise auf diesen Quellen. Daneben ist aber die gesammte, meist in Zeitschriften, Einzelaufsätzen aller Art u. s. w. verstreute, einschlägige Literatur sorgfältig benutzt worden. Nur einzelne dieser Schriften sind gelegentlich im Text

oder in den Anmerkungen erwähnt. Von Beifügung einer vollständigen Uebersicht der benutzten Werke glaubte man absehen zu dürfen. Ein näheres Eingehen auf die Post- und Telegraphenverhältnisse Berlins und ihre Entwicklung war leider nicht möglich, da die Akten des Reichs-Postamts zur Zeit nicht zur Verfügung gestellt werden konnten. Die bildlichen Darstellungen sind zum bei weitem grössten Theil für die Festschrift besonders angefertigt, darunter die Leisten am Schluss und Anfang der Hauptabschnitte von dem Maler Herrn Ludwig Sütterlin. Einzelne der geschichtlichen Bilder sind aus älteren Schriften entnommen, die meisten Photographieen, nach denen die in den Text aufgenommenen Lichtbilder und Holzschnitte gefertigt sind, haben die Herren H. Bartels und F. A. Schwartz in Berlin geliefert, die Kupfer-Lichtdruckbilder sind von der Firma Meisenbach, Riffarth & Co in Berlin hergestellt. Der Plan sämmtlicher Berliner Eisenbahnanlagen war auf Anregung der Redaktion der im Erscheinen begriffenen zweiten Auflage des Werkes Berlin und seine Bauten von der Königlichen Eisenbahndirektion hierselbst vorbereitet und ist, nachdem die Redaktion in entgegenkommender Weise die Aufnahme dieses Plans auch in die vorliegende Schrift gestattet hatte, wesentlich erweitert und vervollständigt worden. Für den Plan der Umgebung Berlins mit sämmtlichen Eisenbahnen und Wasserstrassen ist der in der Bauabtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten aufgestellte Plan der märkischen Wasserstrassen als Grundlage benutzt.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat den mit Ausarbeitung des Werkes beauftragten Verfassern volle Freiheit in der Behandlung des Stoffes gelassen, und das Werk entbehrt daher des amtlichen Charakters. Die Verfasser haben den Stoff unter sich so vertheilt, dass der erste und der fünfte Theil von dem Regierungsrath Kemmann, Mitgliede des Reichspatentamts, der zweite Theil von dem Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektor Baltzer im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, der dritte von dem z. Z. gleichfalls im Ministerium der öffentlichen Arbeiten beschäftigten Regierungsrath Offenberg, der vierte und das einleitende Kapitel von dem Geheimen Seehandlungsrath Dr. Schubart, früherem langjährigen Mitgliede der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, bearbeitet sind. Die redaktionelle Leitung

des Werkes war dem vortragenden Rath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Geheimen Oberregierungsrath Dr. von der Leyen übertragen.

Die Verfasser und der Herausgeber bitten indess, die Schrift durchweg als eine einheitliche, von ihnen zusammen in gemeinsamer Arbeit hergestellte zu betrachten. Während der Dauer der Arbeit waren sie in steter Fühlung mit einander und haben sich das Material auch für die Abschnitte zur Verfügung gestellt, deren Bearbeitung nach dem Vertheilungsplan ihnen nicht oblag.

Berlin, Anfang Juli 1896.

Inhalt des ersten Bandes.



	Seite
Einleitung	1
Erster Theil:	
Die Entwicklungsgeschichte des Stadtbildes	19
Erstes Kapitel:	
Berlin von der Gründung bis zu seiner Befestigung durch den Grossen Kurfürsten . .	24
Zweites Kapitel:	
Berlin von der Zeit der Befestigung bis zur Entstehung der Eisenbahnen	33
Drittes Kapitel:	
Berlin von der Entstehung der Stammbahnen bis zur Regierung Wilhelms I.	50
Viertes Kapitel:	
Berlin seit der Regierung Wilhelms I.	56
Das vorbereitende Jahrzehnt bis zum deutsch-französischen Kriege	57
Die Reichshauptstadt bis zur Eröffnung der Stadtbahn	65
Die Zeit seit der Eröffnung der Stadtbahn	76
Fünftes Kapitel:	
Die Bevölkerungs- und Wohnverhältnisse Berlins	95
Zweiter Theil:	
Die geschichtliche Entwicklung der Berliner Eisenbahnen . . .	127
Erstes Kapitel:	
Von der Entstehung der ersten Eisenbahnen bis zum Erwerb der Berliner Eisenbahnen durch den Staat	129
Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn	132
Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn	144
Der Umbau des Potsdamer Bahnhofs in Berlin und der weitere Ausbau der Bahn	150
Die ältere Wannseebahn	158
Die Berlin-Anhalter Eisenbahn	160
Umbau des Anhalter Bahnhofs	169
Die Berlin-Stettiner Eisenbahn	175

Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn	182
Die Berlin-Frankfurter Eisenbahn	182
Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn	190
Der Erwerb der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn durch den Staat . . .	194
Allgemeine Verkehrsverhältnisse und weitere Entwicklung der Bahn bis zum .	
ersten grösseren Umbau des Berliner Bahnhofs	198
Erste Umbauten des Schlesischen Bahnhofs	201
Die Berlin-Hamburger Eisenbahn	210
Die Ostbahn	223
Die alte Verbindungsbahn	236
Vorgeschichte und Bau bis zur Eröffnung 1851	236
Verkehrsverhältnisse und Tarife	247
Weitere Entwicklung der Bahn. Missstände im Betriebe. Verlegungspläne . .	249
Die Beseitigung der alten Verbindungsbahn	254
Die Berlin-Görlitzer Eisenbahn	257
Die Eisenbahn von Berlin nach Lehrte	263
Die Berlin-Dresdener Eisenbahn	269
Die Berliner Nordbahn	274
Die Eisenbahn Berlin—Blankenheim (—Wetzlar)	282
Die Militärbahn	288
Die Verkehrsergebnisse der älteren Berliner Fernbahnen	290
Zweites Kapitel:	
Die Berliner Ringbahn und die Berliner Stadtbahn	304
Die Berliner Ringbahn	304
Die Berliner Stadtbahn	313
Der Ausbau der Stadtbahn und der Ringbahn seit 1883	330
Drittes Kapitel:	
Die bauliche Entwicklung der Berliner Fern- und Vorortbahnen bis zur Gegenwart . .	342
Die westlichen und südwestlichen Bahnen	344
Die östlichen und südöstlichen Bahnen	355
Die nördlichen und nordwestlichen Bahnen	363
Die Verwaltung der Berliner Eisenbahnen	372

Text-Abbildungen.

	Seite
Berlin und Kölln im Anfang des 15. Jahrhunderts	25
Berlin nach Ausführung der Befestigung im Jahre 1685	31
Festungswerke des Grossen Kurfürsten, 1688	34
Berlin im Jahre 1723	36
Lustgarten von den Linden aus gesehen, 1780	41
Promenade an den Zelten, 1788	43
Berlin im Jahre 1789	45
Die Brüderstrasse und die Petrikirche 1809	49
Städtisches Ordonnanzhaus in der Neuen Königstrasse	53
Die Stadtmauer an der Sommerstrasse, nach dem Brandenburger Thor gesehen	60
Rosenthaler Thor, 1868	61
Oranienburger Thor, 1867	62
Parochialstrasse in Alt-Berlin, gegenwärtiger Zustand	70
Die Petristrasse in Alt-Kölln, gegenwärtiger Zustand	71
Die Königsmauer, von Nordosten, 1885	79
Die Kavalleriebrücke und die Kleine Burgstrasse	80
Die Kaiser Wilhelmstrasse, vom Schlossplatz über die Kaiser Wilhelm-Brücke gesehen Beim Umbau des Mühlendamms beseitigte Hinterhäuser zwischen der Fischerbrücke und Fischerstrasse, 1889	81 83
Abbruch der Häuserviertel am Spittelmarkt, 1895	84
Spreelauf oberhalb der Schillingsbrücke	89
Lageplan der Spreeregulierungs-Anlagen am Mühlendamm	90
Spreeregulierungs-Anlage am Mühlendamm, von Nordwesten gesehen	91
Ausladeverkehr auf dem Landwehrkanal, westlich von der Bärwaldbrücke, 1875	92
Neuer Hafen am Urban, östlich von der Bärwaldbrücke, 1895	93
Zunahme der Berliner Bevölkerung von 1800 bis 1895	97
Abbruch eines Häuserviertels an der Rosenstrasse im Jahre 1893	98
Neue Geschäftshäuser an der Rosenstrasse, erbaut in den Jahren 1894 und 1895	99
Bevölkerungszuwachs im Gebiet des Weichbildes und des vormaligen weiteren Polizei- bezirks innerhalb des Zeitraums von 1871 bis 1875 und der folgenden Jahrfünfte	101
Zunahme der Bevölkerung in Berliner Vororten von 1858 bis 1895	103
Hinteransicht einer Miethshäuserreihe in Moabit, erbaut im Jahre 1895	106
Gesammtzahl aller Wohnungen und Gelasse, sowie der benutzten und leerstehenden Wohnungen von 1860 bis 1894	112
Besitzwechsel Berliner Grundstücke von 1860 bis 1895	114

Gesamtmiethswerth aller Wohnungen und auf den Kopf der Bevölkerung entfallender jährlicher Miethswerth der vermiethteten Wohnungen von 1860 bis 1895	115
Zahl der sämmtlichen vorhandenen und der benutzten Wohnungen und Gelasse nach Miethswerthgruppen von 1860 bis 1895	116
Miethswerthgruppen nach ihrem Antheil am Gesamtmiethswerthe von 1860 bis 1895	116
Verhältniss des wirklichen Bodenwerths zum Bodenkaufwerth	121
Der Potsdamer Bahnhof im Jahre 1838	142
Schienenstuhl der Potsdam-Magdeburger Bahn, 1844	147
Westliche Ansicht des Potsdamer Bahnhofs vom Vorplatze aus	148
Lageplan des Geländes am Potsdamer und Anhalter Bahnhof	149
Grundriss des Empfangsgebäudes des Potsdamer Bahnhofs	155
Bahnsteighalle des Potsdamer Bahnhofs	156
Güterzuglokomotive der Berlin-Anhalter Eisenbahn von A. Borsig aus dem Jahre 1866	165
Betriebsmittel der Bahn Berlin—Frankfurt a. O. 1842	188
Schienen- und Laschenquerschnitte der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn	193
Schnellzuglokomotive der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn von A. Borsig, 1866 .	200
Oestliche Giebelansicht der Bahnsteighalle des Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofs nach dem ersten Umbau im Jahre 1869, mit Schienenübergang im Zuge der Fruchtstrasse	205
Eisenbahnzug der Hamburg-Bergedorfer Lokalbahn	213
Personenzuglokomotive der Berlin-Hamburger Eisenbahn von A. Borsig aus dem Jahre 1865	220
Durchschneidung der Nordbahn, Stettiner und der neuen Verbindungsbahn	278
Zusammenstellung der Einnahmen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn aus den Transportleistungen für die Militärverwaltung	293
Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Uebersicht der Dividenden aus dem Reingewinn	294
Berlin-Stettiner Eisenbahn. Uebersicht der Dividenden aus dem Reingewinn	297
Anordnung der Personen- und Gütergleise auf der Ringbahn	310
Kohlenbahnhof Wedding, Lageplan	312
Kohlenbahnhof Wedding, Querschnitt durch die Pfeilerbahn	312
Ausbau eines Stadtbahn bogens in der Georgenstrasse zur Weinstube „Zum Franziskaner“	329
Lageplan des Bahnhofs Treptow 1896	340
Ausstattung der Bahnsteige der Wannseebahn: Ansicht und Grundriss	349
Ausstattung der Bahnsteige der Wannseebahn: Zugrichtungsweiser auf den Bahnsteigen, Schaffnerstand für die Ausübung der Fahrkartenprüfung, Dienstraum auf dem Bahnsteig	350
Planskizze des Bahnhofs Wannsee	353
Planskizze für den Umbau des Schlesischen Bahnhofs und Ausbau der östlichen Fernbahnstrecken	361

Tafeln.

	gegenüber Seite
Tafel 1: Uebersichtsplan zur Entwicklungsgeschichte des Stadtbildes. Nach R. Borrmann	22
„ 2: Karte der Umgegend von Berlin	24
„ 3: Entwicklung Berlins und seiner Vororte von 1885 bis 1895	96
„ 4: Bevölkerungsdichtigkeit in Berlin am 1. Dezember 1890	108
„ 5: Bevölkerungs-Zu- und Abnahme in Berlin und den nächstgelegenen Vororten zwischen den Volkszählungen vom 1. Dezember 1885 und 1. Dezember 1890	110
„ 6: Bevölkerungs-Zu- und Abnahme in Berlin und den nächstgelegenen Vororten zwischen den Volkszählungen vom 1. Dezember 1890 und 2. Dezember 1895	112
„ 7: } Uebersicht der Entwicklung der Berliner Eisenbahnen	130, 134
„ 8: }	
„ 9: Der Potsdamer Bahnhof 1838 und 1854	144
„ 10: Der Potsdamer Bahnhof 1892 nebst den Ergänzungen vom Jahre 1896	160
„ 11: Der Schlesische Bahnhof. 1843 und 1860	186
„ 12: Der Schlesische Bahnhof. 1869	204
„ 13: Der Schlesische Bahnhof. 1896	208
„ 14: Uebersicht über die jährlichen Einnahmen der älteren Berliner Privatbahnen aus dem Personen- und Güterverkehr	290
„ 15: Uebersicht über die jährlichen Einnahmen der Schlesischen und Ost-Bahn aus dem Personen- und Güterverkehr	292
„ 16: Fahrplan der Berlin-Hamburger Eisenbahn vom Jahre 1846 und vom Jahre 1896	296
„ 17: Zusammenstellung der ältesten Lokomotivformen der Berliner Eisenbahnen	300
„ 18: Uebersichtskarte des Eisenbahn-Direktions-Bezirks Berlin	344

Bilder in Kupferätzung.

Potsdamer Bahnhof	Titelbild
Anhalter Bahnhof	gegenüber Seite 172
Stettiner Bahnhof	„ „ 180
Schlesischer Bahnhof	„ „ 194
Schlesischer Bahnhof	„ „ 234
Bahnhof Thiergarten	„ „ 330
Bahnhof Westend	„ „ 336
Berliner Direktionsgebäude	„ „ 372

Pläne.

- Anlage I: Eintheilung des Berliner Stadtbezirks nach seiner geschichtlichen Entwicklung.
- „ II: Karte der weiteren Umgebung Berlins mit sämtlichen Eisenbahnen und Wasserstrassen.
- „ III: Plan der Gleisanlagen in und um Berlin.
- „ IV: Plan von Berlin mit sämtlichen Bahnanlagen 1896.

EINLEITUNG.



Das Jahr 1840 kann als der Anfang eines neuen Abschnitts in der Entwicklung Berlins angesehen werden. „Nicht nur deshalb“ — so ist im Bericht über die Gemeindeverwaltung der Stadt Berlin in den Jahren 1861—1876 ausgeführt — „weil die seit dem 1840 erfolgten Regierungsantritt Friedrich „Wilhelms IV. angeregte freie geistige und politische Richtung nicht ohne Einfluss blieb auf das Interesse an den öffentlichen städtischen Angelegenheiten „und auf die Richtung, welche die Verwaltung dieser Angelegenheiten „sondern auch, weil mit dem erst seit dem Anfange der 40er Jahre schnell „wachsenden Bau der Eisenbahnen, mit der Gründung und dem raschen Erblühen der Berliner Maschinenbuanstanalten, mit der wachsenden Bedeutung „der Berliner Börse Berlin anfing, eine Zentralstätte für Industrie und Handel „zu werden. Berlin hat sich seit 1840 aus der bescheidenen Rolle einer Residenzstadt zur Weltstadt entwickelt, die im ganzen Verkehrs- und Erwerbsleben „eine der ersten Stellen einnimmt. Der Gang der politischen Ereignisse hat „die Förderung aller mit der Hauptstadt verknüpften Interessen in einem „Masse beschleunigt, das an die fabelhafte Entwicklung nordamerikanischer „Grossstädte erinnert. London aber, dessen Kommunikationsmittel, Pflaster, „Parks, Markthallen, dessen Vorkehrungen für Gesundheit und Räumlichkeit „früher als Vorbild bewundert wurden, das seit mehr als einem Jahrhundert „Zentrum einer reichentwickelten Industrie und weit über den Erdball verbreiteten Handelsverkehrs war, hat, wenn auch in seiner Bedeutung für den „Welthandel unerreichbar, aufgehört, Gegenstand des Neides zu sein“.

Erst mit der Entwicklung des Eisenbahnwesens und der Dampfschiffahrt im Verein mit der Telegraphie kamen für Berlin die fruchtbaren Keime

wirklich zur Entfaltung, die durch die Gewerbefreiheit, die Städteordnung, die agrarischen Reformen, die verbesserte Zollgesetzgebung, die Begründung des Zollvereins mit weiser Voraussicht nach und nach gelegt worden waren. Erst mit dem weiteren Ausbau des Bahnnetzes wurden grössere Kapitalien für Industrie und Handel flüssig, umfassendere Verbindungen ermöglicht, die Zollvereinigung des grossen deutschen Handels- und Industriegebiets wirksam, die geeigneten Bedingungen für einen grossartigen Betrieb einzelner Handels- und Gewerbszweige geschaffen.

Zwei Momente wirken zusammen und tragen gleichmässig zu dieser gewaltigen Umwälzung des Berliner Lebens und Verkehrs in dem letzten halben Jahrhundert bei: es ist die völlige Umwandlung in den wirtschaftlichen Grundlagen der städtischen Existenz und die politische Entwicklung Deutschlands. Berlin nimmt an dem gewaltigen Fortschritt Theil, den im Kulturleben der Erde unser Zeitalter des Dampfes heraufführt. Auf der Dampfkraft beruhen die neuen Fortbewegungsmittel, Eisenbahnen und Dampfschiffe, die Ersetzung der Handarbeit durch die Maschinen, die gesammte wirtschaftliche und industrielle Entwicklung unseres Jahrhunderts; der Dampf entfesselt die gewerblichen Kräfte, er hebt die räumlichen Entfernungen auf, vor ihm fallen die Schranken, in die die alte Zeit den Verkehr eingengt hatte. Dazu die gewaltigen Fortschritte der Naturwissenschaft, die ihre Errungenschaften in den Dienst der gewerblichen Technik stellt und diese zu den höchsten Aufgaben befähigt. Voran die Elektrizität, die dem Kulturleben der Völker den Telegraphen, das Telephon und die Dynamomaschine schenkt; dann technische Leistungen, wie der Kanal von Suez, wie die Durchtunnelung der Berge, kühne Brückenbauten und Eisenkonstruktionen, an die sich die Technik früherer Zeiten nicht heranwagen konnte. So erhält das Güterleben der Erde eine völlig neue Gestalt. Amerika tritt in das wirtschaftliche Leben Europas ein, das Kapital wird in der Form der Aktiengesellschaft beweglich gemacht, der Welthandel mit seinen einschneidenden Folgen umspannt den Erdkreis. Wie alle diese Umgestaltungen in der ganzen Kulturwelt zu Tage treten, so verwandeln sie auch von Grund aus das wirtschaftliche Gedeihen der Stadt Berlin. Diesem allgemeinen Fortschritte tritt bei Berlin noch der Gang der politischen Ereignisse hinzu: das Deutsche Reich ersteht zu neuer Kraft und Herrlichkeit, Deutschland hört auf, ein nur geographischer Begriff zu sein, Berlin wächst zur Kaiserstadt und Reichshauptstadt des politisch erstarkten und geeinten Vaterlandes empor.

Die Bedeutung der Eisenbahnen wurde in Deutschland später als im Auslande gewürdigt. Kaum aber war die Bahnverbindung von Berlin nach Potsdam zur Verwirklichung gediehen, da häufte sich Unternehmung auf

Unternehmung, und das Seherwort Friedrich Wilhelms IV. gewann seine Bestätigung, dass diesen Karren, der durch die Welt rollt, niemand mehr aufzuhalten vermöge. Die vorhandenen Verkehrsanstalten erlitten durch die Eisenbahnen tiefgreifende Veränderungen. Der Ton des Posthorns wurde seltener; heute ist er fast ganz verklungen, und die altehrwürdige Verkehrsanstalt lebt hinfort wesentlich von den Eisenbahnen. Im Wasserverkehr hatte man die Schnelligkeit der Beförderung durch Hebung der Dampfschiffahrt zu steigern gesucht. Jetzt gingen viele Güter, denen an schneller Beförderung lag, zur Eisenbahn über, und nur in der Beförderung von Massengut und von Waaren, die an kurze Lieferzeit nicht gebunden waren, blieb die Bedeutung des Wasserverkehrs bestehen.

Die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft, als die berufenen Vertreter des Berliner Handels und Gewerbefleisses, deren Entwicklung sie seit 1850 in ihren Jahresberichten mit Sachkenntniss, weitem Blick und in voller Objektivität darlegen, können gleich am Eingange ihres ersten Berichts vom Jahre 1850/51 auf die Fortschritte hinweisen, „welche der Handel und die „Industrie Berlins in den letzten Jahren mit so überraschender Schnelligkeit „gemacht haben. Die bisher mehr örtlichen und provinziellen Beziehungen „Berlins dehnen sich zunächst über ganz Deutschland und die angrenzenden „Länder aus, und Berlin steht im Begriff, in die Reihe der Städte einzutreten, „welche die grösseren und bedeutenderen Handelsbeziehungen vermitteln“. Sie erkennen voll die Vortheile an, die für Berlin aus den fünf verschiedenen Eisenbahnen erwachsen, und sie sind der Ansicht, „dass die ganze Entwick- „lungsfähigkeit dieser neuen Verkehrsmittel für jetzt noch über alle Berech- „nung hinaus liegt“.

Im übrigen lagen die Verhältnisse für eine gesunde wirthschaftliche Entwicklung trotz der bitteren Enttäuschungen, die der deutsche Bund auf politischem Gebiet bereitete, nicht ungünstig. In all' dem Jammer der politischen Ohnmacht und Zerrissenheit, die Deutschland zum Gespött der anderen Nationen machten, wurde doch die einigende Zollpolitik von Preussen in durchaus zielbewusster Weise und mit Erfolg fortgesetzt. Und diese Politik kam auch Berlin zu gute.

Es war Preussens Verdienst, dass die zollpolitischen Verhältnisse eine gewisse Stetigkeit erreicht hatten; der preussische deutsche Zollverein und der sogenannte Steuerverein, zu dem Hannover, Oldenburg, Braunschweig und Lippe im Jahre 1834 zusammengetreten waren, hatten dem deutschen Volke auf dem Gebiete der materiellen Interessen die Befriedigung für sein Einheitsbedürfniss gewährt, die ihm der Deutsche Bund versagte. So segensreich aber der Zollverein wirkte, so unvollkommen waren noch vielfach seine Ein-

richtungen, und der Berliner Handelsstand erhob fortgesetzt Wünsche in Bezug auf ihre innere und äussere Ausgestaltung. Dahin gehörte namentlich die nur zu berechnete Forderung auf Einführung eines gleichen Masses, Gewichts und einer gleichen Münze. Die deutsche Kleinstaaterei hatte auf diesem Gebiet ein Chaos hervorgerufen, das jeder Beschreibung spottet.

Fast jeder deutsche Staat hatte sein eigenes Längenmass, es gab einen Wiener, rheinischen, bayerischen, sächsischen, badischen, hessischen, Darmstädter, Frankfurter, Hamburger, hannoverschen und württembergischen Fuss. Ebenso buntscheckig waren die Verschiedenheiten der Landeswährung; so war der Personentarif der Berlin-Hamburger Bahn in 3 Währungen aufgestellt, in preussischen Thalern zu 30 Silbergroschen, in neuen $\frac{2}{3}$ mecklenburgischen Thalern zu 48 Schillingen und in Hamburger Courant Mark zu 16 Schillingen.

Das vom Zollverein aufgestellte Zollgewicht entsprach zudem vielfach und auch in Berlin nicht dem üblichen Handelsgewicht; 100 Pfund Zollgewicht waren gleich 107 Pfund Handelsgewicht; die Bahnen wandten das erstere an, ebenso die Post für Briefe, während sie Packete nach dem Handelsgewicht berechnete.

Der Zollverein umfasste seit 1853 das gesammte nichtösterreichische Deutschland mit Ausnahme der drei Hansestädte Bremen, Hamburg und Lübeck, der Grossherzogthümer Mecklenburg und der dänischen Besitzungen Holstein und Lauenburg. Es war namentlich die Berlin-Hamburger Bahn, die das Gebiet der ausserhalb des Zollvereins verbliebenen deutschen Staaten durchschnitt und durch die Erhebung der Durchfuhrzölle hart betroffen wurde. Auch sonst war der Handel bedrückt und eingeengt. Nach Norden hin legte das Fortbestehen des Sundzolles und die zollpolitische Neuregelung der Verhältnisse zu Schleswig und Holstein nach Beendigung des dortigen Kriegszustandes schwere Fesseln auf. Die dänische Zollgrenze wurde bis an die Eider und seit 1852 an die Elbe vorgeschoben. Die neuen Sätze des dänischen Tarifs führten tief einschneidende Tariferhöhungen herbei: „die beiden Provinzen müssen als für den deutschen Handel und Verkehr verloren angesehen werden“ — bemerken die Aeltesten, indem sie auf die empfindlichen Nachtheile hinweisen, die dadurch verschiedene Berliner Gewerbe, namentlich die Weberei und das Tuchgeschäft, erleiden. Ebenso wurde der Druck der Elbzölle vom Berliner Handelsstande fortgesetzt schwer empfunden. Auch fehlte bis 1861 ein gemeinsames deutsches Handelsrecht, die zerstückelte Gesetzgebung grade für diese unentbehrliche Grundlage einer gedeihlichen Verkehrsentwicklung hatte schwere Uebelstände im Gefolge.

Ein überaus bedeutsames Ereigniss war der am 19. Februar 1853 erfolgte

Abschluss eines Zollvertrages zwischen Preussen und Oesterreich. Die beiden deutschen Grossmächte traten damit aus dem System der Absperrung und Trennung heraus, die sie im ganzen Verlaufe ihrer bisherigen Geschichte mehr oder weniger streng gegen einander aufrecht erhalten hatten. Es wehte eben der Odem einer neuen Zeit; so waltete denn der Wunsch ob, durch ausgedehnte Zollbefreiungen und erleichterte Benutzung der neuen Verkehrsanstalten Handel und Gewerbe zu fördern und damit die allgemeine deutsche Zollvereinigung anzubahnen, wie es als Zweck des Vertrages in seinem Eingang bezeichnet war. Die gegenseitige Zollfreiheit für rohe Naturerzeugnisse beider Gebiete und die Zollermässigung für die gewerblichen Erzeugnisse bedeuteten einen grossen Fortschritt. Es ist bereits der völkerverbindende Schienenweg, der in diesem Vertrage einen Triumph feiert. Denn schon zeigte sich, wie die neuen Verkehrsmittel, welche die Völker zusammenrücken und in ungeahnter Weise die Entfernungen aufheben, auch neue Verkehrsformen erfordern. Da schienen die Schranken, die durch Absperrzölle, Monopole und Handelsfeindseligkeiten mannigfacher Art die Freiheit der Bewegung eindämmten, mit dem Geiste der neuen Zeit nicht mehr vereinbar. Der Freihandel that sich auf; in den bestehenden wirthschaftlichen Einrichtungen sah er ein Ueberbleibsel überwundener politischer Zustände und suchte in der Beseitigung aller Handelsschranken seine hauptsächlichste Aufgabe. Von England ausgehend, wurde grade durch Berlin die Freihandelsbewegung in Deutschland gefördert. Sie zeitigte seit dem Anfang der sechziger Jahre die verschiedenen Zoll- und Handelsverträge, die zwischen den meisten Staaten des westlichen Europa abgeschlossen wurden. Durch die Meistbegünstigungsklausel suchten sich die vertragschliessenden Staaten alle künftigen Begünstigungen anderer Staaten gleichfalls zu sichern, um die Möglichkeit auszuschliessen, dass auf dem fremden Markt ein Anderer unter günstigeren Bedingungen zum Wettbewerbe zugelassen werden könnte. Nur Russland blieb zum grossen Leidwesen des Berliner Handelsstandes diesem System völlig fremd und in seinem selbständig aufgestellten Zolltarife den hohen Schutzzöllen getreu.

Lebhaft begrüssen die Aeltesten den Anschluss des Zollvereins an das System der westeuropäischen Verträge; in stolzer Zuversicht erhoffen sie davon einen weiteren Aufschwung ihrer inzwischen kraftvoll erstarkten Industrie. Berlins Handel und Gewerbfleiss hatten in der schweren Handelskrisis des Jahres 1857 — der ersten Weltkrisis — ihre Kraft bewährt, das wirthschaftliche Nothjahr 1859 war gut überstanden; die Eisenbahnen hatten den Handel Berlins mächtig gefördert und es zum bedeutsamsten Handelsplatze Norddeutschlands erhoben.

Am 1. Juli 1865 tritt für den Zollverein ein neuer Tarif in Kraft, der Lebensmittel, Hilfsstoffe und Halbfabrikate theils vom Zoll befreit, theils zu wesentlich ermässigten Sätzen eingehen lässt, Ganzfabrikate aber einer durchgreifend erleichterten Konkurrenz des Auslandes aussetzt.

Es spiegelt dies am schlagendsten die grosse Umwandlung und den ungeahnten Verkehrsaufschwung wieder, der in der kurzen Spanne Zeit von etwa 20 Jahren seit dem Aufkommen der Bahnen eintritt. Das Güterleben gewinnt eine völlig neue Gestalt. In allen Kulturstaaten entstehen rasch die Bahnen, durch alle Meere, die entferntesten Länder verknüpfend, ziehen die Dampfschiffe, der Telegraph stellt seine beflügelte Kraft in den Dienst des Verkehrs. Die Erdtheile werden einander nahe gerückt; ihre frühere künstliche und natürliche Abgeschlossenheit fällt. Der Weltverkehr, der am Anfange des Jahrhunderts nur in London zusammenströmte, wird allgemein; alle Kulturvölker nehmen Antheil daran. Wirkt auf Amerika die günstige und ungünstige Produktion Europas ein, so wird Europa in Mitleidenschaft gezogen, als der blutige Sezessionskrieg 1861 beginnt. —

Die tiefgreifenden politischen Umänderungen der Jahre 1866 und 1870 sind naturgemäss von weittragendstem Einfluss auf Berlin; nicht nur politisch, auch wirtschaftlich werden durch die Neuordnung der Verhältnisse die Kräfte der Nation mächtig entwickelt und gehoben. Die Gesetzgebung des Norddeutschen Bundes und des Deutschen Reiches wirkt in den nächsten Jahren grundlegend und schafft in Handel und Verkehr für das wirtschaftliche Gedeihen der Reichsangehörigen ganz anders gesicherte Unterlagen, als sie die frühere politische Zerrissenheit zu bieten vermocht hatte. Galten doch im alten Deutschen Bunde die einzelnen deutschen Staaten im Verhältniss zu einander sogar als Ausland, und war daher eine dauernde Niederlassung in einem andern als dem Heimathstaate nur unter lästigen und störenden Bedingungen angängig.

Diese Schranken fallen; ein gemeinsames Bürgerrecht wird für den ganzen Umfang des Bundesgebiets hergestellt; fortan sind die Angehörigen eines jeden Bundesstaats in jedem andern als Inländer zu behandeln. Das Gesetz vom 1. November 1867 über die Freizügigkeit führt dieses Grundrecht in das wirtschaftliche Leben der Nation ein; erst hierdurch werden die Deutschen wirklich zu Bürgern des gemeinsamen Staates und zu Söhnen eines gemeinsamen Vaterlandes. Naturgemäss kam die Erleichterung im freien Zuzuge, die am 1. Januar 1868 eintretende Aufhebung der Abgaben für Neuanziehende, wie allen grossen Städten, so auch Berlin im besonderen Masse zu gute, und seine Bevölkerung begann seitdem in erheblich grösserem Umfange zu steigen.

Auch im übrigen erfüllt das geeinte Reich lang gehegte Wünsche. Der Einheit in Mass und Gewicht auf der bequemen Grundlage der Zehntheilung folgt die noch wichtigere Münzeinheit, wobei Deutschland zur Goldwährung übergeht und damit die Kaufkraft des deutschen Geldes im Auslande wesentlich steigert. Auch das Bankwesen wird neu geregelt und von den ihm anhaftenden schweren Missständen befreit. In der Reichsbank, die aus der Preussischen Bank hervorgeht, wird eine neue Anstalt mit dem Sitz in Berlin geschaffen, der die bedeutsame Aufgabe zufällt, im gesammten Reichsgebiete den Geldumlauf zu regeln, Zahlungsausgleichungen zu erleichtern und für die Nutzbarmachung verfügbarer Kapitalien zu sorgen. Durch Erfindungspatente und Markenschutz wird der Erfinder auf dem Gebiete der mechanischen oder chemischen Technik ebenso wie der Gewerbetreibende dagegen gesichert, dass ihm die Früchte seiner Mühen durch Andere entzogen werden, oder der gute Ruf seiner Erzeugnisse durch Nachahmung seiner Fabrik- und Waarenzeichen beeinträchtigt wird.

Post und Telegraphie gehen in die Verwaltung des Norddeutschen Bundes, später des Reiches über, eine durchgreifende Neuordnung schafft völlig neue Verhältnisse; das ganze Postwesen wird als einheitliche Staatsverkehrsanstalt für das Deutsche Reich eingerichtet und verwaltet; nur Bayern und Württemberg behalten ihre eigene Post- und Telegraphenverwaltung. Am 1. Januar 1868 gelangt das Einheitsporto für ganz Deutschland und im Verkehre mit Oesterreich und Ungarn zur Durchführung. Briefe zwischen Berlin, München, Wien und Pest werden fortan zum gleichen Satze befördert wie Stadtbriefe innerhalb Berlins. Eine grosse Wohlthat für Handel und Verkehr! Am 1. Juli 1870 wird die Postkarte im Norddeutschen Bunde und seit dem 1. Januar 1871 im Verkehre mit dem Auslande eingeführt. In völlig neue Bahnen lenkt der Auslandverkehr durch den Weltpostverein und den internationalen Telegraphenverein, an deren Schaffung Deutschland einen wesentlichen Antheil hat. Der Weltpostverein umschliesst heute fast die Gesammtheit der zivilisirten Länder des Erdkreises, ein Gebiet von etwa 98,5 Millionen qkm mit über einer Milliarde Bewohnern, und schafft für Briefe zwischen allen Vereinsländern ein einheitliches Porto.

Die deutsche Handelsmarine fährt ausschliesslich unter der Nationalflagge des Reiches; fortan giebt es dem Auslande gegenüber kein preussisches, hamburgisches, oldenburgisches oder bremisches Kauffahrteischiff mehr; auch dem fernsten Auslande stellt sich mit der gemeinsamen Flagge die politische Einheit Norddeutschlands und später Alldeutschlands dar.

Eine völlige Umwandlung erfuhr auch der Zollverein; er war durch den Hinzutritt von Mecklenburg, Lübeck und Schleswig-Holstein erweitert

worden, auch enthielten die vom Norddeutschen Bunde mit den süddeutschen Staaten abgeschlossenen Verträge eine tief einschneidende Neuerung: nicht nur wurde ein Zollbeirath aus Kommissarien der sämtlichen deutschen Staaten gebildet, sondern auch ein Zollparlament eingesetzt, in dem die Volksvertreter aller deutschen Stämme vereinigt waren. So sah Berlin im Frühjahr 1868 in dem ersten deutschen Zollparlament zum ersten Male eine parlamentarische Vertretung des gesammten deutschen Volkes in seinen Mauern. Freilich blieb die Zuständigkeit des Parlaments zunächst auf rein wirtschaftliche Fragen beschränkt. In der Reichsverfassung vom 16. April 1871 wurde sodann das Deutsche Reich für ein „einheitliches Zoll- und Handelsgebiet, umgeben von einer gemeinschaftlichen Zollgrenze“ erklärt, und die Gesetzgebung des Reiches auf Zoll- und Handelssachen erstreckt.

Das Deutsche Reich ist seitdem eine starke Stütze des Friedens geworden, Handel und Gewerbefleiss, diese Lebensnerven der Stadt Berlin, konnten kräftig erstarken; umgekehrt trug auch Berlin nicht unwesentlich dazu bei, dass das Deutsche Reich sich aus einer politischen auch zu einer wirtschaftlichen Weltmacht entwickelt hat.

Unmittelbar nach dem Friedensschlusse 1871 erwachte ein ganz ausserordentlicher Unternehmungsgeist; die Festigung deutscher Einheit und Macht bot die gewisse Aussicht auf einen langen gesicherten Frieden; Deutschland empfand das Bedürfniss, seiner ruhmreich errungenen politischen Grösse eine wirtschaftliche zur Seite zu setzen, um auch auf diesem Gebiete andern vorausgeeilten Nationen ebenbürtig zu werden. Das für die kraftvolle Vollendung des Krieges angelegte Geld strömte in der französischen Kriegsentschädigung zurück. Der Drang nach Kapitalvereinigung ergriff alle Kreise, es blieb kein Zweig des geschäftlichen Lebens, dessen sich nicht der Unternehmungsgeist bemächtigte, um ihn in der Form der Aktiengesellschaft zu beleben und auszunutzen. Die Gründungsära der Jahre 1871—73 schuf an Aktienkapitalien mehr als 1200 Millionen Thaler, fast so viel, als die Kriegsentschädigung betrug; da schossen Bankinstitute und Industriegesellschaften mit den buntesten Namen hervor, da wurden Baugesellschaften auf geeignetem und ungeeignetem Gelände gegründet, Eisen- und Kohlenwerke erworben und Eisenbahnprojekte in grosser Anzahl entworfen. Berlin trat in den Mittelpunkt dieser Thätigkeit; sein Börsenverkehr, die früheren Wege einer regelmässigen Thätigkeit verlassend, nahm völlig andere Formen an. Wie verschiedenartig die in Berlin 1871 und 1872 neu gegründeten Unternehmungen sind, erweist nachstehende Uebersicht.

Es wurden in den Jahren 1871 und 1872 in Berlin gegründet:

	1871		1872	
	Zahl	Kapital in Millionen Mark	Zahl	Kapital in Millionen Mark
Banken und Kreditanstalten.	21	201,1	14	119
Baubanken	5	70	35	124,3
Berg- und Hüttenwerke	3	21	17	46
Brauereien, Mälzereien	8	12	8	14,6
Ziegeleien, Porzellan-, Thonwaarenfabriken .	1	1,3	12	12
Chemische Fabriken	6	8,8	5	4,9
Eisenbahn-Gesellschaften	3	181,5	6	164
Maschinenbauanstalten	11	28,8	12	27,5
Papierfabriken	2	3	1	2,7
Spinnerei-, Weberei-, Färbereigesellschaften .	4	3,3	5	16,7
Versicherungsgesellschaften	1	1,5	2	3,3
Gas-, Wasser-, Heizanlagen	3	4,8	4	7,8
Zuckerfabriken	—	—	5	10,5
Verschiedene gewerbliche Gesellschaften . .	11	18,9	7	10,5
Verschiedene Handelsgesellschaften	4	14,8	26	50,5
Verschiedenes	6	12,8	8	18,7
Insgesamt:	89	583,6	167	633

Von den Gründungen des Jahres 1871 in Deutschland und Oesterreich entfallen dem Werthe nach allein $\frac{2}{5}$ auf Berlin.

In dieser Nachweisung erscheinen auch die Eisenbahnen mit stattlichen Ziffern; auch die bestehenden erweiterten fast durchgängig ihr Netz. Innerhalb des Zeitraums von 1870 bis Ende 1873 wuchsen die preussischen Eisenbahnen um 2427 km oder 24,18%. Das verwendete Aktienkapital betrug in Millionen Mark

Ende 1870 2397

Ende 1873 3252,

also mehr 855 Millionen Mark oder 35%.

An Gehältern, Diäten, Arbeitslöhnen zahlten die preussischen Bahnen

1867 40 Millionen Mark, dagegen

1874 167 Millionen Mark.

Das Bild von dem Schaffensdrang der Eisenbahnen zu vervollständigen, dienen noch folgende Zahlen. Bei den deutschen Eisenbahnen stieg von 1871—1874 die Zahl der Kilometer um 4735, das Anlagekapital von 4298 Millionen auf 6149 Millionen Mark; es ist das eine Steigerung von 185½ Millionen Mark oder 43%.

Die geschäftliche Thätigkeit der kaufmännischen und industriellen Welt begann eine fast fieberhafte zu werden. Vergebens erhoben 1872 die Aeltesten warnend ihre Stimme gegen die „vielleicht zu weit gehende Fruchtbarkeit in der Hervorbringung neuer Werthe“. Der Milliardensegel der Kriegsschädigung schien unerschöpflich. Da erfolgte in Wien im Mai 1873 explosionsartig der Zusammenbruch. Wien war von Schreck und Verzweiflung erfüllt, die Selbstmorde erreichten eine hohe Zahl, die Bankbrüche überstürzten sich, Wochen hindurch herrschte ein allgemeines Chaos. Die Wirkung des Krachs in Berlin war eine tiefgehende, wenn auch nicht annähernd so furchtbar. Lahmheit, Niedergang, Misstrauen traten an die Stelle des gewaltsamen Aufschwungs; es kam die Zeit der Entgründungen, viele neue Aktiengesellschaften erwiesen sich als nicht lebensfähig und lösten sich auf.

„Das Jahr 1874 machte den Eindruck, als ob ein schwer Erkrankter, allerdings noch bedeutend geschwächt, in beginnender Rekonvaleszenz sich befinde“. Mit dem Beginne 1875 aber trat ein schwerer Rückfall ein, die Krisis übertrug sich nunmehr auf Gebiete und Besitzthümer, die man dem Wandel der Konjunkturen für entrückt gehalten hatte. Es waren gerade die sogenannten schweren Eisenbahnaktien, die in diesen Jahren den Ansturm auszuhalten hatten. Noch 1874 hatten sie ihren Antheil an der kritischen Lage des Effektenmarktes mit geringen Opfern abgetragen und gegen den Widerspruch von Handel und Industrie eine Erhöhung der Tarife um 20 Prozent durchgesetzt. Es waren namentlich die Neubauten, welche die Erträge gefährdeten; früher unter andern Verhältnissen beschlossen, auf Grund geringerer Einheitssätze in den Materialpreisen veranschlagt, konnten sie nicht mehr rückgängig gemacht werden; so traten die Bahnen mit stets neuen Ansprüchen an den Geldmarkt heran. Auch den Berliner Verwaltungen blieben diese Erfahrungen nicht erspart, sie erhöhten ihr Anlagekapital und schmälerten damit ihre Erträge.

Eine Vergleichung der Jahre 1870 und 1876 zeigt folgendes Bild:

	Potsd.-Magdeb.		Berlin-Anhalt		Berlin-Stettin		Berlin-Hamburg	
	1870	1876	1870	1876	1870	1876	1870	1876
Aktienkapital in Millionen Mark . . .	47,7	113,1	51	88,5	47,3	77,4	42	72,6
Dividende % . . .	14,3	5,6	14,5	7	8,9	7,5	10,6	8,9
Kurs Ende Dezember	224	77 ³ / ₄	197	107 ¹ / ₄	132 ¹ / ₄	118 ¹ / ₄	152 ¹ / ₄	175

Ebenso war das Anlagekapital der Niederschlesisch-Märkischen Staatsbahn von 121,8 Millionen Mark im Jahre 1870 auf 231,8 Millionen Mark im Jahre 1876 gewachsen; in beiden Jahren hatte sich das Kapital allerdings gleichmässig mit 6,8 % verzinnt.

Aus dem Anfange des Jahres 1875 liegt eine Berechnung vor, nach der der Werth der Aktien von 556 Aktiengesellschaften, darunter 105 Eisenbahnen,

von 6770 Millionen Mark Ende 1872
auf 4425 „ „ Ende 1874

gesunken, somit eine Werthverminderung von 2345 Millionen Mark oder über 30 % eingetreten war.

Auch die nächsten Jahre brachten den Abschluss dieser Krisis noch nicht. Durch ihre lange Dauer war vor allem die Industrie, die ihre Produktion durch Neuanlagen ausserordentlich gesteigert hatte, in Mitleidenschaft gezogen. Die Landwirthschaft befand sich zum Theil infolge ungünstiger Ernten in schwieriger Lage. So erscholl der Ruf nach Aenderung der deutschen Handelspolitik gleichmässig von den Vertretern landwirthschaftlicher und industrieller Interessen.

Mit dem Beginne des Jahres 1877 waren die Zölle auf Eisenfabrikate ganz gefallen, der deutsche Markt der Konkurrenz der gesammten ausländischen Produktion geöffnet. Die Beseitigung dieser Zölle, durch Gesetz vom 7. Juli 1873 in den blühendsten Zeiten allgemeiner Nachfrage, höchster Preise, sich unaufhörlich erweiternder Produktion beschlossen, kam 1877 unter durchaus veränderten Verhältnissen zur Durchführung. Das gab den Anstoss zur Umkehr. Die Regierung betonte, dass sie es für ihre Pflicht halte, den deutschen Markt dem nationalen Erzeugniss soweit zu erhalten, als dieses mit dem Gesamtinteresse vereinbar sei. Die Mehrheit der Volksvertretung schloss sich dieser Auffassung an, und so schuf der deutsche Zolltarif vom 15. Juli 1879 eine neue Grundlage, er diene gleichmässig finanziellen wie wirthschaftlichen Zwecken, indem er Eingangszölle auf die Erzeugnisse der Land- und Forstwirthschaft, sowie auf Eisen und grobe Eisenwaaren wieder einführt und viele Zollerhöhungen, namentlich für Erzeugnisse der Textilindustrie, vornahm. Die seitdem abgeschlossenen Handelsverträge unterscheiden sich wesentlich von den früheren. Unter Aufrechterhaltung der Klausel von der Meistbegünstigung wird nicht der ganze Tarif gebunden, sondern werden nur einige wichtige Zugeständnisse gemacht. Andere Staaten waren bereits in gleicher Weise vorangegangen, theils folgten sie.

Mit der Zoll- und Handelspolitik des Reichs ging die Eisenbahnpolitik Hand in Hand. In Preussen bedurfte die Mehrzahl der Privatbahnen konzessionsmässig für alle Tarifänderungen der Genehmigung der Aufsichtsbehörde. Durch einen allgemeinen Erlass vom 18. Februar 1863 war ihnen indessen die Befugniss eingeräumt worden, für gewisse Fälle, besonders für die Durchfuhr durch das Zollgebiet, Tarifiermässigungen selbständig vorzunehmen — ein Recht, das von den Bahnen im Laufe der Zeit für alle Tarifiermässigungen ohne Unterschied in Anspruch genommen wurde. Zahlreiche Tarifverschiedenheiten, besonders auch im Verkehr mit dem Auslande, waren die Folge. Demgegenüber wurden aus Anlass vieler Beschwerden über Begünstigung ausländischer Produkte und Fabrikate schon im Dezember 1875 die Bahnen darauf hingewiesen, bei Bildung neuer oder Veränderung bestehender Tarife eine Begünstigung der ausländischen Industrie oder Produktion zum Nachtheil der inländischen zu vermeiden. Nachdem sodann der Bundesrath (6. April 1877) ausgesprochen hatte, dass — behufs Fernhaltung von Tarifen, die den deutschen Handel, Ackerbau und die Industrie zu schädigen geeignet sind, — alle Tarife zur vorgängigen Genehmigung der Aufsichtsbehörde vorbehalten werden möchten, die für ausländische Produkte oder Fabrikate einen günstigeren Frachtsatz gewährten, als für gleichartige inländische Erzeugnisse, wurde in Preussen für derartige Tarife allgemein die Genehmigung der Aufsichtsbehörde wieder vorbehalten und zugleich erklärt, dass diese Genehmigung nur dann in Aussicht zu nehmen sei, „wenn entweder eine Benachtheiligung inländischer wirthschaftlicher Interessen überhaupt nicht zu besorgen sei, oder doch überwiegende Interessen anderer Zweige der inländischen Volkswirtschaft“ — in dieser Beziehung wurde besonders auf die Interessen des deutschen Seehandels, des inländischen Verbrauchs oder der eigenen Ausfuhr und auch auf die Konkurrenz der deutschen Eisenbahnen gegen fremdländische Verkehrswege hingewiesen — „für die beantragte Tarifiermässigung sprechen“. Durch die Verstaatlichung der grossen Privatbahnen, deren Beginn mit der Zollreform des Reiches zusammenfiel, wurde die Durchführung dieser Grundsätze in Uebereinstimmung mit der Reichs-Zollpolitik wesentlich erleichtert.

Gleichzeitig war auch für den inneren deutschen Verkehr durch die Tarifreform von 1877 der bisherigen, Handel und Verkehr lähmenden Verwirrung im Gütertarifwesen der deutschen Bahnen ein Ziel gesetzt, und eine gleichmässige Grundlage für die Tarife gewonnen, die im einmüthigen Zusammenwirken der deutschen Eisenbahnverwaltungen im Laufe der Jahre immer umfassender ausgestaltet wurde und noch heute die Grundlage der deutschen Eisenbahngütertarife bildet.

Im achten Jahrzehnt traten wiederholt Erhöhungen des Zolltarifs ein, namentlich wurde der Zoll auf Weizen und Roggen, der vom 1. Januar 1880 an auf 1 M. für 100 kg bemessen worden war, auf 3 M. (vom 20. Februar 1885 ab) und weiter auf 5 M. (vom 26. November 1887 ab) erhöht. Andere Staaten waren zum Theil schon vorgegangen, theils gingen sie ähnlich vor. So suchte namentlich Russland durch immer weitere Ausbildung ausserordentlich hoher Zölle sich vom Auslande möglichst unabhängig zu machen. In gleicher Weise ging Amerika vor; die am 6. Oktober 1890 in Kraft getretene Mc. Kinley-Bill übte vielfach einen hemmenden Einfluss auf die Einfuhr deutscher Artikel. Ueberall entstanden in den Vereinigten Staaten neue Unternehmungen, die Papier, Albums, Tapeten, Wollwaaren, Hüte, Handschuhe, Damenmäntel, Pianinos u. s. w. selbst anfertigten, Waaren, deren Bedarf früher in Deutschland und zu einem erheblichen Theile in Berlin gedeckt wurde.

Auch Frankreich hatte seine 1879 ablaufenden Handelsverträge nur unter der Bedingung mehrfacher, recht erheblicher Zolltariferhöhungen erneuert. Frankreich und Deutschland waren durch Artikel 11 des Frankfurter Friedensvertrages vom 10. Mai 1871 die unkündbare Verpflichtung eingegangen, sich in den gegenseitigen Handelsbeziehungen auf gleichem Fusse mit England, Belgien, den Niederlanden, der Schweiz, Oesterreich, Italien und Russland zu behandeln. Die zollpolitisch vortheilhafte Lage, in der sich Deutschland dadurch befand, dass es für sich freie Hand behielt, während es im wesentlichen an den Vergünstigungen der europäischen Vertragstarife theilnahm, erreichte mit dem 1. März 1892 ihr Ende, weil nur bis zu diesem Zeitpunkte die französischen und die Mehrzahl der übrigen europäischen Tarifverträge in Geltung waren. Unter diesen Verhältnissen ging das Deutsche Reich seit 1891 dazu über, neue Handelsverträge mit Oesterreich-Ungarn, Italien, Belgien, der Schweiz, Serbien, Rumänien und zuletzt (1894) mit Russland abzuschliessen, die wesentliche Erleichterungen für den deutschen Handel herbeiführten.

Die Verträge, die bis zum 31. Dezember 1903 in Wirksamkeit bleiben sollen, brachten die auch für Berlin erwünschte Herabsetzung der Zölle für wichtige Rohstoffe und Halbfabrikate; durch ihre längere Geltungsdauer sichern sie den Handelsbeziehungen zwischen den vertragschliessenden Staaten Europas eine gewisse Stetigkeit.

Der Vertrag mit Russland kam erst nach langen Mühen zu Stande und nicht ohne vorher der wirthschaftlichen Welt das Schauspiel eines regelrechten Zollkriegs zwischen Russland und Deutschland geboten zu haben. Russland eröffnete im August 1893 diesen Zollkrieg und nöthigte das Deutsche Reich zu Gegenmassregeln; erst am 20. März 1894 kam mit dem Inkraft-

treten des Vertrages der Friedensschluss zu Stande. Durch die Verträge der Jahre 1891 bis 1894 sind die Zölle vielfach, namentlich auch für landwirtschaftliche Erzeugnisse, ermässigt, der Zoll auf Weizen und Roggen von 5 auf 3,50 M herabgesetzt worden.

In den letzten 15 Jahren — von 1880 bis 1894 — stieg im Aussenhandel des deutschen Zollvereins (die Durchfuhr eingeschlossen; Generalhandel)

die Einfuhr von 17 111 536 t im Jahre 1880

auf 35 167 327 t „ „ 1894 = + 18 055 791 t oder 106 %,

(darunter 32 208 672 t Rohstoffe)

und die Ausfuhr von 18 774 995 t im Jahre 1880

auf 25 918 436 t „ „ 1894 = + 7 143 441 t oder 38 %.

Die Entwicklung des gewerblichen Lebens im Inlande erhellt aus der Zunahme des Kohlenverbrauchs und der Dampfmaschinen. Die Kohlenförderung des Deutschen Reiches stieg

an Steinkohlen¹⁾ von 46 973 566 t im Jahre 1880

auf 76 741 127 t „ „ 1894 = + 29 767 561 t oder 63,3%²⁾,

an Braunkohlen³⁾ von 12 144 500 t „ „ 1880

auf 22 064 575 t „ „ 1894 = + 9 920 075 t oder 81,7 %.

In Preussen wuchs die Zahl der Pferdestärken der Dampfmaschinen (der feststehenden und der beweglichen, mit Ausnahme der von der Militärverwaltung benutzten, sowie der Lokomotiven und Schiffsmaschinen) von 1879 bis Ende 1894

von 934 884 auf 2 513 172, d. i. um 170 %;

in Berlin von 20 286 auf 61 410, d. i. um mehr als 200 %.

Ihre Zahl hat sich somit im Lande nahezu, in Berlin mehr als verdreifacht.

Ebenso ist in Berlin die Anzahl der selbständigen Gewerbetreibenden

von 56 197 im Jahre 1871

auf 147 339 „ „ 1890,

somit um 163 % gestiegen, während in demselben Zeitraum die Bevölkerung nur um 91 % gewachsen ist.

¹⁾ Dazu im Jahre 1894 gegen 1880 eine Mehrausfuhr an Steinkohlen und Koks von 1 483 903 t und eine Mehreinfuhr von Braunkohlen von 3 785 664 t.

²⁾ In der gleichen Zeit betrug die Steigerung der Steinkohlenförderung in Grossbritannien 28,2 %, in Belgien 21,6 %, in Frankreich 27,6 %.

³⁾ In der gleichen Zeit stieg die Roheisenproduktion in Belgien um 34,5 %, während sie in Grossbritannien um 5,7 % zurückging (von 7 873 220 t auf 7 427 342 t. Zeitschrift Stahl und Eisen, Düsseldorf 1896, No. 6, S. 252).

Die Roheisenerzeugung im deutschen Zollverein stieg

von 2 729 000 t im Jahre 1880

auf 5 380 039 t „ „ 1894 = + 2 651 039 t oder 97 %³⁾,

der Güterverkehr der deutschen Eisenbahnen

von 13 486 787 096 tkm im Jahre 1880

auf 24 909 082 841 tkm „ „ 1894 = + 11 422 295 745 tkm oder 85 %

und auf ein Kilometer Bahnlänge

von 400 550 tkm im Jahre 1880

auf 566 615 tkm „ „ 1894 = + 166 065 tkm oder 41 %.

Ueberblicken wir den 50jährigen Werdegang, so könnte es scheinen, als seien die Fortschritte, die Dampf und Eisenbahn, sowie eine vervollkommnete Technik geschaffen haben, den Völkern fast zu viel des Guten. In der That haben die ganz neuen Formen und die bis dahin ungekannten volkswirtschaftlichen Verhältnisse auf weiten Gebieten eine Gährung hervorgerufen und Fragen schwerwiegendster Art gezeitigt. Eine in das Ungemessene gesteigerte Produktion, die den Markt überfüllt und die Frage der Selbstkosten zuspitzt, sowie der Welthandel, der räumliche Entfernungen nicht mehr kennt und auf die Preisgestaltung bestimmend einwirkt, sie greifen tief und nicht selten verhängnissvoll in bestehende Verhältnisse ein. Vielfach beginnt ein wirtschaftlicher Kampf ums Dasein, politische und wirtschaftliche Gegensätze treten in einer früher nie gekannten Schärfe hervor.

Auf der andern Seite ist eine Grossindustrie entstanden, die dem flachen Lande die Arbeitskraft schmälert und an Industriestätten eine gewaltige Arbeiterbevölkerung in ihren Dienst stellt. Der vierte Stand ist emporgekommen, und die Befriedigung seiner berechtigten Bedürfnisse stellt den Staat vor stets neue Aufgaben. Die wichtigsten sozialpolitischen Fragen treten damit in den Vordergrund. Die Gewerbeordnung des Deutschen Reiches vom 21. Juni 1869 hob nach jahrelangen Kämpfen das Verbot der Arbeitervereinigungen auf. Wochen- und monatelange Arbeiterausstände — der erste tritt 1871 in Berlin auf — greifen seitdem immer wieder in das wirtschaftliche Leben tief ein. Die Lohnfrage, die Regelung des Verhältnisses zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer, die Schaffung eines wirksamen Arbeiterschutzes wurden zu brennenden Fragen der Gegenwart. In grundlegenden Gesetzen regelte das Deutsche Reich die staatliche Fürsorge für die arbeitenden Klassen; insonderheit trat am 1. Januar 1891 die Invaliditäts- und Altersversicherung in Kraft, ein Markstein in der Geschichte unseres deutschen Vaterlandes, das bahnbrechend darin allen andern Völkern vorangegangen ist: die

Wohlthaten dieses Gesetzes kommen über 12 Millionen Menschen (7½ Millionen männlichen und 4½ Millionen weiblichen Personen) zu gute.

So ringt die neue Zeit nach neuen Formen. Noch stehen wir inmitten dieses Werdeprozesses. Möge die in einem Dankschreiben des Kaisers vom Januar 1896 an die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft ausgesprochene Hoffnung sich erfüllen, „dass es den Bemühungen des Staates bei weiser „Mässigung der beteiligten Kreise in Verfolgung von Sonderinteressen „gelingen werde, die zur Zeit sich fühlbar machenden Gegensätze auf wirthschaftlichem und sozialem Gebiete allmählich auszugleichen und allen „Erwerbszweigen unseres Volkslebens eine gedeihliche Entfaltung zu er„möglichen.“



ERSTER THEIL.

DIE ENTWICKLUNGSGESCHICHTE
DES STADTBILDES.



Wenn sich der Berliner mit Stolz des Aufschwungs rühmt, den seine Vaterstadt in der neuesten Zeit gegenüber allen festländischen Städten Europas genommen hat, so wird er dankerfüllt der Fürsorge eingedenk bleiben, mit der das Herrscherhaus seit jeher am Wohle der Hauptstadt gearbeitet hat. Zwar hat es der mit Schärfe des Verstandes wie mit schneller Auffassungskraft in gleichem Masse begabten Bevölkerung nie an Rührigkeit und arbeitsfreudigem Wollen gefehlt, aber bei der politischen Zerrissenheit Deutschlands, den schweren Heimsuchungen der früheren Jahrhunderte hätte Berlin ohne die unermüdliche Thätigkeit seiner Fürsten und Könige zu Erfolgen nicht kommen können. Ihnen ist vornehmlich zu danken, dass Berlin nunmehr als Stern erster Grösse unter den Weltstädten leuchtet. Handel und Gewerbthätigkeit, Wissenschaft und Kunst blühen in seinen Mauern, und mit der Wiedergeburt und Machtentfaltung des Deutschen Reichs ist das Bestreben, den Sitz der Reichsgewalt zum Mittelpunkt aller geistigen Thätigkeit zu gestalten, Hand in Hand gegangen. Seit der Einführung der Eisenbahnen wurde erst so recht fühlbar, in welch' reichem Masse auch alle äusseren Bedingungen vorhanden sind, die Berlin zu einer führenden Stellung befähigen. Wenn zwar den Meeresufern entrückt und von Seeschiffen nicht unmittelbar zu erreichen, sind der Hauptstadt doch vermöge ihrer Lage zwischen zwei grossen Strömen, der Elbe und Oder, mit denen sie direkte natürliche oder künstliche Wasserverbindung hat, die Pforten zweier Meeresgebiete eröffnet. Ihre Lage ist die eines grossen Mittelpunkts für den Handel und Verkehr des engeren und weiteren Festlandes, ein grosser Vorposten, der vermittelt zwischen den Verkehrsinteressen des südlichen, öst-

lichen und westlichen Landes; wo die Beziehungen des Verkehrs von allen Richtungen in unzähligen Fäden zusammenlaufen oder sich hinüberziehen in andere bedeutende Verkehrsgebiete. Die Lage der Hauptstadt im weiten Flachland gab die Möglichkeit, alle Arten von Verkehrswegen unbehindert auf kürzestem Wege an die Hauptstadt heranzuführen; Berlin ist in gleicher Weise der Mittelpunkt für ein ausgedehntes Eisenbahn- und Strassennetz, wie für ein leistungsfähiges Netz von Schiffahrtswegen und durch die ununterbrochene Ausdehnung der Ebene bis ans Meer ist selbst dem Gedanken, auch für Seeschiffe einen Wasserweg bis zur Hauptstadt zu bahnen, Nahrung gegeben worden. Die Dürftigkeit des märkischen Bodens, dem mit saurem Schweiss nur das Nothwendigste für den Lebensunterhalt abzuringen ist, hat aufgehört, für das Aufblühen der Hauptstadt von Einfluss zu sein, seit ihre Versorgung an nahe Grenzen nicht mehr gebunden ist. Die Verhältnisse finden ihren Ausdruck auch in einer früher ungeahnten räumlichen Erweiterung des von den hauptstädtischen Interessen beherrschten Bebauungsgebiets, dessen Gliederung nach den geschichtlichen Gesichtspunkten in den nachstehenden Abschnitten verfolgt werden soll.

Der Massstab, der für die Ausdehnung und Eintheilung dieses Gebiets zu Grunde zu legen ist, kann nur aus dem Verlauf der geschichtlichen Entwicklung gewonnen werden. Wenn man in sinngemässer Uebereinstimmung mit der Eintheilung anderer Grosstädte räumlich zwischen Alt-Berlin, einem eigentlichen Berlin, einem erweiterten Berlin und Gross-Berlin unterscheiden will, so sind die Grenzen für eine solche Eintheilung sofort aus dem Stadtplan herauszulesen; die historische Entwicklung hat der Stadt ein Gepräge aufgedrückt, in dem diese Grenzen nur schwer verwischt werden können. Unter Alt-Berlin hat man die Stadttheile zu verstehen, deren Ausdehnung durch die Festungswerke des Grossen Kurfürsten bezeichnet wird, und der erste Abschnitt in der Entwicklungsgeschichte Berlins hat demnach die Zeit von der Gründung Berlins bis zur Ausführung dieser Umwallung zu umfassen. Es wurde dann ein breiterer Gürtel vorgelegt, dessen Umfang durch die vom König Friedrich Wilhelm I. gebaute Stadtmauer angezeigt wird. Es dauerte lange, ehe dieser Gürtel mit Gebäuden gefüllt war. Der Baufortschritt hatte dessen Grenze erst erreicht, als man die ersten Eisenbahnen anlegte; erst diese fanden im Innern keinen Raum mehr. Mit diesem von der Mauerlinie umgrenzten Bezirk hat man den Begriff des eigentlichen Berlin zu verbinden; hier haben der Grosshandel und die damit in Verbindung stehenden Berufszweige ihren Sitz. Bis zur Zeit der ersten Eisenbahnen, die mit dem Regierungsantritt des Königs Friedrich Wilhelm IV. im wesentlichen zusammenfällt, reicht der zweite Abschnitt in der Entwicklung des Stadtbildes.

Additional material from *Berlin und seine Eisenbahnen 1846 - 1896*,
ISBN 978-3-662-24454-8 (978-3-662-24454-8_OSFO1),
is available at <http://extras.springer.com>



Die sechziger Jahre künden für Berlin den Anbruch der neuen Zeit. Der Unternehmungsgeist erwacht zu neuem Thatendrange. Wilhelm I. besteigt den Thron. Berlin gibt durch eine umfassende Gebietserweiterung auch äusserlich zu erkennen, dass es grösseren Zielen zustreben will. Von jetzt ab ist die Entwicklung des Stadtbildes von weitgreifenderen Gesichtspunkten getragen, und es wird schwieriger, die ferneren Entwicklungsstufen ebenso streng an bestimmte räumliche Grenzen zu binden wie früher. Für den ganzen folgenden Zeitraum ist die im Jahre 1861 vorgenommene Weichbildeerweiterung der äussere Merkstein. Die wichtigen Fabrikbezirke liegen in dem durch diese Erweiterung hinzugefügten Gelände, in Stadttheilen, die auch mehr und mehr zu Wohnbezirken umgestaltet werden. Während sich noch die Entwicklung auf diesem Felde bethätigte, wurde in den gesammten städtischen Verhältnissen infolge der Gründung des Deutschen Reichs ein Umschwung herbeigeführt, der auch eine gewaltige räumliche Vermehrung des Verkehrsgebiets zur Folge hatte. Um die Grenze des erweiterten Berlin kümmert sich die freizügiger gewordene Bauthätigkeit nicht mehr; sie geht, wohin es ihr gefällt, und so kommt es, dass der vollständige Ausbau des Weichbilds auch heute noch nicht beendet ist, während die Bebauung schon nach allen Richtungen seine Grenzen überschreitet. Die Eigenart eines sich an das Weichbild anschliessenden weiten Gürtels steht zu Berlin in den engsten Beziehungen. Seine Bewohner leben mit der Hauptstadt in steter Fühlung, ihr Verkehr ist von dem der Hauptstadt völlig abhängig geworden und mit ihm verwachsen; weite Schichten der Bevölkerung, deren Arbeitsfeld im eigentlichen Stadtgebiet liegt, haben draussen ihre Wohnstätten aufgeschlagen. Wollte man, um für Gross-Berlin eine bestimmte Grenze zu finden, die Ausdehnung der Vorortzüge massgebend sein lassen, so wären selbst Potsdam und Spandau diesem Bezirk einzureihen; aber die Umrisslinie würde dann zu unbestimmt. Es ist zweckmässig, sie enger und bestimmter zu fassen und nicht über die Ortschaften hinauszurücken, die den Charakter der Wohnbezirke am deutlichsten tragen. In diesem Sinne ist Gross-Berlin in dem Plane Tafel 2 durch die Grenze des vormaligen Polizeibezirks ersichtlich gemacht, die für die Aufstellung der Bevölkerungsstatistik im Berliner Umkreise bis heute massgebend geblieben ist. In letzter Zeit ist die Frage einer neuen umfassenden Eingemeindung lebhaft erörtert worden, aber da die Ansichten in dieser Sache noch auseinander gehen, dürfte sich vorläufig eine andere zweckmässigere Grenze als die angegebene schwer auffinden lassen.

In welchen Bahnen sich die Entwicklung Berlins seit den sechziger Jahren bewegt hat, wird den Inhalt der folgenden Abschnitte der Ent-

wicklungsgeschichte Berlins bilden. Sie ist eine so gewaltige, dass sie alles, was in früheren Zeiten geschaffen wurde, weit überragt. Am Schlusse soll der Einfluss der Verkehrsmittel auf Berlin besonders beleuchtet werden.

ERSTES KAPITEL.

Berlin von der Gründung bis zu seiner Befestigung durch den Grossen Kurfürsten.

Während sich im 13. Jahrhundert Deutschlands Handel allerorten entwickelte, die Hansa schon blühte, war Berlin kaum dem Namen nach bekannt. Bei den Stauwerken am oberen Ende der Spreeinsel, der Uebergangsstelle der von Süden und Südwesten aus dem Leipziger Gebiet und von Magdeburg über Wittenberg, Treuenbrietzen herankommenden und nach den wichtigeren Plätzen im unteren Odergebiet, Stettin und Greifswald, führenden Handelswege, ungefähr in der Richtung des jetzigen Mühlendamms, bestand zwar eine alte Niederlassung, aber, obwohl sie sich im Hinblick auf den Landverkehr guter Verbindungen erfreute und mit Schiffsfahrzeugen von der Elbe unmittelbar erreicht werden konnte, — wenn es freilich auch an einer Verbindung mit der Oder noch mangelte —, hatte es dieser Platz zu einer Bedeutung nicht gebracht.

Die Gründung Berlins fällt in die Zeit der Markgrafen Johann I. und Otto III., jedenfalls in das Jahrzehnt zwischen 1220 und 1230. Die Niederlassung tritt als Doppelstadt auf, ohne dass man wüsste, wie es zu dieser Zwitterbildung gekommen ist. Man muthmasst, dass deutsche Kolonisten die Havel heraufkamen und sich am rechten Spreeufer niederliessen, während auf der Spreeinsel Wenden ihren Platz behielten. Im allgemeinen bestand zwischen den beiden Städtewesen, Berlin auf dem rechten Ufer und Kölln, der Inselstadt, ein befriedigendes Einvernehmen; vom Jahre 1307 ab wurden sie sogar zeitweise von einem einzigen Magistrat regiert. Die köllnische Insel war nur im südlichen Theil, dem gegenüber Berlin in gürtelartigen Zonen herangewachsen war, bebaut; der nördliche Inseltheil, sumpfig und noch dazu von dem südlichen durch einen Wasserarm geschieden, konnte zur Besiedelung nicht einladen. Wie bereits unter Albrecht dem Bären (1134—1170) eine grössere Zahl von Städten, darunter Spandow, Potsdam, Sarmund, Trebbin, Mittenwalde durch sichere Umwehrung zu festen Stützpunkten gemacht worden

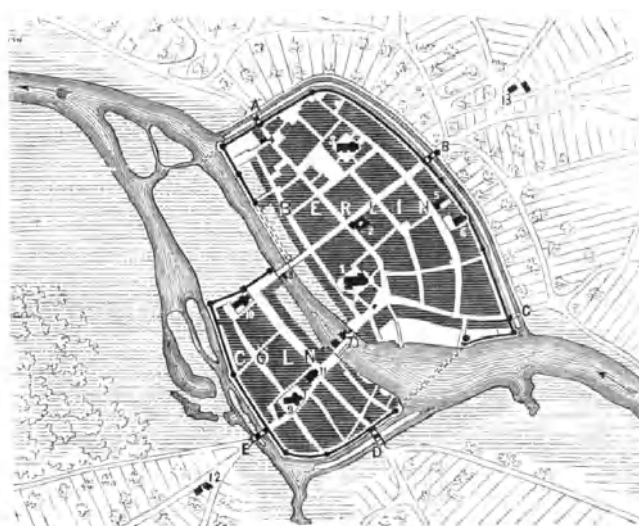
Additional material from *Berlin und seine Eisenbahnen 1846 - 1896*,
ISBN 978-3-662-24454-8 (978-3-662-24454-8_OSFO2),
is available at <http://extras.springer.com>



waren, so wurde begreiflicherweise ein doppelter Werth darauf gelegt, den Uebergangspunkt an der Spree gebührend zu verstärken. Man nimmt an, dass bereits 1247 Berlin erweitert und mit einer Mauer versehen wurde.

Im Anfange hatte diese Mauer den auf dem Plan Tafel 1 in roth angegebenen Verlauf; sie umschloss ein Flächengebiet von 73 ha, das Herz der heutigen Stadt. Auf der Berliner Seite folgte sie genau dem Zuge der heutigen Neuen Friedrichstrasse; die noch bestehende Waisengasse und die in der neuesten Zeit abgebrochene Königsmauer sind aus dem schmalen inneren Wallgange entstanden, der allmählich mit Häusern besetzt wurde.

- A. Spandow'sches Thor.
- B. Oderberger (Georgen-)Thor.
- C. Stralow'sches Thor.
- D. Köpenicker Thor.
- E. Teltow'sches (Gertraudten-)Thor.
- 1. St. Nikolaus.
- 2. Berliner Rathhaus.
- 3. St. Marien.
- 4. Kirche u. Hospital zum Heiligen Geist.
- 5. Das Hohe Haus.



- 6. Franziskaner-Kloster und -Kirche.
- 7. Mühlendamm.
- 8. Gemeinschaftliches Rathhaus der Städte Berlin und Köln auf der Langen Brücke.
- 9. St. Peter.
- 10. Dominikaner-Kloster und -Kirche.
- 11. Kölnisches Rathhaus.
- 12. Kirche u. Hospital St. Gertraudt.
- 13. Kirche u. Hospital St. Georg.

Berlin und Köln im Anfang des 15. Jahrhunderts.

Auf der kölnischen Seite zog sich die Mauer, von Süden anfangend, zunächst am linksseitigen Flussarm hin, dann durchschnitt sie, wie man annimmt, den heutigen Lustgarten in der Richtung auf die jetzige Kaiser Wilhelmstrasse. An Thoren besass Berlin das Spandow'sche Thor an der Stelle, wo heute die Garnisonkirche steht, das Oderberger (Georgen-) Thor im Zuge der heutigen Königstrasse und das Stralow'sche Thor in der Richtung der jetzigen Stralauerstrasse. Die kölnische Mauer war unterbrochen von dem Köpenicker und Teltow'schen (Gertraudten-) Thor. Eine Skizze von Berlin im 15. Jahrhundert ist die vorstehende Abbildung.

Die Bebauung der Städte war im 13. und 14. Jahrhundert noch sehr lückenhaft. In Berlin hatte man sich vorwiegend in der näheren Umgebung der Nikolaikirche, am Molkenmarkt, an der Spandauer- und Jüdenstrasse, auch der Klosterstrasse angesiedelt. Auch in Köln befanden sich die Häuser in erster Linie am Marktplatz, der die Stelle des jetzigen Spittelmarktes ein-

nahm. Bedeutung hatten ausser dem Mühlendamm die Fischerbrücke, Fischerstrasse, Brüderstrasse. Mit Gotteshäusern waren die Städte verhältnissmässig reichlich bedacht: auf der Berliner Seite waren ausser der 1223 geweihten Nikolaikirche vorhanden die Marienkirche (seit 1270), ferner die Klosterkirche, Eigenthum des von den grauen Mönchen des Franziskanerordens seit 1271 errichteten grauen Klosters, ferner die am Spandauer Heerweg gelegene Heilige Geistkirche, ein kleines Gotteshaus, das dem Hospital zum heiligen Geist, einer der ältesten geistlichen Stiftungen Berlins, angehörte, endlich lag vor dem Georgenthor, in dem Winkel der nach Alt-Landsberg und Bernau führenden Strassen, der jetzigen Neuen König- und Landsbergerstrasse, die 1278 erbaute Georgenkirche. Köln besass bereits vor 1237 die Petrikerche, erst später, im Jahre 1407, wurde vor dem Gertraudtenthor die Gertraudenkerche errichtet, dieselbe Kirche, die noch unlängst auf dem Spittelmarkt zu sehen war.

Für die Entwicklung Berlins — Berlin mit Köln als ein Ganzes aufgefasst — waren verschiedene ihm vom Landesherrn bei der Gründung abgetretene Rechte von grösster Bedeutung, mit denen ausser Handelsvortheilen auch unmittelbare Einnahmen verbunden waren. Das Mühlenregal verblieb zwar dem Landesherrn, aber es war der Stadt das Stapelrecht verliehen worden, vermöge dessen keine Waaren durch Berlin oder an Berlin vorbei geführt werden durften, ohne dass man sie darin feil bot, damit die Bürger daran ein Vorkaufsrecht üben konnten. Die Waaren, für die ein Feilbieten nicht erforderlich war, waren dem Niederlagsrechte unterworfen: die in der Stadt niedergelegten Kaufmannsgüter durften nur an die Einwohner, nicht an Fremde verkauft, oder wenigstens nicht eher wieder ausgeführt werden, als bis sie durch die Vermittlung von Ortsangesessenen an Fremde verkauft waren. Auch der in Berlin erhobene Zoll war der Stadt in Pacht gegeben. Der durchgehende Verkehr war an ganz bestimmte Wege gebunden: es herrschte der Strassenzwang. Durch Mandate der Landesherren, ja selbst des Reichs, war zu jener Zeit unmöglich gemacht, kürzere gangbarere Wege einzuschlagen oder sicherere Strassen zu wählen, die weniger wehrfähige Bedeckung erfordert hätten. Welchen Werth daher die Verleihung der bezeichneten Monopole für die Stadt haben musste, ist ohne weiteres ersichtlich. Auch die Verfrachter, die den sichern, wenn auch weiteren Wasserweg über die Havel wählten, konnten, da dieser nach der Oder keine geeignete Fortsetzung hatte, der Stadt nicht entgehen.

Das Aufblühen Berlins im Mittelalter war nur in sehr geringem Grade an die eigene Gewerthätigkeit geknüpft. Diese beschränkte sich auf die Herstellung dessen, was den bescheidenen Bedürfnissen einer vorwiegend

Ackerbau treibenden Bürgerschaft frommte. Die Bevölkerung war auch gar nicht industriell veranlagt, und die Thätigkeit in den — im übrigen geringschätzig von oben angesehenen — Gewerbebetrieben war nach starren Grundsätzen engherzig und bis ins einzelne kleinlich geregelt. Aber auch die eigene Ausfuhr von Korn und Holz, Rohprodukten, die vorwiegend nach Magdeburg gingen, erreichte keinen sehr beträchtlichen Umfang. Viel wichtiger war der durchgehende Verkehr, in dem der Handel mit Häringen eine grosse Rolle spielte, die zu jener Zeit an den Küsten der Ostsee in grossen Massen gefangen wurden. Das mit diesem Verkehr zusammenhängende Monopol fand für die vorherrschenden Verkehrsbeziehungen, die in westöstlicher Richtung über Berlin reichten, seine gewichtigen Stützpunkte in den Städten Oderberg und Sarmund. Mit Bezug auf Oderberg hatte Berlin keinen weiteren Nebenbuhler als Frankfurt a. O., da andere Städte nicht der gleichen Erleichterung im Gebührenzwange theilhaftig waren, die für die Stettiner Kaufleute so wesentlich ins Gewicht fiel. Auf der südlichen Strasse hatte Sarmund für die Berliner Interessen eine erhöhte Bedeutung, weil hier die Strassen von Wittenberg und Leipzig zusammenliefen; Sarmund hatte eine bedeutende Zollstelle.

Seitdem die Hohenzollern die Machthaber im Lande waren, befestigte sich der Handel Berlins nach manchen Wechselfällen, denen er namentlich durch die im 14. Jahrhundert zwischen den Markgrafen und den benachbarten Geschlechtern ausgebrochenen Streitigkeiten unterworfen war, mehr und mehr. Aber er bewegte sich in seinen altgewohnten Bahnen. Die Handelsstrassen boten grössere Sicherheit, und die Zollstellen wurden von zuverlässigen Vasallen verwaltet. Ein bedeutender Aufschwung ist auch im 15. Jahrhundert nicht zu verzeichnen. Weder aus der Zugehörigkeit zur Hansa, noch aus dem Umschwung, der auf dem Gebiete des Weltverkehrs durch die Entdeckung der neuen Erdtheile in anderen handeltreibenden Ländern hervorgerufen wurde, war Berlin in der Lage, für seine eigene Entwicklung Vortheile zu ziehen. Die Verbindung mit der Hansa war seit jeher eine sehr lockere gewesen, und im Jahre 1518 trat Berlin überhaupt aus ihrem Verbande aus. Für den überseeischen Verkehr kam das abgeschiedene und beschränkte Verkehrsgebiet der Mark noch garnicht in Betracht. Die grossen Wasserstrassen, die Elbe und die Oder von Frankfurt aufwärts, wurden kaum befahren. Unter solchen Umständen trat auch an Umfang und Aussehen der Schwesterstädte Berlin und Kölln eine wesentliche Zunahme und Verbesserung nicht ein. Die Gewerbthätigkeit entwickelte sich nur in beschränkter Weise; um die geringe Vermehrung, die in der Einwohnerzahl eingetreten ist, festzustellen, reichen die vorhandenen Quellen nicht aus.

Wesentliche Aenderungen brachte das 16. Jahrhundert, aber nicht zum Guten.

Während überall im Reich Handel und Gewerbe, Kunst und Wissenschaft einen Aufschwung nahmen, der Weltverkehr neue Bahnen einschlug, kam Berlin nicht recht vorwärts, und selbst die glänzende Hofhaltung des Kurfürsten Joachim II. (1535—1571) vermochte nicht, eine reichere und dauernde Gewerbthätigkeit in der Residenz zu schaffen. Die Ursachen des Rückganges lagen einerseits im wirthschaftlichen Aufschwunge der Nachbarländer und der grösseren Städte, andererseits in der weiteren Ausdehnung der Flussschiffahrt vom Beginn des 16. Jahrhunderts an. Dadurch, dass sich der Schiffahrtsbetrieb auch auf die obere Oder ausdehnte, wurde die Fühlung Frankfurts mit Breslau und den schlesischen und polnischen Handelsgebieten, die ihm bisher nur auf dem Landwege zugänglich waren, immer inniger, und als um die Mitte des 16. Jahrhunderts auch die Elbschiffahrt lebhafter wurde, suchte sich der Verkehr mehr an die Flüsse zu halten, die ihn gleichzeitig der Gefährdung durch das stellenweise wieder im Schwunge befindliche Raubwesen entzogen. Nicht allein, dass der von Schlesien über Stettin und Stralsund nach Lübeck, Bremen und Hamburg gehende Verkehr, von Frankfurt unterstützt, der Oder folgte, auch die Kaufleute, die von Schlesien nach Hamburg oder überhaupt den Umschlagsorten an der mittleren und unteren Elbe gelangen wollten, nahmen ihren Weg nicht über Berlin. Sachsen schickte sich zu einer selbständigen Handelspolitik an und hielt darauf, dass die Güter so weit, wie möglich, auf den sächsischen Strassen blieben; diese wurden so gelegt, dass die Kaufleute Leipzig nicht umgehen konnten. Infolgedessen war nicht allein der Handelsverkehr von Breslau nach dem unteren Odergebiet, sondern auch nach dem mittleren und unteren Elbgebiet und umgekehrt für Berlin verloren, und ebenso nahmen die vom Westen über Leipzig nach Schlesien gehenden Transportzüge den Weg südlich von Berlin.

Auch der Ausfuhrhandel gewann nicht an Bedeutung. Die Gewerbthätigkeit hatte sich nicht entwickelt, und so war die Ausfuhr auf die bereits bekannten Rohstoffe, Korn und Holz, beschränkt, die zum grossen Theil die Havel abwärts und nach Hamburg gingen, aber von dorther im Preise arg gedrückt wurden. Der Verbrauch an Einfuhrwaaren war gering und wurde durch den allgemeinen Rückgang im Wohlstande der Bevölkerung nicht gehoben.

Diese Lage blieb bis zum dreissigjährigen Kriege im wesentlichen unverändert. Dass dessenungeachtet die Bevölkerung Berlins stetig zunahm, ist lediglich auf den Umstand zurückzuführen, dass es Residenz geworden

war.*) Durch die Hofhaltung, die Anwesenheit der Landesregierung und die häufigen Versammlungen der Landstände kam immerhin so viel Leben und Verkehr in die Stadt, dass Berlin, wenn es auch gegen Frankfurt zurückblieb, doch die mittelmärkischen Städte Brandenburg und Prenzlau überholte. Die Bebauung schritt bereits über die Grenzen der Stadtmauer vor, indem sich vor dem Georgenthor in Berlin, dem Gertraudenthor und dem Köpenicker Thor in Kölln, wo wichtige Strassen einmündeten, kleine Ansiedelungen bildeten. Auch für die Verschönerung der Stadt wurde manches gethan. Der Kurfürst Joachim II. verwandelte die von Friedrich II. angelegte köllnische Burg in ein prächtiges Fürstenschloss, das nach der Flächenausdehnung unter seinen beiden Nachfolgern bereits zu dem heutigen Umfange heranwuchs. Schon unter Joachim fing man an, an den grossen und kleinen Thiergarten die ordnende Hand zu legen, und an der Nordseite des Schlosses, der Stelle des jetzigen Lustgartens, wurde ein Fruchtgarten angelegt. Auch Joachims Nachfolger, Johann Georg (1571—98), liessen die Regierungsgeschäfte noch Zeit, für seine Residenz zu sorgen. Durch die Aufnahme holländischer Protestanten, die in vielen Gewerbszweigen wohl bewandert waren, bewies er ein sicheres Verständniss für das, was Berlin am meisten noth that, die Förderung der industriellen Thätigkeit. Unter Johann Georg wurde auch mit der Pflasterung der Strassen begonnen; die Schleuse zwischen Kölln und dem Werder, mit der längst eine zweite Mühlenanlage verbunden war, erfuhr eine Erneuerung. Im Sinne Johann Georgs führte auch sein Sohn Joachim Friedrich (1598—1608) die Regierung fort. Sein Bestreben war vornehmlich darauf gerichtet, Berlin auch im Handelsverkehr auf die Stelle wieder emporzuheben, die es im Mittelalter eingenommen hatte. Den Handel wieder den Landstrassen zuzuführen, wäre aussichtslos gewesen, das Heil schien eher in der Ergänzung der zwischen Elbe und Oder vorhandenen Wasserläufe zu liegen. So suchte er eine unmittelbare Schifffahrtsverbindung von Hamburg nach Schlesien, Polen und Böhmen einerseits, von Stettin und dem Osten nach Sachsen und dem Südwesten andererseits herzustellen, indem er im Jahre 1605 den Anfang zur Grabung eines Kanals bei Liebenwalde, des heu-

*) Die Erhebung Berlins zum dauernden Sitz der Landesregierung ist bereits vom Kurfürsten Friedrich II. (1440—1470) durch den Burgbau im nordöstlichen Winkel der köllnischen Stadtmauer, — dessen Stelle im Ostflügel des heutigen Königlichen Schlosses zu suchen ist, — vorbereitet worden. Schon 1451 konnte Friedrich den Aufenthalt im Hohen Hause an der Klosterstrasse, dem späteren Lagerhause, mit dem in der neuen Residenz vertauschen, wenn auch weder er selbst noch sein Nachfolger sich zum dauernden Aufenthalt in Berlin entschliessen mochten. Erst mit Johann Cicero (1486—99), der im Jahre 1491 in Berlin seinen ständigen Aufenthalt nahm, ist das Schloss der bleibende Wohnsitz der Fürsten geworden.

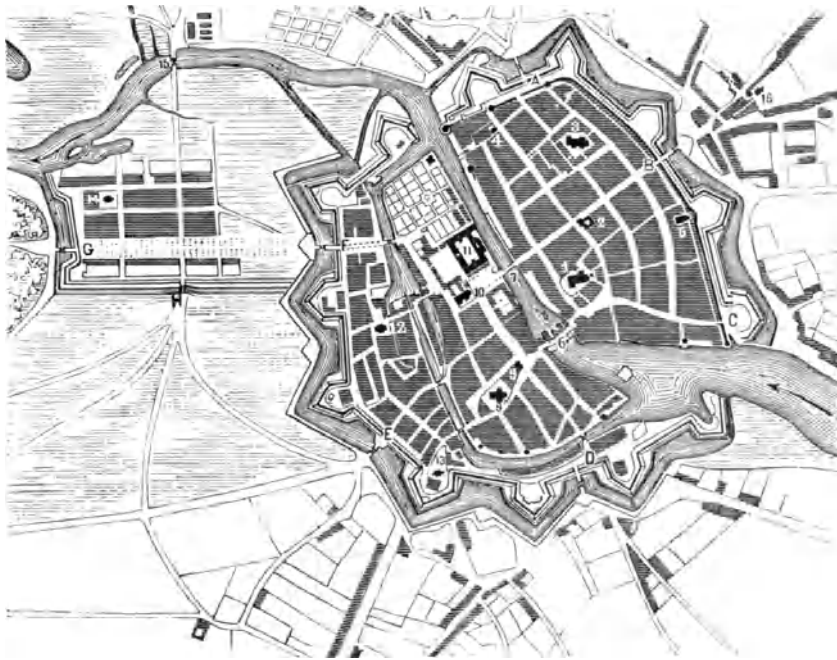
tigen Finowkanals, machen liess, der unter seinen beiden Nachfolgern fortgesetzt und im Jahre 1620 thatsächlich auch fertiggestellt wurde, aber im dreissigjährigen Kriege wieder verfiel und in völlige Vergessenheit gerieth.

Wesentlich dem örtlichen Gang dieses Krieges ist es zuzuschreiben, dass Berlin nicht in dem Masse den feindlichen Angriffen ausgesetzt war, wie andere Städte. Die Schrecken des Krieges lernte es eigentlich nur in der Zeit von 1627 bis 1643 kennen, besonders in den Jahren 1636 bis 1639 und 1643, wo Schweden und Kaiserliche plündernd in die Stadt einfielen. In den Jahren 1640 und 1641 wurden die ausserhalb der Mauer gelegenen Vorstadthäuser, die der Vertheidigung im Wege standen, von den kurfürstlichen Truppen theils niedergerissen, theils abgebrannt. Clauswitz, dem in diesen Punkten gefolgt ist,*) zieht aus aktenmässigen Quellen die Folgerung, dass die Schäden, die Berlin während des Krieges erlitten hat, sehr übertrieben worden sind. Die Angaben aus jener Zeit über die Wohlstandsverhältnisse der Bevölkerung sowie die Einnahmen der Stadtgemeinde aus ihren Liegenschaften und die Ernteberichte zeigen, dass Berlin eigentlich nie in Noth gewesen ist; Clauswitz folgert, dass seine Handelswege keineswegs gesperrt waren. Freilich ändert dies nichts an der Thatsache, dass am Schlusse des Krieges Berlins Entwicklung zum völligen Stillstand gekommen, und die Bürgerschaft ganz verarmt war. Doch ist diese Vernichtung des Wohlstandes wesentlich auch auf das ungerechte Steuersystem zurückzuführen. Die Kriegskontributionen wurden den Hauseigenthümern auferlegt, die diesen Lasten bald nicht mehr gewachsen waren; die Folge war, dass zahlreiche Häuser im Stich gelassen wurden. Als nach dem Tode Georg Wilhelms im Jahre 1640 der Kurfürst Friedrich Wilhelm in Berlin einzog, waren von den 1100 Häusern, die Berlin besessen, 350 verödet, ja viele Gebäude gingen dem völligen Verfall entgegen. Die Abnahme der Bevölkerung lässt sich nicht beurtheilen; gegen Ende des Krieges dürfte die Einwohnerschaft kaum 6000 Köpfe stark gewesen sein.

Es bedurfte ungewöhnlicher Mittel, um die Stadt aus dem Zustande tiefer Zerrüttung wieder aufzurichten. Um für die zahlreichen Bedürfnisse, die zu befriedigen waren, die erforderlichen Geldmittel aufzubringen, musste in erster Linie auf eine Reform der Besteuerung hingearbeitet, und das Grundeigenthum von den auf ihm lastenden Verbindlichkeiten befreit werden. Nach mehreren fruchtlosen Versuchen, das alte abgelebte Steuersystem zu verbessern, ordnete der Grosse Kurfürst im Jahre 1667 eine Steuer auf Getränke, Fleisch, Getreide für die Bäckerei, Vieh und Salz an. Der Erfolg

*) Zu vergl. P. Clauswitz' vortreffliche Arbeit: „Zur Geschichte Berlins“ in dem Werke „Die Bau- und Kunstdenkmäler von Berlin“, bearbeitet von R. Borrmann, Berlin 1893, Springer.

war schon nach wenigen Monaten überraschend günstig. Vor allen Dingen stieg der Ertrag aus den Getränken. „Es helfen jetzt — berichtete der Magistrat an den Kurfürsten — viele, die bisher nichts gegeben haben, zumal leider mehr Bier und Wein getrunken wird, als der Mensch bedarf.“ Bereits nach drei Jahren flossen die Einnahmen so reichlich, dass die Grundstücke der Bürger von ihren Abgaben entlastet werden konnten. Die Eigenthümer konnten jetzt Rückstände abtragen, die Grundstücke gewannen wieder an Werth und in wenigen Jahren verschwanden die wüsten Stellen.



Berlin nach Ausführung der Befestigung im Jahre 1685.

(Nach dem La Vigne'schen Plan).

A. Spandauer Thor. B. Georgenthor. C. Stralauer Thor. D. Köpenicker Thor. E. Leipziger Thor. F. Neues Thor. G. Thor an der Thiergartenbrücke. H. Thor an der Potsdamer Brücke. 1. Nikolai-kirche. 2. Berlinisches Rathhaus, 3. Marienkirche. 4. Heilige Geistkirche. 5. Klosterkirche. 6. Mühlendamm. 7. Lange Brücke. 8. Petrikerche. 9. Köllnisches Rathhaus, 10. Domkirche. 11. Kurfürstliches Schloss. 12. Friedrich-Werdersches Rathhaus. 13. Gertraudtenkirche. 14. Dorotheenstädtische Kirche. 15. Dorotheenstädtische Brücke. 16. Georgenkirche.

Die Besserung des Wohlstandes machte immer weitere Fortschritte, obwohl an die Steuerkraft noch ganz besondere aussergewöhnliche Ansprüche gestellt wurden. Die Erfahrungen des grossen Krieges hatten bewiesen, dass für eine grössere Sicherheit der Residenz gesorgt werden müsse, dass die alten unzulänglich gewordenen Befestigungen einer durchgreifenden Erneuerung unterzogen werden müssten. Der Grosse Kurfürst leitete diese Massregel damit ein, dass er 1657 die Stadt mit einer starken Garnison besetzte. Im folgenden Jahre wurde mit dem Festungsbau begonnen, der in

25jähriger Thätigkeit zu Ende geführt wurde. Auf der Berliner Seite hielt man es für gerathen, mit den Werken hinter den das Spreethal umgebenden Höhenrändern zurückzubleiben; man folgte dem Zuge der alten Stadtmauer, die als innerer Vertheidigungsabschnitt vorläufig noch stehen blieb. Man legte hier fünf Bastionen an; die neuen Thore und Brücken, mit Ausnahme des nach Osten vorgeschobenen Spandauer Thors, erhielten ihren Platz dicht vor den alten Stadtthoren, deren Namen sie weiterführten. Auf der köllnischen Seite, wo man den Friedrichswerder in die Stadtgrenzen einbezog, wurden 8 Bastionen errichtet. Das neue Köpenicker Thor wurde etwas nach Westen verschoben, an Stelle des eingehenden Gertraudtenthores trat das Leipziger Thor; in der Linie der 1647 angelegten Lindenallee, die durch den Festungsbau zum Theil vernichtet worden war, erstand das Neue Thor.

Die Befestigungswerke bestanden aus etwa 8 m hohen Erdwällen, deren Fuss mit mächtigen Hausteinquadern bekleidet war. Vor den Wällen befand sich ein etwa 45 m breiter Graben, dessen Wasserstand durch Schleusen und Wehre — Bäre — geregelt werden konnte. Die Wasserstandsverhältnisse der Spree, deren linksseitige Arme man übrigens bei der Gelegenheit regulirte, wurden durch die Anlagen wesentlich verändert; der Wasserspiegel im Flusse sank so erheblich, dass an seinen Ufern Raum für neue Anlagen gewonnen wurde. Auf dem Plane Tafel 1 sind die Festungswerke in rother Farbe, die Wassergräben in blau dargestellt. Der Plan zeigt auch noch eine Vervollständigung, welche die Werke später auf der Berliner Seite durch Anlage inselartiger Bastionen erhalten haben. Den sternförmigen Umriss der Anlagen kann man noch heute an den gebrochenen Strassenzügen und der unregelmässigen Gestalt mehrerer Plätze, wie des Hausvogteiplatzes und des Spittelmarkts, heraus erkennen.

Mit der Anlage der Festungswerke hing die Einverleibung eines neuen Stadttheils auf dem linken Spreeufer, des Friedrichswerder, unmittelbar zusammen. Wenn der Kurfürst den Städten Berlin und Kölln die Reste ihrer früheren Selbständigkeit vollends genommen hatte, so hat er es doch bei der einmal vorhandenen äusseren Form der Verfassung bewenden lassen; ja er ging so weit, dem neuen Stadttheil neben den beiden älteren eine selbständige Stellung einzuräumen; er erhielt sein eigenes Rathhaus und seinen eigenen Magistrat, so dass in der Residenz nunmehr drei verschiedene Magistrate nebeneinander regierten. Abgesehen von diesem neu hinzugekommenen Gebiet, blieb innerhalb der Mauern nur noch ein schmaler Streifen im Süden von Kölln auf dem linken Spreeufer für die Besiedlung übrig; dieser wurde 1681 unter dem Namen Neu-Kölln in die Bebauung gezogen.

Mit dem Festungsbau gingen eine Reihe anderer Massregeln Hand in

Hand, die auf die Verbesserung des Stadtbildes und die Regelung der Verhältnisse im Innern gerichtet waren. Das Schloss wurde in zweckentsprechender Weise weiter ausgebaut, der Fruchtgarten in einen Park verwandelt, von der Spree in abgemessenem Abstand von den Festungswerken in der Richtung auf den Thiergarten eine 942 m lange Allee von Linden und Nussbäumen angelegt, an deren Eingang der Anfang zur Anlage einer neuen Vorstadt gemacht wurde. Die Scheunen wurden aus den Strassen der Stadt vor die Thore verwiesen; es wurden Bestimmungen getroffen über die Einführung einer Baupolizei, die über Reinigung und Pflasterung der Strassen zu wachen hatte (1680—1685), einer Bau- und Feuerordnung (1685) u. s. w., und alle Proteste der Einwohnerschaft vormochten nicht, die Ausführung dieser Bestimmungen hintanzuhalten. Auch der — heute schwer verständliche — Widerspruch gegen die Einrichtung einer Strassenbeleuchtung fruchtete nichts; sie wurde in den Jahren 1679—1682 eingeführt.

Eine so bedeutende Entwicklung einer Stadt ist ohne einen Fortgang in ihren äusseren Verhältnissen nicht denkbar. Der Kurfürst spornte die Bürgerschaft auch innerhalb der *Gewerke* zu gesteigerter Thätigkeit an und verlieh durch Zuziehung gewerbefleissiger Bewohner von ausserhalb seinen auf die Hebung der Industrie gerichteten Bemühungen weiteren Nachdruck. Durch die Anlage neuer Wasserstrassen suchte er den Handel Berlins neu zu beleben und zu erweitern, und die Frucht seiner Thätigkeit zeigt sich am deutlichsten darin, dass noch unter seiner Regierung die Stadt an Ausdehnung weit über die Grenzen ihrer Befestigung zugenommen hatte.

Mit der festen Umwallung der Stadt sind die Grenzen von Alt-Berlin festgelegt; die Ueberschreitung der Linie führt zum nächsten Kapitel.

ZWEITES KAPITEL.

Berlin von der Zeit der Befestigung bis zur Entstehung der Eisenbahnen.

Der feste Gürtel, den der Grosse Kurfürst um die Stadt gezogen hatte, wurde ihr schon während der Zeit seiner Regierung zu eng, obwohl im Friedrichswerder der Bebauung neue Flächen dargeboten waren. Es ist bereits angeführt, wie die Befreiung des Grundbesitzes von seiner hemmenden Steuerlast auf den Baufortschritt in wohlthätigster Weise einwirkte; andererseits erhielt die Bevölkerung neuen Zuwachs dadurch, dass die Re-

gierung die Zahl der Steuerpflichtigen nach Kräften zu vermehren suchte. Von grösster Bedeutung für das Anwachsen Berlins war der vom Kurfürsten unternommene Schritt, die wegen ihres Glaubens aus Frankreich in grosser Zahl auswandernden Protestanten in seinem Lande anzusiedeln. Ein Theil dieser Kolonisten wurde in Berlin ansässig; aber auch die im Lande untergebrachten Zuzügler wandten sich bald mehr und mehr nach der Residenz. Der eigenen Bevölkerung waren sie in der Handelsthätigkeit und in gewerblichen Dingen wie überhaupt in allgemeiner Bildung überlegen, und wenn sie auch theils wegen ihrer Nationalität, theils weil sie vor den übrigen Be-



Dorotheenstadt mit den Linden;
davor der Festungsgraben im Zuge der heutigen Behrenstrasse,
gekreuzt von der jetzigen Friedrichstrasse.

Marienkirche.
Residenzschloss.

Nikolaikirche.
Mühlendamm.

Festungswerke des Grossen Kurfürsten. 1688.

(Nach dem Plan von Joh. Bernh. Schultz.)

wohnern in vielen Beziehungen bevorrechtet waren, für sich abgeschlossen lebten, so blieb ihre höhere Ausbildung auf die Förderung der äusseren Verhältnisse und den Wohlstand Berlins doch nicht ohne nachhaltigen Einfluss. Auch neue Industriezweige kamen durch sie in die Stadt; Beweis dafür ist, dass der Kurfürst mehrere Fabriken, Zuckersiedereien, Manufaktureien, Spinnereien anlegen konnte.

Eine weitere Vermehrung der Bevölkerung wurde herbeigeführt durch die Vergrösserung des Hofstaats, des Beamtenthums und der Garnison. Um für alle diese neuen Ankömmlinge Wohnplätze zu schaffen, entschloss sich die Kurfürstin Dorothee, ihre am linken Spreeufer, nördlich der Lindenallee gelegenen Ländereien, aus denen sonst ein Nutzen nicht zu ziehen war, zu Baustellen zu verwerthen. Sie legte hier, auf dem Raum zwischen der jetzigen Behren- und Dorotheenstrasse einerseits, der Charlotten- und Shadow-

strasse andererseits Strassen an, die infolge der ihnen gewährten Vergünstigungen rasch mit Häusern besetzt wurden. Der neue Stadttheil, der 1681 im Zuge der heutigen Behrenstrasse Wall und Graben und an der Westseite zwei Halbbastionen erhielt und sich in der auf dem nebenstehenden Bilde ersichtlichen Weise der Festung anfügte, wurde die Dorotheenstadt benannt. Doch auch im Norden, Osten und Süden der Stadtmauer begann die Bildung neuer Vorstädte, unter denen sich namentlich die vor dem Georgenthor lebhaft entwickelte.

Das rasche Wachsthum und die zunehmende Bedeutung der Stadt hingen auch noch mit anderen Ursachen, nämlich der Landes- und Handelspolitik des Kurfürsten, zusammen. Um die Mitte des 17. Jahrhunderts hatte man angefangen, die obere Oder wieder zu befahren. Diesen Umstand machte sich der Kurfürst zu Nutze, um den schlesischen Landhandel nach Hamburg durch die Mark zu ziehen, indem er im Jahre 1668 den Müllroser Kanal ausbaute, der die Oder mit der Spree in unmittelbare Verbindung brachte. Es gelang, auf diesem Wege den Berliner Schiffern einen grossen Theil des Verkehrs zwischen Berlin und Hamburg zu sichern, der sich im Laufe der Zeit mehr und mehr entwickelte und festigte. Auch den Landhandel suchte der Kurfürst zu heben, indem er im Jahre 1650 mit der Herstellung von Postverbindungen vorging, deren Mittelpunkt Berlin war.

Durch all' diese Massregeln verlor die Residenz den mittelalterlichen Charakter ihrer äusserlichen Erscheinung vollständig, dem wachsenden Umfang der Stadt entsprach eine Vermehrung der Bevölkerung auf 20000 Köpfe.

Unter dem Kurfürsten Friedrich III., nachmaligen König Friedrich I. von Preussen (1688—1713), dauerte die Zuwanderung von aussen fort, und so war eine der ersten Massregeln des Fürsten eine abermalige Vergrösserung der Stadt. Er begünstigte insbesondere den Anbau an der westlichen Seite; schon im Jahre 1688 wurden hier unter Nehring's Leitung die Strassenzüge zu einem neuen Stadttheil abgesteckt, der im Jahre 1692 unter dem Namen Friedrichstadt an Friedrichswerder angeschlossen wurde. Man hatte sich hierbei den ziemlich regelmässig gestalteten Bauplan der Dorotheenstadt insofern zur Richtschnur genommen, als man auch in dem neuen Stadttheil ein vollkommen rechtwinkliges Strassensystem herstellte, dessen eine Richtlinie, die Friedrichstrasse, in die Verlängerung des von der Spreebrücke in der Dorotheenstadt ausgehenden Strassenzuges gelegt war, die auch die — freilich lange die einzige — Verbindung beider Stadttheile darstellte; man hatte zwar auch für ihre nördlichen und südlichen Parallelstrassen die Richtung dorotheenstädtischer Strassen im allgemeinen beibehalten, doch war an ihre Durchlegung von einem Stadttheil zum anderen nicht gedacht worden. Die

andere Richtlinie des Nehring'schen Strassensystems bildete die Leipzigerstrasse, die von der Gertraudtenstrasse (Spittelmarkt) aus der Richtung der



Berlin im Jahre 1723.

A. Spandauer Thor. B. Königsthor. C. Stralauer Thor. D. Köpenicker Thor. E. Leipziger Thor
 F. Neustädter Thor. G. Oranienburger Thor. H. Hamburger Thor. J. Rosenthaler Thor, K. Schön-
 hauser Thor. L. Prenzlauer Thor. M. Bernauer Thor. N. Landsberger Thor. 1. Heilige Geistkirche.
 2. Garnisonkirche. 3. Synagoge. 4. Marienkirche. 5. Berlinisches Rathhaus. 6. Klosterkirche. In
 der Bastion: Kadettenhaus (ehemals Hetzgarten). 7. Parochialkirche. 8. Friedrichshospital. 9. Nikolai-
 kirche. 10. Arsenal. 11. Kgl. Schloss. 12. Domkirche. 13. Friedrich-Werdersches Rathhaus. 14. Petri-
 kirche. 15. Köllnisches Rathhaus. 16. Gertraudtenkirche. 17. Dorotheenstädtische Kirche. 18. Stall-
 und Akademiegebäude. 19. Französische Kirche. 20. Deutsche Kirche. 21. Sebastiankirche.
 22. Georgenkirche. 23. Sophienkirche.

Potsdamer Landstrasse folgte; sie war wie alle anderen Querstrassen der Friedrichstadt der Lindenallee gleichlaufend geführt. Wie an der ungleichen Strassenbreite der Friedrich- und Charlottenstrasse nördlich und südlich der Behrenstrasse noch heute erkannt werden kann, wurden die neuen Strassen-

züge in grösseren Abmessungen angelegt als die der Dorotheenstadt. Innerhalb des neuen Stadttheils wurde in dem einspringenden Winkel der Festung ein grösserer freier Platz, der heutige Gensdarmenmarkt, ausgespart; man errichtete hier zwei Kirchen, zu denen Friedrich der Grosse später die Thürme fügte. Die räumliche Ausdehnung des neuen Stadttheils ist in dem auf Seite 36 wiedergegebenen Plänchen zu verfolgen; sie wird durch den Zug der heutigen Mauer- und Junkerstrasse angegeben. Wie die uns erhalten gebliebene Bezeichnung der Mauerstrasse bekundet, wurde der neue Stadttheil an die Festungswerke angegliedert.

Auch auf der Berliner Seite der Festung entstanden neue Häuserviertel. Die Spandauer Vorstadt wurde bis zur jetzigen August- und Mulackstrasse, die Königstadt bis zur Gollnow-, Wassmann- und Markusstrasse ausgebaut. Nach der Krönung des Königs erhielten die Georgenstadt, die Georgenstrasse und das Georgenthor die Bezeichnungen Königstadt, Königstrasse, Königsthor. Der Regierungszeit Friedrich I. verdankt auch Charlottenburg sein Entstehen, das bei dem alten Orte Lietzow zu Ehren der zweiten Gemahlin des Königs erbaut wurde.

Die bedeutenden Erweiterungen Berlins legten auch eine Verstärkung der Festungsanlagen nahe, doch kam es nicht zu durchgreifenden Ausführungen. Um die auf der rechten Seite der Spree entstandenen neuen Stadttheile wurde lediglich ein Pallisadenzaun mit Thoren und Accisehäusern gelegt, der dem Zuge der Linienstrasse folgte. Eine auf dem linken Spreeufer im Zuge der Mauer- und Junkerstrasse geplante Umwehrung kam nicht zur Ausführung, doch wurde zur Abschliessung von Kölln der seit 1450 bestehende Fluth- oder Landwehrgraben in den Köllnischen Wiesen verbreitert und mit Thorbrücken versehen.

Mit diesen Erweiterungen und Verstärkungen der Residenz ging eine rege Bauthätigkeit im Innern Hand in Hand. Die Bauwerke, mit denen Friedrich seine Residenz schmückte, bilden noch heute den Stolz und die Freude ebensowohl der einheimischen Bevölkerung, als auch der Fremden. Für die Verwirklichung seiner Pläne fand Friedrich in Schlüter und von Eosander Männer, die der Aufgabe vollstes Verständniss entgegenbrachten. Dem ersteren verdankt Berlin vor allem das Zeughaus — die jetzige Ruhmeshalle — und die Lange Brücke mit dem berühmten Denkmal des Grossen Kurfürsten, jetzt Kurfürstenbrücke; beide Künstler waren gemeinsam thätig bei einem umfassenden Umbau des Schlosses, der indessen erst unter Friedrichs Nachfolger vollendet wurde. Berlin hat unter Friedrichs Regierung nicht weniger als 11 Kirchen erhalten. Das bei Ausführung der öffentlichen Bauten an den Tag gelegte Kunstverständniss übertrug sich auch auf die Privatbauten

der damaligen Zeit. Die Umgebung der Stadt hatte sich freundlicher gestaltet durch die zumeist von französischen Gärtnern angelegten Pflanzungen und Gartenkulturen; im Thiergarten waren Verschönerungen vorgenommen, das Lustschloss Monbijou errichtet, die Charlottenburger Allee, der grosse Stern und der Halbkreis an den Zelten abgesteckt und in Moabit die ersten Anpflanzungen vorgenommen worden. Auch nach östlich gelegenen Vororten, Schönhausen und Friedrichsfelde, wurden stattliche Alleen geführt.

Die öffentlichen Zustände der Residenz erfuhren gleichfalls eine wesentliche Verbesserung. Bereits 1693 war eine Polizeidirektion eingesetzt worden. Wichtiger aber war, dass 1709 die gesonderte Verwaltung der Stadttheile Berlin, Kölln, Friedrichswerder, Dorotheenstadt und Friedrichstadt aufgehoben, und ganz Berlin einem einzigen Magistrate untergeordnet und einer einheitlichen Gerichtsverfassung unterworfen wurde.

Bei Friedrichs Tode hatte sich Berlin an Umfang erheblich vergrössert. Während die Kopfzahl der Bewohner 1690 nicht über 21 500, 1700 nicht über 29 000 hinausging, hatte sie sich im Jahre 1712 bereits auf 61 000, also das dreifache vermehrt.

Friedrich Wilhelm I. (1713—1740) war im Gegensatz zu seinem Vater wesentlich auf das Nützliche bedacht und ihm lag in erster Linie daran, die Steuererträge zu vergrössern.

Diese Bestrebungen haben auch zur Anlage eines das ganze Stadtgebiet nach aussen abschliessenden festen Gürtels, bestehend in einem fortlaufenden Mauer- und Pallisadenzuge, geführt. Es handelte sich hierbei lediglich um eine polizeiliche, auf die Ueberwachung der Accise und der Garnison gerichtete Anlage, die im übrigen auch einen bequemen Anlass bot, die Polizeigewalt in der Hauptstadt ganz in die Hände des Gouverneurs hinüberzuspielen.

Auf der Südseite der Spree folgte die Ringlinie, wie aus Tafel 1 und dem auf Seite 45 befindlichen Lageplan ersichtlich ist, der jetzigen Königgrätzer-, Gitschiner- und Skalitzerstrasse bis zum Schlesischen Thor, auf der Nordseite zog sie sich die Philipp-, Elsasser-, Lothringerstrasse entlang, bog nach dem jetzigen Friedrichshain aus, begleitete die Pallisaden- und Fruchtstrasse, um schliesslich an der Oberbaumbrücke zu endigen. Auf der linken Seite der Spree wurde die Linie durch eine Mauer, auf der gegenüberliegenden durch eine Pallisadenreihe bezeichnet. Die Mauer erhielt nur wenige Thore, von denen das Brandenburger Thor, das Leipziger und das Hallesche Thor die wichtigsten waren. Ihrer grösseren Bedeutung entsprechend wurden an den Enden der davor mündenden Strassen freie Plätze angelegt; am Brandenburger Thor das Quarré, am Leipziger Thor das Achteck, am Halleschen das Rondel. Weiter östlich folgten in der Stadtmauer das Kottbuser und Schlesische Thor.

Der Linienzug der neuen Umgrenzung war selbstverständlich so weit gesteckt worden, dass er alles bebaute Gebiet bis in seine letzten Ausläufer, im ganzen eine Fläche von 1200 ha, umschloss und infolgedessen im Süden bereits an den Landwehrgraben reichte. Es darf also, so sehr der König auch auf die Erweiterung des bebauten Gebiets Bedacht nahm,*) doch nicht Wunder nehmen, wenn es noch eines vollen Jahrhunderts bedurfte, ehe der Ring ganz mit Häusern gefüllt war. Dass schon zur Zeit des Königs an einigen Punkten die Ansiedlungen die Linie des Ringes überschritten, will nicht viel besagen.

Während die vorhandenen Stadttheile erweitert, auf dem linken Ufer der Spree die Dorotheen- und Friedrichstadt nach Westen hin vergrössert, vom Rondel, wo auch die Teltower Landstrasse (Lindenstrasse) mündete, eine neue Strasse, die Wilhelmstrasse, nach den Linden zu durchgelegt, die Markgrafenstrasse bis zur Lindenstrasse, die Zimmer- und Kochstrasse bis zur Wilhelmstrasse verlängert wurden, auch im Köpenicker Feld die Bebauung schon einigen Fortgang nahm, ferner auf dem rechten Flussufer die Spandauer Vorstadt bis ans Oranienburger Thor, die Stralauer Vorstadt bis zu den Pallisaden ausgedehnt wurde und die Lindenallee der Frankfurter Linden die Baulust anzuziehen begann, verdichteten sich die inneren Stadtviertel mehr und mehr; und auch die Sorge für Pflasterung, Reinhaltung und Beleuchtung der Strassen wurde nicht verabsäumt. Im ganzen wurden in der Friedrichstadt, die vordem nur 697 Häuser besessen hatte, nicht weniger als 985 Häuser neu hinzugefügt. So kam es, dass die Bevölkerungsziffer, die 1726 einschliesslich der Besatzung 72 000 Köpfe zählte, im Jahre 1740 auf etwa 90 000 Köpfe angewachsen war.

Unter den veränderten Verhältnissen waren die Festungswerke, die jetzt nur noch eine Insel mitten im bebauten Stadtgebiet darstellten, für die Zwecke der Landesvertheidigung vollkommen nutzlos geworden. Der König entschloss sich daher, die Werke zu beseitigen und den frei werdenden Raum mit in die Bebauung zu ziehen. Nur die beiden Gräben blieben bestehen, doch wurde der südliche bis auf die Breite des späteren Grünen Grabens eingeschränkt. An Stelle des Neuen und Köpenicker Thors auf der Südseite traten Strassenverbindungen, das Leipziger Thor wurde verschlossen und statt dessen der alte Weg über den Spittelmarkt und die Jäger- und Grün-

*) Die Bebauung neu angelegter Strassen wurde vom König mit grösstem Eifer, aber auch mit grösster Rücksichtslosigkeit betrieben. Denjenigen Bürgern, die für vermögend genug befunden wurden, liess der König ein Grundstück überweisen, auf dem sie „sonder Raisonmiren“ ein Haus zu errichten hatten, wenn sie sich nicht durch eine namhafte Geldsumme loskauften. Die freiwillige Ausführung eines prächtigen Wohnhauses war ein sicheres Mittel, sich die Gunst des Königs zu erwerben.

strasse für den Verkehr geöffnet. Die Strassen der Friedrichstadt wurden bis an den Graben verlängert, während sich in der Köpenicker Vorstadt in der Verlängerung der Jakobstrasse ein ringförmiger Strassenzug entwickelte. Das Hornwerk der Dorotheenstadt war schon in den ersten Regierungsjahren des Königs aufgegeben worden, doch blieb der offene Graben an der Behrenstrasse bis gegen das Ende der Regierung Friedrichs des Grossen, wo er in einen Kanal verwandelt wurde, bestehen und verhinderte die Anlage von Querstrassen an dieser Stelle.

Die Aufgabe, das umfassende Werk der Entfestigung zu Ende zu führen, insbesondere die Arbeiten auf dem nördlichen Spreeufer, blieben Friedrich dem Grossen vorbehalten. Leider hat es bei den Strassenanlagen, und zwar auf dem rechten Spreeufer noch mehr als auf dem linken, für die Aufgaben des Städtebaues in hohem Grade an dem richtigen Verständniss gemangelt, und die Neuzeit hat mit schweren Opfern nachholen müssen, was damals gefehlt wurde. Auf der rechten Flussseite entstanden ringförmige Strassenzüge, die den Umrissen des Festungsgrabens folgten, die Neue Promenade, die Präsidentenstrasse, die Neue Schönhauserstrasse, die Münzstrasse, die heutige Alexanderstrasse, früher An der Kontreskarpe genannt, ein Gürtel enger und winkliger, für den Verkehr unzureichender Strassen. Die Verbindung mit den östlichen Vorstädten blieb nach wie vor auf die drei mittelalterlichen Thorbrücken am Stralauer, Königs- und Spandauer Thor beschränkt, wozu 1749 noch eine Zufahrt zum Schloss Monbijou kam, die spätere Herkulesbrücke. An Plätzen wurden nur der Haackesche Markt und Alexanderplatz frei gelassen.

Von den eigentlichen Befestigungen blieben schon damals ausser den Gräben nur geringe Reste übrig. Heutzutage erinnern an die Festung des Grossen Kurfürsten nur noch ein kleiner Erdhügel am linken Spreeufer in der Nähe der Waisenbrücke und das Thürmchen des sogenannten Wusterhausen'schen Bärs (Wehrs), das aber kürzlich seine frühere Stelle mit einem Platz an jenem Hügel hat vertauschen müssen. Der rechtsseitige Festungsgraben, im nördlichen Theil als Zwirngraben, im übrigen Verlauf als Königsgraben bekannt, wurde beim Bau der Stadtbahn verschüttet, die letzten Reste des Grünen Grabens sind während der Bauthätigkeit der letzten Jahre verbaut worden.

Die Regierung Friedrich Wilhelms I. hatte sich die Hebung der Stadt zur Aufgabe gestellt. Diese Politik wurde unter Friedrich dem Grossen mit noch stärkerem Nachdruck fortgesetzt. Des Königs weiser Staatspolitik, die neben der Vermehrung des Staatsreichtums ihre höheren Ziele in der Belebung von Handel und Wandel, in der Hebung des Wohlstands erblickte,

ist es zu danken, wenn schon seit der Mitte des Jahrhunderts die Hauptresidenzstadt des königlichen Hofes, des Militärs und des Beamtenthums auch wegen ihres Handels und ihrer Gewerbthätigkeit einige Bedeutung gewann. Nach der Wiedereroberung Schlesiens und seiner Hauptstadt Breslau durch die ersten beiden schlesischen Kriege wurde der schlesische Verkehr, den bereits Friedrich Wilhelm I. der Oder zugeführt hatte, mehr und mehr nach diesem Flusse hingezogen; der schlesische und polnische Verkehr ging infolgedessen freilich für Berlin verloren, doch wurde dieser Verlust einigermaßen dadurch wieder ausgeglichen, dass Friedrich im Jahre 1743 den seit



Zeughaus (Ruhmeshalle).

Dom.

Schlossapotheke. Schloss.

Lustgarten von den Linden aus gesehen. 1780.
(Nach einer Zeichnung von Jean Rosenberg.)

dem dreissigjährigen Kriege verfallenen Finowkanal wiederherstellte, der 1746 eröffnet wurde. Ausserdem erhielt Berlin im Jahre 1745 durch den Plauenschen Kanal noch eine Verbindung mit der oberen Elbe.

In diesem Zeitraum friedlicher Entwicklung, der dem dritten schlesischen Kriege voraufging, nahm auch die Bauthätigkeit in Berlin regen Fortgang; sie war in demselben Masse auf den weiteren Ausbau des Stadtgebiets wie auf die Anlage öffentlicher Gebäude gerichtet. Der stolze Gedanke, an der Stelle der abgetragenen Festungswälle in der östlichen Verlängerung der Linden ein grosses, von Bauten ersten Ranges umgebenes Forum zu schaffen, kam nur theilweise zur Ausführung; aber auch in dieser Beschränkung wurde in dem durch Bauten wie das — bereits 1743 fertiggestellte — Opernhaus, die Akademie, das Palais des Prinzen Heinrich — jetzt Universität — ge-

schmückten Plätze ein Glanzpunkt ersten Ranges geschaffen; auch das in der Nähe befindliche Kastanienwäldchen wurde angepflanzt. In wenig glücklicher Weise wurde die nördliche Seite des kölnischen Festungsgeländes umgestaltet; hier entstanden unbedeutende Strassen wie die Am Kupfergraben, Hinter dem Giesshause, die jetzt verschwundene Strasse Hinter dem Packhofe. In diese Zeit fällt auch die Umwandlung des Thiergartens in einen mit Schmuckanlagen versehenen Vergnügungspark, die Anlage des Invalidenhauses am Oranienburger Thor, das den Keim zur Vorstadt in jener Gegend legte, des neuen Doms am Lustgarten. Als erste Vorstadt ausserhalb der Zollmauern Friedrich Wilhelms I. wurde zwischen dem Rosenthaler und Hamburger Thor für die im Jahre 1752 zumeist aus dem sächsischen Erzgebirge gekommenen Bauarbeiter ein Quartier hergerichtet, das nach ihrer Heimath das Voigtland benannt wurde.

Durch den siebenjährigen Krieg wurde Berlin sehr stark mitgenommen; mehrere Male wurde es von Plünderung heimgesucht und schweren Kontributionen unterworfen; die Bevölkerung hatte in den Jahren 1740 bis 1756 von 90 000 auf 126 600 Seelen zugenommen; am Ende des siebenjährigen Krieges waren nur noch 119 300 Einwohner vorhanden, die Garnison eingerechnet. Eine um so reichere Friedensthätigkeit entfaltete der König nach dem Kriege, wie sie nicht ihresgleichen findet. Ueberall griff er fördernd und helfend ein; er suchte den allgemeinen Wohlstand und die Gewerbsthätigkeit durch Förderung wirthschaftlicher Unternehmungen, Heranziehung fremder Kräfte, Kapitalvorschüsse und Gewährung von Privilegien und durch Unterstützung der privaten Bauthätigkeit in die Höhe zu bringen.

Der Entwicklung der wirthschaftlichen und Handelsthätigkeit glaubte der König ebenso wie seine Vorgänger am besten durch das System der staatlichen Ueberwachung Vorschub zu leisten, das in der Errichtung von Staatsindustrieen seine stärkste Betonung erfuhr. Zur Förderung des Handels wurden errichtet die Königliche Bank, die General-Tabak-Administration (1765), die Haupt-Nutzholz-Administration (1771), die Bergwerks- und Hütten-Administration (1776), die Seehandlung (1772). Die Organisation der Gewerke lag in der Hand festgeschlossener Verbände. Innerhalb der Gilden nahmen den ersten Platz ein die seit 1690 und 92 bestehenden Kaufmannschaften der Materialhandlung und der Tuch- und Seidenhandlung. Erstere zählte im Jahre 1785 354 Mitglieder — gegen 85 im Jahre 1734 —, letztere hatte 211 Angehörige. Ausserhalb der Gilden standen die privilegirten, die konzessionirten und die jüdischen Kaufleute.

Preussens Handelspolitik erhielt durch seine veränderte Machtstellung neuen Nachdruck. Die Handelswege erfuhren eine weitere Ausdehnung durch

die Anlage des Bromberger Kanals (1773—1776), und neben den stets verbesserten und vermehrten Wasserstrassen erhielt auch die Post eine immer wachsende Bedeutung. Der Grosse Kurfürst war von den deutschen Fürsten der erste gewesen, der unbekümmert um die Privilegien derer von Thurn und Taxis den Betrieb dieser Verkehrsmittel selbst energisch in die Hand genommen und bereits 1647 eine reitende Post von Memel bis Cleve ein-



Promenade an den Zelten. 1788.
(Nach einem Stich von Daniel Chodowiecki.)

gerichtet hatte, die zweimal in der Woche nach jeder Richtung verkehrte. Der Kurfürst Friedrich III. hatte 1697 die erste Schnellpost in Kurbrandenburg eingeführt. Hatte Friedrich Wilhelm I. für die Vermehrung der Verbindungen im Innern des Landes Sorge getragen, so erweiterte Friedrich II. das Feld für die preussischen Posten so, dass sie bereits dem Staate erkleckliche Summen abwarfen. Um das Jahr 1786 gingen von der Hauptstadt nicht weniger als 21 Postverbindungen nach allen Richtungen der Monarchie und des übrigen Deutschlands aus, von denen die meisten zweimal wöchentlich in jeder Richtung fuhren.*)

*) Besonderes Aufsehen wegen ihrer Schnelligkeit erregte die Eilpost (Journalière), die von 1754 ab täglich einmal, bald darauf — ausser Mittwochs — täglich zweimal zwischen Berlin und Potsdam fuhr und die 26 km lange Strecke in 4 Stunden zurücklegte.

Das Ansehen der Residenz nach aussen hin wurde durch den Glanz neu errichteter monumentaler Prachtbauten, aber auch zahlreicher Nützlichkeitsanlagen gehoben. Unter Friedrichs Regierung wurden gebaut die Prunkthürme auf dem Gensdarmenmarkt, die Bibliothek, das Schloss Bellevue, zahlreiche Prachtfaçaden vom Könige verschenkter bürgerlicher Wohnhäuser Unter den Linden, in der Leipzigerstrasse, am Gensdarmenmarkt, die — noch heute vorhandenen — Brückenkolonnaden über die Festungsgräben in der Leipziger- und Königstrasse und eine Reihe von Denkmälern. Von dem guten Geschmack der damaligen Zeit legen eine Reihe gut erhaltener Gebäude Zeugnis ab, zu denen auch das Seehandlungsgebäude zählt. Eine bedeutende Erweiterung des Stadtgebiets trat in dieser Zeit indessen nicht mehr ein. Die Bebauung beschränkte sich auf die Vervollständigung vorhandener Häuserreihen; nur im Westen und Südosten wurden vor den Thoren kleine Ansiedlungen gebildet, im inneren Stadtgebiet selbst unterlagen im übrigen noch grosse Ländereien der Feldbestellung und dem Gartenbau. Die damalige Ausdehnung der Stadt zeigt der auf S. 45 dargestellte Plan. Städtisches Leben der damaligen Zeit ist mehrfach von Künstlern zum Vorwurf für ihre Bilder gemacht worden (zu vergl. die vorseitige Abbildung).

Nach dem dritten schlesischen Kriege hat es eines Jahrzehnts friedlicher Entwicklung bedurft, ehe die bei seinem Ausbruch vorhandene Bevölkerungszahl wieder eingeholt war. Bis 1784 erfolgte dann aber ein um so stärkerer Zuwachs von 18 000 Seelen, wovon freilich die Hälfte auf das Militär entfällt. Im letztgenannten Jahre hatte Berlin 111 365 Zivileinwohner und 33 386 zur Militärbevölkerung gehörige Personen, Frauen und Kinder eingerechnet. Die Zahl der Gesamtbewohner betrug also rund 145 000 Personen.

In der ersten Regierungszeit des Königs Friedrich Wilhelm II. (1786—97) nahm der Aufschwung der Hauptstadt seinen Fortgang. Auch die Bauthätigkeit wurde mit ungeschwächten Kräften fortgeführt und in Formen verwirklicht, die dem guten Geschmack alle Ehre machen. Der Monumentalbau dieser Zeit ist der Neubau des Brandenburger Thors. In die Zeit Friedrich Wilhelms II. fällt aber auch eine abermalige Erweiterung der Stadt auf der Berliner Seite, womit die Beseitigung der von Friedrich Wilhelm I. angelegten Pallisadirung und der Bau einer massiven Mauer an ihrer Stelle zusammentrifft. Die neue Mauer wurde um die vergrösserte Charité herumgeführt, folgte dann der Linie des Pallisadenzauns bis zum Prenzlauer Thor, schloss die Kirchhöfe der Nikolai- und Mariengemeinde ein und ging, wie auch auf Tafel 1 zu sehen ist, weiterhin in begradigtem Laufe auf den Punkt der heutigen Warschauerstrasse zu, wo auch die Pallisaden einmündeten. Die Mauer erhielt 9 Thore, im Norden das Oranienburger, Hamburger,



- A. Oranienburger Thor. B. Hamburger Thor.
- C. Rosenthaler Thor. D. Schönhauser Thor.
- E. Prenzlauer Thor. F. Bernauer Thor.
- G. Landsberger Thor. H. Frankfurter Thor.
- J. Mühlenthor. K. Schlesiſches Thor.
- L. Kottbuser Thor. M. Hallesches Thor.
- N. Potsdamer Thor. O. Brandenburger Thor.
- a. Neuer Markt. b. Schlossplatz.
- c. Lustgarten. d. Paradeplatz e. Domhoffplatz.
- f. Quarré. g. Achſeck. h. Rondel.
- i. Wilhelmplatz. k. Friedrichſtädtiſcher (Gensdarmen-) Markt.

Berlin im Jahre 1789.

- 1. Heilige Geiſtkirche, 2. Garniſonkirche, 3. Synagoge, 4. Marienkirche, 5. Berliner Rathhaus, 6. Kloſterkirche, 7. Parochialkirche, 8. Friedrichſpital, 9. Nikolaikirche, 10. Franzöſiſche Kirche, 11. Kadettenhaus, 12. Domkirche, 13. Königlichſches Schloß, 14. Petrikirche, 15. Köllniſches Rathhaus, 16. Zeughaus, 17. Königlichſches Palais, 18. Friedrich-Werdersches Rathhaus, 19. Dorotheenſtädtiſche Kirche, 20. Marſtall und Akademie, 21. Palais des Prinzen Heinrich, 22. Bibliothek, 23. Opernhaus, 24. St. Hedwigkirche, 25. Franzöſiſche Kirche, 26. Neue Kirche, 27. Nationaltheater, 28. Dreifaltigkeitskirche, 29. Böhmiſche Kirche, 30. Palais des Prinzen Louis, 31. Jeruſalemer Kirche, 32. Kollegienhaus, 33. Franzöſiſche Kirche, 34. Gertraudenkirche, 35. Kirche in der Köpenicker Vorſtadt, 36. Georgenkirche, 37. Sophienkirche, 38. Monbijou 39. Charité, 40. Pulvernagazin.

Rosenthaler und Schönhauser Thor, im Osten das Prenzlauer Thor, im Zuge der neuen Königstrasse das Bernauer Thor, ferner das Landsberger, Frankfurter Thor und zuletzt an der Spree das Mühlenthor; die erstgenannten drei Thore wurden in monumentaler Weise zur Ausführung gebracht. Erst 1802 wurde die ganze Anlage vollendet.

Innerhalb der Mauer wurden auf der Südseite der Spree neu angelegt die Husarenstrasse, jetzige Hollmannstrasse, und die Georgenstrasse. Ausserhalb der Thore vermehrten sich namentlich die Ansiedlungen am Südrande des Thiergartens und an der Potsdamer Landstrasse, die im Jahre 1792 in ihrer ganzen Ausdehnung bis Potsdam zur Chaussee — der ersten in Deutschland — umgewandelt worden war. Hier entstanden Kaffeegärten, Sommerwohnungen. Auch in Charlottenburg errichteten wohlhabende Einwohner Berlins Sommerhäuser und Villen.

Berlin war nächst Wien die volkreichste Stadt im deutschen Reiche geworden; seine Bevölkerungszahl war während der Regierungszeit Friedrich Wilhelms II. von 145 000 auf 183 960, d. i. um rund 40 000 Köpfe gestiegen. Allerdings zählte die Militärbevölkerung 1799 nicht weniger als 45 754 Personen.

Die napoleonischen Kriege schnitten tief in alle Verhältnisse ein. Sie legten das Althergebrachte vollständig in Trümmer und unter dem, was es wegzuräumen galt, befanden sich auch viele der veralteten wirthschaftlichen Einrichtungen. Die Entwicklung Berlins nach den Befreiungskriegen bis zum Bau der ersten Eisenbahnen wird mächtig beeinflusst durch die Stein-Hardenberg'sche befreiende Gesetzgebung, den Erlass der Städteordnung, durch die Bildung des Zollvereins, durch die praktische Verwerthung der Dampfkraft, das Eingreifen der Dampfmaschine in die gewerbliche Thätigkeit.

Das Edikt vom 9. Oktober 1807 hob die Erbunterthänigkeit und eine Menge der damit verbundenen Lasten auf, beseitigte viele Standesunterschiede zwischen Adel und Bürgerthum und schaffte einen freien Bauernstand. Gleichzeitig fielen zahlreiche Beschränkungen des Verkehrs und Gewerbes, der Mühlenzwang, Monopole für Bäcker und Schlächter u. s. w., sowie der Zunftzwang. Die Städteordnung vom 19. November 1808 zieht die Bewohner Berlins zur thätigen Theilnahme am Staatsleben durch das Recht der kommunalen Selbstverwaltung heran. Berlin wurde aus einem Verwaltungsbezirk, der durch ein staatliches Steuersystem, die Accise, abgegrenzt war, eine kommunale Körperschaft. Alte Abstufungen des Bürgerrechts fielen fort; 1795 gab es in einer Bevölkerung von 156 218 Köpfen nur 10 742 Bürger; jetzt wird jeder Eigenthümer zum Ehrendienst der Gemeinde verpflichtet. Die

städtische Verwaltung wurde in Zukunft durch zwei mit grosser Selbständigkeit ausgestattete Körperschaften, einen erwählten Magistrat, der aus besoldeten und unbesoldeten Mitgliedern besteht, und durch die von der gesammten Bürgerschaft gewählte Stadtverordnetenversammlung geleitet. Für die örtliche Justizverwaltung wurde eine eigene Behörde, das Stadtgericht, geschaffen, das an der Ecke der König- und Jüdenstrasse seinen Sitz erhielt.

Freilich dauerte es Jahrzehnte, bis die Auseinandersetzungen zwischen Staats- und Stadtbehörden über die der Kommunalverwaltung zur freien Verfügung zu überlassenden öffentlichen Einrichtungen beendet waren, und bis die Kommunalbehörden sich soweit in die neue Verfassung hineingelebt hatten, dass sie verschmerzen lernten, wie so manche vom Staat der Residenz gewährte, aus der Zeit, wo die Fürsten Berlin lediglich als ihre Stadt betrachteten, herstammende Leistungen nunmehr aufhören mussten.

Am 26. Mai 1818 kam das preussische Zollgesetz zu Stande, das lediglich den Grenzzoll bestehen liess, aber auch hierbei das bisherige Prinzip hoher Schutzzölle aufgab und ausserdem einen übersichtlichen Grenzzolltarif schuf. Durch Verträge mit den benachbarten, zum Theil in dem preussischen Staatsgebiet liegenden, sodann mit den übrigen deutschen Staaten fielen nach und nach alle innerhalb Deutschlands bestehenden Zollschranken, Deutschland wurde ein einheitliches Handelsgebiet. Auch die Verbesserung der Verkehrswege wurde nicht verabsäumt; die Chausseen wurden in den Jahren 1817 bis 1828 mit einem Aufwande von 22 Millionen Thalern mehr als verdoppelt. Im Wasserverkehr suchte man, als man im Dampfmaschinenbau weiter vorgeschritten war, durch Einführung der Dampfschiffahrt eine grössere Beschleunigung in die Beförderung zu bringen. Auch war man nicht ohne Erfolg darauf bedacht, das Beförderungswesen regelmässiger zu gestalten und die Zahl der Transportgelegenheiten zu vermehren.

Der Aufschwung, den Berlin unter den so ganz veränderten Verhältnissen nahm, ist freilich ein langsamer. Er beschleunigt sich erst, als die Maschinenindustrie in raschen Schritten fortschreitet. Ihre Anfänge fallen in die Zeit der französischen Okkupation. Damals entstand die königliche Eisengiesserei, die freilich bis 1828 die einzige in der Stadt blieb. Sie baute bereits 1818 einen Dampfwagen für eine der ältesten preussischen Grubenbahnen an der Saar.¹⁾ Nachdem sich unter der Förderung von Männern wie Beuth „und seiner Leibgarde“ Wissenschaft und Gewerbefleiss unzertrennlich die Hand gereicht hatten, um den Grund zur Maschinenindustrie zu legen und sie zu entwickeln, entstanden mehrere Privatfabriken, wie 1815

¹⁾ Vergl. Offenberg im Archiv für Eisenbahnwesen 1894 S. 232 ff.

die Hummel'sche und Freund'sche Maschinenbauanstalt. Hummel führte besonders Maschinen für Kattun-, Papierfabriken und Druckereien, Freund Dampfmaschinen und andere grössere Maschinenwerke aus. Zwei oder drei Jahre später wurde die Egells'sche Anstalt begründet, aus der gleichfalls Dampfmaschinen, Mühlenwerke u. s. w. von hohem Ruf hervorgingen. Diese Anstalt erweiterte sich 1828 durch eine Giesserei, die zweite in Berlin. Es entstanden späterhin noch weitere Maschinenbauanstalten, so die von Mohl, Spatzier, Hamann, Weber, Sigl u. s. w., und die Freund'sche Anstalt legte 1837—1838 ebenfalls eine Giesserei an. In derselben Zeit begann Borsig seine grossartige Anlage, die alsbald zum Bau von Lokomotiven und anderem Eisenbahnbedarf, Brücken u. a. überging und an Güte der Erzeugnisse das Ausland schnell erreichte. Die Seehandlung begründete eine Anstalt für Dampfschiffe und andere Maschinenwerke in Moabit, die dann an Borsig übertragen wurde; Hoppe und Wöhlert folgten, und das Bedürfniss nach Eisenbahnwagen rief später die Unternehmungen von Zoller, Pflug, Jungbluth hervor. 1840 waren bereits 3000 Arbeiter in dieser Maschinenindustrie beschäftigt, der die Entwicklung des Eisenbahnwesens mächtige Förderung versprach. Unter dem Einfluss der Maschinenindustrie und unter Anwendung wesentlich vervollkommneter Fabrikationsmethoden hob sich auch auf vielen anderen Gebieten, namentlich in der Weberei und den verwandten Zweigen die Gewerthätigkeit; auf anderen machte sie bedeutende Wandlungen durch. Sie nahm allmählich einen solchen Aufschwung, dass die bedeutendsten Fabrikgegenden Deutschlands, wie das sächsische Erzgebirge und die Rheinprovinz, Berlin schon als einen namhaften Nebenbuhler ansahen. Der Ackerbau musste zu gunsten der Gewerbebetriebe immer mehr zurücktreten; immerhin gehörte zu Anfang der 40er Jahre ein nicht unbeträchtlicher Theil der Einwohner Berlins zu den Ackergutsbesitzern; innerhalb des städtischen Weichbildes hatte allerdings der für Ackerbauzwecke verfügbare Raum stark abgenommen, nur die von den französischen Refugiés nach Berlin verpflanzte Gärtnerei blieb dort nach wie vor in Blüthe.

Wenn es auch keinem Zweifel unterliegt, dass die wirthschaftliche Entwicklung Berlins in den ersten Jahrzehnten unseres Jahrhunderts einen lebendigen Anlauf genommen hat, dass Bedingungen geschaffen waren, die für den weiteren Fortschritt das allerbeste verhiessen, der lebhafte Erwerb und die gesteigerte Thätigkeit der Stadt eine ganz andere Bedeutung gaben, als sie früher gehabt hatte, so trat doch die Entwicklung des Stadtbildes bis zur Zeit der Eisenbahnen weniger in einer Erweiterung des räumlichen Umfanges, als vielmehr in einer Verdichtung innerhalb der vorhandenen Grenzen hervor. Die Bebauung rückte nur langsam über den Mauergürtel hinaus; sie überschritt

ihn zunächst an der nördlichen Seite, vor dem Oranienburger, Hamburger und Rosenthaler Thor. Zur besseren Verbindung mit diesen Stadttheilen wurde eine neue Strasse, die Neue Wilhelm- und die Luisenstrasse, als Verlängerung der Wilhelmstrasse über die Linden bis zur Stadtmauer durchgeführt, was die Anlage des Neuen Thores an der Invalidenstrasse zur Folge hatte. Noch geringer war der Zuwachs vor dem Schönhauser Thor. Auch auf dem Köpenicker Felde schritt die Bebauung des seit 1802 mit dem Namen der Luisenstadt belegten Stadttheils nur unbedeutend fort. 1829 aber



Die Brüderstrasse und die Petrikirche im Jahre 1809.

(Nach einem von Günther Hüllmann unter Zugrundelegung einer Zeichnung von Catel gefertigten Kupferstich).

wurde die Neanderstrasse zur Verbindung dieses Stadtviertels mit dem durch die neu errichtete Jannowitzbrücke zugänglichen Stralauer Viertel durchgelegt. Am bedeutsamsten sollte sich für die Folgezeit das Vorrücken nach Westen — ein der Entwicklung aller europäischen Hauptstädte eigentümlicher Grundzug — erweisen und zwar betraf diese Erweiterung hauptsächlich den Stadttheil Moabit und das Potsdamer Viertel. Hier entstand durch die breite Berührungsfläche der Stadt mit dem Thiergarten eine in Berlin früher und entschiedener als anderswo ausgeprägte Baugattung, die vorstädtische Villa, d. h. jenes halb städtische, halb ländliche Wohnhaus, das dem damals noch nicht so ausschliesslich von der Geldaristokratie bewohnten Thiergartenviertel seinen freundlichen und vornehmen Charakter verlieh.

Beim Regierungsantritt Friedrich Wilhelms III. hatte Berlin 6905 Vorderhäuser, die mit 99 Millionen Mark bei der Feuerkasse versichert waren, hierzu traten bis 1840 zwar nur 1088 neue Vordergebäude; dagegen zählte Berlin in demselben Jahre bereits 7313 bewohnte Hinterhäuser. Mit dieser Zunahme erfuhr auch das Strassenwesen eine erhebliche Verbesserung. Zur Verschönerung der Stadt wurde unter dem Genius von Künstlern wie Schinkel und Rauch aufs neue beigetragen. Dem Andenken Schinkel's sind in dem Schauspielhause, der Schlossbrücke, dem Museum, der Neuen Wache bleibende Denkmäler gesetzt. Der von ihm angebahnten klassischen Stilrichtung gehören auch die von anderen Baumeistern ausgeführte Singakademie und das Palais des Prinzen, nachmaligen Kaisers, Wilhelm an.

An Einwohnerzahl war Berlin allmählich zur Grossstadt herangereift. 1804 waren 182 157 Einwohner vorhanden, darunter 25 496 Militärpersonen. Die Zählung von 1810 ergab 162 971 Köpfe, darunter an Militär aber nur 12 067. Die Zahl war also sogar gestiegen. In den 25 Friedensjahren nach den Freiheitskämpfen stieg die Bevölkerungsziffer in ausserordentlichem Masse; sie nahm zu von rund 180 000 auf 330 000 Personen (1841). Die Stadt hat sich also in dem Zeitraum fast verdoppelt. Dennoch war Berlin am Anfang der vierziger Jahre, wie der Verwaltungsbericht des Magistrats es schildert, noch immer eine Stadt, „die wesentlich nur den Charakter einer fürstlichen, durch die von unseren Königen aufgerufene Thätigkeit bedeutender Künstler in ihrer äusseren Gestalt schön und grossartig gestalteten Residenz trug. Wohl pulsrte in den gebildeten Kreisen der Gesellschaft ein reges, durch die Universität, die Akademie, das Theater, die öffentlichen Sammlungen gefördertes geistiges Leben. Aber neben jenen Kreisen bewegte sich ein noch in engen Bahnen des Erwerbs und geistigen Lebens befangenes Bürgerthum.“ Diese Verhältnisse änderten sich gründlich in den folgenden Zeiträumen.

DRITTES KAPITEL.

Berlin von der Entstehung der Stammbahnen bis zur Regierung Wilhelms I.

In ein neues Stadium der Entwicklung trat Berlin mit der Eröffnung der Eisenbahnen. Die eisernen Schienenwege, auf denen der Zeitgeist über die Erde stürmt, durch die die Nervenknotten des zivilisirten Lebens, die Hauptstädte, in unmittelbare und schnelle Verbindung treten, hätten allein schon Berlin in fortschreitender Richtung weitergedrängt, auch wenn der Trieb nach

selbständiger Entwicklung, nach freier Bethätigung der durch das Bevormundungssystem früherer Zeiten zurückgehaltenen Kräfte nicht auch aus anderen Ursachen, durch die freiere Richtung, die allmählich ganz Preussen, insbesondere Berlin ergriff, im Volksgeist rege geworden wäre.

Wer vom Postwagen auf die Eisenbahn gesetzt wird, wird einem Erziehungsprozess unterworfen. Zuerst schwindelt ihm unter den neuen Eindrücken, aber allmählich lernt er die kleinliche Aengstlichkeit, die spiessbürgerlichen Gewohnheiten ablegen und erwacht zu höherer geistiger Regsamkeit.

Diese Wandlung machte Berlin durch, seit es nach allen Richtungen seine Eisenbahnen ausstreckte, die ihm fremde Menschen und erweiterte Anschauungen brachten. Berlin hob sich als Fabrik- und Handelsstadt, namentlich die Maschinenindustrie erhielt fortgesetzt neue Nahrung, insbesondere durch die neuen Verkehrsmittel, und sie wirkte befruchtend auf eine Reihe von Gewerbszweigen zurück, während andere, gestützt auf die Fortschritte erfinderischer Thätigkeit und neu angeknüpfte Handelsbeziehungen, in eigener Kraft ihre Wege gingen. Auch die Einführung grosser städtischer Anlagen für die Leuchtgas- und Wasserversorgung haben zur Hebung der städtischen Industrien viel beigetragen. Andererseits waren es die Eisenbahnen, die neue eigenartige Verkehrsformen im Innern schaffen, indem sie auf alle äusseren Verhältnisse, die das Wohnen und Zusammenleben der Bevölkerung betreffen, zurückwirkten und das Stadtbild fort und fort änderten und zu Verhältnissen trieben, wie wir sie in London verkörpert sehen.

Als Friedrich Wilhelm IV. im Jahre 1840 den Thron bestieg, war erst die Bahn von Berlin nach Potsdam vorhanden, die im Jahre 1838 eröffnet worden war. Nach ihr war die Anhalter Bahn die erste, die 1841 von Berlin aus einem grösseren Verkehr den Weg bahnte. Es folgte in den Jahren 1842 und 1843 die Berlin-Stettiner Eisenbahn; hierzu traten 1842 die Berlin-Frankfurter, 1846 die Hamburger, im letzteren Jahre wurde auch die Potsdamer Bahn bis Magdeburg in Betrieb gesetzt, und die Frankfurter Bahn mit der Niederschlesisch-Märkischen vereinigt und bis Breslau durchgeführt. Berlin war damit in den Besitz von 5 Stammlinien gekommen, die unabhängig von einander in Berlin einmündeten. Damit schloss die erste Entwicklung der Berliner Bahnen ab. Theils die politischen Verwicklungen, die dann folgten, theils freilich auch die Enttäuschungen, die man nach dem ersten Ansturm der Unternehmung mit Bezug auf die Ertragsfähigkeit eines Theils der Berliner Bahnlinien erfahren musste, legten nach einem Jahrzehnt fleissigen Schaffens der Unternehmung auf längere Zeit die Zügel an; dem ersten Anlauf folgten zwei Jahrzehnte der Ruhe, die bis hinter die Mitte der sechziger Jahre fort-

dauerte. Die Zunahme der Stadt bewegte sich aber auch während dieser Zeit in aufsteigender Richtung.

In dem Masse, wie die Eisenbahnen vorrückten, wurden die Posten beiseite geschoben, und es wurden zu ihren Transportleistungen die Eisenbahnen mitverpflichtet, wie dies auch natürlich war. Von der Fortsetzung der Bemühungen, durch Einführung der Dampfschiffe eine grössere Beschleunigung der Transporte zu erzielen, die allmählich dazu geführt hatten, selbst auf kleineren Flüssen Dampferfahrten einzurichten, war wenig Erfolg zu erhoffen. Sonst war im Austausch der Waaren auch ein nachtheiliger Einfluss auf den Wasserverkehr nicht zu verspüren, ja dieser Verkehr, soweit es sich um Massengut, das langsame Beförderung verträgt, handelte, blieb in stetiger Zunahme, die sich auch in der Erweiterung bestehender oder der Herstellung neuer Wasserstrassen im Bereich der Hauptstadt ausdrückte. Für die Bewältigung des Wassertransports genügte die Spree und der durch die Zwirn- und Aktienmühle eingeeengte Königsgraben nicht mehr. Diese Wasserläufe wurden verbessert durch die Regulirung und theilweise Neuanlage des Landwehrkanals im Zuge des schon früher genannten Landwehr- oder Schafgrabens, die in den Jahren 1848 bis 1850 erfolgte. Oberhalb des Schlesischen Thors von der Oberspree ausgehend, mündet der an seinen beiden Endpunkten mit Schleusenanlagen versehene Kanal nach einem Lauf von 10,3 km bei Charlottenburg in die Unterspree. Er sollte auch dazu dienen, einen Theil des Hochwassers um die Stadt herumzuführen. Im Stadtgebiet, an der Grenze der damaligen Bebauung, war durch den Luisenstädtischen Kanal auf dem Köpenicker Felde eine Wasserverbindung hergestellt worden, während 1859 im nordwestlichen Stadttheil durch den Spandauer Schiffahrtskanal eine neue Verbindung Berlins mit der Havel geschaffen wurde, die am Humboldthafen an die Spree Anschluss hatte. Weiter nördlich wurde im Zuge des Kanals noch ein zweiter Hafen, der Nordhafen, angelegt.

In dem Bilde des gesammten Berliner Aussenverkehrs würde auch der Landverkehr Berücksichtigung zu finden haben. Ueber diesen fehlt es indessen vollständig an Nachrichten. Dass er aber eine nicht zu unterschätzende Bedeutung behielt, beweist die Blüthe, in der sich damals das niedere Gasthofswesen befunden hat. In den auf die nordöstlichen Stadtthore gerichteten Strassen, der Prenzlauer-, König- und Landsbergerstrasse herrschte namentlich an Markttagen ein ausserordentlich reges Treiben, und die mit den Gasthäusern verbundenen Ausspannstellen waren meist bis auf den letzten Stand gefüllt. Die beste Anschauung von der Art dieses Verkehrs gewährt das nebenstehende Bild, das den Hof einer Ausspannstelle in der Neuen Königstrasse darstellt. Weniger entwickelt, als in der angegebenen Stadtgegend, war dieser Verkehrs-

zweig im westlichen Stadttheil, der Friedrichstadt und in der Gegend des Rosenthaler Thors.

Man hätte glauben sollen, dass bei der bedeutenden Entfaltung des auswärtigen Transportgeschäfts auch im örtlichen Verkehr, insbesondere auch im Verkehr von Bahn zu Bahn und von Wasser zu Lande, Mittel und Wege zur erleichterten Abfertigung und Beförderung von Personen und Gütern gefunden worden wären. Was indessen geschah, zeugt nicht von grossen Ge-



Städtisches Ordonnanzhaus in der Neuen Königstrasse.

(Nach einer Photographie von F. A. Schwartz in Berlin.)

sichtspunkten. Wenn im Jahre 1851 — auf Staatskosten — zwischen den Bahnhöfen eine Schienenverbindung, die der heutigen Generation als die sogenannte alte Verbindungsbahn in Erinnerung ist, hergestellt wurde, so wurde damit nur dem allerdringendsten Bedürfniss genügt; die primitive Art, wie die Bahn durchweg im Gelände bestehender Verkehrsstrassen — wenn auch zum grössten Theil entlang der Stadtmauer — geführt wurde, gab später zu lebhaftesten Klagen über unzulässige Verkehrsbelästigungen Anlass. Die Bahn, über deren Entstehung späterhin noch genau berichtet wird, war vom Frankfurter Bahnhof nach Süden abgezweigt, fand Anschluss an den Anhalter

und Potsdamer Bahnhof, überschritt dann wieder die Spree und folgte dem Zuge der Invalidenstrasse bis zum Stettiner Bahnhof, der, wie auch der Hamburger Bahnhof, an die Bahn angeschlossen wurde. Dass man diese Dampfeisenbahn auch örtlichen Verkehrszwecken dienstbar hätte machen sollen, konnte in einer Stadt nicht erwartet werden, wo man für den kühnen Plan der Londoner, den Verkehr tief in das Herz der Stadt hinein zu schieben, statt ihn am Rande der Bebauung zu lassen, noch kein Verständniss, freilich auch nicht die Mittel besass. Auch sonst geschah für den örtlichen Personenverkehr in dieser Zeit so gut wie nichts.

Aber die Richtung, in der sich früher die Bebauung der Stadt vollzogen hatte, erlitt unter dem Einfluss der Bahnen durchgreifende Veränderungen. Bereits in den 40er Jahren hatte sich die Bevölkerung Berlins in grösserem Masse auch vor den Thoren angesiedelt, und es versteht sich von selbst, dass die Bauthätigkeit fernerhin in erster Linie nach den Bahnhöfen und deren Umgebung gerichtet war. So entstanden ganze Stadttheile vor dem Potsdamer Thor, die sich dann nach Westen hin immer mehr erweiterten. Zwischen dem Potsdamer und Anhalter Bahnhof vollzog sich der Anbau der Königgrätzer- — damals Hirschel- — Strasse und des bis dahin ganz unberücksichtigt gebliebenen Gebiets zwischen den beiden Bahnhöfen, „wie denn überhaupt — so führt Fidicin im Jahre 1843 aus*) — das Entstehen der Potsdamer und Anhaltischen Eisenbahn die Gegend zwischen dem Potsdamer und Halleschen Thore so plötzlich aus ihrer bisherigen Abgeschlossenheit in den Knäuel des grossartigen Treibens hineinzog, wie es ein ganzes Jahrhundert des bisherigen Entwicklungsganges schwerlich vermocht haben würde.“ Es entstand hier an der Bernburger-, Dessauer- und Köthenerstrasse ein neues Viertel. In ähnlicher Weise, wie der Potsdamer und Anhalter Bahnhof im Süden, zogen der Hamburger und Stettiner Bahnhof im Norden die private Bauthätigkeit in ihre Umgebung. Es kam hier namentlich zur Entwicklung der Oranienburger Vorstadt und des von der Chausseestrasse durchschnittenen Stadttheils. Der Frankfurter Bahnhof gab zur Belegung des Stralauer Viertels Anlass. Die Bebauung zog sich im übrigen mit Vorliebe strahlenförmig an den zu den Thoren hinausgehenden Landstrassen entlang; am schnellsten rückte sie nach Westen hin vor, wo die Potsdamer Strasse die Bauthätigkeit mächtig anzog. Schon damals wurde der Anschluss an Schöneberg erreicht, und die Verbindung mit anderen westlichen und südwestlichen Vororten vorbereitet. Das Gebiet zwischen dem Landwehrkanal, der Thiergarten- und Königgrätzerstrasse wurde in

*) E. Fidicin, Berlin, historisch und topographisch. 1843.

immer weiterer Ausdehnung mit Vorstadtvillen des vornehmen Beamten- und Bürgerthums besetzt; in diesen Luxusvierteln wurden die Viktoriastrasse, Regenten- und Hohenzollernstrasse geschaffen. Neue vornehme Quartiere entstanden zwischen dem Halleschen Thor und dem Anhalter Bahnhof, ferner an der Unterspree und am Königsplatz, infolge der Anlage der Moabiter- und Alsenbrücke mit den anliegenden stattlichen Uferstrassen. Auch die weiten Flächen des Köpenicker Feldes im Südosten der Stadt, die, obwohl innerhalb der Stadtmauer gelegen, doch bis an den Anfang der fünfziger Jahre noch zum grossen Theil landwirthschaftlich bestellt waren, wurden durch die im Jahre 1847 zur Ausführung gekommene Separation der Bebauung freigegeben, nachdem für den schon erwähnten Schiffahrtskanal und die anzulegenden Strassen die erforderlichen Flächen vor der Theilung ausgeschieden worden waren. Die Bauspekulation ergriff erst zögernd, dann aber immer lebhafter von diesen Grundstücken Besitz, so dass bis in die Mitte der sechziger Jahre durch fortschreitende Bebauung jenes Ackerfeldes die Lücke zwischen der Stadtmauer und den schon früher vorhanden gewesenen Strassen der Luisenstadt und Friedrichstadt fast vollständig ausgefüllt war. Die Richtlinien für die Bebauung bildeten die 1845 bis zur Lindenstrasse durchgeführte Oranienstrasse, die Ritter- und Dresdenerstrasse. Am Luisenstädtischen Kanal wurden geräumige Querstrassen geschaffen und Plätze freigelassen, darunter die, welche heute von der Michaels- und Thomaskirche geziert werden.

In den übrigen Stadttheilen schritt die Bauthätigkeit langsamer vorwärts. Im Nordosten bildeten die Schönhauser und Prenzlauer Allee, im Westen die Strasse Alt-Moabit Anziehungspunkte, im Süden entstanden an der Pionier- und Blücherstrasse die Anfänge eines neuen Stadttheils.

Bei einer so aussergewöhnlichen Steigerung der Bauthätigkeit wurde eine einheitliche Regelung der damit in Verbindung stehenden Angelegenheiten mehr und mehr zur unabweislichen Nothwendigkeit. Stellenweise griffen die Bauten schon über die Stadtgrenzen hinaus, und andererseits erfolgte die Bebauung in den verschiedenen Stadttheilen nach verschiedenem Plan. Die Beseitigung der damit verknüpften Uebelstände wurde durch zwei Massregeln erreicht, die der Stadt in der Folgezeit zur grössten Bedeutung gereicht sind: die Erweiterung des städtischen Weichbildes und die Aufstellung eines einheitlichen Bebauungsplans für das ganze Stadtgebiet.

Dass es in einer Zeit, die unter dem Einflusse des kunstsinnigen Königs Friedrich Wilhelm IV. geschult wurde, an gutem Geschmack in der Bethätigung der Baukunst nicht fehlen konnte, bedarf kaum eines Hinweises; aber die Massenhaftigkeit reiner Nützlichkeitsbauten auf dem Gebiete des Wohn-

hausbaues, in deren Architektur sich schon damals der Kasernenstil mit seiner langweiligen Oede breit machte, wirkte auf künstlerisches Schaffen nicht ermuthigend. Gegen diese realistische Richtung anzukommen, war auch dem ideal veranlagten König nicht leicht gemacht. Immerhin ist das, was in dieser Zeit geleistet wurde, nicht zu unterschätzen. Des Königs eigener Anregung entstammt das Neue Museum; dem Schlosse liess er über der Kapelle den Kuppelthurm anfügen. Der Königsplatz wurde mit dem Kroll'schen Etablissement und der Gebäudegruppe des ehemaligen Raczynski'schen Palais geschmückt; namentlich aber erfuhr der Kirchenbau durch Errichtung einer ganzen Reihe neuer Gotteshäuser eine bedeutende Förderung. Auch für Verbesserungen in gesundheitlicher Beziehung begann man Sorge zu tragen, indem man dem Mangel an Erholungsplätzen abzuhelpen suchte. Die Anlage des Friedrichshains, des Invalidenparks, die Vergrösserung des Botanischen Gartens, die Eröffnung des Zoologischen Gartens, die Verschönerung des Thiergartens legen hiervon Zeugnis ab.

Die Bevölkerung nahm in dem besprochenen Zeitraum sprungweise zu. Sie stieg von 323 000 im Jahre 1840 auf 419 000 im Jahre 1850, dann auf 493 000 im Jahre 1860.

VIERTES KAPITEL.

Berlin seit der Regierung Wilhelms I.

Die gewaltigsten inneren und äusseren Wandlungen hat Berlin durchgemacht, seit Wilhelm I. Preussens Szepter führte. Die geistigen Ursachen des Aufschwungs wurzeln bereits in der Zeit seiner Regentschaft. In den Anschauungen der Bevölkerung war eine Veränderung vor sich gegangen; in dem auf die Zeit der Reaktion folgenden Erwachen grösseren Nationalgefühls, das auch in dem gesteigerten Selbstgefühl des Einzelnen seinen Wiederhall fand, offenbarten sich bereits die Vorahnungen einer glänzenden Zukunft. Der Drang nach Bethätigung des gestiegenen Kraftbewusstseins konnte auch auf die Verhältnisse Berlins nicht ohne Einfluss bleiben. Die Fortentwicklung seiner wirtschaftlichen Zustände ist indessen nicht ohne Zwischenfälle vor sich gegangen. Es lassen sich zwei grosse Zeiträume unterscheiden, in denen auf- und absteigende Bewegung einander folgen. Die sechziger Jahre sind hierfür als eine Vorbereitungszeit aufzufassen. Auf der in diesem Zeitraume geschaffenen Grundlage bahnte sich dann nach den grossen kriegerischen und politischen Erfolgen, durch die Preussens und

Deutschlands Machtstellung begründet wurde, auch für Berlin ein mächtiger Aufschwung an, der aber gegen Ende der siebziger Jahre wieder einer starken rückläufigen Bewegung Platz machte. In den achtziger Jahren trat eine Erholung und darauf eine abermalige Steigerung ein; es folgte dann die Krise, aus der wir soeben anfangen uns emporzuarbeiten.

Diese wirthschaftlichen Bewegungen spiegeln sich in der ganzen Entwicklung des Stadtbildes wieder, die hiernach in 3 Perioden zu zerlegen ist. Die Entwicklungsperiode bis zur Aufrichtung des Deutschen Reichs ist für sich zu betrachten. Ihr folgt die Periode des Aufschwunges nach dem französischen Kriege, in der sich die Bauthätigkeit in einer geradezu fabelhaften Weise erweiterte. Bereits in diesem Zeitraum zeigte sich, dass mit einer über das Gewöhnliche hinausgehenden Ausdehnung der Grossstädte auch die Verbesserung der örtlichen Verkehrsmittel Hand in Hand gehen muss. Noch stärker tritt diese Erkenntniss in der dritten Periode hervor, die denn auch in der Förderung schnellfahrender Verkehrsmittel ein ganz besonderes Kennzeichen besitzt. Die Dauer dieser bis in die Gegenwart hineinreichenden Periode ist deshalb von der Eröffnung der Stadtbahn an gerechnet.

Das vorbereitende Jahrzehnt bis zum deutsch-französischen Kriege.

Bereits in der Zeit der Regentschaft wurden auch die Keime der früher erwähnten beiden Massregeln gelegt, die für die äussere Gestaltung der Hauptstadt von ausserordentlicher Tragweite geworden sind: die Erweiterung des Weichbildes und die Aufnahme eines neuen Bebauungsplans. Mit der Erweiterung des Weichbildes fällt auch die Entscheidung über die Beseitigung der Stadtmauer.

Vom Jahre 1808 ab rechnete man zum Stadtbezirk die von der Stadtmauer begrenzten Flächen; 1841 fand eine andere Feststellung des Stadtgebiets statt; es erhielt die auf Anlage I durch einen blauen Linienzug angegebene Umgrenzung. „Dies geschah“ — wie der Bericht über die Gemeindeverwaltung der Stadt Berlin in den Jahren 1861 bis 1876 ausführt — „zu einer Zeit, in der die Eisenbahnen ihren Einfluss auszuüben begannen, und von da ab wuchs die Zahl derer, die nach ihrem Beruf, ihrer Beschäftigung, ihrer Arbeitsstätte Berliner waren, während sie ihren Wohnsitz ausserhalb der Grenzen des Stadtbezirks in benachbarten Kolonien und Gemeinden hatten, in gleichem, wenn nicht stärkerem Verhältniss, als die Stadtgemeinde selbst. Administrative Erfordernisse unterstützten die Wünsche der ausserhalb des Stadtbezirks wohnenden, aber nach ihrem Beruf der

Stadt angehörigen Bewohner in solchem Grade, dass es gerechtfertigt erschien, in Ermangelung der — nicht zu erzielenden — Einwilligung aller Betheiligten die Erweiterung des Stadtgebiets auf Grund der Städteordnung von 1853 herbeizuführen.“ Die Erweiterung fand am 1. Januar 1861 statt.

Die Grenze des erweiterten Stadtbezirks ist auf dem bereits genannten Plan mit einem rothen Randstreifen bezeichnet. Die Erweiterung erstreckte sich nach Westen und Südwesten, während im Norden und Osten die alte Weichbildgrenze unberührt blieb. Auch der Thiergarten blieb ausgeschlossen. Das Stadtgebiet erfuhr eine Flächenvermehrung von 3511 auf 5923 ha, also um etwa zwei drittel, während die Bevölkerung von 493 400 auf 528 900, also um nur 35 500 Seelen, zunahm.

Vergrösserungen des Stadtgebiets haben nach dieser Zeit nur noch zweimal stattgefunden. 1878 wurden an seinem östlichen Rande noch 132 ha einbezogen, um auf diesem Gebiete den städtischen Schlacht- und Viehhof anzulegen. Die zweite 1881 stattgehabte Erweiterung betraf den Zoologischen Garten, den Thiergarten, den Seepark und den Schlossbezirk Bellevue, insgesamt 255 ha. Mit diesen auf Anlage I ebenfalls ersichtlich gemachten Erweiterungen erreichte das Weichbild seine gegenwärtige Grösse von 6310 ha.

Die zweite reformatorische Massregel betraf den Bebauungsplan. Er erhielt 1862 die Königliche Genehmigung. Nur die alten Stadttheile waren von ihm ausgenommen; im übrigen umfasste er nicht allein einen grossen Theil des neuen Stadtbezirks, sondern nach einzelnen Richtungen, namentlich westlich bis Charlottenburg und östlich bis Lichtenberg, auch noch grosse Gebietstheile angrenzender Gemeinden. Das Bedürfniss für die Erweiterung war, wie in fast allen Grossstädten, am stärksten nach Westen hin, denn hier entstanden, besonders in der Richtung auf Charlottenburg und Schöneberg zu, fortwährend neue Strassenzüge und Häuserviertel.

Für die ganze bauliche Ausgestaltung des Städtebildes, die Art und Anordnung der Wohngebäude, ist der Bebauungsplan von einschneidender Bedeutung geworden. Bei seiner Feststellung hatte man sich vorhandene ältere Stadttheile zum Muster genommen und demgemäss verhältnissmässig wenige, aber dafür entsprechend breite Strassen angeordnet. Hieraus ergaben sich grosse Häuserquartiere, die durch weitere Parzellirung in schmale, aber ungewöhnlich tiefe Grundstücke aufgelöst wurden. Die erste Folge einer solchen Eintheilung des Baugeländes ist naturgemäss das Ueberwiegen der Hofwohnung oder, wie sie neuerdings in besseren Vierteln geschmackvoller genannt wird, der Gartenwohnung. Für die Bebauung der Grundstücke kommt aber weiter in Betracht die baupolizeiliche Bestimmung, die das zulässige Höhenmass der zu erbauenden Häuser von dem Breitenmass der

Strasse abhängig macht; daraus berechnet sich die Zahl der Geschosse, und das Ergebniss der ganzen Sachlage ist das Berliner Massenmiethshaus in seiner gegenwärtigen Form, dessen Anlage und Gestaltung von so hervorragender Bedeutung für das soziale Leben der Bevölkerung wie für das architektonische Gesicht der Stadt geworden ist. Dieses Miethshaus ist wie kaum ein sonstiges Objekt geeignet, die Spekulation auf sich zu ziehen. Nicht allein lässt die Art der Ausnutzung des Raumes, der vorschriftsmässig mit Wohnungen gefüllt werden darf, dem Spekulant Raum für eine ausserordentliche Steigerung des Baustellenpreises, „sie macht auch — wie Eberstadt*) anführt — den Hausbesitz zu einem Gewerbe, das ohne jegliche Arbeit 12 und 15 % Zinsen bringt.“ Kein Wunder also, dass in einer Zeit, wo die Unternehmungslust ohnehin keiner allzugrossen Anregung bedurfte, die Baupekulation sich unter den durch den Bebauungsplan geschaffenen neuen Verhältnissen mit Vorliebe auf die Anlage von Miethshäusern warf. Die Bauthätigkeit erreichte in der That bald einen ungewöhnlichen Umfang. Neben den bisher bevorzugten Gegenden im Süden und Südwesten warf sie sich auch auf die anderen Aussenbezirke, so das Spandauer Revier. Eine der Wirkungen des Bebauungsplans bestand darin, dass die Entwicklung nicht mehr den strahlenförmig sich lang hinziehenden Strassenzügen folgte, sondern nunmehr nach allen Seiten hin gleichmässig um sich griff, immer mehr die vorhandenen Lücken ausfüllend. Während sonst die wirtschaftliche Aufwärtsbewegung andauerte, liess bereits gegen 1866 die Bauthätigkeit nach, weniger vielleicht aus Anlass drohender Kriegsgefahr, als vielmehr infolge der Ueberproduktion an Wohnungen. Das Ergebniss der ganzen Thätigkeit war aber trotz der ungünstigen Nebenerscheinungen, die sie begleitet hatten, ein überaus bedeutsames.

Infolge des gesteigerten Verkehrsbedürfnisses konnte es nicht ausbleiben, dass auch an die Beseitigung eines Hindernisses gedacht wurde, das ein unwillkommenes Erbstück aus früherer Zeit bildete, nämlich der Stadtmauer. Es darf daran erinnert werden, dass diese Mauer, deren Art das umstehende Bildchen kennzeichnet, militärischen und steuerpolitischen Rücksichten ihre Entstehung verdankte, und diesen genügte sie, solange die Bebauung ihren Gürtel nicht überschritt. Sie wurde aber werthlos und zu einer drückenden Fessel für den Verkehr, als die Bevölkerung sich mehr ins Freie zog. Die Ereignisse des Jahres 1848 zeigten, dass sie der Unterdrückung des Aufstandes mehr hinderlich als förderlich war, und da ihre geringe Höhe von nur 10 Fuss (3,14 m) an vielen Stellen von ausserhalb stehenden Gebäuden überragt wurde,

*) Rudolf Eberstadt, Städtische Bodenfragen, Berlin 1894.

auch eine Erhöhung der Mauer — die einmal in Vorschlag gebracht wurde — aussichtslos war, so konnte sie für eine ernstliche Vertheidigung wenig Rückhalt bieten. Durch die Verlegung der Weichbildgrenze, mit der auch die Grenze des mahl- und schlachtsteuerpflichtigen Gebiets verschoben wurde, hatte sie thatsächlich jetzt auch für die Steuerbehörde ihren Zweck vollständig verloren. Im Jahre 1861 wurden die Verhandlungen über ihre Niederlegung, die schon seit langem die leitenden Kreise beschäftigt hatte, ernstlich erneuert. Nach-



Die Stadtmauer an der Sommerstrasse, nach dem Brandenburger Thor gesehen.

In halber Höhe des Bildes Abzweigung der Dorotheenstrasse.

(Nach einer Photographie von F. A. Schwartz in Berlin.)

dem sich die Staatsbehörde und die Stadtverwaltung schliesslich dahin geeinigt hatten, dass die Verlegung der Steuergrenze — unter einem städtischen Zuschuss von 80 000 Thalern — sowie die zum Abbruch erforderlichen Arbeiten auf dem linken Spreeufer und vom Unterbaum bis zum Neuen Thor vom Fiskus, auf dem rechten Spreeufer von der Stadtgemeinde ausgeführt werden sollten, wurde am 1. Juli 1865 die Steuererhebung an die neue Grenze verlegt, nachdem eine grössere Anzahl von Steuerabfertigungen — darunter die auf dem Potsdamer und Anhalter Bahnhof — sowie zahlreiche Wachtbuden neu errichtet, und bestehende Anlagen vergrössert worden waren; der Abbruch der Mauer wurde sodann auf Grund einer Kabinetsordre vom 20. Juni

1865 in den Jahren 1867 bis 1869 zur Durchführung gebracht. Von den Befestigungen ist heute wenig mehr zu sehen. Ausser einem Stück Stadtmauer am Neuen Thor ist diese völlig verschwunden. Von den Stadthoren blieb das Brandenburger Thor erhalten, dem ein anderer Abschluss gegeben wurde; sonst sind nur noch die Thorgebäude am Potsdamer und Neuen Thor und das Wachtgebäude am Oranienburger Thor vorhanden. Unter den vielen anderen sind auch die hübschen Portale des Oranienburger und Rosenthaler Thors, die in den nachfolgenden Abbildungen gezeigt sind, dem Abbruch zum Opfer gefallen.



Rosenthaler Thor. 1868.

(Nach einer Photographie von F. A. Schwartz in Berlin.)

Während, wie wir gesehen haben, im Westen Berlins die Bauthätigkeit sich schon längst der vor den Thoren gelegenen Gebiete bemächtigt hatte, war an anderen Stellen die von der Mauer gezogene Grenze noch nicht erreicht; namentlich auf dem Köpenicker Felde gab es noch beträchtliches unbebautes Land. Die Niederlegung der Mauer führte auch hier zu einer um so rascher fortschreitenden Bebauung, als der neu entstandene Bahnhof der Görlitzer Bahn einen neuen Verkehr in diese Gegend zog. Auf diese Weise kam es, dass die Luisenstadt der bevölkertste Stadttheil Berlins wurde. Weiter ausserhalb des südöstlichen Stadttheils zog sich die Bebauung an der Köpenickerstrasse und am Kottbuser Damm entlang.

Die Herstellung einer besseren Verbindung der Innenstadt mit den aussenliegenden Bezirken war nicht der einzige durch die Beseitigung der Stadtmauer erreichte Gewinn. Es waren jetzt an Stelle der beiden schmalen Wege, die zu beiden Seiten der Mauer entlang führten, breite gürtelförmige Verkehrsstrassen angelegt worden, deren Bedeutung noch klarer hervortrat, als später auch die Verbindungsbahn beseitigt wurde.



Oranienburger Thor. 1867.

Borsigsche Maschinenfabrik.

(Nach einer Photographie von F. A. Schwartz in Berlin.)

War mit der Stadtmauer ein Verkehrshinderniss aus früherer Zeit übernommen, so waren durch die Eisenbahnen, auch abgesehen von der Verbindungsbahn, neue Verkehrshindernisse in das Stadtbild hineingetragen worden. Die älteren Eisenbahnen lagen, entgegen der Gepflogenheit in der englischen Hauptstadt, allgemein zu ebener Erde. Die Gesellschaften waren zwar zur Herstellung aller Anlagen verpflichtet, „welche die Regierung an Wegen, Ueberfahrten, Triften, Einfriedigungen, Bewässerungs- oder Vorfluthanlagen u. s. w. nöthig findet, damit die benachbarten Grundbesitzer gegen Gefahren und Nachtheile in Benutzung ihrer Grundstücke gesichert werden“, aber das behördliche Ermessen ging damals nicht dahin, die Anordnung schienenfreier

Uebergänge zu fordern. So zahlreich waren auch anfangs die Zugbewegungen auf den in den Strassen liegenden Schienengleisen nicht; die Zahl dieser Uebergangspunkte war zudem gering, so lange die Bauthätigkeit ausserhalb der Mauern einen grossen Umfang nicht hatte. Sobald sich aber infolge der Weichbilderweiterung die Entwicklung mehr an den Eisenbahnen entlang zog, wurden diese in den neuen Stadtgebieten zu lang sich hinstreckenden festen Wällen, die nur an wenigen Stellen und auch da nur zeitweise überschritten werden konnten und die Verbindung zusammengehöriger Stadttheile auf weiten Umwegen aufzusuchen zwangen. Die Störungen wurden um so fühlbarer, je mehr der Verkehr auf den Eisenbahnen und Strassen zunahm, und die ausserhalb der Stationsanlagen befindlichen Gleise zum Verschubdienst herangezogen wurden. Der Bericht über die Gemeindeverwaltung der Stadt Berlin (1861—76) weiss über die Unzuträglichkeiten ein Lied zu singen. Wenn man das Sträuben der nicht allzu finanzkräftigen Gesellschaften, dem Uebelstand nachdrücklichst abzuhelfen, auf die richtigen Ursachen zurückführen will, darf man nicht vergessen, dass die Eisenbahnen sich auf das ihnen früher, als der Verkehr noch schwach war, verliehene Recht, die Strassen in Erdhöhe zu kreuzen, stützen konnten; jede Betheiligung an den Kosten der Verbesserung der Uebergänge wurde von den Stadtbehörden beharrlich abgelehnt. Und wenn der Bericht sagt, dass „die damals seitens der Behörden geübte Nachsicht Schuld daran ist, dass die Entwicklung des Eisenbahnwesens, während sie in einem verhältnissmässig kurzen Zeitraum die preussische Hauptstadt zu einem Zentralpunkt des Handels und der Industrie umgestaltet hat, die freie Bewegung des inneren städtischen Verkehrs bei uns in viel erheblicherem Masse beeinträchtigt hat, als dies durch jene Entwicklung in andern Grossstädten geschehen ist“, so ist man doch auch versucht, den städtischen Behörden hinsichtlich der allerneuesten Vorgänge, die das städtische Verkehrswesen betreffen, den Spiegel vorzuhalten.

Die Verkehrsstörungen betrafen in erster Linie die lebhaften Uferstrassen des Landwehrkanals, die in 600—700 m Abstand zweimal — von der Potsdamer und Anhalter Bahn — in Geländehöhe gekreuzt wurden. Aehnlich lagen die Verhältnisse im Norden Berlins, bei der Liesen-, Acker- und Gartenstrasse. Die durchgreifende Massregel zur Verbesserung der Verhältnisse — von einzelnen Fällen, in denen Abhilfe geschaffen werden konnte oder unbedingt musste, abgesehen — war nur in der Höherlegung oder gänzlichen Verlegung der Bahnanlagen zu finden. Dazu gehörten aber so ausserordentliche Mittel, dass wohl erklärlich ist, wenn sich die Bahnen demgegenüber abwartend verhielten. Ueber die ganze Angelegenheit wird im zweiten Theil eingehender berichtet werden.

Weit störender als bei den Stammbahnen waren die Behinderungen gewesen, welche die Verbindungsbahn im Gefolge hatte. Da die Verschubarbeiten in den räumlich beschränkten Bahnhofsanlagen nicht immer bewerkstelligt werden konnten, kam es vor, dass die Züge auf dem Potsdamer Platz oft viertelstundenlang hielten. Schlimmer war es am Stettiner Bahnhof und in der Invalidenstrasse, wo die Züge zwischen der Chausseestrasse und dem Bahnhof halten mussten, damit die für die Stettiner Bahn bestimmten Wagen mit einer Drehscheibe auf den Bahnhof geschafft werden konnten. Diese Zustände führten im Jahre 1864 zu dem Beschluss, die Bahn mehr nach der Grenze des Weichbildes zu verlegen und so zu führen, dass Strassenkreuzungen in Schienenhöhe möglichst vermieden wurden. Die neue Verbindungsbahn wurde im März 1867 genehmigt und am 17. Juli 1871 eröffnet, so dass, wie der Verwaltungsbericht der Stadt ausführt, „an diesem Tage der Verkehr auf den Strassen Berlins von einer Fessel befreit wurde, die ihm zwanzig Jahre hindurch einige seiner Hauptadern auf die empfindlichste Weise unterbunden hatte“. Die Lage der neuen Bahn wird bezeichnet durch die des jetzigen Nordrings vom Bahnhof Moabit ab und des daran schliessenden Südrings bis zum Bahnhof Schöneberg.

Vom Verkehrsstandpunkt war die Beseitigung der Bahn aus der Strassenfläche gewiss dringendes Bedürfniss. Aber man hat auch hier, wie s. Z. beim Abbruch der Festungswerke, den Fehler begangen, alle frei werdenden Räume zuzubauen, statt im wohlverstandenen Interesse des zukünftigen Verkehrs die Freilassung eines genügend geräumigen Strassengürtels im Auge zu behalten; man hat es nicht für nöthig gefunden, für spätere Verkehrserleichterungen in der Richtung der alten Ringbahn Raum zu lassen. Heute müssen sich die Schnellverkehrsmittel mühsam und mit fast unerschwinglichen Kosten Wege bahnen, die ihnen die Verhältnisse auf die bequemste Weise hätten bieten können.

In demselben Masse, wie das Gebiet des Wohnhausbaues, hatten sich auch die Fabrikthätigkeit, Handel und Verkehr eines lebhaften Aufschwungs zu erfreuen gehabt; die Zeitverhältnisse erschienen besonders geeignet, eine Erweiterung der Verkehrsmittel ins Auge zu fassen. In das Jahr 1867 fällt die Anlage der Berlin-Görlitzer Bahn. In demselben Jahre wurde die Verbindung Berlin—Cüstrin der Ostbahn dem Betriebe übergeben. Ebenfalls in die Zeit vor dem deutsch-französischen Kriege fällt die Gründung der Berlin-Lehrter Bahn, die 1871 in Verkehr gesetzt wurde. Auch im örtlichen Verkehr wurden durch Vermehrung des Omnibusbetriebes, die Anlage der ersten Pferdebahn Berlin—Charlottenburg (1865) und die Einrichtung der Dampfschiffahrt auf der Oberspree einige Verbesserungen bewirkt, im grossen und

ganzen geschah indess für die örtlichen Verkehrsverhältnisse auch jetzt noch recht wenig.

Es entsprach den veränderten Zeitverhältnissen, dass man auch auf dem Gebiete des öffentlichen Bauwesens nicht mehr allzu ängstliche Sparsamkeit walten liess. Zeugnis von dieser Bauthätigkeit legen eine Reihe damals geschaffener hervorragender Bauwerke ab, vor 1866 das Rathhaus, die Börse und die Synagoge, nach 1866 u. a. die Nationalgalerie, das Siegesdenkmal und das Gebäude der Reichsbank.

Einen Begriff von dem im Laufe der sechziger Jahre erfolgten äusseren Wachstum Berlins gewährt das Anwachsen der Kopfbzahl seiner Bewohner. Während man im Jahre 1860 493 000 Einwohner gezählt hatte, war ihre Zahl im Jahre 1867 auf 703 174 gestiegen und hatte im Jahre 1870 die Zahl von 800 000 Seelen nahezu erreicht.

Die Reichshauptstadt bis zur Eröffnung der Stadtbahn.

Mit der Errichtung des Deutschen Reichs trat Berlin, seine neue Hauptstadt, in den bedeutsamsten Abschnitt seiner Entwicklung. War es schon seit den vierziger Jahren als Fabrik- und Handelsstadt mächtig emporgeblüht, so stieg es jetzt durch die grossen politischen Umgestaltungen, die in dem einigenden Werke Wilhelms I. ihren Abschluss fanden, zu ungeahntem Glanze. Berlin wurde Weltstadt.

Nach den weltgeschichtlichen Ereignissen wurde auch die Unternehmung von neuem Thatendrang beseelt; durch den grossen Geldüberfluss und die bereitwillige Gewährung reichlichen Kredits kam es in allen Zweigen industrieller und gewerblicher Thätigkeit wie im Gebiet des Verkehrswesens zu einem überraschenden Aufschwung, dem freilich bald die Ernüchterung folgte. Bereits Mitte 1873 liess die aufsteigende Bewegung nach; ihr folgten Enttäuschungen und Verluste. In der darauffolgenden langen Reihe trüber Jahre lagen Handel und Wandel völlig darnieder.

Von den in dieser Zeit in Angriff genommenen Eisenbahnen wurde 1874 die ältere Wannseebahn, 1875 die Berlin-Dresdener dem Verkehr übergeben. Von zwei weiteren, der Nordbahn und Südwestbahn, kam die letztere überhaupt nicht zu Stande, die andere vermochte sich, nachdem der Anfang mit der Ausführung gemacht war, nicht über Wasser zu halten und wurde im Jahre 1875 vom Staate erworben. Aus der Südwestbahn ist die heutige Stadtbahn und die Berlin-Wetzlarer Bahn hervorgegangen. Weitere Fernverbindungen — als solche sind die im Jahre 1875 eröffnete Militäreisenbahn und einige später eröffnete Nebenbahnen nicht zu zählen — sind bisher nicht

gebaut worden. Berlin ist somit im Besitz von 11 Hauptlinien, die nach verschiedenen Richtungen in das Land geführt sind.

Auch die Berliner Bauthätigkeit bietet einen getreuen Spiegel der damaligen Zeitverhältnisse. Unter den gewaltigen Wandlungen der wirtschaftlichen Verhältnisse, unter dem Einflusse der Gesetze über die Freizügigkeit und Gewerbefreiheit musste auch die Bevölkerung Berlins sehr schnell zunehmen. Die Gelegenheit zur weiteren Ausdehnung der städtischen Bebauung wurde um so bereitwilliger ergriffen, als die Zahl der Wohnungen dem vorhandenen Bedürfniss schon vor dem Kriege, wo sich die Bauunternehmung einer gewissen Zurückhaltung befleißigte, nur knapp entsprochen hatte. Die Wohnungsfrage war schon damals Gegenstand ernster Betrachtungen. Als aber der Zuzug von aussen anfang lebhafter zu werden, hielt auch die verstärkte Bauthätigkeit mit dem Wohnungsbedürfniss nicht mehr Schritt. Es kam zu einem Wohnungsmangel, der schliesslich in eine Wohnungsnoth ausartete. Im Jahre 1872 mussten über 600 Familien, die kein Obdach finden konnten, in öffentlichen Anstalten untergebracht werden, und 163 Familien lagerten in der Umgebung Berlins mit ihrem Hausrath unter freiem Himmel oder wohnten in alten Eisenbahnwagen, Zelten, Lauben und ähnlichen Nothbehelfen. Nur eine wesentlich beschleunigte Bauthätigkeit konnte dem Uebel steuern. Trotz mancherlei Hindernisse, mit denen die Unternehmung zu kämpfen hatte, trotz wiederholter Arbeitseinstellungen der Bauhandwerker und einer sich daraus ergebenden bedeutenden Steigerung der Arbeitslöhne und ausserordentlicher Preiserhöhungen des Baumaterials entfaltete sie doch, kräftig unterstützt von dem überreich vorhandenen Kapital, von 1872 an eine geradezu fieberhafte Thätigkeit, die in den beiden darauffolgenden Jahren eine nie dagewesene Höhe erreichte und dann allerdings auch dem Mangel an Wohnungen gründlichst steuerte.

Nach dem Kriege hatten sich zahlreiche Baugesellschaften gebildet, die grössere Flächen und ganze Ländereien, meist in der Umgebung der Stadt, ankauften, zu Bauplätzen abtheilten und entweder die letzteren verkauften oder selbst mit Häusern bebauten, um diese alsdann weiter zu veräussern. Die Thätigkeit erstreckte sich vorwiegend auf die im Weichbild gelegenen, noch unbebauten Gebiete, doch war es nach dem Vorbild von Westend und Lichterfelde auch auf die Errichtung von Kolonien in der Umgebung Berlins abgesehen. Im Jahre 1873 hatte sich die Zahl der Baugesellschaften bereits auf 40 vermehrt. Von den wichtigsten hatten — um einen ungefähren Begriff von der damaligen Bauthätigkeit zu geben — der Aktien-Bauverein Königstadt und der Deutsch-Holländische Aktien-Bauverein zwischen der Schönhauser und Prenzlauer Allee Ländereien erworben, durch deren Bebauung

die Strassburger-, Saarbrücker-, Metzger-, Weissenburger- und Belforterstrasse entstanden. Die Berlin-Hamburger Immobilien-Aktien-Gesellschaft legte nördlich des grossen Sterns in den an der Brücken-Allee gelegenen Schöneberger Thiergarten-Wiesen die Händel-, Klopstock-, Claudius-, Lessing-, Cuxhavener-, Altonaer- und Flensburgerstrasse, sowie das Schleswiger und Holsteinische Ufer an, die jedoch damals erst zum Theil ausgebaut wurden. Die Baugesellschaft Am kleinen Thiergarten entfaltete ihre Thätigkeit auf den vom Fiskus gekauften Ländereien der ehemaligen Pulvermagazine in Moabit. Es entstanden dort und wurden zum grössten Theil bebaut die Wilsnacker-, Bandel-, Dreyse-, Rathenower-, Stendaler-, Havelberger-, Perleberger- und Kruppstrasse. Der Aktien-Bauverein Thiergarten bebaute die Gegend östlich des Zoologischen Gartens zwischen der Kurfürstenstrasse, dem Kurfürstendamm, Lützowufer und der Keithstrasse, weiter entstanden dort die Wichmann- und Burggrafenstrasse. Die Aktien-Gesellschaft Belle Alliance legte vor dem Halleschen Thor, östlich der Belle Alliancestrasse, die Fürbringer-, Solms-, Zossener-, Mittenwalder-, Baruther- und andere Strassen an. Die Berlin-Schöneberger Terrain-Gesellschaft machte das östlich der Potsdamerstrasse gelegene, von der Potsdamer-, Kurfürsten-, Dennewitz-, Bülow-, Mansteinstrasse und der Weichbildgrenze umschlossene Land zum Felde ihrer Thätigkeit. Es wurden daselbst die Steinmetz-, Blumenthal-, Alvensleben-, Göben-, Kirchbach- und die Kulmstrasse angelegt und zum grossen Theil auch bebaut.

Durch die Baugesellschaften wurden bedeutende Gelände des äusseren Stadtgebiets in kürzester Zeit mit Wohngebäuden gefüllt. Der Bevölkerung war hierdurch wieder reichliche Wohngelegenheit gegeben, andererseits war aber weder auf die Beschaffenheit der Wohnungen noch auf das äussere Ansehen der neu errichteten Häuserviertel wesentliches Gewicht gelegt worden. Dass diese Bauten zum überwiegend grössten Theil ohne jeden baukünstlerischen Werth sind und zur Verschönerung der Stadt nicht beitragen, ist indessen nicht von so sehr hervortretender Bedeutung gegenüber dem Umstand, dass ihnen in ihrer grossen Mehrheit der Stempel grosser Massenquartiere aufgedrückt ist. „Statt der Strassen — sagte damals Dr. Schwabe*) — vermehrt man die Treppen; man thürmt Stockwerke auf Stockwerke, garnirt die Häuser mit Seiten-, Quer- und Hintergebäuden, man verbaut jedes Stückchen Garten, denn die Miethskaserne duldet nichts grünes, und lässt selbst die Höfe zwischen den Mauerkolossen zu engen dunklen Röhren zusammenschrumpfen, die mit frischer Luft und warmen Sonnenstrahlen auf gespanntem

*) Dr. H. Schwabe. Berliner Südwestbahn und Zentralbahn. 1873.

Fusse leben.“ Doch nicht den Spekulanten allein trifft der Vorwurf, derartige Wohnverhältnisse geschaffen zu haben. Es ist der Einfluss des Bebauungsplans, der nichts anderes zu Stande kommen lässt, als die in Stein umgesetzte Kapitalanlage der Miethskaserne, die darauf gerichtet ist, aus den Insassen eine möglichst hohe Rente zu ziehen. Und das Dividendenprinzip dieser Wohnthürme schleppt sich auch in die weitere Berliner Umgebung; es findet Anwendung weit und breit, soweit die Herrschaft des bestehenden und der zukünftigen nach gleichartigen Gesichtspunkten entworfenen Bebauungspläne reicht. Die Stadtbehörde hat späterhin selbst die Befürchtung ausgesprochen, dass auch die neue Baupolizeiordnung des Jahres 1887 — die die zu bebauenden Flächen eines Grundstücks einer erheblichen Einschränkung unterwirft — auf eine Verminderung des gedrängten Beisammenwohnens kaum wirken werde. Doch hiervon später.

Wo bei der räumlichen Vergrößerung eines Stadtgebiets die Höhenrichtung stark in den Vordergrund gestellt wird, versteht es sich von selbst, dass das Bedürfniss nach örtlichen Verkehrsmitteln, die die Verbindung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte herstellen, länger zurückgehalten werden kann, als in Städten, wo durch Anlage häufigerer Strassen und Bildung kleinerer Grundstücke auf die Errichtung kleinerer Wohngebäude und Einzelwohnhäuser hingearbeitet wird. Ein Blick auf die Londoner Verhältnisse erklärt sofort, wie man in Berlin noch in den 70er Jahren mit einigen Omnibuslinien — die Zahl der Omnibusfahrzeuge betrug 1870 nur 184 — auskommen konnte. Aber auch in Berlin wurden allmählich, so dicht die Bevölkerung auch geschart war, doch die räumlichen Abstände so gross, dass die Bauunternehmung auf bessere Beförderungsmittel zählen musste, um mit Erfolg von der Grenze der Stadt aus weiter nach aussen vorzuschreiten. Die Angelegenheit veranlasste den Magistrat im Jahre 1871, mit Privatunternehmern in Verhandlungen zu treten; diese führten am 26. Juni 1871 zum Abschluss eines Vertrages, auf dessen Grundlage sich die Grosse Berliner Pferdeisenbahngesellschaft entwickelte. Die damals allein vorhandene, aus dem Jahre 1865 stammende Charlottenburger Pferdeisenbahn und ihre 6 Jahre später eröffnete Verlängerung bis Westend hatten für den Berliner Verkehr kaum einige Bedeutung. Der weitere Ausbau des Pferdebahnnetzes, an dem sich späterhin auch noch andere Gesellschaften beteiligten, schritt vom Jahre 1873 ab unaufhaltsam vorwärts. Bis 1876 wurden, um nach aussen hin mehr Luft zu schaffen, Linien nach dem Chausseehaus auf der Tegeler Chaussee, nach Gesundbrunnen, Pankow, Rixdorf, Tempelhof, Westend (über Moabit) ausgebaut, die Anschluss an die durch die Königgrätzer-, Karl-, Elsasser-, Lothringer-, Friedens-, Andreas-, Prinzen-, und Gitschinerstrasse geführte Ringbahn erhielten.

Eine weitere Verzweigung im Innern der Stadt, verbunden mit dem Ausbau weiterer Radialstrecken nach Weissensee, Lichtenberg, Treptow, Schöneberg, wurde in dem folgenden halben Jahrzehnt vorgenommen; später wurden dann auch die Stränge im Innern der Stadt dichter geflochten.

In welchem Masse die Ausdehnung des Pferdebahnnetzes gestiegen ist, ergibt sich aus den folgenden Zahlen. Betrug die Länge der Gleise im Jahre 1876 102 855 m, so vermehrte sie sich bis 1881 auf 172 470, d. i. um 68 ‰, bis Ende 1888 auf 285 648, d. i. um weitere 65,6 ‰, bis Ende 1893 auf 340 639, d. i. um noch 12,3 ‰. Ende 1893 befanden sich innerhalb des Weichbilds 262 229, ausserhalb 78 410 m Gleise im Betrieb.

Wenn auch die Pferdebahnen für alle Bevölkerungsklassen die Ueberwindung örtlicher Entfernungen bedeutend erleichtert und die Bauspekulation an den Grenzgebieten der Stadt bedeutend gefördert haben, so übten sie doch auf die Verbesserung der Wohnungsverhältnisse nur für einen geringen Theil der Bevölkerung einen Einfluss aus; auf die Verminderung der Bevölkerungsdichtigkeit sind sie, dank dem System der Bebauung, in dem hier besprochenen Zeitraum ohne jede Einwirkung geblieben; ja die Behausungsziffer ist gegen früher noch in die Höhe gegangen.

Der städtische Verkehr verlangt aber ausser den Beförderungsmitteln auch eine ausreichende Breite der Strassenzüge und die Anlegung neuer Verbindungswege, wo die alten nicht mehr ausreichen. In beiden Punkten hat die Stadt unbestritten Grosses geleistet.

Im Jahre 1867 wurde von Bruch*) auf die Nothwendigkeit, die Strassenzüge in den inneren Stadttheilen mit Rücksicht auf die Anforderungen des Verkehrs einer systematischen Verbesserung zu unterziehen, nachdrücklichst hingewiesen. Diese Nothwendigkeit ergab sich aus der ganzen geschichtlichen Entwicklung Berlins, aus dem Mangel eines planmässigen Vorgehens bei den von Zeit zu Zeit vorgenommenen Stadterweiterungen. Berlin ist, wie wir gesehen haben und wie ein Blick auf die Anlage I sofort lehrt, ein aus einer Reihe von Einzelwesen zusammengewürfeltes Stadtganzes. Die ältesten, zu verschiedenen Zeiten gebauten Stadttheile, die nicht grösser sind, als kleine Provinzialstädte, blieben lange von einander abgeschlossen. Die Strassenzüge von Alt-Berlin, Alt-Kölln und Friedrichswerder sind von grosser Unregelmässigkeit und einige, wie die in den beiden nachfolgenden Abbildungen dargestellten, haben noch bis auf den heutigen Tag ihren mittelalterlichen Charakter getreulich bewahrt; man wähnt sich nicht in Berlin,

*) Der Strassenverkehr in Berlin, von Ernst Bruch; im Berliner Stadt- und Gemeinde-Kalender, 2. Jahrgang, 1867.

wenn man den Fuss in diese Strassen lenkt; dem anderen Verkehr sind sie ganz entrückt. Die alten Stadttheile bilden nun nicht wie in anderen Grossstädten einen Kern, einen Schwerpunkt, an den sich strahlenförmig die anderen Stadttheile anschliessen, und der den letzteren Leben gibt und von ihnen Leben empfängt: der gesammte Strassenverkehr schloss sich noch bis



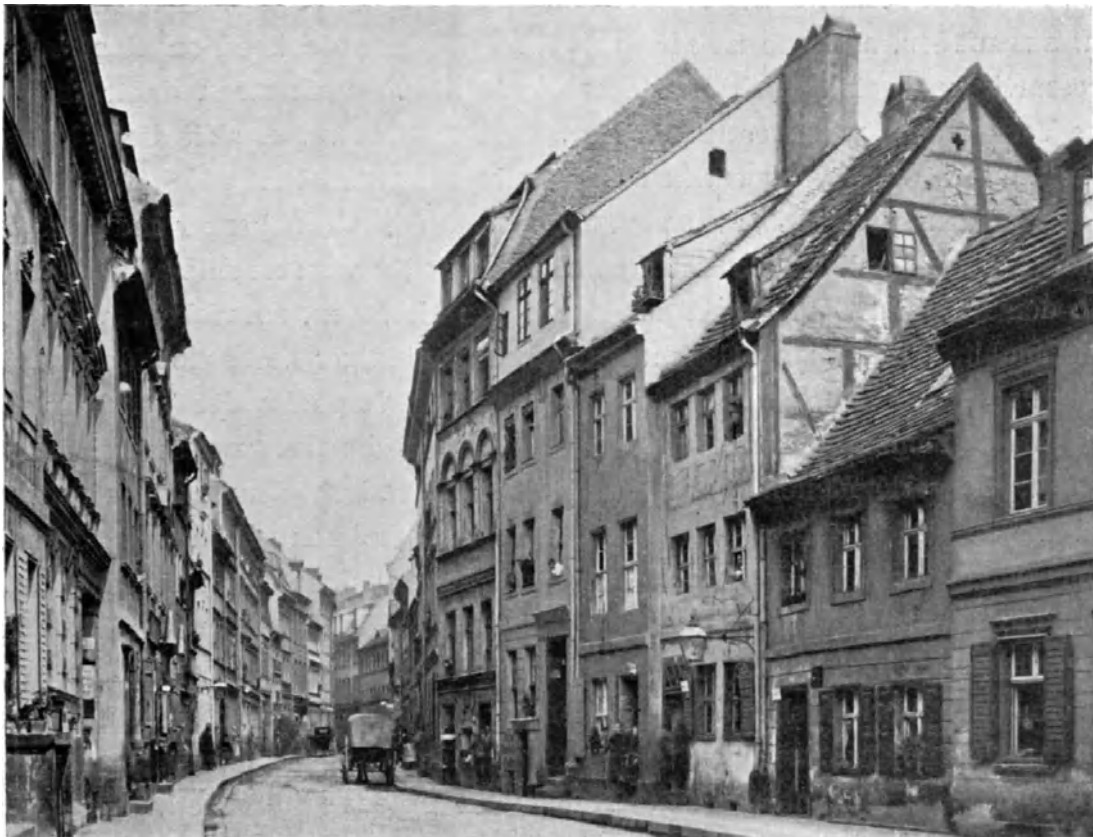
Im Hintergrunde die Nikolalkirche.

Parochialstrasse in Alt-Berlin, gegenwärtiger Zustand.

(Nach einer Photographie von F. A. Schwartz in Berlin.)

in die neuere Zeit an die historischen Stadttheile an und war im wesentlichen von deren individuellem Leben abhängig, die Verbindung zwischen den inneren und äusseren Stadttheilen bildeten lange die engen Strassenkanäle, die die Befestigungen durchbrachen. Die Planlosigkeit dieser Verbindungen tritt heute noch am deutlichsten zu Tage in den Engpässen in der Friedrich- und Charlottenstrasse nördlich von der Behrenstrasse. Sehr bedauerlich ist es, dass nicht, wie in anderen deutschen Städten, z. B. Frankfurt a. M., darauf Bedacht genommen wurde, den von den Festungswerken eingenommenen Raum

für Grünanlagen und breite Gürtelstrassen herzurichten. So waren an den Stellen, wo der Verkehr seine grösste Stärke hatte, die Verkehrswege von Hause aus durchaus ungenügend; dazu kommt, dass die Strassenbreiten nach ganz verschiedenen Grundsätzen festgelegt waren. In einigen Stadttheilen, der Dorotheenstadt und mehr noch der Friedrichstadt hat die landesväterliche Fürsorge bewirkt, dass wenigstens innerhalb ihrer Grenzen nach



Die Petristrasse in Alt-Köln, gegenwärtiger Zustand.

(Nach einer Photographie von F. A. Schwartz in Berlin.)

einem bestimmten Plan verfahren wurde; dafür entbehren andere, insbesondere die nördlichen und nordöstlichen Stadttheile, um so mehr jeder Klarheit. Diese sind durch ihre Beziehungen zur nächsten Umgebung gross geworden, die infolge der grösseren Fruchtbarkeit des Bodens weitaus lebhafter waren, als im Süden und Südwesten; das Oranienburger, Schönhauser, Prenzlauer, Königs- und Landsberger Thor waren die Zugänge zu den gleichnamigen Stadttheilen, die sich wieder auf die früheren Festungsthore stützten; hieraus erklärt sich das strahlenförmige Ausgehen sämtlicher Strassen vom Alexanderplatz und vom Hackeschen Markt, zwei Verkehrspunkten, die in der Nähe

alter Stadtthore gelegen sind. Die wesentlichen Strassenanlagen des Stralauer Viertels, der Königstadt und des Spandauer Reviers sind von diesen beiden Punkten bedingt, und das äussere Spandauer Revier oder die Oranienburger und Rosenthaler Vorstadt schlossen sich unmittelbar an diese Formenbildung an.

Eine günstigere Anordnung zeigte die innere und äussere Luisenstadt. Bei ihrer Anlage war zwar allein das Bestreben massgebend, die Lücke zwischen Neu-Kölln, der Friedrichstadt und dem Stralauer Viertel möglichst gut auszufüllen, aber sie ist ihrem Zweck völlig entsprechend angelegt, nicht grossartig und einheitlich im Innern, wie die Friedrichstadt, dafür aber in das Vorhandene weit besser hineinpassend. So bewegen sich diese beiden Stadttheile in bemerkenswerthen Gegensätzen.

Von den späteren Stadttheilen haben sich das Schöneberger und Tempelhofer Revier, ähnlich wie das Spandauer, wieder wesentlich strahlenförmig von den früheren Stadtthoren aus, vor denen sie lagen, entwickelt, während sich Moabit, Wedding und Gesundbrunnen selbständiger herausgebildet haben.

Als bei der schrittweisen Angliederung der Vorstädte der Verkehr sich hob, waren namentlich an den Stadttheilsgrenzen die ihm gewiesenen Bahnen zu eng; die vorhandenen durchgehenden Verkehrsadern — auch die Leipziger- und die Friedrichstrasse — ermangelten der Einheitlichkeit in ihren Raumabmessungen sowohl im ganzen als im einzelnen. Man hat nun schon seit den vierziger Jahren angefangen, das Stadtbild in der bezeichneten Richtung zu verbessern. U. a. hatte man auch durch Vermehrung der Stadtthore dem zunehmenden Verkehrsbedürfniss Rechnung zu tragen versucht. Im Jahre 1861 wurde die Französische Strasse bis zum Schlossplatz durchgeführt. Im Südosten führte die Bebauung des Köpenicker Feldes zu der Nothwendigkeit, nach der Friedrichstadt und dem Friedrichswerder neue Verbindungen zu eröffnen und die vorhandenen zu verbessern. Auch in der Luisenstadt, im Stralauer Viertel, in der Königstadt, im Spandauer Revier und an manchen anderen Stellen wurden Verbesserungen an Strassenzügen vorgenommen. Für die äussere Friedrichstadt gewährte die Vossstrasse einen neuen Zugang zur inneren Stadt; auch begannen damals schon die Verhandlungen über die Durchlegung der Zimmerstrasse. Ganz andere Forderungen traten noch an die Stadtbehörden heran, als die Strassen immer mehr zur Bedeutung radialer Heerstrassen heran wuchsen, auf denen ein grosser Verkehr von West nach Ost und von Süd nach Nord über die Stadttheile dahinzieht. In der Zeit der Ausbreitung der Stadt unter dem Einfluss der neuen Verkehrsmittel ist ausserordentlich viel für die Verbesserung der vorhandenen Strassenzüge und Brücken, für die Regelung des Strassenverkehrs geschehen.

Der Standpunkt der Stadtbehörde in der Angelegenheit wurde dadurch wesentlich erleichtert, dass im Jahre 1875 ein administratives Hinderniss hinweg geräumt wurde, das bis dahin ein einheitliches durchgreifendes Vorgehen unmöglich gemacht hatte. Zwischen dem Fiskus und der Stadtgemeinde bestand eine Abmachung, nach der der Fiskus die bis zum 1. Januar 1837 angelegten, die Stadt die später hinzutretenden Strassen zu unterhalten hatte. Die Verpflichtung des Fiskus bezog sich zudem nur auf die Strassen innerhalb der Ringmauer, aber auch hier hatte die Stadt zu den Unterhaltungskosten noch eine Beisteuer zu entrichten. Die Verhältnisse wurden dadurch noch verworrener, dass der Fiskus der thatsächliche Besitzer alles Strassengeländes innerhalb der Ringmauer blieb, auch für die städtischerseits zu unterhaltenden Strassen. Dass man unter solchen Verhältnissen, wo innerhalb der Stadtmauer zwei Behörden das Strassenwesen unterstellt war, die naturgemäss über das, was nöthig und zweckmässig war, häufig verschieden denken mussten, mit Verbesserungen nicht vorwärts kommen konnte, liegt auf der Hand. Diese Schwierigkeiten wurden durch den Vertrag vom 11./30. Dezember 1875 beseitigt, nach dem das Eigenthum und die Bau- und Unterhaltungslast für alle Strassen und Brücken an die Stadtgemeinde Berlin übergang. Ausgeschlossen hiervon blieben der Lustgarten, der Opernplatz, der Königsplatz sowie sämtliche bisher auf Staatskosten unterhaltenen öffentlichen Denkmäler und Kunstwerke. Der Fiskus zahlte für die Abtretung jährlich 556 430 Mark an die Stadt, löste aber 1882 die Verpflichtung durch einmalige Zahlung des 20fachen Betrages ab. Die Strassen waren der Gemeinde nunmehr für die Anlage von Pferdebahnen, Rohrsystemen für Gas, Wasser, Telegraphie, Kanalisation u. s. w., die Aufstellung von Anschlagsäulen und Buden aller Art frei gegeben. Der Stadt schien die Abfindung mässig, „aber die Kommunalbehörden wollten — wie der Verwaltungsbericht hervorhebt — auch um den Preis bedeutender Opfer auf jenen der Gemeinde naturgemäss zustehenden Besitz und auf ein so wesentliches Stück der Selbstverwaltung nicht länger verzichten; sie wollten die Beschaffenheit der Verkehrsmittel nicht ferner von den Bewilligungen des Finanzministers und des Abgeordnetenhauses abhängig machen, welche, ohne dass man bei ihrer Verpflichtung, das Interesse sämmtlicher preussischer Steuerzahler im Auge zu behalten, ihnen daraus einen Vorwurf machen kann, jene rechtlich dem Fiskus obgelegenen Leistungen, namentlich soweit sie das Strassenpflaster betrafen, nur innerhalb der Grenzen des unbedingt Nothwendigen zu erfüllen geneigt gewesen wären.“ Die Verbreiterung zahlreicher Strassen war die nächste Folge der von der Stadt in Strassenangelegenheiten erlangten Selbständigkeit; zu diesem Zwecke wurden mehrere neue Baufluchten festgelegt. Dann aber wurde nach und

nach in vielen grossen Verkehrsadern das weithin verschrieene Steinpflaster der preussischen Hauptstadt durch ein solches ersetzt, das sich dem der anderen Hauptstädte Europas würdig an die Seite stellen konnte. Das Bedürfniss, das mit der Verkehrszunahme wachsende Geräusch der Strassenfuhrwerke zu beseitigen, das in gleicher Weise für die Anwohner der Strassen, wie für die, welche auf ihnen gehen und fahren, eine unerträgliche Belästigung bildet, hatte schon 1869 dazu geführt, auch Versuche mit Asphaltpflaster anzustellen; aber erst 1873 wurden damit befriedigende Ergebnisse erzielt. Seit dem Jahre 1875 wurde dann in ausgedehntem Masse mit der Verwendung des neuen Pflastermittels vorgegangen, doch nicht ohne zeitweilige Meinungsverschiedenheiten mit der Polizeibehörde in betreff der Verkehrssicherheit dieser Pflasterart. Es wurden insbesondere die Strassen mit Asphaltpflaster versehen, in denen Wagen für die Personenbeförderung verkehren. Den Anforderungen der Geräuschlosigkeit entspricht indessen auch das Holzpflaster. So wurden denn auch mit diesem Befestigungsmittel im Jahre 1879 Versuche angestellt, die in den späteren Jahren in weiterer Ausdehnung fortgeführt wurden. Der Kampf, ob Asphalt-, ob Holzpflaster, schwankte lange hin und her, bis er heute durchaus zu gunsten des Asphalts entschieden ist. Am Schluss des Jahres 1876 hatte die gepflasterte Fläche der Strassen, ausschliesslich der Bürgersteige, innerhalb des Berliner Weichbilds etwa 3 498 700 qm betragen, am 31. Dezember 1881 hatte sie sich bis auf etwa 4 281 800 qm, etwa um 25 pCt., vermehrt. Der grösste Theil davon war Steinpflaster, die Fläche der mit Asphalt befestigten Strassen betrug rund 125 000 qm, der mit Holz gepflasterten 10 000 qm. Hand in Hand mit der Verbesserung der Strassenoberfläche gingen die Vervollkommnungen des Strassenreinigungswesens.

Der gute Zustand der Strassen spielte im Wettbewerb der einzelnen Verkehrsmittel naturgemäss eine nicht unwesentliche Rolle. Die Pferdebahn hat daran das geringste Interesse, denn der ebene, feste Weg, den ihr die Schiene gewährt, wird von der Beschaffenheit des Pflasters nicht in wesentlichen Punkten berührt. Um aber auf die Verbesserung des Omnibus- und Droschkenwesens einen Einfluss auszuüben, war die Ausdehnung der mit Asphalt befestigten Strassen vorläufig noch zu gering.

Die nachhaltigen Verbesserungen auf dem Gebiete des Strassenwesens sind erst möglich geworden, seitdem der Gedanke, die Stadt durch ein unterirdisches Kanalnetz zu entwässern, durch Hobrecht seine Verwirklichung erfahren hat. Durch die allmähliche Beseitigung der Rinnsteine erfuhr der Verkehr einen erheblichen Gewinn. Im Jahre 1873 wurde nach harten Kämpfen über die Zweckmässigkeit und Möglichkeit eines so ausserordentlichen Werks, wie es die vorgeschlagene Kanalisation darstellte, mit der Durch-

führung des Unternehmens begonnen; Ende 1884 war es auf 2334 ha des Stadtgebiets, d. h. auf mehr als ein Drittel des Weichbilds von 6310 ha Flächenraum, ausgedehnt. Seine Durchführung wäre aber wiederum nicht möglich gewesen, ohne gleichzeitig die Wasserzuführung in die Häuser aller Stadttheile Berlins durch die Erwerbung der Englischen Wasserwerke und die Ergänzung dieser Werke durch neue Anlagen sicher zu stellen.

Für das Zusammenwohnen grosser Menschenmassen sind die Anlage öffentlicher Schlachthäuser, die Einführung des Schlachtzwanges, die Einrichtung eines zentralen Marktes für alle Gattungen von Schlachtvieh und der Ersatz der öffentlichen Wochenmärkte durch zweckmässig im Stadtgebiet vertheilte Markthallen Aufgaben, die eine nicht mindere Bedeutung beanspruchen als eine reichliche Wasserzuführung und eine allen Anforderungen entsprechende Entwässerung. Der Verwaltungsbericht der Stadt Berlin findet nur schwer eine Erklärung dafür, wie es möglich gewesen ist, dass eine Einrichtung, wie die der öffentlichen Schlachthäuser, die vor Jahrhunderten bei unseren Vorfahren bestanden hat, sich nicht erhalten konnte und erst in der neueren Zeit wieder hergestellt werden musste. Die mit dem Betrieb der Privatschlächtereien verbundenen unerträglichen Missstände waren zwar bereits durch eine Privatgesellschaft, deren Schlachthäuser von den Berliner Schlächtern nach Wunsch benutzt werden konnten, gemildert worden, aber ihre vollständige Beseitigung erfolgte erst, seit mit Errichtung des städtischen Vieh- und Schlachthofes alle Berliner Schlächter gezwungen wurden, ihr Vieh dort zu schlachten und der Fleischschau zu unterwerfen. Die umfassende Anlage gelangte auf dem im Jahre 1878 in das Berliner Weichbild einbezogenen 132 ha grossen Flächengebiet der Lichtenberger Feldmark zur Erbauung, nachdem schon vorher die erforderlichen Schritte geschehen waren, dem Betrieb dieser Anlage eine unmittelbare Eisenbahnverbindung zu sichern. Die Viehhof- und Schlachthausanlagen gelangten in den Jahren 1878 bis 1881 zunächst in der Ausdehnung, die dem ersten Bedürfniss zu entsprechen schien, zur Ausführung; bis 1883 wurden sie auf den Umfang erweitert, der heute wiederum eine Vergrösserung erfährt. Die Eisenbahnanlagen wurden Ende 1880 dem Betriebe übergeben.

Während so die eine der beiden oben bezeichneten Aufgaben bereits der Lösung entgegen geführt war, befand sich die zweite noch in der Vorbereitung. In der Karlstrasse war zwar eine Markthalle während kurzer Zeit im Betrieb gewesen, aber der Ersatz der auf den öffentlichen Plätzen abgehaltenen Wochenmärkte durch eine Reihe nach einheitlichem Plan zu errichtender, dem Gross- wie Kleinverkehr dienender Markthallen, verbunden mit der Neuordnung der Verproviantirung des zur weltstädtischen Bedeutung

gelangten Gemeinwesens war ein Ziel, das erst im folgenden Zeitraum verwirklicht wurde.

In all' den Aufgaben, welche der Staat der Gemeindeverwaltung in fester Umgrenzung überwiesen hat, nicht allein den vorstehend besprochenen, sondern auch auf dem Gebiete des Unterrichtswesens, in der Fürsorge für das Kranken- und Armenwesen und in zahlreichen anderen Angelegenheiten hat die Stadt Mustergültiges geleistet. Niemand wird ihr hierin das Lob versagen, dass sie „mit Rechtschaffenheit und Thatkraft ihre Verpflichtungen erfüllt hat“. Die Wohnungs- und Verkehrsfrage bleibt hiervon aber unberührt.

Nachdem mit der Wiedererstehung des Deutschen Reichs neben den Preussischen Zentralbehörden auch die Reichsämter ihren Sitz in der Hauptstadt erhielten, durch seine Machtstellung die Reichsvertreter aller Staaten des Erdballs, durch seine Verfassung die Abgeordneten des deutschen Volkes in seine Mauern geführt worden waren, ergab sich auch von selbst das Bedürfniss nach edlerem, künstlerischem Luxus und monumentaler Gestaltung der öffentlichen Bauten. Eine Reihe öffentlicher Gebäude wurde geplant und begonnen, andere, die bereits vor dem Kriege in Angriff genommen waren, wie die Nationalgalerie, das Reichsbankgebäude, die Siegessäule vollendet. Auch die Stadt that sich in dem Bestreben, ihre hervorragenden Bauten würdig zu gestalten, hervor, doch mit weniger glücklichem Erfolge, als die Staats- und Reichsbehörden. Besondere Erwähnung verdienen mehrere von der Stadt hergestellte Brückenbauten, insbesondere die Schillings-, die Michael-, die Admiral-, die Kronprinzen-, die Marschallbrücke. Auch auf eine reichlichere Ausschmückung der Hauptstadt mit den Werken der Gartenkunst und Plastik richtete die Stadt ihre Fürsorge.

Während die Einwohnerzahl Berlins Mitte 1871 rund 800 000 betragen hatte, belief sie sich im Jahre 1880 bereits auf 1 124 000 Köpfe.

Die Zeit seit der Eröffnung der Stadtbahn.

In den achtziger Jahren steigerte sich der Zufluss der Bevölkerung zur Hauptstadt unausgesetzt und in immer grösseren Verhältnissen; die Bau- thätigkeit nahm wieder zu. Neue Häusermassen schoben sich unaufhaltsam vor in die Umgebungen; Charlottenburg mit Westend, Schöneberg, Rixdorf, Friedrichsfelde, Lichtenberg, Pankow wurden wirthschaftlich Theile von Berlin, und in den Verkehrsmitteln gelangte die über ein immer grösseres Gebiet ausgedehnte Interessengemeinschaft auch äusserlich kräftiger zum Ausdruck. Für das Heranwachsen eines Stadtkolosses wie Berlin hat der

Wirkungskreis der Pferdebahnen seine Grenzen. Die Erweiterungsfähigkeit steht im engsten Zusammenhang mit der Beförderungsgeschwindigkeit der Verkehrsmittel, und wenn man daran festhält, dass ein Zeitaufwand von $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{4}$ Stunde im allgemeinen dem Zeitmass entspricht, das bei der Zurücklegung des Weges von der Wohnung zur Berufsstätte nicht überschritten werden sollte, so leuchtet ein, dass von einer gewissen Grenze ab der Verkehr nach ausserhalb schneller fahrenden Verkehrsmitteln übertragen werden muss. So ist es nach dem Londoner Vorbild auch in Berlin zur Entwicklung eines Netzes von Vorortbahnen gekommen, von denen ein grösserer Theil des wirthschaftlich nach Berlin gehörigen Bevölkerungszuwachses den Vororten überwiesen wurde, die mit der Zeit zu bevölkerten Gemeinwesen, zu Mittel- ja Grossstädten herangewachsen sind. Der 7. Februar 1882, an dem die Berliner Stadtbahn, das erste Glied in der grossen Kette der neuen Verkehrsmittel, eröffnet wurde, wird in der Verkehrschronik der Hauptstadt stets eine der ersten Stellen einnehmen.

Die Stadtbahn und die Vorortbahnen sind es gewesen, die überhaupt erst die Möglichkeit einer Stadterweiterung weit über die sonst in Grossstädten vorkommenden Entfernungsgrenzen hinaus gewährt haben. Die Bauthätigkeit konnte, als Handel und Wandel sich im Anfang der 80 er Jahre zu beleben begannen, der aufsteigenden Bewegung auch in den entfernteren Gebieten ohne Besorgniss folgen. Zunächst hielt sie mit der Bevölkerungszunahme gleichen Schritt, aber bald schoss sie, wie früher, auch diesmal über das Ziel hinaus. Zu der Ueberproduktion, die namentlich in kleinen Wohnungen stattfand, hat freilich auch der äusserliche Umstand beigetragen, dass der Erlass einer neuen Bauordnung in Sicht stand. Die Unternehmung beflügelte ihre Schritte, um von der bisherigen milderen Bauordnung des Jahres 1853 noch so viel wie möglich Nutzen zu ziehen. Bereits seit 1871 war aus Gründen des öffentlichen Wohls der Erlass der neuen Bauordnung angestrebt worden, aber es ist ersichtlich, dass Interessen, die so tief mit denen des Eigenthums an Grund und Boden verquickt sind, der durchgreifenden Massregel schweren Widerstand bereiten mussten. Als sie unvermeidlich schien, häufte sich gegen das Jahr 1886 die Bauhätigkeit ganz ausserordentlich; in diesem Jahre wurden nicht weniger als 3139 Bauscheine ertheilt. Als die Bauordnung am 15. Januar 1887 in Kraft getreten war, nahm die Anzahl der Baugesuche wieder ab. Dann aber wurde in den Jahren 1888 und 1889 die Baulust durch den Ueberfluss an verwendbaren Geldmitteln wieder kräftig unterstützt; mit dem geringeren Geldzufluss liess sie dann wieder nach, setzt aber zur Zeit bei zunehmender Geldflüssigkeit wieder kräftiger ein.

In den Jahren 1881 und 1882 wurde vornehmlich im Westen und südlich des Thiergartens, ferner in der Potsdamerstrasse und den Nebenstrassen, in Moabit, der Umgebung des städtischen Zentralviehhofs und in der Gegend vor dem Halleschen Thor gebaut. Während in den beiden folgenden Jahren mehr an die Umgestaltung der Innenstadt gedacht wurde, bevorzugte man 1885 und 1886 die Gegend vor dem ehemaligen Rosenthaler und Oranienburger Thor und die Schöneberger Wiesen, die Gegend des heutigen Hansaviertels. In den Jahren 1887 bis 1889 zeigte sich eine grössere Bauthätigkeit in den Strassen am Fusse des Tempelhofer Feldes, in der Yorkstrasse, der Hasenheide und der Umgebung des Görlitzer Bahnhofs, in der Heinersdorferstrasse, Franseckistrasse und auf den ehemaligen Borsig'schen und Wöhlert'schen Grundstücken in der Chausseestrasse. Auch diesmal hatten sich grosse Baugesellschaften an der Erweiterung des Stadtgebiets beteiligt; so die Baugesellschaft am Humboldthain, die grössere Strassenstrecken des dem gleichnamigen Hain gegenüberliegenden Landes mit Gebäuden besetzte.

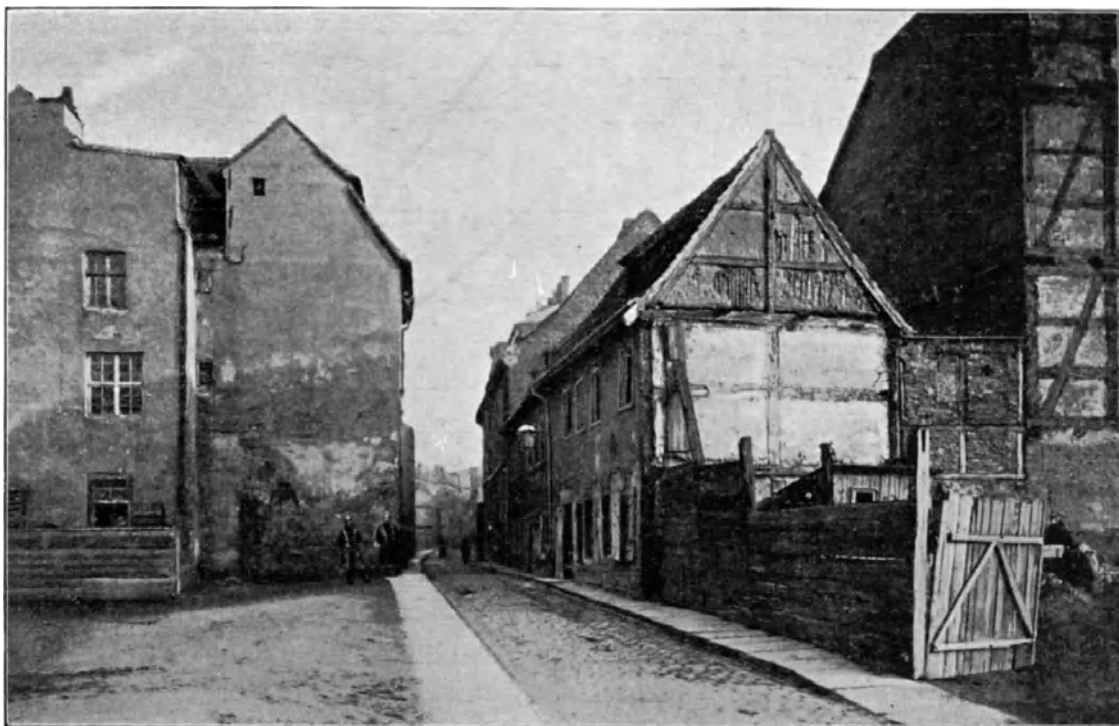
Der Einfluss des wirtschaftlichen Niedergangs zeigte sich nach dem Rückgang der Bauthätigkeit sofort auch in der Zunahme leerstehender Wohnungen, aber es offenbarte sich auch hier wieder die zentralisirende Kraft der Massenwohnung darin, dass Berlin von dieser Krise in weit schwächerem Masse getroffen wurde, als beispielsweise Schöneberg, Wilmersdorf, überhaupt die westlichen Bezirke.

Neben der Thätigkeit in den Aussengebieten machte die Umgestaltung des Innern der Stadt die grössten Fortschritte. Die Zunahme des Verkehrs forderte eine Vermehrung und Verbreiterung der Strassenzüge und Brücken. In keiner Zeit ist man so thatkräftig wie damals vorgegangen im Aufräumen alter baufälliger Häuserbezirke. Ganze Stadttheile wurden dem Drange nach Umgestaltung des inneren Stadtgebiets zum Opfer gebracht, und an ihrer Stelle entstanden Prachtstrassen, Geschäftspaläste, Monumentalbauten für die Zwecke des Verkehrs, des Handels, der Gewerbe und ihrer Hilfsmittel in solcher Zahl und Ausstattung, dass sich heute keine Stadt der Welt darin mit Berlin messen kann.

Die hier zu lösenden Aufgaben waren so bedeutend, dass die Stadt mit einer gewissen Scheu an sie herantrat. Wie in so vielen anderen Dingen hat auch hier die Eisenbahn die Angelegenheit kräftig in Fluss gebracht; die Wiedergeburt Alt-Berlins ist der Stadtbahn zu danken. Indem sie einen grossen Verkehr mitten in die lange vernachlässigten Stadtgebiete hineintrug, schnitt sie auch rücksichtslos in ihre baulichen Verhältnisse ein. Durch die Zuschüttung des Königsgrabens wurden sowohl dem strahlenförmig von Alt-Berlin ausgehenden als auch dem sich in westöstlicher Richtung darüber

hinwegziehenden Verkehr neue Wege eröffnet. Der moralische Einfluss der Stadtbahn aber bestand darin, dass sie auf den städtischen Unternehmungsgeist, soweit er auf die Wiedergeburt Alt-Berlins sein Augenmerk richtete, durch ihr grosses Beispiel belebend und ermuthigend einwirkte.

Eine der grössten Unternehmungen, die zur Verbesserung des Strassenverkehrs, aber auch zur Beseitigung schmutziger und elender Gassen und Häusermassen in der Altstadt unternommen worden sind, bildet die Niederlegung der Strasse An der Königsmauer und die Anlage eines der Königstrasse

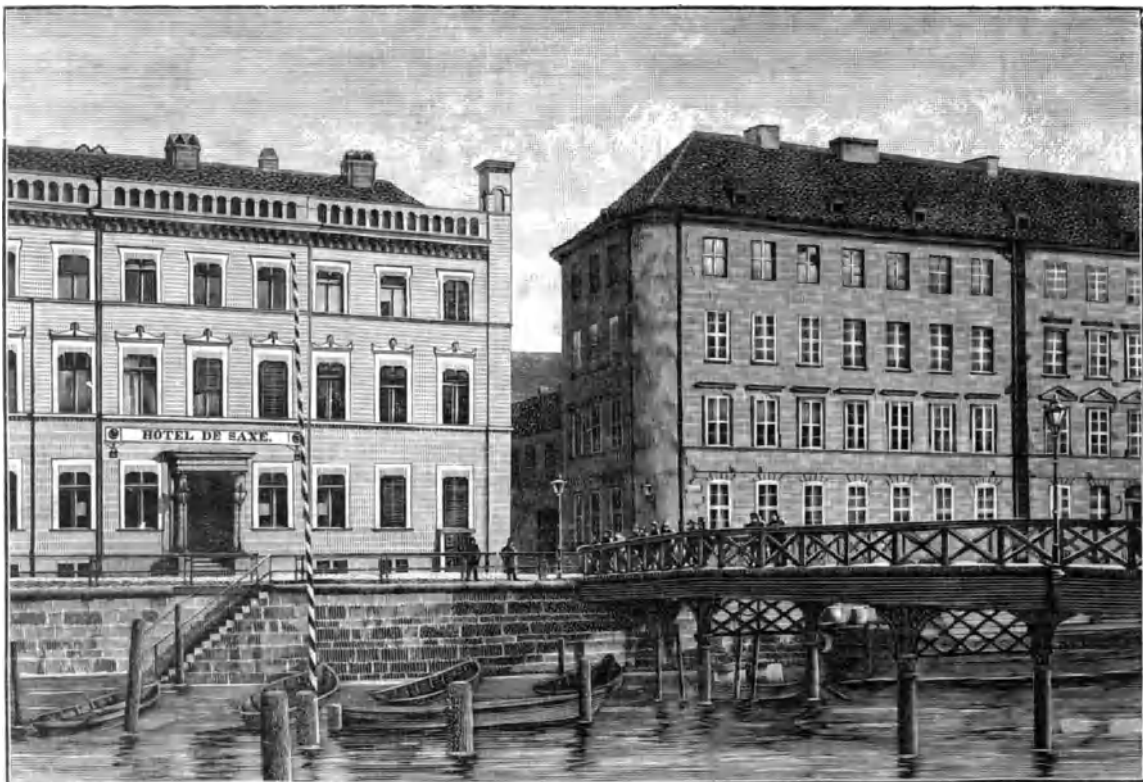


Die Königsmauer, von Nordosten. 1885.

(Nach einer Photographie von F. A. Schwartz in Berlin.)

parallel laufenden Strassenzuges, der Kaiser Wilhelmstrasse, die von 1877 an vorbereitet und im Jahre 1887 vollendet wurde. Das Sonst und Jetzt kann hier nicht treffender veranschaulicht werden als durch die Gegenüberstellung der nachfolgenden beiden Abbildungen. Der Ersatz der jämmerlichen Kavalierbrücke — der „Sechserbrücke“, weil für ihre Ueberschreitung ein Sechser gleich 5 Reichspfennigen zu entrichten war — durch ein neues monumentales Brückenbauwerk im Zuge der Kaiser Wilhelmstrasse war mit dem Strassenunternehmen, das die Summe von 11 Millionen Mark verschlang, verbunden. Die Stadt hatte aus mehreren Gründen Veranlassung genommen, sich für die Bauausführung der Privatunternehmung zu bedienen. An Stelle der Berliner Handelsgesellschaft, mit der das erste Abkommen getroffen war, trat später

die Baugesellschaft: Kaiser Wilhelmstrasse für die Ausführung ein. Diese Gesellschaft legte nicht allein die Kaiser Wilhelmstrasse an, sondern verbreiterte auch unter Beseitigung der berüchtigten Strasse An der Königsmauer die Neue Friedrichstrasse zwischen Kloster- und Königstrasse und liess ausserdem an der Kaiser Wilhelmstrasse, der Neuen Friedrichstrasse, Klosterstrasse, Heilige Geiststrasse und Burgstrasse moderne Gebäude errichten, die zum Theil eine hervorragende Zierde der Stadt sind. Später



Frühere Kriegsakademie.

Die Kavalierbrücke und die Kleine Burgstrasse.

(Nach einer Photographie von F. A. Schwartz in Berlin.)

ist die Strasse in nördlicher Richtung weiter fortgeführt worden bis zur Linienstrasse. Den Abschluss des Werkes wird die Verwandlung des Neuen Markts und des angrenzenden Kirchplatzes in eine Schmuckanlage bilden.

Bei diesem einen Zugange der Altstadt ist es nicht geblieben. Wollte man früher von der Neuen Friedrichstrasse nach der Münzstrasse auf kürzestem Wege gelangen, so hatte man im Zuge der Rochstrasse ein Privatgrundstück und eine Privatbrücke zu überschreiten, auf der ebenfalls ein Zoll erhoben wurde. Nach Ablösung der alten Gerechtsame wurde 1886 mit der Verbreiterung des zwischen der Münzstrasse und der Stadtbahn gelegenen Strassenabschnitts begonnen, die dann späterhin bis zur Friedrichstrasse fortgesetzt wurde.

Wie nun die Kaiser Wilhelmstrasse eine Verbindung der westlichen und nordöstlichen Stadttheile darstellt, so bildet die Parallelstrasse An der Stadtbahn einen Durchgang vom Nordwesten nach dem Südosten, von der Oranienburgerstrasse nach der Holzmarktstrasse, freilich nicht durch das Zentrum hindurch, sondern an der äusseren Seite der Stadtbahn entlang. Da die durch die Altstadt hindurchgeführten Strassen, namentlich die Neue Friedrichstrasse, für einen in dieser Richtung gehenden Verkehr recht unbequeme Verhältnisse



Die Kaiser Wilhelmstrasse, vom Schlossplatz über die Kaiser Wilhelm-Brücke gesehen.

(Nach einer Photographie von F. A. Schwartz in Berlin.)

darbieten, wurde die Gelegenheit zur Anlage der neuen Verbindung, die sich durch den Bau der Stadtbahn bot, gern ergriffen. Der grösste Theil des neuen Strassenzuges ist heute freigelegt, auf einzelnen Abschnitten stiess die Ausführung auf Schwierigkeiten, die erst allmählich beseitigt werden konnten.

In den letzten Jahren sind weitere bedeutende Umgestaltungen Alt-Berliner Strassenzüge theils ausgeführt, theils geplant worden. Die Rosenstrasse ist verbreitert und dergestalt verändert worden, dass sie unmittelbar den Verkehr von der Spandauer Brücke und dem Hackeschen Markt aufnimmt. Es ist eine Verbreiterung der Königstrasse auf ihrer Südseite zwischen der Spandauer und Burgstrasse in Aussicht genommen, die bereits vorbereitet ist durch den Umbau der Kurfürstenbrücke und die

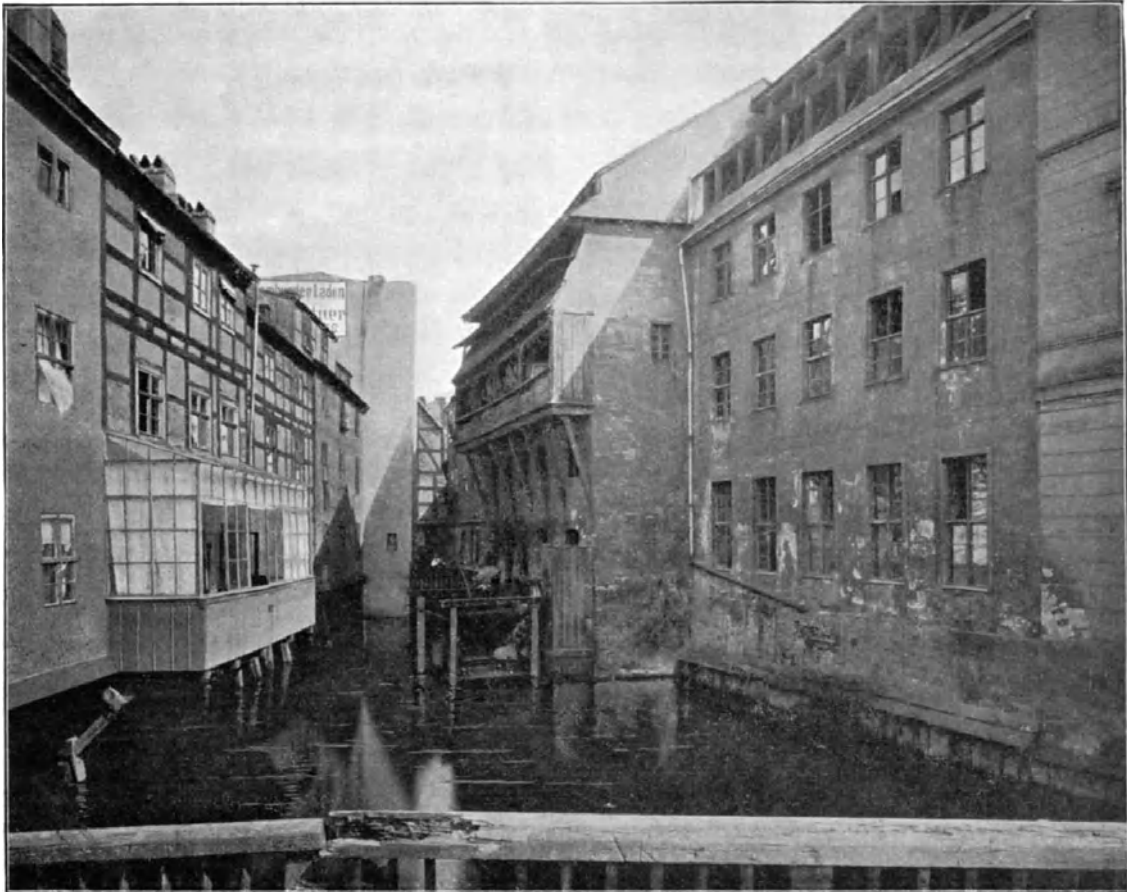
Beseitigung der Häusergruppe, die auf dem Schlossplatz zwischen der Breiten Strasse und der Spree dem Marstallgebäude vorgeklebt war. An dieser Stelle wird auch der Pferdebahn ein weiterer Uebergang über die Spree eröffnet. Eine neue Strassenverbindung von hervorragender Wichtigkeit wird demnächst in einer durchgehenden Verbindung der Stralauer Strasse mit der Blumenstrasse geschaffen werden. Die Klosterstrasse wird mit dem Alexanderplatz durch eine neue Strasse, die Grunerstrasse in der Richtung des Lagerhaus-Durchgangs verbunden.

Auch auf Alt-Kölln erstreckte sich die umgestaltende Thätigkeit, und hier wird die Bedeutung der beschriebenen Anlagen vielleicht noch übertroffen durch die Verbreiterung des Mühlendamms, dieser althehrwürdigen Strasse, die seit jeher die grosse Verkehrsader darstellte, die Alt-Berlin mit dem Westen und Südwesten verbindet.

Die Frage der Verbesserung des Landverkehrs an dieser Stelle konnte nur geregelt werden im Einvernehmen mit den königlichen Strombehörden, die eine durchgreifende Regulirung des Spreelaufs unterhalb des Mühlendamms inmitten der Stadt ins Auge gefasst hatten. Die Stadt erkannte, dass sie nur dann den Verkehrsinteressen in vollem Umfange gerecht zu werden vermöge, wenn sie sich zur Besitzerin sowohl der in Privathände übergegangenen Dammmühlen als auch der umliegenden Grundstücke machte, und sie schritt demgemäss zu ihrem Ankauf. Die Arbeiten der Wasserbauverwaltung fanden 1894 ihren Abschluss, und im Zusammenhang damit wurden auch die Strassenanlagen fertig gestellt. Aus dem alten Mühlengebäude ist durch Neubau das jetzige städtische Sparkassengebäude hervorgegangen. Auf den in seiner Mitte errichteten Thurm führt, rechtwinklig zum Mühlendamm, die beim Umbau erneuerte Fischerbrücke. Während die Hauptverkehrsstrasse eine Verbreiterung auf 26 m erfuhr — wovon 15 m auf die Fahrbahn entfallen — hat man die Breite der Brücke auf 19 m gebracht. Die Burgstrasse ist bei der Gelegenheit, wie der auf S. 90 befindliche Lageplan zeigt, in 7 m Breite bis zum Mühlendamm fortgeführt worden.

Uebrigens spendete auch die Grosse Berliner Pferdeisenbahn zu den Kosten der Verbreiterung des Mühlendamms, an deren Ausführung die Entwicklung eines der wichtigsten Glieder ihres Schienennetzes hing, einen ansehnlichen Beitrag. Im Jahre 1887 waren ihre Gleise sowohl vom Hackeschen Markt und dem Alexanderplatz, als auch von der Holzmarktstrasse bis zum Molkenmarkt geführt worden, und es fehlte nur noch die etwa 650 m lange, aber auch schwierigste Strecke über den Mühlendamm, den Köllnischen Fischmarkt und die Gertraudtenstrasse, um den Linienzug zwischen dem Osten und Westen der Stadt vollständig zu machen.

Der bereits erwähnte Umbau der von Schlüter mit dem Standbild des Grossen Kurfürsten geschmückten Langen (jetzt Kurfürsten-) Brücke, ferner auch der Neubau der Friedrichsbrücke — im Zuge der Neuen Friedrichstrasse — sowie der an der Burgstrasse entlang geführten Ufermauer sind auf die Senkung des Spreelaufs zurückzuführen, die im Zusammenhang mit der Dammmühlen-



Beim Umbau des Mühlendamms beseitigte Hinterhäuser zwischen der Fischerbrücke und Fischerstrasse 1889.

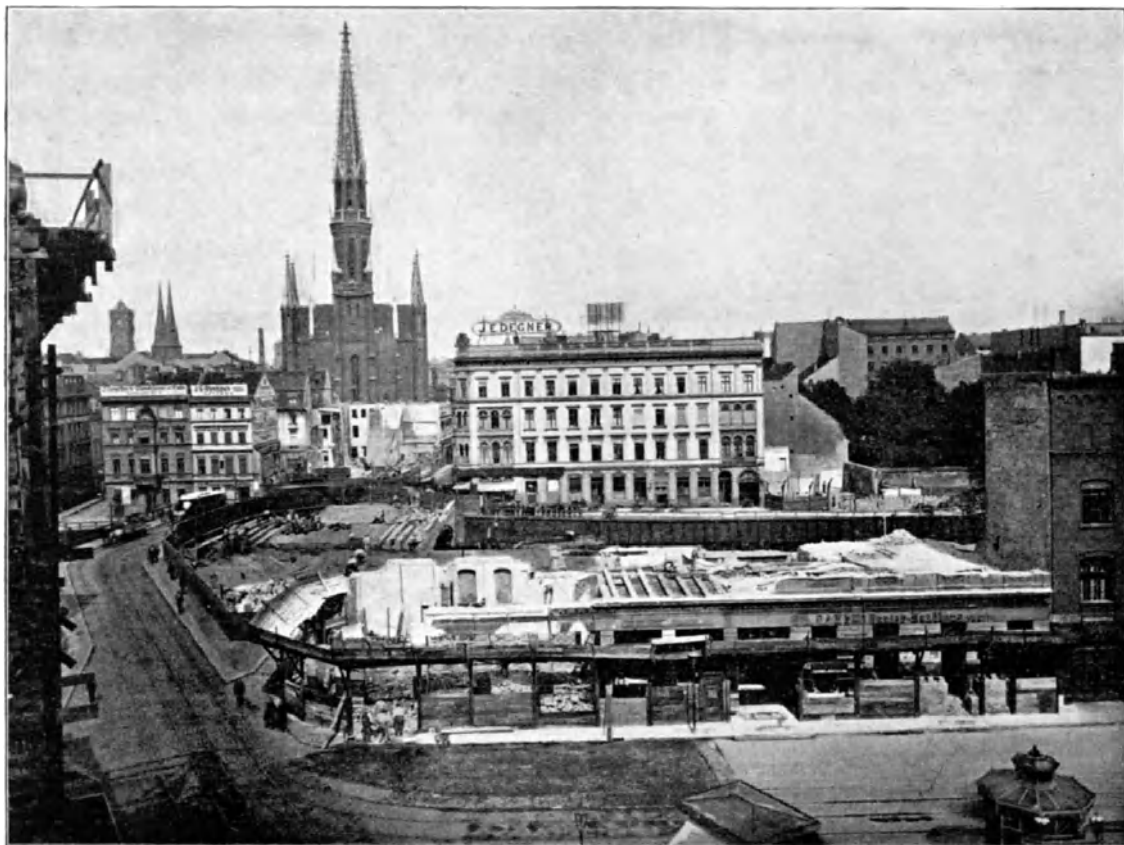
Vom Mühlendamm (von *a b* des Lageplans S. 90 nach *c* hin) gesehen.

(Nach einer Photographie von F. A. Schwartz in Berlin.)

anlage zur Durchführung kam. Die Kaiser Wilhelm-Brücke, die bereits vor dem Dammmühlenumbau fertig gestellt war, war so tief fundirt, dass sie von den Aenderungen nicht betroffen wurde. Der neue Strassenzug des Mühlendamms wurde durch die Verbreiterung der Gertraudtenstrasse und der Gertraudtenbrücke bis zum Spittelmarkt und zur Leipzigerstrasse fortgesetzt. Auch hier hat man ganze Häuserviertel weggefegt, um für die erforderlichen Verkehrserleichterungen Raum zu gewinnen. Von dem Umfang der hier vorgenommenen Arbeiten gewährt das umstehende Bildchen eine anschauliche

Vorstellung. Die verbreiterten Strassenstrecken und die Brücke sind Ende 1895 dem Verkehr übergeben worden.

Neben den grossen Geldaufwendungen, die für die Altstadt gemacht worden sind, hat man doch auch nicht die anderen Stadttheile vernachlässigt. Namentlich im Gebiet der Dorotheenstadt sind bedeutende Verkehrsverbesserungen vorgenommen worden. Die Charlottenstrasse wurde von der



Thurm des Rathhauses.

Petrikirche.

Nikolaikirche.

Im Umbau befindliche Gertraudenbrücke.

Abbruch der Häuserviertel am Spittelmarkt 1895.

(Nach einer Photographie von G. Bartels in Berlin.)

Dorotheenstrasse bis zum Weidendamm, dem Katzengraben folgend, durchgelegt und von ihrer Einmündung an der Spree die Uferstrasse nach Westen hin bis zur Kronprinzenbrücke, früheren Unterbaumbrücke, als Reichstagsufer ausgebaut, kleinerer Aenderungen im Bereich der Dorotheenstadt nicht zu gedenken. In der Friedrichstadt kam es nach langen Verhandlungen zur Durchlegung der Zimmerstrasse von der Wilhelmstrasse bis zur Königgrätzerstrasse. An eine Verbreiterung der Friedrichstrasse nördlich von der Behrenstrasse bis zur Stadtbahn ist, wie es scheint, vorläufig nicht zu denken.

Früher ist auf die durch die Eisenbahnen an mehreren Stellen hervorgerufenen Verkehrsstörungen hingewiesen worden. Sie betrafen namentlich die von der Berlin-Potsdamer, Berlin-Anhalter und Dresdener Bahn durchschnittenen Strassen, die sich zwischen dem Tempelhofer Ufer und der Grossgörschenstrasse befanden. Diese Unzuträglichkeiten wurden später beseitigt, und die 1886 erfolgte Durchführung der Yorkstrasse unterhalb der Eisenbahn bis zur Bülowstrasse erleichterte weiter den Verkehr zwischen den westlichen und südwestlichen Stadttheilen. Die Hindernisse, welche die Stettiner Bahn dem Verkehr am Kreuzungspunkt der Acker-, Garten- und Liesenstrasse bot, wurden später durch die Hochlegung der Berlin-Stettiner Bahn beseitigt. Zwischen der Chaussee- und Gartenstrasse wird gegenwärtig unter dem Stettiner Bahnhofs ein Fussgängertunnel hergestellt. Ueber diese Angelegenheiten ist im folgenden Abschnitt näheres nachzulesen.

Dass der Stadt mit der Uebernahme der ihr vom Fiskus abgetretenen Brückenbaulast auch für Brückenumbauten grosse Opfer erwachsen würden, war bei der Dürftigkeit dieser Verkehrsanlagen vorauszusehen. Zwar war der Königsgraben mit der Anlage der Stadtbahn i. J. 1879 verschüttet worden, und die Beseitigung des grünen Grabens wurde i. J. 1883 ebenfalls durch Kabinettsordre genehmigt, und damit kamen die zu diesen Wasserläufen gehörigen Brücken in Fortfall, aber die Zahl der neu herzustellenden Bauwerke blieb dennoch eine überaus grosse. Wenn auch die Stadtverwaltung nicht zögerte, sich mit ihrer Erneuerung alsbald nach der Uebernahme ernstlich zu befassen, so wurde doch infolge des bestehenden Spreeregulierungsprojekts die Ausführung so eingerichtet, dass die sich bei der Regulierung ergebenden Vortheile mit ausgenutzt werden konnten. Nach Herstellung der ersten, oben erwähnten Brücken, wurde also mit dem Weiterbau eingehalten bis auf die Kaiser Wilhelm-Brücke, die, ein monumentales Bauwerk ersten Ranges, 1886 begonnen und 1889 vollendet wurde. Durch die Flussregulirung wurde eine Senkung des Wasserspiegels der Oberspree um 1,65 m, der Unterspree um 0,9 m erzielt, und der daraus zu ziehende Gewinn war, dass die Fahrbahnen der neuen Brücken tiefer gelegt werden konnten als die alten. Es wurden also nicht allein die Herstellungskosten der Bauwerke an sich, sondern auch der Ufereinfassungen und Rampenschüttungen, sowie die den Anliegern für Verschüttungen der Gebäude zu zahlenden Entschädigungen vermindert; es konnten ferner auch die Rampensteigungen ermässigt, die über den Schleusenkanal führenden Klappenbrücken in feste verwandelt, und schliesslich für die Ausführung in grösserem Masse auch Stein statt Eisen herangezogen werden.

Als schliesslich die Bedingungen, welche auf die Bauausführung Ein-

fluss hatten, genauer festgestellt waren, wurden die Brückenumbauten mit allen Kräften beschleunigt. Es bedurfte hierzu allerdings der gewaltigsten Anstrengungen; das Geleistete aber findet bei dem Laien wie beim Fachmann den gleichen Beifall sowohl in Hinsicht der Zweckmässigkeit als im allgemeinen auch der aufgewendeten künstlerischen Mittel. Mit dem alten Brückenplunder ist bis auf eine Anzahl Brücken des Schleusenkanals, die in der Hauptsache schon genannt sind, wenige Brücken des Landwehr-, Luisenstädtischen- und Spandauer Schiffahrtskanals, nunmehr aufgeräumt. Dass mit einer so durchgreifenden Verbesserung der Strassenzüge und Flussüberschreitungen der Entwicklung der Strassenverkehrsmittel in hohem Masse Vorschub geleistet wurde, ist leicht ersichtlich. Von Bedeutung ist hierbei, dass auch weiterhin der Befestigungsweise der Strassenflächen grosse Fürsorge gewidmet wurde. Das Steinpflaster wurde wesentlich verbessert; insbesondere aber wurden in der Anwendung des Asphaltpflasters grosse Fortschritte gemacht. Während am 31. März 1883 von 4 337 000 qm Pflaster 159 000 qm aus Asphalt und 20 000 qm aus Holz hergestellt waren, befanden sich am 31. März 1894 unter 5 233 000 qm Pflaster überhaupt 1 071 000 qm Asphaltpflaster und 61 500 qm Holzpflaster. Dass sich unter diesen Umständen auch die Verkehrsmittel, denen eine gleichmässige Schienenbahn nicht zur Verfügung steht, insbesondere die Omnibusfahrzeuge, sehr bedeutend vermehren konnten, ist auf die Verbesserung des Pflasters nicht in letzter Linie zurückzuführen. Der Hauptantheil der Entwicklung verblieb freilich den Pferdebahnen.

Während, wie früher gezeigt, die Entwicklung der Fernbahnen Berlins in den 70er Jahren ihren Abschluss gefunden hat, ist auf einem anderen Gebiet um so reger an der Erweiterung der auswärtigen Beziehungen gearbeitet worden, auf dem des Wasserverkehrs.

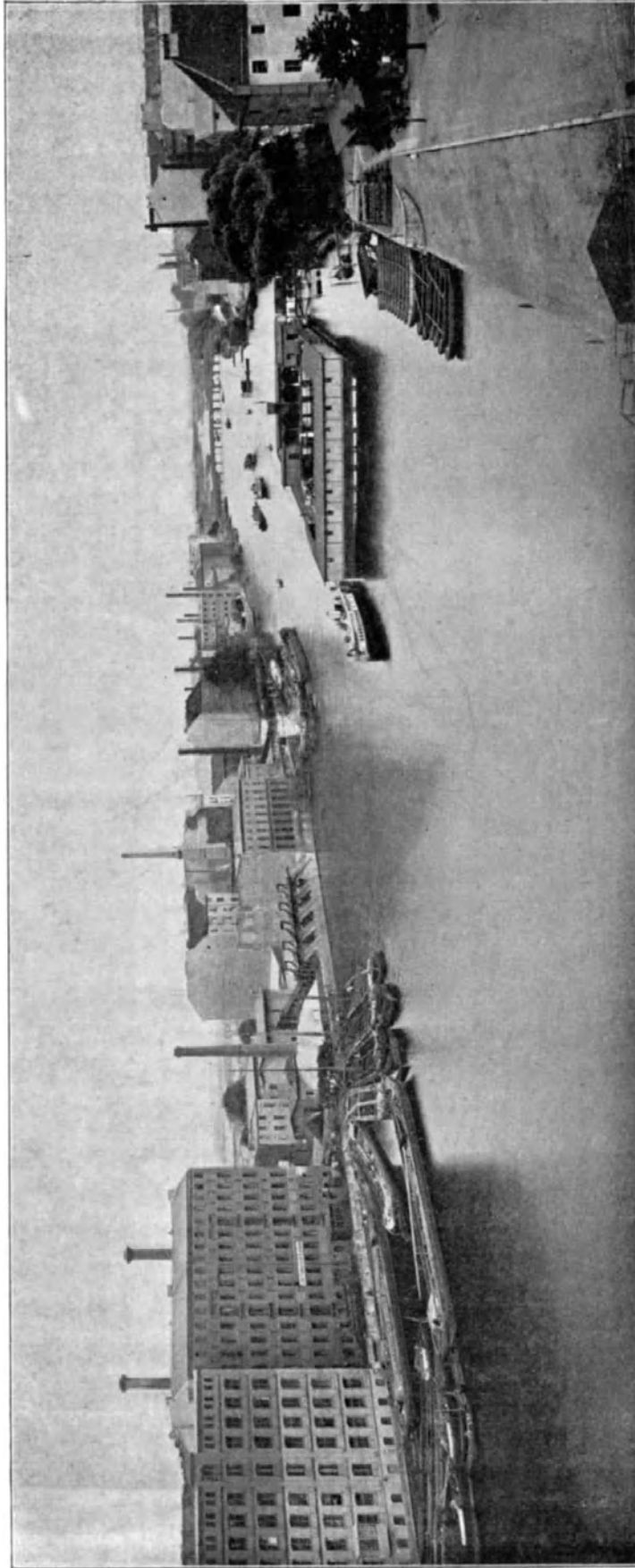
Bei der Entwicklung dieses Verkehrs in den letzten Jahrzehnten war man sich immer klarer darüber geworden, dass die Schiffahrtsstrassen fernerhin mit den Eisenbahnen Hand in Hand zu gehen, ihre natürliche Ergänzung darzustellen hätten. Unter diesem Gesichtspunkt war schon seit den 70er Jahren immer nachdrücklicher darauf hingewiesen worden, dass der Ausbildung der Wasserwege mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden sei; sie vermochten mit Bezug auf ihre Wassertiefen, ihre Querschnitte, die Ausbildung ihres Laufs, die Abmessung ihrer Schleusen schon lange nicht mehr den berechtigten Ansprüchen zu genügen. So sind denn für die Regulirung der grossen Ströme, der schiffbaren Flüsse und die Verbesserung der Kanalschiffahrt seit den 80er Jahren erhebliche Ausgaben gemacht worden. Zur Vervollständigung des Netzes der vorhandenen Wasserstrassen hatte die Regierung ein umfassendes Netz von Schiffahrtskanälen in Anregung ge-

bracht, unter denen für Berlin hauptsächlich die Verbesserung der märkisch-schlesischen Wasserstrasse von Bedeutung ist.

Diese Wasserverbindung war schon vor 200 Jahren als besonders wichtig erkannt worden. Jetzt sollte den erweiterten Ausfuhrbedürfnissen Schlesiens in der Richtung auf Hamburg und Berlin durch Herstellung einer geräumigen Kanalanlage Rechnung getragen werden, die den Friedrich Wilhelm-Kanal mit seinen geringen Abmessungen ersetzte. Der Kanal sollte von der Oberspree bei Berlin ausgehen und bei Fürstenberg an der mittleren Oder endigen. Am 9. Juli 1886 kam das Gesetz, betreffend den Oder-Spreekanal, zu Stande, und die Bauarbeiten wurden so gefördert, dass sie im Jahre 1890 im wesentlichen als beendet angesehen werden konnten. Bereits vor ihrer Inangriffnahme waren aber auch an den übrigen märkischen Wasserstrassen erhebliche Verbesserungen vorgenommen worden. Im Jahre 1879 war eine Anleihe aufgenommen, aus der die Mittel zu einer planmässigen Verbesserung dieser Wasserstrassen bestritten werden sollten. Es wurden umfangreiche Fluss- und Kanalregulirungen ausgeführt, die insbesondere auch allen von der unteren Elbe (Hamburg) und der unteren Oder (Stettin) kommenden Fahrzeugen den Weg bis Spandau eröffneten. Die Verhältnisse drängten dazu, eine Kanalisirung der Unterspree vorzunehmen, um diesen Fahrzeugen zu ermöglichen, selbst bei den kleinsten Spreewasserständen ungehindert bis in das Innere der Stadt vorzudringen. Mit Rücksicht hierauf ist denn auch bereits vor dem Bau des Oder-Spreekanal in der Zeit von 1883 bis 1886 unter Errichtung einer Schleusenanlage bei Charlottenburg der Spreelauf zwischen dieser Stadt und Spandau regulirt worden. Im Jahre 1886 wurde auch der Neue Packhof am Lehrter Bahnhof, der an die Stelle des alten, von Schinkel in den Jahren 1828 bis 1831 erbauten Packhofs auf der Museumsinsel trat, eröffnet, eine Anlage, die gleich bequem zugänglich für Eisenbahn-, Land- und Wasserfahrzeuge, zum ersten Male zwischen dem Land- und Wasserverkehr gut und sicher vermittelte. Durch die Regulirung der Unterspree wurde es den grossen Elbfahrzeugen bis zu 500 t Tragfähigkeit möglich, bis zum neuen Packhof, allenfalls auch bis zur Einmündung des Kupfergrabens zu gelangen. Die Oberspree blieb ihnen indessen unerreichbar; andererseits vermochten zwar nach der Vollendung des Oder-Spreekanal die grossen Oderfahrzeuge bis zu 400 t Tragfähigkeit ihre Ladung auf der Oberspree (Abb. S. 89) zu löschen, jedoch nicht bis zur Unterspree zu kommen. Die durch Berlin führenden Wasserstrassen, der Schleusenkanal (Kupfergraben) und der Landwehrkanal, reichten wegen ihres verhältnissmässig engen Querschnitts und der zu geringen Abmessungen ihrer Schleusen für die grossen Schiffe nicht aus; sie waren auch durch den bisherigen

Schiffsverkehr bereits stark überlastet. Für die Durchführung der Fahrzeuge von der Elbe (Hamburg und Magdeburg) nach der oberen Oder (Breslau und Kosel) bestand somit innerhalb Berlins eine Schranke. Die Angelegenheit wurde 1881 vom Oberbaudirektor Wiebe in einer im Auftrage des Staates verfassten Denkschrift eingehend behandelt. Die Interessen, die sich an die Kanalisierung der Unterspree bis zu den Dammmühlen und die Wiedergewinnung des im Osten der Schlossinsel gelegenen Spreearms für die Schifffahrt durch Anlage einer Schiffsschleuse am Mühlendamm — wie es Wiebe vorschlug — knüpften, waren zweifacher Art. Mit dem staatlichen Interesse, das auf die Eröffnung durchgehenden Verkehrs gerichtet war, verband sich ein sehr erhebliches städtisches Interesse, das sowohl auf eine Reihe unmittelbarer praktischer Vortheile als auch auf die wirthschaftliche Seite der Angelegenheit gerichtet war. Welche Vortheile der Stadt für den Bau ihrer Brücken erwachsen, ist bereits dargelegt worden. Weiterhin wurden durch die mit den Regulierungsarbeiten verbundene Senkung des Hochwasserspiegels in der Oberspree um 1,65 m, in der Unterspree um 0,9 m, durch die der Grundwasserspiegel erheblich herabgedrückt wurde, auch Vortheile hygienischer Art erzielt. Die Anwohner empfanden es sehr angenehm, dass ihre Keller fortan weniger den Ueberschwemmungen ausgesetzt waren, dass überhaupt das Hochwasser fernerhin kaum noch Schwankungen unterliegen konnte.

Es stellte sich heraus, dass für die Spreeregulirung und alle damit in Zusammenhang stehenden städtischen Bauten, u. a. den Umbau der Mühlendammbrücke, der Mühlenwegbrücke, der Fischerbrücke, der Langen Brücke, rund 11 Millionen Mark aufzuwenden waren, dass aber 4,6 Millionen auf Arbeiten entfallen würden, die, zur Verbesserung des Landwehrkanals bestimmt, der Stadt zur Last fielen. Abgesehen von diesen Lasten, zu denen noch der Ankauf des Mühlengebäudes kam, stellte die Stadt die Hälfte der eigentlichen Regulirungskosten dem Staate als Beitrag zur Verfügung. Nachdem auf dieser Grundlage ein Einvernehmen zwischen Fiskus und Stadtbehörden hergestellt war, konnte im Jahre 1888 mit der Bauausführung begonnen werden. Die Vollendung der ganzen Wehr- und Schleusenanlage, von deren Einrichtung die Abbildungen S. 90 u. 91 eine Vorstellung gewähren, der Spreevertiefung oberhalb und unterhalb, der sämtlichen städtischen Bauten, bis auf die Kurfürstenbrücke, konnte im wesentlichen in der dafür in Aussicht genommenen Zeit von 5 Jahren erfolgen, so dass die Eröffnung am 25. September 1894 stattfand. Damit war eine der schwierigsten Aufgaben im Gebiete des Wasserbaues gelöst, die in Berlin jemals zur Erledigung standen, und ein Werk geschaffen, dessen Wichtigkeit für die



Oberbaumbrücke.
Pfeilsche Schwimmmanstalt.

Spreelauf oberhalb der Schillingsbrücke.
Nach einer Photographie von G. Bartels in Berlin.

gegangen. Welche Verkehrszunahme hier zu erwarten ist, lassen die folgenden, auf den Zeitraum von 1884 bis 1895 sich beziehenden Angaben ahnen:

	1884		1888		1892		1895	
	Gesamtw gewicht der Schiffe in t	Anzahl der Schiffe	Gesamtw gewicht der Schiffe in t	Anzahl der Schiffe	Gesamtw gewicht der Schiffe in t	Anzahl der Schiffe	Gesamtw gewicht der Schiffe in t	Anzahl der Schiffe
Durchgehende Schiffe	—	4 447	326 111	3 657	360 530	4 395	480 687	4 161
Angekommene „	3 074 900	37 837	4 229 540	46 307	4 231 727	42 427	4 640 787	47 984
Abgegangene „	273 384	37 043	339 748	46 187	395 791	42 003	482 310	47 369

Mit der bedeutenden Zunahme des Verkehrs wurde nothwendig, den Schiffsgefässen nicht nur die Fahrstrassen offenzulegen, sondern ihnen auch



Verlängerte
Burgstrasse.

Schleuse.

Mühlengebäude, dahinter der Mühlendamm.
Dienst- und Turbinengebäude.

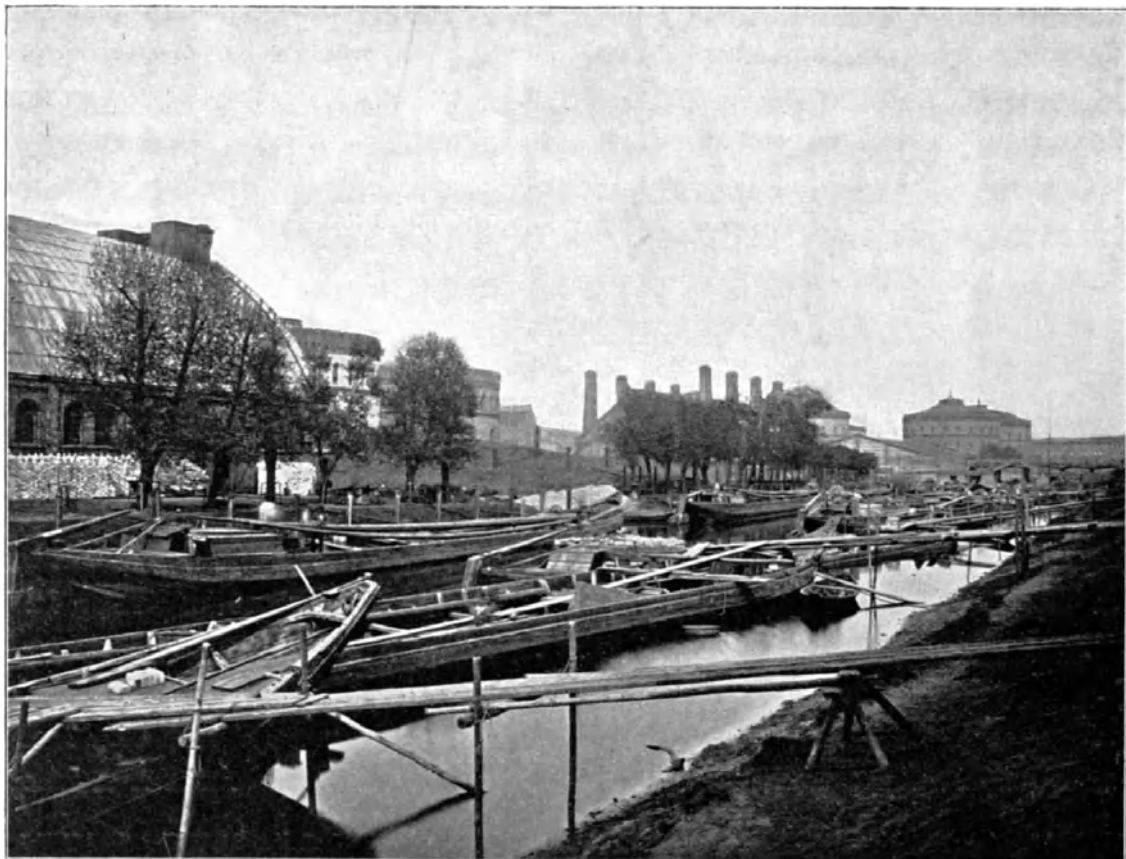
Wehranlage.

Spreeregulierungs-Anlage am Mühlendamm, von Nordwesten gesehen.

(Nach einer Photographie von G. Bartels in Berlin.)

angemessene Räumlichkeit und Anlagen zur Verfügung zu stellen, die die bequemere Abwicklung des Verkehrs im Stadtgebiet ermöglichten, auf die Schaffung geeigneter Lade- und Löschvorrichtungen und Lagerhäuser hin-

zuwirken. Dies war um so wichtiger, als Berlin nur für etwa $\frac{1}{7}$ der hier verkehrenden Schiffe Durchgangsstation ist. Seit der Erbauung des Landwehrkanals und des Spandauer Schiffahrtskanals dienten hierzu die vom Staat gebauten drei Häfen, der eine am Schöneberger Ufer, der zweite — der Humboldthafen — in der Nähe des Lehrter und Hamburger Bahnhofs, der dritte — der Nordhafen — an der Fenn- und Sellarstrasse. Ausserdem gab es am Landwehrkanal eine Anzahl Ausladestellen, theils auf Privat-



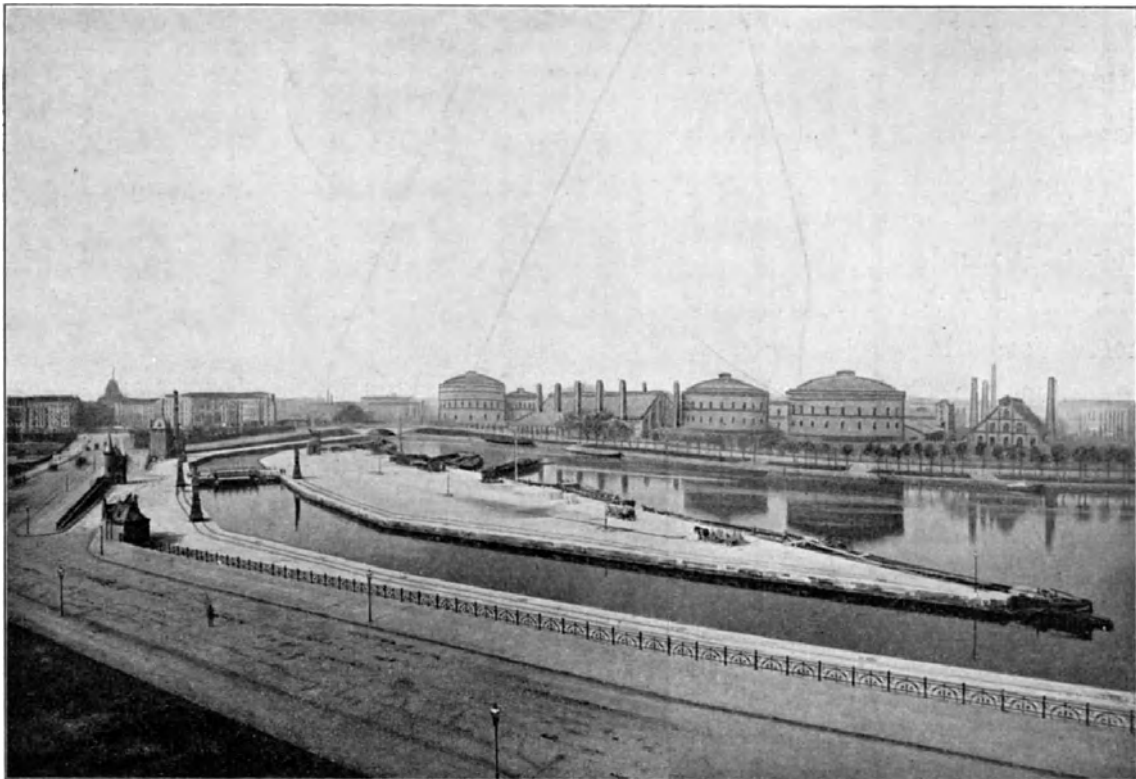
Ausladeverkehr auf dem Landwehrkanal, westlich von der Bärwaldbrücke 1875.

(Nach einer Photographie von F. A. Schwartz in Berlin.)

grundstücken — über 200 —, theils zu den Seiten der Uferstrassen am Bankett des Kanals, so dass das Schiffsgut, wie hier bildlich verdeutlicht ist, über die Böschungen gekarrt und auf bereitstehende Wagen geladen wurde.

Die Staatsregierung hatte anfänglich den Ersatz der Ausladestellen durch Anlage 7,5 m breiter Uferstrassen unter gleichzeitigem Ersatz der flachen Böschungen durch steilere, wodurch die nutzbare Breite des Kanals auf 22,5 m erweitert worden wäre, ins Auge gefasst. Es kam indessen nur zur Anlage der Uferbefestigung, während die Stadt die Einrichtung neuer Hafen- und Ladegelegenheiten in Aussicht nahm. Zur Ausführung kam zunächst am Urban ein Hafenkanal von 22 m Breite zur Seite des Landwehr-

kanals, der stromwärts durch eine zum Aufstapeln von Waaren geeignete und mit dem Lande durch eine Brücke verbundene Hafeninsel begrenzt wird, während zwischen dieser und der ideellen Uferlinie des Landwehrkanals ein geräumiges Hafenbecken verbleibt, das im Stande ist, einer grösseren Zahl von Schiffen Gelegenheit zum Entladen zu gewähren. Auf der Landseite des Hafenkanals sind zum Entladen der Schiffsgefässe tief gelegene, 12 m breite Ladestrassen vorgesehen. Der Hafen wurde im April 1892 begonnen und im November 1895 eröffnet. Dass an anderen Stellen Anlagen ähnlicher



Neuer Hafen am Urban, östlich von der Bärwaldbrücke. 1895.

(Nach einer Photographie von G. Bartels in Berlin.)

Art erforderlich sein werden, ist zweifellos. Insbesondere bedürfen die Lagerungseinrichtungen, die Lösch-, Lade- und Umschlagsvorrichtungen an anderen Punkten ebenfalls dringend einer Verbesserung, die von den Aeltesten der Kaufmannschaft eifrig betrieben wird.

Von besonderer Wichtigkeit für die Stadt ist der nunmehr zur Ausführung gekommene Bau von Markthallen, der, wie wir wissen, schon früher geplant war. Ausser den namhaften Vortheilen für das allgemeine Interesse bot die Massregel noch den besonderen, dass sie die öffentlichen Plätze von dem unansehnlichen Geschäftstreiben entlastete, das mit der auf den Märkten sich abspielenden Art des Güteraustausches verbunden ist, und dem Verkehr freie

Bewegung schaffte. Andererseits wurde dadurch neue Gelegenheit zur Anlage von Schmuckplätzen gegeben. Dass bei der Errichtung der städtischen Versorgungsanstalten auch auf die Einrichtung geeigneter Eisenbahnanschlüsse Bedacht genommen wurde, beweist die Zentralmarkthalle am Alexanderplatz, die — ähnlich wie früher der Zentralviehhof Anschluss an die Gleise des Nordrings — Verbindung mit den Gleisen der Stadtbahn erhielt. Im Anfang der 80er Jahre bestanden in Berlin auf 19 verschiedenen Plätzen 23 Wochenmärkte. Diese sind jetzt fast sämtlich eingegangen. Die ersten Markthallen wurden in den Jahren 1883 bis 1885 gebaut. Am 3. Mai 1886 wurden die Markthallen I — die Zentral-Markthalle — am Alexanderplatz und in der Neuen Friedrichstrasse, II zwischen der Linden- und Friedrichstrasse, III zwischen der Zimmer- und Mauerstrasse, IV in der Dorotheenstrasse, im Jahre 1888 die Markthallen VI zwischen der Invaliden- und Ackerstrasse, VIII in der Andreasstrasse, VII zwischen Buckowstrasse und Luisenufer, V am Magdeburgerplatz eröffnet. Seit 1889 wurden erbaut die Markthallen in Moabit, auf dem Wedding, in der Schönhauser Vorstadt, Luisenstadt jenseits des Kanals und in der Tempelhofer Vorstadt.

Von den übrigen von der Stadtverwaltung zum Wohl der Bevölkerung unternommenen Aufgaben gehören die Entwässerung und die Wasserversorgung zu den wichtigsten. Die Ausdehnung der Kanalisation machte immer weitere Fortschritte, bis sie heute im wesentlichen das ganze Stadtgebiet umfasst. Die Werke, die die Stadt von Westen her, aus dem Havelbecken oberhalb Spandau, mit Wasser versorgen, waren 1888 zum Abschluss gebracht. Sie ermöglichen die Versorgung Berlins in 24 Stunden mit 86 400 cbm Wasser. Bei dem Anwachsen der Stadt bedurfte es aber weiterer Zufuhr, die durch neue Schöpf- und Filteranlagen am Müggelsee geschaffen wurde; diese können in 24 Stunden 172 800 cbm Wasser nach Berlin liefern.

Durch die baulichen Umgestaltungen im Innern der Stadt ist auch für baukünstlerische Bestrebungen Raum gewonnen worden. In keiner Zeit ist für die Verschönerung der Stadt so viel geschehen, wie während der grossen Umbauten der Neuzeit. Früher waren es die Fürsten, denen Berlin den architektonischen Kern zu einer Weltstadt verdankte. Neuerdings beteiligen sich ausser den Herrschern, den staatlichen und Reichsbehörden auch in hervorragendem Masse die städtischen Behörden und die privaten Kreise an der Ausschmückung der Stadt mit Werken der Architektur, Plastik und Gartenkunst. Während vom Reiche für die Post- und Telegraphenverwaltung, die verschiedenen Reichsämtler neue Gebäude errichtet, in Wallot's Reichstagshaus ein Baudenkmal von unvergänglichem Glanze ge-

schaffen wurde, vom preussischen Staat durch Institute, Hochschulen, Museumsanlagen, die Nationalgalerie den wissenschaftlichen und künstlerischen Bestrebungen neue Bildungsstätten dargeboten wurden, die Gerichte und Militärbehörden neue Verwaltungs- und Amtsgebäude erhielten, hat auch die Stadt-Verwaltung durch den Bau der Thomaskirche, des Rathhauses, von Unterrichtsanstalten, zahlreichen Brücken zur Verschönerung Berlins beigetragen, und während der Dombau am Lustgarten und das Denkmal für Kaiser Wilhelm I. im Bau begriffen sind, fährt auch die Stadtverwaltung fort, Parks und Schmuckplätze anzulegen, zu verbessern und mit Denkmälern zu schmücken.

In besonderem Masse hob sich das künstlerische Schaffen in der Privathäuslichkeit. Zwar hat die Gründerzeit wenig gebracht, was dem guten Geschmack Rechnung trägt, doch bildeten sich Ende der 70er Jahre die Anfänge einer neueren Richtung heraus, die sich in freier Bewegung modern entwickelte, und dieser Entwicklung kam der erneute Aufschwung, den die Bauhätigkeit in den 80er Jahren nahm, sehr zu statten.

FÜNFTES KAPITEL.

Die Bevölkerungs- und Wohnverhältnisse Berlins.

Wer sich ein Bild von der Vertheilung der Berliner Bevölkerung und ihren Wohnungsverhältnissen machen will, darf seine Betrachtung nicht auf das engere Berlin, Berlin im Weichbilde, beschränken. Die Verkehrsmittel haben eine so weitgehende wirthschaftliche Interessengemeinschaft zwischen Berlin und seiner Umgebung erzeugt, dass man Berlin mit seinen Vororten je länger, je mehr unter dem einheitlichen Gesichtspunkt eines Gross-Berlin zu betrachten hat. Die bis an die Grenzen von Charlottenburg, Schöneberg, Rixdorf, Friedrichsfelde, Lichtenberg und Pankow vorgerückte Bebauung der Stadt hat die Frage der Eingemeindung der Vororte immer mehr in den Vordergrund gedrängt, und der Vorgang der Polizei- und der Postverwaltung, die ihre Grenzen bereits weit über das Weichbild ausgedehnt haben, lässt erkennen, dass sich die Entscheidung in dieser Angelegenheit nicht mehr lange wird aufhalten lassen.

Die folgenden Ausführungen über die Bevölkerungs- und Wohnverhältnisse gründen sich, soweit sie das Gebiet des Weichbilds betreffen, auf die im Statistischen Jahrbuch der Stadt Berlin veröffentlichten Arbeiten des

Statistischen Amtes der Stadt und auf eine Reihe weiterer von diesem Amt in entgegenkommendster Weise zur Verfügung gestellter Mittheilungen. Soweit sich die Erörterungen auf das Gebiet der Vororte erstrecken, fassen sie auf den Berichten des kgl. Statistischen Amtes. Das überwiegende Interesse beanspruchen begreiflicherweise die Verhältnisse der Gemeinde Berlin selbst, für die die Angaben auch in besser geordneter Weise vorhanden sind, als für die Orte der Umgegend. Das Statistische Amt legt seinen Aufzeichnungen die räumliche Eintheilung der Hauptstadt zu Grunde, die sich aus ihrer geschichtlichen Entwicklung ergibt. Diese Eintheilung, die auch den Verhältnissen des Verkehrs und der Eigenart der einzelnen Stadtgebiete am besten angepasst ist, wird durch die Anlage I veranschaulicht.¹⁾ Von den ältesten Stadttheilen bilden die auf diesem Plan mit Ia, Ib, Id und VIb bezeichneten Reviere Berlin, Kölln, Friedrichswerder sowie Neu-Kölln — das erst im 17. Jahrhundert bebaute vorstädtische Gelände des alten Kölln — den innern, von den alten Festungswerken umschlossenen Kern des heutigen Berlin: Alt-Berlin. Die Reviere Dorotheenstadt und Friedrichstadt (Nummer Ic und II des Plans) bilden einen Theil des um jenen Kern gelegten ersten konzentrischen, zwischen jenen Festungsgräben und der späteren Stadtmauer gelegenen Ringes. Dieser den Bezirk des eigentlichen Berlin darstellende Ring wird ausserdem noch ausgefüllt durch die auf dem rechten Spreeufer gelegenen, ausserhalb der früheren Befestigungen entstandenen, theils nach den alten Thoren, vor denen sie lagen, theils nach Personen und Ereignissen benannten Bezirke des Stralauer Reviers, der Königstadt — vor der Heimkehr König Friedrichs I. von der Königsberger Krönung Georgen-Vorstadt genannt — und des Spandauer Reviers oder der Sophienstadt (No. VII, VIII und IX des Plans), sowie durch die erst seit den 20er Jahren dieses Jahrhunderts stadtartig bebaute Friedrich Wilhelmstadt (No. XIIa des Plans), deren Gebiet früher zum Spandauer Revier gehörte; auf dem linken Spreeufer gehören dazu noch die Luisenstadt, die wieder unterschieden wird in die Luisenstadt diesseits und jenseits des Kanals (No. VIa und V des Plans).

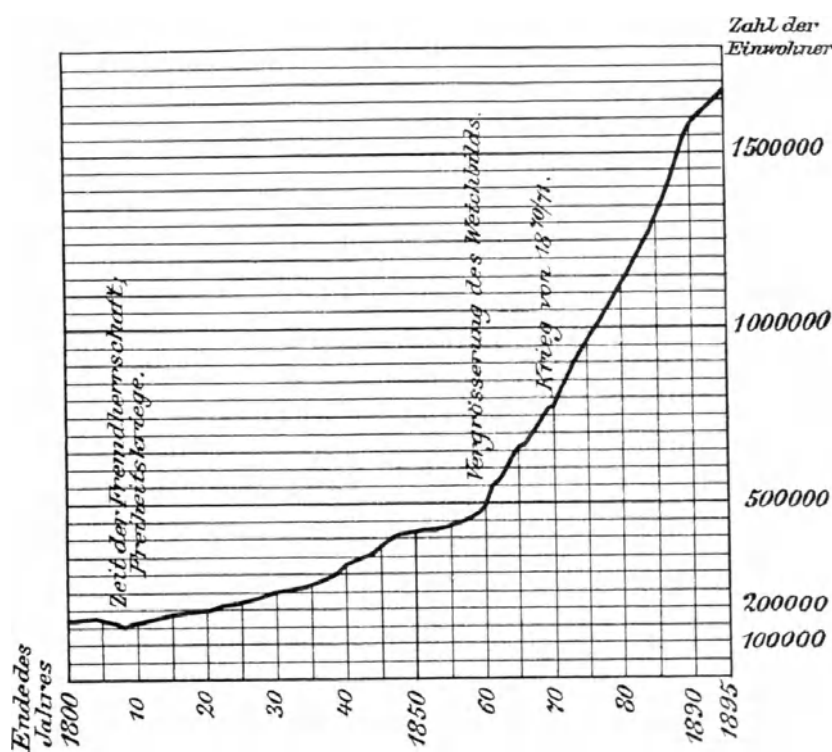
Den zweiten Ring zwischen der Stadtmauer und der jetzigen Weichbildgrenze, der den ersten Ring zum Erweiterten Berlin ausdehnt, umfasst auf

¹⁾ Sonst hat die in der Geschichte begründete Eintheilung nur noch für wenige Zwecke Anwendung; es ist bekannt, dass das Grundbuch der Stadt Berlin danach aufgestellt ist. Neuerdings ist die Eintheilung indessen auch bei mehreren Verwaltungs-Einrichtungen zu Grunde gelegt worden, so der Bildung von 13 Standesamtsbezirken, nach denen auch die Steuern erhoben werden, der Eintheilung in Bauinspektionen und der Schulkreise. Die sonstigen Eintheilungen Berlins, sei es zu polizeilichen Zwecken, für die Zwecke der Postverwaltung, Parochieen, Schulkommissionsbezirke, Armenkommissionsbezirke, Stadtbezirke, Baubezirke für Kanalisation haben hier untergeordnetes Interesse.

Additional material from *Berlin und seine Eisenbahnen 1846 - 1896*,
ISBN 978-3-662-24454-8 (978-3-662-24454-8_OSFO3),
is available at <http://extras.springer.com>



dem rechten Spreeufer die vor dem Oranienburger, Rosenthaler und Schönhauser Thor zum grössten Theil seit dem letzten Vierteljahrhundert entstandenen Strassen, die, an das innere Spandauer Revier anstossend, den Namen des äusseren Spandauer Reviers führen oder als Oranienburger und Rosenthaler Vorstadt bezeichnet werden (XI und X des Plans) und die durch die Weichbilderweiterung von 1861 dem Stadtgebiet einverleibten Reviere Moabit — die ehemalige Berliner Stadtheide — und Wedding (XIIb und XIII des

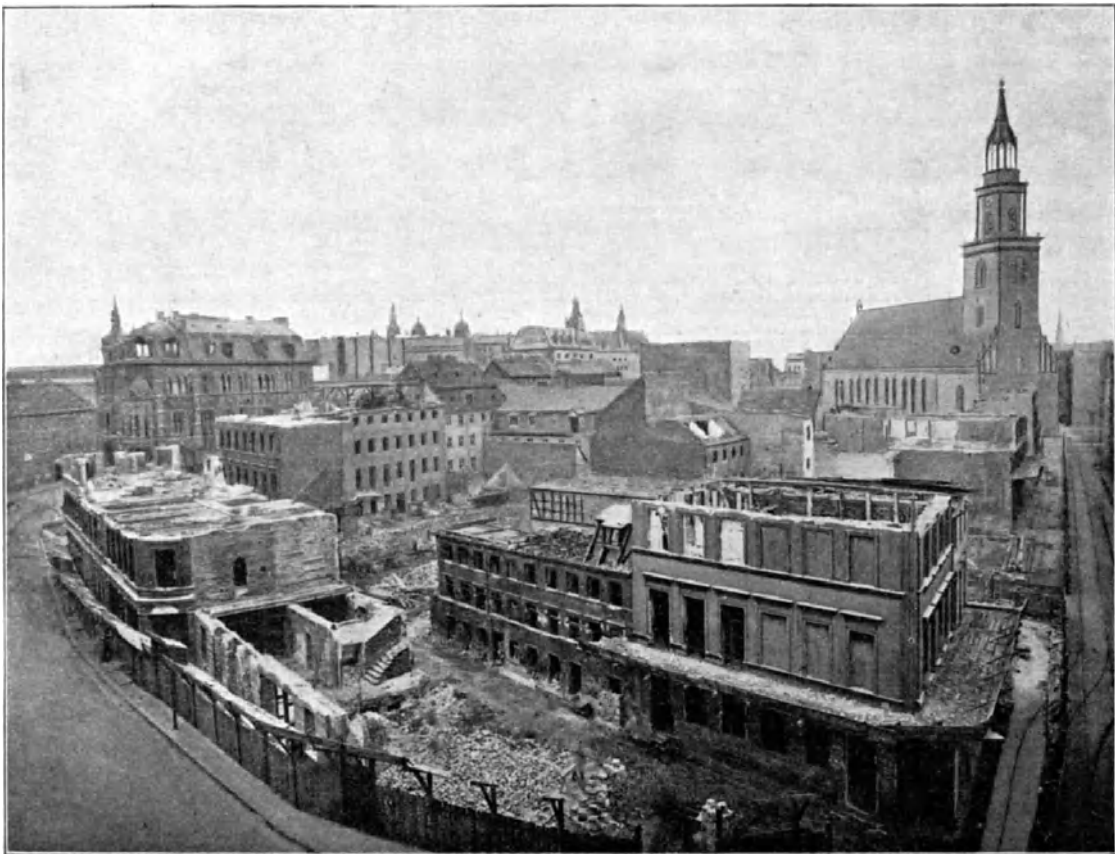


Zunahme der Berliner Bevölkerung von 1800 bis 1895.

Plans); auf dem linken Spreeufer gehören dazu die frühere Vorstadt vor dem Potsdamer Thor, wegen des Anschlusses an die Friedrichstadt das äussere Friedrichstädtische Revier genannt — Obere und Untere Friedrichsvorstadt, No. IVa und IIIa des Plans — und das seit 1861 im Süden des früheren Weichbilds hinzugefügte Gebiet, das nach den Gemeinden, denen es früher angehörte, den Namen Schöneberger und Tempelhofer Revier führt (IIIb und IVb des Plans).

Die Berichte des kgl. Statistischen Bureaus legen den vormaligen weiteren Polizeibezirk der Betrachtung der Vororte zu Grunde. Wie die auf Tafel 3 durch den äusseren gelben Linienstreifen hervorgehobenen Grenzen dieses Bezirks erkennen lassen, werden fast alle wichtigen Vororte von ihr umfasst. Nur im Südwesten erstreckt sich das Gebiet der hauptstädtischen Interessengemeinschaft noch weiter in die Umgebung hinaus.

Die Bevölkerungszunahme Berlins und seiner Vororte ist in erster Linie zurückzuführen auf eine ungewöhnlich starke Einwanderung, wie sie allen schnell aufblühenden Verkehrs- und Geschäftsmittelpunkten eigen ist. Dagegen haben die Veränderungen durch die natürlichen Ursachen der Geburt und des Todes eine bei weitem zurücktretende Bedeutung, wengleich auch die der fortgesetzten Verbesserung der gesundheitlichen Verhältnisse Berlins zu-



Neue Friedrichstrasse.

Marienkirche.

Rosenstrasse.

Abbruch eines Häuserviertels an der Rosenstrasse im Jahre 1893.

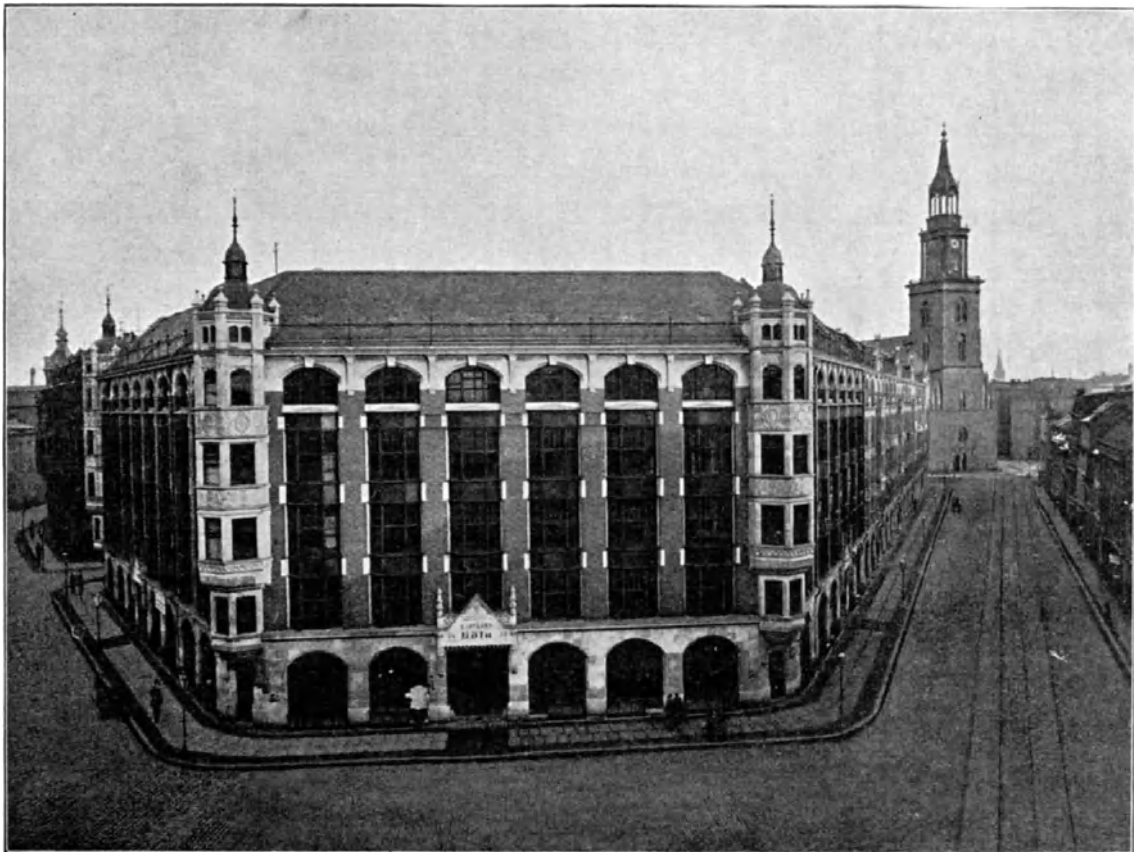
(Nach einer Photographie von G. Bartels in Berlin.)

gewendete Fürsorge insofern nicht ohne Einfluss auf die Bevölkerungszunahme ist, als die Zahl der Sterbefälle eine Verminderung erfahren hat.¹⁾ Im übrigen waren beispielsweise am 1. Dezember 1885 in der Gesamtzahl von 1 315 287 aller Einwohner nur 557 226 geborene Berliner; die übrigen, mehr als die Hälfte, waren zugezogen und zwar davon wieder mehr als die Hälfte inner-

¹⁾ In den Jahren 1882 bis 1893 starben von Tausend der Bevölkerung: 27,37; 30,27; 27,75; 25,81; 26,91; 23,11; 21,49; 24,18; 22,44; 21,91; 20,89 und 22,46 Personen.

halb des Jahrfunfts von 1880 bis 1885. Dieser Umstand ist bei Betrachtung der Abbildung auf Seite 97, die die Zunahme der Bevölkerung Berlins im laufenden Jahrhundert ersichtlich macht, im Auge zu behalten.

Bis zum Jahre 1820 war das Aufsteigen der Bevölkerungsziffer ein ziemlich gleichmässiges; es wurde nur durch die Kriege, namentlich den 7jährigen Krieg unterbrochen; dieselbe Erscheinung eines augenblicklichen Schwankens



Neue Friedrichstrasse.

Marlenkirche.

Rosenstrasse.

Neue Geschäftshäuser an der Rosenstrasse, erbaut in den Jahren 1894 und 1895.

(Nach einer Photographie von G. Bartels in Berlin.)

zeigte sich im Anfang dieses Jahrhunderts. Seit 1820 nahm der Zuwachs grössere Verhältnisse an; gegen Ende der 40 er Jahre ging er, wie die Linie der Zeichnung erkennen lässt, wieder etwas zurück, um dann nach der Vergrösserung des Weichbilds, die einen Sprung nach aufwärts ergiebt, in sehr entschiedener Betonung bis 1890 anzuwachsen; im letzten Jahrfunft ist dagegen wieder eine Verlangsamung eingetreten.

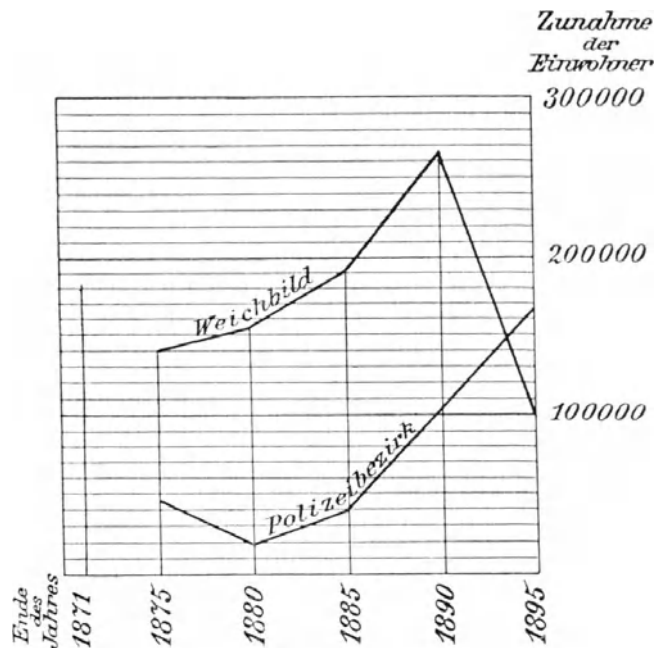
Am 2. Dezember 1895 hatte Berlin 1 677 135 Bewohner — 798 270 männliche und 878 865 weibliche. Die Million wurde im Jahre 1877 überschritten, in den folgenden 12 Jahren — bis 1889 — trat eine halbe Million, also

jährlich im Durchschnitt etwas über 40 000, hinzu, in den darauffolgenden 6 Jahren betrug die Zunahme indessen nur rund 150 000 Einwohner. Die erste halbe Million wurde 1861 vollzählig; im Jahre 1860 ergab die Volkszählung 493 394, am 1. Januar 1861 durch die Weichbilderweiterung 528 893 Köpfe. Die Einwohnerzahl hat sich also von 1860 bis 1877 verdoppelt, bis 1889 verdreifacht. Weiter zurückgreifend ist etwa von Interesse, dass im Jahre 1832 die erste Viertelmillion Einwohner erreicht war; 1820 betrug die Zahl rund 200 000, während Berlin schon im Jahre 1758 100 000 Einwohner besass.

Die Unstätigkeit in den wirthschaftlichen Beziehungen kommt, wie die Abbildung zeigt, bis in die 90er Jahre in der Bevölkerungszunahme nicht zum Ausdruck, und man ist schon daraus zu der Folgerung berechtigt, dass die abnehmende Steigerung der letzten Jahre durch den wirthschaftlichen Niedergang nicht in erster Linie verschuldet ist. Man hat vielmehr zu berücksichtigen, dass die Bauspekulation je länger je mehr sich auch ausserhalb des Weichbilds gelegener Flächengebiete bemächtigt hat, während sie in diesem selbst noch grosse Strecken unbebaut liegen liess. Die Bevölkerung hat dem von der Bauunternehmung gegebenen Anreiz, ihre Wohnsitze weiter nach aussen zu verlegen, durch die verbesserten Verkehrsmittel mehr und mehr zu folgen vermocht, und dadurch, dass ihr — dank der neuen Bauordnung — in den neuen Vierteln im allgemeinen auch bessere Wohnräume dargeboten wurden, ist diesem Anreiz weiterer Nachdruck gegeben worden. Ferner ist im Innern der Stadt eine Entvölkerung dadurch eingetreten, dass durch den Abbruch von Häuservierteln am Schlossplatz, am Neuen Markt, an der Gormannstrasse, durch Strassendurchbrüche und Erweiterungen, den Bau der Stadtbahn und ihrer Bahnhöfe grosse Flächen blossgelegt wurden, die für Wohnzwecke fernerhin verloren waren. Die inneren Stadttheile werden, eine Erscheinung, die in London seit Jahrzehnten in ausgeprägtester Weise auftritt, zu Geschäftsgedenden umgestaltet. Es entstehen ganze Viertel, die mit Waarenlagern, Kaufhäusern, Banken, bedeutenden Bauwerken des Reichs, des Staates und der Stadt gefüllt werden. Es ist zu erinnern an die im Jahre 1895 in der Rosenstrasse neuerbaute Flucht von Kaufhäusern allergrössten Stils, gegen die der Kaiserbazar, die auf dem Grundstück der Alten Münze am Werderschen Markt errichteten Geschäftshäuser u. a. an Ausdehnung zurückstehen. In welchem Masse diese Umbildung des Innern fortschreitet, wird u. a. auch dadurch klargestellt, dass die Zahl der Grundstücke beispielsweise im Standesamt I, das Alt-Berlin, Alt-Kölln, den Friedrichswerder und die Dorotheenstadt umfasst, von 1881 im Jahre 1883 auf 1682 im Jahre 1893 zurückgegangen ist. Die wenigen ausschliesslich oder doch überwiegend als Wohn-

stätten benutzten Häuser der inneren Stadt enthalten nur fast grössere Wohnungen und deswegen verhältnissmässig weniger Bewohner als die alten Häuser, die vorher an ihrer Stelle standen. Diese Art der Entvölkerung hat solche Fortschritte gemacht, dass in der Stadtverwaltung bereits Stimmen dafür laut wurden, einige Schulen eingehen zu lassen, weil es dafür an Besuchern fehlt.

Diese Verhältnisse haben eine ausserordentlich starke Zunahme der Vororte herbeigeführt, wie die auf Seite 102 folgende Zahlenübersicht zeigt.



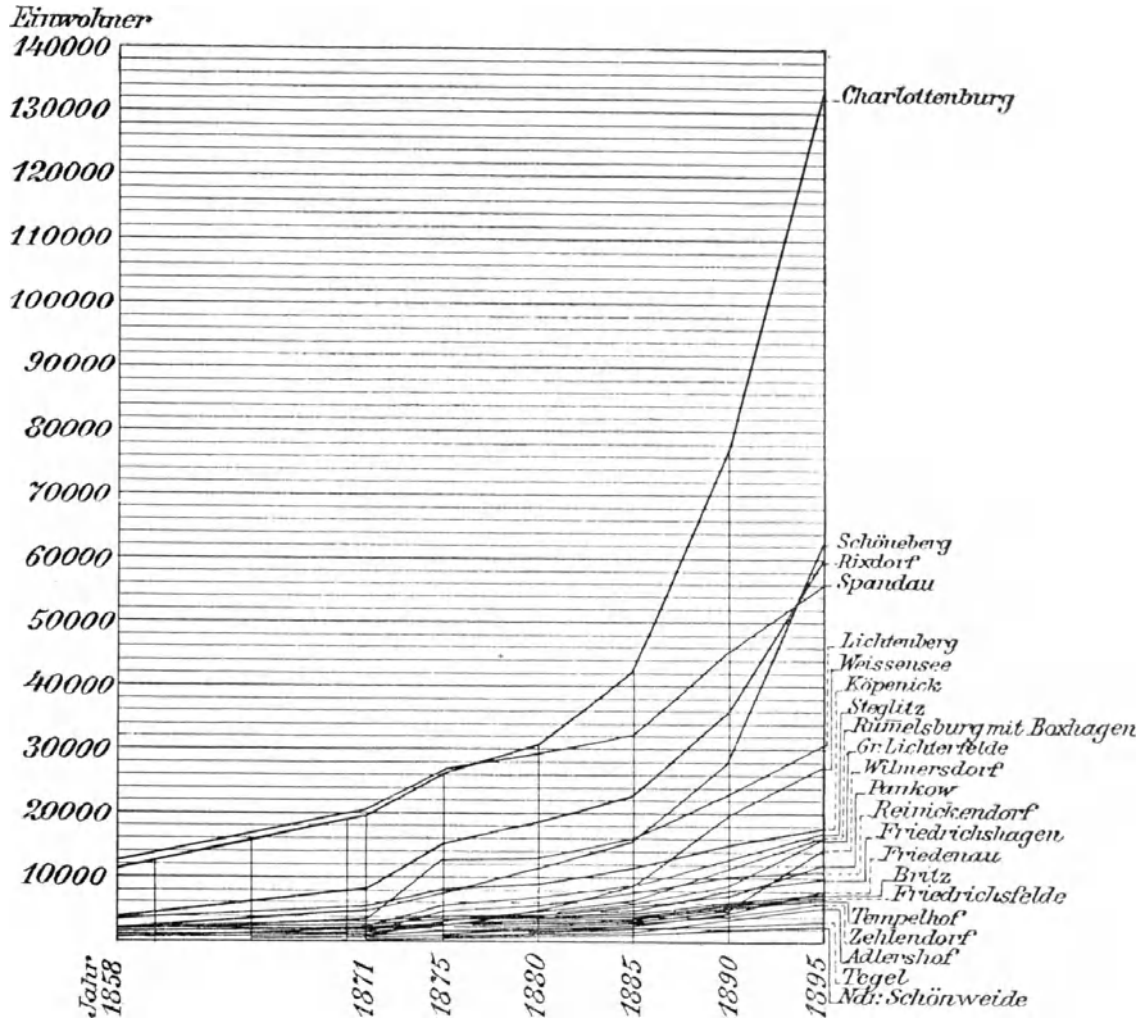
Bevölkerungszuwachs im Gebiet des Weichbilds und des vormaligen weiteren Polizeibezirks innerhalb des Zeitraums von 1871 bis 1875 und der folgenden Jahrfünfte.

Die vorstehende aus der Uebersicht herausgezogene Skizze zeigt, wie Berlin und der Aussenbezirk angefangen haben, hinsichtlich des Bevölkerungszuwachses ihre Rollen zu vertauschen. Sie verdeutlicht in den Ordinaten die Zunahme, die beide seit 1871 und von 5 zu 5 Jahren erfahren haben. Das Tempo der Vermehrung ist bis 1890 in beiden Fällen ein ziemlich gleichmässiges, dann tritt in Berlin ein überraschender Abfall ein; es wird vom Aussengebiet bereits wesentlich überholt. Während sich in den letzten 5 Jahren die Einwohnerzahl Berlins nur um 98 341 Köpfe — gegen 263 507 des Jahrfünfts vorher — vermehrt hat, ist die Volkszahl im ehemaligen weiteren Polizeibezirk von Berlin um 166 081 — gegen 104 961 Personen des vorhergehenden Jahrfünfts — angewachsen. Die Lage der Vororte zum Weichbild ist in Tafel 2 veranschaulicht. Durch grössere Waldungen im Westen und Osten, Rieselfelder und Wasserläufe ist ihrem Fortschreiten inner-

	Zahl der ortsanwesenden Bevölkerung						
	am 3. De- zember 1858	am 1. De- zember 1871	am 1. De- zember 1875	am 1. De- zember 1880	am 1. De- zember 1885	am 1. De- zember 1890	am 2. De- zember 1895 (vorläufiges Ergebniss)
Stadt Berlin	458 637	826 341	966 858	1 122 330	1 315 287	1 578 794	1 677 135
Ortschaften im vormaligen weiteren Polizeibezirke.							
Rechtes Spreeufer:							
Lichtenberg, Landgemeinde und Guts- bezirk	1 390	3 244	12 379	12 634 ²⁾	15 854	22 905	30 301
Stralau, Landgemeinde	165	474	498	675	737	1 262	1 750
Pankow, Landgemeinde	1 603	3 019	3 937	3 769	5 061	6 998	11 931
Weissensee, Landgemeinde	228	298	} 2 904	{ 827	1 202	1 772	1 858
Neu-Weissensee, Landgemeinde	174	169			3 889	7 308	18 032	25 176
Heinersdorf, Landgemeinde	228	361	459	439	512	502	626
Boxhagen-Rummelsburg, Landgemeinde	418	1 570	2 712	4 647	6 122	11 038	16 422
Jungfernheide und Plätznsee (mit Ober- försterei Tegel) Gutsbez.-Anth.	36	1 268	2 617	2 997	3 108	3 094	4 511
Nieder-Schönhausen, Landgemeinde und Gutsbezirk	887	1 488	2 354	2 076	2 457	2 917	3 385
Reinickendorf, Landgemeinde	583	1 245	4 976	5 127	7 219	10 064	10 677
Hohen-Schönhausen, Landgemeinde und Gutsbezirk	507	688	1 031	1 019	1 180	1 454	1 862
Friedrichsfelde, Landgemeinde und Guts- bezirk	1 567	2 170	3 078	3 212	3 755	5 563	6 828
Ober-Schönweide, Gutsbezirksantheil	93	153	155	170	178	159	626
Wuhlheide und Oberförsterei Köpenick (Landjägerei) Gutsbezirksantheil	52	21	21 ²⁾	21 ²⁾	61	52	63
Biesdorf, Landgemeinde und Gutsbezirk	603	717	847	724	719	768	915
Tegel, Landgemeinde und Gutsbezirk	408	591	1 267	1 319	1 731	2 148	2 740
Rechtes Spreeufer zusammen	8 942	17 476	39 235	43 545	57 204	88 728	119 671
Linkes Spreeufer:							
Bellevue und Thiergarten	108 ¹⁾	126 ¹⁾	96	89	— ⁴⁾	—	—
Schöneberg, Landgemeinde	1 887	4 555	7 467	11 180	15 872	28 721	62 677
Rixdorf, Landgemeinde	3 850	8 125	15 323	18 729	22 775	35 702	59 941
Treptow, Landgemeinde	179	364	552	803	1 178	1 780	2 835
Tempelhof m. Hasenhaide, Landgemeinde	928	1 417	2 205	3 019	3 522	5 248	6 521
Deutsch-Wilmersdorf, Landgemeinde	1 027	1 662	2 367	2 911	3 616	5 164	14 350
Charlottenburg, Stadt	11 233	19 518	25 847	30 562 ³⁾	42 371	76 859	132 393
Friedenau, Landgemeinde	—	—	1 104	1 302	2 137	4 211	7 853
Britz, Landgemeinde	1 068	1 888	3 201	3 361	4 146	5 494	6 845
Schmargendorf, Landgemeinde	299	387	387	468	657	1 591	2 223
Steglitz, Landgemeinde	716	1 899	5 467	6 476	8 501	12 530	16 522
Nieder-Schönweide, Landgemeinde	103	174	452	470	963	1 755	1 962
Forsthaus Kanne, Gutsbezirksantheil	16	5	19	24	11	14	16
Dahlem, Gutsbezirk	165	105	131	139	149	174	153
Jagdschloss Grunewald, Gutsbez.-Anth.	7	6	6	5	6	6	10
Forsthaus Hundekehle, Paulsborn, Guts- bezirksantheil	19	26	21	135	316	362	480
Spandauer Spitze, Gutsbezirksantheil	11	69	69 ²⁾	115	122	168	136
Linkes Spreeufer zusammen	21 508	40 200	64 714	79 788	106 342	179 779	314 917
Ueberhaupt vormaliger weiterer Polizei- bezirk von Berlin	30 450	57 676	103 949	123 333	163 546	268 507	434 588

1) Diese Zahlen sind in der Summe nicht mitenthalten. — 2) Ausschliesslich 2970 von Lichtenberg-Friedrichsberg (1878 zu Berlin). — 3) Einschliesslich 79 vom Zoologischen Garten (1881 zu Berlin). — 4) 1881 zu Berlin.

halb engerer Genzen die Richtung vorgezeichnet, während im allgemeinen der Zug nach dem Westen geht. Die Entwicklung der wichtigsten — nicht lediglich auf den Polizeibezirk beschränkten — Vororte ist unten zeichnerisch verfolgt. Wenn man von dem Aufschwung, den Charlottenburg, Schöneberg, Rixdorf und andere Vororte in den 70er Jahren vorübergehend genommen haben



Zunahme der Bevölkerung in Berliner Vororten von 1858 bis 1895.

und an dem sich auch Spandau beteiligte, absieht, so kann man deutlich verfolgen, wie sich die Entwicklung der Vororte in Gruppen vollzogen hat. Eine Gruppe von Linien steigt bereits seit 1875 andauernd und immer stärker an; andere behalten noch ein weiteres Jahrzehnt ihren Verlauf fast unbeeinflusst bei, um sich dann ebenfalls stärker aufzurichten; eine weitere Gruppe folgt später, gegen 1890, im Anwachsen, während auch dann noch eine Zahl von Vororten im früheren Zustande verharrt. Die Darstellung zeigt also, wie nach und nach weitere Reihen von Vororten von der Bebauungsgrenze erreicht und

wirtschaftlich dem hauptstädtischen Gebiet angegliedert werden. Zunächst sind dies Charlottenburg, Schöneberg, Rixdorf; die Welle erreicht dann fortschreitend Wilmersdorf, Lichtenberg, Weissensee, später folgen Rummelsburg, Pankow, Friedenau. Vereinzelt nehmen auch weiter ausserhalb, insbesondere westlich gelegene Vororte einen namhaften Aufschwung; wo es der Fall ist, kann man ihn zum Theil auf besondere Veranlassungen zurückführen. Stellenweise ist die Anlage von Villenkolonien für die wohlhabenden Klassen stärker gefördert worden als früher, und auch die Erbauung von Arbeiterkolonien ist hin und wieder auf die Tagesordnung gesetzt. So ist Lichterfelde ein Sitz besserer Gesellschaftsklassen dadurch geworden, dass sein Gründer, Carstenn, landhausmässige Bebauung festsetzte. Adlershof ist eine künstlich hochgebrachte Beamtenkolonie. Aber die Entwicklung von Köpenick ändert ihr Tempo in keiner Weise, und Spandau ist nicht allein längst von Charlottenburg, sondern auch bereits von Schöneberg und Rixdorf überflügelt. Das Gesagte ist weiterhin noch durch die Tafel 3 anschaulich gemacht, die am deutlichsten zeigt, dass das Anwachsen der Vororte sich im wesentlichen mit dem Vorschieben der hauptstädtischen Bebauungsgrenzen deckt. In der Tafel ist die Bevölkerung Berlins und der Vororte für die Jahre 1885, 1890 und 1895 durch verschieden grosse Kreise ersichtlich gemacht und zwar ist so verfahren, dass die Zahl der Einwohner Berlins im Jahre 1890 durch einen Kreis dargestellt wurde, der genau dem Flächeninhalt seines Weichbildes entspricht und alle übrigen Bevölkerungszahlen zu diesem in das richtige Verhältniss gebracht wurden. Auch aus dem Plan ist die Bestätigung der Thatsache zu ersehen, dass die Zunahme der westlichen Ortschaften am grössten ist.

Diese zentrifugale Erweiterung wird in grösserem Massstabe erst ermöglicht durch die Stadt- und Vorortbahnen. Sie sind, um die Worte der Berliner Stadtbehörde zu gebrauchen, dazu bestimmt, „der Bevölkerung in immer steigendem Masse die Möglichkeit zu gewähren, sich weiter hinaus in der märkischen Ebene anzusiedeln und die innere Stadt dem Handel zu überlassen; ihr immer mehr und mehr Gelegenheit zu schaffen, den Miethskasernen zu entgehen, welche aus dem Bedürfniss hervorgegangen sind, den bei den früheren geringen Verkehrsmitteln übermässig in die Höhe geschraubten Preis des dem Zentrum nahegelegenen Grund und Bodens durch rücksichtslose Ausschlichtung des betreffenden Luftraumes nach Möglichkeit als einträgliche Kapitalanlage auszunutzen.“ Die Behörde baut auf den Einfluss der Bahnen nach zwei Richtungen; einerseits sollen sie der Erweiterung der Stadt dienen und andererseits die Verbesserung ihrer Wohnungsverhältnisse fördern.

Dass die Stadtbahn und die Vorortbahnen die eine der Aufgaben in vollem Masse erfüllen, den neuen Zuzug zum Theil in die Vorstädte und

Vororte leiten, die bereits genügend vollgestopften inneren Stadttheilen vor einem Ueberfluthen durch neue Ankömmlinge bewahren würden, konnte nicht zweifelhaft sein. Die Hoffnung aber, dass auch die vorhandene Innenbevölkerung durch diese Bahnen in die Aussenbezirke gezogen werden würde, schien sich anfangs nicht verwirklichen zu wollen. Im Jahre 1888, nach bereits sechsjährigem Betriebe der Stadtbahn, stellte die Gemeindeverwaltung fest, dass die an ihre Eröffnung geknüpften Hoffnungen insoweit nur in negativer Richtung erfüllt worden seien, als das unerfreuliche Bild der Wohnungsverhältnisse, das sich im Berichtsjahre bot, noch unerfreulicher gewesen wäre, wenn die verbesserten Transportmittel nicht einem Theil der arbeitenden Bevölkerung wenigstens die Mittel geboten hätten, ihre Wohnstätte ausserhalb des Weichbilds aufzuschlagen. „Zu einer positiven Verbesserung der Wohnungsverhältnisse der arbeitenden Klasse hat bei dem so stark wachsenden Zuzug derselben jene Verbindung noch nicht geführt, und auf eine Ermässigung der Preise für die Berliner Grundstücke ist sie bisher ohne Einfluss geblieben.“

Dass diese Folgen nicht sobald eingetreten sind, war freilich nicht Schuld der Stadtbahn. Sie allein vermochte nicht den grossen Uebelstand zu beseitigen, unter dem, wie wir mehrfach gesehen haben, die ganze bauliche Entwicklung Berlins von jeher gelitten hat: das Miethskasernenthum, das, von den Behörden geduldet, dem Zuge der neuen Verkehrsmittel folgt, soweit dafür die Vorbedingungen zugelassen sind. Die Fürsorge der Staatsverwaltung hat nach der Stadtbahn auch die Vorortbahnen in wahrhaft mustergiltiger Weise entwickelt, sie hat es an Bemühungen nach keiner Richtung fehlen lassen, gerade den unteren Klassen durch Gewährung reichlicher und überaus billiger Fahrgelegenheiten¹⁾ das Wohnen angenehmer und billiger zu machen. Durch den mit der Eröffnung der Wannseebahn am 1. Oktober 1891 eingeführten neuen Fahrplan für den gesammten Eisenbahnverkehr nach den Vororten unter Zugrundelegung häufiger Zugfolge und eines nach Entfernungsgruppen aufgestellten Tarifs hat sie diesen Verkehr mächtig belebt.

Wenn dennoch in den Wohnungsverhältnissen der unteren Klassen durchgreifende Verbesserungen nicht so bald erreicht wurden, so beweist dies, dass dazu auch die andern Behörden, welche auf die Angelegenheit einen Einfluss haben, ihre Hand bieten mussten, insbesondere bedurfte es hierzu einer andern Regelung des Bebauungswesens. Diese Erkenntniss findet ihren Ausdruck in dem Bebauungsplan von 1887, auf Grund dessen bei Neubauten

¹⁾ Ueber die Höhe der Berliner Vorortfahrpreise im Vergleich mit London und andern Grossstädten vergl. auch Jahrgang 1892 des Archivs für Eisenbahnwesen Seite 55 ff.

nicht mehr so viel Flächenraum bebaut werden darf, wie vordem. Die neuen Vorschriften haben unzweifelhaft viel Segen gestiftet. Den Wohnungen wurde mehr Luft und Licht zu theil, sie wurden dadurch gesunder. Die Hängeböden werden ebensowenig in den neuen Wohnungen geduldet, wie es gestattet wird, feuchte und dumpfige Kellerlöcher zu Wohnzwecken zu vermieten. Dem Miethskasernenthum als solchem wurde indessen durch die neuen Bestimmungen Abbruch nicht gethan, wie wir an der untenstehenden Abbildung, die einen Begriff von der Ausschlichtung eines Geländes in Moabit giebt, lediglich bestätigt sehen. Die einzelnen Gebäude werden



Hinteransicht einer Miethshäuserreihe in Moabit, erbaut im Jahre 1895.

(Von der Wilhelmshavener Strasse gesehen.)

neuerdings noch grösser als früher; überall, wo gebaut wird, im Gebiet der Chausseestrasse, des Tempelhofer Feldes und an anderen Stellen, entstehen Hauskolosse, einer immer grösser, als der andere. Wir kommen so zu einem Punkt, an dem es einem Manne von bescheideneren Mitteln nicht mehr möglich wird, den Besitz eines solchen Wohngebäudes über schlechte Zeiten hinaus zu behaupten. Der Grundbesitz wird immer mehr in die Hände kapitalkräftiger Banken gespielt.

Die Macht der Polizeiverwaltung reicht, wie wir wissen, in das Gebiet der Vororte hinüber, und so ist auch hier im Bebauungswesen bessernd vorgegangen worden. Am 1. Januar 1893 wurde die Baupolizeiordnung für die Vororte in Kraft gesetzt, die eine für Miethshauszwecke minder günstige Bebauung vorschreibt, und weitere Bezirke einer landhausmässigen Bebauung

vorbehält. Die von dieser Neuordnung getroffenen Gebiete sind auf Tafel 3 ersichtlich gemacht.

So sind die Verkehrsmittel und die Bebauungsweise eine fortlaufende Kette von Ursachen und Wirkungen. Die Vortheile, welche die neuen Wohnungen bieten, finden ihre Anerkennung in der wachsenden Neigung der Bevölkerung, sich weiter nach aussen zu ziehen; ihr wird wiederum Vorschub geleistet durch die Verkehrsmittel, die ihrerseits wieder einer Verbesserung bedürfen, die zunächst weniger in der Vermehrung, als in einer Beschleunigung der binnenstädtischen Beförderungsmittel ihr Ziel hat. Dieser Punkt betrifft in hervorragendem Masse eine dritte Behörde, die Stadt selbst.

Die Ausdehnung vollspuriger Dampfbahnen innerhalb des bebauten Stadtgebiets hat ihre selbstverständlichen Grenzen. In Berlin würde es kaum möglich sein, nach der Stadtbahn noch andere derartige Linien durch die dicht-bebauten Stadttheile zu führen; ein solches Vorhaben muss schon an der Höhe der Grunderwerbskosten scheitern. Die Stadtbahn ist aber nahezu an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Die verschiedenen Kopfbahnhöfe reichen zwar an manche wichtige Geschäfts- und Verkehrsmittelpunkte heran; für grosse Stadtgebiete sind aber diese Bahnhöfe gegenwärtig nur durch Zwischenverkehrsmittel erreichbar, deren Schnelligkeit oder besser Langsamkeit eben die der Pferdebahn ist.¹⁾

Da müssen im Innern des Stadtgebiets Schnellverkehrsmittel hinzugefügt werden, die nicht allein bessere Zubringer für die Vollbahnen darstellen, sondern auch für den binnenstädtischen Verkehr von grösster Bedeutung sind. Diese werden auch bald in die Vororte vordringen oder an schnellere Verkehrsmittel der Aussenbezirke Anschluss suchen und so der Entvölkerung des Innern wirksamen Vorschub leisten. An Anregungen zur Herstellung schnellfahrender binnenstädtischer Verkehrsmittel hat es in Berlin nicht etwa gefehlt. Im Herzen der Stadt, in den Hauptverkehrsstrassen, wo es am meisten noth thut, will die Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft ein Netz unterirdischer elektrischer Eisenbahnen anlegen. Ein von der Firma Siemens & Halske herrührender Vorschlag, in ostwestlicher Richtung eine Hochbahn durch die südlichen Stadttheile zu führen, wird, nachdem jetzt die Genehmigung ausgesprochen ist, auch demnächst der Verwirklichung näher kommen. Von der für Berlin so dringend nothwendigen Nordsüd-Verbindung ist indessen bis jetzt nicht die Rede.

In dieser Richtung nun fördernd und helfend einzugreifen, dürfte in erster Linie Sache der Stadtbehörden sein. Ob es Aufgabe der Staatseisen-

¹⁾ Der Verwaltungsbericht der Stadt Berlin (1877 bis 1881, Theil 3, S. 170) stellt indessen „so rasche und billige Transportmittel, wie Pferde- und Eisenbahnen“ in eine Reihe.

bahnverwaltung ist, auf Staatskosten noch weitere Versuche in der Ausdehnung und Verbesserung der städtischen Verkehrsmittel zu unternehmen, darüber wird man mit Recht zweifelhaft sein können.

Der Einfluss der Verkehrsmittel im Verein mit der Bauordnung kommt in der Berliner Bevölkerungs- und Wohnstatistik noch klarer zum Ausdruck, als in der Statistik der Vororte. Handelt es sich hier um ein andauerndes und immer mehr steigendes Anwachsen und Hinausdrängen der Bevölkerung, so zeigt die Innenstadt das ungleich interessantere Bild einer immer mehr um sich greifenden Entvölkerung, die heute das ganze Gebiet des Eigentlichen Berlin — des Berlin innerhalb der Stadtmauer — ergriffen hat und auch noch weit darüber hinaus ihre Kreise zieht. Der wohlhabende Theil der Bevölkerung des Westens baut sich in Villenvierteln an, der Arbeiter zieht sich mehr nach dem Rande der östlichen und nördlichen Stadttheile. Die Verhältnisse werden durch die Tafeln 4, 5 und 6 näher beleuchtet.

Auf der Tafel 4 ist versucht worden, für das Jahr 1890 die Vertheilung der Bevölkerung innerhalb der Weichbildgrenzen durch Farben anschaulich zu machen. Das Gebiet ist mit kilometerweise anwachsenden Halbmessern vom Standbild des Grossen Kurfürsten aus in Ringzonen eingetheilt, in denen nach den Himmelsrichtungen von $22\frac{1}{2}^\circ$ zu $22\frac{1}{2}^\circ$ die Halbmesser durchgezogen sind. Die Bevölkerungsdichtigkeit an den hierdurch entstehenden Flächen ist auf das qkm berechnet und den Flächen eingeschrieben, ausserdem noch durch helleren oder dunkleren Farbenton ersichtlich gemacht. Am dichtesten bevölkert ist die zweite Zone (km 1 bis 2), besonders im Norden und Nordosten, doch auch im Osten und Südosten; ihr folgt die dritte (km 2 bis 3), von der wieder der Südosten und Norden am stärksten bevölkert sind, dann folgt erst das Zentrum. Die Zone von km 3 bis 4 ist wenig mehr als halb so dicht bevölkert wie das Zentrum, doch haben ihre im Südosten, Süden, Südwesten und Westen gelegenen Theile eine überdurchschnittliche Dichtigkeit; bei den folgenden Zonen macht sich der Einfluss der grossen noch unbewohnten Flächen geltend, und ihre Bevölkerungsdichtigkeit ist daher geringer.

Legt man um den Mittelpunkt Kreise von 5, 10 und 15 km Halbmesser, so umfasst der innere Kreis eine Fläche von 78,54 qkm, und von Berlin wohnte darauf im Jahre 1890 eine Bevölkerung von 1 566 342, von Charlottenburg eine Bevölkerung von 13 400 Einwohnern, daneben $\frac{7}{8}$ von Schöneberg, $\frac{1}{3}$ von Rixdorf, $\frac{1}{2}$ von Lichtenberg und Neuweissensee, was zusammen ungefähr 1 646 258 Einwohnern entsprach, so dass auf 1 qkm 20 960, oder in dem zu Berlin gehörigen Theil 26 652, in dem nicht zu Berlin gehörigen 4042,2 Einwohner kommen. Bei 10 km Halbmesser beträgt der Flächeninhalt des

Additional material from *Berlin und seine Eisenbahnen 1846 - 1896*,
ISBN 978-3-662-24454-8 (978-3-662-24454-8_OSFO4),
is available at <http://extras.springer.com>



Kreises 314,16 qkm, er enthielt 1 854 464 Einwohner, also auf 1 qkm 5902,94. Auf 1 qkm des Ringes zwischen 5 bis 10 km kommen jedoch nur 883,65, auf den ganzen Ring, der in Biesdorf, Wartenberg und Französisch-Buchholz einschneidet, 208 206 Einwohner. Im 15 km-Umkreise besass Berlin 1 956 581 Einwohner auf 706,85 qkm, also 2768,03 Bewohner auf 1 qkm. Auf die Ringzone von km 10 bis 15 kamen jedoch nur 102 117 Einwohner bei einem Flächeninhalt von 392,69 qkm, also auf 1 qkm 260,04 Einwohner. Innerhalb eines Umkreises von 15 km ist also die durchschnittliche Dichtigkeit der Bevölkerung für die zu Berlin gehörigen Theile 24 912,8, für die nicht zu Berlin gehörigen nur 276,3; im Deutschen Reich betrug 1890 dieses Durchschnittsverhältniss auf das qkm 91,4 Einwohner.

Die besprochene Abbildung der Tafel 4 muss mit der Tafel 5 im Zusammenhange betrachtet werden. Stellt die erste den fertigen Zustand eines bestimmten Zeitraums dar, so vermittelt die andere die Erkenntniss seines Werdens im Verlauf des ihm voraufgegangenen Jahrfünfts; sie gestattet, in das Jahr 1885 zurückzuschauen. In dieser Darstellung sind die Bezirke, in denen die Bevölkerung zugenommen hat, durch blaue Farbe, in denen sie abgenommen hat, mit rother Farbe dargestellt; die Stärke der Färbung giebt den Grad der Zu- und Abnahme an. Zum Verständniss des Plans genügen im übrigen die ihm beige-schriebenen Erläuterungen.

Wie sich die Verhältnisse im letzten Jahrfünft, an dessen Abschluss wir uns befinden, aus dem in Tafel 4 bezeichneten Zustand weiter entwickelt haben, zeigt die Tafel 6. Wenn danach überhaupt noch von einer Zunahme der Berliner Bevölkerung die Rede ist, so ist sie auf die Neubauten am Rande des bebauten Gebiets zurückzuführen, neue Massenquartiere, die im Südosten, an einigen Stellen des Ostens, in Moabit und im Westen entstanden sind.

Bei der Würdigung statistischer Ergebnisse kann man gar zu leicht zu ungenauen Schlüssen gelangen. Das Bild verliert sofort an Klarheit, wenn die Ergebnisse für grössere Gebiete zusammengefasst werden. An diesem Mangel leiden auch die folgenden beiden Zahlenübersichten, in denen die Zu- und Abnahme der Bevölkerung nach den einzelnen Stadttheilen verfolgt ist. Am Fusse der Zusammenstellungen ist der Schluss auf ganz Berlin gezogen, das auch noch mit den Verhältnissen von Paris und Wien verglichen ist. In den Tabellen ist bei Berlin der 1880 noch nicht eingemeindete Thiergarten (249,12 ha) des Vergleichs wegen auch bei den Angaben der Jahre 1885 bis 1895 ausser Ansatz geblieben; er ist thatsächlich auch so gut wie unbewohnt. Bei der Summe für die ganze Stadt ist er dagegen — zu gunsten des Endergebnisses — überall hinzugerechnet worden.

Laufende No.	Standesamtsbezirke	Flächen- grösse in ha	Zahl der Einwohner			
			1880	1885	1890	1895 (einstwei- liges Ergebnis)
1	I. Berlin, Köln, Dorotheen- stadt, Friedrichswerder . .	209,47	64 934	62 132	57 990	49 548
2	II. Friedrichstadt	213,70	69 892	69 026	68 136	62 051
3	III. Untere Friedrich- u. Schöne- berger Vorstadt (früher) .	309,80	66 523	87 925	101 439	98 991
4	IV. Obere Friedrich- und Tem- pelhofer Vorstadt	522,67	89 545	117 668	158 646	169 681
5	V. a und b Luisenstadt jen- seits des Kanals	294,15	123 777	143 123	177 756	180 819
6	VI. a und b Luisenstadt dies- seits des Kanals und Neukölln	275,83	124 881	130 411	130 306	120 068
7	VII. a und b Stralauer Viertel	639,47	142 401	168 044	193 501	202 862
8	VIII. Königsviertel	789,09	63 192	76 521	91 611	95 335
9	IX. Spandauer Viertel	134,94	67 390	73 124	78 953	74 556
10	X. a u. b Rosenthaler Vorstadt	661,20	113 453	139 604	175 865	213 558
11	XI. Oranienburger Vorstadt .	327,75	88 359	102 251	121 015	127 572
12	XII. Friedrich Wilhelmstadt, Moabit, Thiergarten (früher)	769,45	51 344	73 360	124 420	164 320
13	XIII. Wedding	876,15	54 096	69 526	95 375	114 213
Zusammen Berlin (ohne die Wasserbevölkerung)		6 272,79	1 119 787	1 312 715	1 575 013	1 673 574
Darunter Militär		—	20 293	20 565	19 884	22 880
Wien ¹⁾ (1880, 1890, 1895)		17 812	1 111 021	?	1 364 548	1 511 114
Paris (1881, 1886, 1881)		7 802	2 269 023	2 344 550	2 447 957	?

Sind die Bevölkerungs- und Wohnverhältnisse, wie die Tafeln 4 bis 6 lehren dürften, in der Gesundheit begriffen, so sind sie doch noch weit davon entfernt, befriedigende zu sein. Der Umstand, dass während 1880 der Einwohner noch im Genuss von 56 qm Bodenfläche war, die Zahl bis 1890 um volle 16 qm und bis 1895 trotz der geringer gewordenen Bevölkerungszunahme noch um 2½ qm gesunken ist, ist weniger aus dem Grunde bemerkenswerth, dass überhaupt eine Abnahme eingetreten ist — ein anderes lässt sich nicht erwarten —, als vielmehr darum, dass die Zahlen so klein sind; dass sie in Paris noch niedriger sind, kommt Berlin nicht zu gute. Es giebt in Berlin Stadttheile, wo die Bevölkerung förmlich zusammengedrückt lebt; sie steht dann auch hinsichtlich ihrer moralischen Qualität auf keiner zu hohen Stufe, wie es in Wohngebieten, wo Kochstuben und Schlafgänger noch eine traurige Rolle spielen, nicht anders sein kann. Am dichtesten wohnt die Bevölkerung in

¹⁾ Im Jahre 1880 betrug das Stadtgebiet 5540 ha, 1890 wurde es auf 17 812 ha erweitert. Die oben angegebenen Zahlen beziehen sich indessen durchweg auf das frühere Gebiet.

Additional material from *Berlin und seine Eisenbahnen 1846 - 1896*,
ISBN 978-3-662-24454-8 (978-3-662-24454-8_OSFO5),
is available at <http://extras.springer.com>



Laufende No.	Standesamtsbezirke	Auf einen Einwohner kommen qm Grundfläche				Auf einen Einwohner kam an Grundfläche mehr oder weniger (+ oder -)		
		1880	1885	1890	1895	1885 gegen 1880	1890 gegen 1885	1895 gegen 1890
1	I. Berlin, Kölln, Dorotheen- stadt, Friedrichswerder . .	32,26	33,71	36,12	42,28	+ 1,45	+ 2,41	+ 6,16
2	II. Friedrichstadt	30,58	30,96	31,36	34,44	+ 0,38	+ 0,40	+ 3,08
3	III. Untere Friedrich- u. Schöne- berger Vorstadt (früher) .	46,58	35,23	30,54	31,30	- 11,35	- 4,69	+ 0,76
4	IV. Obere Friedrich- und Tem- pelhofer Vorstadt	58,37	44,42	32,95	30,80	- 13,95	- 11,47	- 2,15
5	V. a und b Luisenstadt jen- seits des Kanals	23,76	20,55	16,55	16,27	- 3,21	- 4,00	- 0,28
6	VI. a und b Luisenstadt dies- seits des Kanals und Neukölln	22,09	21,15	21,17	22,97	- 0,94	+ 0,02	+ 1,80
7	VII. a und b Stralauer Viertel	44,91	38,05	33,05	31,52	- 6,86	- 5,00	- 1,53
8	VIII. Königsviertel	124,87	103,12	86,13	82,77	- 21,75	- 16,99	- 3,36
9	IX. Spandauer Viertel	20,02	18,45	17,09	18,10	- 1,57	- 1,36	+ 1,01
10	X. a u. b Rosenthaler Vorstadt	58,28	47,36	37,60	30,96	- 10,92	- 9,76	- 6,64
11	XI. Oranienburger Vortadt . .	37,09	32,07	27,08	25,69	- 5,02	- 4,99	- 1,39
12	XII. Friedrich Wilhelmstadt, Moabit, Thiergarten (früher)	149,86	104,89	61,89	53,32	- 44,97	- 43,00	- 8,57
13	XIII. Wedding	161,96	126,02	91,86	76,71	- 35,94	- 34,16	- 15,15
	Zusammen Berlin (ohne die Wasserbevölkerung)	56,01	47,78	39,83	37,48	- 8,23	- 7,95	- 2,35
	Wien (1880, 1890, 1895)	160,32	?	135,04	117,87	?	- 25,28 gegen 1880)	- 17,17
	Paris (1881, 1886, 1891)	34,38	33,28	31,87	?	- 1,10	- 1,41	?

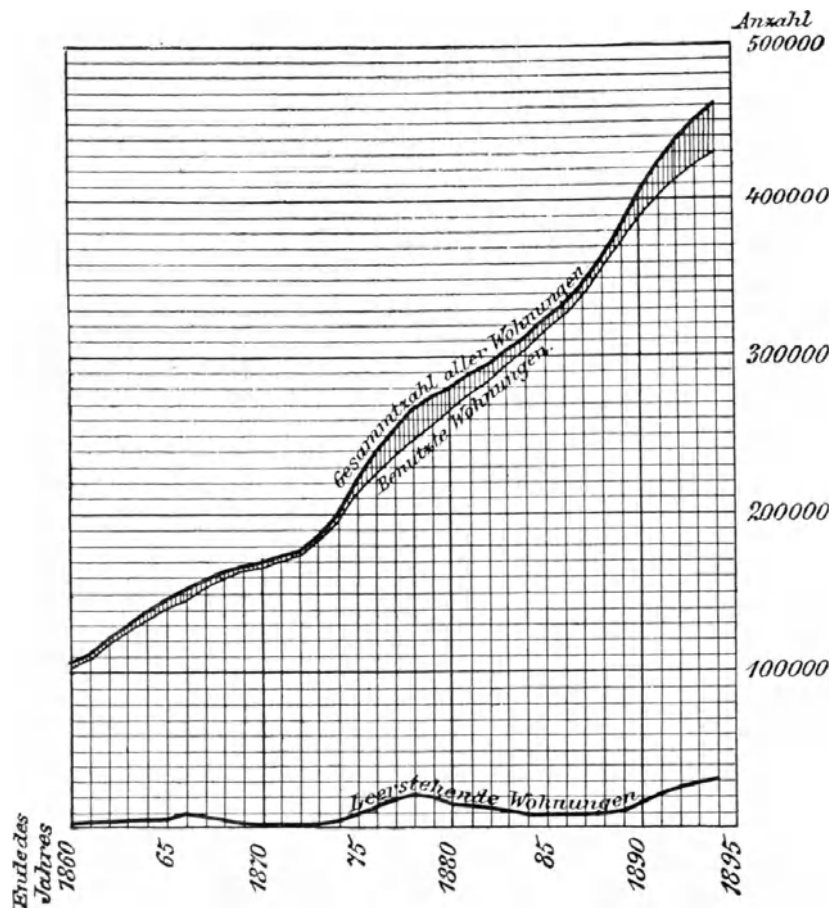
der Luisenstadt jenseits des Kanals und im Spandauer Viertel mit 16 und 18 qm auf den Einwohner (zu vgl. auch Tafel 4). Bessere Ergebnisse weisen die Stadttheile auf, in denen noch reichliche Flächen unbebaut sind, die günstigsten das Königsviertel mit noch 83 qm und der Wedding mit noch 77 qm, obwohl gerade hier die Abnahme der unbebauten Flächen vor 1890 am stärksten war. Die auf das Grundstück entfallende Bewohnerzahl, die sogenannte Behausungsziffer, ist von 61 im Jahre 1878 auf 67 im Jahre 1885 und 73 im Jahre 1890 gestiegen. In der östlichen Luisenstadt, einem Arbeiter-viertel, betrug sie 1890 — die Zahlen für 1895 stehen noch nicht zu Gebote — sogar 127, d. i. 32 Einwohner mehr als 10 Jahre vorher. Unter den deutschen Grossstädten übertrifft Berlin mit Bezug auf das Zusammendrängen der Bevölkerung alle anderen, wie die Zusammenstellung auf der folgenden Seite zeigt.

Ebenda ist die Zahl der vorhandenen und der leerstehenden Wohnungen für die Zeit von 1860 bis 1894¹⁾ zeichnerisch angegeben. Wenn man bedenkt, dass die Abbildung nur den grossen Durchschnitt wiedergibt, kann es

¹⁾ Die Zahlen für 1895 standen nicht zu Gebote.

S t a d t	Zahl der auf ein Hektar Hausfläche entfallenden Bewohner	Bevölkerungszunahme in % auf den Durchschnitt der 10 Jahre von 1880 bis 1890
Berlin	745	3,40
Hamburg	292	3,27
München	248	3,47
Breslau	443	2,06
Cöln	305	2,70
Dresden	318	2,23
Magdeburg	293	3,94
Frankfurt a. M.	173	2,74

nicht befremden, dass die starke Entvölkerung des Innern, die auch auf die Wohnungsverhältnisse zurückwirkte, in dem Antheil der leerstehenden Woh-



Gesamtzahl aller Wohnungen und Gelasse, sowie der benutzten und leerstehenden Wohnungen von 1860 bis 1894.

nungen nicht anders zur Erscheinung kommt, als es in dieser Abbildung gezeigt ist. Die Linie besitzt, verglichen mit den in den 60er und 70er

Additional material from *Berlin und seine Eisenbahnen 1846 - 1896*,
ISBN 978-3-662-24454-8 (978-3-662-24454-8_OSFO6),
is available at <http://extras.springer.com>



Jahren vorhandenen Anschwellungen, kaum etwas auffälliges¹⁾. Die Verhältnisse werden verständlicher durch eine kurze Betrachtung des Grundstücksgeschäfts.

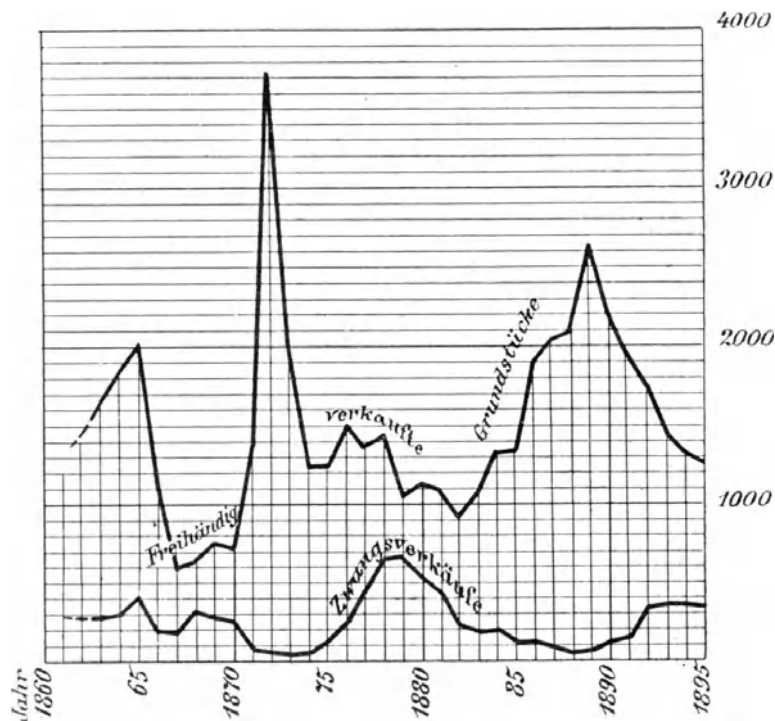
Zahlreiche Baustellen befinden sich in Spekulantenhänden und werden an die Bauunternehmer derart verkauft, dass darauf eine kleine Anzahlung gefordert wird, während die Restforderung zur hypothekarischen Eintragung kommt, unter Einräumung des Vorranges für die Anleihe, mit der der Bau weiter geführt wird. Da diese vielfach von Banken hergeliehenen Gelder für die Fertigstellung des Baues nicht immer ausreichen, so ist der Unternehmer auf den Kredit des Bauhandwerks angewiesen, den ihm dieses nothgedrungen stets gewähren muss. Dann finden die Handwerker gar zu häufig — eher vielleicht als Regel — ihr Entgelt in letztstelligen Hypotheken, in Handwerkerhypotheken. Gelingt es dem Bauunternehmer nicht, das ohne wesentliche eigene Mittel fertiggestellte Grundstück schnell und gut zu verkaufen, so verfällt es dem Zwangsverkauf. Die in dieser Weise veräusserten Neubauten pflegen meistens dem Vorbesitzer der Baustelle wieder zuzufallen, und dieser macht natürlich das beste Geschäft, wenn von den nach ihm hypothekarisch eingetragenen Hypotheken so viel wie möglich ausfallen.

Die Wohnungsspekulation findet also einerseits ihren Ausdruck in einer steigenden Belastung der Grundstücke während der flotten Zeit, in der Häufung der Zwangsverkäufe in den Jahren des Häuserkrachs, die der Ueberproduktion meist folgen. Die Linien der umstehenden Abbildung veranschaulichen die Vorgänge in schlagender Weise. Sie zeigen, dass die freihändigen Verkäufe und die Zwangsverkäufe die entgegengesetzte Bewegung durchmachen. In der guten Zeit fortwährende Miethssteigerungen, bis ein höherer Verkaufswerth erzielt ist, der dann bei reger Kauflust sofort realisirt werden kann, in der schlechten Zeit Vernichtung ungezählten Eigenthums durch Ausfall von Hypotheken. Dies trägt freilich in der Zeit der Krisen etwas zur Verbilligung der Miethen bei, aber dieser Erfolg ist kein dauernder Nutzen für den Miether, denn mit dem Eintritt besserer Zeiten wiederholt sich sofort das Spiel der Miethssteigerung, der steigenden Verschuldung durch neue Hypothekenaufnahme; dann werden die Grundstücke mit neuer Hypothekenlast schleunigst weitergeschoben, bis wiederum der Krach folgt.

¹⁾ Wenn früher von der Wohnungsnoth der 70er Jahre die Rede war, während die Abbildung auch für die damalige Zeit noch einen, wenn auch geringfügigen Ueberschuss an Wohnungen zeigt, so ist zu berücksichtigen, dass die Statistik als Wohnung jedes von der Miethsteuer betroffene selbständige Gelass verstanden hat, ohne Unterschied, ob es bloss zur Wohnung oder mit zu einem Gewerbebetriebe oder allein zum Gewerbebetriebe benutzt wurde.

Für den Kenner der Verhältnisse ist hier ein weiter Spielraum zur Betätigung seines Erwerbsdranges.

Die Vorgänge finden ihren Ausdruck in einer alles überdauernden Aufwärtsbewegung der Miethen, die in schlechten Zeiten wohl einmal aus dem Gleichgewicht, aber nicht zum Rückgange gebracht werden kann. Dies zeigt die Abbildung auf Seite 115, die die Veränderungen des gesamten Miethswerths im Weichbilde Berlins und gleichzeitig den auf den Kopf der Bevölkerung durchschnittlich entfallenden Miethsbetrag veranschaulicht.¹⁾ Auf den Kopf



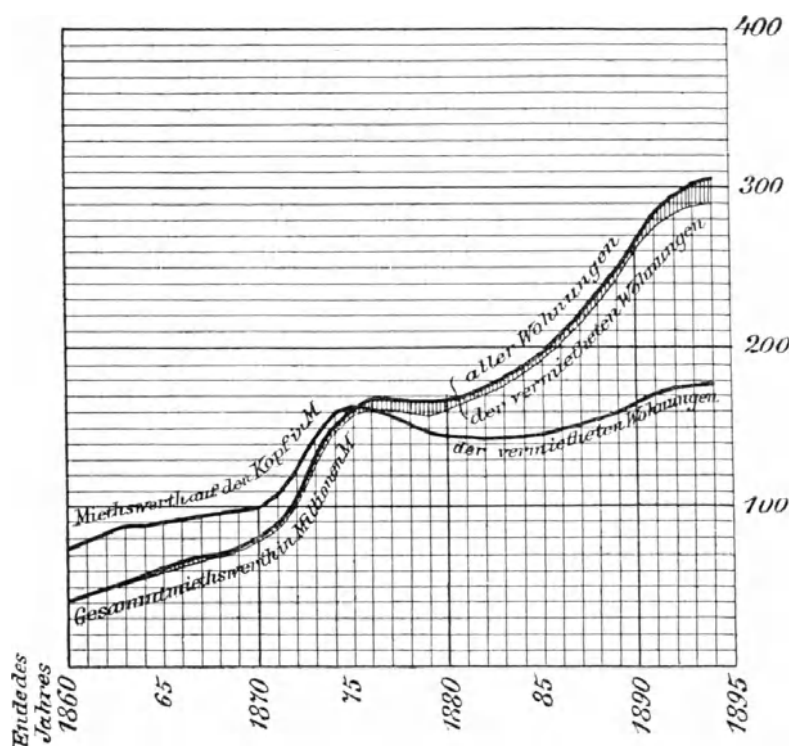
Besitzwechsel Berliner Grundstücke von 1860 bis 1895.

der Bevölkerung wurden im Jahre 1870 103 M Miethen bezahlt; von Jahrfünft zu Jahrfünft hob sich der Betrag auf 163,40, 143,80, 146, 165 M; für 1894 ergaben sich sogar rund 180 M. Also ein stetiges Steigen auch bei wirtschaftlichem Rückgang. Dass der übertriebenen Steigerung nach der Gründerzeit in den 70er Jahren ein Abfall des Miethswerths von 163 auf 143 M folgte, kann nicht befremden; der Abfall geht nicht unter das Niveau einer aus den 60er Jahren hergeleiteten idealen Steigerungslinie herunter, die auch jetzt noch ununterbrochen weitergeht. Beide Linien der Abbildung zeigen nicht, dass die Verhältnisse im Weichbilde sich in dieser Beziehung bisher wesent-

¹⁾ Auch hier wie in den ferneren sich auf die Miethsverhältnisse beziehenden Abbildungen fehlen seit dem Aufhören der Miethssteuer im Jahre 1895 die Angaben.

lich gebessert haben: die leerstehenden Wohnungen, von denen so viel gesprochen wird, finden sich mindestens ebenso zahlreich ausserhalb des Weichbilds, in Schöneberg, Wilmersdorf, Charlottenburg, wo sich die Bauthätigkeit in der Herstellung grösserer Wohnungen übernommen hat, wie in Berlin selbst.

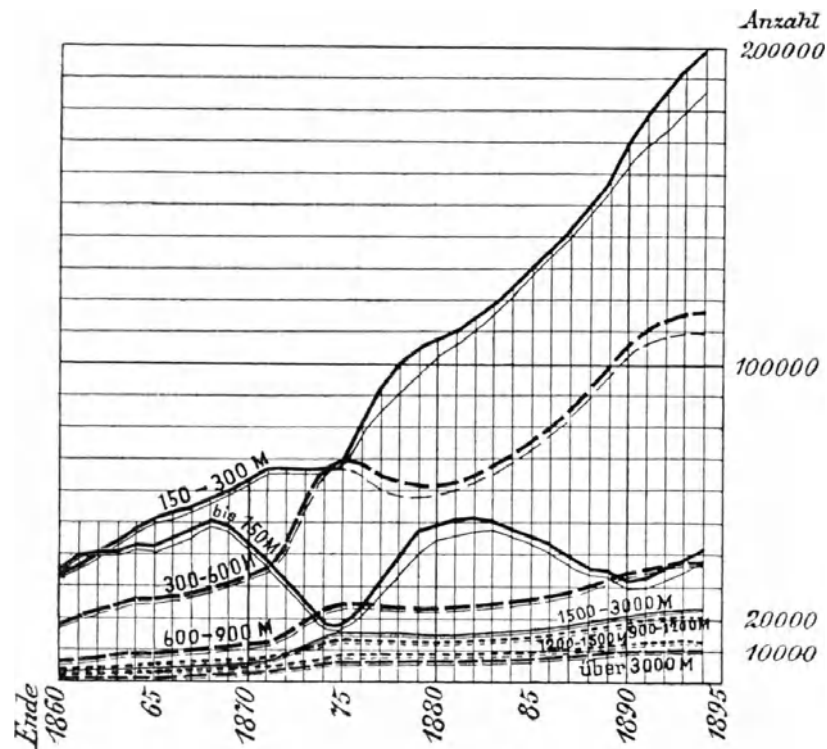
Von Interesse ist die Frage, wie sich die Miethslast auf die verschiedenen Gesellschaftsklassen vertheilt. In zwei weiteren Abbildungen ist der Versuch gemacht worden, auch diese Verhältnisse aufzuklären, aber vergebens forscht man in den Linienzügen nach einem Merkmal, das einen wesentlich ver-



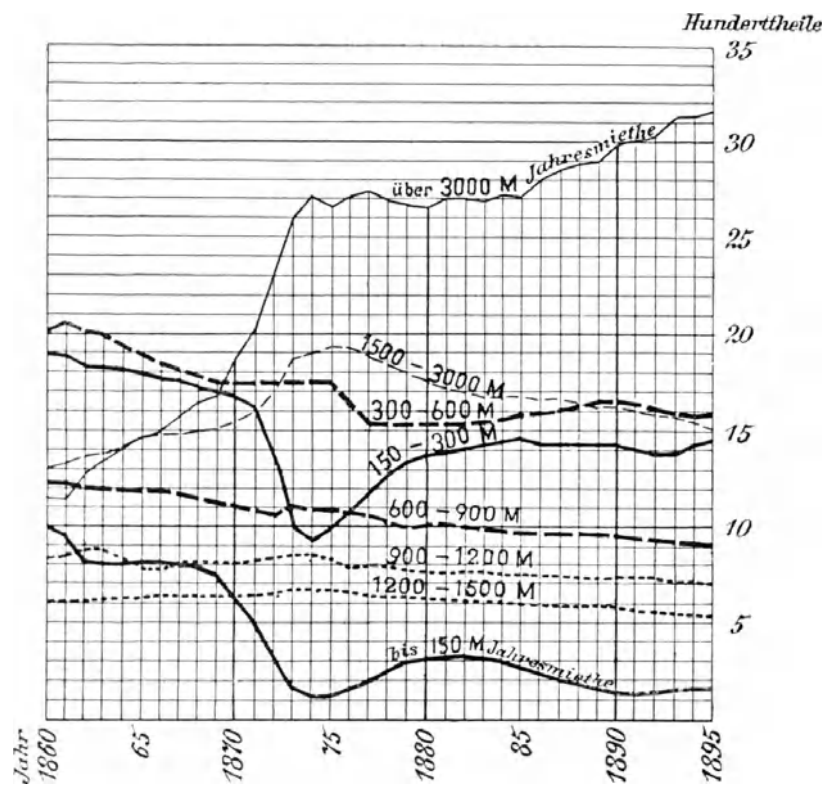
Gesamtmiethsverth aller Wohnungen und auf den Kopf der Bevölkerung entfallender jährlicher Miethsverth der vermiethteten Wohnungen von 1860 bis 1895.

bessernden Einfluss in der Neuzeit erkennen liesse. Die Verkehrsmittel sind trotz der sehr billigen Zeitkartenpreise, wie sie für die regelmässig wiederkehrenden Reisen, namentlich auch den Arbeitern, gewährt sind, gegen das herrschende, vorher geschilderte System in dieser Beziehung noch so gut wie machtlos geblieben.

In den zuletzt bezeichneten Abbildungen sind die den verschiedenen Bevölkerungsklassen entsprechenden Wohnungsgruppen nach ihrer Anzahl — unter Berücksichtigung auch der leerstehenden Wohnungen — und nach Hunderttheilen des gesammten Miethsverths aller im Weichbilde befindlichen Wohnungen zeichnerisch verfolgt. Man kann — um nicht zu sehr ins ein-



Zahl der sämtlichen vorhandenen und der benutzten Wohnungen und Gelasse nach Miethswerthgruppen von 1860 bis 1895.



Miethswerthgruppen nach ihrem Antheil am Gesamtmiethswerthe von 1860 bis 1895

zelne zu gehen — annehmen, dass einzelne Gelasse — vornehmlich Keller- oder Dachgelasse — bis zu 150 M jährliche Miethe bringen. Hierhin gehören auch die sogenannten Kochstuben, in denen gewohnt, gekocht, geschlafen wird. Eine Stube mit Küche bringt 150 bis 300 M Miethe. Für 2 bis 3 Stuben mit Küche werden, so kann man etwa rechnen, 300—600 M, für 3 bis 4 Stuben und Zubehör 600—900 M, für 4 Zimmer mit Zubehör 900—1200 M, für 5 Zimmer mit Zubehör 1200—1500 M bezahlt. Weiterhin sind nur noch zwei Gruppen angenommen worden; es sind von grösseren Wohnungen, die zwischen 1500 und 3000 M Miethe einbringen, diejenigen über 3000 M geschieden. Eine derartige Eintheilung genügt, um einen Ueberblick über die Verhältnisse zu gewinnen.

Es ist klar, dass zur Zeit eines Aufschwungs, wie er nach den 70er Jahren eintrat, die billigsten Wohnungen abnehmen mussten; mit der in solcher Zeit dem Miether gebotenen Möglichkeit, leichter für eine theuere Wohnung die Kosten aufzubringen, deckt sich die des Vermiethers, die billigen Miethen zu steigern. Gerade die beiden unteren Wohnungsklassen zeigen sowohl nach ihrer Anzahl als nach ihrem Antheil am gesammten Miethswerthe während der Gründerzeit bis zur Mitte der 70er Jahre einen scharf ausgeprägten Rückgang; der wirtschaftliche Rückschlag bringt sofort wieder eine Vermehrung der billigsten Wohnungen, die bis in die 80er Jahre anhält. Diesem entspricht bei der nächsthöheren Miethswerthgattung (300—600 M) eine ausgeprägte Bewegung nach unten. Ein eigenthümliches Verhalten zeigen die Linien der 50 Thaler-Wohnung; der darin nach dem letzten Steigen geoffenbarte Rückgang ist wohl auf die neue Bauordnung des Jahres 1887 zurückzuführen, die bei Neubauten keine Kellerwohnungen mehr duldet, wenn auch die vorhandenen bestehen bleiben können. Damit fallen auch, da die ganze Stockwerkstheilung der Miethshäuser hierdurch eine andere wird, die Dachgelasse. Aber es steigt hierdurch auch die Miethe des übrigen Wohnraums; die erzielten gesundheitlichen Vortheile werden also mit einer höheren Wohnungsmiethe bezahlt. Die Zahl der Wohnungen, die in der Miethswerthklasse zwischen 150 bis 300 M liegen, überragt denn auch fernerhin die jeder der anderen Klassen ausserordentlich. Der Zugang an Wohnungen dieser Klasse ist ungeheuer, und während die unterste Klasse späterhin mehr verschwand, ist die Zahl der 100 Thaler-Wohnungen so stark gewachsen, dass sie von dem ausserordentlich gestiegenen Gesamtmieths- werth andauernd den gleichen Antheil, rund 14%, einbringt; um diese bessere Wohnung zu bezahlen, müssen oft die Mittel von Schlafleuten in Anspruch genommen werden, die mit der Familie die Behausung theilen. Die Koch- stube findet hier ihr Seitenstück. Solcher Schlafgänger wurden in Berlin im

Jahre 1890 95 365 in die Wohnungen aufgenommen; es gab damals 147 739 Wohnungen im Miethspreise bis zu 250 M. Seit 1885 hat eine Zunahme dieser Wohnungen um 6719, der Schlafgänger um 10 678 stattgefunden; unter den 141 020 Wohnungen des Jahres 1885 befanden sich 16 915 Kellerwohnungen und 31 571 Kochstuben.

Der Rückgang der geringsten Wohnungsklasse lässt also an sich auf eine steigende Wohlhabenheit der ärmeren Bevölkerung nicht schliessen. Ein besonderer Einfluss der Verkehrsmittel auf diese Verhältnisse ist aus den Linienzügen der Abbildung ebensowenig zu entnehmen. Es darf aber auch nicht vergessen werden, dass zahlreiche Umstände, die sich statistisch nicht feststellen lassen, den Arbeiter häufig bestimmen, die Grossstadt den Vororten vorzuziehen, obgleich die Wohnungen in den Vororten billiger und besser sind, als in der Stadt selbst. So finden seine Frau und Kinder in Berlin leichter Gelegenheit zu lohnender Nebenbeschäftigung als ausserhalb, und die Genüsse und Vergnügungen der Hauptstadt sind ihm besser zugänglich. Wie es in schlechten Zeiten stets der Fall ist und auch gegen Ende der 70er Jahre beobachtet wurde, findet seit 1890 ein Miethsnachlass statt; die Zahl der kleinsten Wohnungen wächst wieder mehr, die der nächsthöheren weniger, während darüber hinaus das Steigen bei allen Gattungen andauert. Eine auch nur mässige Vermehrung der theuersten Wohnungsgattungen muss sich in dem Antheil am gesammten Miethswerth am schärfsten ausprägen.

In den ersten der beiden Abbildungen ist auch die Zahl der leerstehenden Wohnungen für die einzelnen Miethswerthgattungen durch dünne Linien, deren Ordinaten die Zahl der benutzten Wohnungen darstellen, erkennbar gemacht. Verfolgt man den Lauf der Linien von dem Jahre 60 an, so zeigt sich nur, dass die Schwankungen, die für die Ueberproduktion an Wohnungen in besseren Jahren bezeichnend sind, ihren rhythmischen Charakter auch in der neuesten Zeit beibehalten; ein Moment, das hier auf den dezentralisirenden Einfluss der Verkehrsmittel in bestimmter Weise schliessen liesse, ist in dieser zusammenfassenden Darstellung nicht wahrzunehmen.

Im Jahre 1890 wurden 369 027 Wohnungen ermittelt, auf die sich die Gesamtbevölkerung von 1 578 794 Einwohner vertheilte. Es wohnten durchschnittlich in einer Wohnung 4,28 Einwohner, was gegenüber 4,31 im Jahre 1885, 4,37 im Jahre 1880 und 4,52 im Jahre 1875 einen kleinen Rückgang bedeutet. Diese Verbesserung wird aber durch die immer schärfer betonte Raumausnutzung, die thatsächlich den Wohnraum immer mehr beschnitt, mehr als ausgeglichen. Und dennoch hatten im Jahre 1890 von 152 493 Wohnungen, die nur ein heizbares Zimmer hatten — abgesehen von der Küche und unheizbaren Räumen —, 46 141 Wohnungen 5—9, 554 10—14, 5 15—19 und 2 mehr als 20 Bewohner,

Nach den bisherigen Auseinandersetzungen ist aus der folgenden ziffermässigen Darstellung, in der den Verhältnissen bis zum Jahre 1840 zurück gefolgt ist, und die über alle wesentlichen, hier in Betracht kommenden Punkte von Jahrfünft zu Jahrfünft fortschreitend in klarer und übersichtlicher Weise Aufschluss giebt, das Richtige herauszulesen.¹⁾

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Jahr	Zahl der Einwohner	Zahl der Grundstücke	Zahl der Wohnungen	Durchschnittl. Miethspreis M	Auf 100 Grundstücke		Feuerversicherungssumme der vers. Grundstücke in 1000 M	Durchschnittl. Feuerversicherungswert eines Grundst. M	Durchschnittl. Miethertrag eines Grundstücks M	Belastung. Hypotheken u. Grundschulden in 1000 M	Durchschnittl. Belastung für ein Grundstück
1840	322 626	7 730	59 108	288	790	4173	272 537	—	2 043	229 590	(30 000)
1845	380 103	8 384	70 573	306	888	4534	331 794	41 303	2 589	299 866	(36 120)
1850	418 690	8 725	79 910	299	921	4798	379 834	44 538	2 672	329 872	(38 000)
1855	434 243	9 119	84 909	331	933	4762	404 239	46 099	3 092	444 876	(44 986)
1860	493 394	9 879	95 876	391	992	4994	470 386	50 915	3 898	617 553	(59 061)
1865	657 690	13 865	138 356	415	1034	4743	752 256	59 001	4 204	752 256	59 061
1870	774 452	14 618	166 144	451	1148	5297	895 809	65 340	5 018	882 838	64 505
1875	964 514	17 187	219 910	738	1282	5612	1 462 404	91 292	9 193	1 817 810	115 308
1880	1 123 759	19 234	279 181	606	1451	5843	1 958 870	107 998	8 388	2 068 492	117 062
1885	1 315 664	20 281	304 108	604	1530	6487	2 286 531	117 954	9 423	2 411 613	118 054
1890	1 578 794	21 974	366 920	655	1730	7185	2 936 983	137 362	11 662	3 542 063	158 326
1893	1 677 351	23 114	437 648	669	1894	7256	3 323 023	147 907	12 344	3 948 289	168 716

Aus der Uebersicht ist zunächst zu ersehen, dass in dem Zeitraum bis 1893 sich die Zahl der Einwohner ver f ü n f facht, die Gesamtzahl der Grundstücke ver d r e i facht, die Zahl der Wohnungen ver s i e b e n facht hat. Umgekehrt zur Einwohnerzahl ist die Ziffer der Grundstücke im Verhältniss vor 1870 rascher, als nachher, gestiegen. Wenn die Zunahme der Grundstücke hinter der der Bevölkerung zurückgeblieben ist, so ist zu berücksichtigen, dass der Umfang der einzelnen Grundstücke grösser geworden ist. Das erklärt, dass die Zahl der Wohnungen schneller als die Einwohnerziffer

¹⁾ Für Wien stellen sich für die Jahre 1890 und 1894 die wesentlichsten Zahlen, wie folgt:

1.	2.	3.	4.	5.		6.	7.	8.
Jahr	Zahl der Einwohner	Zahl der bewohnten und unbewohnten Gebäude	Zahl der bewohnten und unbewohnten Wohnungen	Auf ein Haus (bewohnt und unbewohnt) entfielen		Miethertrag der Gebäude in 1000 Gulden	Miethertrag eines Hauses in Gulden	Belastung. Hypotheken und Grundschulden in 1000 Gulden
				Wohnungen	Personen			
1890	1 364 548	29 322 ¹⁾	308 185 ²⁾	10,51	46,54 ³⁾	65 500 ⁴⁾	4 634 ⁴⁾	299 141 ⁴⁾
1894	1 480 572	31 015	335 117	10,80	47,74	91 398	2 948	336 504

¹⁾ Darunter 28 376 bewohnte. ²⁾ Darunter 286 759 bewohnte. ³⁾ Auf ein bewohntes Haus 48,09. ⁴⁾ Im alten Gebiet. In Paris hat die Zahl der Häuser bis 1886 noch zugenommen; von 1886 bis 1891 ist sie von 73 342 auf 73 174 zurückgegangen. In derselben Zeit ist in den Vororten (Seine-Departement) die Häuserzahl von 137 120 auf 144 285, d. i. um 7165 gestiegen.

gestiegen ist; aber die Grösse der Wohnung ist, wie wir wissen, nicht entsprechend gewachsen. Aus der vierten Spalte der Tabelle ist zu ersehen, dass ein Grundstück im Jahre 1890 mehr als doppelt so viel Wohnungen enthielt wie 1840; die Zahl der auf einem Grundstück wohnenden Personen ist in demselben Zeitraum freilich nur um $\frac{3}{5}$ gewachsen.

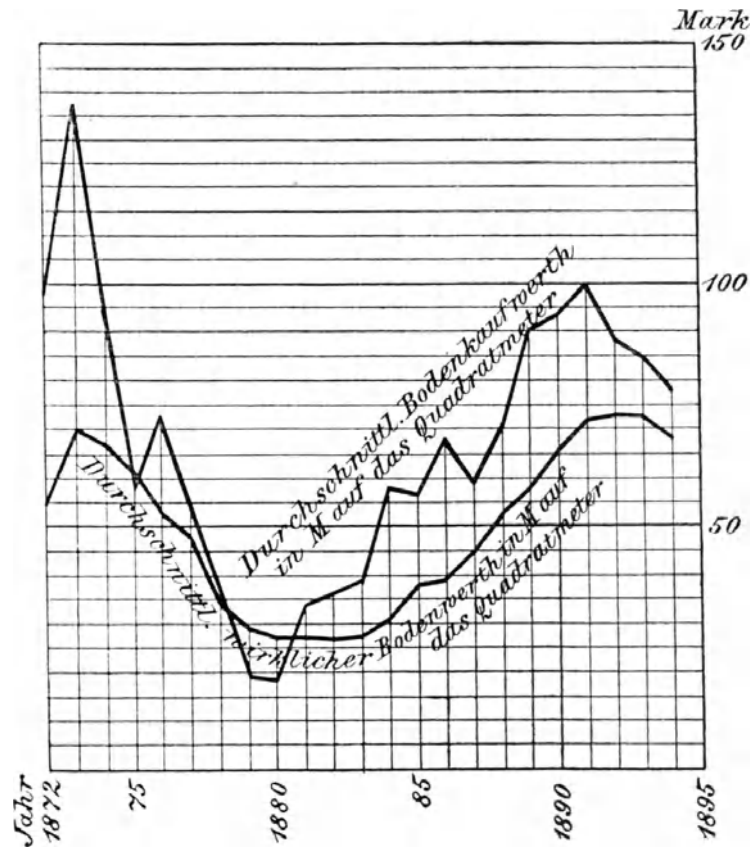
Während früher die Veränderungen des Miethspreises auf den Kopf der Bevölkerung angegeben waren, ist in Spalte 5 der Tabelle die Veränderung im Miethspreis einer Wohnung veranschaulicht. Die Wohnungen sind danach jetzt doppelt so theuer, wie vor 50 Jahren. Seit Anfang der 70er Jahre sind die Miethspreise ausserordentlich gestiegen, seitdem zwar etwas gesunken, seit 1885 aber wieder im Steigen begriffen.

Spalte 8 der Tabelle lehrt, dass der Bauwerth der Grundstücke, d. i. der von der städtischen Feuersozietät abgeschätzte Werth der versicherten Grundstücke, in den letzten 50 Jahren auf das zwölffache gestiegen ist. Er wächst von Anfang der 60er Jahre sehr rasch und hat sich von 1870 bis 1880 mehr als verdoppelt, bis 1890 mehr als verdreifacht, bis 1893 fast vervierfacht. Der durchschnittliche Feuerkassenwerth der Grundstücke hat sich von 1840 bis 1890 fast um das vierfache vermehrt; wobei freilich wieder zu beachten ist, dass sich die Gebäude gegen früher wesentlich vergrössert haben. Auch hier fällt der Hauptantheil des Wachsens auf den Anfang der 70er Jahre, wo der Feuerkassenwerth — also der durchschnittliche Bauwerth — bis 1875 um die Hälfte anstieg.

Noch schneller als der durchschnittliche Bauwerth hat sich der durchschnittliche Miethertrag der Grundstücke seit 1840 gesteigert: er beträgt 1890 ziemlich das sechsfache des von 1840. Dass der grösste Sprung in die 70er Jahre fällt, lässt sich auch hier nicht anders erwarten. Und wenn auch die Gebäude jetzt nach Umfang und Höhe weit grösser geworden sind, so ist der Miethertrag doch noch erheblich schneller gestiegen, als der Feuerkassenwerth (392 % : 585 %).

Die beiden letzten Spalten der Tabelle veranschaulichen die steigende Belastung der Gebäude seit 1840 durch Hypotheken und Grundschulden. Danach ist die Gesamtbelastung des städtischen Grund und Bodens über das siebzehnfache (1720 %) in diesem halben Jahrhundert gestiegen! Auch hier fällt der Hauptantheil auf die 70er Jahre. Von 1870 bis 1875 ist die Gesamtbelastung von 883 Millionen auf nicht weniger als 1818 Millionen gestiegen. Wird die Vermehrung der Grundstücke in Betracht gezogen, so ist die durchschnittliche Schuldenlast weniger schnell gestiegen, als die Gesamtbelastung, aber sie erreicht doch immerhin das fünffache der Summe, die 1840 auf jedem Hause ruhte.

Das statistische Amt der Stadt Berlin hat sich über den durch die Ertragsverhältnisse bedingten wahren Werth der bebauten Grundstücke zu vergewissern gesucht. Es leuchtet ein, dass man hierüber weder durch die hypothekarische Belastung, noch den erzielten Verkaufspreis Auskunft erhält. Hierfür ist allein die Reineinnahme, bei einem Miethshaus der Betrag der Nettomiethen, der nach Abzug der Steuern und aller sonstigen Abgaben ein-



Verhältniss des wirklichen Bodenwerths zum Bodenkaufwerth.

schliesslich der Ausbesserungskosten verbleibt, massgebend. Wird von der Kapitaltilgung abgesehen, so stellt der zum durchschnittlichen Beleihungszinssuss kapitalisirte Betrag dieser Nettomiethen den wirklichen Werth der Grundstücke dar, der sich wiederum zusammensetzt aus dem Werth der Baulichkeiten und dem Bodenwerth. Da die Miethen Schwankungen unterliegen, so ist auch der wirkliche Werth der Grundstücke dem Wechsel unterworfen. Auch der Kaufwerth folgt im allgemeinen diesen Schwankungen, doch treibt in guten Zeiten die Kauflust die Preise in die Höhe, in schlechten werden sie unter den wirklichen Werth herabgedrückt. Inwieweit sich diese Erscheinung in dem einen Werthbestandtheil, dem Bodenwerth, verfolgen lässt, ist in obiger Zeichnung veranschaulicht, die den wirklichen Bodenwerth

und den Bodenkaufwerth in Mark, auf das Quadratmeter Bodenfläche bezogen, für den Zeitraum von 1872 bis 1894 gegeneinander hält. Zur Ermittlung des wirklichen Bodenwerths wurde von dem kapitalisirten Betrag der Nettomiethen der Feuerkassenwerth — der freilich den Bauwerth selten ganz erreichen wird — in Abzug gebracht. Für die Kapitalisirung wurde ein mittlerer Zinsfuß nach den Beleihungen der Lebensversicherungsgesellschaft Germania in Stettin — die besonders stark bei den erststelligen Hypotheken beteiligt ist — und den höherstelligen Beleihungen festgestellt. Der Bodenkaufwerth ergab sich auf die einfachste Weise durch Abzug des Feuerkassenwerths als des muthmasslichen Werths der Baulichkeiten vom gesammten Kaufwerth der Grundstücke. Da in einem Jahre natürlich nur ein Bruchtheil der Grundstücke — sei es durch freihändigen oder Zwangsverkauf — in andere Hände übergeht, so musste von diesem auch die Gesammtheit der Grundstücke verallgemeinert werden. Wie man aus der Abbildung sieht, erreichte der Bodenkaufwerth den grössten Betrag im Anfang der 70er Jahre, wo sich die Wohnungen nach Umfang und Beschaffenheit lange nicht als ausreichend erwiesen, um dem ungeahnt starken Zuströmen der Bevölkerung zu genügen, und wo bei den gleichzeitig stattfindenden zahlreichen Umbauten auch die ungeeignetsten Räume zum Wohnen benutzt wurden. Im Jahre 1872 war der durchschnittliche Miethertrag der Grundstücke zu der beispiellosen Höhe von 10,65 %, 1873 sogar auf 11,08 % des Versicherungswerthes hinaufgegangen. In jenen Jahren stand der verallgemeinerte durchschnittliche Kaufwerth der bebauten Grundstücke — 245,9 und 277,6 % des durchschnittlichen Versicherungswerthes — um 34,6 und 45 % höher, als ihr nach den Nettomiethen sich ergebender wirklicher Werth, und der durchschnittliche Bodenkaufwerth um 76,9 und 94,1 % über dem wirklichen durchschnittlichen Bodenwerth. In den Jahren 1884 bis 1886 haben sich hinsichtlich des Bodenwerths die Verhältnisse ungefähr ebenso gestaltet wie damals, wenn auch in dem Verhältniss des Miethertrages zum Versicherungswerth eine wesentliche Verschiebung nicht eingetreten ist.

Der Verlauf der Linien der Abbildung auf Seite 121 steht in gewissem Zusammenhang mit dem oberen Linienzuge der ersten Abbildung und dem unteren der zweiten Abbildung auf Seite 116.

Liegen für die Ermittlung des wirklichen Bodenwerths der bebauten Grundstücke feste Anhaltspunkte vor, so ist der Bodenwerth der unbebauten Grundstücke, der Baustellenwerth, in weit höherem Grade das Ergebniss der Spekulation. Er schwankt in sehr weiten Grenzen, wie die folgende Zusammenstellung über Baustellenpreise des Jahres 1892 erkennen lässt.

Lfd. No.	Standesamtsbezirke	Vorkommende Baustellenpreise für das qm in Mark	Bemerkungen
1	I. Alt-Berlin	400—600; im Südosten 250—320	In der Königstrasse 800—900 M.
2	Alt-Kölln	200—2000	In der Brüderstrasse 500—700, am Schlossplatz 700—1400, an der Spree 700 M.
3	Dorotheenstadt	theils 450—600, theils 1000—2000	Unter den Linden 1000—2000, in der Behrenstrasse 1500 M.
4	Friedrichswerder	250—350; vereinzelt 400—700	
5	II. Friedrichstadt	350—650; 1000—1700	In der Friedrichstrasse 1400, Leipzigerstrasse 1100, Wilhelmstrasse 1700 M.
6	III. Untere Friedrichstadt und Schöneberger Vorstadt	400—650; 180—350; 70 bis 170; nach aussen zonenweise abnehmend	In der Potsdamer Strasse 700, 500, 400 M u. s. w.; nach aussen abnehmend.
7	IV. Obere Friedrichstadt und Tempelhofer Vorstadt	100—170	
8	V a u. b. Luisenstadt diesseits des Kanals	250—350; am Kanal 90—250	In der Alten Jakobs-, Prinzen-, Dresdenerstrasse 350 M.
9	VI. Luisenstadt jenseits des Kanals	75—170	
10	VII a u. b. Stralauer Viertel	{ a) 200—300; 100—170 b) 180—250; 70—170; 20—60; 2—14; nach aussen zonenweise abnehmend	In der Kaiser- und Gr. Frankfurterstrasse 250—350 M.
11	VIII. Königsviertel	225—350 in den Radialstrassen, sonst alle Stufen abwärts	In der Neuen Königstrasse 350 M.
12	IX. Spandauer Viertel	im Westen 180—300, im Osten 90—170	In der Elsasserstrasse 250 M.
13	X a u. b. Rosenthaler Vorstadt	90—170; 12—90; 2—12, zonenweise nach aussen abnehmend	
14	XI. Oranienburger Vorstadt	90—130	In der Chausseestrasse von 325 M. abnehmend.
15	XII. Friedrich Wilhelmstadt	225—350; 150	
	Moabit	90—170	Zwischen Lehrter Bahnhof und Alt-Moabit 170, auch 125 M; in der Thurmstrasse 125 M
	Thiergarten (früher)	90—150	
16	XIII. Wedding	von 60 M abwärts	

Das Eisenbahnzeitalter hat die Preise der unbebauten Grundstücke ins fabelhafte gesteigert. In den Jahren 1842 und 1843 löste die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn aus dem Verkauf von Restparzellen für das qm 16 M an Stellen, wo jetzt bis zum zehnfachen gefordert wurde. Die Potsdamer Bahn hatte 1838 für das qm zu erwerbende Fläche $10\frac{1}{2}$ M in Ansatz gebracht; jetzt kostet das qm Gelände am Endbahnhof bis zu 250 M, weiter zurück nach Schöneberg zu noch bis zu 180 M, in Schöneberg 90 bis 130 M und weiter ausserhalb noch 20 bis 40 M. 1845 wurde ein 18 Morgen¹⁾ grosses Gelände zwischen dem Invalidenhaus und dem Schönhauser Graben mit 10 M für die Quadratruthe oder mit 70 Pf für das qm bezahlt,²⁾ jetzt würde man dort für das qm 100 bis 130 M zahlen müssen. Für diejenigen Theile, die als Bauland zu betrachten waren, hatte man 90 M für die Ruthe, also $6\frac{1}{2}$ M für das qm gefordert. 1851 wurde von der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn am Lausitzer Platz $6\frac{1}{2}$ M, ausserhalb der Stadtmauer zwischen dem Halleschen und Kottbuser Thor $8\frac{1}{2}$ — $10\frac{1}{2}$ M, für Grundstücke in der Mühlenstrasse beispielsweise $12\frac{1}{4}$, 16, 17, 21 M, in der Fruchtstrasse u. a. $12\frac{1}{2}$ M für das qm bezahlt, wo man jetzt das qm nicht unter 100—150 M haben kann. Für ein in der Fruchtstrasse östlich vom Endbahnhof der Niederschlesisch-Märkischen Bahn gelegenes Grundstück wurden 8 M auf das qm gefordert, wo der Grund und Boden jetzt das doppelte kostet. Im Jahre 1862 wurde der geforderte Preis von 36 M für ein zur Anlage eines Verbindungsweges zwischen dem Tempelhofer Ufer und der Teltowerstrasse in Aussicht genommenes Grundstück als enorm bezeichnet; jetzt würde man das 4- bis 5fache zahlen müssen. Es bezahlte die Anhalter Bahn im Jahre 1864 für Parzellen am Tempelhofer Ufer 19 bis 21 M, die Lehrter Bahn 1867 für Geländetheile des Lehrter Bahnhofs 17 M, 1870 21,4 M für das qm; jetzt sind derartige Parzellen 120 bis 170 M das qm werth.

Man spricht heutzutage gern davon, wie sich der Wohlstand der Bevölkerung im Laufe der Jahre gehoben habe, und pflegt wie zur Begründung darauf hinzuweisen, dass die Steuerfähigkeit der Bevölkerung mit den Jahren ausserordentlich gestiegen sei. Eine Vergleichung der gesammten direkten Staats- und Gemeindesteuern ist erst seit 1870 möglich. Sie ist nur bis 1892 durchgeführt, weil sich seit 1893 durch die neuen Steuergesetze die Verhältnisse so geändert haben, dass eine Vergleichung mit den früheren Jahren nothwendig zu ganz unrichtigen Schlüssen führen müsste. Aus der folgenden Tabelle, die sowohl die gesammte Steuersumme, als auch die Steuerquote des Einzelnen nachweist, ist auch in dieser Beschränkung ersichtlich, wie viel

¹⁾ 1 Morgen = 2553 qm. ²⁾ 1 Quadratruthe = 14,18 qm.

schneller die Gemeindeabgaben gegenüber den Staatsabgaben in Berlin in die Höhe gegangen sind.

Staatssteuern.

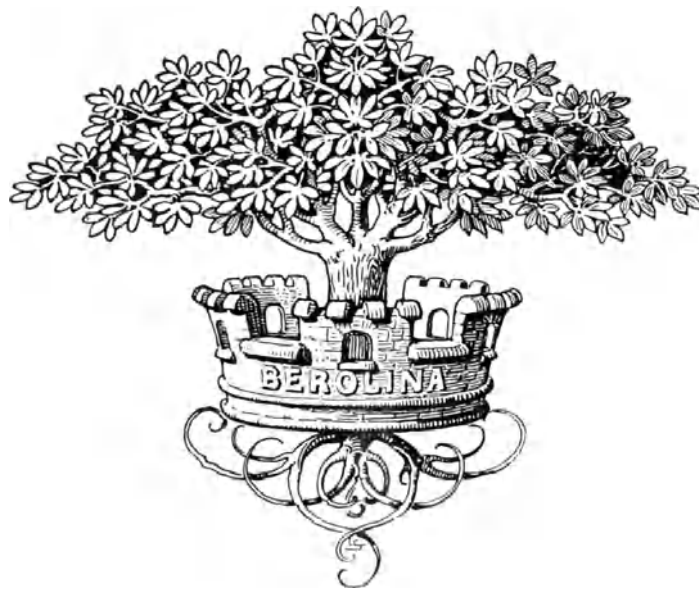
Jahr	Gewerbe- steuer	Grund- und steuer	Gebäude- steuer	Klassifizierte Einkommen- steuer	Klassen- steuer	Direkte Staatssteuern	Auf den Kopf
1841	504 512	.	.	.	.	.	.
1845	566 441	.	.	.	.	.	.
1850	557 588	.	.	.	.	.	.
1855	658 672	.	.	.	.	.	(12,08)
1860	790 897	.	.	.	.	.	(14,8)
1865	1 365 957	18 543	1 512 648	.	.	.	(13,8)
1870	1 599 270	17 383	1 973 992	2 679 334	3 357 660	9 627 639	12,43
1875	2 050 823	15 289	2 472 641	6 022 638	3 166 111	13 745 724	14,25
1880	2 245 700	12 804	5 229 842	6 373 980	3 029 144	16 863 326	13,98
1885	2 551 880	10 761	5 863 275	8 194 799	1 879 083	18 499 798	14,27
1890	3 140 177	9 634	7 146 855	10 717 787	2 828 916	23 843 369	15,44
1892	3 325 757	8 907	7 986 609	18 890 034	3 273 060	33 484 367	20,60

Gemeindesteuern.

Jahr	Mieths- steuer	Haussteuer	Gemeinde- Einkommen- steuer	Direkte Gemeinde- steuern	Auf den Kopf	Ueber- haupt auf den Kopf
1841	1 545 435		.	1 597 676	4,97	.
1845	1 826 277		.	1 899 479	5,01	.
1850	1 949 715		.	2 516 176	6,26	.
1855	1 955 864	979 196	.	3 011 928	6,94	(20)
1860	2 170 290	1 121 209	.	3 511 315	7,12	(22)
1865	3 352 554	1 206 888	.	4 775 574	7,26	(21)
1870	4 572 106	1 589 499	1 367 468	7 703 586	9,04	22
1875	9 407 858	3 076 494	8 036 614	20 773 498	21,54	36
1880	9 599 246	3 474 773	9 501 721	23 246 041	20,70	35
1885	11 268 076	3 939 673	12 120 126	28 045 393	21,30	36
1890	13 501 415	5 217 235	17 464 421	37 073 407	23,50	39
1892	12 740 371	5 821 205	16 151 882	35 668 144	21,60	42

Die Steuern auf den Kopf der Bevölkerung haben sich danach im Durchschnitt fast verdoppelt. Um hieraus auf den Wohlstand der Bevölkerung schliessen zu wollen, käme es ausser auf die Vertheilung der Vermögen, den Antheil der grossen und kleinen Einkommen auch auf die Preisbewegung der nothwendigen Lebensmittel und der Wohnungen an. Die Stadt bedarf hoher Steuerbeiträge. Die zahlreichen Meliorationswerke, die Kanalisation, die Wasserleitung, die umfassenden städtischen Bauausführungen, die Fürsorge für

Schulen, Krankenhäuser u. s. w., Gebiete, auf denen die Stadt Grosses unternommen hat, fordern die Verzinsung und Tilgung der darin angelegten ausserordentlichen Summen auch über das Mass dessen hinaus, was dem vermehrten Wohlstande der Bevölkerung im allgemeinen entsprechen würde.



ZWEITER THEIL.

DIE GESCHICHTLICHE ENTWICKLUNG
DER BERLINER EISENBAHNEN.



ERSTES KAPITEL.

Von der Entstehung der ersten Eisenbahnen bis zum Erwerb der Berliner Eisenbahnen durch den Staat.

Am 6. Oktober 1829 fand in England auf der Ebene von Rainhill der denkwürdige Wettkampf zwischen der von Stephenson erbauten Lokomotive „Rocket“ und mehreren anderen statt und endigte mit einem glänzenden Erfolge der Stephenson'schen Maschine, die dreimal so viel leistete, als verlangt worden war. Bereits im Jahre 1830 wurde in England die erste Dampfeisenbahn von Liverpool nach Manchester in Betrieb gesetzt, die vor aller Welt den Beweis lieferte, welch' grosse praktische Bedeutung der neuen Erfindung für die rasche Beförderung von Personen und Lasten auf weite Entfernungen innewohnte. Am 7. Dezember 1835 eröffnete man in Deutschland die erste Eisenbahn mit der 6 km langen Strecke von Nürnberg nach Fürth, der am 24. April und 12. November 1837 die Leipzig-Dresdener Bahn mit den beiden Strecken Leipzig—Althen und Althen—Gerichshain folgte.

Auch in Preussen regte sich alsbald in den verschiedensten Theilen des Landes die Thätigkeit, um die neue Erfindung für die Zwecke der Verkehrserleichterung nutzbar zu machen; in der Landeshauptstadt wurden in den Jahren 1833 bis 1835 die ersten Schritte zur Schaffung von Eisenbahnverbindungen theils zwischen den wichtigeren Handelsplätzen des Westens der Monarchie, theils zwischen Berlin und den nächstgelegenen Grossstädten Magdeburg, Leipzig, Hamburg, Stettin, Frankfurt a. O. und Halle eingeleitet.

Zuerst von allen Plänen gelangte der Bau der Eisenbahn von Berlin nach Potsdam zur Verwirklichung; die am 29. Oktober 1838 eröffnete Bahn war die erste Schienenverbindung im preussischen Staate. Nach Verlauf von vier Jahren aber münden bereits vier Hauptbahnen von Südwesten, Norden und Osten in Berlin, ausser der Potsdamer die Berlin-Anhalter, Berlin-Stettiner und Berlin-Frankfurter (a. O.) Eisenbahn, zu denen im Jahre 1846 noch die Berlin-Hamburger als fünfte Hauptlinie hinzutritt.

Im Anfange hatten die Potsdamer und Frankfurter Bahn den Charakter blosser Lokalbahnen; die ersten Berliner Bahnhöfe waren schmucklos und bescheiden in den Abmessungen und der Ausstattung und lagen, mit Ausnahme des Frankfurter Bahnhofs, vor der Stadtmauer, die damals im wesentlichen zugleich die Bebauungsgrenze bildete. Der Hamburger Bahnhof — das einzige noch heute bestehende, wenn auch nicht mehr für seinen eigentlichen Zweck benutzte Bauwerk aus jener Zeit — war die erste grossartigere Anlage.

Im Jahre 1851 tritt durch Vollendung der in der Strassenfläche liegenden Eisenbahn zur Verbindung sämtlicher Berliner Bahnhöfe ein ganz neues Element hinzu. Die schon länger geplante Anlage verdankt ihr Zustandekommen zwar nur vorübergehenden militärischen Bedürfnissen, gewinnt aber als erste Staatsbahn für die Entwicklung der Berliner Eisenbahnen grosse Bedeutung, indem sie zur Herstellung der neuen Verbindungsbahn, der 20 Jahre später eröffneten Ringbahn, Veranlassung giebt.

In den fünfziger Jahren vollzieht sich der weitere Ausbau des preussischen Eisenbahnnetzes in seinen Hauptlinien; von besonderer Bedeutung ist die Verstaatlichung der Schlesischen Bahn im Jahre 1852, die Vollendung der vom Staate gebauten Ostbahn im Jahre 1857; doch üben diese Ereignisse zunächst keinen unmittelbaren Einfluss auf Berlin selbst aus.

Erst mit dem Jahr 1867, als der Ring der alten Stadtmauer Berlins fiel, beginnt eine neue Periode umfassender Neubauten und Umgestaltungen der Bahnanlagen. Nach Vollendung der Strecke Berlin-Cüstrin erhält die Ostbahn im Jahre 1867 mit dem neuen Ostbahnhof ihren eigenen Anfangspunkt in Berlin; im Jahre 1868 wird die Berlin-Görlitzer, im Jahre 1871 die Lehrter Bahn, beide mit eigenen stattlichen Personenbahnhöfen eröffnet; im Jahre 1869 gelangt der Umbau des Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofs durch Vollendung des neuen Empfangsgebäudes zum Abschluss.

Im Jahre 1871 wird der Betrieb auf der alten Verbindungsbahn, der im Lauf der Jahre zu einer schweren Fessel für den allgemeinen Verkehr geworden war, eingestellt, und die zunächst vollendete östliche Hälfte Moabit-Stralau-Schöneberg der neuen Ringbahn eröffnet. Die empfindlichen Miss-

Additional material from *Berlin und seine Eisenbahnen 1846 - 1896*,
ISBN 978-3-662-24454-8 (978-3-662-24454-8_OSFO7),
is available at <http://extras.springer.com>



stände des Bestehens von Schienenübergängen im Zuge verkehrsreicher städtischer Strassen führten zugleich mit dem dringenden Bedürfniss nach Erweiterung der Anlagen für die Abfertigung des bedeutend gestiegenen Personen- und Güterverkehrs zu den umfassenden Bahnhofsumbauten der Potsdamer- und Anhalter Bahn, die mit Vollendung der grossartigen Neubauten des Potsdamer Bahnhofs im Jahre 1872, des Anhalter Bahnhofs im Jahre 1880 ihren Abschluss fanden. Durch den Umbau des Stettiner Bahnhofs erhielt Berlin im Jahre 1876 auch im Norden ein neues grossartiges Empfangsgebäude, die Frage der Hochlegung der Gleise blieb aber hier ungelöst, und die mit den Schienenkreuzungen verbundenen Missstände nahmen noch zu, als im Jahre 1877 die Nordbahn eröffnet wurde, deren Ortsverkehr sich alsbald, dem Wachsthum der rings um Berlin entstehenden Vororte entsprechend, äusserst lebhaft entwickelte. Inzwischen war im Jahre 1874 die Wanneseebahn Zehlendorf—Neubabelsberg, im Jahre 1875 die Berlin-Dresdener Bahn, im Jahre 1877 die westliche Schlussstrecke der Ringbahn Schöneberg—Charlottenburg—(Westend)—Moabit dem Verkehr übergeben worden.

Das Jahr 1879 brachte die Vollendung der Staatsbahn Berlin-Blankenheim(—Wetzlar) und leitete die Periode der Verstaatlichung der in Berlin mündenden Privatbahnen ein, die mit der Stettiner und Lehrter Bahn begonnen wurde. 1880 folgte die Verstaatlichung der Potsdamer Bahn, 1882 der Görlitzer und Anhalter Bahn nach; der 7. Februar dieses Jahres bezeichnet mit der Eröffnung des Stadtverkehrs auf der Berliner Stadtbahn einen für die Entwicklung der Berliner Verkehrsverhältnisse hochwichtigen Abschnitt.

Die Verstaatlichung erhielt ihren Abschluss durch den Ankauf der Hamburger Bahn im Jahre 1884 und der Strecke Berlin—Elsterwerda der Berlin-Dresdener Bahn. Berücksichtigt man noch die im Jahre 1875 vollendete Militärbahn, so ergibt sich, dass die Zahl der in Berlin mündenden Eisenbahnen von fünf im Jahre 1846 bis zum Jahre 1882 auf zwölf angewachsen ist; hierzu kommt noch die neue Ringbahn und die Berliner Stadtbahn, so dass Berlin mit dem Jahre 1882 im ganzen 14 verschiedene Bahnen besitzt.

Im folgenden soll zunächst die Entstehung und Entwicklung der einzelnen Berliner Eisenbahnunternehmungen getrennt bis zur Zeit der Verstaatlichung beschrieben werden, in einem zweiten Kapitel folgt die Geschichte der Berliner Ringbahn und der Stadtbahn, in dem dritten wird die weitere Entwicklung der Fernbahnen nach der Verstaatlichung bis zur Gegenwart geschildert werden.

Die Entwicklung der Bahnen im Berliner Stadtbilde ist übersichtlich veranschaulicht durch die Kartenzusammenstellung auf Tafel 7 und 8, die zugleich über die jeweilige Ausdehnung der Bebauung Berlins und seiner Umgebungen Aufschluss giebt. Die Karten, die mit dem Jahre 1846, als dem Gründungsjahr des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, beginnen, sind nur für solche Jahre dargestellt, die sich durch wesentliche Neuerungen oder Umgestaltungen auf dem Gebiet der Eisenbahnen auszeichnen. Die Ausdehnung des gesammten deutschen Bahnnetzes in den Jahren 1845 und 1846 wird durch die Karte auf Tafel 19 veranschaulicht.

Die folgenden Darstellungen stützen sich ferner auf den als Anlage II beigefügten Plan der weiteren Umgebung Berlins mit sämmtlichen zur Zeit bestehenden Eisenbahnen und Wasserstrassen. Die Anordnung der einzelnen Bahnanlagen ist aus dem Eisenbahnplan Berlins, Anlage III, ersichtlich, der den heutigen Zustand oder doch die zur nächsten Ausführung bestimmten Entwürfe in zusammengedrängter Form, auf das wesentliche beschränkt, wiedergiebt. Endlich ist auch noch der Berliner Stadtplan (von Straube), Anlage IV, zur Verfolgung der Einzelheiten in der Berliner Topographie zu Rathe zu ziehen. Die Ausdehnung von Berlin im Jahre 1846 ist auf diesem Plane durch besonderen Farbendruck hervorgehoben.

Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn.

Die ersten Anregungen zur Herstellung des Berlin-Potsdamer Eisenbahnunternehmens gelangten aus den Kreisen Privater in den Jahren 1833 und 1834 an die Staatsregierung. Am 9. April 1833 wandte sich Dr. Stubbe in Berlin an das Ministerium des Innern mit einer Eingabe, in der er um Unterstützung seines Vorhabens bat, „ein Privilegium für die Einrichtung einer Dampfwagenfahrt auszuwirken“. Nach dem Entwurf des Privilegiums handelte es sich um das Recht, „einen Fahrweg von Naumburg über Halle, Merseburg, Delitzsch, Wittenberg, Potsdam, Berlin, Frankfurt a. O. bis Breslau zu bauen und mit Dampfwagen zu befahren“; es sollte ihm erlaubt werden, Waaren und Menschen auf diesem Wege zu befördern und „das nöthige Geld zur Einrichtung dieser Dampfwagenfahrt durch Aktien zusammenzubringen“. Der Staat sollte die ihm gehörigen Ländereien, durch die der Weg geht, unentgeltlich überlassen, die Privatgrundstücke dagegen sollten nach landesgesetzlicher Abschätzung käuflich erworben werden. Der Weg für die Dampfwagenfahrt sollte, um das Postregal nicht zu beeinträchtigen, wenigstens 1000 Fuss entfernt von dem damaligen Postwege liegen, nicht durch Städte gehen, und bei Kreuzung anderer Fuhrwege mittels „Brücken

oder Unterdurchgänge“ so geführt werden, dass die bestehende „Communication unverletzt“ bleibe. Der Antragsteller sollte verpflichtet sein, täglich einen Dampfwagen von Naumburg, Berlin und Breslau abzusenden und Briefe der Regierung, sowie zwei Beamte unentgeltlich mitzunehmen.

Der Bescheid des Ministeriums vom 19. April 1833 lautete dahin, dass die Zusicherung des Privilegiums nicht eher ertheilt werden könne, als bis man eine „vollkommene Ueberzeugung von der allgemeinen Nützlichkeit des beabsichtigten Unternehmens gewonnen“ habe. „Eine solche Gemeinnützigkeit ist aber“, so heisst es wörtlich weiter, „nur dann anzunehmen, wenn durch das Unternehmen der Waaren- und Personentransport nicht nur leichter und bequemer, sondern auch mit geringeren Kosten als auf den bisher gewöhnlichen Wegen bewerkstelligt wird, und dass dies bei dem zur Anlage erforderlichen Kapital von gewiss fünf Millionen Thaler bloss für die Bahn möglich zu machen sei, muss bezweifelt werden“¹⁾. Dem Antragsteller wird aufgegeben, einen genauen Plan unter Beifügung einer eingehenden Berechnung der erforderlichen Anlagekosten einzureichen.

Am 27. April desselben Jahres wandte sich Dr. Stubbe im Verein mit dem Berliner Kunsthändler Simon Schropp & Comp. an den König, wobei er seinen Antrag auf die Strecke von Berlin nach Potsdam beschränkte und das Recht, Menschen und Güter auf dem Dampfwagen zu befördern, für den Zeitraum von achtzig Jahren erbat. Nach der beigefügten Karte sollte die Bahn etwa 400 m westlich von der Potsdamer Strasse, an dem damaligen Schafgraben, dem heutigen Landwehrkanal, beginnen, westlich von Schöneberg, Wilmersdorf, Schmargendorf, Dahlem und Zehlendorf durch die Forstflächen des Grunewalds und der Machnower Heide geführt werden, um am östlichen Ausgange von Nowawes zu endigen. Die Anträge, das Gelände für die Bahn nach den beim Bau der Staatsstrassen massgebenden gesetzlichen Bestimmungen erwerben zu dürfen und die fiskalischen Grundflächen unentgeltlich zu erhalten, wurden in der Kabinetsordre vom 9. Mai 1833 als gesetzwidrige Begünstigungen von vornherein zurückgewiesen; die Staatsminister von Schuckmann und Maassen forderten die Vorlage eines Bauentwurfs und eines vollständigen Plans der Aktienunternehmung, worauf die Sache auf sich beruhen blieb. Keinen besseren Erfolg hatte eine am 28. Juni 1833 von Dr. J. Schumann in Berlin gleichzeitig an den König und an das Ministerium des Innern gerichtete Eingabe, der eine ausführliche Denkschrift „Ueber die Anlage

¹⁾ Hiernach waren die Anlagekosten für die rund 545 km lange Strecke auf nur 15 Mill. Mark, das sind 27 500 M. für das Kilometer geschätzt,

einer Eisenbahn zwischen Berlin und Potsdam und deren Nützlichkeit“ beigegeben war. Die Anlagekosten waren auf 300 000 Thlr. (das sind rund 30 000 M. für das km) geschätzt¹⁾.

Im folgenden Jahre, am 27. Januar 1834, wandte sich der Justizkommissar J. C. Robert, zusammen mit dem Banquier L. Arons an das Ministerium des Innern, um für eine zwischen Berlin und Leipzig geplante Eisenbahn die staatliche Genehmigung und die Gewährung gewisser Garantien zum Schutze der vorbereitenden Schritte zu erbitten. Es sollte auf mindestens zwei Jahre jede Konkurrenz für die Vorarbeiten ausgeschlossen und der zu bildenden Aktiengesellschaft das Privilegium verliehen werden, den Grunderwerb nach den gesetzlichen Bestimmungen über Heerstrassen zu bewirken und die Benutzung der Bahnen einer staatlich beaufsichtigten Besteuerung zu unterwerfen. Nachdem auch in diesem Falle den Antragstellern aufgegeben worden, zunächst den Bauentwurf und den Plan zur Errichtung der Aktiengesellschaft einzureichen, erweiterten diese bei der Vorlage des allgemeinen Entwurfs im März 1834 ihren Konzessionsantrag auf den Plan einer Eisenbahnverbindung Berlin-Leipzig-Magdeburg-Hamburg. Die Antwort lautete, dass die Ertheilung einer förmlichen Konzession nicht eher Allerhöchsten Orts befürwortet werden könne, als bis die Antragsteller nachgewiesen, dass sie im Besitze der Mittel seien, „eine so wichtige Unternehmung anzutreten“.

¹⁾ Wie unklar die Vorstellungen in Bezug auf mechanische Vorgänge in damaliger Zeit auch bei einem sonst gewiss nicht ungebildeten Manne, wie dem Verfasser der Denkschrift, waren, erhellt aus einigen, in der Einleitung zur Denkschrift enthaltenen Sätzen: „Eine vollkommene Ebene ist nicht nöthig zur Errichtung einer Eisenbahn, weil dieselbe auch wellenförmig sein kann; ja man wird auf einer wellenförmigen Eisenbahn, wo die Last fortdauernd auf- und abbewegt wird, in bedeutend kürzerer Zeit, mit derselben bewegendem Kraft, oder in derselben Zeit mit grösserer Ersparniss des Transports dasselbe Resultat erlangen. (!). Es könnte also eine vollkommene Ebene, wenn die Schwierigkeiten nicht zu gross wären, sehr vortheilhaft für den Zweck einer Eisenbahn in einen hügeligen Boden verwandelt werden; es ist ausgemacht, dass zur Hinaufbewegung einer Last eine viel geringere Kraft erfordert wird, sobald man den Zwischenraum abwechselnd in Höhe und Tiefe sondert, so dass der Wagen bald bergauf, bald bergunter fahren muss, ehe er an seinem Bestimmungsort ankommt.“

Auf der anderen Seite muss man indess dem weit voraussehenden Blicke des Verfassers Anerkennung zollen, wenn er — wohlbemerkt im Jahre 1833 — über die allgemeine Nützlichkeit einer Eisenbahn zwischen Berlin und Potsdam sich folgendermassen äussert: dieselbe werde gleichsam den Impuls geben, „dass binnen kurzem auch andere Hauptstrassen des preussischen Staates mit Eisenbahnen belegt werden würden; ja wir sind überzeugt, dass, da die Eisenbahnen so grosse Vortheile gewähren, weit wohlfeiler sind, ohngeachtet ihrer anfangs kostspieligen Anlage, und grosse Zinsen tragen, sie binnen fünfzig Jahren nicht nur Deutschland, sondern beinahe ganz Europa durchschneiden werden“.

Nunmehr wandte sich Robert mit einer Eingabe vom 20. Mai 1834 an den König, um, „angeregt durch den Aufschwung, der überall in Europa und auch in den westlichen Provinzen der Monarchie die Verbindung der menschlichen Kräfte durch das Mittel der Eisenbahnen in den neuesten Zeiten genommen hat, — das Zustandebringen eines bezüglichen Unternehmens auf Privatkosten, wie jetzt zwischen Cöln und Amsterdam, auch nach einer anderen, für das Vaterland ebenso wichtigen Richtung, nämlich von Berlin nach Leipzig und nach Hamburg über Magdeburg zu versuchen“. Er erklärte sich auch zur Ausarbeitung eines vollständigen Bauentwurfs bereit.

Der Finanzminister Maassen antwortete ihm am 1. Juli 1834, dass nach Vorlage des Bauplans und Bildung der Aktiengesellschaft der gesetzliche Schutz bei Abtretung der erforderlichen Grundflächen nicht versagt werden solle, ein ausschliessliches Privilegium über diesen Gegenstand aber nicht befürwortet werden könne.

Zur Aufwendung der grossen Kosten ausführlicher Baupläne aufs ungewisse hin konnte sich Robert indess nicht entschliessen. Er fasste daher den Plan einstweilen in einen engeren Rahmen, indem er, wie die Regierung zu Potsdam am 21. März 1835 an den Wirklichen Geheimen Rath Rother berichtete, beantragte, dass den Unternehmern einer Eisenbahn zwischen Berlin und Potsdam die schriftliche Erlaubniss zur Aufnahme und Nivelirung des Geländes ertheilt werde. Die Regierung wurde ermächtigt, diesem Antrage zu willfahren.

Für Aufstellung eines Bauplans hatte Robert den Geheimen Oberbaurath Crelle in Berlin, Mitglied der Ober-Baudeputation, gewonnen, der die Pläne unter vollständiger Geheimhaltung ausarbeitete. Bereits am 4. Mai 1835 konnte Robert einen Bauplan mit ausführlichen Erläuterungen, Ertrags- und Kostenberechnungen zu einer Eisenbahn zwischen Berlin und Potsdam dem Könige vorlegen. Hiernach war der Entwurf als eingleisige Schienenbahn von der Schafbrücke (der jetzigen Potsdamer Brücke) zu Berlin in ziemlich gerader Richtung bis in die Gegend der langen Brücke bei Potsdam gedacht. Die Bahn sollte täglich sechsmal von je zwei zu bestimmten Stunden abgehenden Dampfwagen befahren, die ganze $3\frac{1}{3}$ Meilen lange Strecke durchschnittlich in einer Stunde zurückgelegt werden; dabei sollen Passagiere in „Bahnkutschen“, Frachtgüter in Bahnfrachtwagen und auch gewöhnliche Fuhrwerke mit Personen besetzt, vorkommendenfalls auch mit ihren Pferden, auf „Bahnkarren“ befördert werden. Die Reisenden, Frachtgüter und Wagen sollten durch die Bahnunternehmer von der Schafbrücke bis zu den verschiedenen bestimmten Plätzen

Additional material from *Berlin und seine Eisenbahnen 1846 - 1896*,
ISBN 978-3-662-24454-8 (978-3-662-24454-8_OSFO8),
is available at <http://extras.springer.com>



im Mittelpunkt Berlins gebracht und von da abgeholt werden; dabei sollten die vorher festgestellten und veröffentlichten Transportpreise in jedem Falle bedeutend geringer sein, als zur Zeit üblich. Das Anlagekapital sollte aus dem Einkommen der Bahn getilgt, und die Bahn nebst Zubehör nach Ablauf einer angemessenen Reihe von Jahren dem Staate als Eigenthum unentgeltlich abgetreten werden. Der baare Geldgewinn aus dem Unternehmen wurde auf jährlich 40–50 000 Thlr. angeschlagen. Der Antragsteller bittet um die Erlaubniss, die neue Eisenschienenstrasse Friedrich Wilhelms-Bahn zu nennen.

Aus der Beschreibung geht hervor, dass die Linie etwa an der Stelle der heutigen Potsdamer Brücke in Berlin anfangen und ziemlich gleichgerichtet mit der Landstrasse nach Zehlendorf und von hier nahezu geradlinig über Kohlhasenbrück und Nowawes bis in die Teltower Vorstadt von Potsdam geführt werden sollte; das Gefälle sollte nirgends stärker sein als $\frac{1}{2}$ Zoll auf die Ruthe, d. i. 1:288. Unterhalb der Schafbrücke auf dem linken Ufer des Schafgrabens sollten die Abfertigungsgebäude für die Bahn, Kohlenschuppen, Werkstätten, Schmiede und Pferdeställe Platz finden.

Die unmittelbare geradlinige Verbindung mit Zehlendorf wird wegen des sumpfigen und niedrigen Geländes zwischen Wilmersdorf und Schöneberg vermieden um so mehr, da aus der Abweichung von der geraden Linie nicht einmal ein „Verlust an Schönheit und Ansehen“ (!) entstehe, weil „man die Linie von Zehlendorf zur Schafbrücke wegen der dazwischen liegenden Anhöhen bei Schöneberg und Dahlem dennoch nicht ganz würde entlang sehen können“. Die Bahn soll 50 Ruthen (188,3 m) von der Chaussee entfernt bleiben, damit, falls Dampfkraft verwendet werde, keine Gefahr für den Verkehr auf der Chaussee durch Scheuen der Pferde entstehen könne. Als besonderer Vortheil wird es hingestellt, dass die von der Bahn zu schneidenden Landstrassen mit dieser in gleicher Höhe liegen, eine Anschauung, deren Durchführung bei der späteren Entwicklung der Eisenbahnen bekanntlich zu erheblichen Missständen geführt und zahlreiche, äusserst kostspielige Umbauten nothwendig gemacht hat¹⁾. Wenn auch

¹⁾ Der Merkwürdigkeit halber sei das in der Erläuterung hierüber Angeführte nachstehend wörtlich wiedergegeben:

„Ausser der Hauptbedingung für Eisenbahnen: derjenigen möglichst schwacher Gefälle, giebt es noch zwei andere, deren eine nie verletzt werden darf, während die andere nur mit bedeutenden Kosten und Schwierigkeiten vernachlässigt wird, nämlich: dass die Bahn da, wo Biegungen stattfinden, deren Halbmesser dann, besonders wenn mit Dampfkraft gefahren wird, möglichst gross sein muss, durchaus ganz horizontal, und dass sie da, wo sie Chausseen und andere Strassen schneidet, mit denselben in gleicher Höhe liegen muss“.

einstweilen nur ein Gleis gelegt werde, so sei doch der Bahnkörper jedenfalls von vornherein für eine doppelgleisige Anlage einzurichten. An den Rändern der Dammkrone sollen Obstbäume, z. B. Kirschbäume, gepflanzt werden, deren Ertrag nicht nur die Pflanzungskosten decken, sondern noch eine Einnahme gewähren werde. Falls mit Pferden gefahren wird, soll der Raum zwischen den Schienen mit Kies ausgestampft werden, während bei Dampfbetrieb nur eine Ausfüllung mit Erde, oben geebnet, nothwendig sei. Ferner wird vorgeschlagen, die Schienen statt durch Steine oder eine chaussirte Unterlage (Bettung) durch eichene, eingerammte Pfähle von 5 Fuss Länge und 6 bis 8 Zoll Dicke zu unterstützen, „deren Köpfe etwa 3 Fuss tief unter dem Terrain bleiben müssten, damit der Pfahl länger dauere; auf dem Pfahlkopfe würde der eiserne Schienenstuhl sehr gut befestigt werden können und müsste dann danach eingerichtet werden“.

Ausweichestellen sollten bei Annahme von Dampfbetrieb eine etwa auf jede halbe Meile, bei Anwendung von Pferdebetrieb eine auf je 160 Ruthen (rund 600 m) angelegt werden.

Der Kostenüberschlag für die Bahnanlage schliesst ab: im Falle des Dampfbetriebes mit 419 408 Thl. oder 125 820 Thl. auf die Meile (= rund 50 300 M für das km), und im Falle des ausschliesslichen Pferdebetriebes: mit 389 655 Thlr. oder 116 896 Thlr. auf die Meile (= rund 46 800 M für das km).

Der Werth des Geländes für den Bahnhof am Endpunkte der Bahn bei Berlin wird auf 10 Thlr. = 30 M für die Quadratruthe, der Eisenpreis für die Schienen mit 300 M für 1 Tonne veranschlagt.

Die Kosten der für den Transport innerhalb der Stadt erforderlichen Fracht-, Kutsch- und Rennpferde waren veranschlagt mit 300, 450 und 600 M (bei der Berliner Pferdeisenbahn kostet heute ein Pferd beim Ankauf durchschnittlich 647,90 M ¹⁾). Die mittlere Geschwindigkeit der Dampfwagenfahrt war mit $3\frac{1}{8}$ Meilen = 25 km in der Stunde in Aussicht genommen. Für die schneller reisenden Passagiere sollte die Fahrt zwischen Berlin und Potsdam in $\frac{3}{4}$, für die billiger fahrenden in $1\frac{1}{4}$ Stunden zurückgelegt werden.

Die Kosten der Dampflokomotiven, die aus England bezogen werden sollten, waren auf 18 000 Mark, die der für den Eisenbahntransport eingerichteten Kutschen zu 12 Personen mit je 1800 und bei zierlicherer und bequemerer Bauart mit 2100 M in Ansatz gebracht. Eisenbahnfrachtwagen von 2650 bis 2700 kg Tragfähigkeit mit eisernen Rädern, Achsen und Druckfedern sollten 1200 M, die gewöhnlichen „Bahnkarren“ zur Aufnahme von Strassenfuhrwerken 600 M kosten. Der Entwurf spricht sich dafür

¹⁾ Nach dem Geschäftsbericht von 1895.

aus, dass bei den örtlichen Verhältnissen die Anwendung der Dampfkraft von vornherein zu empfehlen sei, unter allen Umständen müsse die Bahn so hergestellt werden, dass der späteren Einführung der Dampfkraft nichts im Wege stehe.

König Friedrich Wilhelm III. forderte vom Geheimen Rath Rother über die Robert'sche Eingabe einen Bericht. Dieser ersuchte zunächst die mitbetheiligten Ressorts, den Generalpostmeister von Nagler, den Kriegsminister von Witzleben und den Finanzminister Grafen von Alvensleben um eine Aeusserung über ihre Stellung. Da weder mittelbare noch unmittelbare finanzielle Unterstützungen vom Staate gefordert wurden, so konnte der Finanzminister um so leichter zustimmen, als schon Rother erklärt hatte, dass bei Ertheilung der Konzession vorbehalten werden müsse, die Bahnpolizei zu reguliren, das Bahngeld für die mit vorschriftsmässigen Wagen auf der Bahn Fahren den festzusetzen und das Aktienstatut zu genehmigen. Auch der Kriegsminister erhob keinen Einspruch dagegen, in der bestimmten Voraussetzung, „dass die bestehenden Kommunikationsmittel jedenfalls neben der Eisenbahn fortbestehen würden“. Lebhaft interessirte sich Prinz August von Preussen für das neue Unternehmen. In dem von der Verwaltung für Handel, Fabrikation und Bauwesen am 11. Juni 1835 an ihn erstatteten Bericht heisst es wörtlich: „Ob die Unternehmung einträglich werden kann, ist zu bezweifeln. Denn es ist nicht anzunehmen, dass sie als Frachtstrasse häufig benutzt werden wird, da die von und nach Berlin zu Lande versendeten Güter, welche jenseits Potsdam ihre Bestimmung oder Ursprung haben, nicht einer Umladung unterworfen werden können, bloss um des Vortheils theilhaftig zu werden, einige Meilen auf der Eisenbahn transportirt zu werden.“ Der Wassertransport werde unter allen Umständen ungleich wohlfeiler bleiben; wenn die Unternehmer auf das Einkommen vom Personentransport besonders rechnen, so sei fraglich, ob dieses allein hinreiche, die Anlage lukrativ zu machen, da schon das jetzige Personengeld bei mehreren täglich regelmässig gehenden Fahrgelegenheiten sehr gering sei und durch die Konkurrenz mit der Eisenbahn noch mehr ermässigt werde.

Der Generalpostmeister von Nagler erklärte in seinem Gutachten vom 15. August 1835, es sei zwar keineswegs seine Absicht, durch Festhalten an dem gesetzlich bestehenden Postvorrecht: „im An- und Abfahren von Personen gewisse Tage und Stunden zu halten“, der Entwicklung von Anlagen entgegen zu wirken, „die für die allgemeine Wohlfahrt des Staats vielleicht von grossem Nutzen sein können, indess erfordere die Vorsicht, beim ersten Entstehen dieser Anlagen und bei dem Mangel an Erfahrung, wie sich ihre Erfolge im Laufe der Zeit gestalten würden, dass das Interesse der Post

insoweit sichergestellt werde, als es die wichtigen allgemeinen Staatszwecke gestatten, deren Erfüllung der Post obliegt.“ Nagler befürchtete, dass der Post durch die neue Eisenbahn jedenfalls der örtliche Personenverkehr zwischen Berlin und Potsdam entzogen werden und dadurch eine Roh-einnahme von 17 000 Thlr. jährlich verloren gehen würde. Er fasst seine Erklärungen in folgenden vier Punkten zusammen:

1. Die Post verzichtet zu gunsten der Eisenbahnunternehmer gegen eine verhältnissmässige Entschädigung auf ihre Privilegien soweit, als der Betrieb der neuen Unternehmung selbst dies unbedingt erheischt.

2. Diese Entschädigung, die sich in dem Masse vermindert, als die Unternehmer Leistungen für die Post übernehmen, wird durch ein Abkommen geregelt, bei dem von Seiten der Post möglichst billig verfahren wird; als Grundlage wird hierbei die Verpflichtung der Unternehmer betrachtet, sämmtliche Reit-, Schnell- und Fahrposten, beladen wie leer, zwischen Berlin und Potsdam unentgeltlich zu befördern.

3. Falls die Bahn über Potsdam hinaus verlängert wird, soll es der Post freistehen, dieselbe für ihre Zwecke auf eigene Rechnung gegen ein verhältnissmässiges Bahngeld zu benutzen, das jedoch nur so lange zu zahlen ist, als die Bahn gänzlich für Privatrechnung unterhalten wird.

4. Das Postregal in Bezug auf Beförderung von Briefen, Geldern und Packeten darf nicht beeinträchtigt werden.

Am 27. November 1835 wurde das geforderte Gutachten dem Könige vorgelegt. „Die Anlage einer Eisenbahn von hier nach Potsdam“, so heisst es darin wörtlich, „kann zwar, als selbständiges Ganzes betrachtet, weder in kommerzieller noch in strategischer Hinsicht als besonders wichtig betrachtet werden. Erwägt man aber, dass sie künftig in der Richtung nach Magdeburg oder Halle fortgesetzt werden könnte, so erscheint sie als der Anfang einer grösseren und folgenreichen Unternehmung. Als die erste Eisenbahn in der Monarchie, die als Landstrasse zu dienen bestimmt ist und wahrscheinlich sich einer hinlänglichen Frequenz, wenigstens für den Personenverkehr, erfreuen wird, nimmt sie durch ihre Verbindung mit der Hauptstadt das Interesse der Techniker, ja selbst des ganzen Publikums in hohem Grade in Anspruch.“

Im übrigen wird es für unbedenklich erklärt, dem Unternehmer auf dieser Bahn, wie dies inzwischen bei mehreren anderen Bahnen geschehen, die vorläufige Erlaubniss zur weiteren Vorbereitung des Baues zu ertheilen.

Durch Kabinetsordre vom 19. Dezember 1835 wurde hiernach entschieden, wegen des der Bahn beizulegenden Rechts der Enteignung aber zunächst das Gutachten des Staatsministeriums eingefordert.

Ueber dieses denkwürdige Gutachten, das von hoher Bedeutung für die spätere gesetzliche Regelung der Enteignungsfrage wurde, berichtete Rother unter dem 8. Januar 1836, wie folgt, an den König:

„Das Staatsministerium erkennt an, dass die fragliche Bahnanlage in der Beschränkung auf ihren jetzigen Plan als ein kommerzielles Bedürfniss nicht betrachtet werden kann, und dass folglich der Fall, für welchen der Staat sich das Recht vorbehalten hat, den Eigenthümer zum Verkauf seines Grundstücks zu nöthigen, streng genommen nicht vorliegt. Indessen kommt in Erwägung, dass die Verweigerung eines solchen Zugeständnisses der Versagung der Erlaubniss zur Anlage selbst gleich kommen würde, indem viele ihre Forderungen überspannen werden, wenn sie auch weder Ursache noch Absicht haben, der Abtretung zu widersprechen. Unsere Gesetzgebung hat auch hinsichtlich der Bestimmung des Werths des zu veräußernden Objekts zu gunsten des Eigenthümers so vorsichtige Bestimmungen getroffen, dass gegründete Beschwerde über Werthsverkürzungen nach den bisherigen Erfahrungen beim Chausseebau zu den seltenen Ausnahmen gehören.“

„Die Genehmigung der Bahnlinie haben Ew. Königl. Majestät Sich ausserdem Allerhöchst vorbehalten. Es liegt daher den Behörden ob, bei der Prüfung der vorgeschlagenen Richtung sich genau zu unterrichten, ob irgend welche Besitzer in der bisherigen Benutzung ihres Eigenthums erheblich gestört werden würden, in welchem Falle die Genehmigung vorenthalten werden könnte. Da nun hinzukommt, dass, wenn das Unternehmen gelingen sollte, eine Fortsetzung der Bahn von Potsdam aus wohl zu erwarten steht, und dann die Anlage in die Reihe derjenigen treten würde, für welche eine Abtretung zum Gemeinwohl sich mit vollem Rechte würde bevorworten lassen, so hat das Staatsministerium sein Allerhöchst befohlenes Gutachten dahin abgegeben:

dass für die Anlage einer Eisenbahn von Berlin nach Potsdam das Expropriationsrecht bewilligt werden könne.“

Durch Kabinetsordre vom 16. Januar 1836 wurde hiernach entschieden.

Robert legte am 6. Februar 1836 ein Verzeichniss der in Anspruch zu nehmenden Grundstücke, einen Tarifentwurf und das von den Theilnehmern vollzogene Statut nebst einem Verzeichniss der Aktionäre vor. Das Gesellschaftskapital war auf 700 000 Thaler festgesetzt. Die ganze Bahn sollte nach 60 Jahren dem Staate, falls er sie beansprucht, übergeben werden. Gegen Entrichtung des festgesetzten Bahngeldes sollte ausser der Gesellschaft jeder, der vom Staat die Konzession dazu erhalten, zur Benutzung der Bahn nach den Vorschriften des Bahnreglements berechtigt sein,

Am 26. Februar 1836 fand in der Mohrenstrasse Nr. 49 — dem heutigen Englischen Hause — die erste Hauptversammlung der Gesellschafts-Aktionäre statt, in der ein Vorstand von fünf Mitgliedern gewählt wurde; es waren dies die Bankiers C. W. J. Schultze, Alexis Meyer, Wilhelm Beer, der Oberst-Lieutenant von Ziegler und der Kaufmann C. E. Richter; neben diesen bekleidete der Geheime Oberbaurath Crelle die Stelle eines technischen Direktors, und der Justizkommissar Robert hatte das Amt eines Syndikus der Gesellschaft.

In dem Entwurfe des Bahnpolizeireglements, das der Vorstand berieth, fand sich u. a. die Bestimmung, dass, solange die Bahn eingleisig bleibt, zwischen zwei auf einander folgenden Zugabfahrten mindestens ein Zeitraum von zwei Stunden für die gleiche, und von einer Stunde für die entgegengesetzte Fahrtrichtung liegen müsse.

Der Bahnentwurf wurde dadurch wesentlich verbessert, dass man die Bahn bei Berlin vom Schaf- oder Landwehrgraben bis in unmittelbare Nähe des Potsdamer Thores fortzusetzen, den Endbahnhof also näher an die Stadtmitte heranzulegen beschlossen hatte.

Da infolgedessen eine Ueberbrückung des damaligen Schafgrabens erforderlich wurde, so musste die Gesellschaft auf Verlangen der Ministerialbaukommission dafür aufkommen, dass die für künftig geplante Schiffbarmachung des Grabens durch den Bau der Eisenbahnbrücke nicht beeinträchtigt werde. Demgemäss wurde im Jahre 1849 beim Bau des Landwehrkanals auf Kosten der Gesellschaft eine Drehbrücke zur Ueberführung der Bahn hergestellt.

Auch auf die Nähe des kleinen noch heute vorhandenen Begräbnissplatzes der Dreifaltigkeitskirche in der Hirschel- — der heutigen Königgrätzer — Strasse, an dem die Zugänge zur Bahn unmittelbar vorbeiführen sollten, war Rücksicht zu nehmen. Das Vorstandskollegium der Dreifaltigkeitskirche forderte die Herstellung einer Einfriedigung des Kirchhofs durch eine feste, acht Fuss hohe Mauer — die zum Theil noch heute steht —, um den Kirchhof gegen die Eisenbahn hinreichend abzuschliessen und ihm die für seine Weiterbenutzung erforderliche Weihe zu sichern, und ausserdem eine Entschädigung von jährlich 40 Thaler für den der Kirchenkasse erwachsenden Einnahmeausfall wegen der Werthverminderung des Kirchhofs.

Die Feststellung der Eigenthumsverhältnisse am Grabenborde des Landwehrgrabens, wo die Eisenbahnbrücke erbaut werden sollte, erforderte langwierige Erhebungen. Um Verzögerungen zu vermeiden, erklärte sich die Eisenbahngesellschaft bereit, den Domänenfiskus, der Eigenthumsansprüche geltend machte, für alle Nachtheile, die ihm aus der Entziehung

des Grabenbordes erwachsen, nach einer Abschätzung zu entschädigen, wenn festgestellt sei, dass ihr der Grabenbord nicht gehöre.

Die Satzungen der Gesellschaft wurden in der Hauptversammlung vom 23. August 1837 genehmigt. Diese hatte sich ausserdem noch ausdrücklich der Verpflichtung unterworfen, allen Bestimmungen nachzukommen, die über die Verhältnisse zum Staat und zum Publikum für die Eisenbahn-



Der Potsdamer Bahnhof im Jahre 1838.
Vom Landwehrgraben aus gesehen.

unternehmungen im allgemeinen oder für die in Rede stehende Unternehmung insbesondere, später etwa ergehen würden.

Durch Kabinetsordre vom 23. September 1837 wurden die Statuten bestätigt, die Baupläne im allgemeinen genehmigt und der Gesellschaft Korporationsrechte und das Enteignungsrecht für die erforderlichen Grundstücke verliehen. Das Gesuch der Gesellschaft, sich Friedrich-Wilhelms Eisenbahn-Gesellschaft nennen zu dürfen, wurde durch Kabinetsordre vom 25. September abgelehnt, weil sonst ähnliche Anträge von anderen Gesellschaften erwartet werden müssten.

Zum ersten Königlichen Kommissar für die Ausübung der staatlichen Aufsicht wurde der Regierungsrath von Koenen in Potsdam ernannt.

Die Erdarbeiten hatten auf den freihändig erworbenen Grundstücken bereits am 10. August 1837 begonnen. In der Stephenson'schen Fabrik in Newcastle waren sechs „Dampfwagen bester Qualität“ zum Preise von 42 000 M das Stück bestellt worden. Auch die Muster zu den Transportwagen waren anfangs aus England bezogen worden; späterhin wurde die Zusammensetzung der Unter- und Obergestelle im Inlande bewirkt, während man nur noch die Räder und Achsen, die Federn und die Achslager von England kommen liess.

Nach einer Bauzeit von 14 Monaten konnte der Betrieb am 22. September 1838 auf der Strecke Zehlendorf—Potsdam und am 29. Oktober desselben Jahres auf der ganzen Strecke Berlin—Potsdam eröffnet werden. Die Abbildung auf Seite 142 giebt eine Ansicht des Potsdamer Bahnhofs aus jener Zeit wieder und einen ungefähren Begriff von dem Aussehen der damaligen Betriebsmittel. Der Bahnhof lag, wie Tafel 9 zeigt, in der Richtung der jetzigen Parallelstrasse östlich des gegenwärtigen Empfangsgebäudes ungefähr da, wo heute der Droschkenhalteplatz der Ankunftseite liegt. Die Zufahrt erfolgte vom Platz vor dem Potsdamer Thore aus westlich des alten Kirchhofs; östlich von diesem war nur ein „Plattenweg für Fussgänger“ nach dem Empfangshause hergestellt. Dieses bestand aus einer bedeckten Unterfahrt, von der man in die Warteräume und zur Kasse gelangte. Vor den Warteräumen lag die Bahnwagenhalle, die ein Gleis und nur einen Seitenbahnsteig — die Plattform, wie es damals hiess — enthielt; dieser war für die einzelnen Klassen, den anstossenden Warteräumen entsprechend, abgetheilt. Das Bahnsteiggleis war nördlich durch die Wagenhalle hindurch verlängert und hier mit den benachbarten Gleisen durch Drehscheiben „zum Stande der Dampfwagen“ verbunden. Hieran schloss sich eine kleine Abfertigungsanlage für den Güterverkehr, bestehend aus einem Wiege- und Abladeplatz und einem Bureau; dann folgte ein Kohlenschuppen, eine Oelkammer und ein Schuppen für den Tender, der beim Stande der Dampfwagen jedesmal von diesem abgetrennt werden musste. Südlich vom Empfangshause lag ebenfalls westlich von den Hauptgleisen das Verwaltungsgebäude, das eine Wohnung für den Bahningenieur enthielt. In südlicher Richtung folgten dann noch in grösserem Abstände, durch Drehscheiben zugänglich, je eine Remise für die Dampf- und für die Personenwagen und ein Stall für 45 Pferde; der Landwehrgraben wurde nur mit einem einzigen Gleise gekreuzt, der Bahnhof endigte noch etwa 140 m nördlich von der Grabenbrücke.

Ungeachtet der vorgerückten Jahreszeit strömten die Berliner dem neuartigen Transportunternehmen massenweise zu; in der Erkenntniss, dass die vorhandenen Betriebsmittel in den Sommermonaten künftig völlig unzureichend

sein würden, schritt man sofort zu einer Vermehrung des rollenden Materials. Die Kosten hierfür sowie für den den Anschlag bedeutend überschreitenden Grunderwerb wurden durch Erhöhung des Aktienkapitals um 1 Million Thlr. im Jahre 1838 und um 400 000 Thlr. im Jahre 1839 gedeckt.

Seit dem Jahre 1840 wurden alle mit Segeltuch gedeckten Wagen dritter Klasse nach und nach mit festem Verdeck versehen, um die Reisenden besser gegen die Unbilden der Witterung zu schützen. Die Form offener Personenwagen, die auch auf der Berlin-Anhalter Bahn anfangs verwendet wurden, dürfte seitdem im Eisenbahnbetriebe der Hauptbahnen bei uns allmählich verschwunden sein. Auch erkannte man bereits damals die Nothwendigkeit, alle Personenwagen mit Stossbuffern ¹⁾ auszurüsten, und schritt zur Durchführung dieser Massregel.

Im Jahre 1844 wurde die seit 1842 geplante Erweiterung der zum Empfang des Königs und der Allerhöchsten Herrschaften bestimmten Räume auf dem Berliner Bahnhofe verwirklicht.

In demselben Jahre wurde die Berlin - Potsdamer Eisenbahngesellschaft infolge ihrer Vereinigung mit der Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft aufgelöst.

Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn.

Die Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft gelangte frühzeitig zu der Erkenntniss, dass ihrem Unternehmen völlige Isolirung drohe, wenn es ihr nicht gelinge, sich an die anderen grossen, im Entstehen begriffenen Eisenbahnverbindungen anzuschliessen; auch die Stadt Potsdam, durch die vor dem Zustandekommen der Berlin-Potsdamer Eisenbahn alle Poststrassen von Berlin nach dem Westen und Süden Deutschlands führten, hatte das gleiche Interesse, da ihr dieser wichtige Vortheil in dem allgemeinen Verkehr nunmehr genommen zu werden drohte.

Nachdem die Bemühungen der Gesellschaft, ihre Bahn über Potsdam durch die Berlin - Anhalter Eisenbahngesellschaft fortsetzen zu lassen, gescheitert waren, entstand der Plan, die Bahn von Potsdam über Brandenburg, Genthin, Tangermünde durch die Altmark und das Hannoversche nach Hamburg fortzuführen und eine Abzweigung von Genthin nach Magdeburg herzustellen. Die Linie nach Hamburg musste indess bald wieder aufgegeben werden, und dem Antrage auf Konzessionirung einer Bahn von Potsdam

¹⁾ Ursprünglich als „Stosskissen“ bezeichnet.

Additional material from *Berlin und seine Eisenbahnen 1846 - 1896*,
ISBN 978-3-662-24454-8 (978-3-662-24454-8_OSFO9),
is available at <http://extras.springer.com>



über Brandenburg nach Magdeburg wurde längere Zeit mit Erfolg von der Berlin-Anhalter Bahn widersprochen¹⁾.

Das Komitee liess sich dadurch nicht abhalten, im August 1840 eine Aktienzeichnung für das ganze Unternehmen Potsdam-Hamburg mit Abzweigung nach Magdeburg auszuschreiben; das erforderliche Kapital von 7 Millionen Thaler wurde in der That gezeichnet, und daraufhin bei der Regierung der Antrag auf Konzessionirung der Bahn wiederholt. Da aber auch die Berliner Kaufmannschaft gegen den Plan geltend machte, dass durch eine Bahn von Potsdam nach Magdeburg und Hamburg der Verkehr zwischen Hamburg und dem Süden und Südosten Deutschlands von Berlin abgelenkt und über Magdeburg, Leipzig und Dresden geleitet werde, da ferner die Berlin-Anhalter Eisenbahngesellschaft ihren Widerspruch erneuerte, wurde das Gesuch durch Kabinetsordre vom 15. Januar 1841 abgelehnt.

Als gegen Ende des Jahres 1842 bekannt wurde, dass die Aktienzeichnung für die Bahn auf dem rechten Elbufer von Berlin nach Hamburg ein so unbefriedigendes Ergebniss gehabt hatte²⁾, kam das Potsdam-Magdeburger Bahnprojekt erneut in Aufnahme und wurde nach längeren Verhandlungen mit der Bedingung einer Elbüberbrückung genehmigt.

Der Einspruch der Berlin-Anhalter Eisenbahngesellschaft wurde dadurch beseitigt, dass diese durch Anschluss an die inzwischen genehmigte Thüringer Bahn für den durch die neue Verbindung Berlins mit Magdeburg drohenden Ausfall entschädigt wurde.

Eine weitere Schwierigkeit lag in der Regelung des Verhältnisses zu der Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft. Bei dem lebhaften Verkehr auf dieser Bahn wurde die Mitbenutzung durch eine zweite fremde Gesellschaft für undurchführbar gehalten, und es blieb der neuen, inzwischen gebildeten Potsdam-Magdeburger Eisenbahn nur übrig, entweder den Betrieb auf der vorhandenen Bahn für Rechnung der Berlin-Potsdamer Eisenbahn mitzuübernehmen oder diese mit allem Zubehör käuflich zu erwerben. Man entschied sich für die letztere Lösung, weil andernfalls die sofortige Herstellung kostspieliger Erweiterungsanlagen, Legung zweiter Gleise und dergl. und eine verwickelte Betriebsabrechnung nothwendig geworden wäre. Durch Kaufvertrag vom 6. November 1844 wurden die Stammaktien der Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft, 1 Mill. Thlr., zum Kurse von 200 % als 4 prozentige Schuldverschreibungen von der neuen Gesellschaft übernommen, und die ganze Bahn ging in ihr Eigenthum über.

¹⁾ Vergl. S. 160 (Berlin-Anhalter Bahn).

²⁾ Vergl. S. 212 (Berlin-Hamburg).

Nachdem die Linienführung der Bahn bei Potsdam und die Gestaltung des schwierigen Elbübergangs bei der Festung Magdeburg durch Kabinettsordre vom 6. Juli 1845 genehmigt war, konnte an den Bau herangetreten werden, dessen technische Leitung dem Regierungs- und Baurath von Unruh in Potsdam und unter ihm dem Oberingenieur Hess der Magdeburg-Halberstädter Bahn übertragen wurde.

Gegen Mitte des Jahres 1846 war die Strecke Potsdam—Magdeburg bis zur dortigen Friedrichstadt fertiggestellt. Am 7. August 1846 wurde sie für den Personenverkehr eröffnet.

Die neuen Havelbrücken bei Potsdam wurden am 15. September 1846 vollendet. In Berlin mussten neue Lokomotiv- und Wagenschuppen mit grösseren Drehscheiben hergestellt, die Gleisanlagen verändert und erweitert, der Bahnsteig vergrössert, das völlig unzureichende Empfangsgebäude umgebaut werden. Hierbei wurde, um den Reisenden bei einem kurzen Besuche Berlins das Aufsuchen von Gasthöfen zu ersparen, ein Theil der oberen Räume des Empfangsgebäudes von den Restaurations- und Wartezimmern abgesondert und zur Benutzung der Reisenden eingerichtet.

Das zweite Gleis, das auf der Strecke Berlin—Potsdam des starken Lokalverkehrs wegen schon frühzeitig nothwendig wurde, war im Mai 1847 bereits über Potsdam hinaus bis zur Wildparkstation vollendet worden.

Im Jahre 1848 wurden die Brückenbauten und Bahnhofsanlagen bei Magdeburg fertiggestellt, so dass am 19. August 1848 der durchgehende Betrieb über die Elbbrücken und auf der ganzen Strecke Berlin—Magdeburg eröffnet werden konnte.

Hiermit war auch ein ununterbrochener Schienenweg von Berlin nach Paris und eine direkte Dampfverbindung mit London und New York (über Bremen) erreicht.

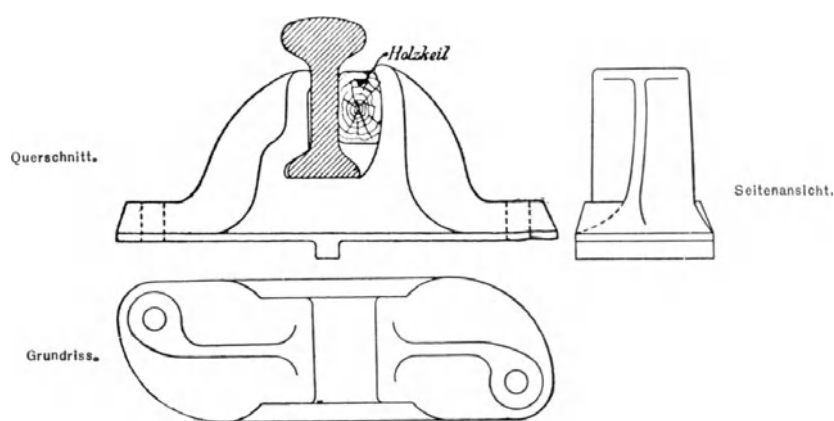
Bei der Uebernahme der Betriebsmittel von der früheren Gesellschaft, die nur einen sehr unbedeutenden Güterverkehr gehabt hatte, wurden die ältesten Wagen ausser Dienst gesetzt, soweit sie den damaligen Betriebsanforderungen nicht mehr entsprachen; das Betriebsmaterial musste in umfassendster Weise erneuert und ergänzt, auch das alte Gleis der Berlin-Potsdamer Stammbahn mit neuer Unterschwellung versehen werden.

An der schon früher angewandten Oberbauanordnung mit gusseisernen Schienenstühlen, die in der nebenstehend dargestellten Form zur Ausführung kamen, wurde, abweichend von dem in Deutschland ziemlich allgemein gebräuchlich gewordenen Oberbau mit Brücken- und Vignoleschienen, festgehalten, und die Gesellschaft erzielte hiermit auch recht befriedigende Ergebnisse.

Diese Oberbauformen bestehen noch heute in einigen Nebengleisen der Bahnhöfe der Stammbahn und haben neuerdings wieder erhöhte Beachtung gefunden.

Die damaligen Schienenstühle hatten ein Gewicht von 22 Pfd. an den Stössen und von 18 Pfd. auf den Zwischenschwellen und kosteten, von einer Giesserei in Brandenburg bezogen, 195 M die Tonne.

Mit Rücksicht auf den lebhaften Personenverkehr wurde die Herstellung des zweiten Gleises auf der ganzen Strecke Berlin—Magdeburg im Jahre 1847 angeregt, gelangte indess erst nach und nach, bis zum Jahre 1858,



Schienenstuhl der Potsdam-Magdeburger Bahn, 1844.

$\frac{1}{8}$ natürlicher Grösse.

so weit zur Ausführung, dass nur noch die grösseren Strombrücken, die Kanalbrücke bei Berlin und die Strecken im Bereich der Magdeburger Festungswerke eingeleisig blieben.

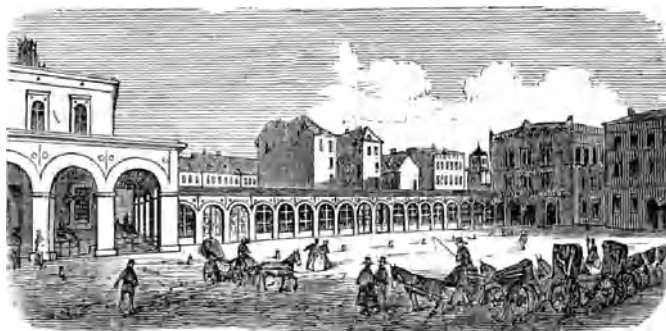
In den Jahren 1848 und 1849 wurde zwischen Potsdam und Magdeburg eine elektromagnetische Telegraphenleitung angelegt.

Das alte Gestänge der Berlin-Potsdamer Strecke war bis zum Jahre 1852 vollständig umgebaut worden, so dass im November 1852 ein Kurierzug eingerichtet werden konnte, der jedoch ohne die dritte Wagenklasse verkehrte.

Der Zustand des Bahnhofs vom Jahre 1854 wird durch die untere Abbildung auf Tafel 9 veranschaulicht: neu sind die beiden, anfangs der 50er Jahre hergestellten Anschlüsse, einmal in nördlicher Richtung schräg über die Hirschelstrasse hinweg und durch die Stadtmauer mit einer Weiche nach der Verbindungsbahn, und am südlichen Bahnhofsende von einer grossen Drehscheibe aus in östlicher Richtung nach dem Hafen und der Anhalter Bahn. Das Empfangsgebäude und die Bahnsteiganlage sind vergrössert, ein neues Verwaltungsgebäude und erheblich erweiterte Anlagen für den Güterverkehr sind vorhanden; auch auf der Südseite des Kanals, der regulirt ist

und mit einer eingleisigen Drehbrücke überschritten wird, sind schon einige Aufstellungsgleise angelegt. (Die Lage des früheren Grabens ist in punktierten Linien angedeutet.) An der Grabenstrasse ist ein Viehhof angelegt. Das zweite Gleis der Strecke nach Potsdam zweigt erst unmittelbar südlich der Kanaldrehbrücke ab. Die nachstehende Abbildung zeigt den damaligen Bahnhof, vom Vorplatze und zwar von Westen aus gesehen.

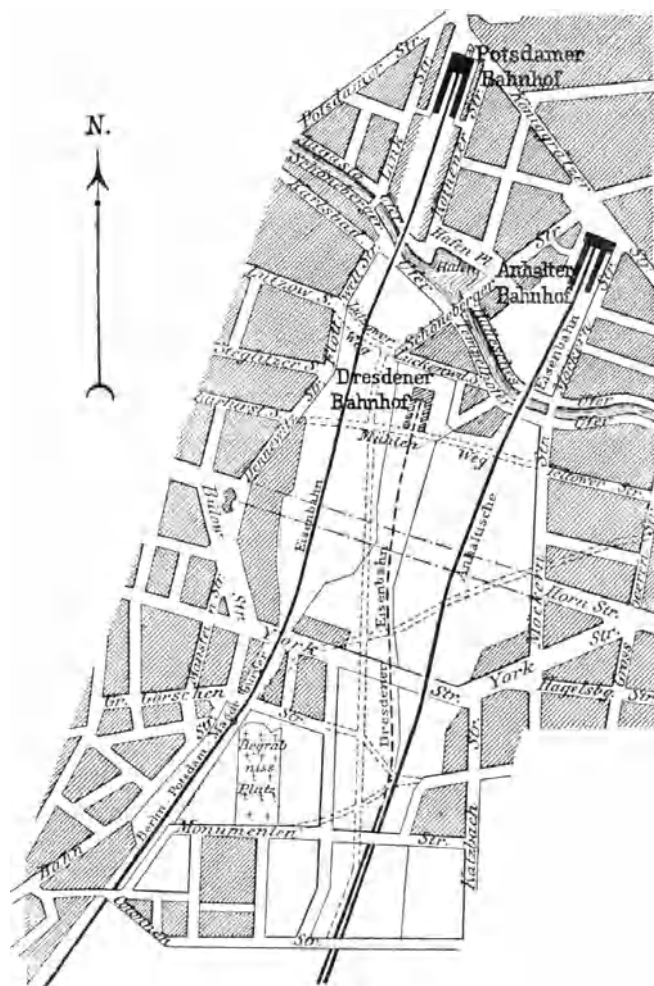
Die Beschränktheit der Räumlichkeiten auf dem Berliner Bahnhof nöthigten im Jahre 1855 dazu, die Wagenwerkstätte von Berlin nach Potsdam zu verlegen und mit der dortigen Maschinenwerkstätte zu vereinigen, wodurch für die Ausdehnung der Anlagen des Güterverkehrs auf dem Berliner Bahnhofs Raum geschaffen wurde.



Westliche Ansicht des Potsdamer Bahnhofs vom Vorplatze aus.
Aus Springer's „Berlin“. 1860.

Inzwischen war der Verkehr und die Zahl der für den Bahnhof Berlin täglich eingehenden Güterwagen erheblich gestiegen; mit Rücksicht hierauf gelangten schon im Jahre 1857 einige provisorische Güter- und Rangirgleise auf dem linken Ufer des Schiffahrtskanals zur Ausführung. Hierbei wurde der Gesellschaft die Beseitigung des Bahnübergangs für die Lützower Wegstrasse unter der Bedingung gestattet, dass sie sich verpflichtete, einen Parallelweg westlich der Bahn von der Lützower Wegstrasse sowohl nördlich nach dem Kanalufer als auch nach dem nächstfolgenden südlichen Wegübergang bei der damaligen Bude 3, im Zuge der Teltowerstrasse anzulegen. Die Abbildung auf der folgenden Seite lässt den Zustand der damaligen Strassenzüge in den punktierten Linien erkennen, während die Bebauungsgrenze einer wesentlich späteren Zeit entspricht. Diese beiden Parallelstrassen, die spätere Flottwell- und die Dennewitzstrasse, kamen demnächst zur Ausführung. Die Beseitigung des Wegübergangs erfolgte im Jahre 1861, so dass die geplanten, bis dahin unterbrochenen Nebengleise des Aussenbahnhofs nunmehr durchgestreckt werden konnten.

Gegen die Aufhebung dieses Schienenübergangs wurden die eindringlichsten Vorstellungen vom Berliner Magistrat und einzelnen Anliegern erhoben, blieben aber unberücksichtigt, weil einerseits die Anlage des äusseren Güterbahnhofs als ein dringendes öffentliches Bedürfniss anerkannt werden musste, während dagegen der Wagenverkehr auf der Lützower Wegstrasse und die dortige Bebauung noch unbedeutend war; andererseits wäre die Beibehaltung des Uebergangs über die zu Rangirzwecken bestimmten Gleise des Aussenbahnhofs mit dem Rangirbetriebe des letzteren unvereinbar gewesen.



Im Jahre 1862 wurde bei Neuendorf in der Nähe des Schlosses Babelsberg an der Stelle, wo König Wilhelm I. auf seinen Fahrten zwischen Berlin und Potsdam öfters auszusteigen pflegte, ein Haltepunkt für Allerhöchste Herrschaften eingerichtet, aus dem sich später die Station Neubabelsberg entwickelte.

Ein Unfall, der den Cöln-Berliner Schnellzug am 22. November 1862 an der Havelbrücke bei Werder traf, gab der Aufsichtsbehörde Veranlassung,

bei der Eisenbahngesellschaft auf Einführung von Laschenverbindungen an den Schienenstössen zu dringen; diese und die ältere Strecke der Magdeburg-Halberstädter Bahn waren die einzigen preussischen Eisenbahnen, die jener für die Betriebssicherheit und Dauer des Gestänges wichtigen Anordnung damals noch entbehrten. Derselbe Unfall führte ausserdem zur Anlage einer Gleisverschlingung auf der Havelbrücke, wodurch in der Folge an dieser Stelle ein Befahren von Weichen auf freier Strecke gegen die Spitze vermieden wurde.

Auf den Stationen Zehlendorf und Werder wurden in den Jahren 1863 und 1864 dritte Gleise mit Rampen und Ladeplätzen hergestellt, und in Steglitz eine Haltestelle für Lokalzüge am 1. Mai 1864 in Benutzung genommen.

Am 1. Oktober 1868 wurde der Sitz der Gesellschaft von Potsdam nach Berlin verlegt, die Geschäftsräume wurden auf dem Grundstück Cöthener Strasse 8/9 eingerichtet.

Auf der Haltestelle Wildpark, westlich von Potsdam, wurde im Jahre 1869 eine Einsteighalle für den Hof errichtet, in Werder ein neues Stationsgebäude erbaut.

Der Umbau des Potsdamer Bahnhofs in Berlin und der weitere Ausbau der Bahn.

Schon im Jahre 1858 war der Verkehr auf dem Potsdamer Bahnhofe so angewachsen, dass die Verwaltung sich genöthigt sah, für Aufstellung der Güterwagen ausserhalb des Innenbahnhofs besondere Aufstellungsgleise südlich vom Kanal anzulegen, von denen die Wagen einzeln zur Be- und Entladung nach dem Innenbahnhof überführt wurden. Dies hatte Verkehrsstörungen an den belebten Kanaluferstrassen zur Folge, die schon nach wenigen Jahren unerträglich wurden. Dazu kam, dass der Innenbahnhof allmählich selbst den bescheidensten Ansprüchen für den Personenverkehr nicht mehr genügte, dass die Zugänge, so lange die Stadtmauer stand, völlig unzureichend wurden, zumal an dem Bestande des Kirchhofs sich nichts ändern liess. Im Jahre 1861 verlangte daher die Aufsichtsbehörde den vollständigen Umbau des Bahnhofs, und die Gesellschaftsvorstände beschlossen 1863, dem Verlangen stattzugeben. Einstweilen war im Jahre 1862 für die Fahrkarten-, Gepäck- und Eilgutabfertigung ein neues, dem Bedürfnisse mehr entsprechendes Gebäude errichtet worden.

Zur Erweiterung des inneren und äusseren Bahnhofs fanden mittlerweile bereits ausgedehnte Geländeerwerbungen statt, und einzelne angekaufte

Grundstücke wurden sofort zu Bahnzwecken verwendet. Der Lokomotivschuppen entsprach schon seit dem Jahre 1858 dem Bedürfnisse nicht mehr und hinderte durch seine Lage jede Gleiserweiterung für den Güterverkehr im Innenbahnhof. Um dem abzuhelfen, wurde in den Jahren 1863 und 1864 auf der Ostseite der Hauptbahn an der Ecke der Cöthener- und Graben- — der heutigen Königin Augusta- — Strasse ein neuer massiver Schuppen für 13 Stände mit innerer Drehscheibe in Form eines halben Kreispolygons, mit einem 16 m hohen Thurm erbaut, der Räume für Lokomotivpersonal und einen Wasserbehälter enthielt. Die ganze Anlage, in gelbem Ziegelrohbau ausgeführt, hatte ein äusserst eigenartiges, für die Umgegend charakteristisches Gepräge. Die kuppelartige Dachkonstruktion des Schuppens wurde damals einer Belastungsprobe mit dem $1\frac{1}{2}$ fachen der rechnungsmässigen grössten Belastung unterworfen.

Das erste eigentliche Umbauprojekt kam 1865 zur landespolizeilichen Prüfung, fand hierbei aber nicht den Beifall der Vertreter des Magistrats. Diese verlangten, dass der innere Bahnhof ausschliesslich für die Zwecke des Personenverkehrs bestimmt, der Güter- und Rangirverkehr dagegen nach dem Aussenbahnhof südlich des Kanals verwiesen werde; dem widersprach die Berliner Kaufmannschaft, die, um eine Erhöhung der An- und Abfuhrgebühren zu vermeiden, die Belassung des Stückgutverkehrs auf dem Innenbahnhof befürwortete. Ferner wurde die Hochlegung der Bahn über den Uferstrassen und dem Schiffahrtskanal für die zur Anlage des Güterbahnhofs unumgängliche Einziehung der Schienenübergänge im Zuge der Lützow- und Teltowerstrasse zur Bedingung gemacht. Dies erforderte die Höherlegung des Personenbahnhofs und der Gleisanlagen südlich des Kanals um rund 3,5 m, was wegen der grossen Breite des künftigen Güterbahnhofs bedeutende Erdarbeiten zur Folge gehabt und die Kosten stark gesteigert hätte.

So stellte sich denn heraus, dass der Umbau des Bahnhofs überhaupt wesentlichen Einfluss auf die Gestaltung des Stadttheils südlich vom Kanal zwischen der jetzigen Flottwell- und der Möckernstrasse hatte; eine zweckmässige Anordnung des neuen Aussenbahnhofs war nur möglich, wenn auch der Uebergang im Zuge der Teltowerstrasse, ebenso wie der im Zuge der Lützowstrasse, völlig preisgegeben wurde.

Nun war bereits in einem von Lenné nach den Absichten des Königs Friedrich Wilhelm IV. aufgestellten Bebauungsplane zwischen dem Schiffahrtskanal und dem Höhenzug bei Schöneberg in einer die Potsdamer und die Anhalter Bahn ungefähr senkrecht durchschneidenden Richtung eine $56\frac{1}{2}$ m breite Gürtelstrasse in Aussicht genommen, die als gross-

artige Alleestrasse von der Hasenheide bis nach dem sogenannten Knie an der Charlottenburger Chaussee durchreichen sollte.

Der durch Kabinetsordre vom 7. März 1859 festgestellte Bebauungsplan änderte die Lage dieser Strasse dahin, dass sie ungefähr auf die Mitte der Längachsen der neu in Aussicht genommenen Güterbahnhöfe der Potsdamer und der Anhalter Bahn stiess und, um für diese reichlichen Platz freizuhalten, zwischen den Schnittpunkten mit der verlängerten Schöneberger- und der Militär- (heutigen Möckern-) Strasse in zwei polygonartig gebrochenen Strassenzügen nördlich und südlich um die Bahnhöfe herumführte. In der Mitte zwischen beiden Bahnhöfen sollte, parallel ihren Längachsen, eine besondere Strasse in nord-südlicher Richtung von der linksseitigen Kanaluferstrasse bis zu der vom Kreuzberg nach der Schöneberger Höhe vorgesehenen Strasse (der heutigen Monumentenstrasse) durchgeführt werden.

Man hatte gehofft, auf diese Weise einen Rahmen für die alsbaldige Erweiterung beider Güterbahnhöfe schaffen zu können. Die Gesellschaften aber zögerten mit dem Geländeerwerb, die Bebauung der sonstigen Grundstücke liess sich nicht mehr zurückhalten, und so wurde durch Kabinetsordre vom 18. Mai 1861 der ursprüngliche (Lenné'sche) Bebauungsplan mit der ungebrochen durchgeführten Gürtelstrasse wieder hergestellt.

Bei ausführlicher Bearbeitung der Umbauentwürfe ergab sich, dass die Durchführung der Gürtelstrasse wegen der grossen Breite, die hier den Güterbahnhöfen noch gegeben werden musste, unverhältnissmässig hohe Kosten verursachen würde, während die südliche Ausschwenkung der Gürtelstrasse den Interessen der beiden Eisenbahnverwaltungen gleichmässig entsprach. Man kam daher auf den Plan vom 7. März 1859 mit Ueberbrückung der nördlichen Strassenverzweigung zurück.

Das Direktorium der Potsdamer Bahn schlug dabei vor, die Gürtelstrasse, die sie auf eigene Kosten in einer Breite von 26 m unter ihrem Bahngelände durchführen wollte, so weit südlich zu verlegen, dass ihre Kreuzung mit der Bahn etwa in der Mitte zwischen der Lage nach dem früheren Plan und der Hagelsbergerstrasse zu liegen kam. Der Minister nahm in dem Erlass vom 6. Januar 1868 den Vorschlag an, der Magistrat und private Interessenten verlangten wiederum die Durchführung der Teltowerstrasse durch den Bahnhof. Der Handelsminister trug Bedenken, der Eisenbahn die mit dieser Durchführung verbundenen erheblichen finanziellen Opfer aufzuerlegen — zumal die Bahn schon durch andere kostspielige Neubauten stark belastet war. Er erwog dabei auch, dass die Teltowerstrasse für den damaligen Verkehr noch sehr geringe Bedeutung hatte. Der Magistrat unterliess es seinerseits — im städtischen Interesse — einen Beitrag zu den Kosten zu gewähren, und so ist die Ver-

bindung der westlichen und südlichen Stadttheile durch die Teltowerstrasse unwiederbringlich verloren gegangen. Der durchgehende Verkehr muss noch heute den bedeutenden Umweg über die weit nach Süden ausgeschwenkte Gürtelstrasse (Yorkstrasse) machen, beträgt doch die Entfernung zwischen den Ueberführungen der Potsdamer Eisenbahn am Schiffahrtskanal und der Yorkstrasse rund 1100 m.

Durch Königlichen Erlass vom 29. April 1868 wurde die Aufhebung der Teltowerstrasse im Bereiche des Bahnhofs genehmigt, doch musste die Eisenbahngesellschaft auf Wunsch des Königs noch an den Verwaltungsausschuss des Frauen-Siechenhauses Bethesda in der Teltowerstrasse eine Entschädigung in Form eines freiwilligen Geschenks von 1000 Thlr. gewähren.

Die südliche Verschwenkung der Gürtelstrasse, die mehr noch durch die Anlagen der Anhalter als der Potsdamer Bahn bedingt war, wurde erforderlich, weil für eine Unterführung an der ursprünglich vorgesehenen Stelle genügende Lichthöhe bei dem dortigen Grundwasserstande nicht zu gewinnen war, eine Hebung der Bahn aber zu bedeutenden Mehrkosten geführt hätte. Durch Kabinettsordre vom 16. Oktober 1868 wurde endgiltig über diese Verschwenkung der Yorkstrasse entschieden und zugleich die Bauausführung für den Potsdamer Bahnhof genehmigt.

Gegen Unterdrückung der Teltowerstrasse äusserte sich auch Fürst Bismarck noch nachträglich in einem Schreiben vom 23. Februar 1869 an den Handelsminister, er könne sich der Besorgniss nicht erwehren, „dass eine derartige Hemmung des Verkehrs in der Residenzstadt Berlin durch Eisenbahnanlagen sich sofort und von Jahr zu Jahr in steigender Progression auf das nachtheiligste fühlbar machen werde“.

Der Durchführung der Gürtelstrasse unter der Potsdamer Bahn stellten sich übrigens noch zahlreiche andere Hindernisse entgegen, die erst im Jahre 1881 beseitigt waren. Das Projekt konnte damals erst bearbeitet und bald auch ausgeführt werden.

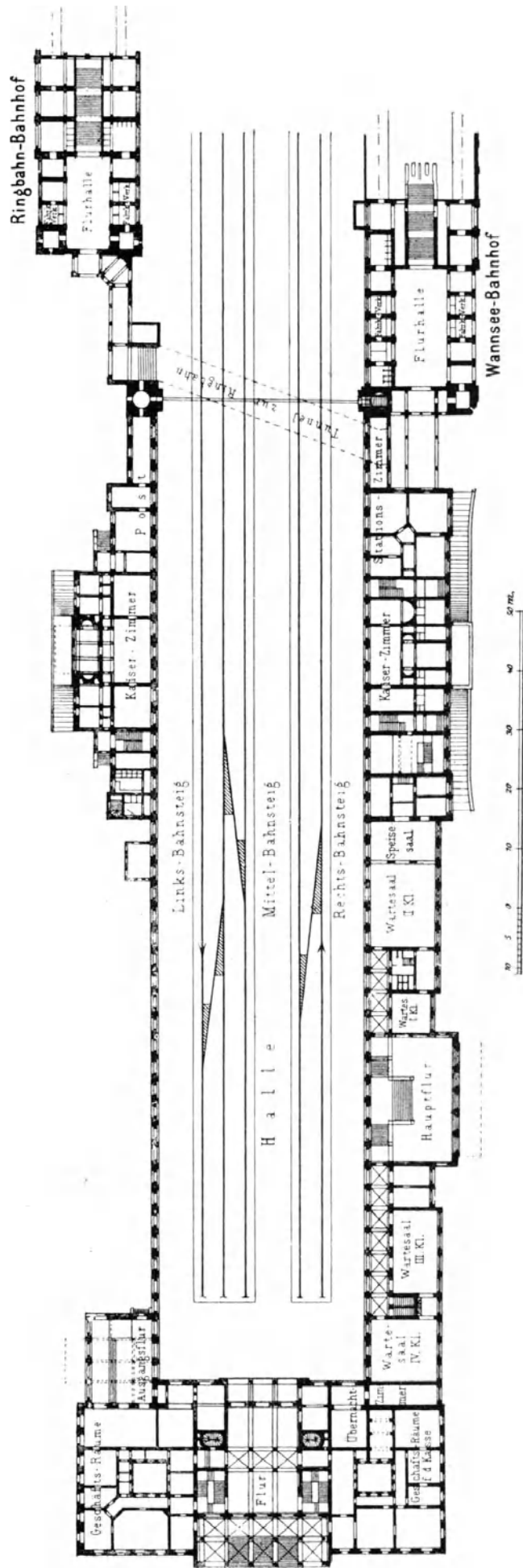
Im Jahre 1868 war mit dem Umbau des Bahnhofs zunächst dergestalt begonnen, dass auf dem erweiterten Aussenbahnhofe an der Flottwellstrasse südlich des Schiffahrtskanals ein massiv hergestellter Wagenschuppen zu einem vorläufigen Empfangsgebäude eingerichtet wurde, das den Personen- und Eilgutverkehr während des Umbaus des Innenbahnhofs vermitteln sollte. Als die Eisenbahngesellschaft mit dem Plane hervortrat, den Personenverkehr zeitweilig hierher zu verlegen, wurde ihr der Bau einer in der Richtung der Linkstrasse den Landwehrkanal überschreitenden Interimsbrücke aufgegeben, weil es unmöglich gewesen wäre, den ganzen Bahnverkehrsverkehr über die Potsdamer Brücke zu leiten. Die Herstellung einer Brücke

an dieser Stelle lag zugleich im städtischen Interesse, und so erbot sich die Eisenbahnverwaltung, der Stadtgemeinde Berlin einen Zuschuss von 9000 Thlr. (Kosten einer vorläufigen Holzbrücke) zum Bau der endgiltigen Brücke unter der Bedingung zu zahlen, dass mit dem Bau alsbald begonnen und seine Leitung der Eisenbahnverwaltung überlassen werde. Dieses auch vom Handelsminister empfohlene Angebot nahm der Magistrat an. So entstand in der Verlängerung der Linkstrasse im Jahre 1869 eine Strassenbrücke über den Landwehrkanal, die den Namen Augustabrücke erhielt und den nächsten Zugang zum Aussenbahnhofe vom Potsdamer Thore her bildete; sie hat etwas erhöhte, feste Fusswege, eine Fahrbahn mit beweglichen Klappen und — was damals auffiel — völlig eisernen Ueberbau auf Steinfeilern.

Am 15. September 1869, unmittelbar nach Fertigstellung der Augustabrücke, wurde der Personenverkehr nach dem provisorischen Personenbahnhof in der Flottwellstrasse verlegt und am 7. Oktober 1869 wurden die für den Güterverkehr hergestellten neuen Anlagen am Schöneberger Ufer, und zwar Güterschuppen, Güterabfertigung, Viehstation und der Rangirbahnhof in Betrieb gesetzt.

Der Bau des neuen Empfangsgebäudes, der Bahnsteighalle und des Eilgutschuppens auf dem Innenbahnhofe dauerte bis zum Herbst 1872. Der Maurerausstand des Jahres 1871 war an dieser Verzögerung mit schuldig. Kaiser Wilhelm I. weihte bei seiner Rückkehr von Gastein das neue Gebäude am 30. August 1872 ein, und es wurde am 1. November dem öffentlichen Verkehr übergeben. Die damals vollendeten Anlagen, die im wesentlichen auch heute noch bestehen, sind auf Tafel 10 zugleich mit den neueren Ergänzungsbauten der Wannsee- und Ringbahn dargestellt.

Das Empfangsgebäude besteht, wie die Grundriss-Abbildung (Seite 155) zeigt, aus dem westlich gelegenen Seitenflügel mit Flur, Fahrkarten- und Gepäckabfertigung in der Höhe der Zufahrtstrasse, während die Bahnsteige mit den Gleisen, durch eine mit Glas gedeckte Halle überdeckt, etwa 3,6 m höher liegen. Treppenanlagen führen zu den Bahnsteigen und den in gleicher Höhe liegenden Warteräumen, die im Seitenflügel untergebracht sind. Im Kopfbau liegt ein grosser Mittelflur, durch Freitreppen vom Vorplatz aus zugänglich, der die Fahrkartenschalter für Sonderzüge enthält und die Verbindung mit dem Mittelbahnsteig, einem Querbahnsteig und den Seitenbahnsteigen sowie verschiedenen Geschäftsräumen herstellt. Da die Gepäckabfertigung und die Posträume zu ebener Erde liegen, so sind Wasserdruckaufzüge angelegt, durch die das Gepäck und Postgut zu den Bahnsteigen befördert wird. Besondere Gleise im Kellergeschoss zur Bewegung der Gepäck- und Postkarren verbinden die einzelnen Aufzüge. Am nördlichen Gleisende der Bahnsteighalle



Grundriss des Empfangsgebäudes des Potsdamer Bahnhofs.

war eine Lokomotivschiebebühne ohne versenktes Gleis angeordnet, die die Gleise der Ankunftseite verband und ebenfalls durch Wasserdruck angetrieben wurde.¹⁾

Nach dem südlichen Ende der Halle zu ist auf der Abfahrtseite, nahe der Link- und Eichhornstrasse, ein dreigeschossiger Bau mit Rampe und bedeckter Vorfahrt an die Halle angeschlossen, der im Erdgeschoss eine grössere Anzahl Räume für Allerhöchste Herrschaften, südlich daneben noch Räume



Bahnsteighalle des Potsdamer Bahnhofs.

für den Stationsdienst, in den oberen Stockwerken Beamtenwohnungen enthält. Diesem Bau gegenüber liegt auf der Ankunftseite die Empfangsstation für den Königlichen Hof, ein zweigeschossiger Bau mit bedeckter Anfahrt, der im Erdgeschoss noch ausgedehntere Königszimmer und Räume für Gefolge, südlich daneben Räume für die Post enthält.

Die eiserne Bahnsteighalle von 171,55 m Länge und 36,07 m Stützweite ist, wie vorstehende Abbildung zeigt, fast ganz mit Glas gedeckt, so dass eine vortreffliche Beleuchtung der 5 Bahnsteiggleise und der beiden Seiten- und des Mittelbahnsteigs, sowie der im Seitenflügel untergebrachten Wartezimmer erzielt ist. Bei Wahl der Dachbinderform waren wesentlich ästhetische Rücksichten für die Wölbung der Decke massgebend; unter Vermeidung

¹⁾ Diese Schiebebühne ist nach 22jährigem Bestande im Jahre 1894 durch eine Weichenverbindung ersetzt worden; sie bedurfte zuletzt häufiger Ausbesserungen und war auch für die neuen grossen Schnellzuglokomotiven zu kurz, so dass sie in der letzten Zeit oft ihren Zweck nicht erfüllen konnte.

unruhig wirkender Fachwerkskonstruktionen erreichte man diesen Zweck in noch heute mustergiltiger Weise durch Anordnung von Blechbogenträgern (mit Kastenquerschnitt), zwischen welche die Pfetten eingespannt, und deren Füße durch leichte stählerne Zugstangen mit einander verbunden sind.

Das ganze Empfangsgebäude, unter Oberleitung des damaligen Bauraths, späteren Eisenbahn-Direktionspräsidenten Quassowski, nach den Entwürfen der Baumeister Weise, Doebner, Sillich und in den Eisenkonstruktionen nach den Ausarbeitungen des Oberingenieurs Schmid hergestellt, zeigt sich als ein stattlicher, in reicher Renaissancearchitektur durchgebildeter Ziegelrohbau aus Greppiner Steinen in Verbindung mit reicher Werksteinverkleidung, der durch seine Vornehmheit noch heute der Umgebung zur Zierde gereicht. Die ganze Anlage kostete damals rund 4 006 000 M.

Die Fahrstrasse auf der Ankunftsseite ist nur wenig tiefer als der Bahnsteig angeordnet, so dass sie von hier aus mit wenigen Stufen erreicht wird. Zur Erleichterung des Wagenverkehrs am Bahnhofe und um ein Kreuzen der Fuhrwerke bei der Zu- und Abfahrt zu vermeiden, wurde schon 1869 eine besondere Durchfahrt nach der Linkstrasse hergestellt, die sich heute als eine besonders bequeme Verbindung erweist. Ebenso wurde eine neue Ausfahrt für Wagen vom Innenbahnhof nach der Köthenerstrasse hin angeordnet, die in unmittelbarer Nähe der auf der Ankunftsseite hergestellten Empfangsräume für höchste Herrschaften lag.

Die weiteren Bauausführungen für den Aussenbahnhof zogen sich noch in die Länge. Die vorübergehend für den Personenverkehr geschaffenen Anlagen mussten beseitigt oder umgestaltet werden, es kamen umfangreiche neue Schuppen- und Gleisanlagen und Ladestrassen auf dem Gelände südlich des Landwehrkanals zur Ausführung; ein Verbindungsgleis mit der neuen Berlin-Dresdener Bahn wurde hergestellt. Ein drittes Hauptgleis für den Anschlussverkehr an die neue Verbindungsbahn kam im Jahre 1874 auf der Ostseite der Stammbahn südlich des Kanals bis zur Ringbahnstation Schöneberg zur Ausführung. Dieses vermittelte zugleich den Gleisanschluss an die Englische Gasanstalt bei Schöneberg, die nördlich der Ringbahnstation, östlich neben der Potsdamer Stammbahn lag.

Eine im September 1871 genehmigte neue Haltestelle bei Lichterfelde zwischen Steglitz und Zehlendorf wurde am 15. Dezember 1872 dem öffentlichen Verkehr übergeben. An der Station hielten damals in jeder Richtung täglich 7—8 Lokalzüge und 1 Güterzug (heute: wochentags in jeder Richtung: 102 bis 103 Personenzüge). Die rege Bauthätigkeit und die starke Verkehrs-

zunahme in Steglitz machten im Jahre 1873 eine Erweiterung der dortigen Bahn-Anlage nothwendig, nachdem bis dahin ein altes Bauernhaus als Stationsgebäude benutzt worden war. Es wurde ein massives Stationsgebäude und ein besonderes Postgebäude hergestellt und eine Güterstation angelegt, die im Herbst 1873 in Benutzung genommen wurden.

Zwischen Berlin und Steglitz wurde am 1. November 1874 ein neuer Haltepunkt für den Personenverkehr der Kolonie Friedenau errichtet, die im Jahre 1871 auf dem von dem Rittergutsbesitzer Carstenn zu mässigen Preisen zur Verfügung gestellten Gelände gegründet worden war.

Im Jahre 1874 wurde die Havelbrücke in eine zweigleisige Brücke verwandelt, womit die Legung des zweiten Gleises auf der ganzen Bahn ihren Abschluss fand.

Im Jahre 1875 wurde auf dem Berliner Innenbahnhofe auf dem freien Raum zwischen dem hochgelegenen Bahnhofstheil und dem früheren Wagenschuppen das sogenannte Omnibus-Etablissement aufgebaut, das früher vorübergehend an der Steglitzerstrasse bestand. Hier wurden die Omnibuswagen gestellt, mit denen Durchreisende von einem Bahnhofe zum anderen befördert werden.

Im Jahre 1876 wurden einige Gleiserweiterungen auf dem Berliner Innen- und Aussenbahnhof vorgenommen, auch erfolgte die Ausführung der Bauwerke zur Ueberführung der Berlin-Wetzlarer Bahn bei Kohlhasenbrück und der Verbindungsbahn bei Schöneberg.

Im Jahre 1878 wurde ein Weichen- und Signalstellwerk auf dem Personenbahnhof Berlin hergestellt.

Die Verhandlungen wegen der Verstaatlichung des Unternehmens führten zu dem Vertrage vom 24. Dezember 1879, infolge dessen die Verwaltung und der Betrieb vom 1. Januar 1879 an für Rechnung des Staats erfolgte. Das ganze Unternehmen ging auf Grund des Gesetzes vom 14. Februar 1880 am 1. April 1880 in die Hände des Staats über. Die Verwaltung wurde durch Königlichen Erlass vom 25. Februar 1880 der Eisenbahndirektion zu Magdeburg, die Betriebsleitung dem unter dieser stehenden Betriebsamte Berlin übertragen.

Die ältere Wannseebahn.

Im Jahre 1869 wurde dem Direktorium von mehreren Seiten, insbesondere auch vom Prinzen Friedrich Karl, der Wunsch nach einer Bahnverbindung von der Station Zehlendorf nach dem Schlachten- und Wannsee und nach den dort in der Anlage begriffenen Kolonien Düppel und Alsen zu erkennen gegeben. Das Direktorium erbat im November 1869 die Erlaubniss für die Vorarbeiten zu einer solchen Linie, die bei Kohlhasen-

brück wieder in die Stammbahn münden sollte. Die Bahn sollte ausser den Anschlussstationen nur zwei Haltestellen — am Schlachten- und am Wannsee — erhalten und eingleisig, bei doppelgleisigem Grunderwerb, ausgeführt werden. Man wollte damit nicht nur einige der schönsten Gegenden in der näheren Umgebung Berlins dem grossen Publikum zugänglich machen, sondern hoffte auch, die Gründung von Sommerfrischen und ländlichen Aufenthaltsorten für den wohlhabenderen Theil der Berliner Bevölkerung zu unterstützen.

Die Genehmigung zu den Vorarbeiten wurde der Gesellschaft im Februar 1870 ertheilt, und der Bau der Wannseebahn Zehlendorf—Kohlhasenbrück am 31. Mai 1871 landesherrlich genehmigt. Die landespolizeiliche Prüfung der ausführlichen Pläne erfolgte im Jahre 1872. Schon in demselben Jahre entschloss man sich zum sofortigen zweigleisigen Ausbau der Bahn, um nach Herstellung eines dritten und vierten Gleises neben den beiden Hauptgleisen von Berlin bis Zehlendorf und von Kohlhasenbrück bis Potsdam, unter Hinzunahme der neuen Wannseegleise, durchgängig 4 Gleise für den Verkehr zwischen Berlin und Potsdam zur Verfügung zu haben. Das von Berlin bis Potsdam selbständig durchzuführende Gleispaar sollte ausschliesslich den Ortsverkehr von Berlin und Potsdam und den dazwischen gelegenen Ortschaften vermitteln, während die beiden anderen Gleise dem Fernverkehr dienten. Im Ortsverkehr sollten zahlreiche, in kurzen Zwischenräumen einander folgende Züge zu wesentlich ermässigten Preisen — man dachte insbesondere auch an billige Zeitkarten — eingerichtet werden.

Folgende Stationen sollten in den Vorortverkehr einbezogen werden: Schöneberg (Station der Verbindungsbahn), Friedenau, Steglitz, Lichterfelde, Zehlendorf, Schlachtensee, Wannsee, Kohlhasenbrück (das heutige Neubabelsberg) und Neuendorf. Die durchschnittliche Entfernung zwischen diesen neun Stationen betrug nur etwa 2,9 km.

Die Bauten wurden alsbald energisch in Angriff genommen; wegen der schwierigen und kostspieligen Materialzufuhr in dem waldigen und sandigen Gelände verschob man aber die Herstellung der Hochbauten bis nach Vollendung des ersten Gleises, und so verzögerte sich die Eröffnung der Bahnstrecke Zehlendorf—Kohlhasenbrück bis zum 1. Juni 1874.

Die Entwürfe für das dritte und vierte Gleis Berlin—Zehlendorf und Kohlhasenbrück—Potsdam kamen zwar im Jahre 1873 noch zur landespolizeilichen Prüfung; hierbei wurde indess von der Aufsichtsbehörde die Beseitigung einer grossen Anzahl der auf der Stammbahn bestehenden Schienenübergänge gefordert. Die Erfüllung dieser Forderung würde zu einer bedeutenden Erhöhung der Baukosten geführt haben, zu der sich die Bahn um so weniger

entschliessen konnte, als sich inzwischen ihre Finanzlage wesentlich verschlechtert hatte. Dieses Projekt wurde daher nicht weiter verfolgt, und damit fiel auch der geplante Vorortverkehr. Erst dreizehn Jahre später, im Jahre 1887, nachdem die Eisenbahn längst verstaatlicht war, wurde der Plan des dritten und vierten Gleises wieder aufgenommen und mit der Vollendung der sogenannten neuen Wannseebahn — am 1. Oktober 1891 — durchgeführt. Hierauf, sowie auf die damit verbundene vollständige Umgestaltung des Berliner Vorortverkehrs wird an anderer Stelle eingegangen werden.

Die Berlin-Anhalter Eisenbahn.

Am 14. April 1836 wandte sich ein Komitee, bestehend aus den Bankiers A. Meyer, W. Beer und C. Schultze, dem Hauptbankdirektor Reichenbach und dem Justizrath Bode mit einem Gesuch an den Wirklichen Geheimen Rath Rother, um die vorläufige Genehmigung zur Bildung einer Gesellschaft zur Erbauung einer Eisenbahn von Potsdam nach der sächsischen Grenze bei dem Dorfe Nieska (nördlich von Riesa) zum Anschluss an die Leipzig-Dresdener Bahn zu erlangen. Durch Kabinetsordre vom 11. Juni 1836 wurde diese Genehmigung ertheilt und dem Verein eine sechsmonatige Frist zum Nachweis der Kapitalzeichnung und der Bildung der Aktiengesellschaft unter den für die Begründung von Eisenbahngesellschaften inzwischen eingeführten Bedingungen bewilligt. Die ursprünglich ins Auge gefasste Mitbenutzung des Gleises der Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft erwies sich als unmöglich. Es wurde daher bereits im Dezember 1836 die Genehmigung auch für den Fall erbeten, dass die neue Bahn unmittelbar von Berlin aus nach der sächsischen Grenze geführt werde. Durch Kabinetsordre vom 25. Februar 1837 wurde auch diesem Antrage entsprochen, jedoch unter der Bedingung, dass die Leipzig-Dresdener Eisenbahn von Leipzig bis zur Elbe zuvor ausgeführt sei, oder ihre Vollendung wenigstens als sichergestellt erwiesen werde. Daraufhin bildete sich die Berlin-Sächsische Eisenbahngesellschaft; der von dieser im April 1837 vorgelegte allgemeine Entwurf für eine Bahn von Berlin bis zur sächsischen Grenze mit den Stationen Trebbin, Luckenwalde, Jüterbog, Herzberg und Liebenwerda war vom Baukondukteur Rosenbaum aufgestellt und erforderte ein Anlagekapital von rund 2 500 000 Thlr.

Ernste Bedenken gegen die Konzessionirung dieser Bahnlinie hatte inzwischen der Generalpostmeister von Nagler geltend gemacht. Er befürchtete, dass durch die Bahn ein grosser Theil des Durchgangsverkehrs vom Osten der Monarchie über Berlin nach dem Westen und Süd-

Additional material from *Berlin und seine Eisenbahnen 1846 - 1896*,
ISBN 978-3-662-24454-8 (978-3-662-24454-8_OSFO10),
is available at <http://extras.springer.com>



westen Deutschlands, nach Holland und Frankreich auf eine Strecke von über 70 km dem preussischen Staate entzogen und auf die sächsische Post abgelenkt werde; besser sei es, die Bahn von Berlin aus nach Halle zu führen, welche Richtung dem Lande und dem Verkehr erhebliche Vortheile biete; wenn dagegen erst einmal die Bahn von Berlin nach Riesa bestände, so würden die Unternehmer dieser Bahn alles aufbieten, um das Zustandekommen einer anderen direkten Eisenbahn von Berlin nach Magdeburg zu verhindern. Diese Einwendungen konnten umsoweniger unbeachtet bleiben, als inzwischen unterm 6. Mai 1837 ein Gesuch wegen Genehmigung einer Bahn von Potsdam nach Halle und Leipzig und ein zweites zur Fortsetzung der Bahn von Halle über Nordhausen nach Cassel zur Verbindung der von einander getrennten westlichen Provinzen der Monarchie eingegangen war. Für eine Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und der mittleren Elbe standen sonach ausser der Linie Berlin—Riesa noch die Linien Potsdam—Halle, Berlin—Luckenwalde—Dessau—Cöthen und Berlin—Magdeburg zur Wahl. Darüber, welche dieser Linien dem Staatsinteresse am meisten entspräche, fanden längere Erörterungen im Staatsministerium statt. Der vom Finanzminister in einem Immediatbericht vom 23. Oktober 1837 vertretenen Auffassung, wonach es besonders darauf ankomme, dass durch die Bahn die künftige Verbindung mit den westlichen Provinzen befördert oder wenigstens nicht gehindert werde, entsprach, wie die Mehrheit des Staatsministeriums schliesslich entschied, die Berlin-Riesaer Bahn damals nicht. Sie wurde daher zunächst aufgegeben, um erst 10 Jahre später zur Verwirklichung zu gelangen. Schon vorher hatte sich übrigens die Mehrheit des Staatsministeriums dahin ausgesprochen, dass der Berlin-Sächsischen Eisenbahngesellschaft für den Fall der Nichtgenehmigung ihres Projekts ein Entschädigungsanspruch zuzubilligen sei.

Auf den Bericht vom 31. Dezember 1837 entschied der König am 6. Februar 1838 gleichwohl, dass der Bau dieser Bahn wegen der einmal gegebenen Zustimmung zwar zu gestatten, aber nicht weiter zu begünstigen sei. Mit den Vorstehern der Gesellschaft aber sei darüber in Unterhandlung zu treten, dass die Bahn nach Riesa aufgegeben und eine andere Linie gewählt werde, die entweder unmittelbar von Berlin ausgehe oder die Potsdamer Bahn fortsetze und bei Cöthen in die damals im Bau begriffene Magdeburg-Hallesche Bahn einmünde. Für diese Eisenbahnverbindung mit der Magdeburg-Leipziger Eisenbahn sei eine staatliche Begünstigung in Aussicht zu stellen. Von der Mehrzahl der mit bedeutenden Summen beteiligten Aktionäre des ursprünglichen Unternehmens erwartete man, dass sie ihre Kapitalzeichnungen auf das Unternehmen einer Bahn nach Cöthen übertragen

würden. Bei den Besitzern eines Antheils von 800 000 Thalern war zweifelhaft, ob sie hierauf eingehen würden. Durch Kabinetsordre vom 18. März 1838 wurde genehmigt, dass die ursprüngliche Aktiengesellschaft, unter Verzicht auf den Bau der Bahn nach Riesa und vorbehaltlich der genauen Feststellung der Linie, die Erlaubniss zum Bau der Bahn von Berlin auf Cöthen zur Verbindung mit Halle und Magdeburg erhalte. Erforderlichenfalls sollte die Königliche Seehandlung mit einem Betrage bis zu 800 000 Thalern, der später auf 1 200 000 Thaler erhöht wurde, an die Stelle der Aktionäre eintreten, die sich der neuen Bahnrichtung anzuschliessen weigerten, und diesen ein bei der Wiederveräusserung der Aktien etwa entstehender Ausfall von der Staatskasse zurückerstattet werden. Hier finden wir also zum ersten Mal bei den preussischen Eisenbahnen das Zugeständniss einer Art von Staatsunterstützung.

Das Komite brachte nun die Richtung der Bahn, dem früheren Entwürfe entsprechend, über Luckenwalde und von hier über Wittenberg, Rosslau und Dessau nach Cöthen in Antrag. Eine erneute Eingabe der Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft, die Bahn von Potsdam nach Cöthen zu führen, hatte keinen Erfolg, ebenso wurde ein Entschädigungsanspruch, den die Leipzig-Dresdener Bahn wegen Aufgabe der Bahn nach Riesa erhob, zurückgewiesen, und durch Kabinetsordre vom 25. April 1838 der Berlin-Sächsischen Eisenbahngesellschaft der Bau der Bahn unmittelbar von Berlin ausgehend über Luckenwalde nach Cöthen endgiltig gestattet.

Mit der anhaltischen Regierung mussten Verabredungen für den Fall der Aufhebung der zwischen Preussen und den anhaltischen Herzogthümern bestehenden Zollvereinigen getroffen werden. Die Preussische Regierung verlangte zugleich mit Bezug auf die Magdeburg-Leipziger Bahn eine Zusicherung dahin, dass Anhalt den Durchgang durch sein Gebiet mit der Eisenbahn weder mit einer Durchgangsabgabe belegen noch durch Förmlichkeiten bei der Abfertigung erschweren, vielmehr höchstens eine Personalbegleitung eintreten lassen werde.

Unterm 14. September 1838 reichte das Komite den Kostenüberschlag für die neue Linie, der den Betrag von rund 3 000 000 Thlr. ergab, nebst Erläuterungsbericht und das Gesellschaftsstatut ein. Zwischenstationen waren vorgesehen in Trebbin, Luckenwalde, Wittenberg und Dessau und Anhalteplätze in Grossbeeren, Zahua, Coswig und Rosslau. Die Brücke über den Schafgraben (der später zum Landwehrkanal ausgebaut wurde) war mit 12 000 Thlr., das Empfangsgebäude in Berlin mit 40 000 Thlr. veranschlagt. Dabei war nicht einmal eine besondere Bahnsteighalle vorgesehen. Mit 11 Dampfwagen gedachte man für den Betrieb auszukommen.

Der Berliner Endbahnhof sollte zwischen dem Potsdamer und dem Halle'schen Thor in der Nähe des Palais des Prinzen Albrecht (in der Wilhelmstrasse, gegenüber der Einmündung der Kochstrasse), jedoch ausserhalb der Stadtmauer angelegt, und zu diesem Zweck auf Kosten der Gesellschaft ein neues Thor in der Stadtmauer hergestellt werden, das durch eine besondere neue Strasse mit der Wilhelmstrasse zu verbinden wäre. Diese neue Strasse — die Anhaltstrasse — und das neue Thor sollten gleichzeitig dem öffentlichen Verkehr freigegeben werden, auch sollte die Strasse in der Richtung auf Schöneberg fortgeführt werden und dadurch besonders dem Verkehr der Truppen nach ihren Uebungsplätzen zwischen Tempelhof und Schöneberg zu gute kommen. Diese Pläne erhielten durch Kabinetsordre vom 24. Oktober 1838 die Königliche Genehmigung.

Die Verhandlungen mit den anhaltischen Regierungen führte zum Staatsvertrag vom 26. April 1839. Die allgemeine Prüfung des Bahnentwurfs fiel zur Zufriedenheit aus, und so wurde das Gesellschaftsstatut vom 3. April 1839 durch Kabinetsordre vom 15. Mai bestätigt. Später nahm die Gesellschaft auf Wunsch der Herzoglich Anhaltischen Regierungen die Firma Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft an, die auch der thatsächlich auszuführenden Bahnlinie besser entsprach. Als erster Königlicher Regierungskommissar wurde auch für diese Bahn der Regierungsrath von Koenen bestellt.

Für die Führung der Bahnlinie südlich von Berlin ergaben sich daraus Schwierigkeiten, dass jede Durchschneidung des Exerzirplatzes am Kreuzberge von vornherein für unzulässig erklärt war. Nach langen Verhandlungen gelang es der Gesellschaft, wenn auch nicht ohne bedeutende Opfer, diese lästige Beschränkung zu beseitigen. Die Eisenbahn musste als Gegenleistung einen neuen, 28 Morgen 56 □Ruthen grossen Truppenaufstellungsplatz am Kreuzberg beschaffen und einebnen, eine 33,3 m (106 Fuss) breite Brücke über die Bahn (die noch heute bestehende Kolonnenbrücke) zum Transport von Truppen und Geschützen erbauen, deren Anlage 9 500 Thlr. kostete, eine neue sogenannte Militärstrasse vom Thor nach dem Aufstellungsplatz für das Militär, mit Bäumen bepflanzt, nebst einer Brücke über den Landwehrgraben — die heutige Möckernstrasse — anlegen; für das zur Bahn abgetretene Gelände, soweit dieses den Inhalt der von der Gesellschaft überwiesenen Fläche überstieg, für den Morgen 300 Thlr. (d. i. 5 M für die □Ruthe oder 35 Pf für das qm) zahlen; eine besondere Entschädigung von 15 000 Thlr. an das Kriegsministerium entrichten und die Pächter des eingetauschten Landes, sowie die Forderungen des Vereins für Pferdezucht, der seine Rennbahn hatte verlegen müssen, befriedigen.

Die Militärstrasse kam der Bahn selbst in der Folge als Zufuhrweg zu den eigenen Güterschuppenanlagen zu statten.

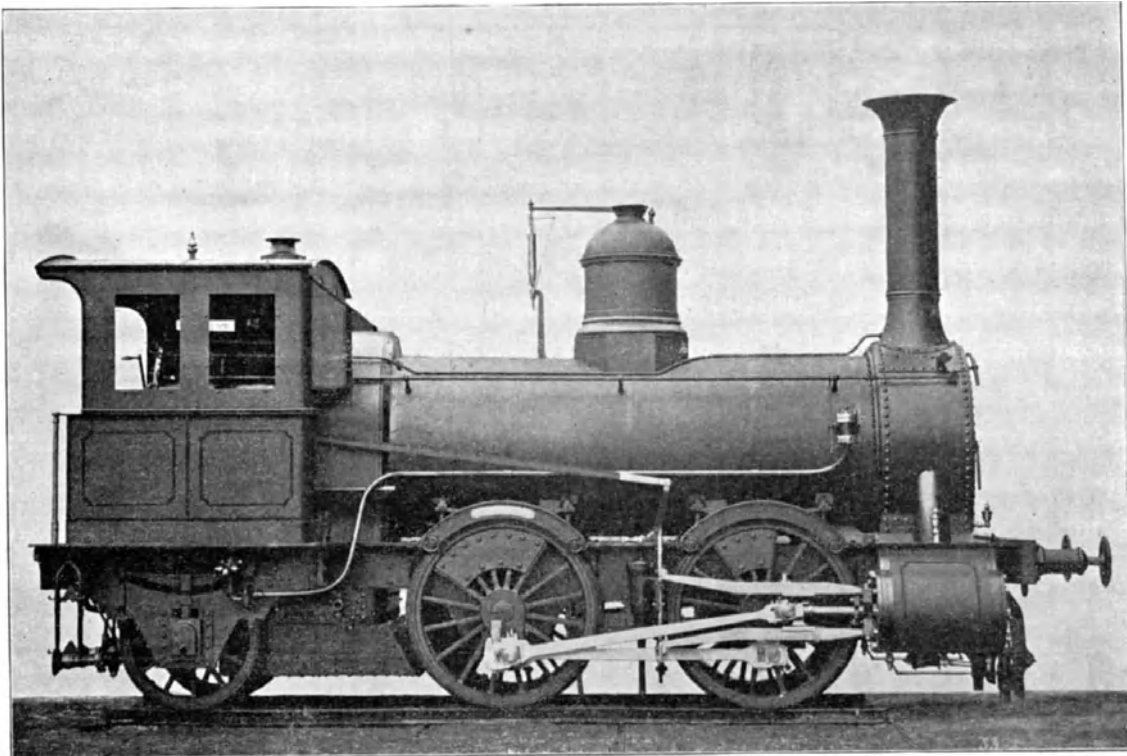
Die beiden Eisenbahnbrücken über den Landwehrgraben wurden, den Forderungen der Polizeibehörde entsprechend, von vornherein so hergestellt, dass sie den Schiffsverkehr auf der künftig als Kanal auszubauenden Wasserstrasse nicht behinderten; es waren Drehbrücken mit gusseisernem Tragwerk, deren Kosten rund 18 700 Thlr. betragen. Eine zweite Strassenbrücke über den Landwehrgraben wurde neben der Militärbrücke von der Eisenbahngesellschaft noch im Zuge der Schönebergerstrasse hergestellt, die von der Eisenbahn zur besseren Verwerthung ihrer eigenen Grundstücke vom Thorplatze aus in der Richtung auf Schöneberg zu angelegt worden war. So übte die Bahnanlage von Anfang an einen wesentlichen Einfluss auf die Gestaltung des ganzen südwestlichen Stadttheils zwischen dem Potsdamer und Halleschen Thor. Die Anlage der nach der neuen Bahn benannten Anhaltstrasse gab später Veranlassung zur Herstellung der Strassenverbindungen durch die Puttkamer- und Besselstrasse.

Die Hochbauten des Berliner Bahnhofs wurden erheblich geräumiger und besser hergestellt, als anfangs beabsichtigt war; auch die Hauptwerkstätten wurden hier, westlich von den Hauptgleisen, südlich vom Schafgraben untergebracht. Es wurde hier zum ersten Mal eine scharfe Scheidung der Anlagen für den Personen- und Güterverkehr durchgeführt, was freilich eine zweite Brücke über den Landwehrgraben, östlich von der für die Hauptbahn, erforderlich machte. Die Güterschuppen waren, für ankommende und abgehende Güter getrennt, an der Westseite der Militärstrasse angelegt. Die Lokomotivdreh scheiben wurden, abweichend von dem bis dahin üblichen Brauch, in solcher Grösse hergestellt, dass es nicht mehr nöthig war, die Maschinen beim Drehen vom Tender zu trennen, sondern dass beide zugleich gedreht werden konnten. Die Gesellschaft stellte ferner die neuen Thoranlagen des Anhaltischen Thores, ein Steuer- und ein Wachtgebäude mit Zubehör, ein besonderes Verwaltungsgebäude am Thorplatz, sowie zur Gewinnung des Koks, der bei der Lokomotivheizung verwendet wurde, 2 Koksöfen am Berliner Bahnhof her. Durch das Verwaltungsgebäude hoffte man die Baulust ausserhalb des Thores anzuregen.

Die ersten Schienen waren in England bereits in den Jahren 1837 und 1838 zum Preise von 200 bis 205 M für die Tonne angekauft worden, mussten zwei Jahre in Hamburg ungenutzt lagern und wurden infolge von Lagermiethen, Provisionen und Zinsen natürlich recht kostspielig; die späteren Käufe erfolgten in England mit 180 und 170 M für die Tonne frei Hamburg; schon frühzeitig schritt die Gesellschaft zur Verwendung der Vignoleschienen

statt der bis dahin besonders in England vielfach gebräuchlichen Stuhlschienen und hierbei wurden an den Schienenstössen, die nicht wie heute schwebende, sondern durch Querschwellen unterstützte, sogenannte feste waren, schmiedeeiserne Unterlagsplatten angeordnet.

An Lokomotiven wurden beschafft: 4 Stück schwere mit 2 Paar gekuppelten Rädern, und 11 leichte, sämtlich aus der Fabrik von R. Stephenson & Co



Güterzuglokomotive der Berlin-Anhalter Eisenbahn von A. Borsig aus dem Jahre 1866.

Leergewicht 28,8 Tonnen. Zylinderdurchmesser 432 mm. Kolbenhub 610 mm. Treibraddurchmesser 1371 mm.
Kesselüberdruck 8 Atm.

in Newcastle am Tyne, und 1 leichte von Borsig; letztere kostete 12 000 Thlr. während für die übrigen 15 einschliesslich einer Steuer von 29 288 Thlrn., im ganzen 235 097 Thlr. (d. i. durchschnittlich 47 000 M für das Stück) gezahlt wurden. Die vorstehende Abbildung stellt eine Güterzuglokomotive von der Borsig'schen Fabrik aus dem Jahre 1866 dar, gehört also einer Zeit an, wo man sich von den englischen Vorbildern längst völlig frei gemacht hatte.

Die Bahn besass schon einen Königswagen, der 3024 Thaler gekostet hatte, und 12 unbedeckte Sommerwagen III. Klasse, die indess nach etwa 6 bis 8 Jahren wieder ausser Betrieb gesetzt wurden. Die Bahn war im allgemeinen eingleisig hergestellt. Doppelgleise lagen nur zwischen Grossbeeren und der nachträglich südlich hiervon angelegten Haltestelle Ludwigsfelde und zwischen Wittenberg und Coswig.

Die Bahnstrecke von Berlin nach Jüterbog wurde am 1. Juli, und die ganze Bahn nach Cöthen am 10. September 1841 dem Betriebe übergeben.

Die Genehmigung zur Fortsetzung der Berlin-Potsdamer Bahn nach Magdeburg ¹⁾, womit eine sehr beachtenswerthe Konkurrenzlinie in Aussicht stand, veranlasste die Gesellschaft, auf eine andere Ausdehnung ihres Netzes Bedacht zu nehmen und den Bau der Zweigbahn von Jüterbog über Röderau nach Riesa erneut ins Auge zu fassen, durch die eine direkte Schienenverbindung nicht nur nach Dresden, sondern weiterhin auch nach Prag, Wien und Triest geschaffen wurde. Die früher gegen diese Bahn erhobenen Bedenken waren inzwischen beseitigt, und so wurde die Konzession zu ihrem Bau durch Kabinettsordre vom 15. November 1844 ertheilt. Im Mai 1847 wurde der Bau der Zweigbahn begonnen und am 1. Oktober 1848 die ganze Strecke einschliesslich der auf sächsischem Gebiete liegenden beiden besonderen Anschlussstrecken von Röderau nach Leipzig und Dresden dem Betriebe übergeben.

Das Leipzig-Dresdener Eisenbahndirektorium hatte darauf bestanden, dass auf der Zweigbahn neben der Hauptrichtung Berlin—Dresden alsbald auch ein durchgehender Verkehr von Berlin nach Leipzig eingerichtet werde, während die Anhalter Bahn begreiflicherweise, um ihrer eigenen Stammbahn Berlin—Wittenberg—Cöthen (mit Anschluss über Halle nach Leipzig) nicht selbst Konkurrenz zu machen, sich mit dem durchgehenden Verkehr der Hauptrichtung Berlin—Dresden begnügen wollte. Bei diesem Interessenstreit musste die Anhalter Bahn nachgeben. Sie musste sich dazu bequemen, die Konzession zu den Anschlussstrecken auf sächsischem Gebiete, die sowohl nach Leipzig als auch nach Dresden den direkten Uebergang ermöglichen sollten, von der sächsischen Staatsbehörde zu erbitten, die sie nach langen Verhandlungen schliesslich gewährte.

Das stete Anwachsen des Verkehrs veranlasste den Minister von der Heydt im Jahre 1853, die Herstellung des zweiten Gleises zwischen Trebbin und Jüterbog zu verlangen. Am 16. Juni 1853 wurde demgemäss das zweite Gleis zwischen Trebbin und Luckenwalde fertig gestellt, während die Fortsetzung bis Jüterbog erst später zur Ausführung kam. In jener Zeit begann die allgemeinere Einführung breitfüssiger statt der Stuhlschienen, die sich besonders gegenüber den mit Rücksicht auf den stärkeren Güterverkehr erforderlich gewordenen schwereren Lokomotiven und gegenüber den damals eingeführten Schnellzügen als zu schwach erwiesen hatten.

¹⁾ Vergl. S. 145.

Seit dem Jahre 1855 war die Beseitigung der Koksöfen auf dem Berliner Bahnhofe in Anregung gekommen, deren Betrieb infolge des den Oefen entströmenden Qualms die Umgebung stark belästigte und den Verkehr der Schönebergerstrasse durch die zahlreichen Kohlentransporte lebhaft beeinträchtigte. Die Verhandlungen hierüber schleppten sich Jahre lang hin, die Gesellschaft setzte allen Versuchen, auch nur eine Verbesserung herbeizuführen, hartnäckigen Widerstand entgegen. Erst zu Anfang der 60er Jahre kamen die Oefen allmählich ausser Betrieb, nachdem die Steinkohlenfeuerung bei den Lokomotiven eingeführt war.

Gegen Mitte der 50er Jahre ging die Gesellschaft zur Erweiterung ihres Unternehmens durch Bau verschiedener Zweigbahnen über. Die neuen Bahnlinien, die dem Unternehmen unmittelbaren Anschluss an die Thüringische und Sächsisch-bayrische Bahn ermöglichten, wurden in den Jahren 1857 bis 1859 vollendet und zwar die Strecken Dessau—Bitterfeld am 17. August 1857 Bitterfeld—Halle und Bitterfeld—Leipzig am 1. Februar 1859 und Wittenberg—Bitterfeld am 3. August 1859. Im Jahre 1857 sehen wir den ununterbrochenen Schienenweg bereits von Berlin über Wien bis nach Triest ausgedehnt und die Anhalter Bahn zu einem Hauptgliede in der grossen Eisenbahnstrasse vom Adriatischen Meere zur Nord- und Ostsee entwickelt. Der Betrieb des Unternehmens gewann im Jahre 1863 noch weiter an Ausdehnung, als die am 1. November 1863 eröffnete Herzoglich—Anhaltische Leopoldsbahn mit der Strecke Rosslau—Zerbst, die im Jahre 1874 eine Fortsetzung bis Magdeburg erhielt, in Pacht genommen und später von der Gesellschaft käuflich erworben wurde.

Im Jahre 1868 waren die Strecken Wittenberg—Bergwitz und Bitterfeld—Landsberg der Anhalter Bahn die einzigen noch eingleisigen Abschnitte auf der ganzen Linie Berlin—Frankfurt a. M.; die Aufsichtsbehörde forderte daher aus militärischen Rücksichten nachdrücklich die Herstellung des zweiten Gleises, das daraufhin auf der Strecke Berlin—Halle bis zum Jahre 1869 durchgehends vollendet wurde. Auch die Strecke Jüterbog—Röderau wurde bis zum Jahre 1873 vollständig mit dem zweiten Gleis versehen; eingleisig blieb nur noch die Elbbrücke bei Rosslau und die alte Strecke Dessau—Cöthen, die auch heute noch eingleisig ist.

Im Jahre 1868 wurde die Errichtung einer Haltestelle an der Anhalter Bahn bei Lichterfelde von dem Besitzer Carstenn der Rittergüter Lichterfelde und Giesensdorf betrieben, der das erforderliche Gelände überwies und selbst das Stationsgebäude errichtete. Die Haltestelle wurde am 20. September 1868 in Betrieb genommen, und es hielten hier in der Folge 3 Züge nach jeder Richtung, nämlich die Züge, die morgens 9, mittags 12³/₄ und

abends 10 $\frac{1}{2}$ Uhr Berlin verliessen, und die, welche um 9 Uhr vormittags, 4 $\frac{3}{4}$ nachmittags und 11 Uhr 5 Minuten abends dort eintrafen. Dies war der damalige Anfang des Lichterfelder Vorortverkehrs. Die Fahrpreise betrugen damals:

	in I. Kl.	II. Kl.	III. Kl.	IV Kl.
einfache Fahrt	0,70	0,50	0,30	0,20 <i>M.</i>
Tagesbillet	—	0,80	0,50	—
heute	—	0,30	0,20	—

Die Verhandlungen des Gutsbesizers Carstenn mit dem Kriegsministerium wegen Herstellung eines Kadettenhauses bei Lichterfelde (anstatt auf dem hierfür früher vorgesehenen Grundstück am Hippodrom in Berlin) gaben der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft im Jahre 1870 Veranlassung zu dem Angebot, den Offizieren und Zöglingen dieser Anstalt gewisse Transportvergünstigungen zu gewähren. Als Gegenleistung wurden vom Handelsministerium Zugeständnisse in Bezug auf die Konzessionirung einer Bahn von Lichterfelde nach Potsdam und der Bahn von Zerbst bis zur Anhaltisch-Preussischen Landesgrenze verlangt.

Die Rechtsverhältnisse zwischen dem Gutsbesitzer Carstenn und der Anhalter Bahn wegen der Anlage der Kadettenanstalt, die 1871 endgiltig beschlossen war, wurden durch einen besonderen Vertrag vom 9. Juni 1871 geregelt. Danach übernahm die Eisenbahngesellschaft die unentgeltliche Beförderung aller Baumaterialien von Berlin bis zur Baustelle, verpflichtete sich, nach Eröffnung des Kadettenhauses ausser den 4 Kurier- und Schnellzügen von und nach Frankfurt a. M. alle übrigen Schnell- und Personenzüge, im ganzen damals 7 nach jeder Richtung, in Lichterfelde halten zu lassen, die Kadetten zum Reitunterricht, zum Pagendienst und zum Besuch der Königlichen Theater unentgeltlich zu befördern, den Offizieren der Anstalt freie Fahrt zu gewähren und noch verschiedene sonstige Vergünstigungen eintreten zu lassen. Dagegen übereignete Carstenn der Gesellschaft das Bahnhofsgelände von Lichterfelde, leistete eine Baarzahlung von 63 750 M und zahlte jährlich 1590 M als Transportvergütung.

Im Jahre 1875 wurde der Bau von Wohngebäuden für die Beamten sowie eines Rangirbahnhofs und neuer Werkstätten bei Tempelhof und eines Verbindungsgleises zwischen dem Berliner Güterbahnhof und dem Bahnhof Tempelhof der Berliner Verbindungsbahn, des sogenannten äusseren Ringbahnanschlusses, beschlossen, nachdem der innere Ringbahnanschluss bereits im Jahre 1870 ausgeführt worden war. Hierzu kam noch das Bedürfniss der Bahnhofsumbauten in Halle, Cöthen, Jüterbog, Luckenwalde, Wittenberg und von Erweiterungen in Bitterfeld und Dessau, die Anlage von Werkstätten,

der Ausbau von Brücken in Eisen und eine umfassende Vermehrung der Betriebsmittel. Für alle diese Ausführungen war ein Kostenbetrag von 57 Millionen Mark ermittelt.

Nach Vollendung der Oberlausitzer Bahn von Falkenberg nach Kohlfurt (1. Juni 1874), der Strecke Biederitz—Zerbst der Potsdamer Bahn (1. Juli 1874) und der Bahn Wittenberg—Falkenberg, die am 15. Oktober 1875 dem Verkehr übergeben wurde, gelangte die Gesellschaft in den Besitz der kürzesten Verbindung zwischen Magdeburg und Breslau, was von um so grösserer Bedeutung wurde, als die Gesellschaft im Jahre 1878 den Betrieb der Oberlausitzer Bahn mit übernahm. So hatte sich das Unternehmen bis zum Jahre 1875 auf 431 km eigener Bahnlänge ausgedehnt.

Auf Grund des Vertrages vom 8. März und des Gesetzes vom 13. Mai 1882 gingen Betrieb und Verwaltung der Anhalter Bahn an den Staat über. Die Verwaltung der sämtlichen Strecken, einschliesslich der zu dem Oberlausitzer Eisenbahnunternehmen gehörenden Linie Kohlfurt—Falkenberg wurde durch Königlichen Erlass vom 21. Mai 1882 der Königlichen Direktion der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn zu Berlin vom 1. Juli 1882 an übertragen.

Umbau des Anhalter Bahnhofs.

Aehnlich wie beim Potsdamer Bahnhof hatten sich auch beim alten Anhalter Bahnhof schon in den 50er Jahren empfindliche Missstände entwickelt. Der Innenbahnhof reichte für die Bewältigung des gesteigerten Güterverkehrs nicht mehr aus, alle Rangirbewegungen sperrten den lebhaften Strassenverkehr am Tempelhofer Ufer, umsomehr, als in den Jahren 1857 und 1858 noch besondere Reservegleise auf der Südseite des Kanals angelegt worden waren. Gleichzeitig waren östlich von den bestehenden Gleisen provisorische Erweiterungen geschaffen und am Schiffahrtskanale eine massive Laderampe zum Ausladen von Kohlen erbaut worden.

Diese Unzuträglichkeiten legten schon damals den Gedanken eines vollständigen Umbaus und einer wesentlichen Erweiterung des Bahnhofs nahe. An eine Verwirklichung jener Pläne war aber vorerst noch nicht zu denken. Für eine Erweiterung des Bahnhofs reichte das Gelände bis zum Landwehrkanal jedenfalls nicht aus, ein Theil der Bahnhofsanlagen musste südlich des Kanals verlegt werden, für dieses Gebiet aber war zunächst ein Bauungsplan festzustellen, was, wie wir oben gesehen haben, erst durch Kabinettsordre vom 18. Mai 1861 erfolgte. Die Schwierigkeiten, die sich aus der

Lage der in diesem vorgesehenen Strassen, insbesondere der grossen Gürtelstrasse, ergaben, waren wesentlich dieselben, die bei dem Umbau des Potsdamer Bahnhofs (S. 151) dargestellt sind. Die Bahn konnte sich über die Sperrung einzelner Strassenzüge, die Ueberschreitung anderer mit der Regierung und der Stadt nicht verständigen. Man half sich wieder mit Provisorien. So erfolgte im Jahre 1863 ausser der Herstellung des drei Stock hohen Beamten-Wohn- und Dienstgebäudes an der Ecke der Bahnhofstrasse, dessen Erdgeschoss an die Post vermietet wurde, die Verbreiterung des Bahnkörpers südlich vom Schiffahrtskanal bis zur Wärterbude 3a und die Vermehrung der Gleise auf jener Strecke.

Die Einziehung der Steuerhebestellen am Anhaltischen und Potsdamer Thore, die am 1. Januar 1865 stattfand, gab der Eisenbahnverwaltung Veranlassung, auf dem Berliner Bahnhofe eine Steuerabfertigung nebst Güterspeicher herzustellen, zu der die Entwürfe im Herbst 1864 aufgestellt und genehmigt wurden. Im Dezember 1864 wurde der Ankunftsbahnsteig auf dem Berliner Bahnhofe um 28 m verlängert. Ferner hatte die Bahn den Wunsch, womöglich die ganze Anlage, mindestens aber den Güterbahnhof, ganz nach Süden bis an den Höhenzug des Schöneberger und Tempelhofer Feldes hinaus zu verlegen, dem sich die Spediteure und sonstigen Verfrachter ernstlich widersetzen; die Staatsregierung dagegen wünschte eine Höherlegung der gesammten Bauten, die wieder für die Gesellschaft zu kostspielig war. Alle diese und andere Schwierigkeiten wurden erst durch langwierige Verhandlungen überwunden.

Eine Verschwenkung der Gürtelstrasse in südlicher Richtung um etwa 380 m bis zum Schnittpunkt der Bahn mit der Hagelsbergerstrasse, musste zugestanden werden, da es sonst bei den damaligen Grundwasserverhältnissen nicht möglich gewesen wäre, die Gürtelstrasse überhaupt unter den Gleisen durchzuführen; hier musste sogar die Fahrstrasse noch gegen die Bürgersteige gesenkt werden, um die unter den eisernen Ueberbauten erforderliche Lichthöhe von 4,4 m zu erreichen. Durch Kabinetsordre vom 16. Oktober 1868 wurde diese Führung der Yorkstrasse genehmigt und zugleich bestimmt, dass der Personenbahnhof auf der seitherigen Stelle am Askanischen Platze belassen werde. Die Breite der Gürtelstrasse wurde im Bereich der Unterführung unter den Bahnen auf Wunsch des Berliner Magistrats, dem die Herstellung der Strasse oblag, von 56 m auf 26,4 m (7 Ruthen) eingeschränkt, ein Mass, das selbst für den später erheblich gesteigerten durchgehenden Verkehr zwischen dem Schöneberger und dem Tempelhofer Viertel ausreichte.

Auf dieser Grundlage hatte die Eisenbahngesellschaft nunmehr die

Umbauentwürfe mit schienenfreier Durchführung der Kanaluferstrassen auszuarbeiten und einzureichen.

Erst im Juli 1870 gelangten diese zur Vorlage und wurden durch Kommissarien des Handelsministers und aller beteiligten Behörden mit den Vertretern der Anhalter Eisenbahngesellschaft gemeinschaftlich vorberathen; im Frühjahr 1871 wurde der vollständige Umbau des Bahnhofes von den Aktionären der Gesellschaft beschlossen; bis zur Vollendung des Werkes vergingen aber noch über neun Jahre.

Gross wurden allerdings die der Gesellschaft durch die Verpflichtung zur Herstellung schienenfreier Strassenübergänge am Berliner Innen- und Aussenbahnhofe auferlegten Opfer. Der ganze Unterbau des Personenbahnhofes musste um rund 4,5 m über Strassenkrone angehoben, und für alle Gebäude ein umfangreiches Fundament von voller Geschosshöhe hergestellt werden; für die Kolonnen- und Monumentenstrasse waren breite Strassenüberführungen, für das Tempelhofer und Hallesche Ufer Strassenunterführungen unter mehreren Gleisen herzustellen und die Yorkstrasse unter dem ganzen Bahnhofe hindurchzuführen. Die Anlage des neuen Personenbahnhofes an derselben Stelle bedingte die Ausführung besonderer, kostspieliger Provisorien für die Aufrechterhaltung des Personenverkehrs. Ferner ergab das dringend hervortretende Bedürfniss einer Trennung des örtlichen vom durchgehenden Güterverkehr die Nothwendigkeit, einen ausserhalb der Ringbahn gelegenen Rangirbahnhof in der Nähe der Kreuzung der Anhalter Bahn mit dieser anzulegen, damit hier die durchgehenden Gütersendungen ausgesondert werden konnten, ohne in den inneren Ortsgüterbahnhof, der der Entlastung dringend bedurfte, eingeführt zu werden.

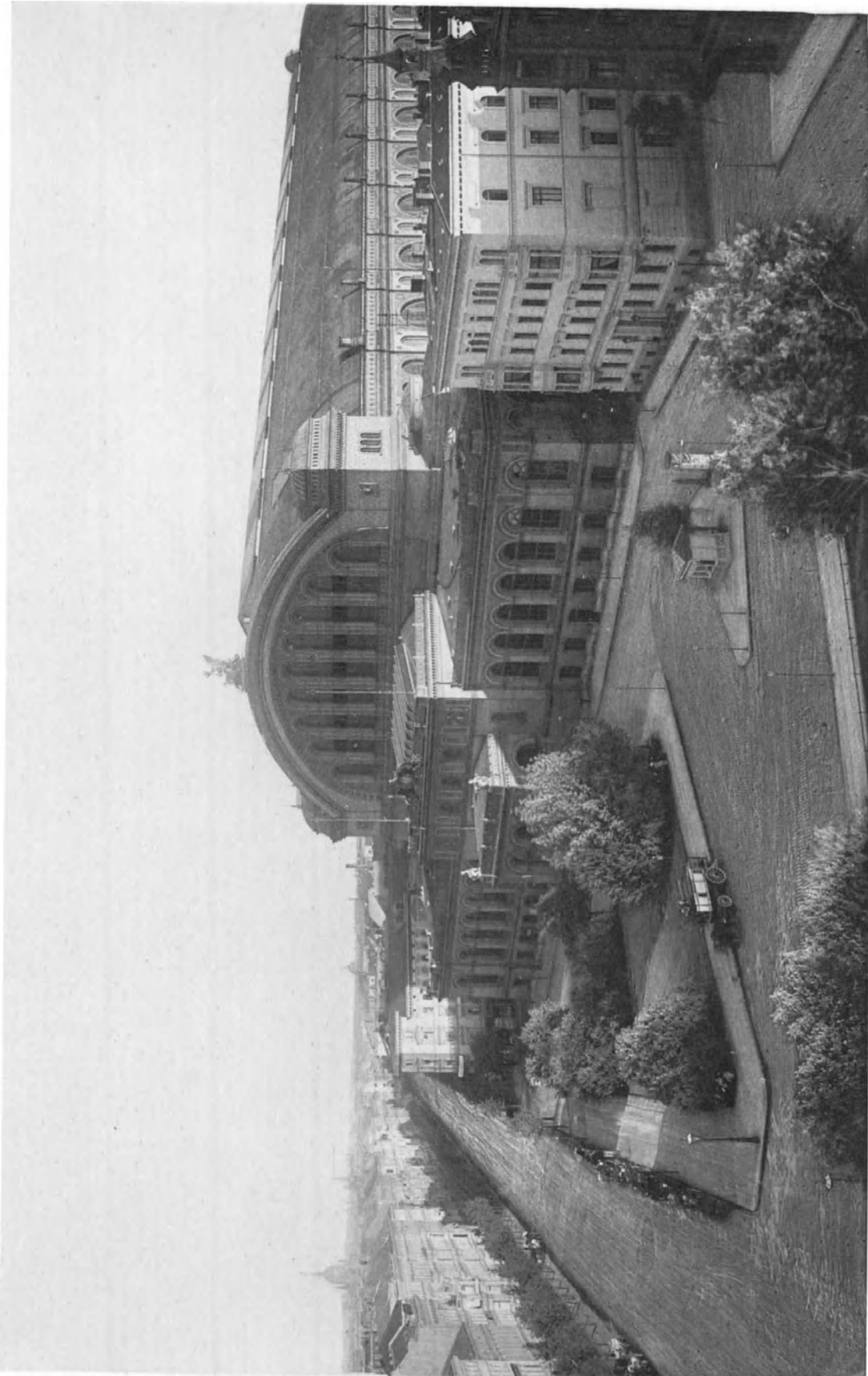
Die alten Reparaturwerkstätten auf dem Innenbahnhofe zwischen dem Askanischen Platz und dem Schiffahrtskanal mussten wegen Hochlegung der Bahn, und weil deren Grundfläche zu den Anlagen des Personenverkehrs gebraucht wurde, beseitigt werden. Die neue Anlage sollte in der Nähe der Rangirstation bei Tempelhof erbaut werden, wo das Gelände weniger kostspielig, und auch für die Zukunft eine dem wachsenden Bedürfniss entsprechende Erweiterung möglich war. Das Gelände für diese Anlagen und für den neuen, daran angrenzenden Rangirbahnhof, das zugleich den Boden für die Aufhöhung des Innenbahnhofes lieferte, war bis auf kleine Parzellen bereits erworben. Die frühere Absicht, die Werkstätten auch auf dem Gelände nördlich der Gürtelstrasse im Zusammenhang mit den übrigen Bahnanlagen herzustellen, musste aufgegeben werden, nachdem sich die Berlin-Dresdener Bahn anfangs der 70er Jahre das noch freie Gelände zwischen der Anhalter und Potsdamer Bahn für ihre Bahnhofsanlagen ge-

sichert hatte. Für den Güterbahnhof wurde bestimmt, dass er unmittelbar an die südliche Kanaluferstrasse angrenzen sollte, um die Zu- und Abfuhr der Güter möglichst bequem zu machen. Die provisorischen Anlagen für den Personenverkehr wurden auf dem Gelände westlich der Hauptgleise, südlich der Teltowerstrasse hergestellt und von der Trebbinerstrasse aus zugänglich gemacht.

Mit dem Umbau der Bahnhofsanlagen wurde im Herbst 1872 begonnen. Provisorische Anlagen — ein Stationsgebäude in Fachwerk mit überdeckten, für Ankunft und Abfahrt getrennten Bahnsteigen — wurden im Herbst 1874 in Betrieb genommen. In den folgenden Jahren wurden die Anlagen für den neuen Güterbahnhof und der Bau der Strassenunter- und Ueberführungen vollendet. Im Frühjahr 1876 konnte der neue Empfang- und Versandschuppen in Benutzung genommen werden, womit wiederum ein Theil des alten Bahnhofs für den Umbau verfügbar wurde. Sodann wurden die Anlagen auf dem Werkstättenbahnhof begonnen und diese Bauten soweit vollendet, dass im Sommer 1878 die Wagenwerkstätte nach Tempelhof verlegt werden konnte. Die Lokomotivwerkstätte daselbst wurde im Jahre 1879 in Betrieb genommen.

Zu dem neuen Personenbahnhof wurden im Herbst 1876 die neuen Grundmauern hergestellt, im Herbst 1878 konnte mit der Aufstellung der grossen Bahnsteighalle begonnen werden. In demselben Jahre wurde der neue Güterzug-Lokomotivschuppen nördlich der Kolonnenstrasse dem Betriebe übergeben. Die im Jahre 1877 begonnenen Ueberbrückungen des Landwehrkanals und seiner Uferstrassen wurden im Jahre 1879 fertiggestellt; gleichzeitig wurden die Bodenanschüttungen für den Innenbahnhof, der Bau eines Zollschuppens und des Hebewerkes für Güterwagen daselbst vollendet. Endlich am 15. Juni 1880 wurde das neue Empfangsgebäude dem Betriebe übergeben und damit der grossartige Bau zum Abschluss gebracht.

Die neuen gesammten Anlagen des Berliner Bahnhofs erstrecken sich vom Askanischen Platz etwa 5 km lang in südlicher Richtung bis nach Südennde, wo die Dresdener und die Militärbahn zusammen über die Anhalter Bahn hinweggeführt werden. Die Bahn überschreitet mit vier Gleisen — aussen zu beiden Seiten der Hauptgleise je ein Ausziehgleis — auf einer Bogenbrücke den Landwehrkanal, auf Brücken mit Parallelträgern die beiden Uferstrassen und liegt hier rund 4 m höher als früher. Alsdann wird die Yorkstrasse unter-, die Monumenten- und die Kolonnenstrasse mit hölzernen Bauwerken überführt. Weiter südlich geht die Bahn unter der Ringbahn hindurch und zieht sich westlich von dem Werkstättenbahnhof und dem später angelegten Rangirbahnhof Tempelhof nach Südennde-Lankwitz hin.



Meisenbach Pflaarth & Co in Berlin 1895.

ANHALTER BAHNHOF

Verlag von Julius Springer in Berlin

Der Personenbahnhof mit dem neuen Empfangsgebäude, dessen architektonische Gestaltung nach den Plänen Schwechten's erfolgte, liegt unmittelbar südlich des Askanischen Platzes zwischen Möckern- und Schönebergerstrasse. In der grossen, 170 m langen und 60 m weiten Bahnsteighalle sind, in drei Gruppen vereinigt, 6 Bahnsteig- und 2 Zwischengleise sowie 2 Seiten-, 2 Zwischen- und 2 schmalere Gepäckbahnsteige angeordnet. Die östliche Seite ist für die ankommenden, die westliche für die abfahrenden Züge des Fernverkehrs bestimmt, während an den Zwischenbahnsteigen vorwiegend Vorort- und Sonderzüge abgefertigt werden.

Das Empfangsgebäude ist im wesentlichen nur ein Kopfbau, der sich beiderseits an den grossen, in Strassenhöhe angeordneten Hauptflur anlegt und den nördlichen Hallengiebel architektonisch abschliesst. Vom Askanischen Platz aus gelangt man durch eine bedeckte Vorhalle in den Hauptflur, findet zur linken die Fahrkartenschalter, zur rechten die Gepäckabfertigung. Von der Mitte des Hauptflurs führt eine Freitreppe nach dem Hauptgeschoss empor und mündet in zwei Armen auf einen breiten Quergang, der mit dem über 12 m breiten Kopfbahnsteig in Verbindung steht. An den Kopfbau schliessen sich auf der rechten Seite an die Hallenwand noch Wartesäle, Aborte, Räume für den Stationsdienst und Kaiserzimmer an; zur linken Seite folgen: ein grosser Ausgangsflur, von dem man durch eine Treppe nach der zu ebener Erde angelegten Gepäckausgabe gelangt, ferner ein Wartesaal für Ankunft, Aborte, Räume für Polizei und Kaiserzimmer; die Halle erhält durch die 19 m hohen Seitenwände und die im Scheitel der eisernen Dachkonstruktion angeordneten Oberlichter eine vortreffliche Beleuchtung. Die Doppelbinder, die, in 14 m Abstand von einander angeordnet, das Wellblechdach tragen, sind Fachwerksbogenträger mit Scheitel- und zwei Kämpfergelenken, von 62,5 m Stützweite und 15,0 m Pfeilerhöhe; Zugstangen aus Stahl von 70 mm Durchmesser nehmen den Horizontalschub der Binder auf. Die Pfetten des Wellblechdachs sind aus Holz hergestellt. Der Dachfirst der Halle liegt in der beträchtlichen Höhe von 34,25 m über den Schienen, so dass die Halle in ihrer Höhe in Deutschland unerreicht dasteht, während sie in der Spannweite nur von der neueren Mittelhalle des Cölner Hauptbahnhofs von 63,5 m Stützweite übertroffen wird. Die Eisenkonstruktionen der Halle sind nach den Ausarbeitungen des Oberingenieurs Wiedenfeld ausgeführt.

In der Architektur des Empfangsgebäudes ist ausserordentlicher Reichtum an Terrakotten und Formsteinen entfaltet, so dass der Bau als ein Meisterwerk in der feineren Ausbildung des Ziegelrohbaues gelten darf.

Zur Verbindung der unten liegenden Gepäckabfertigung mit den Ge-

päckbahnsteigen der Halle sind Wasserdruckaufzüge angeordnet. Um einzelne Wagen von dem oberen erhöhten Bahnkörper auf das alte Bahngelände am Kanal und Hafen herablassen oder umgekehrt von hier nach oben befördern zu können, ist auf der Westseite des Personenbahnhofs ein durch Wasserdruck betriebenes Hebewerk für Güterwagen von 4 m Hubhöhe angeordnet.

Die Kosten des Neubaus für den Innenbahnhof haben über 5 300 000 M, die des ganzen Umbaus einschliesslich des Grunderwerbs 14 100 000 M betragen.

Der Aussenbahnhof südlich des Kanals enthält westlich von den Hauptgleisen den Betriebsbahnhof für den Personenverkehr mit ausgedehnten Aufstellungsgleisen, zwei ringförmigen Lokomotivschuppen zu 21 und 7 Ständen, Kohlenbühnen, eine Fettgasanstalt und die Anlagen für den Eilgutverkehr. Oestlich folgen dann die Gleise, Schuppen, Ladestrassen und Lagerplätze für den Güterverkehr, mit Zufahrten vom Tempelhofer Ufer und der Yorkstrasse aus; den nördlichen Abschluss der Güterschuppen bildet das stattliche Verwaltungsgebäude, aus einem Mittelbau mit Durchfahrten und zwei Seitenflügeln bestehend; nach Osten hin bis an die Möckernstrasse erstreckt sich der Produktenbahnhof, die ehemaligen Werkstätten an der Möckernstrasse sind zu Kornspeichern, die freien Flächen zu Lagerplätzen eingerichtet.

Der Rangirbahnhof südlich von Tempelhof, für den nach dem Verkehrsrückgang seit Mitte der 70er Jahre das Bedürfniss zurückgetreten war, wurde von der Privatbahngesellschaft nicht mehr ausgeführt; daher fanden die Rangirbewegungen zunächst auf den Gleisen südlich der Yorkstrasse statt; ein rechteckiger Lokomotivschuppen mit überdeckter Schiebep Bühne unmittelbar nördlich der Kolonnenstrasse, östlich der Hauptgleise, dient für die Unterbringung von 21 Güterzugmaschinen. Das östliche Ausziehgleis bildet in seiner südlichen Fortsetzung die Verbindung mit dem Bahnhof Tempelhof der Ringbahn; dieser im August 1870 vollendete sogenannte innere Anschluss der Anhalter Bahn an die Ringbahn besteht noch heute. Ende der 70er Jahre wurde, wie wir später sehen werden, der äussere Ringbahnanschluss hergestellt.

Südöstlich neben diesem äusseren Ringbahnanschluss ist der neue Werkstättenbahnhof bei Tempelhof hergestellt, der mit seinem südlichen Ende unmittelbar an den geplanten Rangirbahnhof angrenzt und Lokomotiv- und Wagenreparaturwerkstätten, eine grosse Lackirerei, ein Verwaltungsgebäude, einen Wasserthurm, Lokomotivschuppen, ausgedehnte Magazine und Wirthschaftsgebäude enthält.

Die Berlin-Stettiner Eisenbahn.

Im März 1836 vereinigten sich unter dem Vorsitze der Kaufleute Jos. Mendelssohn und Wilh. Gribel eine Anzahl angesehener Bürger von Berlin und Stettin, um die Anlage einer Eisenbahn von Berlin nach Stettin in die Hand zu nehmen. Ohne vorerst eine genaue Richtungslinie der Bahn ins Auge zu fassen, glaubte man auf einen Verkehr von 39 000 Personen und 20 000 t Gütern jährlich und eine Verzinsung des Anlagekapitals mit mehr als 5 % rechnen zu können.

Die Nützlichkeit dieser Bahn im Handels- und militärischen Interesse wurde von der Staatsregierung anerkannt, und durch Kabinetsordre vom 10. Juli 1836 erhielt die Gesellschaft unter den damals üblichen Bedingungen die vorläufige Konzession mit einer Frist bis zum 1. Februar 1837 für Festsetzung der Statuten und Zeichnung des Aktienkapitals. Das Direktorium der Gesellschaft nahm seinen Sitz in Stettin. Der Königliche Ober-Wegebauinspektor Neuhaus begann mit den ausführlichen Vorarbeiten, nachdem er im Juni 1836 von einer Reise zur Besichtigung der belgischen Eisenbahnen zurückgekehrt war.

Für die Bahnlinie war die Richtung über Bernau, Neustadt-Eberswalde und Angermünde festgestellt worden, wobei die Steigungen nirgends über 1:250 betragen. Die Anlagekosten waren auf 2 500 000 Thaler veranschlagt, die aber, nachdem die Vorarbeiten fortgeschritten, und in den Jahren 1837 bis 1839 ein genauer Entwurf ausgearbeitet war, auf nahezu 3 000 000 Thaler erhöht werden mussten.

Man hatte sich zu mehrfachen Verbesserungen des ursprünglichen Entwurfs entschlossen, z. B.: der Verwendung besseren Oberbaues, der Beschaffung zahlreicherer Betriebsmittel, zu Abkürzungen der Bahnlinie, die eine Vermehrung der Erdarbeiten herbeiführten, endlich zu der Einführung der Bahn in die Stettiner Festungswerke hinein und zur Anlegung des Bahnhofs in unmittelbarer Nähe der Oder und inmitten des Geschäftsverkehrs der Stadt.

Die Beschaffung des Anlagekapitals machte grosse Schwierigkeiten; auf die zu 2 724 000 Thaler veranschlagte Bausumme wurden nur 1 037 000 Thlr. Aktien gezeichnet. Zunächst übernahm der altpommersche Kommunallandtag am 12. Dezember 1839 eine Zinsbürgschaft von 4 Prozent auf 6 Jahre nach Vollendung des ganzen Baues für das Aktienkapital, das an der veranschlagten Bausumme von 2 724 000 Thalern noch fehlte. Ferner betheiligte sich eine Gesellschaft von Stettiner Einwohnern und benachbarten Gutsbesitzern mit einem Betrage von 500 000 Thalern Aktien an dem Unternehmen. So wurde

das Grundkapital durch Aktienzeichnungen schliesslich gedeckt und das Gesellschaftsstatut in den Generalversammlungen vom 13., 14. und 15. Juni 1840 vereinbart. Die endgiltige Konzessionirung und die Allerhöchste Bestätigung der Satzungen erfolgte in der Kabinetsordre vom 12. Oktober 1840.

Die Prüfung und Feststellung des Bauplans ging ohne wesentliche Schwierigkeiten von statten. Der Grunderwerb wurde durchgängig sogleich für eine doppelgleisige Anlage vorgenommen, und auch der Unterbau der grösseren Bauwerke von Anfang an für zwei Gleise hergestellt. Von der ursprünglich beabsichtigten Anordnung des Oberbaues mit hölzernen Langschwellen, die auf Querschwellen aufgekämmt und mit einer als Fahrschiene dienenden 52 mm breiten, 23 mm starken aufgeschraubten Flachschiene versehen werden sollten, kam das Direktorium der Gesellschaft noch rechtzeitig zurück und nahm Vignoleschienen mit einem metrischen Gewicht von 27 kg (17 Pfd. auf den Fuss) in Aussicht.

Die Anlage des Bahnhofs in Berlin war auf dem bisherigen, vor dem Oranienburger Thor nördlich der Invalidenstrasse gelegenen Scharfrichtereigrundstücke des Magistrats geplant; von hier sollte die Bahnlinie über den Wedding, Gesundbrunnen und Pankow in nordöstlicher Richtung nach der Prenzlauer Chaussee hin abschnellen. Der Zugang zum Bahnhofe sollte vom damaligen Hamburger Thore aus durch die Gartenstrasse und vom Oranienburger Thore aus durch die Chaussee- und Invalidenstrasse erfolgen. Die Gesellschaft hatte dem Berliner Magistrat ein anderes Grundstück für die Scharfrichterei zu überweisen, und diese wurde daher nach dem Grundstück Chausseestrasse 32 in die Nähe des orthopädischen Instituts von Krüger verlegt.¹⁾

Bei der Prüfung des Bahnhofsentwurfs hatte das Polizeipräsidium angeregt, den Bahnhof weiter östlich, zwischen dem Frankfurter und Rosenthaler Thor anzulegen, da von dort aus ein schlanker Anschluss an die gegebene Bahnrichtung ohne den bedeutenden westlichen Umweg erfolgen könne. Indessen hielt die Gesellschaft aus finanziellen Gründen und mit Rücksicht auf die Geländeverhältnisse an ihrem ursprünglichen Plane fest; ein von Neuhaus aufgestellter Vergleichsentwurf mit dem Bahnhof vor dem Rosenthaler Thor am Wollank'schen Weinberge, — wo heute die Zionskirche steht — ergab,

¹⁾ Hierüber waren die Nachbarn nicht gerade sehr erfreut, indessen enthielt dieses Scharfrichtereigehöft nur die Wohnung für den Scharfrichter und die nöthigen Gelasse für seine Knechte, Pferde und Karren und diente zur einstweiligen Aufbewahrung aufgegriffener Hunde und halbtrockener Felle, so dass eine erhebliche Belästigung der Nachbarschaft hierdurch nicht eintrat. Dagegen lag die eigentliche Abdeckerei schon lange nicht mehr in der Nähe der Stadt, sondern wurde in der Jungfernheide in eigens dazu errichteten Anlagen betrieben.

dass diese Lage gerade am Thalrande der Spree erhebliche Erdarbeiten verursacht hätte; die Anlage der Station diesseits dieses Thalrandes weiter östlich wäre sehr kostspielig geworden, da sich hier die Stadtmauer dem Thalrande schon zu sehr näherte; die Anlage jenseits des Thalrandes aber hätte die Entfernung des Bahnhofs von der Stadtmitte noch weiter vergrössert. Die technische Oberbaudeputation hatte wegen der Bahnhofsanlage eine Abstumpfung des spitzen Winkels an der Chausseestrasse, die Verlängerung der Invalidenstrasse bis zur Gartenstrasse und die Anlage eines Platzes vor dem Bahnhofe als nothwendig bezeichnet; nur die letzten beiden Forderungen wurden in der Folge erfüllt.

Die Bahnlinie sollte bei ihrer Fortsetzung durch das Weichbild von Berlin die Garten-, Acker-, Grenz-, Wiesen-, Hoch- und Badstrasse überschreiten. Die ersten beiden Strassen wurden mit einer geringfügigen Aenderung des Bebauungsplans am Schnittpunkt mit der Eisenbahn zusammengezogen und in einem gemeinschaftlichen Ueberwege in Schienenhöhe überführt. Bei der Grenz-, Wiesen- und Hochstrasse wurden infolge der Geländeverhältnisse Bahnunterführungen erforderlich, durch deren Herstellung der Strassenverkehr nicht weiter berührt wurde. Dagegen war auch für die Badstrasse ein Uebergang in Schienenhöhe vorgesehen, so dass sich demnach die Zahl der Ueberwege auf zwei beschränkte. Damals fand das Polizeipräsidium bei der landespolizeilichen Prüfung — nach seinem Gutachten vom 20. September 1841 — gegen die Anlage dieser Schienenübergänge um so weniger etwas zu erinnern, „als sich voraussehen liess, dass diese Eisenbahn, welche weniger zu Vergnügungsfahrten als zu Geschäftsreisen benutzt werden wird, nicht so häufig, wie z. B. die Potsdamer Bahn, befahren werden, und die Hemmung der Passage in jenen, überdies für jetzt noch fast wüsten und nur als Landwege anzusehenden Strassen also nur selten eintreten dürfte“. Nach einer mehr als dreissigjährigen, zuletzt alles Erwarten übersteigenden Verkehrsentwicklung ist allerdings in diesen Verhältnissen ein vollständiger Umschwung eingetreten. Die geplante und bereits genehmigte Verlängerung der Kesselstrasse in östlicher Richtung musste des Bahnhofs wegen aufgegeben werden. Durch Kabinetsordre vom 24. Dezember 1841 wurde die Anlage des Berliner Bahnhofs nach diesen Grundzügen genehmigt, und mit Ausführung des Bahnbaus im März 1841 begonnen.

Zwischenstationen waren nur in Bernau, Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Passow und Tantow, ausserdem noch der Haltepunkt Biesenthal-Grünthal zwischen Bernau und Eberswalde vorgesehen. Heute bestehen allein zwischen Berlin und Bernau sechs Stationen für den Personenverkehr.

Die ersten Lokomotiven waren noch vom Auslande, und zwar zwei bei Sharp, Robert & Co. in Manchester und zwei von Norris in Philadelphia bezogen worden; gleichzeitig wurden aber bereits zwei Maschinen bei A. Borsig in Berlin bestellt, in der ausgesprochenen Absicht, diese Lieferungen mit der Zeit ausschliesslich der heimischen Industrie zuzuwenden. Die Borsigschen Lokomotiven haben sich von Anfang an auf der Stettiner Bahn vorzüglich bewährt.

Auf dem Bahnhofe in Berlin wurden die Hochbauten, und zwar ein Empfangsgebäude, ein Lokomotivschuppen, ein Wagenschuppen und ein Wasserstationsgebäude bis Mitte des Jahres 1842 fertig gestellt. Die Eröffnung der Theilstrecke Berlin—(Neustadt-)Eberswalde sollte im Sommer 1842 erfolgen.

In der Generalversammlung vom 26. Mai 1842 wurde der wichtige Beschluss gefasst, die Bahn bis nach Stargard i. Pom. fortzuführen.

Zum verwaltenden Spezialdirektor der Bahn war vom Direktorium seit dem Mai 1841 der Freiherr von Reden ernannt worden, während der Regierungsrath von Salmuth seit dem Jahre 1847 das Amt eines Königlichen Kommissarius der Berlin-Stettiner Eisenbahn bekleidete.

Nachdem am 1. August 1842 die Strecke Berlin—Eberswalde, und am 15. November die Strecke Eberswalde—Angermünde dem Verkehr übergeben worden war, erfolgte am 15. August des folgenden Jahres die feierliche Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Strecke Berlin—Stettin in Gegenwart des Königs, des Prinzen von Preussen und der Prinzen des Königlichen Hauses; am 16. September begann der durchgehende Güterverkehr.

Schon in den folgenden drei Jahren nahm der Güterverkehr eine solche Ausdehnung an, dass auf dem Güterbahnhof einige Ergänzungsanlagen — ein zweiter Schuppen, neue Gleise und Weichen, ein Hebekrahn, eine zweite Wasserstation — erforderlich wurden. Ferner stellte sich im Jahre 1847 die Nothwendigkeit heraus, auf dem Berliner Bahnhofe ein besonderes Gütergleis anzulegen, im Jahre 1850 musste der Wartesaal II. Klasse vergrössert, ein besonderer Wartesaal I. Klasse eingerichtet und die Gleisanlage für den Güterverkehr, besonders mit Rücksicht auf die Einmündung der Berliner Verbindungsbahn, erweitert werden.

Am 1. Januar 1851 wurde ein besonderer elektromagnetischer Streckentelegraph in Benutzung genommen, dessen Herstellung rund 20 000 Thaler kostete; der Betrieb des elektrischen Telegraphen ermöglichte es, damals 35 Bahnwärterposten einzuziehen, so dass diese Ersparniss die Zinsen des Baukapitals und die Unterhaltungskosten reichlich deckte. Eine zweite Leitung, die nur zur Verbindung der Stationen untereinander diente, wurde

1853 ausgeführt, während die frühere Leitung seitdem nur noch zum Vormelden und Abläuten der Züge benutzt wurde.

Weitere Anregung zu lebhafter Verkehrssteigerung gab im Jahre 1851 die Betriebseröffnung auf der Ostbahnstrecke Kreuz—Schneidemühl—Bromberg, ein Ereigniss, das auch in anderer Hinsicht von Bedeutung für die Stettiner Bahn war. Der gesammte Ostbahnverkehr musste damals die Linie Berlin—Stettin—Stargard benutzen, allerdings dauerte diese Herrlichkeit nur bis zum Jahre 1857, wo die Staatsbahnstrecke Kreuz—Cüstrin—Frankfurt a. O.—Berlin vollendet wurde.

Die Rücksicht auf den Durchgang der Güterwagen der Ostbahn über die Berlin-Stettiner Bahn nöthigte dazu, die Abänderung der erhöhten Bahnsteiganlagen auf ihren Bahnhöfen in Aussicht zu nehmen, da die Bahnsteigkanten bei einer Höhe von 0,76 bis 0,94 m über Schienenoberkante den Gleisen so nahe lagen, dass die Trittbretter der Ostbahnwagen bei der Durchfahrt angestossen hätten. Im Jahre 1852 trat die Nothwendigkeit ein, die ursprünglichen leichten Schienen durch eine schwerere Form zu ersetzen. Die neuen Schienen, nach dem von der Cöln-Mindener Bahn vorgeschlagenen Querschnitt wogen 38,2 kg für das Meter und wurden auch damals noch (zum Preise von 224 M für die Tonne) aus England bezogen. Beim Umbau des Gleises wurden gleichzeitig zum ersten Male Laschenverbindungen an den Stössen angeordnet, die vom Hörder Eisenwerk für 264 M die Tonne geliefert wurden. Ferner wurde damals für den Berliner Bahnhof die Einrichtung der Gasbeleuchtung in Aussicht genommen, deren Kosten auf 6300 Thaler veranschlagt waren.

Im Jahre 1852 wurden die Vorarbeiten für die Strecke Stralsund—Greifswald—Anklam—Pasewalk—Prenzlau mit Anschluss an die Stammbahn bei Passow eingeleitet. Der Bau dieser Strecke, die Verbindung Pasewalk—Stettin und sonstige Erweiterungen des Unternehmens wurden nach Vornahme einiger Aenderungen des ursprünglichen Entwurfs durch Kabinettsordre vom 16. November 1853 landesherrlich genehmigt.

Um den kostspieligen Bau eines zweiten Gleises auf der Stammbahn einstweilen noch zu vermeiden, wurde im Jahre 1853 zu einer Vermehrung der Kreuzungsstationen geschritten, inloedessen 3 Haltestellen zwischen Neustadt-Eberswalde, Angermünde, Passow und Tantow hergestellt wurden.

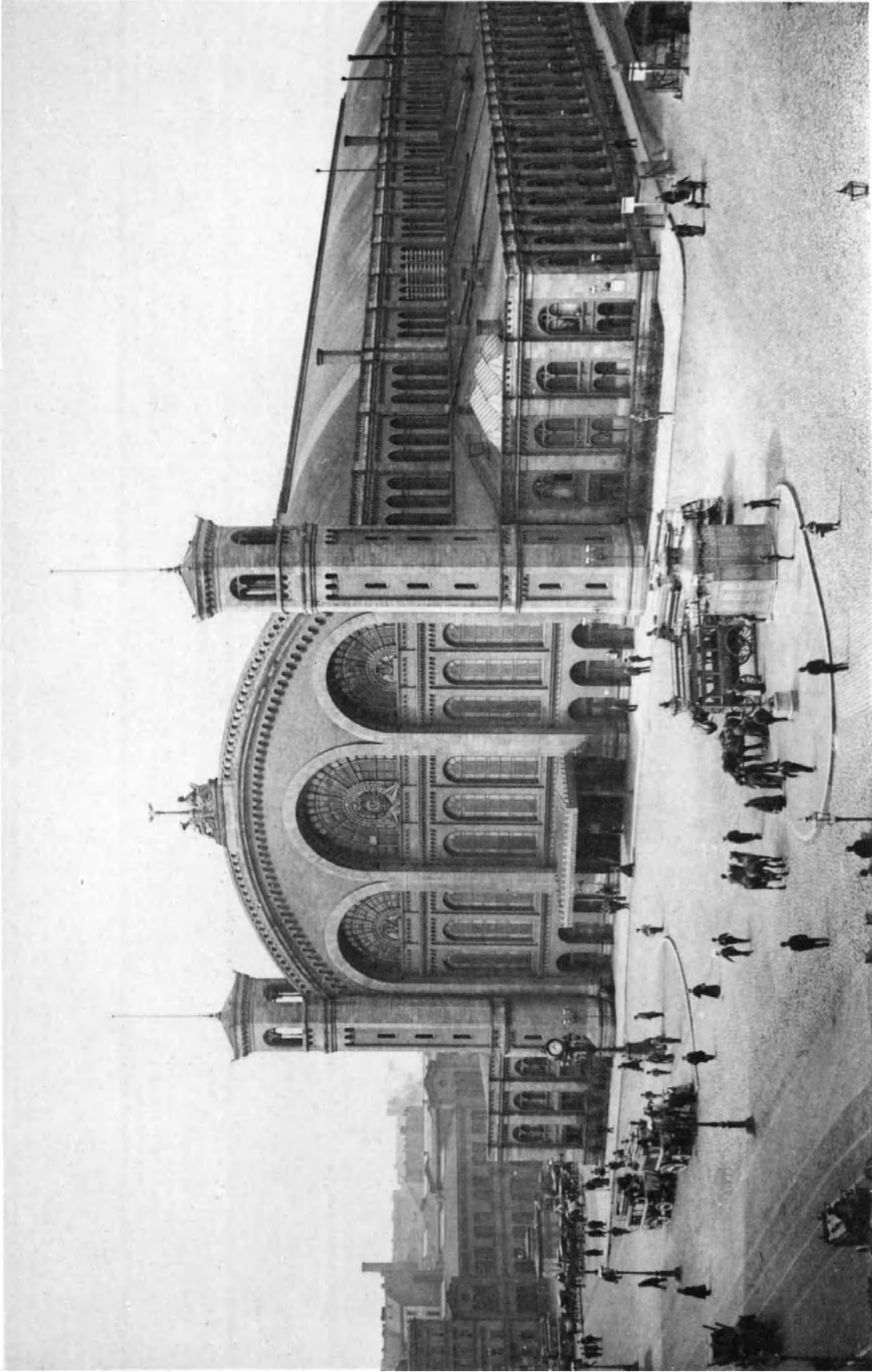
Im Februar 1856 wurde der Bau einer Eisenbahn von Stargard i. Pom. nach Köslin beschlossen, und diese einschliesslich der Stichbahn nach Kolberg am 1. Juni 1859 dem Verkehr übergeben.

Im Jahre 1860 wurde mit Einführung der später allgemein angewendeten Steinkohlenfeuerung für die Lokomotiven begonnen, von der man sich nicht

nur eine erhebliche Kostenersparnis, sondern auch eine Verminderung des Funkenwerfens versprach. Am 1. Juli 1861 wurde zunächst für die Bahnstrecke Köslin—Belgard—Kolberg versuchsweise die IV. Wagenklasse zur Hälfte des Preises der III. Klasse eingeführt. Das Ergebniss war so günstig, dass die Einführung für den ganzen Verwaltungsbezirk bald nachfolgte. Eine weitere Verkehrserleichterung bestand in der Ausgabe von sogenannten Tagesbillets (Rückfahrkarten) II. und III. Klasse für alle Stationen des Bezirks.

Am 21. Juni 1861 wurden die Zweigbahnen von Angermünde über Prenzlau, Pasewalk, Anklam und Greifswald nach Stralsund, von Züssow nach Wolgast und von Pasewalk nach Stettin, sowie die Hafenbahnen bei Stralsund, Greifswald und Wolgast konzessionirt; mit dem Bau dieser Linien wurde noch in demselben Jahre begonnen. Die Eröffnung der Vorpommerschen Zweigbahnen, von denen die Strecken Angermünde—Anklam und Stettin—Pasewalk am 16. März, die Strecken Anklam—Stralsund und Züssow—Wolgast am 1. November 1863 dem Verkehr übergeben wurden, sowie die Fortsetzung der Hinterpommerschen Bahn bis Danzig und die Herstellung einer Bahn nach Swinemünde liessen eine solche Steigerung des Verkehrs auf der Stammbahn erwarten, dass im Jahre 1862 die Aufsichtsbehörde die Ausführung des zweiten Gleises zunächst zwischen Berlin und Angermünde verlangte, das im Dezember 1863 fertig gestellt war. Im Jahre 1863 wurde der Bau der Zweigbahn Eberswalde—Wriezen beschlossen, und diese am 1. Januar 1867 dem Verkehr übergeben. So hatte sich im Laufe der Jahre eine ganze Anzahl von Zweiglinien nach den verschiedensten Richtungen hin an die Stammbahn angesetzt und deren Verkehr in hohem Grade belebt.

Im Jahre 1864 fasste man bereits eine erhebliche Erweiterung der Rangir- und Güterschuppenanlagen auf dem Berliner Bahnhof ins Auge, wobei auf Trennung der Schuppen für ankommendes und abgehendes Gut Bedacht genommen werden sollte. Wegen der Schwierigkeiten beim Grunderwerb zog sich aber die Ausführung dieser Entwürfe bis in die Jahre 1869 und 1870 hin. Im Mai 1865 wurde, um den Anschluss an die Mecklenburger Bahn und nach Hamburg hin zu gewinnen, der Bau der Strecke von Pasewalk bis zur Mecklenburgischen Landesgrenze beschlossen. Diese Zweigbahn wurde am 1. Januar 1867 dem Verkehr übergeben. Im Januar 1867 beschloss die Gesellschaft den Bau der Zweigbahn Köslin—Stolp—Danzig und erhielt am 24. April die Konzession; die Betriebseröffnung auf der ganzen Strecke erfolgte am 1. September 1870. Im Herbst 1867 wurde auf dem Berliner Bahnhofe ein neuer Güterschuppen mit Ladespeicher und den Einrichtungen zur Steuerabfertigung erbaut. Im Jahre 1872 musste die Gesellschaft zur Herstellung des zweiten



Meyersbach, Fiffarth & Co. in Berlin 1896

STETTINER BAHNHOF

Verlag von Julius Springer in Berlin.

Gleises auf der Stammbahn Angermünde—Stettin—Stargard schreiten, das am 1. Juli 1873 dem Verkehr übergeben wurde; ferner wurde der Bau der Zweigbahnen Ducherow—Swinemünde, Angermünde—Freienwalde und Wriezen—Frankfurt a. O. und endlich die schon seit längerer Zeit geplante umfassende Erweiterung des Berliner Bahnhofs beschlossen. Das neue Berliner Empfangsgebäude, dessen Entwürfe unter der Oberleitung Steins ausgearbeitet worden waren, und ein neues Postgebäude wurden Ende 1876 dem Betrieb übergeben. Die Herstellungskosten betragen im ganzen rund 3 322 000 M.

Das Empfangsgebäude besteht aus einem in gleicher Höhe mit der Bahnsteighalle durchgeführten Kopfbau, der einen Hauptflur von 29 m Tiefe enthält, und zwei niedrigeren eingeschossigen Flügelbauten zu beiden Seiten der Bahnsteighalle. Der östliche Flügel — die Abfahrtseite — enthält nacheinander folgend einen Flurraum, die Wartesäle 3./4. Klasse und 2. Klasse, ein Damenzimmer und einen Wartesaal 1. Klasse und die Königszimmer mit Vorflur. Daran schliessen sich noch Räume für den Betriebsdienst. Im westlichen Flügel — der Ankunftseite — sind vorn Verwaltungsräume, Berathungszimmer u. dergl., dann Gepäckausgabe, Ankunftsflur, ein Wartesaal und ein Königszimmer mit Vorraum enthalten. Es folgen dann in nördlicher Richtung noch Räume für die Betriebs- und für die Postverwaltung. In dem Haupteintrittsflur ist in sehr zweckmässiger Weise die Gepäckannahme an einem langen, in Hakenform angeordneten Gepäcktisch, an den beiden Seitenwänden der Fahrkartenverkauf angeordnet; der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt vom Kopf aus durch die Giebelwand des Hauptflurs oder von der Seite her durch die Warteräume. In die 37,66 m breite, 129 m lange Bahnsteighalle sind 5 Gleise eingeführt, die zwischen zwei 7,5 m breiten Seitenbahnsteigen liegen und einen schmalen mittleren Bahnsteig einschliessen. Die Halle, deren Scheitel rund 25 m über Schienenhöhe liegt, wird durch hohe Seitenfenster erleuchtet und durch eiserne Bogenträger mit wagerechtem Zugband, die das Wellblechdach tragen, überspannt. Der Charakter der Bahnhofshalle ist durch den der Invalidenstrasse zugekehrten hohen Giebelaufbau, der von 2 Eckthürmen flankirt wird und romanische Formen zeigt, in eigenartiger Weise architektonisch zum Ausdruck gebracht. Das frühere Empfangsgebäude ist in seinem unteren Geschoss zu Verwaltungszwecken umgestaltet worden und dient jetzt im übrigen als Beamtenwohngebäude.

Im Jahre 1876 wurde die Anlage einer besonderen Werkstätte beschlossen. Da die örtlichen Verhältnisse in Berlin eine solche nicht zulassen, und auch bei der Höhe der Löhne hier der Betrieb zu kostspielig geworden wäre, wurde sie auf den Bahnhof Eberswalde gelegt. Sie kostete rund 1 050 000 M und wurde anfangs Januar 1878 in Betrieb genommen.

Mit Ende des Jahres 1877 machte die Staatsregierung von ihrem konzessionsmässigen Rechte Gebrauch, die Verwaltung der Stargard-Köslin-Kolberger und der Köslin-Danziger Zweigbahn zu übernehmen. Sie wurde einer in Stettin neu eingerichteten Königlichen Eisenbahnkommission für die Hinterpommersche Eisenbahn übertragen. Es folgten darauf die ersten Verhandlungen wegen Verstaatlichung des ganzen Unternehmens, die im Jahre 1877 ohne Ergebniss blieben. Zwei Jahre später wurden sie wieder aufgenommen, und am 13. Juni 1879 kam der Kaufvertrag zwischen dem Direktorium und den Staatskommissaren zu stande, der durch das Gesetz vom 20. Dezember 1879 genehmigt wurde. Durch Königlichen Erlass vom 29. Dezember 1879 wurde in Stettin eine Königliche Direktion der Berlin-Stettiner Eisenbahn eingesetzt, die am 1. Februar 1880 in Wirksamkeit trat, und durch Königlichen Erlass vom 23. Februar 1881 mit dem 1. April desselben Jahres wieder aufgelöst wurde. Die Strecken des Bezirks der früheren Direktion Stettin gingen hiermit in die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin über.

Die Berlin-Stettiner Eisenbahn, die mit ihrer Stammbahn bei der Betriebseröffnung im Jahre 1843 eine Länge von 134,4 km besass, war bis zur Verstaatlichung im Jahre 1880 einschliesslich der Vor- und Hinterpommerschen Zweigbahnen auf eine gesammte Streckenlänge von rund 956 km, also auf mehr als das siebenfache angewachsen.

Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Die Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Schlesien verdankt ihre Entstehung zwei Gesellschaften. Die am 28. März 1840 konzessionirte Berlin-Frankfurter Eisenbahngesellschaft hat die Strecke von Berlin nach Frankfurt a. O. gebaut, während die Herstellung der Bahn von Frankfurt a. O. nach Breslau durch die am 27. November 1843 konzessionirte Niederschlesisch-Märkische Eisenbahngesellschaft erfolgte, die durch Vertrag vom 12. Dezember 1844 das Unternehmen der Berlin-Frankfurter Eisenbahngesellschaft ankaufte. Die Niederschlesisch-Märkische Bahn ist durch Kaufvertrag vom 25./26. Juni 1852 vom Preussischen Staate erworben. Sie ist in der Geschichte der preussischen Eisenbahnpolitik das erste Beispiel einer Privatbahn, die durch Kauf in den Besitz des Staates übergegangen ist.

Die Berlin-Frankfurter Eisenbahn.

Der aus der Entstehungsgeschichte der Berlin-Potsdamer Eisenbahn uns bereits bekannte Justizkommissar Robert war es, der in einer Eingabe an den

Wirkl. Geh. Rath Rother vom 11. Mai 1836 auch zuerst die Aufmerksamkeit auf die wirthschaftliche Bedeutung einer Eisenbahn von Berlin nach der Oder in der Richtung auf Cüstrin und Frankfurt hinlenkte. Er glaubte, eine solche Bahn sei für 2 Millionen Thaler herzustellen, und bat um die Erlaubniss zur Anfertigung von Vorarbeiten, zu deren Leitung sich der Geh. Ober-Baurath Crelle bereit erklärt hatte. Auf diesen Antrag wurde ihm aufgegeben, zunächst die Gemeinnützigkeit des Unternehmens nachzuweisen und die Bildung eines Vereins zur weiteren Verfolgung des Plans herbeizuführen. Ein solcher Verein trat daraufhin unter dem Vorstande des Majors von Kräwel, des Geh. Oberbauraths Crelle und des Obersten von Preuss zusammen und legte im Januar 1837 eine von Crelle verfasste und als Manuskript gedruckte Ausarbeitung vom 24. Dezember 1836 zur Begründung der Herstellung des geplanten Werkes vor.

Der Bahnkörper sollte hiernach sogleich für 2 Gleise eingerichtet werden; die Bahnlinie zeigte eine Länge von etwa 79 km und bestand aus 7 geraden Strecken, die mit Bögen von 1000 Ruthen (= 3766 m) Halbmesser verbunden werden sollten. Zwischenstationen waren nur bei Köpenick und Fürstenwalde vorgesehen. Die beiden Dampfwagen sollten gleichzeitig von Berlin und Frankfurt abgehen und in Fürstenwalde zusammentreffen, um von dort nach Austausch der beiden Züge wieder nach ihrem Abgangsort zurückzukehren. Die Fahrt auf der ganzen Strecke sollte $2\frac{1}{2}$ —3 Stunden Zeit erfordern. Im Winter sollten zwei und im Sommer drei Züge nach beiden Richtungen verkehren. Die Dampfwagen gedachte man von Stephenson oder Cockerill zum Preise (einschliesslich des Zolls) von rund 10 000 Thalern zu beziehen, während die zugehörigen Munitionswagen zu 1500 Thalern das Stück veranschlagt waren. Die Frachten, die am Tage mit dem Dampfwagen nicht fortgeschafft werden konnten, sollten nachts mit Pferden befördert werden. Zu diesem Zwecke beabsichtigte man, den Weg zwischen den Schienen zu chaussiren. Den Oberbau wollte man aus eisernen, gewalzten Schienen mit einem Gewicht von 16 Pfd. für den Fuss, d. s. 25,5 kg für das Meter, von 4,71 m (15 Fuss) Länge, auf je 5 gusseisernen Stühlen und hölzernen Querschwellen befestigt, herstellen. Die Kosten der englischen Schienen waren mit 420 M für die Tonne veranschlagt. Der Bahnhof bei Berlin sollte auf einer Wiese vor dem Frankfurter Thor, ausserhalb der Stadtmauer, südlich der Frankfurter Chaussee in der Nähe des sogenannten Schlösschens angelegt werden. Ausser einem Verwaltungsgebäude mit Dienstwohnungen waren daselbst ein Empfangshaus mit 4 Empfangszimmern, Gastzimmern und Wohnungen für zwei Einnehmer, eine Bahnwagenhalle zum Ein- und Aussteigen der Reisenden, ein Schuppen für drei Dampfwagen, ferner noch Ställe, Magazine, eine Schmiede,

ein Koksofen und drei Brunnen geplant. Der Bahnhof in Frankfurt sollte auf dem Bergabhange südwestlich der Stadt angelegt und durch eine Steinbahn mit einem an der Oder einzurichtenden Ladeplatz in Verbindung gesetzt werden. Für den als Brennmaterial der Dampfwagen zu verwendenden Koks war ein Preis von 40 M für die Tonne angesetzt.

Der Oberpräsident von Brandenburg äusserte sich über den Plan im allgemeinen durchaus beifällig und befürwortete auch die alsbaldige Ausführung der Bahn. Gleichwohl blieb die Sache liegen bis nach Erlass des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, und die Prüfung des inzwischen auf die Anlage einer Bahn nach Frankfurt a. O. beschränkten Plans — von der Ausführung einer Zweigbahn nach Cüstrin war nicht mehr die Rede — wurde erst im Jahre 1839 wieder aufgenommen. Am 15. Februar 1840 wurde der Entwurf von Kommissarien der verschiedenen Ressortminister geprüft; erhebliche Bedenken wurden nur vom Vertreter der Forstverwaltung erhoben, indem auf die ausgedehnte ungünstige Durchschneidung der Königlichen Forsten durch die Bahn hingewiesen und befürchtet wurde, dass das Durchbrechen der Forsten mancherlei Nachtheile infolge der gesteigerten Gefahr des Windbruches sowie infolge der Möglichkeit von Waldbränden herbeiführen werde. Da sich aber eine günstigere Linienführung nicht nachweisen liess, und ausserdem die Gesellschaft zu vollständiger Entschädigung auch unter Berücksichtigung des ausserordentlichen Werths der abzutretenden Geländeflächen verpflichtet war, so wurde von Aenderungen Abstand genommen. In einem Immediatbericht des Staatsministeriums vom 16. März 1840 wurde die Konzessionsertheilung beim Könige nachgesucht, die durch Kabinettsordre vom 28. März 1840 erfolgte. In dem Immediatberichte über die allgemeine Bedeutung des Unternehmens war u. a. bemerkt, dass diese Eisenbahn für den Messhandel der Stadt Frankfurt von dem allerwesentlichsten Interesse sei. Es werde besorgt, dass es um diesen für das Inland so wichtigen Handel geschehen sei, wenn die Stadt Frankfurt der erleichterten und wohlfeileren Kommunikation entbehre, welche dem ohnehin schon als Mess- und Handelsort übermächtigen Leipzig durch die theils schon ausgeführten, theils im Bau begriffenen, dorthin führenden Eisenbahnen zu theil werde. Namentlich war ausgeführt, dass der Verkehr mit Berlin und dem westlichen Deutschland, wenn er auf den kostspieligen Landtransport und den langsamen und unsichern Wassertransport durch die Seen der Spree und die Schleusen des Friedrich Wilhelms-Kanals beschränkt bleibe, sich immer mehr von Frankfurt abwenden und nach Leipzig hinziehen werde, das ihm eine gesicherte, rasche und wohlfeile Verbindung darbiete. Sodann wird die Eisenbahn von Berlin nach Frankfurt a. O. auch deshalb für wichtig und gemeinnützig erachtet,

weil sie den Anfang einer Eisenbahnverbindung mit Breslau und Oberschlesien mache, auf die umsomehr Werth zu legen sei, als die Schifffahrt auf der Oder bei der Seichtigkeit und Veränderlichkeit dieses Stromes den Bedürfnissen jener an Natur- und Industrieerzeugnissen so reichen Provinz auf die Dauer unmöglich entsprechen könne.

Das Aktienkapital war auf 2 200 000 Thaler festgesetzt (für das Kilometer rund 84 000 M).

Als Staatskommissar wurde der Vorsteher der Militär- und Ministerial-Baukommission, Geheime Regierungsrath von Massow in Berlin bestellt, während auf Vorschlag der Direktion der neuen Eisenbahngesellschaft der ehemalige Stadtbaumeister von New-Orleans, Ch. F. Zimpel, ein früherer preussischer Offizier, über dessen Vorleben in Amerika die verschiedenartigsten Gerüchte umliefen, in seiner Stellung als Oberleiter der weiteren Vorarbeiten und der Bauausführung, unter Vorbehalt des Widerrufs, bestätigt wurde.

Bei der weiteren Bearbeitung des Entwurfs wurde vorgeschlagen, den Bahnhof in Frankfurt a. O. näher an die Oder und an die Altstadt heranzurücken. Ferner wurde der Plan für die Einmündung der Bahn in Berlin dahin verändert, dass der Bahnhof, um eine einfach herzustellende Verbindung mit der Spree zu ermöglichen, nach Süden verschoben und näher nach dem Mittelpunkte der Stadt gerückt, daher innerhalb der Ringmauer mit Ueberschreitung der Fruchtstrasse, in der Nähe des Stralauer Platzes angelegt werden sollte. Hierbei sollte ermöglicht werden, in der Nähe des Bahnhofs einen Abladeplatz an der Spree einzurichten. Wo die Bahn die Stadtmauer durchschneidet, sollte ein Gitterthor hergestellt werden, das zur Vermeidung der Schaffung einer besonderen Steuerstelle nur für den Verkehr der Züge zu öffnen sei.

Bei der Prüfung des Bahnentwurfs hatte das Polizeipräsidium die Bedingung gestellt, dass auf dem Berliner Bahnhofs im Gebäude nach der Seite des Gleises hin weder Fenster noch sonstige Oeffnungen angebracht werden dürften. Der Oberpräsident wies diese Forderung zurück. Die Gesellschaft wurde jedoch verpflichtet, für Herstellung und Unterhaltung der nach dem Ermessen der Behörden erforderlichen „Bewährungen“ der Bahn gegen die von ihr zu berührenden Strassen auf eigene Kosten Sorge zu tragen. Die Durchschneidung der Fruchtstrasse durch den Bahnhof gab zu besonderen Besorgnissen Veranlassung; die Empfangsgebäude und Waarenremisen waren nämlich westlich, die Lokomotivschuppen und Wagenbauanstalten östlich dieser Strasse geplant; es wurde betont, dass die Fruchtstrasse „zu den Probirfahrten der Lokomotive, die zeitig

vor dem Abgange des Zuges vorgenommen werden müssen, um die Ueberzeugung zu gewinnen, dass sie zum Abfahren tauglich sei“, nicht benutzt werden dürfe.

Die veränderte Anlage des Bahnhofs in grösserer Nähe zum Mittelpunkte der Stadt und in Verbindung mit der Spree wurde durch Kabinetsordre vom 17. Dezember 1841 genehmigt und das Enteignungsrecht auch ausdrücklich auf diesen Theil des Entwurfs ausgedehnt.

Wie eifrig schon in damaliger Zeit die Anlage der Eisenbahnen zur Verfolgung von Sonderinteressen ausgenutzt wurde, davon geben zahlreiche Petitionen und Immediateingaben, die u. a. auch gegen die Anlage des Berliner Bahnhofs innerhalb der Ringmauer eingereicht wurden, ein beredtes Zeugnis. Die Gartenbesitzer behaupteten, dass der den Lokomotiven entströmende Dampf beim Niederschlagen Gartenfrüchte und Blumen in der Nachbarschaft total vernichten und alle Gärten in der Nähe der Eisenbahn unbenutzbar machen würde; die Chaussee nach Frankfurt a. O. werde, so führten die Grundbesitzer an der Frankfurterstrasse aus, durch die Eisenbahn ihre seitherige Frequenz verlieren und daher der Preis ihrer Grundstücke derart sinken, dass dies mit ihrem Ruin gleichbedeutend sei. Durch den Verkehr nach dem Bahnhofe werde auch in entfernteren Theilen der Stadt, wie besonders in der Wall- und Stralauerstrasse, der Verkehr in besorgniserregender Weise gefährdet werden; auch sei die Anlage des Bahnhofs inmitten der Stadt in hohem Grade feuergefährlich, „da die Lokomotiven eine Menge und oft sehr grosse Funken aussprühen“, und eine grosse Masse leicht feuerfangender Gegenstände auf den anstossenden Grundstücken vorhanden sei.

Mit Rücksicht auf die Durchbrechung der die Steuergrenze für die Mahl- und Schlachtsteuer bildenden Stadtmauer wurde von der Steuerbehörde gefordert, dass der Steuerbeamte, dem der Verschluss des neu anzulegenden Durchlasses übertragen werde, in der Nähe eine Dienstwohnung erhalte. Da das mit der Bahn ankommende Vieh ausserhalb der Stadtmauer abgeladen werden müsse, so sollte das zu diesem Zweck in der Nähe der neuen Einfahrt anzulegende Gebäude zugleich diese Dienstwohnung aufnehmen, so dass der Steuerbeamte die steuerliche Abfertigung des Viehs zugleich mit vornehmen könne.

Im Sommer 1841 wurden die Bauarbeiten begonnen und energisch gefördert, da man schon im nächsten Jahre den Betrieb zu eröffnen wünschte. Zwischenbahnhöfe gelangten bei Köpenick, Erkner, Fürstenwalde und Briesen zur Ausführung, ausserdem noch zwei Anhalteplätze bei Hangelsberg und Rosengarten. Die Haltepunkte Rummelsburg, Friedrichshagen und Berkenbrück entstammen erst einer späteren Zeit.

Additional material from *Berlin und seine Eisenbahnen 1846 - 1896*,
ISBN 978-3-662-24454-8 (978-3-662-24454-8_OSFO11),
is available at <http://extras.springer.com>



Für die Betriebsmittel wandte man sich, wohl infolge des Einflusses des technischen Direktors Zimpel, den in Nordamerika gebräuchlichen Konstruktionen zu und beschaffte 14 Stück von W. Norris in Philadelphia gebaute Maschinen mit vorderem vierrädriem Drehgestell, die ausschliesslich mit Holz geheizt wurden, sowie achträdriige mit je zwei Drehgestellen versehene, auffallend lange Personen- und Güterwagen, deren Räder gusseiserne Naben hatten; man versprach sich von ihnen den Vortheil, dass sie infolge des leichteren Durchfahrens der Krümmungen die Bahn weniger abnutzen würden, und dass die Personenwagen, auf die Platzeinheit bezogen, billiger als die vierrädriigen in England üblichen Wagen seien. Die umstehende, einem Geschäftsbericht der Gesellschaft vom Jahre 1842 entnommene Abbildung stellt einen Eisenbahnzug nach der damaligen Anordnung der Betriebsmittel dar. Durch die Darstellung des Zuges auf der grössten Steigung der Strecke von 1:114 wollte man offenbar dem Publikum zeigen, dass diese Steigung keine Gefahren und Bedenken für den Betrieb in sich schliesse. Besonders gute Erfahrungen scheint man übrigens mit den amerikanischen Lokomotiven damals nicht gemacht zu haben, da sie nach einiger Zeit fast spurlos verschwanden; nach einer Angabe des Bauraths Henz wurden sie schon im Jahre 1847 ausser zu Erdtransporten nur noch auf der kurzen Anschlussstrecke Kohlfurt—Görlitz der Schlesischen Bahn verwendet. Auf der alten Berliner Verbindungsbahn finden wir die Maschinen später vorübergehend wieder.¹⁾

Mit Herstellung der Gebäude auf dem Berliner Bahnhof wurde am 1. September 1841 begonnen und das Verwaltungsgebäude, die Wagenremise, das Personenaufnahmegebäude, ein 107 m langer Personenwagenschuppen und ein zweistöckiges Maschinengebäude bis Ende Dezember fertiggestellt. Die Anordnung der einzelnen Gebäude wird durch Tafel 11 veranschaulicht.

In einer Vorstellung vom 9. Mai 1841 hatte das Berliner Hauptsteueramt für ausländische Gegenstände darauf hingewiesen, dass mit den in Berlin einmündenden Bahnen viele Waaren unversteuert unter Begleitscheinkontrolle auf den Bahnhöfen eintreffen würden, deren Transport nach dem entfernt gelegenen Packhofe den Strassenverkehr stark belästigen, aber auch eine Menge von Begleit- und Aufsichtsbeamten erfordern werde. Es werde sich daher alsbald ein dringendes Bedürfniss herausstellen, auf den Bahnhöfen selbst Revisions- und Niederlagegebäude zu errichten. Es empfehle sich, die Eisenbahngesellschaften zu verpflichten, dass der Platz für etwaige

¹⁾ Erst in den letzten Jahren ist die Verwendung der Drehgestelle nach nordamerikanischer Bauart für Lokomotiven und für Wagen im Schnellzugverkehr bei den Preussischen Staatsbahnen wieder in Aufnahme gekommen.

Packhofsanlagen vorgesehen werde. Das Polizeipräsidium wurde angewiesen, bei der weiteren Prüfung hierauf Bedacht zu nehmen. Auf Grund dieser Anregungen wurde von der Gesellschaft zur Aufnahme der zu Wasser ankommenden und abgehenden Güter ein Packhof nebst Wagenremise an der Spree eingerichtet.

Diese Anlage — auf Tafel 11 ebenfalls ersichtlich — war zugleich dazu bestimmt, mit der Bahn ankommende Frachtgüter so lange aufzunehmen, bis sie von den Empfängern abgeholt würden, und wurde demgemäss amtlich als Niederlage bezeichnet.

Der Packhof lag südlich vom Stralauer Platz mit der einen Giebelseite unmittelbar an der Spree östlich neben der später dort errichteten städtischen Gasanstalt, und war mit der Stammbahn durch ein westlich der Fruchtstrasse abzweigendes Gleis in Verbindung gesetzt, das nur mit Pferden betrieben werden durfte. Die Anlage wurde seit den sechziger Jahren nur noch als Materialienlager verwendet und fiel später der Erweiterung des Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofs in den Jahren 1867—69 zum Opfer.

Infolge der Anlage des Bahnhofs innerhalb der Stadtmauer musste der Bebauungsplan für jenen Stadttheil wesentlich verändert werden, da einerseits die Eisenbahngesellschaft, um den Zugang zum Bahnhofe möglichst zu erleichtern, mehrere neue Strassen und Plätze anzulegen beabsichtigte, andererseits mehrere bereits geplante Anlagen unausführbar wurden. Auf Befehl des Königs wurde bei der Bearbeitung des Bebauungsplans damals der Gartendirektor Lenné zugezogen, auch war in der Kabinetsordre vom 19. August 1852 ausdrücklich bestimmt, es solle darauf geachtet werden, „dass die in jener Gegend noch vorhandenen grossen Blumenfelder (Hyazinthenärten u. s. w.), die eine eigenthümliche Zierde der Residenz ausmachen, durch neue Strassenanlagen nicht zerstört oder zerstückelt werden“.

Diese Aenderung des Bebauungsplans verdanken die Breslauerstrasse, und je eine Parallelstrasse auf beiden Langseiten des Bahnhofs, die von der Eisenbahngesellschaft hergestellt wurden, bei den späteren Umbauten aber zum Theil wieder verschwanden, ihren Ursprung.

Am 23. Oktober 1842 erfolgte die Betriebseröffnung auf der ganzen Bahnstrecke Berlin—Frankfurt a. O. für den Personen- und am 31. Oktober desselben Jahres für den Güterverkehr, während die Viehbeförderung vom 23. Januar 1843 an eingerichtet wurde. Das Anlagekapital von 2 200 000 Thlr. Stamm- und von 600 000 Thlr. Prioritätsaktien wurde für die Bauausführung nicht vollständig in Anspruch genommen. Die Ausgaben für die 80,6 km lange Bahn betragen im ganzen rund 2 670 000 Thlr., so dass sich die Anlagekosten

auf rund 100 000 M für 1 km stellen. Die übermäßige Sparsamkeit bei der Bauausführung, besonders beim Oberbau, erwies sich allerdings bald als ein verhängnissvoller Missgriff, denn für die später erforderlichen Ausbesserungen und Verstärkungen des Gestänges mussten erhebliche Aufwendungen gemacht werden. Die ursprünglich verwendeten Schienen hatten die auf Seite 193 unter No. 1 abgebildete Querschnittsform und wogen nur 13,4 kg für das Meter. Die Schienen waren durchschnittlich 4,7 m lang und mit Nägeln in Abständen von je 0,785 m auf hölzernen, in Sand gebetteten Langschwelen befestigt; sie waren im Jahre 1841 aus den Dowlais-Werken in Süd-Wales von Guest, Lewis & Co. bezogen worden, und wurden zum Theil bereits im Jahre 1846, zum Theil in den Jahren 1852 und 1853 entfernt und durch stärkere Schienenformen ersetzt. Die ursprünglich verlegten hölzernen Langschwelen mussten bereits im Jahre 1846 ausgewechselt werden.

Die Bahn verfügte im Jahre 1842 über 14 Lokomotiven, 24 Personen- und 68 Güterwagen.

Mit der Postbehörde waren die Vereinbarungen so getroffen worden, dass nur postpflichtige Güter und Brieffelleisen zwischen Berlin und Frankfurt unentgeltlich befördert werden mussten, wozu von der Post eigene Posteisenbahnwagen hergestellt waren. Für Anlage der Postabfertigungslokale auf den Bahnhöfen Berlin, Fürstenwalde und Frankfurt waren die Anlagekosten mit 4650 Thlr. der Gesellschaft von der Post zinsfrei vorgeschossen worden. Die von der Post jährlich zu zahlende Miethe von 350 Thlr. wurde auf dieses Darlehen alljährlich in Gegenrechnung gebracht; ferner wurde für das Aufschieben der zu befördernden Breslauer und Königsberger Post-Fourgons auf die Equipagewagen jährlich 600 Thlr. vergütet. Für die Beförderung der Berlin-Königsberger Güterpost auf Equipagewagen war noch eine besondere Vergütung in Aussicht gestellt, dagegen wurde die Dienstkorrespondenz der Gesellschaft auf der Bahn postfrei befördert.

Der Reiz der Neuheit übte, nachdem, wie wir gesehen haben, bereits drei andere von Berlin ausgehende Bahnen eröffnet waren, auf den Verkehr dieser Bahn keinen Einfluss mehr aus; der Personenverkehr stieg allmählich ziemlich gleichmässig, zur Belebung des Ausflugsverkehrs nach den Zwischenstationen wurden frühzeitig besondere Anlagen hergestellt und Vergnügungsfahrten eingerichtet.

Im Jahre 1844 vollzog sich die Verschmelzung mit der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn.

Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn.

Ein im Jahre 1838 unternommener Versuch, Gesellschaften für den Bau einer Eisenbahn von Berlin nach Breslau zu bilden, missglückte, da

der Staat es ablehnte, die Garantie für die Verzinsung und Rückzahlung des Kapitals zu übernehmen. Zwei im Jahre 1841 zusammengetretene Komites, das eine für eine Frankfurt—Breslauer Eisenbahn, das andere für eine Breslau-Frankfurt a. O.—Niederschlesische Eisenbahn, vereinigten sich im Jahre 1842 zur Niederschlesischen Eisenbahngesellschaft. Diese Gesellschaft hatte ihren Sitz in Breslau, und das Statut wurde in der Hauptversammlung der Aktionäre vom 11. Februar 1842 festgestellt. Ihre Linie sollte von Frankfurt a. O. über Guben, Sorau, Sagan, Bunzlau und Liegnitz nach Breslau gehen. Die Rücksichten auf die Betheiligung der Stadt Görlitz an dem Unternehmen gaben Veranlassung, die Linienführung von Sorau aus mit einem weiten Umweg in südlicher Richtung über Kohlfurt nach Bunzlau zu wählen, so dass die Stadt Görlitz leicht von Kohlfurt aus eine direkte Schienenverbindung mit der Bahn erhalten konnte.

Das Konzessionsgesuch dieser Gesellschaft erlosch indess, da sie das Anlagekapital nicht aufbringen konnte. Erst im Jahre 1843 gewann das Unternehmen eine festere Grundlage, indem sich durch eine Verständigung unter den verschiedenen betheiligten Interessenten die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahngesellschaft bildete, der durch Allerhöchste Bestätigungsurkunde vom 27. November 1843 die Konzession für den Bau und Betrieb einer in Frankfurt a. O. an die Berlin—Frankfurter Eisenbahn anschliessenden Bahnlinie über Liegnitz nach Breslau, mit einer Anschlussbahn nach Görlitz bis zur sächsischen Landesgrenze, ertheilt wurde. Als Staatskommissar für die Bahn — zugleich mit der Oberschlesischen Bahn — wurde der Regierungsrath Naunyn bestellt.

Ueber den Anschluss der neuen Bahn an die bestehende Berlin—Frankfurter Strecke, der anfangs westlich von Frankfurt bei Briesen geplant war, wurde lange verhandelt, bis im Jahre 1844 eine Verständigung mit der Stadt Frankfurt erzielt wurde; dafür, dass der Anschluss bei Frankfurt selbst erfolgte, hatte die Stadt einen Beitrag von 50 000 Thlr. an die Eisenbahngesellschaft zu zahlen.

Nachdem die Strecken Breslau—Liegnitz am 19. Oktober 1844 und Liegnitz—Bunzlau am 1. Oktober 1845 dem Betriebe übergeben worden waren, wurde die fehlende Strecke der Hauptbahn von Bunzlau bis Frankfurt a. O. am 1. September 1846 vollendet, so dass an diesem Tage die Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Breslau in ihrer ganzen Ausdehnung in Betrieb genommen werden konnte. Hiermit war eine durchgehende Eisenbahnlinie von der Hauptstadt bis an die Südostgrenze der Monarchie (Ratibor und Myslowitz) hergestellt, und bereits im nächsten Jahre besass Berlin infolgedessen direkte Gleisverbindung mit Wien über Breslau und Oderberg.

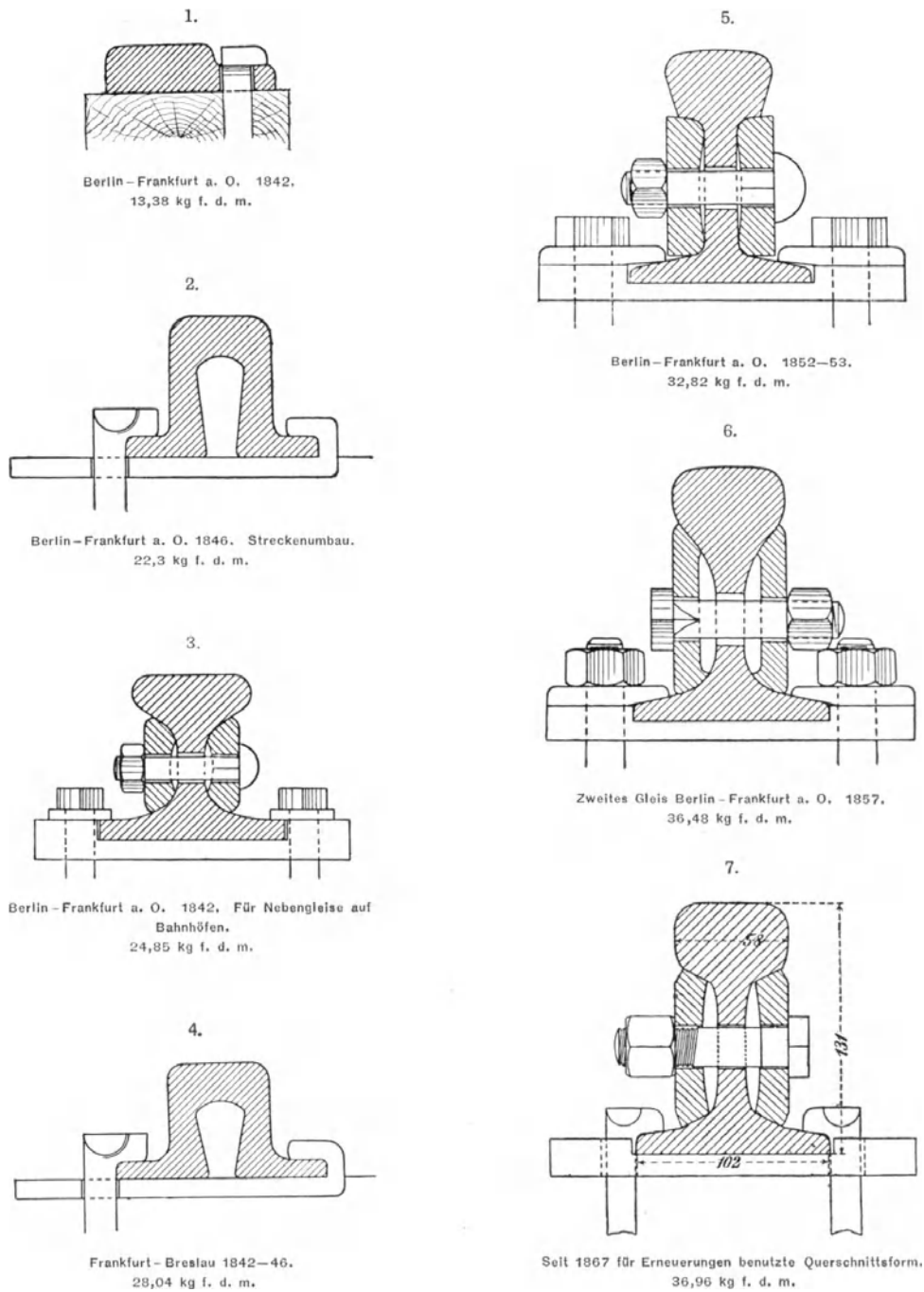
An der Spitze der Bauausführung hatte der Baudirektor der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Königl. Bauinspektor Henz, gestanden, der nunmehr die technische Oberleitung des ganzen Bahnbetriebes übernahm, während zunächst der Geheime Archivrath Riedel zum ersten Verwaltungsbeamten der Bahn bestellt wurde. An seine Stelle als Betriebsinspektor trat bald darauf der Lieutenant a. D. von Glümer.

Schon im Jahre 1843 war die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahngesellschaft, in der richtigen Würdigung des Vortheils, die ganze Linie zwischen Berlin und Breslau einheitlich zu verwalten und zu betreiben, mit der Berlin-Frankfurter Eisenbahngesellschaft wegen Ankaufs dieses Unternehmens in Unterhandlung getreten. Durch Vertrag vom 12. Dezember 1844 kam der Ankauf zu Stande und erhielt unter dem 27. Juni 1845 die Allerhöchste Genehmigung. Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahngesellschaft übernahm das gesammte Vermögen der Berlin-Frankfurter Eisenbahngesellschaft, die als solche zu bestehen aufhörte, mit allen Rechten und Pflichten, und erwarb das Stammaktienkapital von 2 200 000 Thlr. zum Kurse von 162½ Prozent und die ausgegebenen Prioritätsobligationen der Berlin-Frankfurter Eisenbahn im Betrage von 600 000 Thlr., zusammen für die Gesamtsumme von 4 175 000 Thlr. — Die Uebergabe der Bahn an die neue Gesellschaft erfolgte am 1. August 1845, während die Verwaltung bereits vom Beginn dieses Jahres an für Rechnung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn bewirkt wurde.

Behufs Durchführung eines gleichmässigen Betriebes auf der ganzen Bahnlinie Berlin—Breslau stellte sich bald die Nothwendigkeit eines ausgedehnten Umbaues der alten Berlin—Frankfurter Strecke heraus; dieser wurde noch im Jahre 1846 bewirkt, und hierbei die ursprüngliche Flachschiene durch eine Brückenschiene mit einem metrischen Gewicht von 22,3 kg ersetzt. Der Preis dieser aus Südwaales bezogenen Schienen stellte sich damals in Berlin auf 346 M für die Tonne. Ihr Querschnitt ist in der umstehenden Zusammenstellung der Oberbauformen der Niederschlesisch - Märkischen Eisenbahn unter No. 2 angegeben. Die Abbildungen zeigen die stetige Verstärkung der Schienen und Laschen; No. 6 ist das sogenannte birnenförmige Profil, No. 5 gestattet bereits einen guten Laschenanschluss, die Form 7 unterscheidet sich nur noch unwesentlich von dem heute gebräuchlichen Profil VI für Stahlschienen, dessen metrisches Gewicht 33,4 kg beträgt.

Schon im Jahre 1846 kam das Unternehmen in beträchtliche finanzielle Schwierigkeiten, da die verfügbaren Mittel zur Vollendung der Bauten bei weitem nicht ausreichten. Es ergab sich ein Mehrbedarf von 3½ Millionen Thlr. gegen die erste Veranschlagung, so dass sich hiernach die Kosten der

ganzen Strecke von Frankfurt bis Breslau nebst der Zweigbahn von Kohlfurt nach Görlitz bei einer Gesamtlänge von 304,7 km auf 13½ Millionen Thlr.,



Schienen- und Laschenquerschnitte der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn
 ¼ natürlicher Grösse.

d. i. rund 133 000 M für das km stellten. Diese Mittel wurden durch Ausgabe von Prioritätsobligationen aufgebracht, nachdem der Antrag auf Herausgabe einer Prämienanleihe von der Regierung abgelehnt worden war.

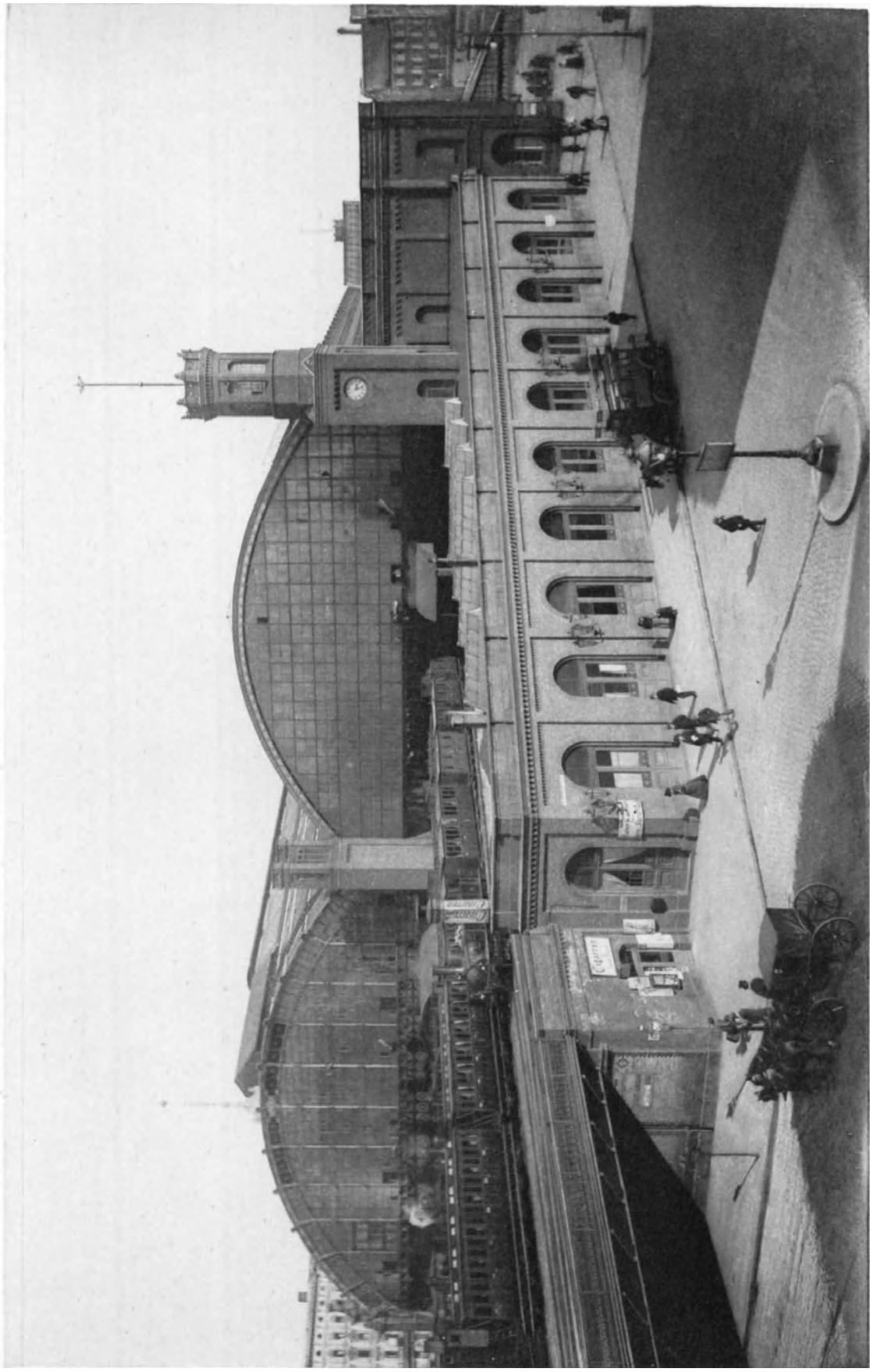
Inzwischen gewährte die Staatsregierung der Gesellschaft im Jahre 1846 Vorschüsse aus dem Eisenbahnfonds in Höhe von 550 000 Thlr., die mit 4 Prozent verzinst werden mussten.

Durch Vollendung der Sächsisch-Schlesischen Bahn am 1. Oktober 1847 wurde für die Zweigbahn Kohlfurt-Görlitz eine Verlängerung bis Dresden und damit eine durchgehende Schienenverbindung zwischen Dresden und Breslau über Görlitz geschaffen.

Im Jahre 1848 wurden auf dem Berliner Bahnhof einige bauliche Erweiterungen, der Umbau des grossen Frachtwagenschuppens, die Erbauung eines neuen Güterschuppens und die Anlage einer Wagenreparaturanstalt nebst Schlitten (Schiebebühne) erforderlich. Die Beschleunigung dieser Ausführungen wurde damals besonders verfügt, um in jenen unruhigen Zeiten den Berliner Bauarbeitern möglichst ausgedehnte Gelegenheit zur Beschäftigung zu verschaffen.

Der Erwerb der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn durch den Staat.

Beim Bau der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn hatte sich der Staat mit einem siebentel des Aktienkapitals von 10 Millionen Thalern theiligt und nach dem Statut der Gesellschaft vom 3. Mai 1843 für eine Verzinsung der Aktien mit $3\frac{1}{2}\%$ unter der Bedingung Gewähr übernommen, dass, wenn in drei auf einander folgenden Jahren ein Zuschuss erforderlich sei, oder dieser Zuschuss in einem Jahre mehr als 1% des Anlagekapitals betragen sollte, er befugt sei, die Verwaltung der Bahn und den Betrieb zu übernehmen. Die Erträge des Unternehmens waren anfangs nur sehr gering und die ausserordentlichen Ereignisse des Jahres 1848 brachten einen erheblichen Rückgang gegen das glänzende Wirthschaftsjahr 1847. So trat denn schon im Jahre 1848 der Fall ein, dass der jährliche Staatszuschuss die Grenze von 1% (=100 000 Thlr.) überstieg, indem ein Zuschuss von 350 000 Thlr. erforderlich wurde; dem Staatskommissar wurde zwar die strengste Ueberwachung der Gesellschaft zur möglichsten Einschränkung aller Ausgaben zur Pflicht gemacht, jedoch konnten sich die Betriebsergebnisse auch im Jahre 1849 nicht wesentlich bessern. Daher wurde vom Minister Mitte des Jahres 1849 die Einsetzung einer Königlichen Verwaltung beschlossen. Die Annahme, dass auch für 1849 wiederum mehr als 1% Zinszuschuss geleistet werden müsse, erwies sich in der That als zutreffend.



Meissenbach Riffarth & Co. in Berlin 1896.

SCHLESISCHER BAHNHOF
ABFAHRSEITE DER FERNSTATION

Verlag von Julius Springer in Berlin.

Die Gesellschaftsvorstände weigerten sich, in die geforderte Uebergabe der Verwaltung an den Staat zu willigen. Da liess der Handelsminister von der Heydt ihnen erklären, dass er die Einsetzung der staatlichen Verwaltung mit Beginn des Jahres 1850, nöthigenfalls zwangsweise, herbeiführen werde, und diese Drohung kam, da die Gesellschaft ihren Widerspruch aufrecht erhielt, zur Ausführung. Der Eisenbahnkommissar von Maassen wies die vom Minister ernannte Behörde in die Verwaltung und den Betrieb der Bahn ein und untersagte der Gesellschaft jede fernere Einmischung in die Verwaltungsgeschäfte unter Androhung einer Geldstrafe von 100 Thalern für jedes dagegenhandelnde Direktionsmitglied. Die Königliche Behörde erhielt die Firma Königliche Verwaltung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. An ihre Spitze trat der Eisenbahndirektor Costenoble als Vorsitzender.

Die Rechtmässigkeit des Vorgehens der Staatsregierung wurde von der Gesellschaft bestritten; sie verklagte den Fiskus wegen Besitzstörung, und es kam zum Prozess, der indess einen für die Gesellschaft ungünstigen Ausgang nahm. Der Widerstand der Gesellschaft, der sich auch darin äusserte, dass sie die Herausgabe der Akten, Dokumente, Depositen und der Schlüssel zu den Kassenschränken verweigerte, wurde aufgegeben, als gegen die Direktionsmitglieder mit scharfen Strafandrohungen vorgegangen wurde. Indessen wurde später von der Gesellschaft der Versuch gemacht, einen Ausgleich der Differenzen mit der Staatsregierung herbeizuführen, und in der Generalversammlung vom 16. Oktober 1851 beschlossen, die Bahn dem Staate zum Kauf anzubieten.

Es war das besondere Verdienst des Handelsministers von der Heydt, dass er in richtiger Würdigung der allgemeinen Vorzüge des Staatsbahnsystems und in sicherer Erkenntniss, dass eine günstigere Gelegenheit zur Verstaatlichung der Bahn sich kaum wieder bieten werde, den Plan gegen den Widerspruch des Finanzministers von Bodelschwingh mit vollem Nachdruck weiter verfolgte.

In dem Schreiben vom 4. Januar 1852 an den Ministerpräsidenten Freiherrn von Manteuffel wies er darauf hin, wie bereits fast alle Staaten des Kontinents die Eisenbahnen selbst in die Hand genommen hätten, und diejenigen, die sie anfänglich der Privatunternehmung überlassen hatten, die Tendenz verfolgten, nachträglich in ihren Besitz zu gelangen. Er führte aus, dass auch in Preussen von Anfang an die berufensten Stimmen darüber einig gewesen seien, dass die Eisenbahnen „nur unter der Verwaltung des Staats die Wirksamkeit entfalten können, zu der sie fähig und bestimmt sind.“ Schon das Gesetz vom 3. November 1838 gehe von diesem Gesichtspunkte aus und sei auf Mittel und Wege bedacht gewesen, die Eisen-

bahnen in den Besitz des Staates zurückzuführen. Die gleiche Ansicht habe sich schon mit grosser Entschiedenheit bei der Berathung des preussischen Eisenbahnsystems durch die vereinigten ständischen Ausschüsse im Jahre 1842 geltend gemacht, und nur die damalige Unmöglichkeit, die erforderlichen beträchtlichen Geldmittel aus dem Staatskredit zu beschaffen, sei die Ursache gewesen, dass der Grundsatz, die Ausdehnung des preussischen Eisenbahnnetzes auch ferner noch der Privatunternehmung zu überlassen, beibehalten wurde. Auch bei den damals beschlossenen Massnahmen sei nicht versäumt worden, im Wege der Betheiligung der Staatskasse an den wichtigeren Eisenbahnunternehmungen den Uebergang des Eigenthums der Bahnen an den Staat sicherzustellen, leider seien aber diese Massregeln zur baldigen Erreichung des Zwecks unzureichend, indem die mit Zinsbürgschaft versehenen Bahnen auf diesem Wege nicht vor dreissig bis fünfzig Jahren erworben würden, während der Zeitpunkt der Erwerbung der übrigen, nicht garantirten Bahnen, die durch eine noch nicht eingeführte Abgabe bewerkstelligt werden sollte, kaum abzusehen sei.¹⁾ von der Heydt sprach es damals bereits bestimmt aus, dass die Eisenbahnen als das wichtigste öffentliche Verkehrsmittel in den Händen des Staats sein müssten. Die Staatsverwaltung sei ohne Zweifel in der Lage, bei der Verwaltung der Eisenbahnen die Bedürfnisse des allgemeinen Verkehrs richtiger zu würdigen und umfassender zu befriedigen, als die grosse Zahl von Privatverwaltungen, unter die die preussischen Eisenbahnen damals zersplittert waren. Dass dies ohne Beeinträchtigung der finanziellen Interessen des Unternehmens möglich sei, habe gerade die seit einiger Zeit bestehende Staatsverwaltung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn schlagend bewiesen. Denn, obwohl der Dienst seit der Uebernahme der Verwaltung pünktlicher als früher, der Fahrplan allen Ansprüchen des Publikums entsprechend eingerichtet, und der Tarif für mehrere Gattungen von Gütern zum grössten Vortheil namentlich der ackerbaureibenden Volksklasse beträchtlich ermässigt sei, so sei doch nicht nur der Roh-, sondern auch der Reinertrag des Unternehmens bedeutend gestiegen.

Es wird dann noch besonders die militärische Bedeutung der Eisenbahn hervorgehoben und ausgeführt, dass die Bahn, als die längste im preussischen Staate, auch in strategischer Beziehung eine der wichtigsten sei.

Ohne ungeachtet aller dieser unverkennbaren Vortheile, die Erwerbung der Privatbahnen damals schon als ein durchgreifendes Prinzip der Staats-

¹⁾ Diese Abgabe kam durch das Gesetz vom 30. Mai 1853 zur Einführung.

verwaltung hinzustellen, befürwortete von der Heydt dringend, einzelne günstige Gelegenheiten zum Ankauf wichtiger Bahnen, wie sich hier eine bot, nicht ungenutzt vorübergehen zu lassen.

Der Ministerpräsident brachte die Angelegenheit vor das Staatsministerium, das sich in seiner Sitzung vom 14. Januar 1852 gegen die Stimmen der Minister von Bodelschwingh und von Raumer für den Ankauf der Bahn aussprach. Indessen der Finanzminister von Bodelschwingh hielt seinen Widerstand aufrecht.

Darauf fand am 15. Februar 1852 unter dem persönlichen Vorsitz des Königs Friedrich Wilhelm IV. eine Sitzung des Staatsraths statt, in der der König sich zwar als grundsätzlichen Gegner des Staatsbahnsystems erklärte, da er die Ordnung und Sicherheit der Finanzen des preussischen Staates im allgemeinen nicht durch die gewagten Geschäfte der Eisenbahnunternehmungen gefährdet sehen wollte; für den vorliegenden Fall aber erkannte er an, dass es im Interesse der Regierung liege, die bereits im Besitze des Betriebes und der Verwaltung der Bahn sei, sich darin zu erhalten, zumal sonst die Verwaltung in die Hände der Direktion zurückgegeben werden müsse, deren Unfähigkeit und Unwürdigkeit durch frühere Erfahrungen erwiesen sei. Auch die militärische Bedeutung der Bahn, welche die beiden grössten Städte der Monarchie verbindet, und der angebotene, verhältnissmässig geringe Preis fielen entscheidend ins Gewicht, und so gab der König seine Ermächtigung zur Vorlage des Gesetzentwurfs zum Ankauf der Bahn.

Die Frage wegen des Erwerbs dieser Bahn, die durch Gesetz vom 31. März 1852 zur Thatsache wurde, erregte bei der Berathung im Landtage die Gemüther damals nicht weniger, als ein Menschenalter später der Plan der allgemeinen Verstaatlichung der Privatbahnen. Es wurde nicht verkannt, dass eine so günstige Gelegenheit für den Erwerb jener wichtigen und für die Zukunft zweifellos reichen Ertrag versprechenden Bahn, sich nicht so leicht wieder bieten würde. In der Kommissionsberathung der Vorlage hatte der Handelsminister ausdrücklich erklärt, dass der Gesetzentwurf nicht als eine Präjudiz für die Zukunft in Bezug auf eine etwaige allgemeine Erwerbung der Eisenbahnen durch den Staat gelten solle, der Ankauf der Bahn vielmehr nur individuell nach den obwaltenden besonderen Verhältnissen zu beurtheilen sei. Es wurden damals bereits die Vorzüge und Nachtheile des Staats- und Privatbahnsystems ausführlich erörtert, der Gesetzentwurf aber schliesslich in beiden Kammern angenommen, nicht in zielbewusster Bevorzugung des Staatsbahnsystems, sondern aus Opportunitätsgründen mit Rücksicht auf die vorliegenden eigenthümlichen Verhältnisse, die

den Erwerb der Bahn für einen niedrigen Preis ermöglichten und vorteilhaft machten.

Hiermit war eine wichtige Grundlage für spätere Eisenbahnverstaatlichungen gewonnen, der Staat bekam das erste umfangreiche Eisenbahnunternehmen (damals 388 km Betriebslänge) in seine Hand und konnte hieran zunächst weitere Erfahrungen in der Durchführung des Staatsbetriebes sammeln, um später auf dem einmal betretenen Wege fortzuschreiten.

Durch den Vertrag vom 25. und 26. Juni 1852, der unter dem 21. August desselben Jahres die Allerhöchste Genehmigung erhielt, wurde die Bahn mit allem Zubehör vom 1. Januar 1852 ab Eigentum des Staats; die Privataktien erhielten eine feste Rente von 4%. Seitdem wurde die Bahn durch eine am 21. August 1852 in Berlin eingesetzte Königliche Direktion für Rechnung des Staates verwaltet.

Allgemeine Verkehrsverhältnisse und weitere Entwicklung der Bahn bis zum ersten grösseren Umbau des Berliner Bahnhofs.

Eine wesentliche Steigerung erfuhr zunächst der Güterverkehr, so dass die Anzahl der Gleise auf den Stationen vermehrt und die Güterschuppen vergrößert werden mussten. Auf der Berlin-Frankfurter Strecke hatte sich schon im Jahre 1851 eine Erneuerung des Gleises als notwendig ergeben, die in den beiden folgenden Jahren zugleich mit einem Umbau der alten hölzernen Brücken bewirkt wurde. Die weitere Steigerung des Verkehrs in den Jahren 1855 und 1856 und die im Jahre 1857 eintretende Mitbenutzung der Berlin—Frankfurter Strecke durch die Ostbahn machten den Ausbau des zweiten Gleises auf dieser Strecke erforderlich, der in der Zeit vom 22. September bis zum 9. Oktober 1857 erfolgte, so dass die Eröffnung der Ostbahnstrecke Kreuz—Cüstrin—Frankfurt a. O. am 12. Oktober desselben Jahres stattfinden konnte.

In den Jahren 1856 und 1857 wurden die Hauptwerkstätten der Bahn in Frankfurt a. O. errichtet, nachdem sich die in Berlin und Breslau vorhandenen als unzulänglich erwiesen hatten. Seit dem Jahre 1857 gelangten Fahrkarten der IV. Wagenklasse, die schon früher auf einzelnen Strecken bestanden hatten, auf der ganzen Bahn zur Einführung.

Infolge der weiter andauernden Verkehrssteigerung wurde in den folgenden Jahren das zweite Gleis auch auf der Strecke Frankfurt a. O.—Breslau durchgeführt und schliesslich am 18. Oktober 1860 in seiner ganzen Ausdehnung dem Verkehr übergeben.

Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn stellt die direkte Verbindung

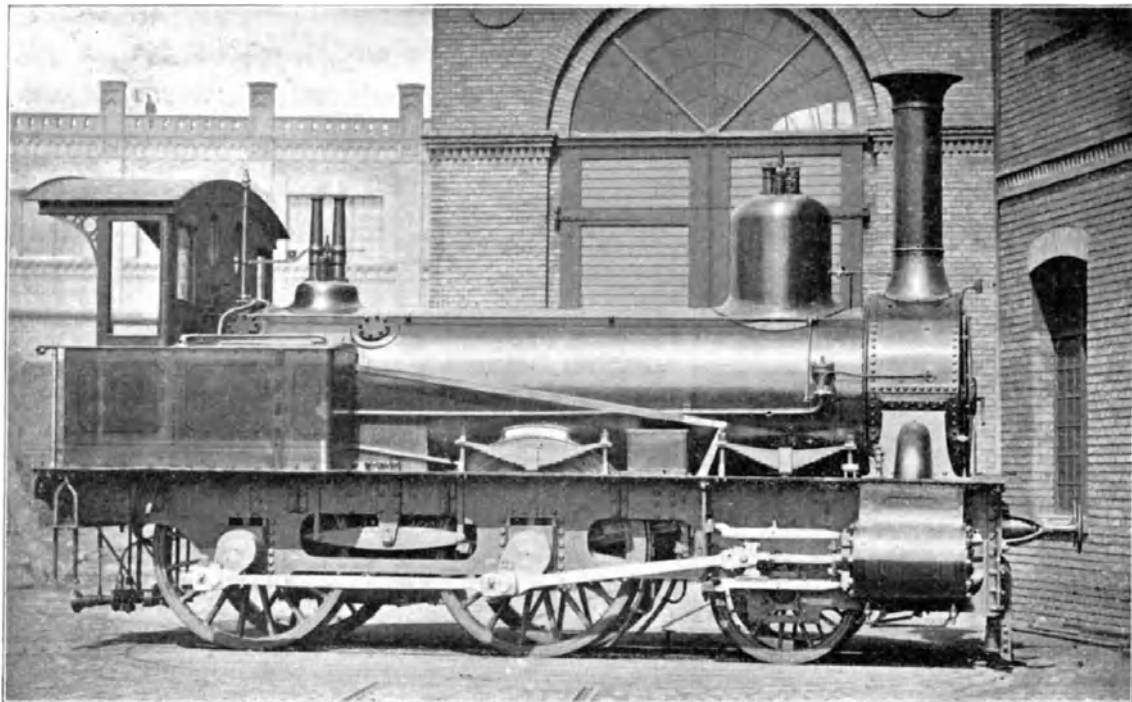
zwischen Berlin und Breslau dar und nimmt den Ortsverkehr von einem Theil der Mark Brandenburg, der Nieder- und Oberlausitz und Niederschlesiens auf; die Zweigbahn Kohlfurt—Görlitz vermittelt den Verkehr nach Sachsen und Böhmen. Durch den Anschluss der Oberschlesischen Bahn in Breslau bringt sie die reichen Kohlen- und Erzlager Oberschlesiens in Verbindung mit Berlin, dem Westen und den nordischen Häfen. Durch die Neisse—Brieger und die Breslau—Schweidnitz—Freiburger Bahn ist die Verbindung mit den gewerblich bedeutenden Theilen, besonders auch mit den Kohlengruben Niederschlesiens hergestellt. In Liegnitz erfolgte der Anschluss an die Breslau—Schweidnitz—Freiburger Eisenbahn, deren Strecke Liegnitz—Königszell am 1. Januar 1857 eröffnet wurde. Durch die Oberschlesische und die Krakauer Bahn wird der Verkehr mit Russland, Polen und Galizien, die besonders grosse Getreidesendungen zuführen, vermittelt. Durch Anschluss der Wilhelmsbahn (Cosel—Oderberg) wird der Verkehr auf die Kaiser Ferdinands - Nordbahn nach Oesterreich und weiter nach Ungarn ausgedehnt. Nach Vollendung der Semmeringbahn im Jahre 1854 und der Bahn Laibach—Triest im Jahre 1857 erhielt Berlin direkte Verbindung durch die Niederschlesisch - Märkische Bahn über Wien mit den Stapelplätzen des Adriatischen Meeres, und nach Vollendung der Strecke Glogau—Lissa im Jahre 1858 durch die Linie über Sagan mit einem Theil von Posen.

Nach Verlängerung der Ostbahn von Königsberg bis Eydtkuhlen im Jahre 1860 gewann die Bahn direkten Anschluss an die russischen Bahnen, der im Jahre 1862 zur Ausführung kam. Im Jahre 1861 finden wir schon direkten internationalen Personenverkehr zwischen Breslau und Brüssel, Antwerpen, Ostende, Calais, London und Paris; Gepäck konnte direkt von Berlin über Alexandrowo bis Warschau abgefertigt werden, nachdem die Strecke Bromberg—Thorn in diesem Jahre dem Verkehr übergeben worden war. Seit Oktober 1864 erfolgte auch direkte Personenabfertigung von Berlin nach den wichtigsten Stationen der Grossen Russischen Eisenbahn: wie Riga, Kowno, Bialystok, Wilna und Petersburg.

Im Jahre 1862 erfolgte ein unerwarteter Verkehrsaufschwung; dazu führte die Verlängerung der Strecke Liegnitz—Königszell bis Camenz — 1863 — und die Eröffnung der Schlesischen Gebirgsbahn von Kohlfurt über Lauban bis Reibnitz (Warmbrunn) — 1865 —, bis Hirschberg — 1866 — der Stammbahn neuen Verkehr durch Erschliessung des Riesengebirges zu, der sich später besonders zu einem starken Touristenverkehr in den Sommermonaten entwickelte. Seit Mitte der sechziger Jahre wurden bereits besondere Vergnügungszüge als Bedarfszüge zwischen Berlin und Erkner nach einem bestimmten Fahrplan gefahren.

Von der Form der Schnellzugmaschinen jener Zeit giebt die nachstehende Abbildung einen Begriff. Die dargestellte Maschine entstammt der Borsigschen Fabrik und wurde im Jahre 1866 erbaut.

Durch Eröffnung des Betriebes der direkten Berlin-Cüstriner Strecke — 1867 — und der konkurrierenden Berlin-Görlitzer Bahn — 1868 — erlitt der Verkehr der Stammbahn zwar zunächst einigen Ausfall, dafür aber wurde die



Schnellzuglokomotive der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. A. Borsig. 1866.

Leergewicht 30 375 Tonnen. Zylinderdurchmesser 407 mm. Kolbenhub 508 mm Treibraddurchmesser 1524 mm.
Kesselüberdruck 8 Atm.

Schlesische Gebirgsbahn bis Waldenburg vollendet, wodurch die niederschlesischen Kohlengruben im Waldenburger Bezirk Anschluss an die Bahn erhielten.

Durch Eröffnung der Strecke Frankfurt—Posen der Märkisch - Posener Eisenbahngesellschaft im Juni 1870 wurde die Verbindung zwischen Berlin und Posen erheblich abgekürzt, und der Verkehr der Hauptstadt mit Posen von der Ostbahn auf die Berlin-Frankfurter Strecke gelenkt. Der Verkehr auf dieser erfuhr noch eine weitere Steigerung, als die direkte Linie über Posen hinaus im Jahre 1873 nach Thorn und Insterburg, im Jahre 1875 über Tilsit bis Memel verlängert wurde.

Um der steigenden Konkurrenz der Privatbahnen wirksam zu begegnen, wurde im Jahre 1872 mit dem Bau der Linie Gassen—Sagan—Arnsdorf be-

gonnen, die den weiten südwestlichen Umweg der Stammbahn über Kohlfurt um 30 km abkürzt. Diese Abkürzung war, wie anderwärts die etwa gleichzeitig ausgeführten Abkürzungslinien Berlin—Elsterwerda—Dresden, Berlin—Stendal—Lehrte, Schneidemühl—Konitz—Dirschau und andere, für den durchgehenden Verkehr und hier besonders für die oberschlesischen Kohlen- und Eisensendungen von Bedeutung. Die Linie wurde sogleich doppelgleisig ausgebaut und am 15. Mai 1875 dem Verkehr übergeben.

Erste Umbauten des Schlesischen Bahnhofes.

Der im Jahre 1842 ursprünglich nur für die Zwecke des Berlin-Frankfurter Eisenbahnunternehmens hergestellte Bahnhof, der auch nach Verlängerung der Bahn bis Breslau nur unerhebliche Veränderungen erfahren hatte, wurde allmählich bis zu den sechziger Jahren hin völlig ungenügend.

Zwar waren nach der Verstaatlichung der Bahn die Gleise vermehrt, die Güter- und Lokomotivschuppen vergrössert und ein dritter Güterschuppen gebaut worden. Hierdurch aber hatte der Bahnhof im Jahre 1860, dessen Anordnung durch Tafel 11 veranschaulicht wird, eine solche Ausdehnung gewonnen, dass eine weitere Vergrösserung, die sich infolge der raschen Steigerung des Kohlenverkehrs als nothwendig erwies, auf der bisherigen Grundlage nicht mehr möglich war.

Auch der Personenbahnhof genügte dem gesteigerten Bedürfniss nicht mehr. Das alte Empfangsgebäude, das durch An- und Umbauten schon vielfache Veränderungen erlitten hatte, entsprach selbst den bescheidensten Anforderungen nicht mehr; Gepäckräume, Wartesäle und Kasse reichten nicht mehr zur Aufnahme des reisenden Publikums, sowie zu einer raschen und pünktlichen Abfertigung aus; die hölzernen, hohen Bahnsteige waren zu kurz und zu schmal und entsprachen nicht mehr den gesetzlichen Bestimmungen; ausserdem lagen die Abfertigungs- und Warteräume für die abfahrenden Züge links, die Ankunftshalle rechts der Gleise, so dass sämtliche ein- und auslaufenden Züge auf dem Bahnhofe einander kreuzen mussten.

Es wurde deshalb ein vollständiger Umbau des Bahnhofes beschlossen.

Der Ausführung dieses Planes stellten sich jedoch zunächst nicht unerhebliche Schwierigkeiten entgegen. Durch die Stadtmauer wurde eine Vergrösserung des Bahnhofes nach der Längenrichtung verhindert, sie hätte nur in der Breitenrichtung geschehen, und die Verbindung mit den Gleisen der Bahn nur durch einzelne, von der Steuerbehörde bewachte Thore in der Stadtmauer ermöglicht werden können.

Diese Beschränkungen fielen erst mit der Verlegung der Steuergrenze an die äussersten Grenzen des Weichbildes fort.

Inzwischen musste man sich mit provisorischen Massregeln behelfen. Die Bahnsteiganlagen waren zu kurz, so dass die Reisenden aus den ankommenden Zügen häufig ausserhalb der Bahnsteige aussteigen mussten. Dies wurde schlimmer, als die Ostbahnpersonenzüge mit den schlesischen Zügen auf der Berlin-Frankfurter Strecke vereinigt wurden. Daher erfolgte noch im Jahre 1861 auf dem Berliner Bahnhof eine Verlängerung des Abfahrtsbahnsteigs, die zugleich mit der Anlage einer unversenkten Schiebep Bühne zur Ausführung kam. Eine Vorstellung des Generallieutenants und Kommandanten von Alvensleben vom Januar 1863, worin der Mangel eines Raumes für den Aufenthalt ankommender fürstlicher Persönlichkeiten auf dem Bahnhofe hervorgehoben wurde, gab Veranlassung zur Herstellung eines Anbaues auf der Ankunftsseite, durch den einstweilen dem Bedürfniss entsprochen wurde. Neue Gütergleise wurden 1864 infolge des bedeutenden Anwachsens des Kohlenverkehrs angelegt.

Der erste Auftrag, einen dem gesteigerten Verkehr Rechnung tragenden Umbauentwurf aufzustellen, war im Jahre 1860 an die Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ergangen. Im Juli 1863 wurde der Auftrag auf eine Stationsanlage für die Ostbahn ausgedehnt, jede Bahn sollte eine besondere, erweiterungsfähige Güterstation erhalten.

Die Bedingungen wurden nach eingehender Berathung im Jahre 1864 in folgendem Programm zusammengestellt:

Trennung des Personenbahnhofs von dem Güterbahnhof. Genügende Anzahl Gleise, so dass die Hauptgleise für die ein- und auslaufenden Personenzüge frei blieben; deshalb Abzweigung der Gütergleise beim Eintritt in den Bahnhof; besondere Gleise für den Viehhof, der am Ende des Bahnhofs anzulegen war. Bei Anordnung der Rangirgleise, die für das Ein- und Auslaufen der Güterzüge bequem liegen sollten, war darauf Rücksicht zu nehmen, dass bei Steigerung des Verkehrs auf der alten Bahnhofverbindungsbahn für diese eine besondere Rangirgruppe angeordnet werden konnte. Da die neue Verbindungsbahn dem Verkehr noch nicht sobald übergeben werden konnte¹⁾, war eine Verbindung der Gütergleise mit der neuen und alten Verbindungsbahn vorzusehen, so dass Betriebsstörungen durch das Ein- und Auslaufen der Züge vermieden wurden. Für ausreichende Güterschuppen, sowie für eine überdeckte Rampe zum Umladen der Rohprodukte und für eine Rampe zu Militärverladungen war Sorge zu tragen. Lagerplätze für Steinkohlen sollten in ausreichender Zahl und Grösse angelegt und mit den nothwendigen Gleisen versehen werden. Die neuen Lokomotivschuppen sollten

¹⁾ Die Betriebseröffnung erfolgte erst im Juli 1871.

sowohl für den Personen- und Güterverkehr, als auch für den Rangirdienst bequem liegen. Bei Anordnung der Werkstattsgebäude war darauf Rücksicht zu nehmen, dass eine spätere Verlegung der in Frankfurt a. O. befindlichen Hauptwerkstätte nach Berlin möglich blieb. Die Verbindung des Güterbahnhofs mit dem Personenbahnhof sollte durch 4 Gleise vermittelt werden.

Die Absicht, für die Niederschlesisch-Märkische und für die benachbarte Ostbahn ein gemeinschaftliches Empfangsgebäude zu erbauen, und zwar auf dem Gelände, das jetzt durch das Empfangsgebäude der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn eingenommen wird, wurde später aufgegeben.¹⁾

Im Januar 1865 kam der erste Entwurf für das neue Empfangsgebäude der Niederschlesisch - Märkischen Bahn zur Vorlage; der Minister entschied sich mit Rücksicht auf die Kostenermässigung für die Ausführung eines Gebäudes in Ziegelrohbau und ohne verdeckenden Giebelabschluss am östlichen Ende der Bahnsteighalle. Die Kosten waren auf rund 468 000 Thlr. veranschlagt.

Bei der landespolizeilichen Prüfung im Juni 1865 erhob die Stadt Berlin gegen die neuen Anlagen der Ostbahn und gegen die Anlage des Güterbahnhofs innerhalb der Stadt Einspruch und verlangte die Verweisung des letzteren nach ausserhalb. Die Anlage des Personenbahnhofs innerhalb des zur Bebauung bestimmten Gebiets wurde nur unter der Voraussetzung für zulässig erachtet, dass er hoch genug gelegt würde, um alle Strassen darunter durchführen zu können, wobei die Strassen ihre natürliche Höhenlage behielten. Diese Forderungen blieben unberücksichtigt, dagegen wurde die Anlage einer Parallelstrasse südlich des Bahnhofs in der Richtung von West nach Ost beschlossen, um zu vermeiden, dass die Strassen, die nach dem städtischen Bebauungsplan parallel und östlich der heutigen Warschauerstrasse in ungefähr senkrechter Richtung gegen das Spreeufer geplant waren, als Sackgassen an der Bahngrenze endigten. Bahnüberbrückungen sollten im Zuge der geplanten Gürtelstrasse (damals Strasse 11) in der Verlängerung der Oberbaumbrücke, der heutigen Warschauerstrasse, und eine zweite, im Zuge der Strasse 45, ungefähr 560 m östlich und parallel der ersten, hergestellt werden.

Die Anlage der beiden neuen grossen Bahnhöfe bedingte eine Aenderung des früher festgestellten städtischen Bebauungsplans von Berlin. Die Mühlen-, Frucht- und Rüdersdorferstrasse wurden unverändert beibehalten; die westliche Bauflucht der neuen Gürtelstrasse im Zuge der Oberbaumbrücke wurde bis an die Linie der bestehenden alten Stadtmauer vorgeschoben und die

¹⁾ Vergl. auch die folgende Darstellung der Ostbahn.

Strasse nördlich des Ostbahnhofs etwas verschoben. Alle diese Festsetzungen und Aenderungen fanden durch den Königlichen Erlass vom 19. Februar 1866 die landesherrliche Genehmigung, und sind auf dem Plan des Bahnhofs vom Jahre 1869, Tafel 12, enthalten.

Die Anlage eines neuen massiven Verwaltungsgebäudes wurde im Jahre 1866 unter der Bedingung genehmigt, dass das alte vorhandene Gebäude beibehalten werde; in diesem sollten zunächst die Geschäftsräume der Betriebsverwaltung untergebracht werden, während das neue Gebäude später den Wegfall der verschiedenen zerstreut liegenden Einzelbüreaus ermöglichte.

Die Erhaltung des alten Verwaltungsgebäudes, dem das Licht nicht entzogen werden durfte, machte einen nicht unbedeutenden Zwischenraum zwischen diesem und dem neuen Empfangsgebäude erforderlich, der in eigenartiger Weise zur Anlage eines überdeckten Schiebebühnenhofes benutzt wurde.

Für die Länge der Halle, die fünf Gleise und zwei Seitenbahnsteige enthielt und durch hohe Seitenfenster erleuchtet wird, war die Länge der Züge massgebend. Da Personenzüge bis zu 55 Achsen häufig vorkamen (der zweite nach Eröffnung des Bahnhofs einfahrende Zug hatte 56 Achsen), so musste die Halle wenigstens 660 Fuss oder rund 207 m lang werden. Die nebenstehende Abbildung zeigt die damalige Bahnsteighalle mit dem unmittelbar davor liegenden Schienenübergange im Zuge der Fruchtstrasse.

Die ganze Länge zwischen dieser und dem alten Verwaltungsgebäude betrug 755 Fuss, und es war unter diesen Umständen nicht möglich, die Hallengleise innerhalb der Halle durch Drehscheiben zu verbinden. Der erwähnte Zwischenraum wurde in geringerer Höhe überdeckt, die Gleise wurden in diesen Raum eingeführt und durch eine Schiebebühne verbunden. Es konnten nunmehr nicht allein die Maschinen nebst Tender bei der Einfahrt der Züge bis in den Schiebebühnenhof vorgehen, und die ganze Länge der Halle für die Personenzüge ausgenutzt, sondern auch die Räume für die Königliche Familie an den Anfang der Halle gelegt werden. Der Königliche Salonwagen konnte unmittelbar bis vor diese Räume gebracht werden.

Das Empfangsgebäude war zu beiden Seiten der Halle in zwei langen Flügelbauten gruppiert, wie Tafel 12 zeigt. Die Architektur hielt sich in den einfachsten Formen des Ziegelrohbaus, nur der Haupteingang auf der noch heute vorhandenen Abfahrtseite zeigt eine reichere Ausstattung durch bildnerischen Schmuck.

Von bedeutendem Umfange waren die Erweiterungen und Neubauten für den Güterverkehr. Die vorhandenen Einrichtungen hatten wohl noch genügt, selbst den Verkehr des Jahres 1860 — jährlich rund 198 000 Tonnen

Additional material from *Berlin und seine Eisenbahnen 1846 - 1896*,
ISBN 978-3-662-24454-8 (978-3-662-24454-8_OSFO12),
is available at <http://extras.springer.com>



ankommenden Gutes, worunter 94 800 Tonnen Kohlen und Koks — zu bewältigen; bis zum Jahre 1866 hatte sich aber diese Jahresmenge auf rund 991 800 Tonnen, darunter 729 600 Tonnen Kohlen und Koks, gesteigert; die Gleisanlagen und Ladeplätze für den Rohproduktenverkehr waren daher völlig unzureichend geworden, auch die Anlagen für den Viehverkehr und für die Abfertigung des Stückguts bedurften der Erweiterung. Ferner musste



Oestliche Giebelansicht der Bahnsteighalle des Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofs nach dem ersten Umbau im Jahre 1869, mit Schienenübergang im Zuge der Fruchtstrasse.

auf Einrichtung ausreichender Zollabfertigungsräume gerücksichtigt werden, und endlich erschien es im Interesse des Betriebsdienstes auch geboten, auf Herstellung von Wagenreparaturwerkstätten in Berlin Bedacht zu nehmen.

In der vom Landtage durch Gesetz vom 9. März 1867 bewilligten Eisenbahnanleihe von 24 Millionen Thlr. waren für den Umbau des Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofs im ganzen 1 135 000 Thlr. vorgesehen.

In den Jahren 1867 und 1868 entwickelte sich nun die Hauptbauthätigkeit, und es kamen ausser den vorerwähnten Bauten auch ausgedehnte Entwässerungsanlagen für den Güterbahnhof, ein neuer Lokomotivschuppen für 18 Stände, ein Wagenreparaturschuppen, eine neue Wasserstation, ferner der

Neubau eines Wohn- und Bürogebäudes am Markgrafendamm, sowie eine Erweiterung des Rangirbahnhofs Köpenick, der den Berliner Bahnhof entlasten sollte, zur Ausführung.

Inzwischen war durch Eröffnung der Berlin—Cüstriner Eisenbahn und des neuen Berliner Ostbahnhofs am 1. Oktober 1867 ein eigener Ausgangspunkt in Berlin für den Ostbahnverkehr gewonnen. Zur Beschleunigung des Umbaues für den Niederschlesisch-Märkischen Bahnhof wurde am 1. April 1868 der Personenverkehr vom Schlesischen vorübergehend nach dem Ostbahnhofe verlegt.

Die Anfertigung und Aufstellung der eisernen Halle, deren Entwurf nach Angaben Schwedlers durch den damaligen Baumeister, späteren Geheimen Oberbaurath Grüttefien bearbeitet worden war, wurde im April 1868 dem Berliner Fabrikanten L. Schwartzkopff übertragen, der die Aufstellung in einer Frist von 2 $\frac{1}{2}$ Monaten bewirkte. Die Kosten des Eisenwerks betragen bei einem Gesamtgewicht von rund 455 Tonnen Schmiede- und 19 Tonnen Gusseisen rund 61 000 Thlr. (386 M für 1 Tonne).

Am 16. August 1869 wurde das Gebäude dem Betriebe übergeben.

Im Jahre 1869 hatte die Verwaltung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn Versuche der Wagenbeleuchtung mit Petroleumgas nach dem von J. Pintsch angegebenen Verfahren angestellt, die auch in finanzieller Hinsicht ein so günstiges Ergebniss hatten, dass diese Beleuchtung zunächst probeweise für 2 Nachtpersonenzüge eingerichtet wurde. Im Jahre 1870 wurde die erste Fettgasanstalt auf dem Schlesischen Bahnhofe angelegt, und seit dem Jahre 1875 mit der Einrichtung dieser Wagenbeleuchtung in den durchgehenden Personenzügen auf den preussischen Staatsbahnen vorgegangen. Die Beleuchtung, obwohl heller als die Oelbeleuchtung, kostete doch nur $\frac{3}{10}$ von dem, was diese erforderte. Diese Vorzüge haben ihr von hier aus weiteren Eingang bei zahlreichen Eisenbahnverwaltungen des Kontinents und jetzt auch in Amerika verschafft.

Im Herbst 1874 wurde zur Abfertigung der Personenzüge der Hauptbahn und der Ringbahn die Anlage eines Mittelbahnsteigs für das Empfangsgebäude erforderlich.

Im Jahre 1877 wurde westlich von Köpenick die Haltestelle Sadowa eingerichtet.

Die Grundzüge für die Gestaltung des Entwurfs für den östlichen Endbahnhof der Stadtbahn wurden in einer Konferenz am 4. Mai 1877 festgestellt; danach sollten zwei Bahnsteige für den Stadt- und Vorortverkehr und zwei Bahnsteige für den Fernverkehr vorgesehen, Gleise zur Aufstellung von mindestens fünf Fernzügen, ferner Aufstellungsgleise für den Stadt-

verkehr und ein Betriebsbahnhof für die Berlin-Wetzlarer Bahn hergestellt werden.

Die von der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft geplante Anlage eines gesondert liegenden östlichen Endbahnhofs ohne Schienenverbindung mit dem Ostbahnhofs und mit der Personenhalle der Niederschlesisch-Märkischen Bahn wurde aufgegeben, und es erschien am zweckmässigsten, die bestehende Personenstation der Niederschlesisch-Märkischen Bahn zum östlichen Endbahnhofs der Stadtbahn zu verwerthen und entsprechend zu erweitern. Zur Einführung der hochgelegenen Stadtbahn war demnach die Personenhalle der Schlesischen Bahn aus einer Niveau-Station in eine Viadukt-Station umzuwandeln. Zu diesem Zwecke mussten die Gleise der Halle um etwa 6 Meter gehoben werden. Die bestehende Halle sollte hierbei für den Durchgangsverkehr eingerichtet, und eine zweite bedeckte Halle angebaut werden, in der ausser einem Theile des Durchgangsverkehrs der Ortsverkehr abgefertigt wird. Der Raum unter den Hallengleisen sollte, soweit erforderlich, zu Räumlichkeiten für das reisende Publikum und einer Eilgutexpedition nutzbar gemacht werden. Ausserdem sollten unter den Gleisen Tunnel angelegt werden, von denen man mit Treppen zu den einzelnen zwischen den Gleisen gelegenen Bahnsteigen gelangte. Die gesammte Anlage wird durch Tafel 13 dargestellt, die im wesentlichen auch noch den heutigen Zustand des inneren Bahnhofs der Schlesischen Bahn (und Ostbahn) wiedergiebt.

Die Einführung der beiden östlichen Staatsbahnen wie der Ringbahn erforderte die Anlage einer Gleisrampe. Die auf dieser Rampe liegenden Gleispaare entwickeln sich aus den in der Halle befindlichen Bahnsteiggleisen, senken sich bis zur Warschauerstrasse zum Niveau der Niederschlesisch-Märkischen Bahn und gabeln sich hinter der Strasse No. 19/45; das südliche Gleispaar geht in die Hauptgleise der Schlesischen Bahn über, aus denen sich unmittelbar hinter (östlich) der Ringbahn die Hauptgleise der Ostbahn abzweigen; das nördliche Gleispaar dagegen dient zur Vermittlung der Verbindungen mit der Ringbahn. Es steigt zu diesem Zwecke bis zur Höhe der Ringbahn, gabelt sich aber vorher in einen nördlichen Zweig in der Richtung auf Haltestelle Friedrichsberg und in einen südlichen Zweig in der Richtung auf Haltestelle Treptow der Ringbahn. Jener hatte die Hauptgleise der Ostbahn, dieser die Niederschlesisch-Märkischen Hauptgleise zu überschreiten.

Zwischen den verschiedenen Gleisverzweigungen sollte eine allen drei Bahnen, der Ostbahn, der Niederschlesisch-Märkischen und der Ringbahn, gemeinschaftliche Personenstation, die nachmalige Station Stralau-Rummels-

burg angelegt werden, nach deren Ausführung die Haltestelle Rummelsburg der Niederschlesisch-Märkischen Bahn eingehen und statt der Ringbahnhaltestelle Stralau nur eine Signalstation eingerichtet werden sollte.

In Bezug auf die Baudisposition wurde in der Konferenz vom 9. Dezember 1878 verabredet, dass die Personenzüge der Schlesischen Bahn während des Umbaus vom 1. September 1879 ab im Ostbahnhofe abzufertigen seien, ferner solle der Umbau des Schlesischen Bahnhofs derart vorbereitet und betrieben werden, dass die Zurückverlegung thunlichst mit dem Sommerfahrplan 1880 erfolgen könne, endlich für die Abfertigung der Züge der Verbindungsbahn ein Provisorium in möglichster Nähe der Halle des Ostbahnhofes eingerichtet werden.

Nachdem der Personenverkehr am 1. September 1879 nach dem Ostbahnhofe verlegt war, konnte der Umbau des Empfangsgebäudes, das Höherlegen der Gleise, die Anschüttung der Gleisrampe und die Herstellung der neuen Ringbahnanschlüsse energisch in Angriff genommen werden.

Die Zurückverlegung des Verkehrs in den Schlesischen Bahnhof konnte erst im Juli 1880 erfolgen, und es waren dann nur noch die Anlagen herzustellen, die bei Eröffnung der Stadtbahn im Jahre 1882 in Betrieb genommen werden mussten.

Die Verkehrssteigerung auf dem Schlesischen Bahnhofe in den Jahren von 1869 bis 1872 war eine ganz unerwartet hohe. Es betrug z. B. die Masse der allein in Berlin ankommenden Kohlen 1869 468 000 Tonnen und 1872 bereits 704 700 Tonnen.

Um dem weiteren Anwachsen des Verkehrs Genüge zu leisten und zugleich dem scharfen Wettbewerb der Berlin-Görlitzer, der Oberschlesischen und der Breslau - Schweidnitz - Freiburger Bahn zu begegnen, war es nothwendig, dem geschäftstreibenden Publikum auf dem Schlesischen Bahnhofe durch Gewährung billiger und ausreichender Lagerplätze, durch rasche Zu- und Abführung der Wagen, durch Herstellung zweckmässiger Entladeeinrichtungen, thunlichst auch durch Anlage von Häfen an der Ober- und Unterspree zur direkten Kohlenverladung aus den Eisenbahnfahrzeugen in die Kähne — wie sie bereits bei der Potsdamer, Anhalter, Lehrter und Hamburger Bahn vorhanden waren — möglichst viele Vortheile zu gewähren. Für solche Anlagen war auf dem Schlesischen Bahnhofe kein Platz mehr vorhanden.

Als im Jahre 1871 die Ringbahn eröffnet wurde, ergaben sich neue Schwierigkeiten. Die Ueberführung der Güterzüge von der Niederschlesisch-Märkischen auf die Ringbahn konnte zunächst nur durch Einfahrt in den

Additional material from *Berlin und seine Eisenbahnen 1846 - 1896*,
ISBN 978-3-662-24454-8 (978-3-662-24454-8_OSFO13),
is available at <http://extras.springer.com>



Innenbahnhof und Zurücksetzen auf einen der Anschlussbögen erfolgen, was den Bahnhofsbetrieb erheblich belastete. Alle von Osten kommenden durchgehenden Güter, die auf der Ringbahn nach einem westlich gelegenen Bahnhof übergehen sollten, mussten in den Niederschlesisch-Märkischen Bahnhof eingeführt und von dort nach der Ringbahn wieder hinaus befördert werden. Dasselbe Verfahren war bei den von Westen kommenden Gütern erforderlich.

Der ausgedehnte Rangirverkehr war nicht ohne Vermehrung der Gleise zu bewältigen, eine grosse Zahl von Personenzügen musste täglich das Anschlussgleis von der Ringbahn nach dem Schlesischen Bahnhof durchfahren. Allen diesen Uebelständen war nur dadurch abzuhelpen, dass an einem ausserhalb der Ringbahn gelegenen Punkte der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn ein Trennungs- und Rangirbahnhof angelegt wurde, von dem aus die nach den westlichen Bahnen weiter zu befördernden Güter durch direkte Gleisverbindung auf die Ringbahn übergehen konnten.

In dem Gesetz vom 11. Juni 1873 waren 2 250 000 Mark für diese Anlagen vorgesehen. Es war ein grosser Rangirbahnhof bei Friedrichsfelde in Aussicht genommen, von dem durch eine Gleisschleife die Verbindung mit den Bahnhöfen Stralau einerseits und Friedrichsberg (Lichtenberg) andererseits vermittelt werden sollte. Im September 1873 wurde die Direktion der Niederschlesisch - Märkischen Eisenbahn beauftragt, ein noch weitergehendes Projekt auszuarbeiten, das zugleich den Bedürfnissen der Ostbahn entsprechen und auch die in Vorbereitung begriffene Berliner Stadteisenbahn berücksichtigen sollte. In diesem erweiterten, im Jahre 1875 genehmigten Entwurf war darauf Bedacht genommen, dass zur Entlastung der Innenbahnhöfe die Herstellung einer gemeinsamen Gleisverbindung der beiden östlichen Fernbahnen und ihrer neuen Rangirbahnhöfe Rummelsburg (der Schlesischen Bahn), Friedrichsfelde (der Ostbahn) zur Gewinnung des äussern Ringbahnanschlusses dringlich sei, zumal die bestehenden innern Ringbahnanschlüsse wegen der Stadtbahnausführung für den Güterverkehr aufgegeben werden mussten. Diese äusseren Anschlüsse kamen durch den Bau der sogenannten Gleisschleife östlich der Ringbahn zunächst ein-, später doppelgleisig, mit einer nördlich nach Bahnhof Friedrichsberg, südlich nach Bahnhof Stralau-Rummelsburg zu gerichteten Anschlusskurve zur Ausführung und sind auf dem Gleisplan, Anlage III, nach ihrer gegenwärtigen Anordnung dargestellt. Im Rangirbahnhof Rummelsburg selbst wurden getrennte Rangirgruppen für die von Osten ankommenden und auf die Ringbahn übergehenden, und für die von dieser kommenden, für die Schlesische Bahn bestimmten Sendungen, endlich eine besondere Gruppe für

das Rangiren nach Stationen vorgesehen. Ferner waren noch Gleisanlagen für den Ortsverkehr, Sammelgleise für leere, bedeckte und für Kohlenwagen herzustellen.

Mit dem Grunderwerb und der Bauausführung — es waren etwa 700 000 cbm Erde zu bewegen und 30 km Gleise herzustellen — wurde im Jahre 1875 begonnen. Der neue Rangirbahnhof, der östlich von Rummelsburg auf der Südseite der Stammbahn sich heute beinahe bis nach Karlshorst erstreckt, wurde am 1. September 1879 dem Betriebe übergeben. Es kamen hier zum ersten Male geneigte Ablauf- und Vertheilungsgleise für den Rangirbetrieb in grösserem Umfange zur Ausführung, nachdem die Versuche mit einem solchen im Jahre 1874 hergestellten Gleise am Schlesischen Bahnhof zu einem befriedigenden Ergebnisse geführt hatten.

Gleichzeitig wurde auf dem Rangirbahnhofe auch ein kleines Stations- und ein Beamtenwohngebäude und eine umfangreiche Lokomotivschuppenanlage, im ganzen für 24 Stände, nebst Wasserstation und Kohlenbühne hergestellt. In den Jahren 1880 und 1881 wurde der Bau einer weiteren Rangirgruppe und eines zweiten Lokomotivschuppens ausgeführt. Später wurden noch Freiladegleise und eine Anlage zum Desinfiziren von Wagen hergestellt, so dass die Bauausführung erst im Jahre 1883 völlig zum Abschluss kam, nachdem die Gesamtausgabe sich auf rund 5 160 000 M belaufen hatte. Der Bahnhof ist durch eine doppelgleisige Verbindung mit der vorerwähnten Gleisschleife und dadurch mit den Gütergleisen der Ringbahn, ausserdem auch mit dem südwestlich der Hauptgleise der Schlesischen Bahn liegenden Werkstätten- und dem inneren Ortsgüterbahnhofe durch ein besonderes Gleis verbunden, wie aus Anlage III ersichtlich.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahn.

Die Vorgeschichte der Berlin-Hamburger Eisenbahn reicht bis in das Jahr 1835 zurück, wo der Gedanke einer Eisenbahnverbindung von Hamburg nach Mitteldeutschland durch das Königreich Hannover entstanden war. Da Hannover, von jeher eifersüchtig auf die Hansestadt Hamburg, diese Bahn nur mit dem Ausgang von dem gegenüberliegenden Harburg gestatten wollte, so nahmen die Hamburger Interessenten für die Bahn einen Weg auf dem rechten Elbufer nach Berlin und Magdeburg in Aussicht. Im Mai 1835 liess man von Hamburg aus durch den preussischen Vizekonsul bei der preussischen Regierung anfragen, wieweit sie einem derartigen Unternehmen ihre Theilnahme zuwenden würde; da die Bethheiligung englischen Kapitals beabsichtigt

und die Mitwirkung englischer Ingenieure angeboten wurde, so verhielt sich die Regierung durchaus kühl und ablehnend.

Kurz darauf stellte Friedrich List, gestützt auf seine glänzenden Erfolge bei der Aktienzeichnung für das Leipzig - Dresdener Eisenbahnunternehmen an dem denkwürdigen 14. Mai 1835, Anträge bei der Regierung auf Herstellung einer Bahn von Hamburg nach Berlin (sowie Magdeburg und Leipzig); diese wurden indessen, auch nachdem er sich auf die Eisenbahn Hamburg—Berlin beschränkt hatte, als zu wenig vorbereitet abgelehnt, worauf er sich von dem Unternehmen zurückzog. Seine Mitbewerber vervollständigten nunmehr zunächst die Unterlagen ihres Antrags und bereiteten auf Grund einer von G. F. Oppert in Berlin unterm 14. Juni 1836 vorgelegten Denkschrift über eine Eisenbahn von Berlin nach dem Hauptsteueramte Wittenberge a. Elbe die Bildung eines Aktienvereins zur Anlage einer solchen Bahn vor.

In der Einleitung zur Oppert'schen Denkschrift ist ausgesprochen, dass eine Bahn, die den grössten deutschen Handelshafen mit der volkreichsten preussischen Residenz verbinde, zwar gewiss grösste Aussicht auf Erfolg biete, aber in der Ausführung, bei einer Anlage auf dem rechten Elbufer, mit Durchschneidung mecklenburgischen, dänischen und hannöverschen Gebiets, wegen der politischen Verhältnisse zweifellos zur Zeit auf erhebliche Hindernisse stossen werde und daher einstweilen nur als ein frommer Wunsch betrachtet werden könne. Dagegen erscheine als ein ausführbares Unternehmen schon jetzt eine auf preussisches Gebiet beschränkte Bahn von Berlin nach Wittenberge. Die Linie sollte auf dem rechten Spreeufer beginnen, über Moabit und Charlottenburg nach Tegel und von da über Bötzw, Linum, Neustadt a. d. Dosse und Wilsnack nach Wittenberge führen. Die Kosten dieser 127,5 km langen Strecke waren zu 2 185 000 Thlr. (das sind rund 51 000 M für das Kilometer) geschätzt, und das gesammte Anlagekapital sollte einschliesslich der Kosten für Betriebsmittel 3 000 000 Thlr. betragen.

Das Komitee zur weiteren Verfolgung dieses Plans bildete sich aus dem Justizrath Kunowski und verschiedenen Berliner Bankiers; gleichzeitig und in Beziehung hiermit wurde von einem Hamburger Komitee der Entwurf einer Bahn von Hamburg nach Magdeburg und Berlin betrieben. Der Wirkliche Geh. Rath Rother erwiderte unterm 16. November 1836 auf die Eingaben der Komites, der Plan einer Eisenbahn von Berlin nach Hamburg beruhe wesentlich auf der Voraussetzung, dass von den auswärtigen Regierungen, durch deren Gebiet die Bahn führen solle, die Genehmigung ertheilt werde. Die Erfüllung dieser Voraussetzung und die Gemeinnützigkeit des Unternehmens müsse er bezweifeln und eine Befürwortung der Allerhöchsten Ge-

nehmung daher ablehnen. Hiermit trat dann für einige Zeit ein Stillstand in der Sache ein.

Erst im November 1839 kam sie wieder in Fluss. Einmal beantragte die Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft, deren Strecke Berlin—Potsdam inzwischen dem Verkehr übergeben worden war, die Zulassung von Vorarbeiten für eine Fortsetzung ihrer Bahn über Magdeburg bis zur preussischen Grenze auf Hamburg zu.¹⁾ Diese Vorarbeiten wurden gestattet. Sodann hatte auch das frühere Berliner Komitee inzwischen seinen Plan einer Bahn von Berlin nach Hamburg über Wittenberge auf dem rechten Elbufer weiter verfolgt und wenigstens das erforderliche allgemeine Einverständniss der beteiligten auswärtigen Regierungen herbeizuführen gewusst.

Die Staatsregierung musste nun zu der Frage Stellung nehmen, ob neben der Eisenbahnverbindung von Hamburg nach Magdeburg und Berlin, eine zweite Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg überhaupt zweckmässig und erwünscht sei. In der Sitzung vom 2. Juni 1840 wurde festgestellt, dass die direkte Eisenbahnverbindung Berlin—Hamburg jedenfalls über Wittenberge zu führen sei, dass aber aus den Gründen, die wir oben (S. 144) kennen gelernt haben, eine Bahn von Berlin über Potsdam nach Magdeburg nicht zu genehmigen, sondern höchstens der Berlin-Potsdamer Eisenbahngesellschaft die Fortsetzung ihrer Bahn bis nach Brandenburg zu gestatten sei.

Das Berliner Komitee konnte also den Plan der Eisenbahn Berlin—Wittenberge—Hamburg auf dem rechten Elbufer wieder aufnehmen. Es verstärkte sich durch neue Mitglieder, zu denen unter anderen auch Major von Moltke, der spätere grosse Generalfeldmarschall,²⁾ gehörte, und veranstaltete im September 1840 Aktienzeichnungen zur Bestreitung der Kosten für die Vorarbeiten. Durch Kabinettsordre vom 15. Januar 1841 wurde die Konzessionirung der Bahn von Berlin auf dem rechten Elbufer durch die Prignitz nach Hamburg in Aussicht gestellt, sofern es der Gesellschaft gelinge, das Einverständniss der mecklenburgischen und dänischen Regierung herbeizuführen und die Beschaffung des erforderlichen Baukapitals sicherzustellen.

Hiermit war denn zunächst eine für das Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen günstige Entscheidung gefallen; aber mehrfache Schwierigkeiten entstanden in der Folge noch bei der Aufbringung des Aktienkapitals (8 000 000 Thaler) und bei den Vereinbarungen mit den beteiligten fremden Regierungen über die der Bahn zu gebende Richtung. Besonders langwieriger

¹⁾ vergl. S. 144.

²⁾ Moltke wurde später in den Aufsichtsrath der Gesellschaft gewählt, in dem er bis zum Jahre 1847 verblieb.

Unterhandlungen bedurfte es, um angemessene Bedingungen wegen des Durchgangszolls durch das damals dänische Gebiet zu erlangen.

Inzwischen war die Bahn von Hamburg nach Bergedorf nach dem Zustandekommen eines Enteignungsgesetzes im Jahre 1840 konzessionirt und am 16. Mai 1842 dem Betriebe übergeben worden.

Die nebenstehende Abbildung¹⁾ stellt einen Zug der Hamburg - Bergedorfer Lokalbahn dar, in dem man bei genauer Betrachtung fast sämtliche Arten der heutigen besonderen Wagenformen bereits in Verwendung findet. Der Personenwagen zeigt sich hier noch völlig als die auf Schienen gesetzte Postkutsche. Auch der Schlafwagen scheint bereits vorhanden, wenn auch in sehr ursprünglicher Form.

Der Hamburger Brand des Jahres 1842 hatte die Aktienzeichnung sehr ungünstig beeinflusst, und so musste das Komitee schliesslich, um ein gänzlichliches Scheitern des Unternehmens zu verhüten, im November 1842 bei der Regierung die Verlängerung des Termins für den Nachweis der erfolgten Kapitalzeichnung und die Uebernahme einer Zinsbürgschaft von Seiten des preussischen Staates beantragen.

Diesem Antrage war eine ausführliche Denkschrift beigegeben. Sie trägt unter anderen auch die Unterschrift Moltkes, der wohl als der Verfasser des militärisch-politischen Theils angesehen werden darf. Die wichtigsten Ausführungen in dieser Richtung lauten:

„Das politische Gewicht der Eisenbahnen überhaupt, und insbesondere in Deutschland, beruht ohne Zweifel auf der innigeren Verknüpfung der Interessen der verschiedenen deutschen Volksstämme und Staaten, durch eine vor zwanzig Jahren kaum als möglich gedachte Erleichterung und Vergrösserung ihres Verkehrs. Seit Begründung des grossen Deutschen Zollvereins, dessen politische Bedeutung die nämliche Grundlage hat, ist solche

¹⁾ Aus einer Schrift über Nutzen und Zweck der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn von Emil Müller, Hamburg. Verlag von Hoffmann & Campe. 1840.



Eisenbahnzug der Hamburg-Bergedorfer Lokalbahn.

Verkehrserleichterung noch viel einflussreicher auf das Gemeinwohl geworden. Wenn die Haupteisenbahnlinie Preussens von der östlichen zur westlichen Landesgrenze auch zunächst die innigere Verbindung der beiden grossen Hauptgruppen der preussischen Provinzen bezweckt, so wird sie doch auch in politischer Beziehung dadurch höchst wichtig werden, dass sie Preussen mit den zwischen diesen Hauptgruppen liegenden deutschen Staaten noch fester verbindet und den Anschluss Hannovers, und damit auch Oldenburgs an den Zollverein als natürliche Folge herbeiführt.“

„Das politische Gewicht der alten grossen Handelswege ist niemals verkannt worden. Wir leben gegenwärtig in einer Epoche, deren Fortschritte in der Kunst: Kraft und Zeit zu sparen und die Hindernisse des Raums zu besiegen, so riesenhaft sind, dass von der mehr oder minder richtigen Kombination, namentlich der Eisenbahnverbindungen, die Erhaltung oder Verödung alter Handelswege und die Erschaffung neuer abhängen wird. Das alte und natürliche Emporium eines grossen Theils der südöstlichen preussischen Staaten, namentlich des Stromgebiets der Elbe, ist Hamburg.“

„Auch der Zentralpunkt des Landes, die Residenz, die sich zu einem bedeutenden Handelsplatz erhoben hat, darf in politischer Beziehung nicht übersehen werden. An ihren Thoren werden die nach allen Richtungen sich verzweigenden Eisenbahnen münden. Wenn zu diesen nicht auch eine, den alten grossen Handelsweg von Berlin nach Hamburg verfolgende Bahn gehören sollte, so würde dies die einzige in die Augen springende Lücke in dem so geistreich aufgefassten System der Regierung sein; es würde dem grossen Binnennetze der Verkehrswege sein ältestes und wichtigstes Débouché zum Anschluss an den Welthandel, das Verbindungsglied mit Hamburg, fehlen, und Berlin unter den deutschen Handelsplätzen in die dritte oder vierte Reihe zurückgedrängt sein.“

„Die militärische Bedeutung einer Eisenbahn zwischen Berlin und Hamburg auf dem rechten Elbufer wagen wir nur durch wenige Bemerkungen anzudeuten: Die Elbe ist unstreitig für das westliche Kriegstheater wichtiger als für das östliche. Sie ist in ihrem obern Laufe durch Festungen geschützt, die abwärts von Magdeburg fehlen. Eine Eisenbahn auf dem östlichen Ufer, welche Spandau berührt und von Havelberg abwärts der Richtung des Stromes in solcher Nähe folgt, dass nach jedem bedrohten Punkte in möglichst kurzer Frist Truppenmassen auf derselben dirigirt werden können, ohne sich demselben so zu nähern, dass sie durch das feindliche Feuer vom jenseitigen Ufer gestört werden könnten, muss nicht nur zu einer höchst wirksamen Vertheidigung aller Uebergänge der Niederelbe, sondern auch zu Diversionen und Bewegungen aller Art wirksame Mittel darbieten.“

„Wenngleich nun die Eisenbahn von Berlin nach Hamburg auf dem rechten Elbufer unter den bestehenden politischen Verhältnissen nicht leicht als eine eigentliche Operationslinie gedacht werden kann, so gewährt sie doch in besonders hohem Masse den Vortheil aller Eisenbahnen, die Lasten des Krieges auf ein grösseres Ländergebiet zu vertheilen. Je weniger die an Hilfsquellen so überaus reichen deutschen Städte und Länder, Hamburg, Holstein und Mecklenburg selbst einer feindlichen Invasion ausgesetzt sind, um so eher würden sie durch Naturallieferungen und Truppengestellungen ein an der mittleren Elbe stehendes vaterländisches Heer unterstützen. Endlich reicht diese Bahn hinter dem Schutz des von keiner Brücke (abwärts Magdeburg) mehr überschrittenen Elbstroms dem in allen Kriegen gegen Westen seit Jahrhunderten befreundeten England die Hand zur schnellen und sicheren Verbindung.“

„Dass unter den deutschen Hafen- und Handelsplätzen Hamburg den ersten Rang einnimmt, wird niemand bestreiten. Weniger dürfte es allgemein anerkannt sein, dass die Elbe als Vermittlerin des überseeischen deutschen Ein- und Ausfuhrhandels für Preussen bedeutender ist, als der Rhein, und doch lässt sich dies vollständig beweisen. Es möchte auf dem europäischen Kontinent kaum eine Handelsstrasse geben, auf welcher die sich bewegenden Lasten in so grossen Quantitäten und auf einer so bedeutenden Wegelänge in ungebrochenen Ladungen transportirt werden, als auf der Elbe.“ —

Obgleich eine Zinsbürgschaft von der Mecklenburgischen Regierung und der Stadt Hamburg in Aussicht gestellt worden war, wurde diese von Preussen durch Kabinetsordre vom 23. Dezember 1842 abgelehnt.

Da auch im Frühjahr 1843 die Aktienzeichnungen noch kein befriedigendes Ergebniss hatten, so übernahmen der Hamburgische Senat und die Mecklenburgische Regierung je 1 500 000 Thlr. Aktien, worauf nun die übrigen 5 Millionen Thlr. in überraschend kurzer Frist gezeichnet wurden; so konnte der von der preussischen Regierung verlangte Nachweis noch rechtzeitig bis zum 18. August 1843 — bis wohin der Termin verlängert war — erbracht werden. Die Bestätigung der Gesellschaftssatzungen und die Ertheilung der Konzession zogen sich infolge der Betheiligung der verschiedenen Staaten, deren Gesetze vielfach von einander abwichen, sehr in die Länge. Sie erfolgte von preussischer Seite durch Kabinetsordre vom 28. Februar 1845, in den übrigen Staaten in den folgenden Monaten.

Friedrich Wilhelm IV. hatte schon durch Kabinetsordre vom 11. Mai 1843 Auftrag gegeben, dass ein im Nordwesten Berlins an der Spree gelegener, geräumiger Platz aus dem ehemaligen Pulvermühlengelände, dessen anderweite

Benutzung damals in Frage stand, bis auf weiteres zur Anlage des Bahnhofs frei gehalten würde. Bereits im März 1842 war eine Anzahl Bewohner der Luisen-, Marien- und Philippstrasse mit einem Immediatgesuch vorstellig geworden, in dem sie zur Hebung des infolge von Geschäftslosigkeit und Verkehrsmangel nothleidenden Stadttheils die Bahnhofsanlage unmittelbar in der Nähe des Neuen Thores wünschten. Nachdem durch die Parzellirung des ehemaligen Charitégartens und der Thierarzneischulgrundstücke die Luisenstrasse von der Schumannstrasse bis zum Neuen Thore verlängert und in verhältnissmässig kurzer Zeit hier eine grosse Zahl von Neubauten entstanden war, wurden diese Anträge später mehrfach wiederholt.

Die Wahl des Bauplatzes war ferner durch den Umstand beeinflusst, dass die Stadt und Festung Spandau, an die die Bahn möglichst nahe herangeführt werden sollte, wegen der nordöstlich gelegenen Zitadelle und Pulvermühle nur an der Südwestseite Platz für einen unmittelbaren Bahnanschluss darbot. Hieraus ergab sich, dass die Bahn bei Spandau die Havel unterhalb der Spreeeinmündung überschreiten und in östlicher Richtung auf dem linken Ufer der Spree fortgeführt werden musste. Um einen kostspieligen Spreeübergang, der immerhin gegen 60 000–80 000 Thlr. kostete, zu vermeiden, war daher in erster Linie die Fortführung der Bahn auf dem linken Spreeufer über Charlottenburg mit Ueberschreitung des Landwehrgrabens, ferner die Fortsetzung der Bahn nördlich und ungefähr parallel der Charlottenburger Chaussee und die Anlage des Bahnhofs nordwestlich vom Brandenburger Thor in Frage gekommen.

Falls die Anlage des Bahnhofs auf dem linken Spreeufer beanstandet wurde, sollte die Bahn von Spandau über Neu-Moabit bis in die Nähe des Unterbaums geführt und der Bahnhof an dem rechten Spreeufer und in unmittelbarer Verbindung mit der Spree angelegt werden. Hierbei hätte man aber einen grossen Theil des zur Erweiterung von Berlin bestimmten ehemaligen Pulvermühlengeländes in Anspruch nehmen müssen, für dessen Bebauung bereits Pläne vorlagen; auch der daselbst begonnene Bau der grossen Mustergefangenenanstalt — des Zellengefängnisses in Moabit — wäre unausführbar geworden. Auch dieser Vorschlag hatte daher wenig Aussicht, Anklang zu finden.

Ein dritter Vorschlag ging dahin, den Bahnhof westlich vom Invalidenhaus an der Invalidenstrasse anzulegen und eine Verbindung mit der Spree durch den zu diesem Zwecke zu vertiefenden damaligen Schönhauser Graben herzustellen, der zum Theil im Zuge des heutigen Spandauer Schiffsfahrtskanals die Grundstücke des Invalidenhauses und der Charité nach Westen begrenzte und am Unterbaum in die Spree mündete.

Bei der kommissarischen Berathung dieser Pläne im April 1844 wurde die Durchschneidung des Thiergartens und der zahlreichen angrenzenden Strassen, wie sie beim ersten Vorschlage sich ergab, von vornherein verworfen; der dritte Vorschlag stimmte hinsichtlich der Lage des Bahnhofs südwestlich des Schönhauser Grabens mit einem früheren Vorschlag des Majors von Moltke überein, der die Bahn über den an der Invalidenstrasse geplanten Thorplatz hinweg nach der Spree zu führen wollte; auch dieser Plan wurde aufgegeben, weil die Beeinträchtigung des in seinen Grundzügen bereits im Jahre 1843 festgestellten Bebauungsplans und die Kreuzung der Bahngleise mit der Invalidenstrasse schwerwiegende Bedenken bildeten. Die Vertreter der Hamburger Eisenbahn beantragten nunmehr, dass der Gesellschaft der grosse Park an der Ostseite des Invalidenhauses und ein Theil des Gehöftes der Königlichen Eisengiesserei überlassen werde, um hier den Bahnhof nördlich der Invalidenstrasse gegenüber dem Neuen Thore zu erbauen.

Zwei Vorschläge des Gartendirektors Lenné, deren erster dahin ging, den Bahnhof südwestlich vom Schönhauser Graben zwischen diesem und den Griebenow'schen Wiesen anzulegen, während nach dem zweiten der Bahnhof auf der Südseite der Stadt, nahe dem Potsdamer Bahnhofs, am Landwehrgraben mit Zugang von der Potsdamerstrasse her erbaut werden sollte, stiessen auf Widerstand bei der Gesellschaft, die gegen den ersten Vorschlag vor allem das Bedenken hatte, dass der Bahnhof durch den moorigen Baugrund sehr vertheuert würde. Als aber auch der Antrag der Gesellschaft auf Ueberlassung des Invalidengartens vom Kriegsminister von Boyen abgelehnt wurde, kam man doch auf den ersten Lenné'schen Vorschlag zurück, und es wurden die dem Invalidenhaus zugehörigen Wiesen westlich hiervon — eine Fläche von rd. 18 Morgen für 21 000 Thlr., d. s. 10 M für die □R. —, ferner das Grundstück der ehemaligen königlichen Böttcherei und Theile der damaligen Charitégrundflächen erworben.

Die Verhandlungen mit dem Kriegsministerium zogen sich lange hin, weil infolge der gewählten Richtung für die Bahnlinie ein anderer Platz für die bei Moabit geplanten Pulvermagazine ausfindig gemacht werden musste. Diese wurden südöstlich des Kreuzfenns an der durch die Jungfernheide gegen die Nordwestwinde geschützten Abdachung der Spiessberge in dem Bezirk zwischen der heutigen Strom- und Perlebergerstrasse in unmittelbarer Verbindung mit dem neuen Artillerielaboratorium errichtet; hier waren sie, worauf besonderer Werth gelegt wurde, gegen Waldbrände gesichert und gegen das Antreiben von Flugsand gedeckt. Der Eisenbahngesellschaft wurde nur ausnahmsweise mit Rücksicht auf die örtlichen

Verhältnisse gestattet, die Bahn, abweichend von den bestehenden Vorschriften in Bezug auf die Pulvermagazine der Festungen, in einer geringeren Entfernung als 500 Schritt von den Pulverhäusern¹⁾ vorbeizuführen. Wie lebhaft die Fürsorge für das Wohl der Invaliden war, erhellt daraus, dass man die Forderung stellte, die Aussicht aus dem Mittelbau, dem sogenannten Corps de Logis, dürfe nicht durch die gegenüberliegenden Bahnhofsgebäude verdeckt werden.

So war der Platz für den Bahnhof glücklich gefunden.

Der Entwurf für den Spandauer Schiffahrtskanal wurde so gestaltet, dass er die neue Bahnlinie nicht beeinträchtigte.

Die Nothwendigkeit einer Verlegung des Schönhauser Grabens in östlicher Richtung und seiner Verbreiterung zu einem schiffbaren Kanal führte zu dem Plane, den Spandauer Schiffahrtskanal nördlich vom Bahnhofe mit diesem Graben zu vereinigen und in demselben bis zur Spree fortzuführen; an der Einmündungsstelle des Kanals in die Spree, unterhalb der Unterbaumbrücke, sollte ausserdem ein Hafenbecken — der nachmalige Humboldthafen — angelegt werden. Diesen Verpflichtungen kam die Gesellschaft im Jahre 1854 nach, indem sie den Kanal von der Invaliden- bis zur Fennstrasse ausbaute; bei dieser Gelegenheit wurde auch der Nordhafen angelegt. Ferner wurde dadurch eine neue Brücke zur Ueberführung der Invalidenstrasse erforderlich. Diese hölzerne Brücke — die Sandkrugbrücke —, deren Kosten der Staat übernahm, wurde im Zuge der Invalidenstrasse mit drei Klappenpaaren angelegt, und unter ihr der Schönhauser Graben und an dessen Stelle später der Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal hindurchgeführt. Auch wurde die Invalidenstrasse in südwestlicher Richtung über den Bahnhofsvorplatz hinweg verlängert. So sehen wir auch hier aus Anlass der neuen Bahnhofsanlage in ihrer Umgebung zahlreiche einschneidende bauliche Aenderungen sich vollziehen.

Das Empfangsgebäude des Hamburger Bahnhofs war in zwei Flügeln nahezu symmetrisch auf beiden Seiten der vier Hallengleise angeordnet; die Westseite diente für die Ankunft, die Ostseite für die Abfahrt. Die dreischiffige eiserne Bahnsteighalle enthielt zwei Seitenbahnsteige, deren Höhe der der Wagenfussböden etwa entsprach, und vier Gleise, die bis auf den südlich vor Kopf des Gebäudes angelegten Vorplatz an der Invalidenstrasse verlängert waren und hier auf eine grosse Lokomotivdrehzscheibe mündeten. Später

¹⁾ Diese Pulvermagazine mussten Ende der siebziger Jahre in Folge der fortschreitenden Bebauung wiederum beseitigt werden und fanden dann ihren Platz in der Jungfernheide auf einer abgeholzten Fläche südlich des Tegeler Artillerieschiessplatzes, wo sie noch heute stehen.

wurde diese beseitigt und am südlichen Ende der Gleise eine Schiebebühne in der Halle selbst angeordnet, die nunmehr, um den starken Zugwind zu beseitigen, in der südlichen Giebelwand mit einem Glasabschluss versehen werden konnte. Wegen des sumpfigen Untergrundes musste das Gebäude auf Schwellenrost, einige Theile mussten auf Senkbrunnen gegründet werden.

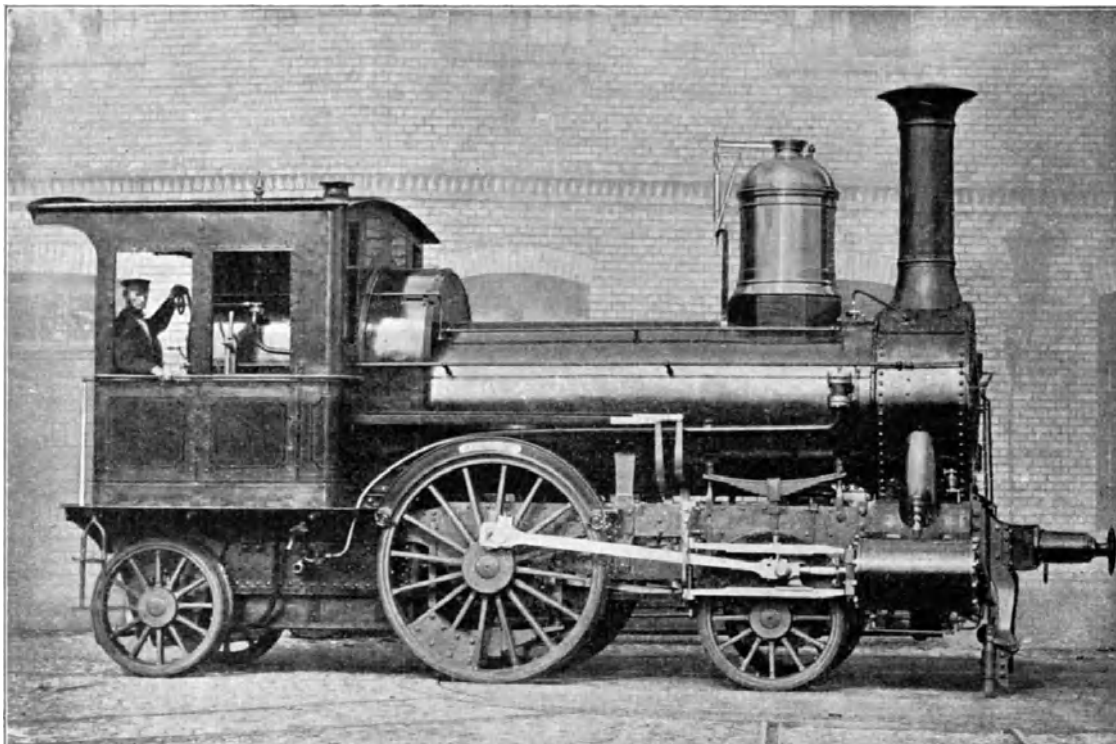
Von vornherein war hier eine völlige Trennung der Anlagen des Personen- und des Güterverkehrs durchgeführt. Die Güterschuppen, aus zwei parallelen Flügeln bestehend, deren einer für die ankommenden, einer für die abgehenden Güter bestimmt war, lagen auf der Ostseite der Heidestrasse, westlich vom Empfangsgebäude. Zwischen die beiden Schuppenhälften waren je 3 Gleise eingeführt und mit den Ladebühnen zusammen völlig überdeckt. Nördlich von den Schuppen war die Reparaturwerkstätte ¹⁾ unmittelbar an der Ostfront der Heidestrasse angeordnet. Die Ausführung der Hochbauten erfolgte in den Jahren 1845 bis 1847 unter Leitung des Baumeisters Arnold.

Die Spreebrücke — nahe der Stelle, wo heute die Station Jungfernheide des Nordrings liegt —, war ein in 6 Bögen massiv gewölbtes Bauwerk mit eiserner Drehklappe für die Durchfahrt der Schiffe.

Die Kabinetsordre vom 6. Juli 1845 entschied, dass die Linie der Bahn über Wittenberge geführt werde. Die Bahn berührte, hart an dem fruchtbaren Havelland hinstreifend, die Städte Spandau, Nauen, Friesack und Neustadt, während Havelberg 8 km südlich liegen blieb. Man gewann hierdurch den Verkehr mit Spandau sowie aus der Altmark und dem Havellande und erzielte günstigere Krümmungsverhältnisse. Steigungen kamen nur ganz ausnahmsweise über 1 : 1000, und Krümmungen von einem Halbmesser nicht unter 1250 m vor. Noch während der Bauausführung wurde, wie bei der Mehrzahl der ersten Eisenbahnen, eine beträchtliche Kapitalerhöhung (um 5 000 000 Thlr.) erforderlich, weil bei der ersten Veranschlagung die inzwischen eingetretenen Fortschritte in der Eisenbahntechnik und die erhöhten Ansprüche in Bezug auf möglichste Solidität der Ausführung nicht berücksichtigt waren. So zeichnete sich die Berlin-Hamburger Eisenbahn dadurch aus, dass bei ihr von vornherein Laschenverbindungen an den Schienenstößen vorgesehen wurden, die die Widerstandsfähigkeit des Gleises wesentlich erhöhten. Auch hatte man sich entschlossen, auf der am stärksten beanspruchten Strecke Hamburg—Wittenberge von Anfang an das zweite Gleis herzustellen.

¹⁾ Diese Werkstätte, welche durch die Vereinigung der Anlagen der Hamburger und Lehrter Bahn infolge der Verstaatlichung entbehrlich wurde, ist seit den 90er Jahren ausser Betrieb, und das Gebäude zu anderen Zwecken vermietet.

Die Bahnschwellen wurden in einer in Spandau errichteten Anstalt mit Kupfervitriol getränkt; die Schienen wurden aus England bezogen und kosteten frei Hamburg 227,50 M die Tonne. Die Personenwagen waren sechsrädrig, die Güterwagen achträdig und wurden sämtlich von inländischen Fabriken geliefert. Im Jahre 1849 ging die Gesellschaft zur Anwendung sechsrädriger Güterwagen über, da diesen eine grössere Betriebssicherheit zugeschrieben



Personenzuglokomotive der Berlin-Hamburger Eisenbahn von A. Borsig aus dem Jahre 1865.
Leergewicht 28,5 Tonnen. Zylinderdurchmesser 381 mm. Kolbenhub 508 mm. Treibraddurchmesser 1676 mm.
Kessellüberdruck 8 Atm.

wurde. Die 8 ersten Lokomotiven wurden von Gebr. Sharp in Manchester geliefert, die Lieferung weiterer 24 Maschinen aber an die Borsig'sche Fabrik übertragen, da erstere zu lange Lieferfristen forderten; 4 Stephenson'sche Maschinen waren noch von der früheren Hamburg-Bergedorfer Gesellschaft übernommen worden. Die vorstehende Abbildung stellt eine Borsig'sche Maschine für den Personenzugdienst aus dem Jahre 1865 dar.

Sämtliche ziemlich zahlreichen Brückenbauten der Strecke wurden in Mauerwerk oder in Eisen hergestellt, alles Holz aber bei dem Tragwerk grundsätzlich vermieden.

Nachdem die Bauausführung unter der Oberleitung von Neuhaus im Frühjahr 1844 begonnen hatte, konnte der Betrieb am 15. Oktober 1846 auf der Strecke von Berlin bis Boitzenburg und am 15. Dezember auf der

ganzen Bahn von Berlin nach Hamburg eröffnet werden. Hierdurch erhielt Berlin zugleich Eisenbahnverbindung mit Glückstadt, Kiel und Rendsburg, die sich 1847 auf Schwerin, 1848 auf Wismar, 1850 auf Rostock und 1851 auf Lübeck ausdehnte.

So war in der Berlin-Hamburger Bahn ein wichtiger Theil des grossen Schienenwegs vollendet, der den Norden Europas auf kürzester Linie über Berlin mit den Städten Dresden, Prag, Breslau, Krakau, Wien und Triest verbinden sollte und für die Zukunft die Aussicht auf zahlreiche weitere Verbindungen eröffnete.

Das Amt eines Königlichen Kommissars für die Bahn bekleidete seit dem Jahre 1842 der Geheime Regierungsrath Stubenrauch.

Im Jahre 1848 wurde das zweite Gleis auf der Strecke Spandau—Nauen und im Jahre 1849 auf der Strecke Hamburg—Wittenberge mit Ausnahme der Strecken Grabow—Ludwigslust und Büchen—Friedrichsruh fertig gestellt, und am 15. Oktober 1851 erfolgte die Betriebseröffnung auf der Zweigbahn Büchen—Lauenburg. Bei den damaligen Betriebsverhältnissen wurde es, wie bei den Havelbrücken der Berlin-Magdeburger Eisenbahn, als eine ausreichende Sicherheit betrachtet, dass jeder Zug vor der Drehbrücke am Havelübergang bei Spandau halten musste, und der Lokomotivführer die Fahrt erst nach Empfang der mündlichen Meldung des Brückenwärters, dass die Brücke gehörig geschlossen sei, fortsetzen durfte. Aus fortifikatorischen Rücksichten durfte damals der Bahnsteig in Spandau massiv nicht höher als $6'' = 15,7$ cm über das umgebende Bahnhofsgelände angelegt werden. Die Ausführung musste daher in Holzkonstruktion erfolgen.

Die Hamburger Bahn hatte anfänglich unterirdische elektromagnetische Telegraphenleitungen, die auffallender Weise mit der Zeit in oberirdische umgewandelt wurden. In den Jahren 1855, 1858, 1862 und 1864 bis 1866 wurde das zweite Gleis überall, wo es noch fehlte, gelegt, und auch die Bahngleise auf dem Berliner Güterbahnhofe stetig vermehrt.

Im Juni 1866 fehlte das zweite Gleis nur noch auf der mit einer sogenannten Gleisverschlingung hergestellten Havelbrücke bei Spandau, deren Umbau zu einer zweigleisigen Drehbrücke im Jahre 1883 bewirkt wurde. Hierdurch wurde erst die Zusammenlegung der getrennten Bahnhöfe der Lehrter und der Hamburger Bahn in Spandau sowie der gemeinschaftlichen Einführung der Personenzüge dieser Bahnen in Berlin ermöglicht.

Im Jahre 1867 entstand das Projekt zu einem neuen Verbindungskanal, der den Spandauer Schiffahrtskanal bei Plötzensee, nahe dem Schnittpunkte mit der Seestrasse, mit der Unterspree bei Martinikenfelde in Verbindung setzen sollte. Die Uferstrassen des Kanals waren mit diesem behufs Ver-

meidung einer Schienenkreuzung unter der Hamburger Bahn durchzuführen. Neben der Hamburger Bahn sollte auf der Stadtseite die neue Verbindungsbahn und zwischen beiden noch die damals konzessionirte Lehrter Bahn angelegt werden. Da die beiden neuen Bahnen doppelgleisig werden sollten, so waren also 6 Gleise über den Kanal zu führen. Um die Uferstrassen und die Seestrasse unter den Gleisen durchführen zu können, wurde eine Hebung der Hamburger Bahn erforderlich.

Die gewaltige Steigerung des Verkehrs in den 70er Jahren machte eine umfassende Erweiterung der Anlagen für den Güterverkehr auf dem Berliner Bahnhofe nothwendig.

Im Jahre 1872 erwarb daher die Gesellschaft das Gelände zwischen der Lehrter Bahn und den bebauten Grundstücken der Heidestrasse, und liess dieses durch Ausschachtungsboden bis zur Höhe der Heidestrasse aufhöhen, um hier Erweiterungsbauten, insbesondere einen Rangirbahnhof, anzulegen.

Der neue auf der Ostseite von der Heidestrasse, auf der Westseite von der Berlin-Lehrter Bahn begrenzte Güter- und Rangirbahnhof sollte zur Abfertigung der Rohprodukte, der feuergefährlichen Gegenstände sowie des Viehs dienen und den alten Bahnhof von Rangirbewegungen entlasten. Das Durchgangsgut sollte von hier aus direkt nach dem Bahnhof Moabit der Verbindungsbahn übergeführt werden. Der Damm, der zur Ueberführung der Fernstrasse diente, sollte durch einen Viadukt zur Durchführung der Gleise ersetzt werden. Für den bestehenden Schienenübergang in der Heidestrasse war demnach gleichfalls eine erhebliche Entlastung von dem seitherigen Eisenbahn- und besonders dem Rangirverkehr zu erwarten. Die nordwestliche Verlängerung dieser Strasse wurde mit Rücksicht auf diese Erweiterungen der Hamburger Bahn im Bebauungsplan gänzlich fallen gelassen, so dass die Heidestrasse nunmehr auf dem südlich des Nordhafens angelegten Platze endigte. Die Ausführung dieser Erweiterungen erfolgte in den Jahren 1876 bis 1879; auch die Wasserstation wurde hierbei vergrössert und ein neues Verwaltungsgebäude an der Invalidenstrasse hergestellt; die vollständige Inbetriebnahme der neuen Gleisanlagen verzögerte sich bis zum 1. März 1881.

Als in den Jahren 1880—1883 die hölzerne Sandkrugbrücke in eine solche mit festem Ueberbau umgebaut wurde, führte man 1883 auch eine Umgestaltung des Vorplatzes vor dem Empfangsgebäude der Hamburger Bahn aus. Vor der südlichen Giebelwand wurde eine Freitreppe angelegt, auf dem freigewordenen Vorplatze, der nicht mehr wie früher den Hauptzugang bildete, wurden Schmuckanlagen zugleich mit einem Denkmal für den im Jahre 1876 verstorbenen Neuhaus hergestellt und die Droschkenhalteplätze vergrössert.

Nach dem Vertrage mit der Staatsregierung vom 23. Februar 1878 hatte die Hamburger Bahn eine durch landesherrliche Konzession vom 2. November 1877 genehmigte, 7,5 km lange Anschlussstrecke an die Stadtbahn herzustellen, die bei Spandau aus der Stammbahn abzweigen, die Lehrter Bahn und die Spandauer Chaussee mit Ueberbrückungen überschreiten und nach Durchschneidung des Grunewalds bei Charlottenburg in die Stadtbahn einmünden sollte. Diese bei Ruhleben von der Stammbahn abzweigende Anschlusslinie nach Charlottenburg wurde zweigleisig hergestellt und am 1. Juni 1882, gleichzeitig mit der Eröffnung des Fernverkehrs der Stadtbahn, dem Betriebe übergeben. Seitdem wurden eine Zeit lang die Schnellzüge, später nur noch eine Anzahl Vorortzüge der Hamburger Bahn von Spandau aus über die Ferngleise der Stadtbahn bis zum Schlesischen Bahnhofe durchgeführt und in umgekehrter Richtung von hier aus abgefertigt.

Im November 1879 wurde für den Ortsverkehr zwischen Berlin und Spandau, sowie vom 15. Mai 1880 an zwischen Hamburg und Friedrichsruh Omnibusbetrieb mit Tendermaschinen und besonderen Personenwagen eingerichtet. Nach weiterer Entwicklung des Vorortverkehrs, dem diese Omnibuszüge dienten, wurde am 5. Mai 1881 am Uebergange der Waldstrasse über die Bahn der Haltepunkt Plötzensee errichtet, der aber mit dem 1. Juni 1882 wieder aufgehoben wurde.

Durch Vertrag vom 29. März 1884, der durch das Gesetz vom 17. Mai jenes Jahres seine Bestätigung erhielt, wurde die Berlin-Hamburger Bahn vom Staate erworben. Unter Ankauf der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn übernahm die Preussische Staatsbahn Betrieb und Verwaltung der gesammten Hamburger Eisenbahn. Durch Königlichen Erlass vom 17. Mai 1884 wurde in Berlin eine Königliche Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn errichtet; sie wurde durch Königlichen Erlass vom 9. März 1885 wieder aufgelöst und ihr Bezirk mit Ausnahme der Strecke Charlottenburg—Ruhleben der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona zugetheilt, während jene Strecke dem Betriebsamt Berlin (Stadt- und Ringbahn) zufiel.

Die Ostbahn.

Die Königliche Ostbahn ist die erste Staatsbahn Preussens, die von vornherein ausschliesslich aus Staatsmitteln gebaut wurde. Ihre Vorgeschichte reicht bis in das Jahr 1842 zurück.

In Uebereinstimmung mit dem Gutachten der ständischen Ausschüsse hatte König Friedrich Wilhelm IV. in seinem Erlasse vom 22. November 1842 die kräftige Förderung eines Eisenbahnnetzes, das die Provinzen mit der

Hauptstadt des Landes und unter einander verbinden und in den Hauptrichtungen auch das Ausland berühren sollte, durch die dem Staate zu Gebote stehenden Mittel und namentlich auch durch Uebernahme von Zinsgarantien angeordnet. In der Denkschrift vom Oktober 1842, die den Berathungen der Ausschüsse zu Grunde lag, war auch die Herstellung einer Eisenbahn in Aussicht genommen, die mit Benutzung einer der von Berlin zur Oder führenden Bahnen Berlin mit Königsberg und, vermittelt einer Zweigbahn, mit Danzig verbinden und unter Umständen auch bis zur russischen Grenze fortgesetzt werden sollte. Diese Bahn war wegen ihrer von allen Seiten anerkannten grossen Wichtigkeit seitdem Gegenstand ernster Fürsorge der Regierung geblieben. Nachdem alle übrigen Provinzen unter sich und mit der Hauptstadt durch Eisenbahnen verbunden waren, war es ebenso ein dringendes Bedürfniss als eine Ehrensache für das Vaterland, nunmehr auch die Provinz Preussen zu berücksichtigen, die, an den äussersten Marken Deutschlands gelegen, einer raschen Verbindung mit dem Herzen des Landes vorzugsweise bedurfte. Das sehr beträchtliche Anlagekapital und die Wahrscheinlichkeit eines anfänglich geringen Ertrages erklärten zur Genüge, dass Privatgesellschaften diesem Unternehmen sich nicht gern zuwandten, obgleich es an patriotischen Bemühungen ausgezeichneter Männer der Provinz Preussen, eine Gesellschaft zur Ausführung der Bahn unter Theilnahme und Unterstützung des Staats zu bilden, nicht gefehlt hat.

Die Bedeutung der Ostbahn für strategische Zwecke war besonders in die Augen springend. Die von dem übrigen Staate bisher völlig getrennten Landestheile jenseits der Weichsel erhielten hierdurch erst eine ausreichende Verbindung mit dem Zentrum der Monarchie; während ein Truppenkorps damals in 24 Stunden von Erfurt nach Woldenberg gelangen konnte — über die Thüringer und Anhalter Bahn nach Berlin und von hier über Stettin und Stargard auf der seit dem Jahre 1847 bis Woldenberg vollendeten Stargard-Posener Bahn —, brauchte es zur Zurücklegung der viel kürzeren Wegstrecke von Woldenberg nach Königsberg noch einen vollen Monat.

In wirtschaftlicher Beziehung bot die Bahn der entlegenen Provinz die Mittel dar, ihr Getreide und Vieh zu verwerthen und dessen Produktion zu vergrössern, dadurch aber ihren Hauptnahrungszweig, die Landwirthschaft, zu heben und auszudehnen. Gleichzeitig gewährte sie den industriellen Nachbarprovinzen die Möglichkeit, ihre Fabrikate auch auf die östlichen Märkte zu bringen und dort das Bedürfniss zu befriedigen, das bis dahin vorzugsweise auf den überseeischen Handel angewiesen war.

Da die Herstellung der für die Bahn nothwendigen Brücken über die Weichsel und Nogat sowie die Strom- und Deichregulirungen, von denen zugleich

wesentliche Vortheile für die Landesmelioration erhofft werden durften, einen längeren Zeitraum erforderten, so wurde zunächst die Ausführung dieser Bauten eingeleitet und durch Königlichen Erlass vom 6. Juli 1845 eine Königliche Kommission mit dem Sitze in Dirschau eingesetzt. Die Vollendung der Brücken war bis zum Jahre 1857 in Aussicht genommen, die Mittel — nach den Anschlägen 8 865 000 Thlr. — wurden aus dem durch Kabinettsordre vom 22. November 1842 gebildeten Eisenbahnfonds vorgeschossen.

Die Richtung der Bahn sollte von Frankfurt a. O. über Cüstrin, Driesen, Schneidemühl, etwas westlich von Bromberg nach Dirschau, und von hier über Marienburg, Elbing und Braunsberg nach Königsberg mit einer Zweigbahn von Dirschau nach Danzig gehen, die direkte Bahn von Berlin nach Cüstrin einer späteren Ausführung vorbehalten bleiben. Die Kosten waren auf den Gesamtbetrag von rund 32 751 600 Thlr. ermittelt, während sie beim Ausbau einer direkten Bahn von Berlin nach Cüstrin sich auf rund 33 926 000 Thlr., also 1 174 000 Thlr. mehr, belaufen hätten.

Zunächst wurden Verhandlungen mit einem zur Vorbereitung des Unternehmens zusammengetretenen Verein eingeleitet. Hierbei ging die Absicht dahin, für die Hälfte des Aktienkapitals eine Zinsgarantie des Staates zu $3\frac{1}{2}\%$ zu gewähren, für die andere Hälfte Stammprioritätsaktien mit einer Vorzugsdividende von 4% auszugeben. Diese Verhandlungen führten aber nicht zum Ziele. Einstweilen wurde auf der Strecke von Marienburg nach Elbing und nach Braunsberg der Grunderwerb eingeleitet, in den rechts der Weichsel gelegenen Landestheilen mit den Erdarbeiten und Brückenbauten begonnen. Nach dem Scheitern der Verhandlungen mit dem Privatverein wurden diese Arbeiten eingestellt und nur noch der Brückenbau bei Dirschau und Marienburg fortgesetzt.

Dagegen drängte sich nunmehr die Frage auf: ob es sich nicht empfehle, die Bahn ganz für Rechnung des Staates zur Ausführung zu bringen.

Schon bei der Berathung der vereinigten ständischen Ausschüsse im Jahre 1842 hatten sich zahlreiche Stimmen für den Bau der Eisenbahnen für Rechnung des Staates ausgesprochen. Aus den bekannten allgemein politischen Gründen, wegen der Unmöglichkeit ohne Zustimmung einer ständischen Volksvertretung Staatsanleihen aufzunehmen, konnte diesem Gedanken keine Folge gegeben werden. Bei dem Bau der Ostbahn handelte es sich nun nicht mehr um die Herstellung eines ganzen Netzes von Eisenbahnen, sondern einer einzelnen wichtigen Strecke, bei der überdies wenigstens für eine Reihe von Jahren voraussichtlich auf bedeutende Ausfälle zu rechnen war, die bei Ausführung im Wege der Privatunternehmung unter Zinsgarantie des Staates,

von diesem zu decken gewesen wären. Dazu kamen die politischen und militärischen Interessen, die es besonders angemessen erscheinen liessen, Bau und Betrieb dem Staate vorzubehalten.

Diese Rücksichten veranlassten die Regierung im Jahre 1847, dem Ersten Vereinigten Landtage den Bau der Ostbahn für Staatsrechnung vorzuschlagen. In der Königlichen Botschaft vom 28. März 1847 wurde näher ausgeführt, dass die Ostbahn zwar aus den Mitteln des Eisenbahnfonds ohne Beschaffung ausserordentlicher Geldmittel hergestellt werden, alsdann aber erst nach einer langen Reihe von Jahren zur Vollendung gelangen könne. Dagegen sei diese in einer angemessenen kurzen Frist nur dadurch herbeizuführen, dass die eine fortlaufende Rente darstellende jährliche Einnahme des Eisenbahnfonds in Kapital umgesetzt und zu einer hieraus zu verzinsenden und zu tilgenden Anleihe benutzt würde. Der König forderte daher die ständische Zustimmung zur Aufnahme einer Staatsanleihe behufs Herstellung der grossen Preussischen Ostbahn und der damit in Verbindung stehenden Brückenbauten.

Nach Abzug des Gesamtbetrages der bisher auf diesen Fonds übernommenen Zinsgarantien blieben noch 892 000 Thlr. verfügbar, die zur Verzinsung eines Anlagekapitals von 32 000 000 Thlr., wie es für die Linie von Frankfurt a. O. über Cüstrin nach Danzig und Königsberg erforderlich war, nicht ganz ausreichten. Aus diesem Grunde sollte das Projekt vorläufig dahin eingeschränkt werden, dass der Bau der Strecke von Frankfurt a. O. bis in die Gegend von Driesen, wo die Linie die Stargard-Posener Bahn kreuzte, einstweilen ausgesetzt bliebe und zunächst nur von diesem Kreuzungspunkte ab — der nachmaligen Station Kreuz — über Dirschau bis Danzig und Königsberg gebaut würde. Der Zweck der Bahnverbindung mit der Landeshauptstadt liess sich durch Benutzung der bereits vorhandenen Bahn Berlin—Stettin—Stargard und der im Bau begriffenen, am 10. August 1847 vollendeten Anfangsstrecke Stargard—Woldenberg der Stargard-Posener Bahn erreichen. Da man hoffen durfte, dass die infolge der Zinsgarantie den einzelnen Bahnen zu leistenden Zuschüsse sich mit der Zeit vermindern würden, so blieb Aussicht vorhanden, aus diesen Ersparnissen die Anleihe allmählich zu tilgen. Der Bau konnte dann alsbald kräftig in Angriff genommen und spätestens gleichzeitig mit dem Bau der Weichsel- und Nogatbrücken zu Ende geführt werden. Dagegen hätte die Ausführung mit den verfügbaren Mitteln des Eisenbahnfonds die Vollendung erst nach etwa 18 Jahren ermöglicht.

Aus lediglich politischen, nur durch die Lage der damaligen Verhältnisse verständlichen Gründen verweigerte der Erste Vereinigte Landtag die ständische Zustimmung zur Aufnahme der Staatsanleihe.

Die zweite Abtheilung des Landtags, die die Angelegenheit zunächst zu berathen hatte, erkannte zwar in ihrem Gutachten vom 16. Mai 1847 die Wichtigkeit der Ostbahn und die Nothwendigkeit einer beschleunigten Herstellung einstimmig an, auch erachtete die Mehrheit die Ausführung durch den Staat selbst für zweckmässig und sprach grundsätzlich die Zustimmung zur Aufnahme einer Anleihe aus; sie forderte aber, über den Antrag der Regierung hinausgehend, den Bau der Bahn direkt von Berlin bis Königsberg ohne entsprechende Erhöhung der Anleihe.

Gegen die Bewilligung der Anleihe bestanden überhaupt die allgemeinen politischen Bedenken, die jene ganzen Verhandlungen des Landtags durchziehen. Der König hatte es unklar gelassen, ob er eine ständische Vertretung regelmässig berufen, ob und welche Rechte er den Ständen bei Kontrolle des Staatshaushalts gewähren wollte. Die Mehrheit des Landtags wollte über diese Punkte zunächst volle Gewissheit haben, ehe sie Geldmittel überhaupt bewilligte.

Auch die Zweckmässigkeit der Herstellung der Bahn durch den Staat wurde von einzelnen Mitgliedern bezweifelt. Es wurde ausgeführt, „dass durch die unmittelbare Betheiligung des Volkes beim Bau der Eisenbahnen das Nationalgefühl gehoben und durch die zusammengetretenen grossartigen Vereine das Interesse für allgemein nützliche Anlagen erweckt und gestärkt worden sei“, — und solche Gesinnungen im Volke noch mehr zu befördern, müsse von der Regierung jede Gelegenheit benutzt werden. Demgegenüber wurde von anderer Seite geltend gemacht, dass die bisherigen Privatbahn-Aktiengesellschaften doch auch vielfach einen recht nachtheiligen Einfluss durch Hervorrufung massloser Spekulationen geübt hätten, dass gerade die politische Bedeutung der Ostbahn dringend für den Bau auf Staatskosten spräche, und dass ihre Ausführung nicht davon abhängig gemacht werden dürfte, ob man eine zuverlässige Privatgesellschaft hierzu finden werde.

Es wurde ferner bemängelt, dass bei der von der Regierung beabsichtigten Beschränkung des Baues auf die Strecke Kreuz—Königsberg, die Benutzung der Privatbahn Berlin—Stettin—Stargard unumgänglich sei, dass man damit dem Verkehr jetzt eine Richtung anweise, die man später wieder aufgeben müsse; dagegen werde gerade die Strecke der Bahn von Driesen bis Berlin die einträglichste sein, und ihre Herstellung liege daher vorzugsweise im Interesse der Staatsfinanzen; man bezweifelte sogar, ob der Bau, wenn er zunächst bis Driesen vollendet sei, überhaupt jemals bis Berlin weitergeführt werden könne. Aus diesen Gründen befürwortete die Abtheilung, dass die Bahn sofort von Königsberg bis Berlin erbaut werde.

Als es aber zur Abstimmung über eine Anleihe in der für den Bau der ganzen Bahn erforderlichen Höhe kam, erklärten sich 9 Stimmen der Abtheilung dafür, 10 dagegen.

Noch ungünstiger verlief die Sache bei der Berathung im Plenum des Landtags: man fand es bedenklich, den gesammten Rest der von dem Eisenbahnfonds verfügbaren Mittel in Kapital umzusetzen, so dass bei der geringsten Ueberschreitung des Kostenanschlags und bei jeder Störung in den Voraussetzungen, unter denen die Aufnahme der Anleihe berechnet war, ein Missverhältniss zwischen den vorhandenen und den erforderlichen Baarmitteln entstehen müsse. Während auch hier von der einen Seite Zweifel an der Zweckmässigkeit der geplanten Linie erhoben wurden, glaubten andere, dass die Vortheile der Ostbahn vollständig nur zu erreichen seien, wenn sie sofort von Königsberg bis Berlin hergestellt werde. Auch war man ganz besonders besorgt wegen der damaligen Lage des Geldmarktes; die Aufnahme einer Anleihe zwischen 20 und 30 Millionen Thlr. wurde für höchst bedenklich gehalten, und man malte aus, wie sehr der Bedarf an baarem Gelde hierdurch vermehrt und welch' gefährlichen Schwankungen selbst der Stand der vorhandenen Staatspapiere durch Aufnahme einer neuen Staatsanleihe ausgesetzt würde. Einige wollten die Anleihe nicht bewilligen, wenn nicht die Regierung eine Vorlage über die demnächstige Verwendung der Gelder zusagte, worauf der Finanzminister von Duesberg ausdrücklich erklärte, dass den Ständen die gewünschte Nachweisung seiner Zeit nicht vorenthalten werden solle.

Auch der Abgeordnete Freiherr von Vincke befürwortete die Ablehnung der Vorlage und schloss mit der Aeusserung, dass er irgend ein Darlehen zu gunsten des Staates nicht bewilligen könne, so lange nicht die Uebereinstimmung der Gesetzgebung vom 3. Februar 1847 mit den Gesetzen vom Jahre 1820 hergestellt sei, so lange die Stände der nothwendigsten Grundlage für die Erhaltung ihrer Rechte, der Grundlage, dass ihre Rechte ohne ausdrückliche eigene Zustimmung nicht geändert werden könnten, noch entbehrten. Den Erwägungen von Vincke's, denen sich auch der Abgeordnete von Saucken angeschlossen hatte, trat in der Sitzung vom 7. Juni 1847 der Abgeordnete von Bismarck-Schönhausen entgegen; die Nützlichkeit der Anleihe vom Standpunkte der allgemeinen Konsolidirung der politischen und militärischen Verhältnisse Preussens erkannte er ausdrücklich an; mit besonderer Schärfe wandte er sich gegen alle, die aus dem Rechte der Anleihebewilligung eine Waffe gegen die Regierung, um dieser Konzessionen abzudrängen, schmieden wollten und von ihr forderten, dass sie sich durch Zugeständnisse in Bezug auf ganz andere hiermit

nicht zusammenhängende Punkte die Anleihe gewissermassen erkaufen solle. Er stellte vor Augen, welchen Sturm es erregen würde, wenn die Regierung die Gewährung administrativer Wohlthaten für einzelne Provinzen etwa davon abhängig machen wollte, wie deren Vertreter bei politischen Fragen stimmen würden; unter allgemeiner Erregung des Hauses wies er darauf hin, dass man eine derartige Taktik, wie sie die Gegenpartei jetzt verfolge, der Regierung nie verzeihen, und wenn diese sich eine solche gestattete, mit dem Namen der Erpressung brandmarken würde. Dabei fielen die bekannten Worte: „Die Missbilligung, die von jener Seite sich kund giebt, beweist mir, dass ich die Wahrheit gesagt habe“. In ähnlichem Sinne, wie Bismarck, sprach sich u. a. auch der Bürgermeister von Mühlhausen, Gier, für den Staatsbau der Ostbahn und für die Staatsanleihe „lediglich aus dem wahren Interesse für sein Vaterland“ aus. Dagegen erklärte sich der Abgeordnete von Auerswald unter stürmischen Bravos dahin, dass er die Bewilligung der Anleihe ablehnen müsse, so lange dem Landtag nicht die regelmässige Wiederkehr und hierbei die genaue Kenntniss des Staatshaushalts zugesichert sei.

In der Sitzung am 8. Juni äusserte in bemerkenswerther Weise der nachmalige Handelsminister von der Heydt als Abgeordneter der Rheinprovinz seinen Beifall darüber, „dass die Staatsregierung den Grundsatz, die grossen Staatsbahnen für Staatsrechnung auszuführen, nunmehr als den richtigeren anerkannt“ habe. Bei der Abstimmung glaubte indess auch er mit Rücksicht auf die damaligen Umstände seiner Gewissenspflicht folgen und die Anleihe ablehnen zu müssen. In derselben Sitzung hatte der Abgeordnete David Hansemann den Antrag gestellt, dass die Ausführung der Ostbahn nicht mit einer Anleihe, sondern unter Verwendung der im Staatsschatze müssig liegenden Baargelder oder Edelmetalle erfolgen solle. Die zweite Abtheilung des Landtags hatte sich gegen diesen Antrag ausgesprochen. Als Hansemann seinen Antrag in längerer Rede begründete und seinen Standpunkt dahin kennzeichnete, für die Mitwirkung der Stände bei der Bewilligung von Staatsgeldern müsse vor allem ein Gesetz gefordert werden, in dem genau angegeben sei, zu welchen Bedingungen die Regierung im einzelnen Falle Anleihen eingehen dürfe, da betonte er als erste Regel für eine ständische Versammlung, es bei Geldsachen sehr genau zu nehmen, und wurde bei diesem Anlass der Schöpfer des geflügelten, oftmals ungenau wiedergegebenen Wortes: „Bei Geldfragen hört die Gemüthlichkeit auf“.

Inzwischen hatte von Brünneck den Antrag eingebracht, man möge an den König die Bitte richten, dass er zur Ausführung der Ostbahn dem nächsten Vereinigten Landtage eine neue Proposition vorlegen, bis dahin aber die begonnenen Bahnarbeiten in geeigneter Weise fortsetzen lasse.

Dieser Antrag, der die Frage wegen der Anleihe ganz unberührt liess, wurde mit 320 gegen 195 Stimmen angenommen, nachdem am Tage zuvor die Regierungsvorlage mit 360 gegen 179 Stimmen abgelehnt worden war.

Die Beschlüsse des Landtags erregten das äusserste Missfallen des Königs, und auf jene Erklärung erfolgte in dem Landtagsabschiede vom 24. Juli 1847 der Bescheid, dass nach Ablehnung der Staatsanleihe keine Veranlassung vorliege, dem nächsten Landtag eine anderweitige Proposition wegen Ausführung der Bahn zu machen. Es bleibe vielmehr vorbehalten, „wegen Fortsetzung des Baues dieser Bahn, mit den durch die ständische Erklärung und die dringenden Ansprüche an die Mittel des Staats zur Unterstützung anderer besonders wichtiger Eisenbahnen gebotenen Rücksichten auf möglichste Beschränkung der Kosten, nach Zeit und Umständen das weitere anzuordnen“.

Gleich am 8. Juni hatte der König aber schon angeordnet, dass augenblicklich alle Arbeiten an den Weichsel- und Nogatbrücken und auf der Strecke Marienburg—Elbing—Königsberg einzustellen seien, nachdem das Bahnplanum bereits in einer Länge von etwa 65 km zum grössten Theil vollendet war; nur die Strom- und Deichregulierungsarbeiten wurden noch fortgesetzt. Der Brückenbau blieb drei Jahre unterbrochen.

Auf Antrag des Staatsministeriums genehmigte indess der König am 14. Juni 1848, dass mit den Erdarbeiten für die Bahn, von dem Anschlusspunkt an der Stargard-Posener Eisenbahn unweit Driesen anfangend, in der Richtung auf Bromberg, soweit als es zur Beschäftigung erwerbloser Arbeiter nothwendig sei, unverweilt vorgeschritten werde.

Unter dem Ministerium Auerswald-Hanseemann fasste im August 1848 der erste Preussische Handelsminister Milde in Uebereinstimmung mit dem Finanzminister den Plan, der zur Vereinbarung der Preussischen Staatsverfassung einberufenen Ständeversammlung einen Gesetzentwurf zur Erwerbung einiger bestehender oder noch im Bau begriffener Privateisenbahnen und zur Herstellung einiger neuer Bahnen, namentlich der Ostbahn, vorzulegen. Die bis dahin durch die Gesetzgebung und die Statuten der Privatbahngesellschaften vorgesehenen Mittel, den Uebergang der Privatbahnen in Staatseigenthum herbeizuführen, erschienen zu weit aussehend, ein halbes Jahrhundert würde dazu gehört haben, den Zweck auf diesem Wege zu erreichen; den Ablauf dieser Fristen abwarten, erschien gleichbedeutend mit einem völligen Verzicht. Es wurde daher in Aussicht genommen, durch eine Anleihe von 50 000 000 Thlr. die Mittel zu beschaffen, um die wichtigeren Bahnen allmählich für den Staat anzukaufen. Auch die von den Gesellschaften unternommenen Eisenbahnbauten sollten staatsseitig fortgesetzt

werden. Der Zeitpunkt hierfür war sehr günstig gewählt, weil sich mehrere Privatbahngesellschaften in grosser Geldverlegenheit befanden und die meisten Eisenbahnaktien einen sehr tiefen Kursstand hatten. Man hatte dabei die Vortheile des Staatsbahnsystems vor Augen, die Bahnen zu einem organischen Ganzen zu vereinigen, ihre Verwaltung einfacher und einheitlicher zu gestalten, sowie besonders auch Tariferleichterungen zu gewähren, die dem Gemeinwohl zu gute kamen. Dieser grossartige Plan ist seiner Zeit nicht über die Erwägungen im Staatsministerium hinausgekommen. Als das Ministerium Auerswald-Hanseemann nach kurzer Lebensdauer zurücktrat, blieb die von ihm verfasste bedeutungsvolle Denkschrift bei den Akten liegen.

Im Jahre 1849 war es der Handelsminister von der Heydt — am 4. Dezember 1848 in das Kabinet Brandenburg-Manteuffel eingetreten —, der den Staatsbahngedanken wieder aufgriff und zunächst die Forderung eines Kredits zum Bau der Ostbahn von neuem ins Auge fasste.

Die Richtung der Bahn von dem Kreuzungspunkt mit der Stargard-Posener Bahn war in der Sitzung der Ständeversammlung vom 15. August 1848 endgiltig dahin festgesetzt worden, das sie über Bromberg nach Dirschau und über Marienburg, Elbing und Braunsberg nach Königsberg geführt werden sollte. von der Heydt hielt es für genügend, wenn vorerst die Strecke von dem Kreuzungspunkte bei Driesen bis Danzig und Königsberg einschliesslich der Flussübergänge gebaut werde.

Durch Einführung der Verfassung waren die konstitutionellen Bedenken gegen die Aufnahme einer Staatsanleihe beseitigt, und so wurden durch Gesetz vom 7. Dezember 1849 die Mittel für den Bau der Ostbahn und zwar gleichzeitig mit den Mitteln für den Bau der Westfälischen und der Saarbrücker Bahn bewilligt.

Durch Erlass vom 5. November 1849 wurde in Bromberg eine besondere Behörde zur Fortsetzung des Baues, sowie zur demnächstigen Verwaltung des Unternehmens und Leitung des Betriebes eingesetzt, die den Namen Königliche Direktion der Ostbahn und alle Befugnisse einer öffentlichen Behörde erhielt. Dies war die erste Königliche Eisenbahndirektion in Preussen.

So erhielt Berlin Schienenverbindung über Stettin, Stargard, Kreuz und Schneidemühl mit Bromberg am 27. Juli 1851, und mit Dirschau und Danzig am 6. August 1852, während die langwierigen grossartigen Brückenbauten über die Weichsel bei Dirschau und die Nogat bei Marienburg, für die damalige Zeit bahnbrechende technische Leistungen ersten Ranges, die Vollendung der Bahnstrecke Dirschau-Marienburg und damit die durchgehende Verbindung zwischen Berlin und Königsberg erst am 12. Oktober 1857 er-

möglichten. Es war das grosse Verdienst des genialen Lentze, des Schöpfers jener mächtigen Brücken, dass er die bis dahin stets bezweifelte Möglichkeit, die grossen nordischen Ströme Deutschlands mit festen Ueberbauten zu überbrücken, durch den Erfolg aufs glänzendste erwies. —

Die Privatindustrie war damals diesen gewaltigen Aufgaben nicht gewachsen, und die Staatsbahnverwaltung legte sich daher eine eigene Brücken- und Maschinenbauanstalt, eine Ziegelei und Zementfabrik an der Brückenbaustelle in Dirschau an. Diese industriellen Anlagen im Staatsbetriebe leisteten ausserordentlich werthvolle Dienste; die Brückenbauanstalt wurde nach Vollendung der grossen Brückenbauten über die Weichsel und Nogat mit anderen Aufgaben des Brückenbaues und später auch mit Herstellung von mechanischen Einrichtungen aller Art, Anfertigung von Signalen, Oberbau und dergleichen beschäftigt. Die Anstalt war seiner Zeit nicht ohne Bedeutung als frühzeitige hervorragende Schule für die Maschinenteknik des Eisenbahnwesens und wurde im Jahre 1869 etatsmässige Werkstätte der Ostbahn. Die alte Anlage bestand bis zum Jahre 1883, wo sie dem vollständigen Neubau einer Nebenwerkstätte Platz machte.

Die Lokomotiven der Ostbahn wurden im Anfange wie auch später längere Zeit fast ausschliesslich von Borsig bezogen; sie waren anfangs ungekuppelt, hatten nur 21 Tonnen Dienstgewicht und kosteten einschliesslich des sechsrädrigen Tenders 13 300 Thlr.

Noch ehe die durchgehende Linie von Berlin bis Königsberg vollendet war, machte sich der Umweg über Stettin, der damals 62 km betrug, für die Eisenbahnverbindung zwischen der Landeshauptstadt und den östlichen Provinzen im Reiseverkehr als ein schwerer Uebelstand geltend. Die hohen Tarife der Berlin-Stettiner Eisenbahn belasteten den Verkehr, und die Abhängigkeit der unter Staatsverwaltung stehenden Ostbahn von einer Privatbahngesellschaft wurde in mancher Hinsicht störend empfunden. Aber noch andere Gründe sprachen für die Fortsetzung der Ostbahn von Kreuz nach Cüstrin und Frankfurt a. O. Durch diese Bahnstrecke wurden die fruchtbaren Thäler der Netze, Warthe und Oder mit den Städten Driesen, Landsberg und Cüstrin für Frankfurt und Berlin aufgeschlossen, beide Städte mit den östlichen Provinzen und ihren Seeplätzen in unmittelbare Verbindung gesetzt und der Verkehr des ganzen Bahnunternehmens gesteigert. In militärischer Hinsicht war auf die Verbindung der Festung Cüstrin mit dem Eisenbahnnetz und auf Gewinnung einer zweiten gesicherten Operationslinie gegen Osten grosses Gewicht zu legen. Durch den Bau der Strecke Kreuz—Cüstrin—Frankfurt a. O. erreichte man auch eine Abkürzung des bestehenden Umwegs um 45 km.

Nach Bewilligung der Mittel durch das Anleihegesetz vom 7. Mai 1856 wurde der Bau unverzüglich in Angriff genommen und so rasch gefördert, dass die ganze Strecke gleichzeitig mit der Vollendung der Weichsel- und Nogatbrücken am 12. Oktober 1857 dem Verkehr übergeben werden konnte. So wurde an diesem Tage der Betrieb auf der ganzen Ostbahnlinie durchgehend von Berlin über Frankfurt a. O., Cüstrin, Kreuz, Schneidemühl, Bromberg und Dirschau nach Königsberg eröffnet.

Eine weitere Ausdehnung mit Anschluss an die Russische Bahn nach Petersburg erhielt die Ostbahn durch den Ausbau der Strecken Königsberg—Stallupönen — eröffnet am 6. Juni — und Stallupönen—Eydtkuhnen—Landesgrenze — eröffnet am 15. August 1860 —, die in Gemässheit des Gesetzes vom 10. Mai 1858 erbaut wurden.

Bald darauf — im Jahre 1861 — wurde nun auch der Plan einer direkten Bahn von Cüstrin nach Berlin ernstlich ins Auge gefasst.

Der starke Verkehr, der sich seit dem Jahre 1861 auf der Niederschlesisch-Märkischen und der Ostbahn entwickelt hatte, und der durch die Eröffnung der Bahn bis Petersburg — 1862 —, wie durch die Inbetriebsetzung der Bahnstrecke von Thorn nach Warschau — 4. Dezember 1862 —, ferner durch den Ausbau der Schlesischen Gebirgsbahn weitere Ausdehnung erfuhr, liess sich auf der Strecke Berlin—Frankfurt auf die Dauer nicht mehr bewältigen. Schon im Herbst 1861 hatten einzelne Güterzüge Tage lang ausserhalb des Berliner Bahnhofs halten müssen, weil dieser sie nicht aufnehmen konnte.

Die Direktion der Ostbahn befürwortete dabei dringend die Herstellung eines besonderen Empfangsgebäudes in Berlin. Sie erachtete die Anlagen auf dem Schlesischen Bahnhofe für völlig ungeeignet und unzulänglich, um den Verkehr der Ostbahn noch mit aufzunehmen; andererseits glaubte sie mit einer Zusammenlegung allein des Personenverkehrs der beiden Bahnen keine erheblichen finanziellen Vortheile zu erzielen, befürchtete sogar wesentliche Störungen des Verkehrs. Deshalb wurde der Gedanke einer gemeinsamen Personenstation für die Schlesische und die Ostbahn aufgegeben und mit dem Entwurf für den Umbau des Schlesischen Bahnhofs ein Plan für den neuen Ostbahnhof ausgearbeitet. Der Personenbahnhof der Schlesischen Bahn sollte hiernach an seiner bisherigen Stelle erweitert werden, die bisherige Güterstation an die Ostbahn übergehen, und die Schlesische Bahn neue Anlagen für den Güterverkehr auf der südlichen Seite der Bahn erhalten; die Personenstation der Ostbahn sollte an einem neuen — dem nachmaligen Cüstriner — Platz, wo die Fruchtstrasse den Grünen Weg schneidet, erbaut werden; auch eine Zentralwerkstätte der Ostbahn wurde vorgesehen.

Durch Gesetz vom 24. September 1862 waren inzwischen die erforderlichen Mittel (einschliesslich der Kosten für die Bahnhofsanlage in Berlin: 5 600 000 Thlr.) bewilligt worden.

Gegen die Anlage des Ostbahnhofs in der hierzu in Aussicht genommenen Stadtgegend, insbesondere gegen die Errichtung des Güterbahnhofs im inneren Stadtgebiet, erhob der Berliner Magistrat bei der landespolizeilichen Prüfung im Jahre 1865 Einspruch und forderte die Verlegung des Güterbahnhofs auf ein Gebiet ausserhalb der Weichbildgrenze. Diese Vorstellungen, denen ausser der Eisenbahnverwaltung auch das Polizeipräsidium energisch entgegentrat, blieben unberücksichtigt, jedoch wurde die Verbreiterung der Fruchtstrasse auf der Strecke vom Schlesischen Bahnhof bis zur Frankfurter Allee und die Anlage einer Parallelstrasse auf der Nordseite des neuen Bahnhofs, von der späteren Warschauer- bis zur Rüdersdorferstrasse, zugestanden.

Unterm 1. März 1866 genehmigte der Handelsminister, dass das Thor in der Stadtmauer für die Frankfurter Bahn zur Anlage eines Arbeitsgleises und für die späteren endgiltigen Gleise der Berlin-Cüstriner Bahn, die nördlich der Frankfurter Bahn lagen — an der Stelle, wo heute die Warschauerstrasse liegt — verbreitert wurde, und nunmehr konnte auch die Ostbahn in Berlin ihren Einzug halten.

Die Ausführung der 188,3 m langen und 37,66 m breiten eisernen Bahnsteighalle wurde im Dezember 1866 an die Maschinenfabrik Bayenthal bei Cöln vergeben, die hierbei für 1 Tonne fertig aufgestellten Eisenwerks (ausschliesslich der Eindeckung) einen Preis von rund 483 M erhielt.

Das neue Empfangsgebäude in den Jahren 1866 und 1867 am Cüstriner Platz, nördlich von dem Bahnhof der Schlesischen Bahn hergestellt, zeichnet sich durch einen bis dahin an solchen Bauwerken nicht üblichen Reichtum in der architektonischen Ausstattung aus. Der Bau besteht aus einem dreigeschossigen Kopfgebäude mit zwei grösstentheils eingeschossigen Seitenflügeln, die die Bahnsteighalle mit ihren 5 Gleisen und zwei je 7,5 m breiten Seitenbahnsteigen einschliessen.

Der südliche Seitenflügel enthält die Abfahrt-, der nördliche die Ankunftsstation, während im Kopfbau die Königszimmer angeordnet sind. Auf der Abfahrtseite tritt der in der Mitte liegende Hauptflur mit dem Fahrkartenverkauf aus dem Gebäude weithin sichtbar hervor und ist aussen durch eine von Säulen getragene Vorhalle abgeschlossen. An den Hauptflur reihen sich links die Wartesäle und Aborte, rechts die Gepäckannahmehalle nebst zugehörigen Geschäftsräumen, die Stationskasse und Räume für den Stationsdienst. Auf der Ankunftsseite ist der Hauptausgangsflur dem Abfahrtsflur gegenüber angeordnet. Daran schliessen sich links die Gepäckausgabe,



Maisenbach Riffarth & Co in Berlin 1896.

Verlag von Julius Springer in Berlin.

SCHLESIſCHER BAHNHOF
OESTLICHE AUSFAHRT

Räume zur Prüfung steuerpflichtiger Gegenstände und für ankommendes Eilgut, rechts ein Wartesaal und Räume der Betriebs- und der Postverwaltung. Die oberen Geschosse des Kopfbau'es enthalten ein Berathungs- und einige Geschäftszimmer sowie Beamtenwohnungen. Die äussere Architektur ist unter besonderer Hervorhebung des Kopfbau'es in Ziegelrohbau ausgeführt. Die Kosten des ganzen Gebäudes beliefen sich auf 554 000 Thlr. oder auf 220,5 Mark für das qm bebauter Fläche. Die schmiedeeisernen Hallenbinder sind nach Schwedlers Angaben als Gitterbogenträger mit zwei Kämpfer- und einem Scheitelgelenk konstruirt. Die Glasoberlichter der Halle liegen nicht im First, sondern sind zu beiden Seiten in den unteren, den Umfassungsmauern zunächst liegenden Theilen der Dachfläche angeordnet, um den Räumen neben den Bahnsteigen möglichst viel Licht zuzuführen.

Das Gebäude hat nur 15 Jahre lang seinem eigentlichen Zwecke gedient und ist ein sprechendes Beispiel für die Schnelligkeit des Wandels im Eisenbahnwesen; als im Sommer 1882 der Fernverkehr auf der Stadtbahn eröffnet wurde, ging der Ostbahnhof als Personenstation gänzlich ein, und das Gebäude wurde seitdem zu anderen Zwecken verwerthet. —

Am 1. Oktober 1867 konnte die Strecke Berlin—Cüstrin, die von vornherein doppelgleisig ausgebaut worden war, mit dem neuen Berliner Empfangsgebäude dem Verkehr übergeben werden. Hiermit war die direkte durchgehende Linie Berlin—Cüstrin—Bromberg—Königsberg—Eydtkuhnen—Petersburg vollendet, während durch gleichzeitige Vollendung der Linie Danzig—Neufahrwasser die unmittelbare Verbindung der Bahn mit der Ostsee hergestellt wurde. Die Bahn vermittelte jetzt nicht nur den Verkehr zwischen grossen Provinzen des Staates, sondern diente auch dem Durchgangsverkehr zwischen Frankreich, Belgien, Holland, dem nördlichen und mittleren Deutschland einerseits, und Russland und Polen andererseits.

Auf der Strecke Berlin—Cüstrin war bei der Betriebseröffnung zwischen Berlin und Strausberg nur eine einzige Haltestelle, Neuenhagen, vorhanden — heute zählt man vom Schlesischen Bahnhof bis Strausberg acht Zwischenstationen.

Der stets wachsende Verkehr auf der Bahn, dessen weitere lebhaftere Entwicklung in naher Aussicht stand, sowie Rücksichten auf die Landesvertheidigung bestimmten die Regierung im Jahre 1867, die vollständige Durchführung des Doppelgleises auch auf der Strecke von Cüstrin nach Eydtkuhnen ins Auge zu fassen. Durch Gesetz vom 9. März 1867 wurden die Mittel hierzu bewilligt, und am Schluss des Jahres 1872 war das zweite Gleis für die ganze Strecke von Berlin bis Schneidemühl vollendet, während die Durchführung bis Eydtkuhnen erst zum Schluss des Jahres 1876 erfolgte.

Diese eingleisigen Stellen wurden erst durch die grossen Brückenbauten bei Marienburg und Dirschau beseitigt, die im Oktober 1890 und November 1891 vollendet wurden.

In dem Gesetz vom 9. März 1867 wurden auch die Mittel für Herstellung einer eigenen Werkstätte in Berlin vorgesehen.

Im Zusammenhange damit war die Anlage zweier grosser Lokomotivschuppen zu je 16 Ständen geplant. Von den auf dem Gelände nördlich der Hauptgleise, östlich der Warschauerstrasse hergestellten Bauten konnten der für die Wagenreparatur bestimmte Schuppen im Jahre 1868, die übrigen Werkstattsanlagen im Jahre 1870 in Benutzung genommen werden. Ein polygonaler Lokomotivschuppen für 16 Stände wurde im Jahre 1871 vollendet. Diese Anlagen sind zum Theil auf den Tafeln 12 und 13 dargestellt.

In den Jahren 1869 bis 1871 wurde die Haltestelle Hoppegarten erweitert, die seitdem wegen der in der Nähe abgehaltenen Rennen zu gewisser Bedeutung gelangt ist.

Am 15. September 1872 wurde die in südlicher Richtung abzweigende Bahn von Petershagen — dem heutigen Fredersdorf — nach Rüdersdorf, 5,35 km lang, zur Herstellung eines Anschlusses der dortigen Kalksteinbrüche an die Eisenbahn dem Verkehr übergeben.

Beim Bau der Ostbahn hatte man die Strecke zwischen Schneidemühl und Dirschau mit Rücksicht auf die Anschlüsse nach Thorn und Warschau möglichst nahe an Bromberg herangeführt. Die gesteigerte Bedeutung des internationalen Verkehrs von Eydtkuhnen nach Berlin machte Ende der sechziger Jahre eine Abkürzung der Linie wünschenswerth. Nachdem durch das Gesetz vom 17. Februar 1868 die Mittel bewilligt waren, wurde der Bau der Abkürzungslinie über Konitz begonnen und bis zum Jahre 1873 vollendet. Gleichzeitig erhielt die Ostbahn durch Vollendung der grossen Parallelbahn von Thorn über Deutsch-Eylau, Allenstein und Korschen nach Insterburg eine weitere wesentliche Ausdehnung ihres Netzes, die hauptsächlich zur Aufschliessung des südlichen Theils der Provinz Preussen diente und sich im Jahre 1875 über die damalige Privatbahn Insterburg—Tilsit bis nach Memel fortsetzte.

Die alte Verbindungsbahn.

Vorgeschichte und Bau bis zur Eröffnung 1851.

Die ersten Anregungen zum Bau einer Bahn, die sämmtliche in Berlin einmündenden Eisenbahnlinien in Verbindung setzen sollte, fallen in das Jahr 1844. Die Firma J. D. Stuhlmann & Comp. in Berlin beantragte in einer

Eingabe vom 6. Oktober 1844 die Konzession für eine solche, eingleisig und vollspurig herzustellende Bahn von rund 22,5 km Länge, deren Kosten sie auf 540 000 Thlr., d. i. rund 72 000 M. für 1 Kilometer schätzte. Die Bahn sollte den Verkehr der damals vorhandenen vier Bahnhöfe der Potsdamer, Anhalter, Stettiner und Frankfurter Bahn unter sich durch Transport der Güter und Personen erleichtern, aber auch dem durchgehenden Verkehr dienen. Ausserdem sollte sie der Stadt einen nützlichen Abschluss gewähren, indem sie „bei zweckmässiger Bauart die Stelle einer Mauer vertreten sollte“.

Mit Unermüdlichkeit verfolgte ferner J. W. Schmitz aus Cöln seinen etwas abenteuerlichen Plan, Berlin mit einer Verbindungsbahn zu versehen, durch deren Anlage die Hauptstadt zugleich eine Wasserleitung erhalten sollte. In wiederholten Eingaben schilderte er seinen auf Londoner und Pariser Vorbildern begründeten Plan, Viadukte zur Anlage einer Verbindungsbahn herzustellen, die zugleich als Aquädukte für die Wasserversorgung der Stadt nutzbar gemacht werden sollten. Seine Anträge wurden durch Kabinettsordre vom 31. Januar 1845 abgelehnt. Schmitz hatte übrigens schon damals bei seiner Hochbahn die Ausnutzung der überwölbten Räume unter den Viadukten zu Werkstätten und Verkaufshallen für die städtischen Märkte ins Auge gefasst.

Festere Gestalt nahm der Plan einer Verbindungsbahn an, als der Regierungsrath von Egidy und die Berliner Kaufleute J. Denant, A. Salinger (Firma Gebr. Arons) und Louis Stegmüller sich mit einer Eingabe vom 16. Februar 1845 an den Finanzminister wandten. In den der Eingabe beigegebenen Ersten Gedanken über das Projekt einer Berliner Umwallungsbahn wird auf die Wichtigkeit einer Verbindung der in Berlin einmündenden Eisenbahnen nicht allein für den Gütertransport zur Vermeidung des Umladens, sondern besonders auch für die Ueberführung von Betriebsmitteln und die Beförderung von Personen, sowie die Vermittlung des Umschlagverkehrs zwischen Eisenbahnen und Wasserstrassen hingewiesen. Die Bahn sollte vollspurig und doppelgleisig in Strassenhöhe angelegt, aber nur mit Pferden betrieben werden. Alle Uebergänge sollten gepflastert und die Bahn, soweit sie neben öffentlichen Wegen liegt, durch niedrige Schranken abgesperrt werden. Diese Ringbahn sollte im allgemeinen nicht den bestehenden Strassenzügen folgen, sondern die Privatgrundstücke durchschneiden. Hierbei war eine durchschnittliche Breite des Bahnkörpers von nur 7,53 m, und für den Grunderwerb ein Durchschnittspreis von 100 Thlr. für die Quadratrute (d. i. rund 21 M für 1 qm) angenommen. Die Kosten der 8,5 km langen Bahn waren ohne Betriebsmittel auf 900 000 Thlr., das sind 318 000 M für das Kilometer veranschlagt.

Der Betrieb war so gedacht, dass die Bahnunternehmer die auf dem Hauptbureau oder den in der Stadt vertheilten Nebenbüreaus aufgegebenen Bestellungen zum Abbringen oder Abholen der Waaren nach oder von einem Bahnhofe oder Schiffahrtswege ausführen sollten; dabei sollten innerhalb der Stadt besondere Rollwagen benutzt werden, so eingerichtet, dass der ganze Wagenkasten mit seiner Ladung durch einen Krahn vom Untergestell abgehoben und auf ein mit niedrigen Rädern versehenes Untergestell gebracht werden sollte, das für die Umwallungsbahn zur Verwendung vorgesehen war. Personenbeförderung sollte nur zwischen den einzelnen Bahnhöfen stattfinden und durch leichte Personenwagen auf niedrigen Rädern in regelmässigen Personenfahrten bewirkt werden. Für den Betrieb sollten zunächst 60 Pferde genügen, deren Preis mit 130 Thlr. für das Stück vorgesehen war.

Nachdem der Oberpräsident der Provinz Brandenburg sich über den Plan im allgemeinen beifällig geäussert hatte, erstattete der Finanzminister unter dem 22. März 1845 einen dem Unternehmen im ganzen günstigen Bericht an den König. Das Unternehmen sei zwar als dringlich noch nicht zu erachten, im Laufe der Zeit werde aber sicher eine unabweisliche Nothwendigkeit dafür sich geltend machen, „damit die Eisenbahnen dem Verkehr und den militärischen Interessen die Vortheile gewähren, deren sie fähig sind“.

In der Kabinetsordre vom 28. März 1845 wurde die „Nützlichkeit einer Verbindung der verschiedenen Berliner Bahnhöfe unter sich und mit der Spree durch eine für Pferdebetrieb einzurichtende Eisenbahn“ anerkannt und der Finanzminister beauftragt, die Ausführung dieses Unternehmens in einer den Verkehr und die Verschönerungsanlagen der Residenz schonenden Weise vorzubereiten. Der König empfahl dabei, die Ausführung den beteiligten Eisenbahnverwaltungen für gemeinschaftliche Rechnung zu überlassen, ohne indess die Ausgabe neuer Aktien zu gestatten. Die Eisenbahnen hatten aber keine Neigung, dem Unternehmen näher zu treten.

Als hiermit die Angelegenheit ins Stocken gerieth, legte das ursprüngliche Konsortium die Vorarbeiten zu einer Verbindungsbahn, die sie durch den Baumeister Knoblauch hatte anfertigen lassen, dem Oberpräsidenten vor. Der Plan war jetzt auf den Abschnitt vom Stettiner zum Hamburger, Potsdamer, Anhalter und Frankfurter Bahnhof beschränkt; die Bausumme war, die unentgeltliche Benutzung der öffentlichen Strassen und sogenannten Kommunikationen vorausgesetzt, einschliesslich der Kosten der Pflasterung auf 1 850 000 Thlr. veranschlagt. Die neuen Vorschläge wurden am 17. November 1846 in einer kommissarischen Berathung der beteiligten Be-

hörden und Interessenten eingehend geprüft. Man hielt schon damals den Zeitpunkt für nicht fern, wo die Stadtmauer auf dem linken Spreeufer vom Oberbaum bis zum Unterbaum gänzlich fallen werde. Besondere Skrupel verursachte die Durchführung der Bahn durch die sogenannten Zirkelmauern an der Potsdamer Thoranlage, bei der man eine Verunstaltung in architektonischer Beziehung um keinen Preis in den Kauf nehmen wollte, da das Thor als ein von König Friedrich Wilhelm III. zur Verschönerung der Stadt errichtetes Denkmal als besonders unantastbar galt. Sämmtliche Uebergänge über die schiffbaren Gewässer sollten durch Drehbrücken hergestellt werden, damit die Schifffahrtsinteressen nicht beeinträchtigt würden. Der Anschluss des Stettiner und Anhalter Bahnhofes an die Bahn sollte durch Drehscheiben erfolgen, ein Plan, der später für den Anhalter Bahnhof abgeändert wurde, während er beim Stettiner Bahnhof unbeanstandet blieb und auch zur Ausführung gelangte; im Betriebe ergaben sich hierbei später grosse Missstände, die schliesslich zur Beseitigung dieses Drehscheibenanschlusses nöthigten. Auf Grund jener Verhandlungen wurde unterm 14. Juni 1847 das Unternehmen vom Oberpräsidenten aufs neue warm befürwortet. Der Niederlegung des südwestlichen Theils der Stadtmauer widersprach aber die Steuerverwaltung. Sie befürchtete bedeutende Erschwerungen bei Erhebung der Mahl- und Schlachtsteuer, denen nur durch kostspielige Errichtung neuer Steuergebäude und eine Vermehrung der Steueraufsichtsbeamten begegnet werden könnte. Sie verlangte ausserdem die Anlage von Thoren in allen Durchbrüchen der Stadtmauer, die für jeden sonstigen Verkehr geschlossen zu halten und mit besonderen Beamten zu besetzen seien.

Der Minister von Bodenschwingh empfahl die Ausführung der Unterbaumbrücke in massiver Bauart, in einer auch für den allgemeinen Verkehr ausreichenden Breite und einen so starken Unterbau, dass er den Transport von Lokomotiven auszuhalten vermöge. Der Kriegsminister stellte die Bedingung, dass für das von der Bahn durchschnittene Militärlazareth an der Kommunikation am Brandenburger Thor (dessen Platz heute von einem Theil des Reichstagsgebäudes eingenommen wird) auf Kosten der Eisenbahngesellschaft an anderer Stelle Ersatz geschafft werden müsse.

Nachdem über alle diese Punkte im allgemeinen ein Ausgleich angebahnt war, beschloss das Staatsministerium in einer am 14. Dezember 1847 im Beisein des Prinzen von Preussen abgehaltenen Sitzung, die Konzessionirung der Bahn beim Könige zu befürworten.

Der König entschied hiernach in der Kabinettsordre vom 4. Februar 1848.

Als die Sache soweit gediehen war, und ein Ministerialerlass vom 29. Februar 1848 zum Abgang bereit lag, in dem die Konzessionsbedingungen

festgestellt waren, traf die Nachricht von der Revolution in Frankreich ein, und nun war an die Ausführung des Projekts, wenigstens auf dem Wege der Privatunternehmung, vorerst nicht mehr zu denken.

Indessen der Oberpräsident regte bereits unter dem 29. März 1848 die Ausführung auf Staatsrechnung an, um dadurch zugleich eine Gelegenheit zur Beschäftigung brodloser Arbeiter zu gewinnen. Er erhielt am 18. Mai 1848 den Auftrag, die weitere Ausarbeitung des Bauplans durch Vermittlung des früher zusammengetretenen Vereins, von dessen Techniker, dem Königlichen Baurath Knoblauch, auf Kosten der Staatskasse bewirken zu lassen. Das Ministerium Auerswald-Hanseemann, das, wie wir S. 230 gesehen haben, den Erwerb sämtlicher preussischen Bahnen für den Staat plante, nahm in die zu diesem Zweck ausgearbeitete Denkschrift auch die Berliner Verbindungsbahn auf. Es heisst darin u. a.:

„Ein wahrhaftes Bedürfniss ist die baldige Herstellung der auf Pferdebetrieb berechneten Berliner Stadtbahn, welche eine immer fühlbarer werdende Lücke im Preussischen Eisenbahnnetz ausfüllen wird, indem sie bestimmt ist, die verschiedenen in Berlin mündenden Eisenbahnen unter einander und mit der Spree und dem neuen Schiffahrtskanal in eine unmittelbare Schienenverbindung zu setzen. Es wird dadurch die mit einem raschen und billigen Transportsystem unverträgliche Umladung der Güter vermieden, und die rasche Konzentrirung von Betriebsmitteln auf einem Bahnhof möglich gemacht, was namentlich in militärischer Beziehung von grosser Wichtigkeit ist. Die Ausführbarkeit sowie die Nützlichkeit einer solchen Anlage in kommerzieller und militärischer Hinsicht unterliegt keinem Zweifel. Es war Hoffnung vorhanden, diese Bahn durch eine Privatgesellschaft zur Ausführung zu bringen; die neueren politischen Ereignisse haben indess diese Aussicht zerstört.“

„Nach dem Plane der Regierung soll die Ausführung zunächst sich beschränken auf die südwestliche Seite der Stadt, wodurch die Bahnhöfe der Berlin-Stettiner, der Berlin-Hamburger, der Berlin-Potsdam-Magdeburger, der Berlin-Anhaltischen und der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn unter einander und mit der Spree, sowie mit dem im Bau begriffenen neuen Schiffahrtskanal bei Berlin in Verbindung gesetzt würden. Der nordöstliche Theil der Bahn, von dem Bahnhof der Berlin-Stettiner bis zum Bahnhof der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, kann und muss noch ausgesetzt bleiben, bis die Lage des hiesigen Bahnhofs für die grosse Ostbahn feststeht.“

Die Kosten des südwestlichen Theils der Bahn mit den beiden Spreeüberbrückungen waren auf 2 Millionen Thlr. veranschlagt.

Besetzung zu erleichtern, und dass da, wo die Stadtmauer von der Bahn durchbrochen werde, feste Thorverschlüsse hergestellt würden. Ferner wurde der Abbruch der südlichen Hälfte der Stadtmauer jetzt unbedingt abgelehnt, „da diese Massregel der Aufgabe, welche die Garnison bei entstehenden inneren Unruhen lösen solle, in nicht zu rechtfertigender Weise entgentreten würde“.

Da erfolgte im Herbst 1850 die Mobilmachung des preussischen Heeres; hierbei traten die Mängel der Berliner Eisenbahnverhältnisse in Bezug auf die Beförderung grösserer Truppenmassen mit solcher Deutlichkeit zu Tage, dass der König anordnete, zur Befriedigung des dringendsten militärischen Bedürfnisses zunächst eine vorläufige, eingleisige Schienenverbindung zwischen dem Stettiner, Hamburger und Potsdamer Bahnhöfen mit möglichster Beschleunigung auf Staatskosten herzustellen. So verdankte die seit Jahren geplante Anlage schliesslich den kriegerischen Ereignissen und militärischen Rücksichten ihre Verwirklichung.

Die Schienen und Schwellen konnten aus den Materialbeständen der Hamburger Bahn sofort beschafft werden. Im Dezember 1850 wurde mit der Bauausführung zunächst für den Abschnitt zwischen dem Stettiner und Hamburger Bahnhof begonnen.

Die Bahnhöfe der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Berlin-Anhalter Eisenbahn wurden gleichzeitig von den beiden Gesellschaften durch einen zum Theil noch heute bestehenden Schienenstrang neben dem Kanal-Hafenbecken zwischen der Schönebergerstrasse und der Berlin-Potsdamer Eisenbahn verbunden. Die Gesellschaften führten die kurze, mit geringen Kosten herzustellende und militärisch, weil sie den Austausch der Betriebsmittel der Bahnen erleichterte, besonders wichtige Bahn Ende des Jahres 1850 für eigene Rechnung aus, da sie ihnen zugleich den Vortheil einer unmittelbaren Schienenverbindung mit dem damals vollendeten Landwehrkanal brachte. Die Bahn zweigte mit einer Weiche am südlichen Ende des Potsdamer Bahnhofs ab, führte, wie auf dem Plan dieses Bahnhofs vom Jahre 1854, Tafel 9 ersichtlich, auf eine grosse Drehscheibe und von dieser an dem Rande des neuen Hafenbeckens entlang, über die Schönebergerstrasse hinweg, auf eine Drehscheibe am Anhalter Bahnhöfen in der Nähe der alten Koks Brennerei.

An der Ausführung des Abschnitts vom Hamburger zum Potsdamer Bahnhof wurde nun gleichfalls mit grösster Beschleunigung gearbeitet. Der Finanzminister verlangte dabei noch, dass zur Verhinderung von Missbräuchen und zur Erleichterung bei der Steueraufsicht die Thorflügel in den hier vorkommenden Durchbrüchen der Stadtmauer nicht aus Gitterwerk, sondern aus Bohlen hergestellt würden.

Die Bahn wurde von einer Drehscheibe am Hamburger Bahnhof aus, mit einer Kurve zu der Sandkrugbrücke und von hier auf dem Fahrdamm der Invalidenstrasse entlang, bis zum Vorplatz am Stettiner Bahnhofe geführt. Sie sollte auf die dort befindliche grosse Drehscheibe südöstlich des Güterschuppens münden. In westlicher Richtung, vom Hamburger Bahnhof ausgehend, war die Spree östlich der Lutze'schen Badeanstalt mit einer Pfahlbrücke zu überschreiten, sodann die damaligen Kampmeyer'schen und Seeger'schen Holzplätze — der heutige Königplatz — zu durchschneiden. Die Bahn mündete dann in die Schifferstrasse — die heutige Roonstrasse — ein, an deren östlicher Seite entlang führend sie den damaligen Exerzierplatz vor dem Brandenburger Thore erreichte und von hier östlich an der Raczinsky'schen Bildergalerie vorbei in die Allee einbog, die damals den Thiergarten am Brandenburger Thore nach Osten abschloss. Von hier sollte sich die Bahn, den Platz vor dem Brandenburger Thore und die Charlottenburger Chaussee rechtwinklig schneidend, an die Stadtmauer heranziehen und entweder durch diese hindurch in die innere Kommunikation, oder aussen herum durch die damalige Schulgarten-, die heutige Königgrätzerstrasse, geführt werden, um hart am Potsdamer Thor vorüber an das nördliche Ende des damaligen Potsdamer Bahnhofs anzuschliessen. Zur Ausführung gelangte demnächst südlich vom Brandenburger Thore ab die Anordnung auf der inneren Seite der Stadtmauer. Die Schienenverbindung zwischen dem Anhalter und Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofe war zwar, wie sich noch im Dezember 1850 der Kriegsminister äusserte, ohne besonderes militärisches Interesse. Gleichwohl beantragte schon im Januar 1851 die Verwaltung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn — wohl wesentlich aus Konkurrenzrücksichten — die Fortführung der Verbindungsbahn bis zu ihrem Bahnhofe, damit die Vortheile und Erleichterungen, die den übrigen Bahnen hieraus für den Güterverkehr erwachsen mussten, auch ihr zu gute kämen. Damals war für die Schlesische Bahn besonders die Erhaltung des bedeutenden österreichischen Güterverkehrs durch die bevorstehende Eröffnung der Dresden-Prager Bahn stark bedroht.

Dieser Theil der Bahn sollte entlang der Potsdamer, Halleschen und Kottbuser Kommunikation bis zur Lübbenerstrasse führen, in der Verlängerung der Eisenbahnstrasse die Spree überschreiten und nach Ueberschneidung der Mühlenstrasse mit einer Anschlusskurve nach Osten in die Niederschlesisch-Märkische Bahn einmünden. Die Kosten waren auf 150 000 Thlr. (für 5,55 km, d. h. 81 000 M für das km) veranschlagt. Der Immediatbericht vom 22. Februar 1851 zur Erwirkung der Königlichen Genehmigung für die Bauausführung sollte gerade abgehen, als von Schwierig-

keiten wegen Einführung der bereits in der Ausführung begriffenen ersten Theilstrecke in den Potsdamer Bahnhof Anzeige gemacht wurde. Die Potsdamer Eisenbahn hatte die Einführung in der seither vorgesehenen Weise abgelehnt, da sie die hierbei unvermeidliche Verkürzung ihrer Laderrampen beanstandete. Unter diesen Umständen wurde beschlossen, dass die Verbindungsbahn einstweilen mit Umgehung des Potsdamer Bahnhofs an der inneren Kommunikation bis zum Anhalter Thore fortgeführt und mit einer Abzweigung über den Askanischen Platz direkt mit der Anhaltischen Bahn verbunden werde. Hiernach wurde an der Stelle, wo nach dem früheren Plane die Stadtmauer durchbrochen werden, und der Anschluss an die Potsdamer Bahn stattfinden sollte, einstweilen nur eine Weiche eingelegt und das Zweiggleis durch die Stadtmauer hindurch und über die Hirschelstrasse bis an die Abschlussmauer des Potsdamer Bahnhofs verlängert.

Durch Gesetz vom 12. Mai 1851 wurde die Herstellung der Bahn durch den Landtag genehmigt und die Mittel in Höhe von 300 000 Thlr. wurden bewilligt, eine Summe, die nicht ganz aufgebraucht wurde. Aus dem Inhalt der Denkschrift zur Begründung des Gesetzentwurfs seien folgende Stellen hervorgehoben:

„Wenn die im Bau begriffene grosse Ostbahn vollendet, und die noch rückständige Verbindung Posens mit der durch Schlesien führenden Eisenbahnlinie hergestellt sein wird, dann ist zwar das den Verhandlungen mit den Vereinigten Ständischen Ausschüssen von 1842 zu Grunde gelegte grosse vaterländische Eisenbahnnetz vollendet. Es besteht aber alsdann noch eine sehr fühlbare, gerade die Haupteisenbahnlinien treffende Lücke, nämlich zwischen den Bahnhöfen der in Berlin mündenden Eisenbahnen. Sofern das preussische Eisenbahnnetz den ausgesprochenen Zweck verfolgt, die Provinzen mit der Hauptstadt und unter sich zu verbinden, und die Hauptverbindung der Provinzen unter einander, namentlich der westlichen und südlichen mit den östlichen und nördlichen über Berlin stattfindet, so gehört die Berliner Bahnhofsverbindungsbahn, welche eine Verbindung der fünf Berliner Bahnhöfe und somit zwischen allen hier mündenden Bahnen bewerkstelligt, ohne Frage zur Schliessung des grossen Netzes.

Bei der fortschreitenden Ausdehnung des Eisenbahntransports hat sich die Nothwendigkeit herausgestellt, auf jede thunliche Erleichterung des Uebergangs der Personen und Güter von einer Bahn zur andern, insbesondere ohne Umladung der Güter, Bedacht zu nehmen.

Durch Vereinigung der Eisenbahnverwaltungen in engern und weitem Kreisen zur Einführung gleicher Grundsätze für die Verwaltung, den Betrieb und die technischen Einrichtungen der Bahnen, durch gegenseitige Benutzung der Fahrzeuge beim Gütertransport, durch ineinander greifende Fahrpläne und andere erspriessliche Massnahmen ist in dieser Beziehung bereits viel erreicht. Vor allem aber ist hierzu die unmittelbare Schienenverbindung zwischen den verschiedenen aneinander grenzenden Bahnen, mit anderen Worten ein vollständig geschlossenes Eisenbahnnetz erforderlich. Für Paris, Wien, Dresden, Leipzig und andere Orte ist der Bau kostspieliger Schienenwege behufs Verbindung der dort mündenden Bahnen bereits ausgeführt.

Die preussischen Eisenbahnen sind bei den Städten, bei welchen sie münden, mit Ausnahme von Berlin und Cöln, überall bereits in unmittelbare Schienenverbindung gesetzt.

Auch die Bahnhöfe Berlins bedürfen einer derartigen Verbindung, wenn das grosse norddeutsche Eisenbahnnetz, dessen Knotenpunkt Berlin ist, zum Schluss gebracht werden soll.

Nicht allein die Reisenden, welche von einer Bahn Berlins sogleich zur andern übergehen wollen, trifft die Unbequemlichkeit der Unterbrechung des Schienenweges, sondern auch und zwar vorzugsweise den Güterverkehr. Das Kostspielige und Zeitraubende des Zwischentransports, das zweimalige, vielen Waaren nachtheilige und häufig ganz unzulässige Umladen sind Uebelstände, die trotz der anerkennenswerthen Bemühungen der beteiligten Bahnverwaltungen, sie durch billige Preise und rasche Förderung thunlichst zu beseitigen, empfindlich bemerkbar bleiben.

Nur durch die Anlage einer die Bahnhöfe Berlins unter einander und mit den Wasserstrassen (der Spree, dem Landwehr-, Luisenstädtischen und dem im Bau begriffenen Berlin-Spandauer Kanal) verbindenden Eisenbahn können jene Hemmnisse vollständig beseitigt, und dadurch die Bahnen ihrer vollen Leistungsfähigkeit, sowie ihrer vornehmlichsten Bestimmung, der Vermittlung des Verkehrs zwischen den Häfen der Ost- und Nordsee mit dem Binnenlande, zugeführt werden. Der voraussichtlich eintretende Aufschwung im Transithandel wird die vom einheimischen und auswärtigen Handelsstande bisher sehr vermisste Anlage von Speichern an der Bahn nach sich ziehen, in denen die von verschiedenen Seiten herbeigeführten Güter bis zum günstigen Zeitpunkt der Weiterversendung auf Lager kommen. Ferner werden durch Güterannahmen und Ausgaben an geeigneten Punkten der Bahn für den Verkehr zwischen den verschiedenen Eisenbahnen mit der Stadt erhebliche Erleichterungen eintreten.

Von hervorragender Wichtigkeit ist diese Bahn aber vorzugsweise für militärische Zwecke, da sie die Möglichkeit gewährt, die Betriebsmittel mehrerer Bahnen ohne Verzug zu vereinigen und so zu grossen Operationen nach einer bestimmten Richtung hin sofort verfügbar zu stellen. Die Erfahrungen der neuesten Zeit haben das unabweisliche Bedürfniss einer Bahnhofsverbindungsbahn in dieser Beziehung ausser Zweifel gestellt.

Bei eintretendem Bedürfniss kann später die Bahn vom Frankfurter Bahnhof beim Frankfurter, Landsberger, Prenzlauer und dem Schönhauser Thore vorbei auf der nördlichen Seite der Stadt bis wieder zum Stettiner Bahnhof fortgeführt werden. Das Bedürfniss, die Umfangsbahn in dieser Weise zu schliessen, dürfte aber erst dann eintreten, wenn die Ostbahn dereinst unmittelbar über Landsberg a. W. und Cüstrin nach Berlin geführt sein wird.

Die Nähe von Gebäuden auf Strecken der Bahn und die Durchkreuzung lebhafter Strassen lässt den Betrieb auf derselben für jetzt mit Pferden rathsamer erscheinen; es ist jedoch Absicht, Schienen von solcher Tragfähigkeit anzuwenden, dass auch Lokomotiven auf derselben transportirt werden können¹⁾.

Die Rentabilität der Verbindungsbahn in bestimmten Zahlen nachzuweisen, davon muss bei der Eigenthümlichkeit des Unternehmens Abstand genommen werden, da die muthmassliche Benutzung derselben von Personen auch selbst nicht schätzungsweise näher anzugeben ist. In betreff der Güter lässt sich annähernd nachweisen, dass im Jahre 1849 ungefähr 1 Million Zentner von den in Berlin mündenden Bahnen zum Weitertransport von Bahnhof zu Bahnhof zugesendet wurde, welche Quantität sich im Laufe der Zeit noch wesentlich steigern dürfte. Eine erheblichere Einnahme möchte von den Gütern zu erwarten sein, die für Berlin selbst auf den Eisenbahnen eingeführt werden und bisher nahe das dreifache des durchgehenden Quantums betragen haben. Der grössere Theil hiervon wird in Berlin nur gelagert, ändert seinen Eigenthümer, oder durch Verarbeitung seine Form, und wird dann im ursprünglichen oder veränderten Zustande von Berlin wieder versendet. Diese Güter werden einen grössern oder geringern Theil der Verbindungsbahn mehr als einmal passiren, da voraussichtlich sehr bald die günstige Lage der Bahn von der Spekulation

¹⁾ Der Betrieb ist thatsächlich von Anfang an ausschliesslich mit Lokomotiven geführt worden.

zur Anlage von Speichern, Niederlagen und industriellen Unternehmungen aller Art benutzt werden dürfte.

Eine weitere Einnahme dürfte durch die Benutzung der Bahn als Omnibuslinie erwachsen.

Es ist hiernach anzunehmen, dass das auf den Bau der Verbindungsbahn zu verwendende Kapital genügend rentiren werde. Die Rente erscheint jedoch bei der grossen Wichtigkeit der Bahn für höhere Staatszwecke von untergeordneter Bedeutung.“

Von grösseren Bauwerken auf der letzten Strecke sind zu erwähnen: die Brücke über den neuen Schiffahrtskanal in der Nähe des Wasserthors und die Brücke über die Spree am Oberbaum von 4,08 m Breite mit 10 Oeffnungen zu 7,85 m Lichtweite und einer Doppelöffnung mit beweglichem eisernen Ueberbau von je 6,9 m Weite zum Durchlassen der Schiffe. Der eiserne Ueberbau für die Drehbrücke war an Borsig einschliesslich der Aufstellung zu 600 M für die Tonne fertigen Eisenwerks vergeben. Die Oberspreebrücke wurde auch für den Fussgängerverkehr eingerichtet, ein Antrag auf Verbreiterung behufs gleichzeitiger Benutzung der Brücke durch Fuhrwerk und Wagen wurde abgelehnt. Der Widerspruch des Königlichen Proviandamts gegen das Befahren der Verbindungsbahn mit Lokomotiven — man befürchtete eine Feuersgefahr für die Königlichen Gebäude und die Magazinvorräthe — wurde erst zurückgezogen, nachdem die Anbringung feiner Drahtgitter an den der Bahn zugekehrten Oeffnungen der Magazingebäude und die Ausführung eines Blechbeschlags an den hölzernen Holzstallthüren der militärischen Gebäude zugesagt war.

Die Eröffnung des Betriebes auf der Theilstrecke vom Stettiner bis zum Anhalter Bahnhof erfolgte am 15. September 1851. Die einstweilige Betriebsführung übernahm die Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn, bis nach der Betriebseröffnung der ganzen Bahn am 15. Oktober 1851 der Betrieb der Königlichen Verwaltung der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn übertragen wurde.

So gelangte die alte Verbindungsbahn, wenn auch in einfachster Gestalt, als erste eigentliche Staatsbahn in Berlin in der Form eines eingleisigen Provisoriums zur Ausführung.

Dieses Provisorium, dessen weiterer Ausbau zu einer doppelgleisigen Anlage niemals in Frage gekommen ist, fand erst nach nahezu zwanzigjährigem Bestande seinen Ersatz durch das Definitivum der neuen Verbindungs- oder Berliner Ringbahn; von der alten Verbindungsbahn besteht heute nur noch die Strecke vom Schlesischen Bahnhof bis zu den Gasanstalten in der Gitschinerstrasse, die für die Kohlenbeförderung gegenwärtig in den Nachtstunden verwendet und am Tage von der Berliner Pferdebahn mitbenutzt wird.

Verkehrsverhältnisse und Tarife.

Die von der Verbindungsbahn für den Verkehr wie für den Betrieb erhofften Vortheile traten im vollen Umfange ein. Eine Personenbeförderung fand allerdings im allgemeinen nicht statt; die Bahn diente neben der Beförderung von Lokomotiven und Wagen aus den Berliner Maschinen- und Wagenbauanstalten nur dem Güterverkehr. In der Ueberführung der Güter in geschlossenen Ladungen von Bahnhof zu Bahnhof lag eine Ersparniss an den Kosten des Ab- und Wiederaufladens und eine Abkürzung der Lieferzeit um durchschnittlich 24 Stunden. Auch Einzelgut wurde von der Niederschlesisch-Märkischen Bahn zur Beförderung in Packwagen für den geringfügigen Betrag von 10 Pf für 100 kg angenommen. Hierdurch wurden Wagenladungen und Stückgüter von dem Spediteur unabhängig; die Berliner Verwaltungen begrüßten den überaus bedeutsamen Fortschritt auf das lebhafteste: „wir ersehnen den Augenblick, wo nicht mehr unser heiligstes Interesse, unser Renommé, in den Händen von Rollknechten liegt“ — heisst es etwas emphatisch in einem Zirkular der damaligen Dirigenten des Güterwesens.

Als Gebühr wurde ein Achsgeld nach der Anzahl der leer oder beladen beförderten Wagenachsen erhoben; hierbei war die Bahn in ganze und halbe Touren eingetheilt. Zu ganzen Touren gehörten anfangs die Fahrten zwischen der Niederschlesisch-Märkischen und der Stettiner Bahn, später die Transporte zwischen Ostbahn, Niederschlesisch-Märkischer und Berlin-Görlitzer Bahn einerseits und Hamburger und Stettiner Bahn andererseits, zu den halben alle übrigen Beförderungen zwischen den Bahnhöfen.

Bei der Eröffnung am 15. Oktober 1851 war das Achsgeld für die Wagenachse leer oder beladen auf $7\frac{1}{2}$ Sgr. für die ganze Tour und 5 Sgr. für die halbe Tour festgestellt.

Die Sätze wurden erhöht

am	1. Juli	1855	auf	8	und	6	Sgr.
	„	15. April	1856	„	9	„	6 „
	„	1. Dezember	1859	„	11	„	8 „

Für einzelne Artikel gelangten allmählich an Stelle der Achssätze Ueberfuhrgebühren nach festen Einheitssätzen zur Erhebung, so für Zink von Schlesien nach Hamburg (3 Pf für den Ztr.), für oberschlesische Steinkohlen (5 Pf für die Tonne), für niederschlesische Steinkohlen (6 Pf für die Tonne) seit 1864. An umfangreicheren Sendungen sind Salzbeförderungen

aus Sachsen in den Jahren 1862 bis 1869 bemerkenswerth, während der Versand von Zink nach Hamburg seit 1859 einen auffallend raschen Rückgang zeigt. Augenscheinlich nahmen die aus Oberschlesien stammenden Sendungen ihren Weg über Stettin statt über Hamburg nach England. Der Hauptantheil am Wagenladungsverkehr fällt in den letzten Jahren der schlesischen Kohle zu, die sich von 1 550 Tonnen im Jahre 1862 auf rund 270 000 Tonnen, also auf das 174 fache, gehoben hat.

Ausserdem wurde die Verbindungsbahn zur Ueberführung neuer Wagen und Lokomotiven aus den Berliner Fabriken stark in Anspruch genommen. Die steigenden Ziffern dieses Verkehrs spiegeln getreu den grossartigen Aufschwung wieder, den die Berliner Wagenbauanstalten und Borsig's Fabriken in den fünfziger und sechziger Jahren nahmen. So betrug die Zahl der Wagenachsen für neue Wagen 1852 300 und stieg 1869 auf 4140; es bedeutet dies, da damals die Wagen weitaus überwiegend 2 Achsen hatten, dass im letzteren Jahre über 2000 Wagen aus den Berliner Fabriken hervorgingen. Die Lokomotivachsenzahl wuchs 1852 bis 1869 von 204 auf 1361 an. Insgesamt sind 1852 bis 1870 an neuen Wagen 35 210 Achsen und an Lokomotiven 12 750 Achsen befördert worden. Die Ueberfuhrgebühr für neue Wagen betrug das doppelte der gewöhnlichen Sätze und für Lokomotiven bis zum 1. Dezember 1859 nach den zwei Zonen für die Achse je 1 Thlr. und 15 Sgr., nach dieser Zeit 1 Thlr. 10 Sgr. und 20 Sgr.

Daneben kommt eine grosse Zahl von Sonderzügen vor, die insbesondere in den Kriegsjahren 1864, 1866 und 1870 durch die Militärbeförderung die bedeutende Anzahl von 274, 514 und 642 erreichen. Die Gebühr für Sonderzüge betrug 60 M für die ganze und 30 M für die halbe Tour, ein besonders mässiger Satz.

Die Erträge befriedigten anfangs wenig, infolge der von den Speditoren bereiteten, sehr nachdrücklichen Konkurrenz und der hohen, zwischen 75 und 90 % sich bewegenden Betriebsausgaben. Die Verzinsung des Anlagekapitals war deshalb in den Jahren 1853 bis 1859 eine nur mässige und ging 1859 bis auf 0,01 % zurück; die Erhöhung der Achsgelder am 1. Dezember 1859 zeitigte bessere Ergebnisse, die in den sechziger Jahren anhielten; seit 1862 (8,20 %) trat sogar ein bedeutender Umschwung ein; namentlich die letzten Jahre des Bestehens weisen glänzende Reinerträge auf (1869: 13,47 %, 1870: 17,24 %, 1871: 22,06 %). Es betrug im ersten und letzten Jahre

	1851	1871
die Einnahme	15 973 Thlr.	259 133 Thlr.
„ Ausgabe	16 075 „	158 559 „
der Ueberschuss	— 102 „	100 574 „

Weitere Entwicklung der Bahn. Missstände im Betriebe.
Verlegungspläne.

Wie schnell die Ueberzeugung von dem Vortheil der neuen Schienenbahn Platz griff, beweist die Thatsache, dass bereits am 24. Dezember 1850 der erste Antrag auf Gewährung eines Privatanschlusses in der Invalidenstrasse gestellt wurde. Der Fabrikant F. A. Pflug, Besitzer der Eisenbahnwagenbauanstalt in der Chausseestrasse, beantragte eine solche nach der dem Portale seiner Fabrik in der Invalidenstrasse gegenüberliegenden Drehscheibe vor dem Stettiner Bahnhofe; die Feststellung der Anschlussbedingungen verursachte damals viel Kopfzerbrechen und erst am 24. Februar 1852 war der Anschluss vollendet, der später von der Borsig'schen Maschinenbauanstalt am Oranienburger Thor mitbenutzt wurde. Der Drehscheibenanschluss am Stettiner Bahnhofe hatte frühzeitig grosse Verkehrsstörungen im Gefolge, weil jeder Wagen einzeln abgedreht werden musste, wodurch viel Aufenthalt bei der Beförderung längerer Züge entstand. Es erforderte aber jahrelange Verhandlungen, bis sich die verschiedenen Behörden über den Umbau einigten, der dann im Jahre 1862 so erfolgte, dass der Uebergang ganzer Züge möglich wurde. Von der Stettiner Bahn wurde ein neues Verbindungsgleis abgezweigt, in östlicher Richtung über den Vorplatz neben der Drehscheibe vorbei nach der Invalidenstrasse geführt und hier an das bis zur Gartenstrasse verlängerte Gleis der Verbindungsbahn angeschlossen. Der Missstand des Drehscheibenanschlusses war hiermit beseitigt, für den Betrieb blieb aber der Mangel bestehen, dass jeder Zug beim Uebergange seine Fahrtrichtung wechseln musste.

Die feste Brücke der Verbindungsbahn über den Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal war, als dieser noch im Bau begriffen, und die Sandkrugbrücke im Zuge der Invalidenstrasse mit den zum Durchlassen der Schiffe erforderlichen Aufzugsklappen bereits fertig erbaut war, zunächst nur provisorisch nördlich neben der Sandkrugbrücke hergestellt worden. Nach Vollendung des Kanals wurde eine im August 1859 fertiggestellte eiserne Drehbrücke gebaut.

Im Januar 1859 zeigte sich, dass die Pfahljochbrücke über die Unterspree in recht baufälligem Zustande und ihre baldige Erneuerung nothwendig war. Zu dem hiernach erforderlichen Umbau wurde sowohl die Lage der Brücke und der anschliessenden Bahnstrecken mit dem Bebauungsplan für das Gelände zwischen dem Hamburger Bahnhof und der Schifferstrasse und des Exerzierplatzes vor dem Brandenburger Thore in Einklang gebracht, als

auch die Höhenverhältnisse der neuen massiven Spreebrücke so gestaltet, dass ein beweglicher Schiffsdurchlass entbehrlich wurde.

Die Bahn wurde dabei in die die Verlängerung der Moabiter Chaussee — der heutigen Strasse Alt-Moabit — bildende schräge Strasse vom Exerzierplatze nach der Spree verlegt, und die neue Eisenbahnbrücke etwa 65 m unterhalb der bestehenden hölzernen Eisenbahnbrücke erbaut. Nach Verlegung der Verbindungsbahn konnte infolgedessen die Brücke für den öffentlichen Verkehr beibehalten werden. Für die Brücke wurden 3 Oeffnungen bei einer Gesamtllichtweite von 48,66 m und eine lichte Gesamtbreite von 15,06 m, sowie eine Lichthöhe über dem höchsten Wasserstande für die Schifffahrt von 3,14 m in Aussicht genommen. Die Fahrbahnen für die Strassen- und Eisenbahnbrücke sollten von denselben Strompfeilern getragen, und die Anordnung so getroffen werden, dass nach Wegfall der Verbindungsbahn beide Brücken zu einer einzigen zu vereinigen waren. Mit Rücksicht hierauf wurde für die Hauptträger die Lage unter der Fahrbahn und die Form flacher Bogen angenommen, denen, um die Kämpferpunkte nicht unter der Hochwasserlinie anzuordnen, nur ein Pfeilverhältniss von 1:12 gegeben werden konnte. Die Wege für die tiefgelegenen Ladestrassen sollten mit einer Lichthöhe von 3,77 m unterführt und mussten daher noch etwas unter den höchsten Wasserstand gesenkt werden.

Die neue Linie, die südlich der Spreebrücke in der Gegend der damaligen Sommerstrasse, nördlich an der Invalidenstrasse wieder in die frühere Richtung einschwenkte, wurde im Herbst 1865 dem Verkehr übergeben.

Die Fahrbahn der neuen Brücke war insofern bemerkenswerth, als sie mit gusseisernen Buckelplatten, die ein Schotterbett und darüber das Strassenpflaster trugen, abgedeckt war. Die Architektur war unter Zuziehung Stülers sorgfältig durchgebildet, und das ganze Bauwerk durch Wahl vorzüglichen Materials in hervorragender Weise ausgestattet worden, so dass die fertige Brücke im Jahre 1865 in einem Immediatbericht als die „schönste der Residenz“ bezeichnet werden konnte. Die Hauptträger waren als Dreigelenkbogen hergestellt, und die Brücke erregte als erste derartige Konstruktion damals Aufsehen in den Fachkreisen. Indessen zeigte sich die Form des Scheitgelenks auch wegen des äusserst knappen Pfeilverhältnisses der Bogenträger bald insofern mangelhaft, als sie wenig geeignet war, bedeutende Querkräfte und besonders die starken Stösse der schweren Tendermaschinen von einer Bogenhälfte auf die andere zu übertragen. Es wurden bereits im Januar 1866 auffällige Scheitelsenkungen wahrgenommen, die auch wohl in der Nachgiebigkeit der Widerlager ihre Erklärung fanden. Im Jahre 1884 musste die Brücke, die inzwischen den

Namen Moltkebrücke erhalten hatte, für Lastfuhrwerk gesperrt und später ganz umgebaut werden.

Durch diese Verbesserungen wurden indess die zahlreichen, mit dem Betriebe der Verbindungsbahn verbundenen Unzuträglichkeiten nicht beseitigt. Die Einfahrtskrümmungen an den Bahnhöfen waren zum grossen Theil so scharf, dass die schweren Güterzüge nur sehr langsam hindurch gebracht werden konnten, und zudem war die Bedienung der Zwischenbahnhöfe — sämmtlich Kopfstationen — nur mit einem jedesmaligen Wechsel der Fahrtrichtung des Zuges möglich. Bereits vom Jahre 1857 an wurde über die vielfachen Störungen des namentlich vor dem Brandenburger, Potsdamer und Anhalter Thore sehr lebhaften Strassenverkehrs durch die Bahn Klage geführt. So war es z. B. nicht zu vermeiden, dass die Züge an einzelnen Punkten rückwärts geschoben wurden, und dann plötzlich unvermuthet schnell ankamen, wobei man das vorgeschriebene Läuten mit der Lokomotivglocke vergass. Die schweren Maschinen erschütterten den Boden so, dass die Mauern einiger dicht angrenzender Gebäude Gefahr liefen. Es kam wiederholt vor, dass Pferde scheu wurden und durchgingen; einmal stürzte ein Gefährt über die Ufermauern in den Humboldthafen. Im Jahre 1863 blieb einmal ein Zug von 52 Achsen in der Invalidenstrasse stecken und der Verkehr musste Stunden lang gesperrt werden. Derartige Missstände waren der Anlass, dass schon Ende der fünfziger Jahre das Polizeipräsidium die gänzliche Verlegung der Verbindungsbahn zwischen dem Hamburger und Anhalter Bahnhof anregte. Es schlug vor, dass die Linie beim Schloss Bellevue die Spree überschreiten, von hier in südlicher Richtung über den Grossen Stern durch die Hofjägerallee nach der Albrechtshoferbrücke — am Lützowplatz — und nach Ueberschreitung des Landwehrkanals nach der südwestlichen Ecke des Botanischen Gartens gehen sollte, um dann in einer nach Nordosten gerichteten Krümmung das Südende des südlich vom Landwehrkanal geplanten äusseren Güterbahnhofs der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn zu erreichen. Dann sollte die Bahn in nördlicher Richtung zum neuen Güterbahnhofe der Anhalter Bahn führen und von hier neben der damaligen Militär- — der heutigen Möckern- — Brücke, den Landwehrkanal abermals schneidend, in die alte Linie nahe am Halleschen Thore einmünden. Durch diese Verlegung sollte insbesondere die Ausführung von Boulevards an den bisherigen Kommunikationen nach Abbruch der Stadtmauer ermöglicht werden. Dieser Plan wurde nicht weiter verfolgt.

Dasselbe Schicksal hatte der im Jahre 1856 zuerst ausführlicher erwogene Plan, die Verbindungsbahn durch Ausbau der noch fehlenden nordöstlichen Theilstrecke zwischen dem Stettiner und dem Niederschlesisch-Märkischen

Bahnhöfe zu einem geschlossenen Ringe zu ergänzen. Bei den Berathungen hierüber war es der Vertreter der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn, Regierungs- und Baurath Malberg, der spätere Erbauer der Schlesischen Gebirgsbahn, der die Forderung geltend machte, dass bei der neuen Verbindungsbahn alle bisherigen Betriebs- und Verkehrsbeschränkungen vermieden, und demnach alle Strassenübergänge durch Ueber- oder Unterführungen hergestellt würden; auch forderte er eine vollständige Einfriedigung der Bahn, so dass Betriebserschwerungen infolge unbefugten Betretens der Anlagen ausgeschlossen wären. Nach jahrelangen Verhandlungen wurde am 21. April 1859 ein Entwurf vorgelegt, bei dem sich ein Kostenaufwand von nahezu 1 000 000 Thlr. herausstellte, ein Betrag, der damals für diesen Zweck nicht zur Verfügung stand.

Bei Wiederaufnahme des Plans im Jahre 1862 wurde der Grundsatz angenommen, dass alle Strassenkreuzungen in Schienenhöhe vermieden werden sollten. Die Verwaltungen der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Berlin-Anhalter Eisenbahn, die jetzt zugleich über die Verlegung der Verbindungsbahn südlich des Schiffahrtskanals befragt wurden, sprachen sich grundsätzlich für eine Ueberführung der Verbindungsbahn über ihre Bahnen aus. Die Angelegenheit blieb indess wieder ruhen, weil man zunächst die Pläne zur Einführung der Ostbahn in Berlin feststellen wollte.

Um aber die Verkehrsstörungen nach Möglichkeit zu beheben, wurde mit dem 15. November 1864 ein auf Nachtdienst beschränkter Fahrplan eingeführt, wodurch den bisherigen Klagen und Beschwerden wenigstens für einige Zeit der Boden entzogen wurde. Dagegen machte sich nunmehr die Störung der Nachtruhe in den vom Betriebe berührten Strassen infolge des dröhnenden Geräusches der schweren Güterzüge als neuer Missstand fühlbar; ausserdem führte die Beschränkung des Zugverkehrs auch eine lästige Verzögerung in der Güterbeförderung herbei, und die Nachtzeit allein genügte bald nicht mehr zur Bewältigung des stets steigenden Verkehrs auf der eingleisigen Strecke.

Im Januar 1865 wurde den Ministern, den beteiligten Behörden und dem Berliner Magistrat Mittheilung von dem Plan einer neuen Verbindungsbahn gemacht mit dem Ersuchen, sich darüber zu äussern. Der Kriegsminister von Roon verlangte mit Rücksicht auf ungestörte Benutzung des Aufmarschgeländes für den Uebungsplatz der Berliner Garnison auf dem Tempelhofer Felde, dass die Bahnlinie, die ursprünglich im Süden unmittelbar hinter den Schiessständen in der Hasenheide vorbeiführen sollte, mit einer weiten südlichen Ausbiegung bis dicht an das Dorf Tempelhof heran gelegt werde.

Auch der Berliner Magistrat erklärte, eine solche neue Bahn könne nur dann auf die Dauer ihren Zweck erfüllen, wenn sie als Gürtelbahn im weitesten Umkreise um die Stadt geführt werde und die Orte Pankow, Weissensee, Lichtenberg, Rixdorf, Tempelhof, Schöneberg, Wilmersdorf und Charlottenburg umfasse. Dann erst sei durch Einrichtung von Personenzügen die Möglichkeit gegeben, die Arbeiterbevölkerung nach den umliegenden Ortschaften zu verweisen, wo sie wohlfeileren Unterhalt finde, als in der Stadt.

Am 30. April 1865 erhielt darauf die Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn den Auftrag, die Pläne für eine neue Linie nach den Forderungen des Kriegsministers aufzustellen. Hierbei sollte auf die künftige Anlage von Haltestellen für den Personenverkehr an den Kreuzungspunkten der Hauptstrassenzüge und auf die Gewinnung möglichst vieler Stellen gerücksichtigt werden, an denen sich nach Bedarf Anschlüsse an industrielle Anlagen ohne übermässige Erdarbeiten herstellen liessen.¹⁾

Im Januar 1866 reichte die Direktion die Vorarbeiten für eine solche Bahn ein und nach dem Kriege kam die Angelegenheit im November 1866 erneut in Fluss. Der Abbruch der Stadtmauer stand jetzt unmittelbar bevor, der Verkehr an der Verbindungsbahn wurde dann noch schwieriger. Der Finanzminister — jetzt von der Heydt — erklärte sein Einverständniss, und so wurde am 17. Dezember 1866 ein Gesetzentwurf beim Landtage eingebracht, der $4\frac{1}{4}$ Millionen Thlr. für eine Bahnanlage von Moabit über Stralau bis Schöneberg forderte. In der Begründung ist betont, dass die Bahn

1) Die Herstellung von Privatanschlüssen bei der Ringbahn ist im allgemeinen auffallend hinter den Erwartungen zurückgeblieben und hat bei weitem nicht den Umfang dessen erreicht, was an anderen Industrieorten zur Ausführung gekommen ist. Der bald eintretenden grossen Steigerung des Bodenwerths in der Nähe der Bahn dürfte es zuzuschreiben sein, dass Privatanschlüsse bald zu kostspielig im Grunderwerb wurden.

Während beispielsweise der Lehrter Güterbahnhof gegenwärtig 6, der Hamburger Güterbahnhof 12, der Schlesische Güterbahnhof 8, der Bahnhof Johannisthal 7, der Anhalter Bahnhof 11 Privatanschlüsse besitzt, sind auf den Ringbahnstationen Tempelhof nur 3, Beusselstrasse 3, Westend 2, Güterbahnhof Moabit 1, im ganzen auf der gesammten Ringbahn (der heutigen Betriebsinspektion 2) zur Zeit nur 15 Privatanschlussgleise vorhanden.

Welchen Umfang solche Privatanschlüsse aber erreichen können, wenn bei der Bauordnung und der gesammten Anlage von vornherein darauf Rücksicht genommen wird, zeigt u. a. das Beispiel des Industriebahnhofs Plagwitz-Lindenu bei Leipzig, wo zur Zeit nicht weniger als 56 Fabriken und grössere Firmen eigene direkte Anschlussgleise an die Königl. Sächsischen Staatsbahnen besitzen, während im ganzen 104 Firmen die Wagen von der Bahn regelmässig zugestellt erhalten. Im Jahre 1894 betrug der Verkehr auf diesen Anschlussgleisen 381 493 Tonnen, wofür rund 80 000 M an Zuführungsgebühr erhoben wurden. Die Anlage jener Gleise hat rund 1 000 000 M gekostet, so dass die Zuführungsgebühren 8% des aufgewendeten Anlagekapitals aufgebracht haben. Für die Fabriken, die eigene Anschlussgleise nicht besitzen, sind hier besondere Güterladestellen, und zwar zur Zeit drei, angelegt und mit Güterschuppen ausgerüstet.

nicht nur dem Durchgangsverkehr dienen, sondern auch solche Einrichtungen erhalten solle, dass alle mit ihr ankommenden und abgehenden Güter nach Wahl der Empfänger und Versender sowohl auf den bestehenden Bahnhöfen als auf den neu anzulegenden Güterstationen aufgegeben oder abgenommen werden könnten. Bei fortschreitender Ausdehnung der Stadt sollte sie aber auch dem Personenverkehr zwischen den Vorstädten unter sich, wie auch zwischen diesen und dem Stadttinnern dienen und die Ueberführung der Reisenden von einer Bahn zur anderen vermitteln.

Die Höhenlage war so gewählt, dass die von der Bahn berührten Strassen mit Brücken über- oder unterführt, Plankreuzungen von Strassen und Eisenbahnen, soweit irgend möglich, vermieden wurden. Die Bahn musste daher entweder in das Gelände tief eingeschnitten oder auf hohen Dämmen entlang geführt werden. Sollte künftig das Bedürfniss zu einer unmittelbaren Verbindung zwischen der Hamburger und Potsdamer Bahn und somit zur Herstellung einer vollständigen Ringbahn um die Stadt hervortreten, so war nicht ausgeschlossen, diese von Schöneberg über Wilmersdorf, westlich an Charlottenburg vorbei bis zur Hamburger Bahn und entlang dieser bis zu dem geplanten Bahnhofe bei Moabit zu führen, ein Gedanke, der später auch verwirklicht worden ist.

Der Staat wollte die Bahn selbst bauen, weil er unmöglich einer einzelnen Privatbahn ein so schwerwiegendes Monopol einräumen konnte und eine Verständigung unter den Berliner Privatbahnen wegen des Baues auf gemeinschaftliche Kosten ausgeschlossen war.

Die Mittel zu dieser neuen Verbindungsbahn wurden, wie wir in dem folgenden Kapitel sehen werden, durch Gesetz vom 9. März 1867 bewilligt; die Eröffnung der Bahn fand am 17. Juli 1871 statt.

Die Beseitigung der alten Verbindungsbahn.

Mit der Eröffnung des Betriebes der neuen Berliner Ringbahn wurde die Beförderung durchgehender Züge auf der alten Verbindungsbahn eingestellt, und diese nur noch auf der Strecke vom Niederschlesisch-Märkischen Bahnhof bis zu den Gasanstalten am Hellwege — der heutigen Gitschinerstrasse — für den Transport von Kohlen nach diesen Anstalten erhalten, während alle die Theile, die den neuen Eisenbahnbauten, insbesondere der Betriebseröffnung auf der neuen Berlin-Lehrter Bahn am dortigen Bahnhofe, hinderlich waren, sogleich abgebrochen wurden. Die Kohlenbahn wurde als Sekundärbahn betrieben. Es waren auf ihr zunächst Transporte von jährlich rund 50000 Tonnen Kohlen für den Betrieb der Gasanstalten zu fahren, deren Bedarf sich allmählich auf 150000 Tonnen steigerte. Ende Juli 1871 wurde der Oberbau

der Strecke vom Raczynski'schen Palais bis jenseits des Potsdamer Thores und vor dem Halleschen Thor beseitigt. In der Invalidenstrasse sollte der Abbruch des Oberbaues Hand in Hand gehen mit der zum Frühjahr 1872 geplanten Umpflasterung, verzögerte sich aber in der Ausführung bis zum Januar 1873. Das Gleis auf der Unterspreebrücke zwischen dem Königsplatz und dem Lehrter Bahnhof wurde im Frühjahr 1872 aufgenommen und hiermit die Brücke für die Benutzung des Strassenverkehrs ganz freigegeben.

Die Regulirung der Strassen im Zuge der ehemaligen Stadtmauer auf dem linken Spreeufer lag dem Fiskus ob, der damals noch die Strassen Berlins zu unterhalten hatte; die Beseitigung der dort liegenden Strecken der Verbindungsbahn zog sich noch Jahre lang hin. Es bestand die Absicht, sie für die damals ernstlich ins Auge gefasste Pferdebahn — die jetzige Ringbahnstrecke der Grossen Berliner Pferdebahn — zu verwerthen, und eine Benutzung der Gleise durch diese hat auch vorübergehend stattgefunden. Schon im Jahre 1872 hatte das Polizeipräsidium dem Bankier Pinkus die Erlaubniss zur Anlegung von Pferdebahnen auf der sogenannten Ringstrasse ertheilt. Dieser hatte sich später mit der Grossen Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft vereinigt, die nun durch Erlass vom 8. September 1875 die Erlaubniss erhielt:

1. zur Anlage einer eingleisigen Pferdebahn von der Ecke der Gitschiner- und Prinzen-, durch die Gitschiner-, Skalitzer- und Eisenbahnstrasse bis zur Köpenickerstrasse, unter Benutzung der in diesen Strassen liegenden Gleise der alten Verbindungsbahn, im Anschlusse an die Linie Brandenburger Thor—Prinzenstrasse.

2. zur Anlage eines Verbindungsgleises zwischen den Schienen der ehemaligen Verbindungsbahn in der Skalitzerstrasse und dem Bahnhof der Pferdebahn in der Manteuffelstrasse.

Ueber die gemeinsame Benutzung des Verbindungsbahngleises verständigte sich die Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn mit der Pferdebahngesellschaft in einem Vertrage vom $\frac{3. \text{ November}}{6. \text{ Dezember}}$ 1875. Um den Betrieb der Pferdebahn nicht zu stören, wurde darin u. a. bestimmt, dass die Kohlensendungen nach den Gasanstalten in der Gitschinerstrasse und die Leerfahrten auf die Zeit von 12 Uhr nachts bis 7 Uhr morgens beschränkt werden sollten.

Die alte Eisenbahndrehbrücke wurde im Jahre 1882 zu einer Fussgängerbrücke dergestalt erweitert, dass sie, unabhängig von dem für den Schiffsverkehr zeitweise erforderlichen Ausschwenken des beweglichen Ueberbaus, von den

Fussgängern benutzt werden konnte; jedoch wurde sie für den öffentlichen Verkehr im Sommer um 10, im Winter um 9 Uhr abends gesperrt.

Am Oberbau des alten Verbindungsbahngleises hatten sich bald mehrfache Mängel gezeigt: die auf hölzernen Querschwellen liegenden 130 mm hohen Schienen bildeten mit den auf der Innenseite angeordneten Streichschienen 67 mm breite Spurrinnen, in welche die Räder der Strassenfuhrwerke häufig hineingeriethen; der Pflasteranschluss an die Schienen war sehr mangelhaft, nöthigte, ebenso wie die Versackungen der Querschwellen, zu fortgesetzten Ausbesserungsarbeiten und verursachte Störungen im Strassen- und Pferdebahnverkehr. So wurde ein Umbau der Strecke gleichzeitig mit der im Jahre 1885 geplanten Regulirung und Neupflasterung der Gitschiner- und Skalitzerstrasse beschlossen. Das Gleis wurde mehr seitwärts angeordnet, einzelne noch durch die frühere Stadtmauer bedingte scharfe Gleiskrümmungen wurden beseitigt. Der Oberbau wurde nach Haarmann'schem System unter Verwendung 20 cm hoher Schwellenschienen von 30 cm Fussbreite in ähnlicher Weise hergestellt, wie er beim Bau des neuen Packhofs für die eingepflasterten Schienengleise mit Erfolg angewandt war. Die Weite der Spurkranzrille war hierbei für die gerade Strecke auf 42 mm, für die Krümmungen auf 52 mm eingeschränkt.

Auf der alten Drehbrücke über den Luisenstädtischen Kanal wurden in den Jahren 1890 bis 1892 zur Vermeidung von Weichen das Pferdebahn- und das Kohlengleis mit einer Gleisverschlingung unmittelbar neben einander gelegt.

Die alte Fussgängerbrücke über die Oberspree im Zuge der alten Verbindungsbahn musste am 29. August 1893 wegen Baufälligkeit gesperrt werden. An ihrer Stelle wurde eine neue Fussgängerbrücke gebaut und am 20. April 1894 dem Verkehr übergeben. Auch über den Luisenstädtischen Kanal im Zuge der Gitschiner- und Skalitzerstrasse wurde in den letzten Jahren eine neue Brücke für den Strassenverkehr neben der verbleibenden alten Drehbrücke erbaut.

Neuerdings wird auch die Beseitigung des letzten Restes der alten Verbindungsbahn aus den städtischen Strassen Berlins angestrebt. Schon bei dem Gleisumbau in der Gitschinerstrasse für die Zwecke der Gasanstalten in der Mitte der achtziger Jahre war in Frage gekommen, ob anstatt der umzubauenen alten Linie nach dem Schlesischen Bahnhof nicht der kürzere und günstiger gelegene Anschluss an den Görlitzer Bahnhof, von der Ecke der Skalitzer- und Görlitzerstrasse aus, vorzuziehen sei; nach Aufhebung der alten Verbindung mit dem Schlesischen Bahnhof wäre die Eisenbahnbrücke über die Spree für die Zwecke des allgemeinen Verkehrs frei geworden. Dem

Plane wurde damals nicht näher getreten, da man eine erhebliche Steigerung der Betriebskosten bei einer veränderten Leitung der Kohlensendungen befürchtete. In neuester Zeit ist dieser Plan aber wieder aufgenommen worden; man hofft die Versorgung der Gasanstalten mit Kohlen vom Görlitzer Bahnhof aus bewirken zu können, und so wird voraussichtlich auch die Eisenbahnstrasse und die alte Spreebrücke von den störenden Lokomotivtransporten bald ganz befreit sein.

Ein eigenthümliches Spiel des Zufalls aber ist es, dass die Linie der alten Verbindungsbahn im Zuge der Gitschiner- und Skalitzerstrasse von der neuen elektrisch zu betreibenden Hochbahn, welche die Firma Siemens & Halske jetzt erbauen will, auf eine längere Strecke verfolgt wird.

So kommt bei dieser Bahn, die noch der Zukunft angehört, ein Stück von dem ältesten Berliner Verkehrsmittel nach 45 Jahren von neuem zu Ehren.

Die Berlin-Görlitzer Eisenbahn.

Die Vorgeschichte des Berlin - Görlitzer Eisenbahnunternehmens beginnt im Jahre 1852, in dem die Kaufmannschaft zu Kottbus und die Direktion der Kottbus—Schwielochsee-Eisenbahn, einer seit dem Jahre 1846 mit Pferden betriebenen, 31,5 km langen Eisenbahn von Kottbus nach Goyatz — die bis zum 1. April 1879 bestanden hat —, gemeinschaftlich die Erlaubniss zur Anfertigung von Vorarbeiten für eine Eisenbahnverbindung zwischen Kottbus und Bautzen erhielten. Da der Staat eine finanzielle Betheiligung bei diesem Unternehmen ablehnte, so wurde der Plan zu dem Entwurf einer Zentralbahn zur Verbindung der beiden Lausitzen erweitert, die ein Glied in der grossen Eisenbahnlinie Berlin—Zossen—Kottbus—Löbau—Zittau—Reichenberg—Pardubitz—Brünn—Wien bilden sollte. Diese wurde von einem um das Jahr 1853 in Löbau in Sachsen zusammengetretenen Komite energisch verfolgt. Die ziemlich direkte Linie sollte den Weg Berlin—Wien gegen die bis dahin vorhandene kürzeste Verbindung um 16 Meilen und die Entfernungen zwischen Wien und Hamburg und Stettin entsprechend vermindern. Daneben entstand im Jahre 1854 der Plan, diese Zentralbahn über Kottbus nach Muskau und Görlitz weiterzuführen. Die Richtung der Bahn auf Löbau zu fand bei der preussischen Regierung keine Befürwortung, und das Zustandekommen einer direkten Verbindung von Berlin über Görlitz—Reichenberg mit Wien wurde damals durch die Sächsische Regierung vereitelt. Diese hatte in dem Staatsvertrage vom 24. April 1853, betr. Konzessionirung der Eisenbahn Zittau—Reichenberg unter Gewährung einer Zinsgarantie durch Oesterreich, die österreichische Regierung zu dem förmlichen Versprechen bewogen,

auf 25 Jahre hinaus Preussen überhaupt keinen Eisenbahnanschluss mit Reichenberg anders als über Sachsen zu gestatten.

Im Jahre 1856 traten in der Niederlausitz Unternehmer zu einem Komitee für den Bau einer direkten Berlin—Görlitzer Bahn zusammen, die sich zugleich anheischig machten, den Weiterbau von Görlitz nach Waldenburg und über Reichenbach und Glatz bis zur Landesgrenze zum Anschluss an die Prag—Wiener Bahn bis Wildenschwert zu übernehmen. Dieses letztere Unternehmen scheiterte an militärischen und finanziellen Hindernissen, und so entschloss man sich im März 1857, den Plan einer Bahn Berlin—Görlitz durch die Lausitz von neuem selbständig zu verfolgen.

Aber es bestanden noch im Schosse des Staatsministeriums Meinungsverschiedenheiten über die Zulässigkeit einer Bahn von Berlin über Kottbus nach Görlitz. Der Kriegsminister hatte Bedenken wegen der fehlenden Deckung des neuen Schienenwegs von Böhmen ins Herz der Monarchie. Der Finanzminister befürchtete eine wesentliche Beeinträchtigung des Erträgnisses der Niederschlesisch-Märkischen Staatsbahn und vorwiegend eine Förderung der sächsischen Verkehrsinteressen auf Kosten Preussens. Dagegen trat von der Heydt aufs wärmste für das Zustandekommen der Bahn ein. Er gewann die Mehrheit des Staatsministeriums für seine Meinung, dass der Lausitz die Wohlthat der Eisenbahnverbindung mit dem Mittelpunkt der Monarchie billigerweise nicht länger vorenthalten werden dürfe. Da das Land selbst alle nur möglichen Anstrengungen machte, um eine Eisenbahn zu erlangen, so dürfe dem gemeinnützigen Unternehmen nicht entgegengetreten werden, insbesondere sei die grössere oder geringere Ertragsfähigkeit einer mit dem Unternehmen zum Theil konkurrierenden Staatsbahn kein genügender Grund, es zu verhindern.

Die Mehrheit des Staatsministeriums beantragte hiernach mit Immediatbericht vom 30. Mai 1858 die landesherrliche Genehmigung für eine Bahn von Berlin über Kottbus nach Görlitz, und der Prinzregent entschied nach diesem Antrage durch Kabinettsordre vom 7. Juni 1858.

Die Beschaffung der Mittel für den Bau im Wege der Aktienzeichnung verursachte indess unüberwindliche Schwierigkeiten, zumal die militärische Forderung umfangreicher fortifikatorischer Schutzwerke bei Görlitz der Gesellschaft bedeutende Geldopfer auferlegte. Erst als sich im Jahre 1863 das Komitee neu bildete und sich zur Beschaffung des Kapitals mit einer Gesellschaft englischer Kapitalisten verband, kam die Sache wieder in Gang. Die Statuten der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft vom 30. April 1864 wurden von den beiden Bevollmächtigten, dem Rittergutsbesitzer Dr. Strousberg aus Berlin und dem Bürgermeister Richtsteig aus Görlitz vorgelegt; der Sitz der Gesellschaft war Görlitz, das Anlagekapital auf

10 Millionen Thaler und 1 Million Thaler Reserve festgestellt. Die Bauausführung sollte spätestens vier Jahre nach Bestätigung der Statuten, die durch Kabinettsordre vom 18. Mai 1864 erfolgte, vollendet werden.

Mit dem Bau wurde im Mai 1865 im Wege der Generalunternehmung begonnen. Gleichzeitig wurde für die Anlage des Berliner Endbahnhofs das Gelände vor dem Köpenicker Thor zwischen den Verlängerungen der Oranien- und der Waldemarstrasse in Aussicht genommen. Der Berliner Magistrat beantragte die Führung der Bahn in 20 bis 30 Fuss Höhe über den Strassen, eine offenbar zu weit gehende Forderung; dagegen erachtete auch der Handelsminister nach dem Erlass vom 24. August 1865 die Anlage einer festen, die Schifffahrt zu keiner Zeit hindernden Brücke über den Landwehrkanal mit einer lichten Durchfahrtshöhe von mindestens 10 Fuss (= 3,14 m) über dem höchsten Wasserstande für erforderlich, auch die beiderseitigen Uferstrassen sollten mit einer Lichthöhe von mindestens 14 Fuss unterführt werden. Dementsprechend musste der Bahnhof etwas über den Strassen erhöht angelegt werden. Für den Ueberbau der Brücken über den Strassen wurde eine solche Anordnung vorgeschrieben, dass das Geräusch der Züge thunlichst gemildert und das Durchdringen der atmosphärischen Niederschläge vermieden werde. Auch wurde der Eisenbahngesellschaft die Herstellung eines grossen Vorplatzes westlich vor dem Empfangsgebäude und die Anlage eines Parallelweges vom Lohmühlen- nach dem Kieffholzwege aufgegeben.

Im Mai 1866 hatte der Kriegsminister von Roon, vor Ausbruch des böhmischen Feldzuges, die beschleunigte Fertigstellung der Strecke Berlin—Kottbus aus militärischen Rücksichten angeregt und die Ausrüstung mit Betriebsmitteln, an denen es der Bahn noch fast gänzlich fehlte, aus den Beständen der Staatsbahnen empfohlen. Daraufhin wurde die Strecke wenigstens nothdürftig bis zum 13. Juni fahrbar gestellt und bot so, nachdem auch in Berlin am Köpenicker Thor der Anschluss an die Verbindungsbahn in der Kottbuser Kommunikation, — der heutigen Skalitzerstrasse — hergestellt war, eine durchgehende Verbindung bis Kottbus, die bei vorsichtiger Betriebsführung immerhin für den Transport von Truppen und Kriegsmaterial geeignet war; sie wurde aber zu militärischen Zwecken, bei der Schnelligkeit, mit der sich damals die Kriegsereignisse abspielten, nur noch in ganz unerheblichem Umfange in Anspruch genommen.

Ein regelmässiger Betrieb mit Personenbeförderung auf der Strecke Berlin—Kottbus begann am 13. September 1866. Im Dezember 1867 konnte die Schlussprüfung und Abnahme der ganzen Bahn erfolgen. Die Betriebseröffnung fand am 31. Dezember 1867 statt.

Das Empfangsgebäude ist in der Nähe des Lausitzer Platzes ausserhalb

der alten Stadtmauer südlich der Kottbuser Kommunikation nach Entwürfen von A. Orth in der Zeit vom April 1866 bis Anfang 1868 erbaut worden. Es ist ein Ziegelrohbau von hellen Verblendsteinen mit farbigen Thonplatten, Gesimsen und Formsteinen. Die 3,14 m über Strassenfläche liegende Bahnsteighalle, in die fünf Gleise eingeführt sind, ist nach der Wienerstrasse hin durch einen eingeschossigen Langbau abgeschlossen, an den sich zu beiden Seiten höher geführte vortretende Flügelbauten anschliessen. In der Mitte dieses Langbaues, der die Abfahrtseite enthält, liegt der Hauptflur mit dem Fahrkartenverkauf. Davor ist noch eine Säulenhalle als Unterfahrt angeordnet; an den Hauptflur schliessen sich einerseits Aborte und Wartezimmer, andererseits Gepäckannahme und Räume für den Betriebsdienst an; der Nordwestgiebel der Halle wird durch einen mehrgeschossigen Kopfbau abgeschlossen, der beiderseits durch thurmbekrönte Eckbauten eingefasst wird und die Königszimmer, einen Wartesaal und den Ausgangsflur für die Ankommenden enthält. Der nördliche Flügel des Gebäudes an der Ankunftsseite ist untergeordnet behandelt: hier befindet sich nur die Gepäckaushalle, Aborte, Räume für Polizei, Steuer und dergleichen. Im Obergeschoss des Kopfbaus sind Räume für die Verwaltung untergebracht.

Die Bahnsteighalle von 37 m Breite und 148 m Länge enthält zwei 7,5 m breite Seiten- und zwei schmalere Zwischenbahnsteige. Zwischen der Bahnsteighalle und dem nordwestlichen Kopfbau ist ein offener Hof mit zwei grossen Drehscheiben angeordnet, auf die sämtliche Hallengleise münden. Die Halle ist durch ein von schmiedeeisernen Sichelträgern getragenes Wellblechdach mit einer mittleren durchlaufenden Glaslaterne von 7,5 m Breite überdeckt; die Umfassungswände der Halle sind mit hohen Seitenfenstern versehen. Das Eisenwerk der Dachkonstruktion ist von der Wöhlert'schen Maschinenfabrik geliefert.

Die Anlagen für den Güterverkehr liegen nördlich vom Empfangsgebäude, der Produktenbahnhof und ausgedehnte Lagerplätze füllen den Platz zwischen dem Empfangsgebäude und dem Kottbuser Ufer, der nordwestlichen Uferstrasse des Kanals, aus; ein ringförmiger Lokomotivschuppen für 23 Stände nebst kleiner Reparaturwerkstätte wurde am südöstlichen Ende des Bahnhofs, eine Vieh-, eine Wagen- und Militärrampe — letztere erst im Jahre 1871 — an der nördlichen Parallelstrasse erbaut.

Die Bahn ist über den Schiffahrtskanal mit eisernem Ueberbau, über die nordwestliche Uferstrasse — das heutige Görlitzer Ufer — und den östlich davon hiermit gleichlaufenden Lohmühlenweg mit gewölbten Bauwerken überführt, erreicht von hier aus in südöstlicher Richtung, auf dem linken Spreeufer verbleibend, bald das natürliche Gelände und nimmt dann, am

westlichen Ufer des Zeuthener Sees sich hinziehend, eine südliche Richtung auf Königs-Wusterhausen zu an; das dortige Wald- und Seengebiet hat später, zugleich in Anbetracht der bequemen Bahnverbindung mit Berlin, zu einer regen Bauthätigkeit Anreiz geboten, und es sind dort zahlreiche Ansiedlungen entstanden, die zu einer lebhaften Entwicklung des Vorortverkehrs der Görlitzer Bahn führten.

Die Anlage des Berliner Bahnhofs gab Veranlassung zum Entstehen der beiden ihn begrenzenden Parallelstrassen, der nachmaligen Görlitzer- und der Wiener Strasse, deren Herstellung von der Eisenbahngesellschaft bewirkt wurde.

Zur Verringerung der allgemeinen Verwaltungskosten, zur besseren Ausnutzung der Betriebsmittel und zur gemeinschaftlichen Benutzung der Werkstatthanlagen wurde bereits im Jahre 1869 eine Vereinigung der Verwaltung mit der Märkisch-Posener und der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn angestrebt. Der Sitz der Gesellschaft wurde infolgedessen nach Berlin verlegt. Die völlige Verschmelzung genehmigte der Minister nicht; jene Vereinigung dauerte übrigens nur bis zum Jahre 1877.

Nachdem das Hinderniss des Sächsisch-Oesterreichischen Staatsvertrags vom Jahre 1853 durch den Abschluss eines neuen Vertrags vom 24. Dezember 1870 beseitigt, und der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn die Konzession für die Linie von Reichenberg auf österreichischem Gebiet bis zur Landesgrenze auf Görlitz zu von der Oesterreichischen Regierung erteilt worden war, dehnte die Gesellschaft ihr Unternehmen durch Bau weiterer Zweigbahnen in südlicher und östlicher Richtung aus.

Von diesen wurde die Strecke Weisswasser—Muskau am 15. Oktober 1872, die Strecke Lübbenau—Senftenberg—Kamenz am 1. Mai 1874, die Strecke Görlitz—Nikrisch—Seidenberg am 1. Juli und die Zweigbahn Nikrisch—Zittau¹⁾ am 15. Oktober 1875 dem Betriebe übergeben.

Seitdem verbindet die Berlin-Görlitzer Eisenbahn auf dem kürzesten Wege die Landeshauptstadt Berlin mit Görlitz, dem gewerbereichen Hauptort der preussischen Oberlausitz. Sie schliesst sich südlich von Görlitz bei Seidenberg an das österreichische Eisenbahnnetz und bei Zittau, Görlitz und Kamenz unmittelbar an die sächsischen Staatsbahnen an, mit denen sie durch die Zweigbahn Lübbenau—Kamenz neben den direkten Linien über Roederau und Elsterwerda eine dritte Bahnverbindung zwischen Berlin und Dresden bildet. Mit den Linien Berlin—Görlitz—Seidenberg (Reichenberg) und Berlin—Lübbenau—Kamenz ist sie an dem grossen internationalen Verkehr zwischen Berlin und den norddeutschen Seehäfen einerseits und den österreichisch-

¹⁾ Diese Strecke ist im Jahre 1896 an den Sächsischen Staat verkauft worden.

ungarischen Bahnen andererseits, mit der Strecke Berlin—Kottbus in Verbindung mit der Linie Kottbus—Sorau—Breslau an dem Verkehr zwischen Berlin und der Provinz Schlesien und darüber hinaus betheiligt.

Im Jahre 1872 wurde östlich von Berlin das Anschlussgleis an die Kuhnheim'sche Fabrik (bei der späteren am 15. Mai 1881 eröffneten Haltestelle Kanne) hergestellt. Im Jahre 1873 wurde der Bau des zweiten Gleises für die stark belastete Strecke Berlin—Grünau ins Auge gefasst und zunächst der Bahnhof Grünau erweitert; demnächst wurde das zweite Gleis von Grünau bis zum (inneren) Berliner Ringbahnanschluss östlich der Elsenallee hergestellt und am 1. Juni 1874 dem Betriebe übergeben. Gleichzeitig entstanden vier neue Haltepunkte im Bereich des Vorortverkehrs, nämlich Neuer Krug (das spätere Johannisthal, seit dem Jahre 1880 Johannisthal-Niederschönweide¹⁾), Adlershof, Schmöckwitz und Hankelsablage [jetzt Hankelsablage (Zeuthen) genannt].

In den Jahren 1874 und 1875 wurde in Berlin ein neues Direktorial- und Oberbeamtenwohngebäude und ein Postgebäude hergestellt, das Empfangsgebäude erweitert, der Güterschuppen vergrößert, auch die Gleisanlagen auf dem Berliner Bahnhof erweitert und ein Petroleumlagerschuppen, im Jahre 1880 ein Getreideschuppen hergestellt. Der Plan einer grösseren Werkstättenanlage an der Elsenallee kam infolge finanzieller Schwierigkeiten nicht zur Verwirklichung, später wurden indess grössere Werkstätten für die Bahn in Kottbus angelegt.

Auf der Strecke Berlin—Grünau nahm der Ortsverkehr bald grösseren Umfang an. Da indess die Einrichtung von Vollzügen zu hohe Betriebskosten verursacht hätte, so wurden, um eine häufigere Verbindung mit Berlin herzustellen, auf Betreiben des Bauvereins Adlershof-Grünau am 9. September 1878 zwischen Berlin und Grünau sogenannte Bahn-Omnibuszüge, bestehend aus einer kleinen Maschine von Krauss & Co. in München und aus 1 bis 3 gewöhnlichen Abtheilwagen 3. Klasse versuchsweise eingerichtet; diese Omnibuszüge verkehrten mit einer Stundengeschwindigkeit von 24 km im allgemeinen wochentags viermal in jeder Richtung, wurden auch in den folgenden Jahren beibehalten und trugen zur Hebung des örtlichen Personenverkehrs wesentlich bei.

Solche Omnibuszüge wurden gefahren in den

Jahren	1879	3296	und	beförderten	71 067	Personen
	1880	3288	„	„	91 904	„
	1881	3289	„	„	118 639	„

¹⁾ Die Station heisst neuerdings amtlich: Nieder-Schöneweide (Johannisthal).

Durch Gesetz vom 29. März 1882 wurde die Bahn für den Staat erworben, der die Verwaltung vom 1. Mai 1882 ab übernahm. Am 1. April 1883 wurde das Unternehmen dem Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin einverleibt; die Strecken Berlin—Görlitz, Weisswasser—Muskau und Lübbenau—Kamenz wurden dem Eisenbahnbetriebsamt Kottbus, die Strecken Görlitz—Seidenberg und Nikrisch—Zittau dem Betriebsamt Görlitz zugetheilt.

Die Eisenbahn von Berlin nach Lehrte.

Im Jahre 1863 legte der Bankier Adolf Hanseemann dem Handelsminister den Plan einer sogenannten Havelbahn von Berlin über Charlottenburg, an den Havelseen vorbei, über Potsdam und Ziesar nach Neuhausen und Helmstedt vor. Dieser Plan wurde zwar abgelehnt, jedoch gleichzeitig sowohl dem von Hanseemann vertretenen Komite der Havelbahn als auch dem Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn die Ermächtigung ertheilt, Vorarbeiten für eine nach dem Westen führende Eisenbahn — für die Potsdamer Bahn etwa von Genthin nach Helmstedt und Uelzen — anfertigen zu lassen.

Darauf bildete sich in Berlin unter dem Vorsitze Hanseemann's ein Komite für eine Eisenbahn von Berlin über Rathenow, Tangermünde, woselbst die Elbe mit fester Brücke überschritten werden sollte, und Gardlegen nach Lehrte. Durch diese Bahn war für die Linie Berlin—Minden—Cöln eine Abkürzung um 60 km, sowie die Vermeidung der beiden (damaligen) Kopfstationen Magdeburg und Braunschweig, und infolgedessen eine Abkürzung der Fahrzeit für die Schnellzüge um nahezu zwei Stunden zu erreichen.

Das neue Unternehmen wurde erklärlicherweise von der Berlin-Potsdam-Magdeburger und auch von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft heftig bekämpft. Die erstere bemühte sich gleichzeitig angelegentlich um die Konzession zu einer Bahn von einem Punkte ihrer Stammbahn zwischen Burg und Magdeburg mit einer Trajektanstalt über die Elbe und weiter über Wolmirstedt bis zur Landesgrenze in der Richtung nach Helmstedt.

Durch Kabinetsordre vom 11. April 1864 wurde für diese Linie sowohl als für die Bahn Berlin—Lehrte mit fester Elbbrücke bei Tangermünde die landesherrliche allgemeine Vorkonzession ertheilt.

Im Jahre 1865 traten neben dem Hanseemann'schen Komite die Berlin-Potsdam-Magdeburger und die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft als Bewerber um die Konzession für die Berlin-Lehrter Bahn auf, und im November 1865 gesellte sich ihnen auch noch die Magdeburg-Halberstädter

Eisenbahngesellschaft zu, die sich mit einer Immediateingabe vom 6. November 1865 wegen Berücksichtigung ihrer Interessen an den König gewandt hatte. Im allgemeinen Landesinteresse lag es, die Berlin-Lehrter Bahn mit der militärisch und für den allgemeinen Verkehr wünschenswerthen Abzweigung über Stendal und Salzwedel nach Uelzen zum Anschluss an die Bahn Uelzen—Harburg innerhalb Preussens als ein selbständiges Unternehmen unabhängig von den bestehenden Bahnen ins Leben zu rufen. Eine Verständigung unter den vier verschiedenen Bewerbern war nicht zu erzielen, und es musste daher zwischen ihnen gewählt werden. Das Staatsministerium sprach sich in der Sitzung vom 7. Februar 1866 für das Berlin-Lehrter Eisenbahnkomite aus, und der König entschied in diesem Sinne durch Kabinettsordre vom 12. Februar 1866. Mit dem Königreich Hannover wurde ein Staatsvertrag wegen Anlage der Bahn am 16. März 1866 abgeschlossen; indessen die kriegerischen Ereignisse dieses Jahres und die veränderten politischen Verhältnisse führten dazu, dass das Berliner Komite eine Erweiterung seiner Baukonzession bis nach Lehrte und nach Uelzen beantragte und auch erhielt.

Unter dem 28. Juli 1866 regte Graf Itzenplitz beim Grafen Bismarck an, die Lehrter Bahn mit den Anschlüssen nach Hannover und Minden in ihrer vollen Ausdehnung möglichst unabhängig zu machen, ausschliesslich unter preussischen Einfluss zu stellen und den Territorialregierungen von Hannover und Kurhessen die Einwirkung auf diese für Preussen besonders wichtige kürzeste Verbindung zwischen den östlichen und westlichen Provinzen der Monarchie gänzlich zu entziehen. Durch Einverleibung von Hannover und Hessen in den preussischen Staat wurden diese Verhältnisse in erwünschter Weise geordnet. Inzwischen hatte sich das Berlin-Lehrter Eisenbahnkomite mit dem Direktorium der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft über einen gemeinsamen Finanzplan verständigt und den Statutentwurf für eine Berlin-Hannoversche Eisenbahngesellschaft beim Handelsminister eingereicht. In diesem hatte sich die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft die Wiederaufhebung der Gemeinschaft zwischen ihrem alten und dem neuen Unternehmen nach Ablauf von fünf Jahren nach Eröffnung des Betriebes vorbehalten. Dieser Vorbehalt wurde von der Staatsregierung nicht genehmigt, weil zu befürchten war, dass jene Privatgesellschaft ihren mächtigen Einfluss dem neuen Unternehmen gegenüber missbrauchen und seinen eigentlichen Zweck vereiteln könne. Darauf trat die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn von dem Unternehmen zurück.

So war das Berlin-Lehrter Komite wieder auf sich allein angewiesen. Der Versuch, ohne Betheiligung anderer Bahnen eine neue selbständige Gesellschaft zu gründen, missglückte, und es blieb nur noch übrig, mit der

Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft in Verhandlungen zu treten. Diese führten zu einem günstigen Ergebniss. Durch Kabinettsordre vom 12. Juni 1867 wurde der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft der Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Berlin über Rathenow und Gardelegen nach Lehrte, mit einer Zweigbahn in der Altmark über Salzwedel nach Uelzen, konzessionirt. Die Hauptbahn Berlin—Lehrte sollte binnen drei Jahren fertiggestellt werden.

Die Vorarbeiten für die Strecken Spandau—Rathenow—Stendal—Gardelegen und Stendal—Salzwedel wurden noch in demselben Jahre fertiggestellt; im Jahre 1868 konnte bereits mit den Erdarbeiten von Stendal aus, sowie mit dem grossen Elbbrückenbau bei Hämerten, östlich von Stendal, und im Jahre 1869 mit den Erdarbeiten am Berliner Bahnhofe begonnen werden.

Bereits bei den ersten Vorarbeiten für die Lehrter Bahn im Jahre 1863 war für den Berliner Endbahnhof das zum Theil fiskalische sogenannte Pulvermühlengelände westlich des Humboldthafens, an der Mündung des Berlin—Spandauer Schiffahrtskanals in die Spree, und eine Führung der Bahn von hier in westlicher Richtung durch Moabit auf dem rechten Spreeufer in Aussicht genommen.

Das Pulvermühlengelände war ebenso wie die gegenüber auf dem linken Spreeufer gelegenen ehemals Seeger' und Kampfmeier'schen Holzplätze von der Staatsbauverwaltung angekauft worden, um hier den vom König Friedrich Wilhelm IV. festgestellten Bauplan für einen neuen Stadttheil zur Ausführung zu bringen. Dieser Plan ist später indess nur für den Stadttheil zwischen Spree und Königsplatz zur Verwirklichung gelangt. Für Anlage des Humboldthafens, der neuen Alsenbrücke und der dortigen Ufer- und der anderen anschliessenden Strassen waren staatsseitig beträchtliche Kosten aufgewendet worden in der Absicht, diese später durch den Verkauf von Bauvierteln zu decken. Der Gedanke eines Bahnhofs an Stelle der Bauviertel stiess daher anfänglich auf Widerstand beim Handelsminister, der befürchtete, der Bahnhof werde den ganzen Vortheil der vom Fiskus im Gesamtinteresse gebrachten Geldopfer ausschliesslich an sich ziehen. Mit Rücksicht hierauf wurde der Preis des Geländes auf den damals recht hohen Betrag von 80 Thlr. für die Quadratruthe (= 17 M für das qm) festgesetzt, der aber, als 1870 die Abtretung selbst erfolgte, noch auf 101 Thlr. (= 21,40 M für das qm) gesteigert wurde.

Für den Güterbahnhof wurde das Gelände westlich der damaligen Birkenallee, der heutigen Strasse Alt-Moabit, stromabwärts am rechten Spreeufer, in Aussicht genommen, und hierdurch der Vortheil einer direkten Verbindung zwischen Eisenbahn und Wasserstrasse gewonnen, der den zahlreichen

kohlenbedürftigen, industriellen Anlagen an der Spree besonders zu gute kommen sollte; der Güterbahnhof sollte an der in ihrer Verlängerung noch oberhalb des Schlosses Bellevue auf die Spree mündenden Strasse (No. 17) — der heutigen Paulstrasse — endigen.

In der Kabinetsordre vom 11. Juli 1868 äusserte König Wilhelm den Wunsch, dass das Empfangsgebäude aus ästhetischen Rücksichten mit seiner Hauptachse parallel dem Ufer des Humboldthafens angeordnet werde; um ferner die Hebung der Invalidenstrasse möglichst zu beschränken, wurde eine etwas tiefere Lage für die Gleise im Empfangsgebäude empfohlen, ohne dass dieses selbst deshalb tiefer in den Boden eingeschnitten würde. Um die Anlagen des Güterbahnhofs dem Blicke vom Thiergarten aus, vom linken Spreeufer her, möglichst zu entziehen, wurde die Bepflanzung der Uferstrasse längs des Güterbahnhofs mit Bäumen angeordnet, und ein Landstreifen von angemessener Breite für die Bebauung durch Privatgrundstücke entlang der geplanten Strasse vorbehalten. Andere als für den Personenbahnhof unbedingt nothwendige Anlagen wurden auf dem Gelände zwischen Birkenallee, Spree, Humboldthafen und Invalidenstrasse nicht zugelassen, und die Anlage des Betriebsbahnhofs auf das Gelände nördlich der Invalidenstrasse und des Moabiter Zellengefängnisses verwiesen. Weiter hatte die Eisenbahngesellschaft eine Brücke über den neuen Verbindungskanal von Plötzensee nach der Unterspree, der rechtwinklig unter der Bahn zugleich mit der See- strasse durchzuführen war, und eine Ueberführung für die Beusselstrasse mit beiderseitigen Rampen von 1:36 Steigung herzustellen. Nachdem über alle diese Punkte Entscheidung getroffen war, konnten die Bauten in und bei Berlin im Jahre 1870 nachdrücklich in Angriff genommen werden. Die Strecke Stendal—Salzwedel wurde am 15. März 1870, die Strecke Spandau—Gardelegen am 1. Februar 1871, die Strecke Berlin—Spandau und das zweite Gleis der Strecke Spandau—Stendal am 15. Juli 1871, die Schlussstrecke Gardelegen—Lehrte am 1. November 1871 in Betrieb genommen.

Hiernach konnte die Berlin-Lehrter Bahn am 1. November 1871 in ganzer Länge für den Güterverkehr, am 1. Dezember für den Personenverkehr eröffnet werden; seit dem 15. Februar 1872 wurde sie auch mit Schnellzügen befahren, und zwar verkehrten seit dem 1. Juni 1872 zwei Schnellzüge und ein sogenannter Expresszug täglich in jeder Richtung.¹⁾

Durch die Vollendung der Strecken Stendal—Uelzen—Langwedel — eröffnet am 15. April 1873 — erhielt Berlin auch noch eine kürzere, direkte

¹⁾ Besonders dieser war lange Zeit hindurch beim reisenden Publikum sehr beliebt, weil er durch seine hohe Geschwindigkeit von 90 km in der Stunde alle anderen Züge in Deutschland übertraf.

Schienenverbindung mit Bremen und eine zweite Eisenbahnlinie nach Hamburg.

Der Berliner Endbahnhof liegt im Nordwesten der Stadt, westlich vom Hamburger Bahnhof, und zwar der Personenbahnhof westlich neben dem Humboldthafen, südlich von der Invalidenstrasse; die Anlagen sind in drei völlig getrennte Gruppen, als Personen-, als Güterbahnhof und als Betriebsbahnhof mit Vieh- und Eilgutabfertigung hergestellt.

Der Güterbahnhof befindet sich auf dem rechten Spreeufer zwischen Paulstrasse und der Strasse Alt-Moabit, südlich von den Hauptgleisen liegen die Güterladegleise, nördlich davon, in zwei grosse Gruppen getrennt, die Rangirgleise. Von der östlichen Rangirgruppe zweigt noch eine Gleisgruppe ab für den Rohproduktenverkehr und für den Anschluss der an der Spree gelegenen oder geplanten industriellen Anlagen; zwei Gleise dicht an der Spree dienen der unmittelbaren Schiffsverladung. Zwei Güterschuppen mit vier Ladebühnen und 27 Krähen, getrennt für Abgang und Ankunft, sind hier in eigenartiger Weise durch Ueberdachung der in der Mitte liegenden Fahrstrasse für Rollfuhrwerk zu einer grossen Güterhalle vereinigt.

Der Betriebsbahnhof liegt nördlich der Invalidenstrasse und grenzt westlich an die den Exerzierplatz des Garde-Ulanen-Regiments nach Osten abschliessende Lehrterstrasse; er enthält einen Lokomotivschuppen für 20 Stände, drei Wagenschuppen mit 41 Ständen und ein Werkstattsgebäude mit 5700 qm bebauter Grundfläche.

Das Empfangsgebäude, am Friedrich Karl-Ufer gelegen, ist als grossartiger Hallenbau nach den Entwürfen von A. Lent, Scholz und Lapiere vom Herbst 1869 bis 1871 erbaut. In der 188 m langen, 38,29 m breiten Halle von halbkreisförmiger Bogenform liegen zwischen zwei Seiten- und einem Mittelbahnsteige fünf Gleise, die gegen einen Kopfbahnsteig endigen. Die Halle wird von zwei Seitenflügeln eingefasst, von denen der östliche für die Abfahrt, der westliche für die Ankunft bestimmt ist. In der Mitte der beiden Langflügel sind beiderseits weit vortretende Risalite angelegt, die geräumige Flure enthalten; der Abfahrtsflur ist mit einer glasbedeckten Unterfahrt versehen. Hinter diesem liegt die Gepäckannahme, und zu beiden Seiten schliessen sich die Warteräume und Aborte an, während auf der Ankunftsseite der Hauptflur von der Gepäckaussgabe und einem Wartesaal eingefasst wird. Aussen legt sich an den Ankunftsflur in beiden Richtungen noch eine ausgedehnte Droschkenhalle an.

Die nördlichen Eckflügelbauten zu beiden Seiten der Halle enthalten Räume für den Betrieb, die südlichen Eckflügel solche für die Verwaltung und an der Abfahrtsseite die Königszimmer. Ein verdeckender Kopfbau am

südlichen Hallengiebel fehlt, und dieser ist durch den hohen Aufbau in hervorragender Weise architektonisch zum Ausdruck gebracht worden. Die Halle wird durch das Seitenlicht der grossen Halbkreisfenster und durch die Glaswände der beiden Giebelabschlüsse beleuchtet. Die Architektur des Gebäudes, die sich an die Formen der italienischen Hochrenaissance anlehnt, ist in Putz ausgeführt, mit Ausschluss der Gesimse und Säulen, die aus gebranntem Thon und Sandstein hergestellt sind. Die Gleise liegen tiefer als die umgebenden Strassen, um für die Ueberführungen der Invaliden- und der Perleberger — früher Fenn- — Strasse über die Bahn günstigere Höhenverhältnisse zu gewinnen. Die Bahnsteige haben dementsprechend eine grössere Höhe über den Schienen erhalten, als sonst zur Zeit jenes Baues im allgemeinen üblich war.

In der Hauptversammlung der Aktionäre vom 26. August 1871 wurde angesichts der wachsenden Bedeutung Charlottenburgs und besonders mit Rücksicht auf die lebhaft entwickelte dortigen Industrie die Herstellung einer Zweigbahn von der Berlin—Lehrter Strecke aus nach Charlottenburg beschlossen. Der westlich von Charlottenburg bei Westend anzulegende Güterbahnhof sollte mit einer in der Richtung nach Spandau führenden Krümmung an die Hauptbahn angeschlossen werden, um die Einführung der Durchgangsgüter von Spandau aus auf die Verbindungsbahn ohne Berührung des Berliner Ortsgüterbahnhofs zu ermöglichen, wobei vorausgesetzt wurde, dass auch die Verbindungsbahn von Moabit aus bald bis nach Charlottenburg durchgeführt werden würde. — Dieser Plan erhielt durch Königlichen Erlass vom 26. Februar 1872 die Genehmigung. Für die Berlin—Spandauer Chaussee und für den Zufuhrweg zum Kirchhofe westlich von Charlottenburg wurde die Herstellung von Ueberführungen über die Bahn verlangt. Der Entwurf wurde dann dahin erweitert, dass zugleich ein Anschluss an den westlichen Endbahnhof der Berliner Stadtbahn hergestellt werden sollte, infolgedessen verzögerte sich diese Ausführung bis zum März 1878.

Im Jahre 1879 wurde die von der Berlin-Lehrter Bahn zwischen Berlin und Spandau nach der Ringbahnstation Charlottenburg abzweigende Strecke fertiggestellt, und die neue Station mit der Bezeichnung Charlottenburg-Westend am 1. Mai 1879 für den Güterverkehr eröffnet. Die Zweigbahn geht östlich von Fürstenbrunn, nördlich von Westend, auf dem linken Spreerfer von der Stammbahn Spandau—Berlin in südlicher Richtung nach Charlottenburg ab. Die Anschlussstation Charlottenburg-Westend erhielt später zum Unterschied von der Stadtbahnstation Charlottenburg den Namen Westend. Nach Eintritt der Verstaatlichung des ganzen Unternehmens der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn im Jahre 1880 erschien für den Anschluss

der Charlottenburger Zweigbahn an den westlichen Endbahnhof der Stadtbahn die Benutzung der Berliner Ringbahngleise zulässig. Der Entwurf wurde hiernach abgeändert, und die Bauausführung so betrieben, dass die Anschlussbahn an den westlichen Endbahnhof der Stadtbahn bei Charlottenburg am 15. Mai 1882 dem Betriebe übergeben werden konnte. Seit dem 15. Juni 1882 wurde diese Anschlussbahn zur Durchführung der Schnellzüge nach und von Lehrte über die Stadtbahn, vom 1. Oktober 1889 an jedoch nur noch für den Güterverkehr benutzt, da von dieser Zeit an die Lehrter Schnellzüge über den Hamburger Anschluss nach Spandau geleitet werden.

Die Berlin-Dresdener Eisenbahn.

Zur Herstellung einer direkten, möglichst gradlinigen Bahnverbindung zwischen Berlin und Dresden wurden seit dem Herbst 1868 von verschiedenen Seiten Konzessionsanträge an den preussischen Handelsminister gestellt, die aber mit dem Bescheide abgelehnt wurden, dass das Bedürfniss für eine solche Linie nicht anerkannt werde. Gleichwohl wurde einem Ende des Jahres 1870 in Berlin zusammengetretenen Komite im Februar 1871 die Erlaubniss zur Vornahme von Vorarbeiten für eine direkte Bahnlinie von Berlin über Zossen, Baruth, Kirchhain, Dobrilugk, Elsterwerda, Grossenhain, und Moritzburg nach Dresden ertheilt. Hierbei war wohl die Absicht mit bestimmend, das gerade damals in der öffentlichen Meinung lebhaft angefochtene Monopol der Berlin-Anhalter Bahn durch eine Konkurrenzbahn zu brechen. Die Vorarbeiten wurden im Dezember 1871 eingereicht. Die Bahn sollte auf dem linken Elbufer in Dresden eingeführt werden, und rund 20 km kürzer sein als die Linie über Röderau — thatsächlich wurde sie nur um 14,1 km kürzer — und bot den Vortheil, dass der Betrieb für die ganze Eisenbahnlinie in der Hand einer einzigen Verwaltung lag. Auch in militärischer Hinsicht war die Bahn vortheilhaft, weil sie nicht, wie die beiden andern Bahnen über Jüterbog und Kottbus, Theile anderer Haupttransportlinien mit in Anspruch nahm.

Die landesherrliche Konzession wurde an die Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft am 24. Juni 1872 ertheilt, und der Staatsvertrag wegen Herstellung der Bahn zwischen Preussen und Sachsen am 6. Juli 1872 abgeschlossen. Das Anlagekapital war auf 10 500 000 Thaler festgesetzt, wovon die eine Hälfte durch Stammprioritätsaktien, die andere durch Stammaktien aufgebracht werden sollte. Die Vollendung der Bahn hatte binnen drei Jahren nach der Konzessionirung zu erfolgen. Obgleich der Handelsminister am 11. März 1872 die Vergebung der Arbeiten in Generalunternehmung aus-

drücklich für unzulässig erklärt hatte, übertrug die Gesellschaft die Bauausführung, mit Ausschluss des Grunderwerbs, der in Berlin neugebildeten Generalbaubank, zu deren Gründern eine Anzahl von Bankiers gehörte, die früher die Aktien der Bahn gezeichnet hatten.

Der Berliner Endbahnhof war zuerst am Belle Allianceplatz, später, als sich hier der Grunderwerb zu theuer erwies, am Wasserthor, dann auf dem billigeren Gelände zwischen Hasenheide und Badbrücke — im Zuge der Admiralstrasse, heute Admiralbrücke, östlich des Urban —, endlich auf dem linken Ufer des Schiffahrtskanals und zwar auf dem militärfiskalischen Gelände zwischen dem Anhalter und Potsdamer Güterbahnhof geplant. Es gelang der Gesellschaft, sich über diesen Platz mit der Anhalter Bahn zu verständigen, die ihre Absicht, auf dem fraglichen Gelände Reparaturwerkstätten zu errichten, aufgab. Dem Kriegsminister war diese Lage besonders erwünscht, weil sie die Durchführung der nach dem neuen Artillerieschiessplatz bei Cummersdorf geplanten Militärbahn¹⁾ ermöglichte, auch konnte der Vorplatz für die Dresdener Bahnhofsanlage an der Luckenwalderstrasse zugleich für die provisorischen Anlagen des Personenverkehrs der Anhalter Bahn an der Trebbinerstrasse mitbenutzt werden.

Der Kolonnenweg bei Schöneberg musste in einer Breite von 19 m über die Bahn hergestellt, und diese unter der neuen Verbindungsbahn hindurchgeführt werden; sie erhielt von hier aus eine solche Steigung, dass sie bei der Station Südende über die Anhalter Bahn hinweggeführt werden konnte, deren Direktion für das Ueberführungsbauwerk eine lichte Weite zur Durchlegung von 4 Gleisen der Anhalter Bahn verlangte.

Im Bereich der näheren Umgebung Berlins wurden die Stationen Südende — unter Betheiligung der Südend-Gesellschaft an den Kosten —, Marienfelde, Mahlow, Rangsdorf und Zossen angelegt.

Der Personenbahnhof wurde, wie die Textabbildung auf Seite 149 zeigt, an dem Platz südlich der Luckenwalderstrasse, östlich der verlängerten Schönebergerstrasse, der Güterbahnhof südlich davon erbaut, und auf der Westseite ein Verbindungsgleis mit dem Aussenbahnhof der Potsdamer Bahn hergesellt, das wegen Einführung des Südrings in den Potsdamer Bahnhof im Jahre 1890 wieder beseitigt werden musste. Die finanziellen Schwierigkeiten, die damals bereits die Gesellschaft bedrohten, nöthigten dazu, das Empfangsgebäude möglichst billig herzustellen. Die Güterschuppen, für ankommendes und abgehendes Gut getrennt, waren ebenfalls aus Fachwerk, mit massiven Abfertigungsgebäuden, nördlich der Gürtelstrasse hergestellt, und daneben

¹⁾ Vergl. die nachfolgende Darstellung dieser Bahn.

auch die erforderlichen Laderampen, Freiladegleise und Lagerplätze angelegt. Die übrigen Anlagen für den Betrieb, Lokomotivschuppen, verbunden mit kleineren Reparaturwerkstätten, und Aufstellungsgleise, lagen weiter südlich zwischen Gürtel- und Kolonnenstrasse; die Gürtelstrasse, damals unter dem Namen Blücherstrasse, war wie bei den beiden benachbarten Bahnen in 26,4 m Breite unter den Gleisen durchgeführt, und die Monumentenstrasse über die Bahn überführt, während für die Grossgörschenstrasse noch ein Schienenübergang belassen wurde, der später einging.

Die Bahn wurde am 17. Juni 1875 dem Verkehr übergeben; sie war im allgemeinen eingleisig ausgeführt, Grund und Boden aber für eine doppelgleisige Anlage erworben, der Unterbau war stellenweise für das zweite Gleis hergestellt.

Die Bahn durchschneidet bei Dobrilugk die Halle—Sorau—Gubener, bei Elsterwerda die Kohlfurt—Falkenberger, bei Grossenhain die Kottbus—Grossenhainer und bei Coswig die Leipzig—Dresdener Eisenbahn. Ausserdem steht sie bei Elsterwerda mit der Bahn von Riesa nach Elsterwerda in Verbindung. Zu dem Unternehmen gehörte noch die Verbindungsbahn mit der Oberlausitzer Bahn in Elsterwerda und die mit der Sächsischen Staatsbahn in Dresden vom Berliner Bahnhof in Friedrichstadt nach dem Böhmischem Bahnhofe in Altstadt, die beide gleichzeitig mit der Hauptbahn in Betrieb genommen wurden. Auf der Linie wurde sofort ein mit hoher Geschwindigkeit fahrender Schnellzug eingerichtet.

Zu einer Verbindung des Bahnhofs mit dem Bahnhofe Tempelhof der Ringbahn wurden im Jahre 1876 die Erdarbeiten begonnen; der Betrieb auf dem Anschlussgleis nach Tempelhof wurde am 1. Januar 1878 eröffnet. Dieser sogenannte innere Gleisanschluss, der noch heute besteht, zweigt südlich des Güterbahnhofs von dem Hauptgleise der Dresdener Bahn nach Westen ab, steigt in südöstlicher Richtung an, legt sich an die Nordseite der Ringbahngleise, wird mit diesen zusammen über die Hauptgleise der Dresdener und Anhalter Bahn überführt und erreicht, den Ringbahngleisen folgend, schliesslich den Bahnhof Tempelhof der Verbindungsbahn.

Das Grundkapital der Gesellschaft hatte zur Vollendung der Bahn nicht hingereicht. Die in den Jahren 1872 und 1873 eingetretene Steigerung aller Preise und Löhne, die Vermehrung und Erweiterung der in den Anschlägen vorgesehenen Anlagen bei der Bauausführung machten zugleich mit den durch Vergabung der Arbeiten in Generalunternehmung und durch Unterbringung der Aktien erwachsenen Verlusten einen beträchtlichen weiteren Bedarf an Geldmitteln schon im Jahre 1875 erforderlich. Der Mehrbedarf betrug beim Grunderwerb allein 4 071 000 M; an Stelle der eingleisig

veranschlagten Elbbrücke bei Niederwartha hatte die sächsische Regierung die Ausführung einer zweigleisigen, auch für Fussgänger und Lastfuhrwerk geeigneten Brücke gefordert, die mit 1 790 000 M Mehrkosten hergestellt worden war. Für sechs nicht veranschlagte Bahnanschlüsse in Dresden, Grossenhain, Elsterwerda, Kirchhain-Dobrilugk, Zossen und Berlin war ein nicht vorgesehener Betrag von 1 925 000 M erforderlich geworden. So waren die Mittel der Gesellschaft bereits im Herbst 1874 erschöpft, und da eine neue Anleihe erst nach der Betriebseröffnung aufgenommen werden konnte, so wurde zunächst mit der Zentralbank für Handel und Industrie unterm 24. November 1874 ein Abkommen getroffen, wonach diese alle Schulden, die aus dem Bahnbau nach Erschöpfung der Baugelder bis zum Betrage von 3 Millionen Thalern noch etwa auflaufen würden, bezahlte, ihre Forderungen aber bis zum 31. Dezember 1875 stundete.

Zur Deckung der aus diesem Abkommen erwachsenen Verbindlichkeiten sowie zur Abtragung der entstandenen Bauschulden suchte die Gesellschaft im Jahre 1875 die Genehmigung zur Aufnahme einer 5prozentigen Prioritätsanleihe im Betrage von 13 500 000 M nach, die auch von der Regierung genehmigt wurde. Es gelang indess der Gesellschaft nicht, diese Prioritätsanleihe zu einem annehmbaren Kurse zu begeben.

Dem Plane, der Anhalter Bahn das Eigenthum oder den Betrieb der Dresdener Bahn zu übertragen und hiermit die finanziellen Verlegenheiten zu beseitigen, versagte die Regierung mit Rücksicht auf die öffentlichen Verkehrsinteressen ihre Genehmigung. Da bot die Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft ihr Unternehmen dem Staate zum Preise von anfangs 42, später 36 Millionen Mark zum Ankaufe an. Die Staatsregierung machte ein Gegengebot von 22½ Millionen Mark für die Bahn in ihrem damaligen unfertigen Zustande. Die Verhandlungen hierüber führten zu einem Uebereinkommen dahin, dass die Staatsregierung unter Bewilligung einer 4½prozentigen Zinsbürgschaft für eine von der Gesellschaft aufzunehmende Anleihe Betrieb und Verwaltung der Bahn für immer übernehmen und berechtigt sein sollte, die Bahn nach Ablauf von 15 Jahren käuflich zu erwerben. Der auf dieser Grundlage abgeschlossene Vertrag vom 18. Juni 1876 kam in demselben Jahre wegen des Schlusses der Session im Abgeordnetenhouse nicht mehr zur Berathung, wurde am 5. Februar 1877 erneuert und nunmehr vom Landtage, im Abgeordnetenhouse mit ganz geringer Stimmenmehrheit — 186 gegen 165 Stimmen — genehmigt und als Gesetz vom 11. August 1877 veröffentlicht. Hiernach gewährte der Staat eine Zinsbürgschaft von 4½ % für eine Anleihe der Gesellschaft bis zur Höhe von 22 940 000 M und übernahm dagegen für Rechnung der Eisenbahngesellschaft Betrieb und Verwaltung der Bahn, die

durch Erlass vom 20. August 1877 der Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn übertragen wurden. Als betriebsleitende Behörde war eine Eisenbahnkommission thätig, an deren Stelle am 1. April 1880 ein Eisenbahnbetriebsamt mit dem Sitze in Berlin trat.

Die Sächsische Regierung hatte gegen die Uebernahme des Betriebes der ganzen Bahn durch Preussen, als mit den Interessen des sächsischen Staates nicht vereinbar, Einspruch erhoben und die auf sächsischem Gebiet gelegene südliche Theilstrecke der Bahn für sich eigenthümlich erwerben wollen. Der von den beiden Regierungen angegangene Bundesrath schlug am 16. März 1877 vor, die Streitfrage durch einen Schiedsspruch des Ober-Appellationsgerichts der drei Freien und Hansestädte in Lübeck zu entscheiden. Dieser am 28. Juni 1877 abgegebene Schiedsspruch erklärte den Einspruch der Sächsischen Regierung für unbegründet, worauf am 1. Oktober 1877 die Uebernahme des Betriebes durch die Preussische Regierung erfolgte.

Zur Einführung der Personenzüge der Berlin–Wetzlarer Bahn in den Bahnhof der Dresdener Bahn wurden hier im Jahre 1879 einige Aufstellungsgleise angelegt und der sogenannte innere westliche Ringbahnanschluss der Dresdener Bahn in der Richtung nach Wilmersdorf zu hergestellt, der noch heute besteht. Nach Verstaatlichung der Potsdamer Bahn wurde im Dezember 1880 die Verlegung des Personenverkehrs der Dresdener Bahn nach dem Potsdamer Bahnhof beschlossen, womit die Erbauung eines eigenen Empfangsgebäudes der Dresdener Bahn vermieden wurde. Um die Personenzüge der Dresdener Bahn in den Potsdamer Bahnhof einführen zu können, wurde die Herstellung des äusseren westlichen Ringbahnanschlusses der Dresdener Bahn nothwendig, durch den auch die Ueberführung der Dresdener Züge auf die Stadt- und Ringbahn ermöglicht wurde. Dieser Anschluss, dessen Einmündung in die Ringbahn durch die Signalstation Vdp gesichert wurde, gelangte am 17. Januar 1882 zur Vollendung. Zur regelmässigen Benutzung dieses Anschlusses kam es indessen nicht mehr, da mit der inzwischen erfolgten Verstaatlichung der Anhalter Bahn die Dresdener Züge am einfachsten auf dem Anhalter Bahnhof abgefertigt werden konnten. Am 15. Oktober 1882 wurde der Güterverkehr, am 1. Februar 1883 der Personenverkehr vom Dresdener nach dem Anhalter Bahnhof verlegt. Das nach Abbruch der entbehrlichen Anlagen freigewordene Gelände wurde zu Lagerplätzen eingerichtet und verpachtet, die entbehrlich gewordenen Güterschuppen wurden vermietet.

Nach Aufhebung des Dresdener Bahnhofs wurde der äussere Ringbahnanschluss der Dresdener Bahn entbehrlich, zumal nachdem mit Vollendung des neuen Rangirbahnhofs der Anhalter Bahn bei Tempelhof und nach Herstellung der Gleisverbindungen mit der Dresdener Bahn bei Marienfelde die

Überführung der Güterzüge der Dresdener Bahn auf die Ringbahn über den Rangirbahnhof Tempelhof ermöglicht war. Das Gestänge jenes äusseren Ringbahnanschlusses wurde daher im Jahre 1892 wieder abgebrochen, um die Signaleinrichtungen bei der Station Vdp zu vereinfachen und den Wärterposten an der Abzweigung der Dresdener Bahn einziehen zu können. Neuerdings ist jener Anschluss wiederhergestellt worden, als zur Ermöglichung des unmittelbaren Übergangs von Sonderzügen von der Anhalter, Dresdener und Militärbahn auf die Ringbahn und umgekehrt eine entsprechende Gleisverbindung nördlich des Haltepunkts Tempelhof (Rangirbahnhof) der Anhalter Bahn nach der Signalstation Vdp der Ringbahn zur Ausführung gelangte (vergl. den Eisenbahnplan, Anlage III.).

Durch Gesetz vom 28. März 1887 wurde die Regierung zum Ankauf der Berlin-Dresdener Bahn für den Staat ermächtigt. Vorher hatte sie sich mit der Königlich Sächsischen Regierung durch einen Staatsvertrag vom 24. Januar 1887 dahin verständigt, dass die auf sächsischem Gebiet gelegene, 54 km lange Strecke Dresden—Elsterwerda am 1. April 1888 an Sachsen abgetreten, für die ganze Strecke Berlin—Dresden aber eine einheitliche und gemeinschaftliche Betriebsleitung einzurichten sei. Am 1. Mai 1887 erfolgte die Auflösung der Eisenbahngesellschaft. Der Kaufpreis betrug 3 150 000 M, ausserdem übernahm der Staat die Prioritätsanleihe und alle sonstigen Schulden der Gesellschaft als Selbstschuldner.

So bildete die Verstaatlichung der Linie Berlin—Elsterwerda im Jahre 1887 den Schlussakt der grossen Verstaatlichungsära der sämtlichen in Berlin einmündenden Privateisenbahnen, die mit der Erwerbung der Lehrter und Stettiner Bahn im Jahre 1879 begonnen hatte.

Das Königl. Eisenbahnbetriebsamt Berlin-Dresden wurde zum 1. April 1888 aufgelöst, und die Strecke Berlin—Elsterwerda dem Bezirk der Eisenbahndirektion Erfurt zugetheilt.

Die Berliner Nordbahn.

Ueber der Nordbahn, deren Vorgeschichte bis in das Jahr 1844 zurückreicht, waltete von Anfang an ein Unstern. Im Beginn jenes Jahres bildete sich in Stralsund ein Verein, um diese Stadt durch eine Bahn mit Berlin zu verbinden. In einer Flugschrift mit dem Titel „Vorläufige Ansichten über eine Berlin—Stralsunder Eisenbahn“ war die Lage der Bahn durch einen graden Strich von Stralsund nach Berlin bezeichnet. Das von ihr durchschnittene Verkehrsgebiet, einer der fruchtbarsten Landstriche Norddeutschlands, zählte allein 65 zum Theil grössere Städte mit zusammen 200 000 Einwohnern; dazu

kam Berlin mit damals 420 000 Seelen. In diesem Gebiet bestanden in der Richtung zwischen Nord und Süd fast keine Wasserstrassen, für die pommerische Küste war nur ein sehr schwieriger und kostspieliger Wasserweg über Stettin nach Berlin vorhanden, und alle Produkte und Bedürfnisse des Landes mussten zum Theil auf langen Strecken mit der Achse bewegt werden. Der Reichthum der Küsten von Pommern und Rügen an Fischen liess erhoffen, dass diese auf der Bahn in grossen Massen nach dem Innern des Landes und besonders nach den Märkten Berlins gefahren werden und, wie man schon damals — vor fünfzig Jahren — glaubte, Bedeutung bei der Versorgung der Hauptstadt mit Lebensmitteln gewinnen würden. Ferner war Stralsund der nächste und bequemste Landungsplatz für Reisende von Kopenhagen und von Schweden über Ystadt, endlich gab die Insel Rügen der Bahn einen eigenartigen Reiz als Endziel.

In jener Zeit, wo überall neue Eisenbahnpläne zahllos auftauchten, wurden denn auch gleich mehrere verschiedene Linien in Vorschlag gebracht, namentlich eine über Greifswald und Pasewalk nach Passow mit Anschluss an die Stettiner Bahn. Während König Friedrich Wilhelm IV. schon in einem Erlass vom 15. April 1844 der Bahn sein lebhaftestes Interesse zuwandte und insbesondere auch die kürzeste Linie durch das Mecklenburgische für die einzig richtige erklärte, gaben dem Finanzminister von Bodelschwingh diese Anträge den augenscheinlich erwünschten Anlass, in einem Bericht vom 14. Mai 1844 sich auf das nachdrücklichste gegen das damals zuerst in Preussen, wie ziemlich gleichzeitig in England auftretende schwindelhafte Treiben bei der Bildung von Eisenbahn-Aktiengesellschaften auszusprechen; „ein Projekt für eine Eisenbahn — so berichtet der Minister — braucht nur erfunden zu werden, um binnen wenigen Stunden den zehnfachen Betrag des muthmasslich erforderlichen Baukapitals in Zeichnungen zu erhalten, die ohne alle Rücksicht auf Ausführlichkeit und Rentabilität des Entwurfs, und ebenso unbekümmert um die eigene pekuniäre Kraft lediglich in der Hoffnung genommen wurden, die darüber auszufertigenden Anerkennnisse mit möglichst hohem Gewinn wieder zu veräussern.“ Das Unternehmen Berlin—Stralsund wurde in dem Berichte recht abfällig beurtheilt.

Nachdem der Finanzminister in einer öffentlichen Bekanntmachung vom 11. April 1844 ausserdem mit Ermächtigung des Königs erklärt hatte, dass für andere Eisenbahnen, als die infolge der Berathungen der ständischen Ausschüsse nach der Kabinettsordre vom 22. November 1842 zunächst zur Ausführung bestimmten, auf Genehmigung überhaupt nicht zu rechnen sei, falls nicht im einzelnen Falle überwiegende allgemeine Interessen eine Ausnahme rechtfertigten, wurde den verschiedenen Bewerbern auf Grund eines

Allerhöchsten Erlasses vom 10. Juni 1844 eröffnet, dass sie sich auf Ertheilung einer Konzession zunächst keine Hoffnungen zu machen hätten.

Auch einem im Jahre 1845 gestellten Antrage des 17. Kommunallandtages der Stände von Alt-Pommern um Herstellung der Eisenbahn zwischen Stralsund und Berlin mit Hilfe einer Zweigbahn der Berlin-Stettiner Bahn wurde, ungeachtet seiner Befürwortung durch den Oberpräsidenten von Bonin, vom König in der Kabinetsordre vom 8. Februar 1846 zunächst keine Folge gegeben.

Die Angelegenheit ruhte nunmehr, bis die Stadt Stralsund in einer Immediateingabe vom 8. Januar 1853 die Bahn erneut in Anregung brachte. Auch diese Eingabe fand in König Friedrich Wilhelm IV. wieder einen warmen Fürsprecher. In zwei Handschreiben vom 1. Februar und 3. März 1853 an den Minister von der Heydt erklärte er, dass er auf das Zustandekommen der Bahn, besonders im Interesse der Stadt Stralsund, den grössten Werth lege, dass die Verbindung über Strelitz gehen müsse, und dass er keiner anderen Richtung einer Bahn auf Stralsund seine Zustimmung geben werde. Zu jener Zeit hatte die Direktion der Berlin-Stettiner Eisenbahn die Konzession für eine Zweigbahn von Passow nach Stralsund nachgesucht, deren Genehmigung von der Heydt dem Könige empfahl, während er vorschlug, die direkte Bahnverbindung von Stralsund nach Berlin zu benutzen, um einen Druck auf Mecklenburgs Eintritt in den Zollverein auszuüben.

Auf den Bericht des Staatsministeriums vom 19. Mai 1853 genehmigte jedoch der König in der Kabinetsordre vom 18. Juni die Ausführung der Nordbahn über Oranienburg, Neustrelitz, Demmin und Grimmen nach Stralsund durch eine Privatgesellschaft und lehnte die Konzessionirung der Bahn Passow-Stralsund zunächst ab.

Auf Grund dieser Entscheidung wurde dem Stralsunder Komite die Aktienzeichnung gestattet. Das Anlagekapital sollte 6 500 000 Thlr. betragen; indessen die Zeichnung hatte bei der ungünstigen Lage des Geldmarktes einen sehr schwachen Erfolg, einer staatlichen Unterstützung aber durch Uebernahme eines Theils des Aktienkapitals durch die Seehandlung trat der Finanzminister entgegen. Inzwischen war auch der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft die Linie Greifswald-Passow mit einer Zweigbahn von Pasewalk nach Stettin durch Kabinetsordre vom 26. November 1853 konzessionirt, und es war nunmehr von neuem zweifelhaft geworden, ob die Berlin—Stralsunder Bahn überhaupt noch nöthig sei. So blieb die Sache wieder Jahre lang liegen, zumal nun auch der lediglich durch preussisches Gebiet führenden Bahn Angermünde—Stralsund der Vorzug gegeben und durch Bewilligung einer Zinsgarantie noch besondere Staatsunterstützung

gewährt worden war, mit der es der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft gelang, diese Bahn zu erbauen.

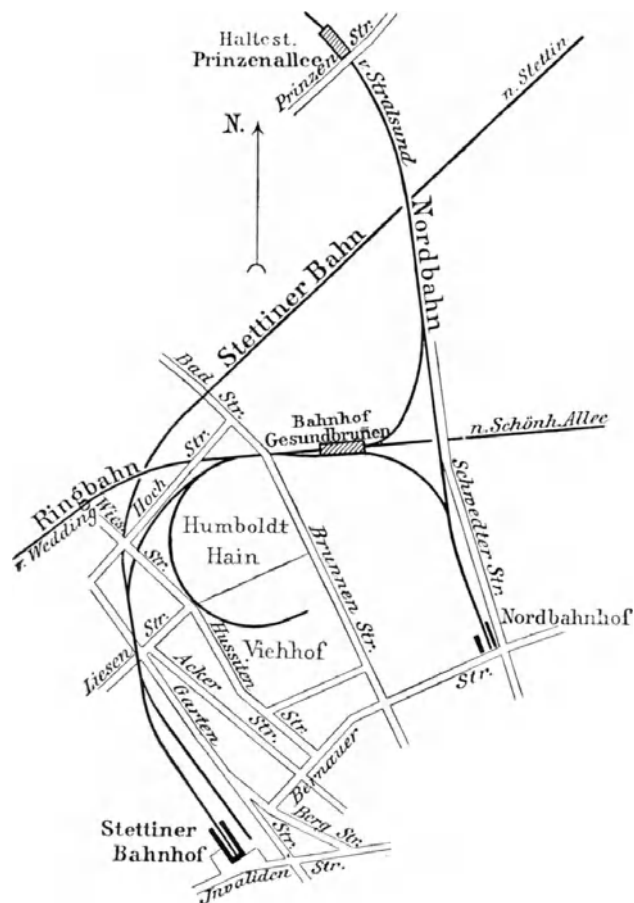
Im Jahre 1864 nahmen einige Mitglieder des früheren Stralsunder Komites in Verbindung mit dem inzwischen in Berlin unter Vorsitz des Geheimen Finanzraths Löwe selbständig gebildeten Komite den Plan wieder auf und erhielten im Februar 1865 die Erlaubniss zur Anfertigung neuer Vorarbeiten. Das Komite brachte diese im Dezember 1865 beim Handelsminister Grafen Itzenplitz zur Vorlage, nachdem es sich mit dem reichen Eisenbahnbauunternehmer Sir Morton Peto in London, der den Bau ungetheilt übernehmen wollte, in Verbindung gesetzt hatte.

Der Pastor Boegehold von St. Elisabeth in Berlin machte hierbei zum Vortheil für seine Gemeinde den Vorschlag, den Endbahnhof der Stralsunder Bahn in Berlin auf dem Gelände an der Bernauerstrasse zwischen Brunnen- und Ackerstrasse, etwa im Zuge der heutigen Strelitzerstrasse, anzulegen und die Bahn in nördlicher Richtung über die Stettiner Bahn mit einer Ueberführung hinwegzuleiten. Man erhoffte besonders hiervon eine Milderung der schweren Nothstände in jener von der ärmsten Bevölkerung Berlins bewohnten Stadtgegend. Dieser auch später mehrfach erneuerte Antrag, der dem Gründungskomite zu möglichster Berücksichtigung empfohlen wurde, scheint Veranlassung gegeben zu haben, dass der Berliner Endbahnhof der Nordbahn verhältnissmässig weit nach Osten verschoben ist, so dass in der Folge die an sich wenig zweckmässige und sonst kaum verständliche Ueberkreuzung der Bahn mit der Stettiner Bahn entstand. Die umstehende Abbildung zeigt das durch die gegenseitige Ueberschneidung der Nordbahn, Stettiner und neuen Verbindungsbahn entstandene eigenthümliche Eisenbahndreieck nördlich des Humboldthains.*)

Der Graf Bismarck sprach sich damals mit Rücksicht auf das Interesse des Staates an den Erträgen der von ihm mit Zinsgarantie versehenen Vorpommerschen Eisenbahn zunächst gegen eine Förderung des Unternehmens aus und hielt erneute Untersuchungen für erforderlich. In diesem Sinne beantwortete auch König Wilhelm am 15. Februar 1866 ein Schreiben des Grossherzogs Friedrich von Mecklenburg-Strelitz vom 26. Dezember 1865, der den König für die Bahn zu interessiren suchte. Andererseits betonte der Kriegsminister von Roon in einem Gutachten vom 16. April 1866 den Werth der Bahn für die Küstenvertheidigung, bei der die damalige Festung Stralsund, nach Herstellung einer Flottenstation auf Rügen, eine hervorragende

*) Nach Ausführung der neuerdings geplanten Verlegung der Stettiner Bahn wird später die Hypotenuse dieses rechtwinkligen Dreiecks beseitigt werden.

Bedeutung einzunehmen berufen sei. Auch die übrigen Minister äusserten sich zum Bahnprojekt zustimmend, und nun beantragte Graf Itzenplitz unterm 23. Mai 1866 beim Staatsministerium die Erwirkung der Allerhöchsten Genehmigung. Der Finanzminister v. Bodelschwingh hielt in Anbetracht der politischen Lage und der Lage des Geldmarktes den damaligen Zeitpunkt zur Genehmigung nicht geeignet. Erst als an seiner Stelle von der Heydt das



Durchschneidung der Nordbahn, Stettiner und der neuen Verbindungsbahn.

Finanzressort übernommen hatte, wurde die landesherrliche Genehmigung vom Staatsministerium am 19. Juli 1866 beantragt und durch Kabinetsordre vom 25. Juli — datirt vom Hauptquartier Nikolsburg — ertheilt.

Bis zur Vollendung der Bahn aber sollte noch mehr wie ein Jahrzehnt vergehen!

Der zur Ausführung der Bahn erforderliche Staatsvertrag mit Mecklenburg wurde am 31. Dezember 1866 abgeschlossen. Erst zwei Jahre später, im Jahre 1868, bildete sich ein Gründungskomitee der Berliner Nordbahn. Man wollte die Bahn über Stralsund hinaus bis Arkona, an der Nordspitze der Insel Rügen, verlängern und dabei eine feste Brücke über den Stralsunder

Bodden bauen. Der Fürst Putbus interessirte sich für das Unternehmen aufs lebhafteste, und im Jahre 1870 gelang es einem unter seinem Vorsitz zusammengesetzten Komite der Berliner Nordeisenbahn, die Mittel zum Bahnbau aufzubringen.

Nach den damaligen Vorarbeiten sollte der Berliner Bahnhof auf dem Gelände zwischen Humboldt- und Friedrichshain vor dem Schönhauser und Prenzlauer Thore, möglichst nahe dem Zentrum der handeltreibenden Königsstadt, angelegt werden. Für diesen Platz sprach auch die Nähe des neuen Schlacht- und Viehhofs, vieler Speditionshäuser und Fabriken. Für die Dörfer und Ausflugspunkte Pankow, Schönhausen und Französisch-Buchholz sollten Haltestellen angelegt werden, die auch den Besuch des Schönhauser Parkes erleichterten.

Durch Erlass vom 18. Juni 1870 wurde der Berliner Nordeisenbahngesellschaft die Konzession zu einer Bahn von Berlin über Neustrelitz nach Stralsund ertheilt. Das Anlagekapital war auf 12 500 000 Thlr. festgestellt. Die Bahn sollte in längstens drei Jahren von Ertheilung der Konzession ab fertiggestellt werden. Infolge verzögerter Einzahlung der Kautionsurkunde erst anderthalb Jahre später ausgehändigt und demnach mit der Bauausführung überhaupt erst im Jahre 1872 begonnen werden. Diese wurde einem Generalunternehmer übertragen. Jene Art der Bauausführung hatte die bedenklichsten Folgen. Die Direktion gewann die Ueberzeugung, dass auf die rechtzeitige und vorschriftsmässige Ausführung der Bahn nicht zu rechnen war, da die Bauunternehmer den an sich schon bedeutenden, infolge der veränderten Konjunktur und der Steigerung aller Preise erheblich gestiegenen Verbindlichkeiten bei weitem nicht gewachsen waren, ein Theil sogar die Arbeiten eingestellt hatte.

Die Direktion wollte nunmehr den Bau auf eigene Rechnung zu Ende führen und die dazu erforderlichen Geldmittel durch Aufnahme einer fünfprozentigen Prioritätsanleihe beschaffen. Die Regierung lehnte eine solche ab, weil die Aufbringung der Zinsen nicht gesichert erschien, nahm aber ihrerseits in Aussicht, der Gesellschaft durch Zinsbürgschaft für die Anleihe zu Hilfe zu kommen. Die Regierung glaubte es nicht verantworten zu können, ein an sich als nützlich anerkanntes, von den von ihm durchzogenen Landestheilen warm begrüßtes Unternehmen, dessen Vollendung in naher Aussicht stand, in gänzlichen Verfall gerathen zu lassen.

Ein hiernach im April 1874 dem Abgeordnetenhaus vorgelegter Gesetzesentwurf wurde von diesem in der Sitzung vom 12. Mai 1874, wohl nicht zum wenigsten infolge der Ausführungen Lasker's, trotz der warmen Befürwortung des Handelsministers Achenbach, abgelehnt. Damit wurde

die Vollendung der Bahn unter den bisherigen Bedingungen zur Unmöglichkeit.

Nachdem auch alle weiteren Versuche der Gesellschaft, Geldmittel zu beschaffen, erfolglos geblieben waren, wurde von den Aktionären, um nicht dem Konkurse zu verfallen, der Verkauf der Bahn und die Auflösung der Gesellschaft beschlossen. Dieser Beschluss fand die Genehmigung der Preussischen und der Mecklenburgischen Regierung, mit dem Vorbehalte, dass die Bahnanlage nur im Ganzen, mit allem Zubehör unter der Bedingung verkauft werde, dass der Käufer sich zur Vollendung und zum Betriebe der Bahn verpflichte. Ein Privatunternehmer fand sich unter diesen Bedingungen nicht, und so wurde die Bahn dem preussischen Staate zum Kauf angeboten. Dieser erklärte sich bereit, die Bahn zu erwerben, zumal er, wenn er es zum Konkurse hätte kommen lassen, auf bessere Bedingungen nicht rechnen konnte.

So beantragte die Staatsregierung im Frühjahr 1875 bei der Landesvertretung den Ankauf der Nordbahn für Staatsrechnung; ausser der dem Staate verfallenen Kautions sollte hierzu eine Summe von höchstens 2 000 000 Thalern verwendet werden. Durch Gesetz vom 9. Juli 1875 ging darauf die Nordbahn, gleichzeitig mit der Pommerschen Zentralbahn, in Staatseigenthum über. Für ihren Ankauf und Ausbau wurde ein Kredit bis zur Höhe von 22½ Millionen Mark bewilligt.

Der Grunderwerb für die Bahn war damals im grossen und ganzen beendet, die Erdarbeiten nebst den kleineren Bauwerken auf der Nordstrecke Neubrandenburg—Stralsund etwa zur Hälfte, auf der Südstrecke zu etwa $\frac{4}{5}$ vollendet; die Materialbeschaffungen für den Oberbau waren abgeschlossen, und auf der Südstrecke 34 km Hauptgleis fertig gestellt. Mit dem Bau der Bahnhöfe war nur auf der Südstrecke begonnen, und an Betriebsmitteln waren 3 Lokomotiven, die Hälfte der nöthigen Personen- und fast sämtliche Güterwagen beschafft. Die unfertigen Anlagen wurden von der liquidirenden Gesellschaft an den Königlichen Eisenbahnfiskus abgetreten, und der weitere Ausbau sowie die künftige Verwaltung der Bahn der Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn übertragen. Für die Verwaltung der Bahn wurde eine besondere Eisenbahnkommission eingesetzt, die am 15. August 1875 ins Leben trat.

Für den Berliner Endbahnhof waren ausgedehnte Geländeflächen südlich und östlich vom Bahnhöfe Gesundbrunnen bereits früher erworben worden; die finanzielle Lage der Bahn nöthigte indess zur äussersten Einschränkung der baulichen Anlagen. Man beschloss daher, dieses Gelände, ausser zur Güterstation der Nordbahn, zur Anlage eines Stadtgüterbahnhöfes der Berlin-Koblenzer Bahn in Aussicht zu nehmen, und entschied sich für

eine vorläufige Einführung des Personenverkehrs der Nordbahn in den Bahnhof Gesundbrunnen der Ringbahn, der mit der Stadt wenigstens durch eine Pferdebahn in Verbindung stand, wenn er auch sonst nicht viel bequemer lag, als der ursprünglich geplante Endbahnhof an der Bernauerstrasse.

Für den Übergang der Güterzüge der Nordbahn auf die Verbindungsbahn wurden auf dem Bahnhof Gesundbrunnen besondere Übergabegleise südlich der Hauptgleise angelegt und durch eine ziemlich scharfe, von West nach Süd gerichtete Anschlusskurve mit dem Nordbahnhofe verbunden. Auf dem Güterbahnhofe, den südlich die Bernauer-, östlich die Schwedterstrasse begrenzt, wurden ein grosser Güterschuppen, ein Abfertigungsgebäude, ausgedehnte Ladestrassen und Lagerplätze und ein kleiner Lokomotivschuppen hergestellt.

Die Strecke Berlin—Neubrandenburg wurde — zunächst als Sekundärbahn — am 10. Juli 1877 dem Betriebe übergeben; am 1. Dezember 1877 wurde die Strecke bis Demmin, und am 1. Januar 1878, nach Vollendung des ganzen Baues, auch die Schlussstrecke Demmin—Stralsund eröffnet.

Um eine Erweiterung des Bahnhofs Gesundbrunnen zu vermeiden, wurde mit der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft ein Vertrag wegen Aufnahme der Nordbahnzüge in den Stettiner Bahnhof abgeschlossen; daraufhin wurden seit dem 1. Dezember 1877 die Personenzüge der Nordbahn von dem Stettiner Bahnhof aus abgefertigt und von diesem aus, über den bestehenden Anschluss der Stettiner Bahn an die Verbindungsbahn, nach Bahnhof Gesundbrunnen und von hier auf die Nordbahn geleitet. Auf diese Weise blieb auch der sehr wünschenswerthe Anschluss der Nordbahn-Personenzüge an die Personenzüge der Ringbahn aufrecht erhalten.

Die Nordbahn war eingleisig angelegt und besass ausser der Station Hermsdorf auf der 29 km langen Strecke bis Oranienburg noch folgende Haltestellen: Prinzenallee — das heutige Pankow —, Reinickendorf — das heutige Schönholz —, Strasse nach Rosenthal, Dalldorf, Stolpe, Hohen-Neuendorf, Birkenwerder, Borgsdorf und Lehnitz; seitdem ist bis heute nur noch die im Mai 1884 eröffnete Station Waidmannslust, nördlich von Dalldorf, hinzugetreten.

Die Nordbahn bildet die kürzeste Verbindung zwischen Berlin und Stralsund und nimmt den Ortsverkehr der Mark Brandenburg, des Grossherzogthums Mecklenburg-Strelitz und der Provinz Pommern auf. Durch ihren Anschluss in Neubrandenburg an die Mecklenburgische Friedrich Franzbahn sowie in Berlin an die mit Süd-, West- und Mitteldeutschland, mit Böhmen und Oesterreich in direktem Verkehr stehenden Bahnen vermittelt sie den Verkehr zwischen diesen Verkehrsgebieten und den Grossherzogthümern Mecklenburg-

Strelitz und Mecklenburg-Schwerin, der Hansestadt Lübeck und Vorpommern. Auf der Bahn entwickelte sich von Anfang an sehr bald ein reger Vorortverkehr auf der Strecke bis Oranienburg, während später der Fernverkehr nach den Ostseebädern, besonders zu Anfang und Schluss der Sommerferien, erhebliche Ausdehnung annahm.

Bereits in dem Sommerfahrplan 1878 wurde die Einlegung eines schnellfahrenden Zuges nach beiden Richtungen in Aussicht genommen und infolge dessen an Stelle des Nebenbahnbetriebes der Betrieb für Vollbahnen eingeführt.

Die Eisenbahn Berlin—Blankenheim (—Wetzlar).

Bis zum Kriege von 1866 befanden sich fünf Eisenbahnlinien im Besitze des preussischen Staates. Von Berlin bis zur russischen Grenze sich erstreckend, verband die Ostbahn die Provinzen Preussen und Posen mit Brandenburg und der Reichshauptstadt. Die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn, an die sich die Schlesische Gebirgsbahn anlegte, vermittelte den Verkehr der Hauptstadt mit der Lausitz und Schlesien. Pommern und Sachsen standen nur durch Privatbahnen mit dem Zentrum des Landes in Verbindung, und ebensowenig bestand eine Staatsbahn zwischen der östlichen und westlichen Landeshälfte, den Provinzen Westfalen und Rheinland. Die westfälische Eisenbahn war eingekeilt zwischen der hannoverschen Staatsbahn, der Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn, dem Bergisch-Märkischen und dem Cöln-Mindener Eisenbahnnetze. Aehnlich war die Lage der königlichen Saarbrücker Eisenbahn, die sich an der äussersten Westgrenze des Landes an das Netz der französischen Ostbahn und die pfälzische Ludwigsbahn anschloss und von diesen mehr oder weniger abhängig war. Zu diesen vier Staatsbahnen war als fünfte noch die Berliner Verbindungsbahn hinzuzurechnen. Die nachtheiligen Folgen, welche der Mangel eines Zusammenhanges zwischen den fünf Staatsbahnen mit sich führen musste, wurden theilweise dadurch gemildert, dass die Linien der Oberschlesischen, der Cosel-Oderberger und der Stargard-Posener Gesellschaft im Osten, die Bergisch-Märkische und die Rhein-Nahebahn im Westen, zusammen 195 Meilen Länge, sich unter Staatsverwaltung befanden. Die Verbindung der Staatsbahnen aller Landestheile untereinander und die Möglichkeit, ihnen ein entscheidendes Gewicht in den Verkehrsverhältnissen des Gesamtstaates zu verschaffen, schien vor dem Jahre 1866 ausgeschlossen.

Die grossartigen Erfolge jenes Jahres veränderten die Sachlage mit einem Schlage in vortheilhaftester Weise. Mit der Einverleibung des Königreichs

Hannover fielen alle hannoverschen Linien — sämtlich Staatsbahnen — in einer Gesamtlänge von etwa 98 Meilen an Preussen, darunter ein Theil der wichtigen Verbindung zwischen Berlin und Cöln, die Strecke von Braunschweig über Hannover nach Minden; ferner die Linien nach der Elbe-, Weser- und Emsmündung, den deutschen Nordseehäfen Hamburg, Bremen und Emden; endlich die von Hannover nach dem Süden führende Strecke, die die Verbindung von Hamburg und Bremen mit Frankfurt, Süddeutschland und Oesterreich vermittelt. In Cassel, der Hauptstadt des vormaligen Kurfürstenthums Hessen, schloss sich an die hannoversche Südbahn die Main-Weserbahn nach Frankfurt an, die sich im gemeinschaftlichen Eigenthum des Kurfürstenthums Hessen, des Grossherzogthums Hessen und der freien Stadt Frankfurt befand. Aus der Vereinigung von Kurhessen und Frankfurt mit Preussen folgte der Uebergang der ihnen gehörigen Antheile der Main-Weserbahn an Preussen. Auf Grund besonderen Vertrages ging auch ihre Verwaltung vom Grossherzogthum Hessen-Darmstadt auf Preussen über. Ferner überkam Preussen mit Kurhessen die damals im Bau begriffene Bebra-Hanauer Bahn, die eine Abkürzung zwischen Berlin, Leipzig und Frankfurt herbeizuführen bestimmt war. Die Stadt Frankfurt war Miteigenthümerin der Frankfurt-Offenbacher und Main-Neckar-Eisenbahn. Auch diese Antheile fielen an Preussen. Die Einverleibung des Herzogthums Nassau schloss den Erwerb der nassauischen Staatsbahn, von Wiesbaden über Oberlahnstein nach Wetzlar, in sich. In Kurhessen befand sich noch die sogenannte Kurfürst Friedrich Wilhelms Nordbahn, die wichtige Verbindung zwischen Westfalen und Thüringen, in gewissermassen mittelbarer Staatsverwaltung. Sie wurde bald nach der Annexion vollständig unter diese gestellt.

Der Uebergang aller dieser Eisenbahnen in das Eigenthum oder die Verwaltung des Staats hatte zur nächsten Folge einen wesentlich verbesserten Zusammenschluss des Staatsbahnnetzes. Die westfälische Staatsbahn kam in Verbindung mit der neu erworbenen westlichen Linie. Die Saarbrücker Bahn wurde durch die unter Staatsverwaltung stehende Rhein-Nahebahn, deren Endpunkt, die Station Bingerbrück, nur noch durch den Rhein von der gegenüber liegenden Staatsbahnstation Rüdesheim getrennt war, dem nassauischen Netze und den rechtsrheinischen neuen Staatsbahnen genähert.

So war in Folge des Krieges von 1866 der Schwerpunkt des preussischen Staats-Eisenbahnwesens vollständig verlegt. Während vor dem Kriege im Osten sich 177 Meilen Staatsbahnen zusammenhängend vorfanden, im Westen aber für sich abgesondert nur 54 Meilen, erblicken wir nach dem Kriege in der westlichen Reichshälfte ein grosses, bis auf ein Glied zusammenhängendes Netz von 223 Meilen Länge; der Zustand im Osten war unver-

ändert geblieben, dagegen an innerer Bedeutung gegenüber dem Westen beträchtlich zurückgetreten. Es fehlte indess noch immer die selbständige, unabhängige Verbindung zwischen den beiden grossen Staats-Eisenbahnkörpern im Osten und im Westen. Auch bei dem Aufmarsch der deutschen Armeen in Frankreich zu Beginn des deutsch-französischen Krieges im Jahr 1870 hatte sich dieser Mangel in den Eisenbahnverbindungen in Berlin und Frankfurt a. M. besonders empfindlich fühlbar gemacht.

Nach Ankauf der Taunusbahn im Jahre 1872, mit der die nassauische Staatsbahn unmittelbaren Anschluss an das Staatsbahnnetz fand, fasste die preussische Staatsbahnverwaltung zunächst in Frankfurt a. M. festen Fuss und betrachtete es nunmehr als eine ihrer dringendsten Aufgaben, die zwischen Berlin und Cassel—Bebra bestehende Lücke in dem Staatsbahnnetz auszufüllen.

Der schon damals unternommene Versuch, dies durch Ankauf einzelner Strecken der dazwischen liegenden Privatbahnen zu bewirken, missglückte. Es gelang selbst dem kraftvollen Eintreten des Fürsten Bismarck noch nicht, die im Staatsministerium gegen den Uebergang zum Staatsbahnsystem — der hiermit allerdings ausgesprochen gewesen wäre — bestehenden Bedenken zu beseitigen. Da warf sich, kurz nach Beendigung des deutsch-französischen Krieges, der Privatunternehmungsgeist auf eine neue Bahn von Berlin in gerader Richtung nach Westen hin, zur Verbindung der Reichshauptstadt mit den neu erworbenen Reichslanden. Verschiedene der grossen Baugesellschaften bearbeiteten derartige Pläne, der grossartigste war wohl der der deutschen Eisenbahnbaugesellschaft, die die Berliner Südwestbahn durch Berlin hindurchführen und mit einer neuen, besonderen Stadtbahn verbinden wollte. Diese Bestrebungen zeigten, dass man das Unternehmen auch vom wirthschaftlichen und finanziellen Gesichtspunkte günstig beurtheilte. Es waren aber wohl wesentlich allgemein politische und militärische Gründe, die die Regierung bestimmten, keinem dieser Gesuche näher zu treten und den Bau einer Bahn von Berlin nach dem Westen selbst in die Hand zu nehmen. Die Konzession dazu einem Privatunternehmer zu geben, war überdies auch aus dem Grunde zu jener Zeit ausgeschlossen, weil die damals im Abgeordnetenhaus auf Anregung des Abgeordneten Lasker lebhaft erörterten Missbräuche im Eisenbahnkonzessionswesen eine leidenschaftliche Missstimmung gegen die Privatbahnen und gegen das Privatbahnsystem hervorgerufen hatten.

Im Jahre 1873 trat daher die Staatsregierung mit einer umfassenden Eisenbahnvorlage, einem Gesetzentwurf wegen Aufnahme einer Anleihe in Höhe von 120 Millionen Thalern an die Landesvertretung heran. Die wich-

tigste der vorgeschlagenen neuen Eisenbahnlinien war die von Berlin nach Wetzlar, einschliesslich einer Summe von 6 Millionen Thalern für Betriebsmittel, auf 50 750 000 Thlr. veranschlagt.

Diese Bahn sollte, abgesehen von dem militärischen Zweck, den sie als wichtige Heerstrasse nach dem Elsass und in Verbindung mit der Moselbahn auch nach Lothringen zu erfüllen hatte, das verbindende Glied zwischen den beiden grossen Bahnkomplexen im Osten und Westen der Monarchie bilden. Der Gedanke einer von der russischen bis zur französischen Grenze durchgehenden, in den Händen des Staats befindlichen Bahn war denn auch von durchschlagender Wirkung, insbesondere bei der Berathung der Vorlage im Abgeordnetenhaus. Die Mittel dazu wurden durch Gesetz vom 11. Juni 1873, gleichzeitig mit denen für die Vervollständigung der Berliner Verbindungsbahn (Ausbau der westlichen Hälfte) und für andere Bahnen, bewilligt. Die Königliche Eisenbahndirektion zu Cassel wurde mit der Anfertigung der Vorarbeiten beauftragt.

Durch Erlass vom 2. Juli 1873 wurde für den Bau der Berlin—Nordhausener Strecke eine besondere Königliche Kommission mit dem Sitz in Berlin gebildet, an deren Spitze der Geheime Regierungsrath Loeffler trat, die Bauausführung der Strecke Nordhausen—Wetzlar der Königlichen Eisenbahndirektion in Cassel und die im Bereiche von Berlin und Charlottenburg der Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn übertragen.

Für Berlin gewann der Plan dieser Bahn noch besondere Bedeutung. Im Jahre 1872 wurde im Forstrevier Grunewald die Anlage mehrerer neuer Chausseen geplant, um den Grunewald und die Havelufer mehr zu erschliessen und für das Berliner Publikum zur Erholung und zur Anlage von Villen benutzbar zu machen, ein Plan, der später im Jahre 1889 zur Gründung der Kolonie Grunewald südlich des Halensees geführt hat. In der Kabinettsordre vom 30. November 1872 hatte König Wilhelm ausdrücklich erklärt, „dass, wenn dieser Plan nicht auf die wohlhabendsten Klassen der Bevölkerung beschränkt werden sollte, die Anlage einer insbesondere das zu Villen bestimmte Terrain berührenden Eisenbahn nicht zu vermeiden sein werde.“ Durch entsprechende Führung der Berlin-Wetzlarer Bahn liess sich der angestrebte Zweck am einfachsten erreichen, indem diese von Charlottenburg aus — mit Anschluss an die Berliner Verbindungsbahn — in der Richtung auf Kohlhasenbrück durch den Grunewald gebaut und mit Stationen für den Ortsverkehr versehen wurde. Diese Absicht fand durch Kabinettsordre vom 3. Juli 1873 die Königliche Genehmigung.

Bei Wannsee musste von der ursprünglich geplanten Führung der Bahnlinie längs des Sees abgewichen und die Bahn östlich der von der Berlin-

Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft hergestellten Wannseebahn angelegt werden; man hätte sonst die ausgedehnten gärtnerischen Anlagen der Potsdamer Bahn zerstören oder doch von dem Bahnhof in Wannsee abschneiden und den Kaiserpavillon beseitigen müssen. Zur Vermeidung einer weiteren Zerstücklung des Forstreviers des Prinzen Friedrich Carl wurde auf dessen Wunsch hier die neue Bahn auf eine längere Strecke dicht neben die vorhandene Wannseebahn gelegt, die sie östlich vor dem Bahnhof Wannsee mit einer Ueberführung überschreitet.

Nachdem im Jahre 1874 das Zustandekommen der Berliner Stadtbahn unter Betheiligung des Staats sichergestellt war, ergab sich von selbst, dass die Berlin—Nordhausen—Wetzlarer Linie als ein Glied der grossen Eisenbahnverbindung Eydtkuhnen—Metz die Fortsetzung der Stadtbahn in ihrem westlichen Endbahnhofe bildete und da anschloss, wo diese die Berliner Verbindungsbahn durchschneidet. Von diesem Endbahnhof aus war die Bahn nach der nördlichen Seite des im Grunewald gelegenen Hundekehlenesee gerichtet, und auf dieser Strecke wurde die Anlage eines Betriebs-, Rangir- und Werkstättenbahnhofs — der letztere nördlich der Bahn — in Aussicht genommen. Vom Hundekehlenesee aus wendet sich die Bahn mehr südlich und verfolgt bis zum Schlachtensee eine mit dem Königswege gleichlaufende Richtung, indem sie von diesem einen Abstand von etwa 100 m gleichmässig beibehält, um den Verkehr auf jenem beliebten Jagd-, Forst- und Reitwege möglichst wenig zu beeinträchtigen. Bei Wannsee sollte eine mit der Wannseebahn gemeinschaftliche Station angelegt werden.

Im Frühjahr 1876 wurde das Projekt für die westlichen Anschlüsse der Potsdamer, Lehrter und Hamburger Bahn an den westlichen Endbahnhof der Berlin-Wetzlarer Eisenbahn in Charlottenburg, der zugleich als Endbahnhof der Stadtbahn in Aussicht genommen war, in den Grundzügen festgestellt. Für die Einführung der Bahn in Berlin war anfänglich die einstweilige Mitbenutzung eines der bestehenden Privatbahnhöfe beabsichtigt. Die Verhandlungen hierüber scheiterten an den zu hohen Forderungen der Gesellschaften. Der Schlesische Staatsbahnhof lag zu weit entfernt, eine beschleunigte Fertigstellung des westlichen Stadtbahnanschlusses erwies sich als unthunlich. Es wurde daher, als im Herbst 1877 die Berlin-Dresdener Bahn in Staatsverwaltung übernommen wurde, beschlossen, die Berlin-Wetzlarer Züge zunächst auf dem Personenbahnhofe der Dresdener Bahn abzufertigen. Zu diesem Zwecke war die Herstellung eines Anschlusses von der Ringbahn an den Dresdener Bahnhof erforderlich, der zugleich die Möglichkeit gewährte, nach Vollendung des neuen Personenbahnhofs der Anhalter Bahn die Ringbahnzüge in diesen einzuführen.

Der Bau wurde im September 1878 begonnen und bis zur Eröffnung der ganzen Bahn Berlin—Blankenheim fertiggestellt. Das Anschlussgleis zweigt südlich der Ueberführung der Kolonnenstrasse aus der Dresdener Bahn ab und mündet westlich der Ueberführung über die Militärbahn von Nordosten her bei der Signalstation Vdp in die Ringbahn ein.

Die Strecke Berlin—Blankenheim, auf der zum ersten Male in grösserem Umfange eiserner Langschwellerbau nach dem System Hilf zur Anwendung kam, wurde am 15. April 1879 für den Güterverkehr, am 15. Mai für den Personenverkehr eröffnet, die Betriebsführung wurde der Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn übertragen. Als städtischer Ortsgüterbahnhof wurde der Güterbahnhof der Nordbahn an der Bernauer Strasse mitbenutzt.

Um den Bewohnern Berlins den Grunewald mit Hilfe der Bahn bequem zugänglich zu machen, wurde noch im Sommer 1879 im Zusammenhang mit dem Bahnhof Grunewald — damals Halensee genannt — eine Personenhaltestelle nördlich vom Hundekehlensee angelegt, die am 1. August 1879 mit dem Namen Hundekehle *) — jetzt Bahnhof Grunewald — dem Betrieb übergeben wurde. Diese Station wurde sofort zu den Ausflügen nach dem Grunewald ausserordentlich stark benutzt, so dass die Anlage sich sehr bald als unzureichend erwies und schon im Jahre 1880 erweitert werden musste. Der Verkehr von Berlin nach dem Bahnhof Grunewald entwickelte sich später zu solchem Umfange, dass im Jahre 1892 die Herstellung eines besonderen Gleispaars von der Stadtbahn aus nothwendig wurde, das am 1. Mai 1896 in Betrieb genommen ist.

Auf dem Rangir- und Betriebsbahnhof Grunewald wurden nördlich der durchgehenden Hauptgleise in den Jahren 1878 und 1879 zwei polygonale Lokomotivschuppen zu je 16 Ständen — für 255 800 M —, eine Wasserstation — für 45 000 M —, ferner eine Reihe von Beamtenwohngebäuden hergestellt. Der Werkstättenbahnhof, gleichfalls nördlich der Hauptgleise gelegen, enthält ausser einem Verwaltungsgebäude Anlagen für die Lokomotiv- und Wagenreparatur mit eigenen Heizungsanlagen und allen erforderlichen maschinellen Einrichtungen, ein Arbeiterspeisehaus, eine eigene Fettgasanstalt, einen Wagenrevisionsschuppen und dergleichen und wurde in seinen Nebenanlagen erst in den der Betriebseröffnung folgenden Jahren fertiggestellt.

Als im Februar 1880 die Potsdamer Bahn vom Staate angekauft war, wurden vom 1. April 1880 an die Personenzüge der Blankenheimer Linie auf

*) entstanden aus Hundequäle, weil an dem See früher die Hunde geschoren wurden.

dem Potsdamer Bahnhofe abgefertigt und über die Strecke Berlin—Zehlendorf—Wannsee der Potsdamer Bahn geleitet. Diese Abfertigung vom Potsdamer Bahnhofe dauerte aber nur zwei Jahre. Nach Eröffnung des Fernverkehrs auf der Berliner Stadtbahn — seit dem 15. Juni 1882 — wurden die Nordhausener Züge über die Stadtbahn geführt und endigen und entspringen seitdem, wie auch heute noch, auf dem Schlesischen Bahnhofe.

Die Militärbahn.

Die Königliche Militäreisenbahn Berlin—Zossen—Schuessplatz ist Eigenthum des Reichsmilitärfiskus und zum Zweck der Ausbildung der Offiziere und Mannschaften der Eisenbahntruppen im Eisenbahnbetriebsdienst, sowie zur Verbindung des im Jahre 1872 aus den Mitteln der französischen Kriegsentschädigung erworbenen Schuessplatzes der Königlichen Artillerieprüfungskommission in der Cummersdorfer Forst mit Berlin angelegt worden.

Mit der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft hatte demzufolge das Kriegsministerium einen Vertrag dahin abgeschlossen, dass diese ein drittes Gleis von ihrem Bahnhofe nach Kolonie Neuhof bauen solle, während die Strecke von hier nach dem Schuessplatze durch das damalige Eisenbahnbataillon, zugleich zu seiner Ausbildung im Eisenbahnbau, hergestellt werden sollte.

Der Generalfeldmarschall von Moltke regte im Jahre 1873 an, zur Deckung der Betriebs- und Unterhaltungskosten der Militärbahn und im Interesse der besseren Ausbildung des Eisenbahnbataillons im Eisenbahndienst, für die 15,5 km lange südliche Endstrecke Schuessplatz—Zossen, also bis zu dem Anschlusse an die Berlin-Dresdener Bahn, auch den öffentlichen Eisenbahnverkehr zuzulassen, soweit dies ohne Beeinträchtigung der militärischen Interessen angängig sei. Für den öffentlichen Verkehr kamen sowohl die Transporte der Gyps- und Ziegelprodukte der Ortschaften Sperenberg und Clausdorf, deren Vorstände sich hierfür besonders verwendet hatten, als auch der Versand der künftigen Ausbeute der Sperenberger fiskalischen Salzlager und die Holzsendungen aus der fiskalischen Cummersdorfer Forst in Betracht.

Durch Kabinettsordre vom 26. Februar 1874 wurde die Konzession für den Bau und Betrieb der Bahn in diesem Sinne ertheilt. Nach den Weisungen des Kriegsministeriums hatte das Eisenbahnbataillon im Jahre 1873 die Vorarbeiten angefertigt. Die Bahnlinie sollte von Berlin bis zur Station Zossen neben den Gleisen der Berlin-Dresdener Eisenbahn auf gemeinschaftlichem Unterbau herlaufen und hinter Zossen in südwestlicher Richtung nach dem

Schiessplatz bei Sperenberg abschwenken. Die Ausführung der Erdarbeiten erfolgte durch die Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft in Generalunternehmung für die Summe von 753 000 Thlr., dagegen wurden der Oberbau und die Signaleinrichtungen auf der Strecke Schiessplatz—Zossen, sowie der Berliner Endbahnhof durch das Eisenbahnbataillon hergestellt, das auch die Beschaffung des Betriebsmaterials bewerkstelligte. Der Unterbau der Strecke Berlin—Zossen kam gleichzeitig mit dem der Berlin-Dresdener Bahn zur Ausführung und wurde im Sommer 1874 fertig gestellt; die Arbeiten der Zweigstrecke zogen sich bis zum Herbst des folgenden Jahres hin. Die 45,6 km lange Bahn ist vollspurig und durchweg eingleisig. Die Strecke Schiessplatz—Zossen wurde am 15. Oktober 1875 dem öffentlichen Verkehre übergeben, die Strecke Berlin—Zossen dagegen zunächst nur von Militärzügen befahren.

Der Berliner Endbahnhof liegt in Schöneberg, südlich der Kolonnenstrasse, westlich von den Hauptgleisen der Berlin-Anhalter und Berlin-Dresdener Bahn. Die Bahn ist mit einer Unterführung unter der Ringbahn durchgeführt und läuft dann bis Südende-Lankwitz nahezu parallel mit der Anhalter Bahn, überschneidet diese mit einer schrägen Ueberführung in südöstlicher Richtung, um dann ungefähr parallel der Dresdener Bahn in nahezu südlicher Richtung über Lankwitz und Dahwitz die Station Zossen zu erreichen. Von Zossen führt die Bahn in südwestlicher Richtung über Sperenberg und weiter in südlicher Richtung nach dem Schiessplatz. Auf der Strecke Berlin—Zossen war anfangs nur eine Signalzwischenstation, Mahlow, vorhanden, während die Strecke Zossen—Schiessplatz die dem öffentlichen Verkehr dienende Station Sperenberg und die Haltestelle Clausdorf besass. Die Endstation, Bahnhof Schiessplatz, liegt in unmittelbarer Nachbarschaft des Schiessplatzes selbst, der durch ein Zweiggleis mit dem Bahnhofe verbunden ist. In Berlin und Zossen steht die Bahn durch Weichen mit der Berlin-Dresdener Bahn in Verbindung.

Die Bahn wird nach dem durch Königlichen Erlass vom 21. August 1875 genehmigten Organisationsstatut durch die Königliche Direktion der Militäreisenbahn verwaltet, die ihren Sitz in Berlin hat und dem Chef des Generalstabs der Armee untersteht. Die staatliche Aufsicht wurde früher durch das Eisenbahnkommissariat, neuerdings wird sie durch den Präsidenten der Eisenbahndirektion Berlin als Staatskommissar ausgeübt. In der ersten Zeit bestand die Direktion aus dem ersten Kommandeur des Eisenbahnbataillons als Direktor und einem Hauptmann — später einem Stabsoffizier — und zwei Lieutenants des Eisenbahnbataillons als Mitgliedern. Der Betriebsabtheilung stand der Hauptmann als Chef vor, während die zwei Lieutenants

als Bureauvorstand und Maschinenmeister thätig waren. Ferner gehörten noch dazu ein Offizier als Vorstand der Depotverwaltung und ein Zahlmeister zur Verwaltung der Kasse und des Güterwesens. Zur Ausübung des Bahndienstes und zur Ausbildung des Personals im Betriebe wurden der Betriebsabtheilung die erforderlichen Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften zur Verfügung gestellt. Der Streckendienst wird durch Unteroffiziere als Bahnmeister und Mannschaften als Bahnwärter, der Stationsdienst durch Unteroffiziere als Stationsvorsteher und Stationsassistenten und durch Mannschaften als Weichensteller ausgeübt. Auch der Fahrdienst wird durch Unteroffiziere und Mannschaften versehen. Die Bahn steht für den Güterdienst im direkten Verkehr mit allen Stationen der Berlin-Dresdener Eisenbahn.

Im Jahre 1876 wurde zugleich mit dem weiteren Ausbau der übrigen Stationen auf dem Berliner Endbahnhof eine Reparaturwerkstätte erbaut.

Nachdem im Laufe der Jahre eine erhebliche Vermehrung der Eisenbahntruppen von einem auf vier Bataillone stattgefunden hatte, regte der Kriegsminister im Jahre 1887 die Ausdehnung des Betriebes der Bahn für die Zwecke des öffentlichen Verkehrs auf die ganze Strecke an, damit sie ihrer Aufgabe einer möglichst gründlichen Ausbildung der Eisenbahntruppen im Eisenbahndienst besser entsprechen könne. Nachdem die hierfür erforderlichen baulichen Aenderungen ausgeführt waren, wurde der öffentliche Verkehr am 1. November 1888 auch auf der Strecke Berlin—Zossen eröffnet.

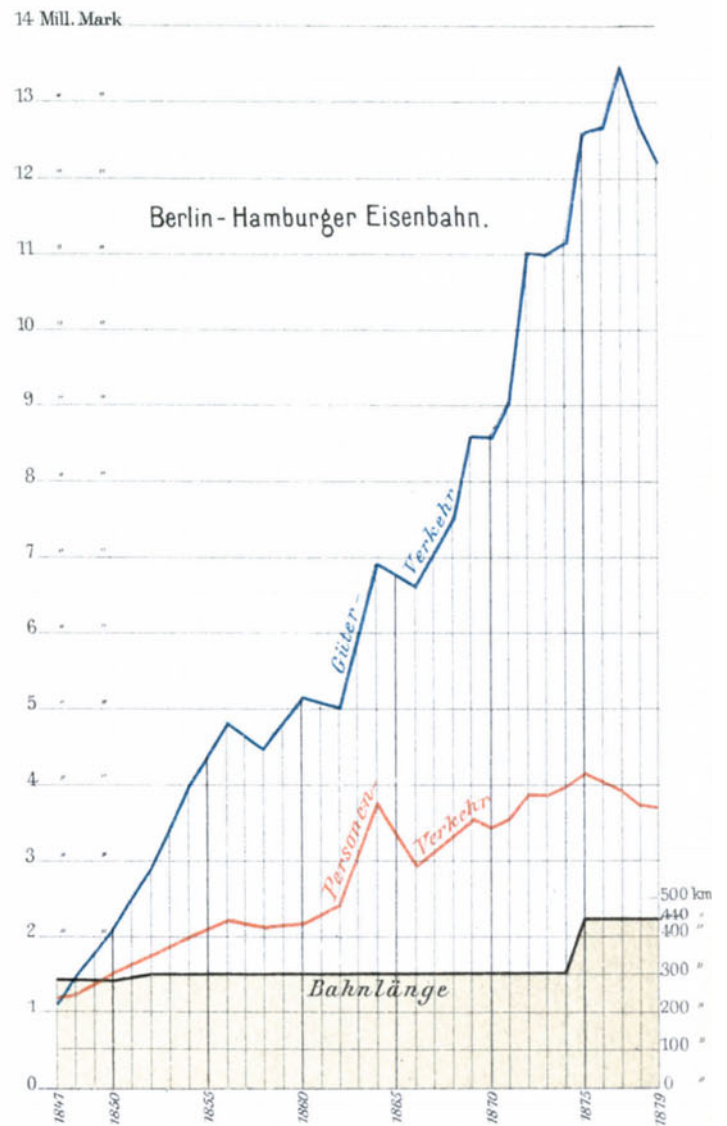
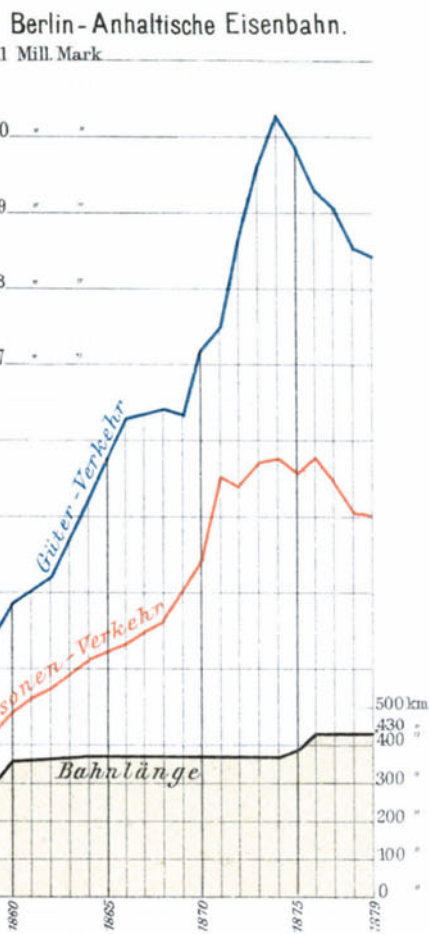
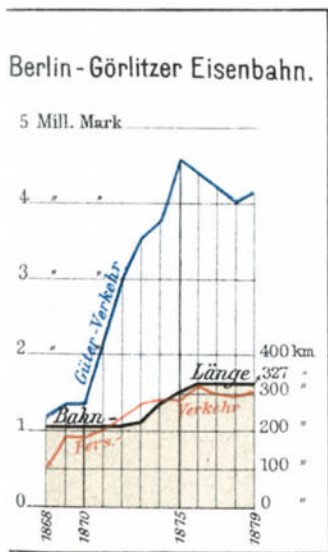
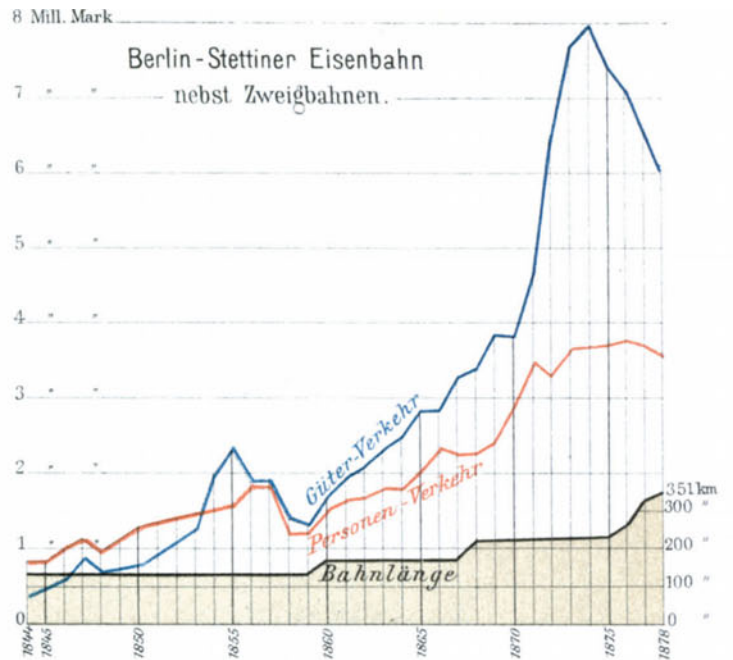
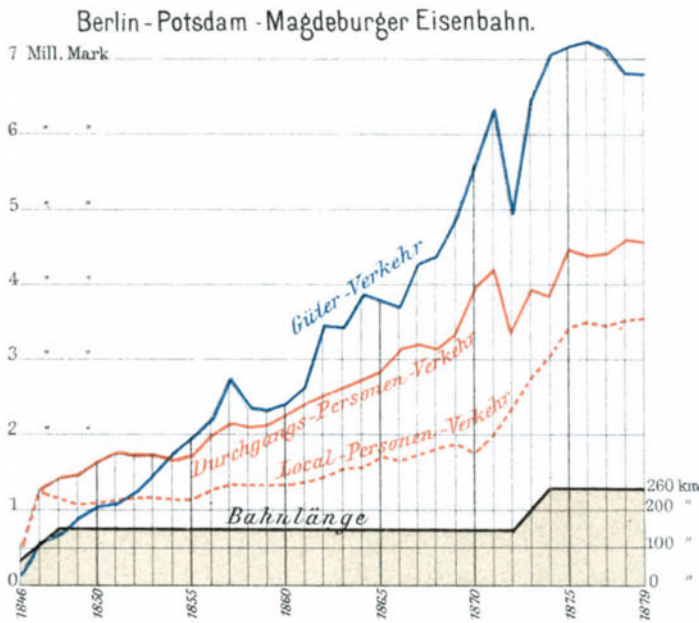
Im Jahre 1890 wurden die Vorarbeiten für die Verlängerung der Militärbahn bis zum Schiessplatz bei Jüterbog, eine Strecke von 25,3 km, aufgestellt. Für die sorgfältige Einübung der Eisenbahntruppen im Eisenbahndienst, die nach Einführung der zweijährigen Militärdienstzeit geboten war, wurde die Durchführung der Militärbahn von Cummersdorf bis nach Jüterbog im Jahre 1894 in Aussicht genommen. Durch Königlichen Erlass vom 7. Februar 1894 ist diese Verlängerung genehmigt, ihre Ausführung ist im Gange, auf ihre Vollendung kann in Kürze gerechnet werden, nachdem die Theilstrecke Schiessplatz Cummersdorf—Jänickendorf am 1. Februar 1896 eröffnet worden ist.

Der hierdurch bedingte Umbau des Berliner Endbahnhofs ist im Sommer 1895 ausgeführt worden.

Die Verkehrsergebnisse der älteren Berliner Fernbahnen.

Die Entwicklung der älteren Berliner Bahnen ist auf den beiden Tafeln 14 und 15 in zeichnerischer Darstellung der jährlichen Gesamteinnahmen (in Mark) aus dem Personen- und aus dem Güterverkehr durch

Übersicht über die jährlichen Einnahmen der älteren Berliner Privatbahnen
aus dem Personen- und Güterverkehr.



den roth und blau gezeichneten Linienzug, zugleich mit einer Darstellung der Gesamtlänge der Bahnen, veranschaulicht. Auf Tafel 14 sind die fünf Privatbahnen Berlin—Potsdam—Magdeburg, Berlin—Anhalt, Berlin—Stettin, Berlin—Hamburg und Berlin—Görlitz, auf Tafel 15 die beiden ausgedehnteren Staatsbahnnetze der Niederschlesisch-Märkischen und der Ostbahn von der Zeit bald nach ihrer Eröffnung bis gegen das Ende der siebziger Jahre dargestellt.

Der Massstab der Ordinaten beider Tafeln ist aus äusserlichen Rücksichten auf das Format ein verschiedener. Die Grenzwerte der Ordinaten von Tafel 14 und 15 weichen stark von einander ab; bei gleichem Massstabe wäre z. B. die Ordinate für die Einnahmen aus dem Güterverkehr der Schlesischen Bahn für das Jahr 1875 mehr als doppelt so gross ausgefallen, als der entsprechende Höchstwerth der Hamburger Bahn für das Jahr 1877.

Die zum Theil glänzende Entwicklung des Verkehrs auf den verschiedenen Eisenbahnen, der in der Grösse der Gesamteinnahmen zum Ausdruck kommt, wird durch die Tafeln veranschaulicht. Dabei zeigt sich auch das sehr frühzeitige Ueberwiegen der Einnahmen des Güterverkehrs über die des Personenverkehrs in deutlichster Weise.

Für die Beurtheilung der finanziellen Entwicklung genügen die Tafeln allein nicht, da die Ausgaben der Bahnen fehlen.

Nach einer anfangs gedeihlichen Entwicklung geriethen fast alle Bahnen während der unruhigen Jahre von 1848 und 1849 in starke finanzielle Bedrängniss. Die Dividende der Potsdamer Eisenbahngesellschaft für 1849 ging auf $1\frac{1}{2}\%$ herab, obgleich sie im Personenverkehr nur geringe Ausfälle hatte, da der Hof und viele Berliner nach Potsdam übersiedelten, und infolgedessen ein besonders reger Verkehr zwischen Berlin und Potsdam herrschte. Sie konnte sich nur durch ein Darlehn von 50 000 Thlrn., das sie aus dem staatlichen Eisenbahnfonds erlangte, vor dem völligen Zusammenbruch retten. Die finanzielle Noth veranlasste damals das Direktorium, sich zur Abtretung der Bahn an den Staat bereit zu erklären; diese Verhandlungen verliefen aber ohne Ergebniss. Jedoch wurde für längere Zeit der Staatskommissar mit der förmlichen Leitung der Direktionsgeschäfte beauftragt und musste zu allen Rechtsgeschäften und Zahlungsanweisungen Zustimmung und Unterschrift geben. Die Zahlung von Dividenden wurde vom Staate so lange gesperrt, bis sich im Herbst 1851 die Verhältnisse gebessert hatten.

Auch im Personenverkehr der Anhalter Bahn zeigte sich der Einfluss des Jahres 1848, wo der lange dauernde Belagerungszustand von Berlin den

Vergnügungsverkehr gänzlich fernhielt; die Eröffnung der Zweigbahn Jüterbog—Röderau—Dresden brachte hier wenigstens einen geringen Zuwachs.

Die Stettiner Bahn musste gleichfalls beim Staat vorübergehend finanzielle Unterstützung nachsuchen und erhielt auf längere Zeit ein Darlehn von 200 000 Thlr. Hier war es zugleich der Krieg mit Dänemark und die Sperre der Ostseehäfen, die den Verkehr der Bahn aufs schwerste schädigten.

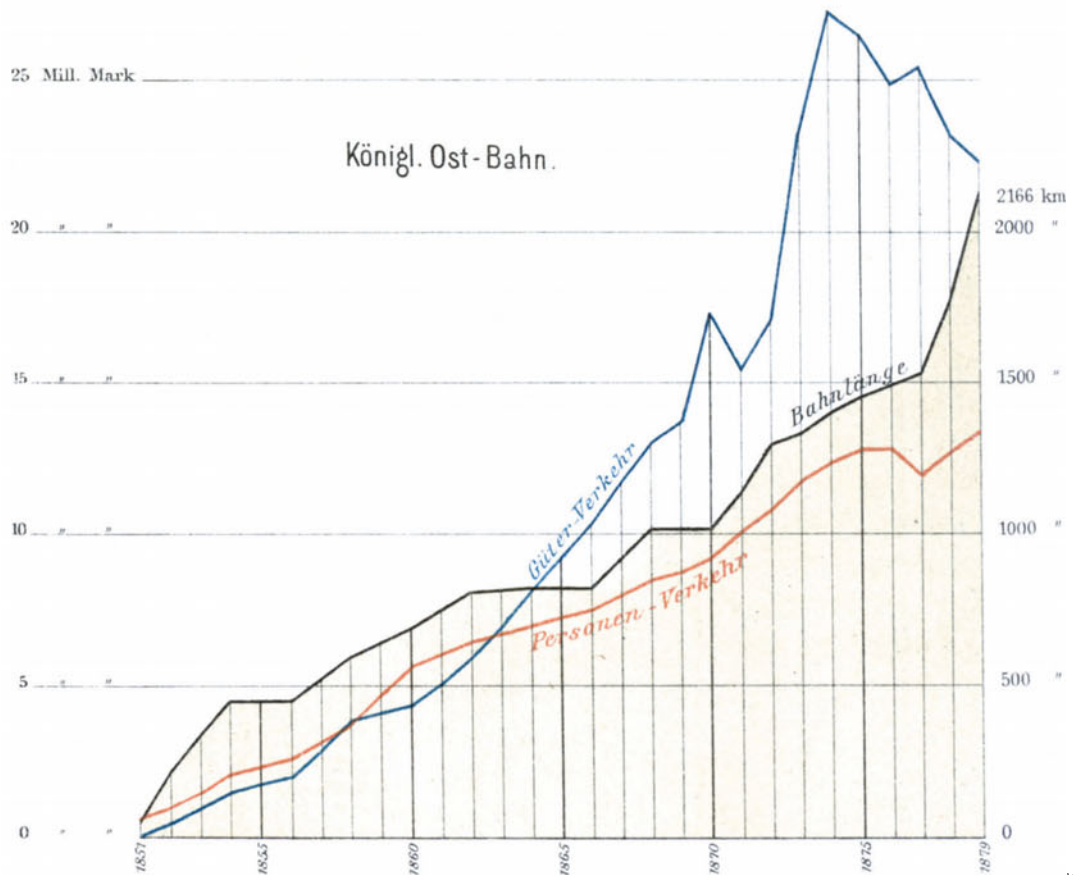
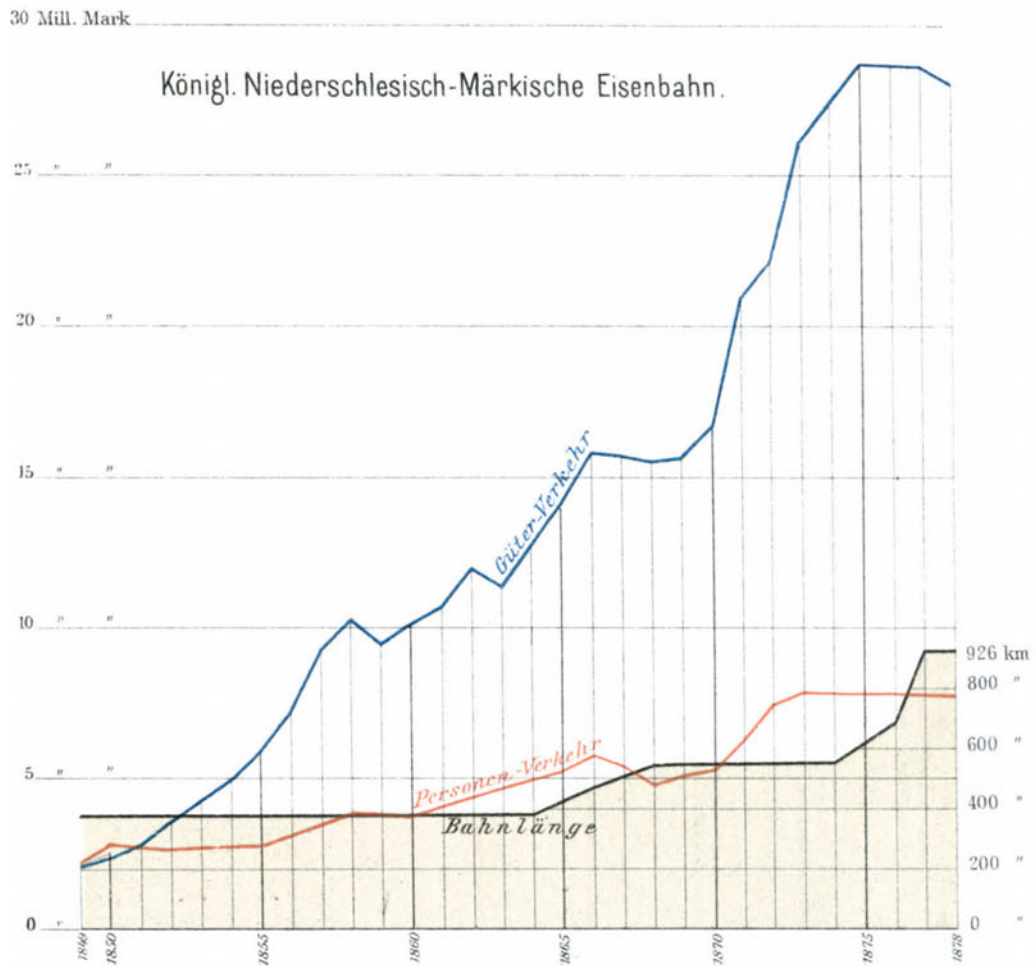
Die Hamburger Bahn litt im Jahre 1848 ebenfalls Noth und beantragte beim Staat ein Darlehn von 300 000 Thlr., das indess abgelehnt wurde; die Bahn erholte sich aber aus eigener Kraft, um sich bald glänzend zu entwickeln.

Bei der Niederschlesisch-Märkischen Bahn waren die Ergebnisse durch die Zeiten von 1848 besonders ungünstig beeinflusst, was, wie wir früher gesehen haben, demnächst zur Einsetzung einer Königlichen Verwaltung führte.

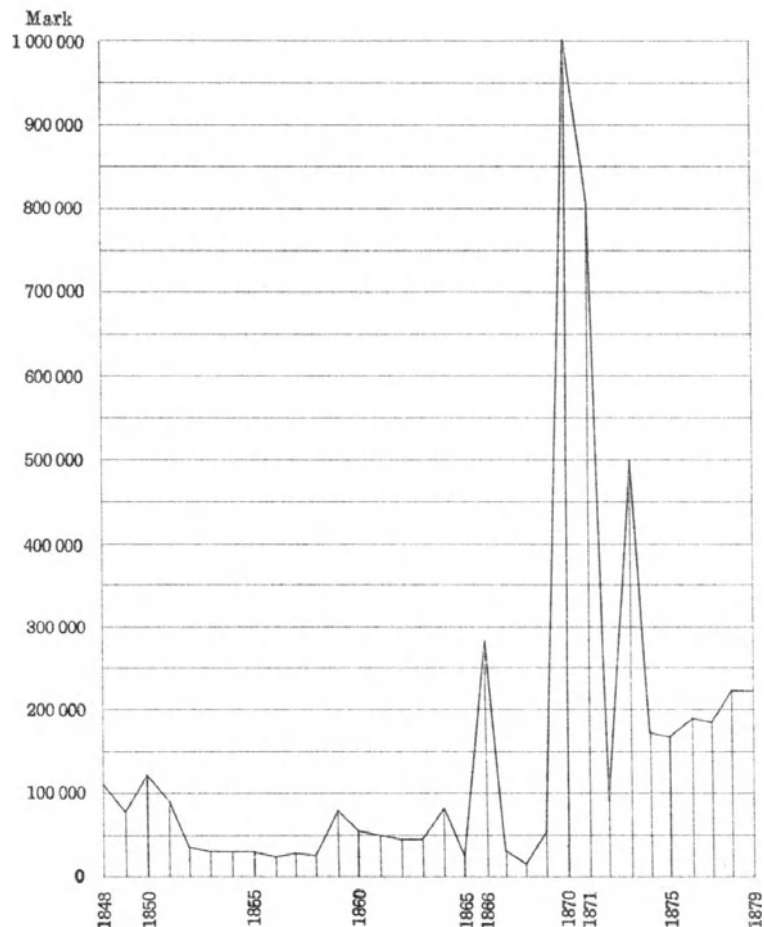
Weiter zeigt sich in den Tafeln übereinstimmend fast bei sämtlichen Bahnen der Einfluss der grossen Handelskrise von 1857, der auch in den folgenden Jahren noch anhielt. Die Ostbahn wurde hiervon verhältnissmässig am wenigsten berührt, weil sie über ein grösseres Hinterland verfügte, dessen Bevölkerung im wesentlichen eine ackerbautreibende war. Auch bei der Schlesischen Bahn ist ein Rückgang in den Einnahmen von 1857 nicht sichtbar, weil gerade in diesem Jahr, nach Vollendung der Strecke Kreuz — Cüstrin — Frankfurt a. O., der ganze Verkehr der Ostbahn von der Stettiner Bahn auf die Strecke Berlin — Frankfurt a. O. überging und der Schlesischen Bahn mit einem beträchtlichen Antheile zu gute kam. Um so grösser zeigte sich der Ausfall bei der Stettiner Bahn.

Die Kriegsjahre 1859, 1864, 1866 und 1870/71 machen ihren Einfluss auf die einzelnen Unternehmungen in recht verschiedener Weise geltend; zunächst tritt meist ein starker Rückgang im Güter- und Personenverkehr ein, aber die Transportleistungen, die die Militärverwaltung fordert, nehmen zum Theil einen solchen Umfang an, dass sie der Bahn völlige Deckung für die erlittenen Ausfälle gewähren, so namentlich bei der Hamburger Bahn im Jahre 1864 und bei der Stettiner und Potsdamer Bahn in den Jahren 1866 und 1870/71. Auch bei der Schlesischen Bahn brachte das Jahr 1866 zum grossen Theil infolge der Kriegsereignisse einen unerwartet starken Verkehr und einen Ertrag, der den des Vorjahres um rund 2 236 000 M, das sind 11,44 %, überstieg. Die Leistungen der Potsdamer Bahn für die Militärverwaltung in der Zeit von 1848 bis 1879 sind in der nebenstehenden Abbildung zeichnerisch dargestellt, und der Einfluss der Kriegsjahre fällt hier sofort ins Auge.

Übersicht über die jährlichen Einnahmen der Schlesischen und Ost-Bahn aus dem Personen- und Güterverkehr.



Die Potsdamer Bahn konnte für das Jahr 1870 sogar die höchste Dividende von 20 % vertheilen, die bei ihr überhaupt erreicht und auch von keiner anderen Berliner Privatbahn jemals übertroffen worden ist. Dagegen litt die Görlitzer Bahn nicht unbeträchtlich unter dem Einfluss des Kriegsjahres von 1870, weil militärische Transporte ihr nur in geringem Umfange zufielen.

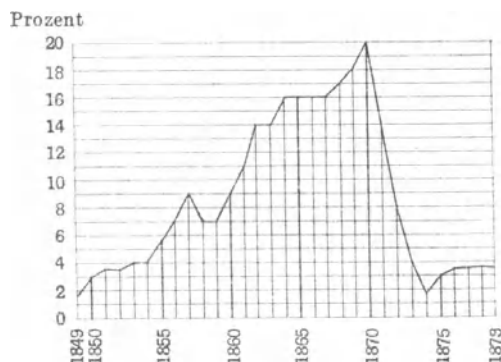


Zusammenstellung der Einnahmen der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn aus den Transportleistungen für die Militärverwaltung.

Mit grosser Schärfe tritt die auf die Gründerzeit folgende Krisis der Jahre 1873 und 1874 bei den Erträgen fast sämtlicher Bahnen in der zeichnerischen Darstellung hervor, aber der Verlauf gestaltet sich infolge der vielerlei mitbestimmenden Einflüsse bei den einzelnen Unternehmungen recht verschieden. In dieser Zeit beginnt der Einfluss mehrerer Konkurrenzlinien sich geltend zu machen, die in der ersten Hälfte der siebziger Jahre in überreicher Masse entstanden. Am schwersten wurde in dieser Hinsicht die Potsdamer Bahn im Jahre 1872 durch den Wettbewerb der

Berlin—Lehrter Linie geschädigt; ihre Dividende ging daher, wie aus der nachstehenden zeichnerischen Uebersicht ersichtlich ist, von 8% für 1872 auf 4% für 1873 und sogar bis auf $1\frac{2}{3}\%$ für 1874 zurück. — Einen nicht minder starken Rückgang zeigt der Güterverkehr der Stettiner und der Anhalter Bahn vom Jahre 1874 an, während bei der Görlitzer Bahn der Rückschlag erst mit dem Jahre 1875, bei der Hamburger Bahn mit 1877 eintritt. Sämmtliche Privatbahnen befanden sich beim Beginn der Verstaatlichungen in einer Periode des Rückgangs ihrer Erträge.

Eine Verfolgung der finanziellen und der Verkehrsergebnisse der einzelnen Bahnen über den Eintritt der Verstaatlichung hinaus ist nicht



Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn. Uebersicht der Dividenden aus dem Reingewinn.

möglich, weil seitdem diese Unternehmungen mit einander und mit anderen Bahnen vereinigt sind, und statistische Aufzeichnungen über die Entwicklung dieser Bahnen für sich nicht mehr angefertigt sind.

In Bezug auf die einzelnen Bahnen ist noch folgendes anzuführen:

Die wichtige durchgehende Linie von Berlin nach dem Rhein über Magdeburg — damals die erste und einzige — führte der Berlin-Potsdamer Bahn lebhaften Uebergangsverkehr zu, wenn auch, wie aus der Tafel 14 ersichtlich ist, zunächst der Zwischen- und Lokalverkehr weitaus überwog. Im Jahre 1847 betrug die Zahl der über Magdeburg hinaus reisenden Personen rund 25 000 gegen rund 682 000, die im Lokal- und Zwischenverkehr befördert wurden. Durch Vertrag mit der Magdeburg-Halberstädter Bahn sicherte sich die Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft die Mitbenutzung des Bahnhofs Magdeburg gegen Entrichtung einer Verkehrsabgabe und die Betriebsführung auf der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn vom 1. Januar 1849 an, zunächst für 10 Jahre. Im Jahre 1877 wurden in Verbindung mit der Bergisch-Märkischen Bahn besonders schnell fahrende Züge

zwischen Berlin und dem Westen Deutschlands eingerichtet. Die Pariser Weltausstellung im Jahre 1878 ergab eine Verkehrssteigerung, und die Rückfahrkarten zu ermässigten Preisen, die während ihrer Dauer ausgegeben wurden, brachten eine Einnahme von rund 50 000 M.

Die Anhaltische Bahn wurde nach Vollendung der Bahn Braunschweig—Hannover am 19. Mai 1844 das Anfangsglied der über Cöthen—Magdeburg—Oschersleben durchgehenden Bahnlinie Berlin—Hannover. Seitdem entwickelte sich ihr Verkehr, der sowohl für Personen als auch für Güter lange Zeit überwiegend ein durchgehender war, recht befriedigend. Durch die Eröffnung der Bahn von Potsdam nach Magdeburg im Jahre 1846 ging der Anhalter Bahn indessen fast der gesammte Personen- und Güterverkehr zwischen Berlin und Magdeburg mit einer monatlichen Einnahme von durchschnittlich über 20 000 M verloren. Aber im folgenden Jahre, 1847, brachte der Getreideverkehr allein in der Zeit vom Mai bis Juli eine Einnahme von rund 190 000 M. Die im Jahre 1851 erfolgende Eröffnung der Bahn Dresden—Prag, durch die Berlin eine durchgehende Schienenverbindung auf kürzestem Wege mit Wien erhielt, verursachte eine wesentliche Verkehrssteigerung. Im November 1850 führte die Eisenbahngesellschaft nach dem Vorgange anderer Eisenbahnen ermässigte Tageskarten mit zweitägiger Giltigkeit für Hin- und Rückfahrt im Nahverkehr auf Entfernungen bis zu etwa 35 km ein.

Zu einem Konflikt zwischen der Eisenbahngesellschaft und der preussischen Aufsichtsbehörde kam es im Februar 1853 bei Festsetzung der Dividende für das Jahr 1852. Der Reservefonds der Eisenbahngesellschaft war bisher auffallend schwach ausgestattet, dagegen meist eine verhältnissmässig hohe Dividende gezahlt worden. Eingehende Prüfungen des Bahnzustandes hatten ergeben, dass zahlreiche Ausführungen zur Verbesserung der Bahnanlagen und Betriebsmittel, deren Zustand den Anforderungen des Betriebs nicht mehr entsprach, nothwendig geworden waren: Sicherungen der Bahn gegen Schneeverwehungen, Fortführung des zweiten Gleises von Trebbin bis Jüterbog, Erneuerung des Holzüberbaues verschiedener grösserer Brücken, Ergänzung und Erweiterung der Bahnhofsanlagen, Auswechslung alter einzungiger Weichen, Einbau schwererer Schienen unter Beseitigung der versetzten Schienenstossanordnung und dergleichen waren dringend nothwendig geworden. Obgleich hiernach für die nächste Zeit bedeutende Ausgaben bevorstanden, wollte die Direktion wiederum nur geringe Rücklagen machen, dagegen für 1852 eine Dividende von $6\frac{3}{4}\%$ vertheilen.

Der Handelsminister von der Heydt setzte darauf die Dividende auf 6% herab und verlangte die Zurücklegung einer höheren Summe für den

Reservefonds. Da die Direktion trotzdem eine wenn auch nur um $\frac{1}{4}\%$ höhere Dividende zu vertheilen beschloss, musste das Berliner Eisenbahnkommissariat einschreiten und den Direktoren die Vertheilung einer höheren Dividende als 6% bei einer Strafe von 100 Thalern für jedes Mitglied untersagen. Der Rekurs an den Minister hatte keinen Erfolg.

Die Gesamteinnahmen wie auch die kilometrischen Einnahmen der Bahn stiegen stetig bis zum Jahre 1874, nahmen aber seitdem bis zum Jahre 1879 einschliesslich ununterbrochen ab, während die Dividende bereits im Jahre 1871 mit $18\frac{1}{2}\%$ ihren Höhepunkt erreicht hatte, um im Jahre 1874 plötzlich von 16 auf $8\frac{1}{2}\%$ zu fallen und in den Jahren 1878 und 1879 auf 5% herabzugehen. Im Jahre 1880 hob sich die Dividende wieder auf 6% . Jene plötzliche Abnahme des Reinertrags in der Mitte der siebziger Jahre hatte ihren Grund hauptsächlich in der Erhöhung des dividendenberechtigten Anlagekapitals der Gesellschaft auf mehr als das doppelte und in der Eröffnung neuer Konkurrenzunternehmungen.

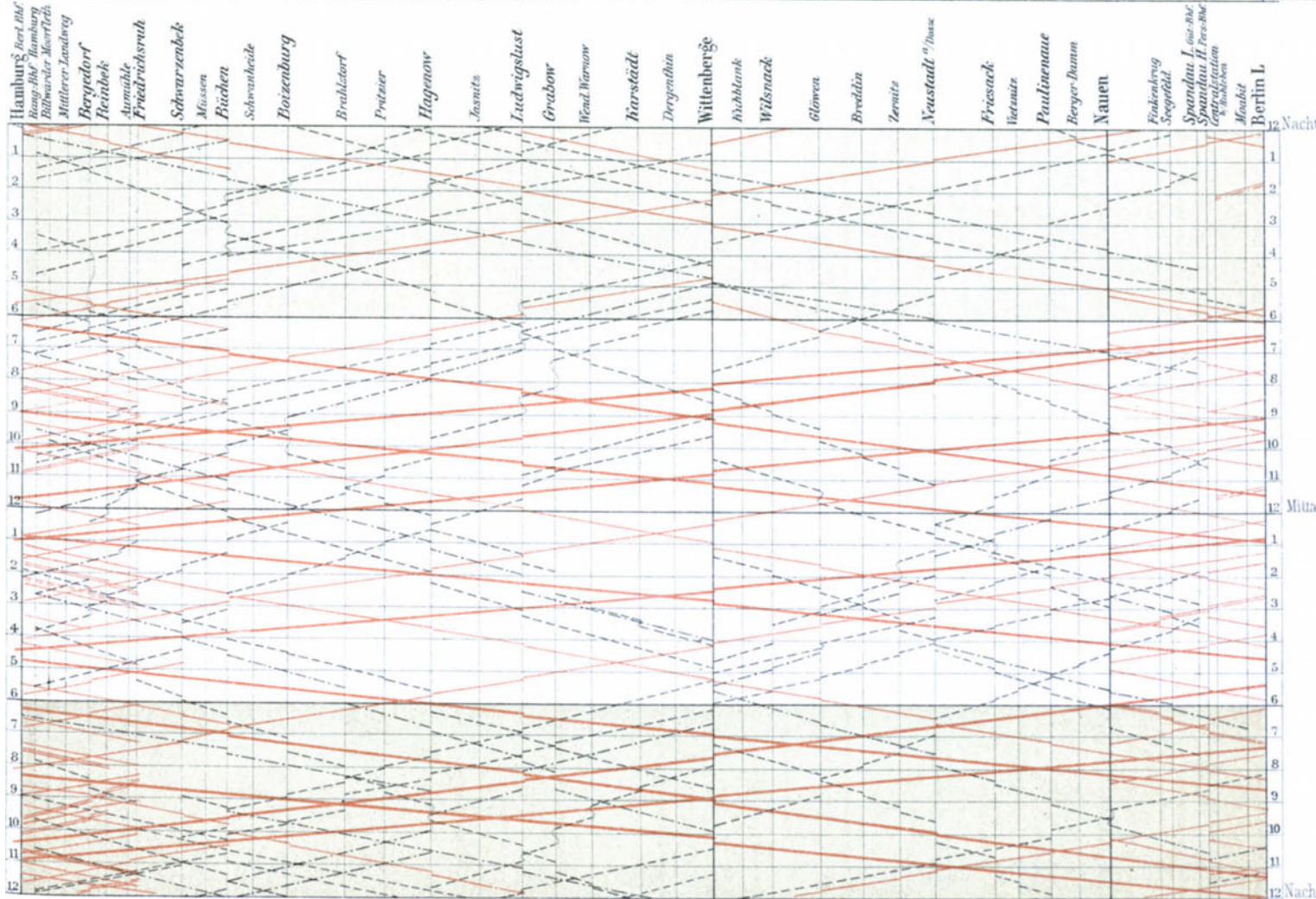
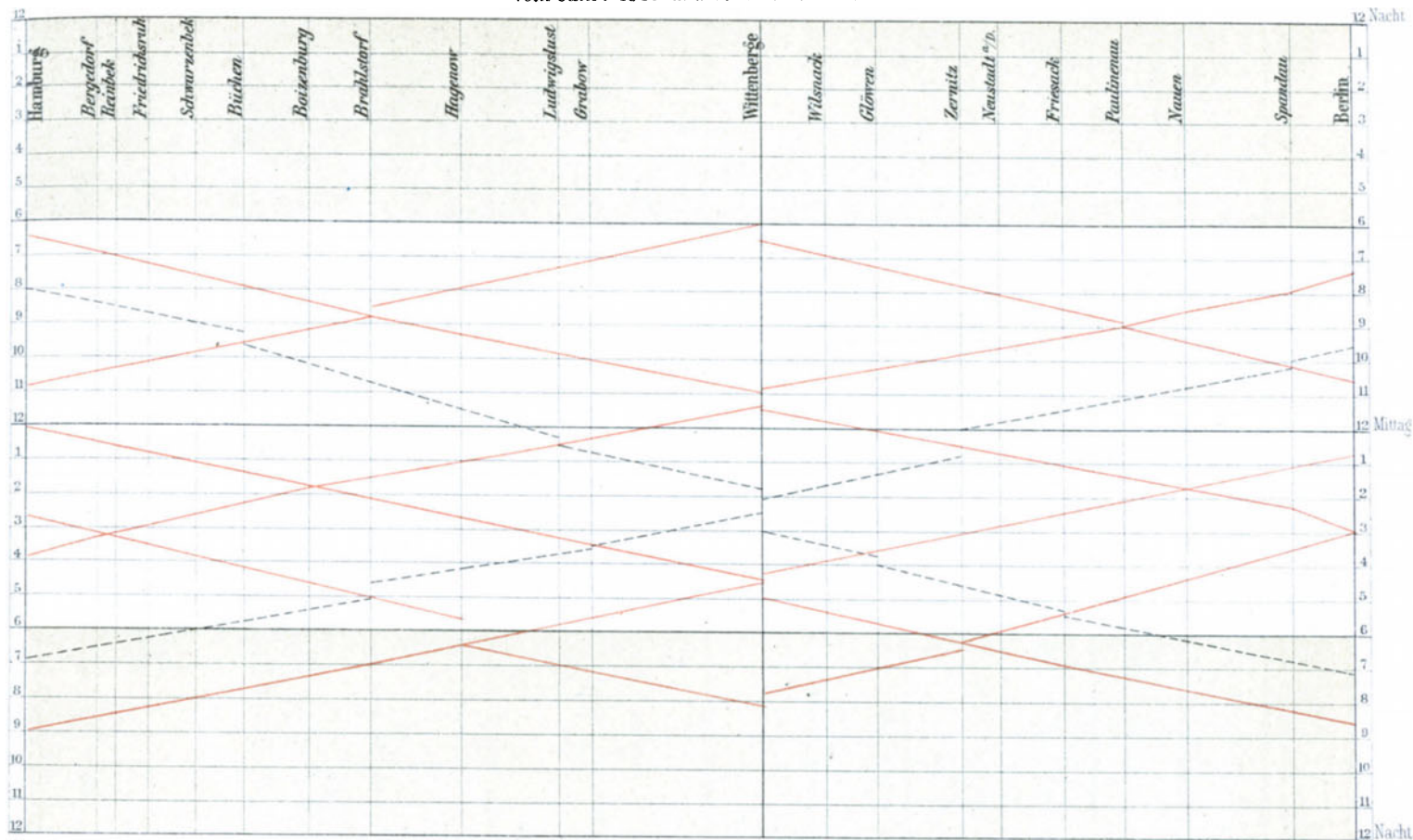
Der Verkehr und die Einnahmen der Berlin-Stettiner Bahn erfuhren zunächst eine Steigerung, nachdem am 1. Mai 1846 die Verlängerung der Hauptbahn bis nach Stargard eröffnet war. Im Jahre 1852 wurde der Bahn durch Eröffnung der Ostbahnstrecke Kreuz—Schneidemühl—Bromberg—Danzig erheblicher Verkehr zugeführt, da der direkte Anschluss von Berlin nach Kreuz noch fehlte und diese Transporte sämmtlich den Weg über Stettin—Stargard nehmen mussten. Als nach Vollendung der Ostbahn im Jahre 1857 dieser Verkehr der Stettiner Bahn entzogen wurde, nahm der Verkehr auf der Strecke Stettin—Posen—Breslau so stark zu, dass der Ausfall im ostpreussischen Verkehr hierdurch fast ausgeglichen wurde. Durch Eröffnung der Bahn von Königsberg nach Eydtkuhnen und durch Aufhebung der Königlichen Postdampferverbindung zwischen Stettin und Petersburg im Jahre 1862 war zwar der bisherige russische Personenverkehr der Bahn zum grössten Theil entzogen worden; dieser Ausfall wurde aber durch anderweite Verkehrssteigerungen reichlich gedeckt, die namentlich auch durch die neuen Strecken Stettin—Pasewalk, Angermünde—Stralsund und Züssow—Wolgast im Jahre 1863 herbeigeführt wurden.

Der scharfe Wettbewerb der am 15. Mai 1877 bis Stettin eröffneten Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn wirkte auf die Bahn in hohem Grade schädigend ein, wozu im Jahre 1878 noch die Konkurrenz der Berliner Nordbahn kam. Die Dividende, die 1872 ihren Höchstbetrag mit $12\frac{3}{4}\%$ erreicht hatte, fiel, wie die umstehende Uebersicht über die Jahresdividenden zeigt, in jenem Jahre auf $3,65\%$.

Der Verkehr auf der Berlin-Hamburger Bahn war im Anfange recht

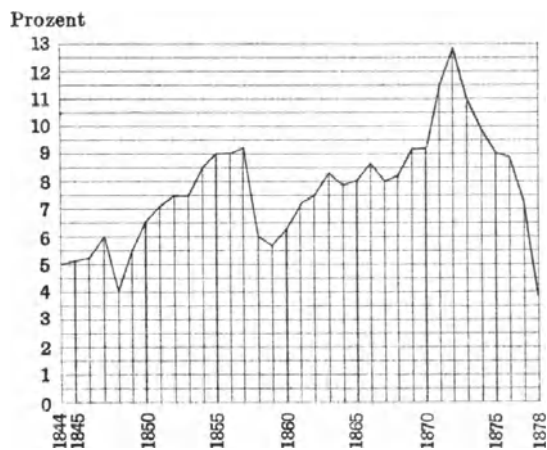
Fahrplan der Berlin-Hamburger Eisenbahn

vom Jahre 1846 und vom Jahre 1896.



— Schnellzüge
 - - - Sonntags-Sonderzüge
 - - - Güternzüge
- - - Personenzüge
 · · · Bedarfs-Sonntags-Sonderzüge
 - · - Bedarfs-Güternzüge

schwach. Es genügte ein durchgehender Personenzug mit 8 bis 9 Stunden Fahrzeit zwischen Berlin und Hamburg in beiden Richtungen und ein sogenannter Zwischenzug mit Uebernachtung in Wittenberge. Für den Güterverkehr diente ein Güterzug täglich in jeder Richtung, und an drei Tagen der Woche wurde allenfalls noch ein Extragüterzug mit Uebernachtung in Wittenberge gefahren. In der ersten Zeit des Betriebs, als der Verkehr nur bis Boitzenburg eröffnet war, hatten die Züge hier Anschluss an die Dampfbootfahrten der Boitzenburger Dampfschiffahrtsgesellschaft, und sobald die Jahreszeit die Dampfschiffahrt hinderte, sollte ein Omnibusverkehr zwischen Boitzenburg und Bergedorf eingerichtet werden. Ein Fahrplan aus dem Jahr 1846 ist auf Tafel 16 mit dem gegenwärtigen zusammengestellt; ausser der



Berlin-Stettiner Eisenbahn. Uebersicht der Dividenden aus dem Reingewinn.

grossen Vermehrung der Züge und der Stationen springt auch die Steigerung in der Geschwindigkeit in die Augen.

Am 15. Mai 1862 wurde die IV. Wagenklasse mit ermässigten Fahrpreisen auf der Strecke zwischen Berlin und Wittenberge zunächst versuchsweise eingeführt; der Fahrpreis war die Hälfte der III. Klasse; da der Versuch günstig ausfiel, so wurde die Massregel am 15. Juni 1864 auf die Strecke Wittenberge—Hamburg ausgedehnt und erwies sich auch in der Folge als äusserst vortheilhaft.

Die Eröffnung der direkten Hamburg-Lübecker Bahn im August 1865 entzog der Berlin-Hamburger Bahn einen nicht unbeträchtlichen Theil des Verkehrs. Ferner war es nicht ohne Nachtheil, dass infolge des Wettbewerbs zweier englischer Dampfergesellschaften die Seefrachten von einigen englischen Häfen nach Stettin wesentlich niedriger gestellt worden waren, als nach Hamburg, so dass Güter nach dem Innern Deutschlands

seitdem vielfach den Weg nicht mehr über Hamburg, sondern über Stettin nahmen.

Die Aussicht auf die Konkurrenz der von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft geplanten Bahnen von Berlin über Stendal nach Lehrte mit Abzweigung nach Uelzen und der von der Cöln-Mindener Bahn übernommenen Linie von Venlo nach Hamburg veranlasste die Gesellschaft zum Bau der Zweigbahn von Wittenberge nach Lüneburg mit Anschluss an die Venlo-Hamburger Bahn, die am 31. Dezember 1874 vollständig eröffnet wurde. Der Konkurrenzkampf trat mit Eröffnung der Bahn Berlin—Stendal—Uelzen—Lüneburg—Hamburg für den Güterverkehr am 1. April, für den Personenverkehr am 15. Mai 1873 ein und zwang die Hamburger Bahn, bei ihren damaligen Kurierzügen durch Einführung der Schnellzugspreise eine Ermässigung des Tarifs eintreten zu lassen. Diese und andere Massnahmen, der Konkurrenz zu begegnen, waren aber nur vorübergehend wirksam; die neuen Strecken der Magdeburg-Halberstädter Bahn hatten einen dauernd nachtheiligen Einfluss auf den Verkehr und die Finanzen des Berlin-Hamburger Unternehmens. In den letzten Jahren vor der Verstaatlichung begann auch der gesteigerte Wettbewerb der Stromschiffahrt auf der Elbe und Havel sich wieder mehr bemerklich zu machen.

Trotzdem befand sich die Hamburger Eisenbahn in einer glänzenden Finanzlage, wie ein Vergleich des Verhältnisses der Einnahmen zur Ausdehnung des Bahnnetzes bei den verschiedenen Berliner Bahnen auf Tafel 14 und 15 ohne weiteres zeigt. Durch umfangreiche Meliorationen, deren Kosten aus den Erträgen des Betriebs bestritten worden waren, hatte man es erreicht, dass das Dividenden- und zinsberechtigende Anlagekapital einen so ungewöhnlich niedrigen Stand behauptete, wie bei keiner anderen Bahn von gleicher Bedeutung. Nachdem im Jahre 1880 der Reservefonds den satzungsmässigen Höchststand erreicht hatte, konnte in diesem Jahre eine Dividende von $14\frac{1}{2}\%$, im Jahre 1881 von $17\frac{1}{2}\%$ und im Jahre 1882 von $19\frac{1}{2}\%$ gezahlt werden. — Bei der Verstaatlichung (1884) erhielten die Aktionäre eine feste Rente von $16\frac{1}{2}\%$ nebst Zuzahlung von 60 Mark auf jede Stammaktie — oder im ganzen $16,9\%$.

Die Berlin-Görlitzer Bahn wurde seit dem Jahr 1872 ein Glied in der kürzesten Verbindung Berlin—Wien über Reichenberg, Iglau, Znaim und es gelang in diesem Jahre, direkte Gütertarife von Berlin, Hamburg und Stettin über die Görlitzer Bahn nach den Stationen der österreichischen Nordwest- und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn einzurichten. Auch wurde ein direkter Schnellzug Berlin—Wien vom 1. Juni 1872 an über diese Linie gefahren, dessen Fahrpreise gegen die älteren Wege über Oderberg und

Bodenbach ermässigt waren. Aber bereits am 1. November 1874 büssten die Kurierzüge infolge von Fahrplanänderungen auf den österreichischen Bahnen den direkten Anschluss nach und von Wien in Reichenberg ein, was in der Folge für den Personenverkehr sehr empfindlich wurde. Im zweiten Halbjahr 1875 begann der Wettbewerb der Berlin-Dresdener Bahn fühlbar zu werden, und nach der Verstaatlichung der Leipzig-Dresdener Bahn im Jahre 1876 wurde der Bahn ein grosser Theil ihres Verkehrs auf der Camenzer Linie und auf der Strecke Berlin—Zittau durch die Sächsischen Staatsbahnen entzogen. Durch diese Einflüsse gestalteten sich die finanziellen Ergebnisse vom Jahre 1876 an äusserst ungünstig. Die erhoffte Besserung trat erst mit dem Jahre 1879, auch mit infolge der Berliner Gewerbeausstellung allmählich ein, während die im Jahre 1880 erfolgende Verstaatlichung einiger preussischer Privatbahnen durch die hiermit verbundene Aenderung der Verkehrsleitung erneute Verluste für die Bahn brachte, bis diese im Jahre 1882 selbst vom Staate erworben wurde.

Der Verkehr der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn steigerte sich zunächst im Jahre 1857 erheblich, als der ganze Verkehr der Ostbahn nach Vollendung der Strecke Kreuz—Cüstrin—Frankfurt a. O. über die Strecke Berlin—Frankfurt a. O. geleitet wurde. Seit dem Jahre 1866 machte sich der Wettbewerb der Görlitzer Bahn fühlbar, und ein starker Rückgang in den Erträgen trat 1867 ein, als die Ostbahn direkt nach Berlin eingeführt wurde, womit der Schlesischen Bahn der ganze Ostbahnverkehr wieder verloren ging. Mit dem Jahre 1870 begann ein erneuter lebhafter Aufschwung, zu dem auch die Eröffnung der neuen Linie Frankfurt—Posen der Märkisch-Posener Eisenbahngesellschaft beitrug. Im Personenverkehr zeigte sich seit dem Jahre 1873, im Güterverkehr seit 1875 ein Stillstand in der Aufwärtsbewegung der Einnahmen.

Die Verkehrsentwicklung der Ostbahn war von ihrer Eröffnung an eine stetige, weil das auf die Bahn angewiesene Hinterland eine im Vergleich mit anderen Bahnen ganz ungewöhnliche Ausdehnung besass; die wegen der Rentbarkeit des Unternehmens anfangs gehegten, sehr niedrigen Erwartungen wurden daher bald erheblich übertroffen.

Der Wettbewerb im Massengüter-Transportgeschäft, der der Ostbahn durch die Wasserstrassen der Oder, Warthe, Netze, des Bromberger Kanals, der Weichsel, Nogat und des Haffs in ununterbrochener Verbindung und fast völlig gleichlaufend mit der Bahn von Frankfurt a. O. bis Königsberg gemacht wurde, erlitt häufig Einschränkungen infolge ungünstigen Fahrwassers und während der Wintermonate, was besonders im Jahre 1858 vortheilhaft auf die Betriebsergebnisse der Ostbahn einwirkte; auch die starken Getreide-

sendungen dieses Jahres nach Sachsen und Schlesien brachten der Bahn erhebliche Einnahmen. Die auf der Ostbahn im Jahre 1858 allgemein eingeführte IV. Wagenklasse fand eine so starke Benutzung, dass sich die Anzahl der Reisenden für diese Klasse damals gegen das Vorjahr verdoppelte. Eine Steigerung in ihren Erträgen erfuhr die Bahn durch den Ausbau der im Jahre 1862 vollendeten Linie von Bromberg über Thorn bis zur Landesgrenze bei Ottlotschin, durch die Berlin unmittelbare Schienenverbindung mit Warschau erhielt. Eine direkte Personen- und Gepäckabfertigung nach den wichtigsten Stationen der grossen russischen Eisenbahnen — ein lange unerfüllbarer Wunsch — wurde nunmehr eingerichtet.

Der im Frühjahr 1863 ausbrechende Aufstand im Königreich Polen wirkte sehr ungünstig auf den Verkehr und die Erträge des Unternehmens in den Jahren 1863 und 1864. Im Jahre 1868 machten sich die Folgen des Nothstands in der Provinz Ostpreussen und den angrenzenden Kreisen Russlands fühlbar, zumal die Bahn wesentlich nur ackerbautreibende Bezirke durchzieht, in denen Handel und Industrie damals noch sehr wenig entwickelt waren. Eine hervorragende Stelle in dem Verkehr nach Russland nahmen im Jahr 1869 die zahlreichen Versendungen der für russische Bahnen bestellten, in Preussen, zumeist in Berlin, gebauten Lokomotiven, Tender und Eisenbahnfahrzeuge ein.

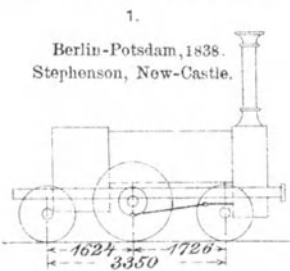
Infolge der Blockade der deutschen Seehäfen während des deutsch-französischen Krieges wurde ein grosser Theil der Transporte von Stein- und Braunkohlen, Getreide, Maschinen, Flachs, Hanf, Vieh und dergleichen vom Seewege abgedrängt und dem Schienenwege zugeführt. Trotz der vielfachen Verkehrsstockungen waren daher die Betriebsergebnisse für das Jahr 1870 doch nicht unbefriedigend.

Zum Schluss dieses Abschnitts sei noch ein kurzer geschichtlicher Rückblick auf die Entwicklung der Lokomotive als des wesentlichen Zugkraftorgans im Dienste der Eisenbahnen, gestattet. Die ältesten und eigenthümlichsten Lokomotivformen der verschiedenen Berliner Eisenbahnen, beginnend mit der ersten Lokomotive der Berlin - Potsdamer Bahn, sind in Linienskizzen auf Tafel 17 zusammengestellt; ihre wichtigsten Masse und Einzelheiten, nach denen ihre Leistungsfähigkeit zu beurtheilen ist, zeigt die nachfolgende Uebersicht (S. 302, 303).

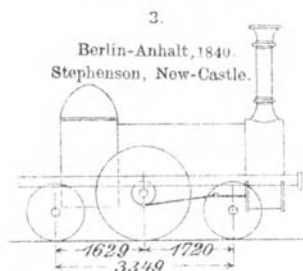
Man erkennt aus diesen Angaben, wie sich schon frühzeitig die Berliner Maschinenindustrie von den anfangs benutzten englischen und einzelnen nord-amerikanischen Vorbildern freigemacht hat und auf eigenen Wegen bald zu bedeutenden Erfolgen gelangt ist. In die Augen fallend ist die gewaltige Steigerung in der Leistungsfähigkeit der Maschinen (Zugkraft und Pferde-

Zusammenstellung der ältesten Locomotivformen
der Berliner Eisenbahnen.

Berlin-Potsdam-Magdeburg



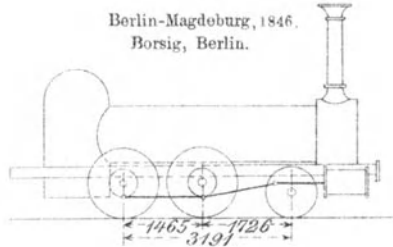
Berlin-Anhalt



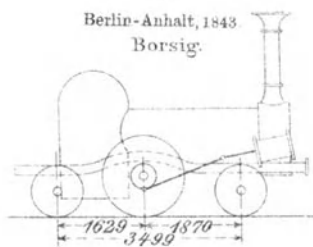
Berlin-Stettin



2.



4.

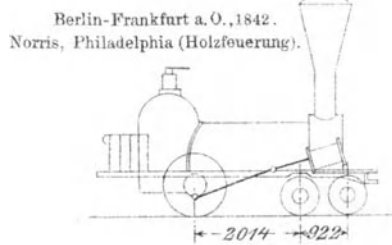


6.

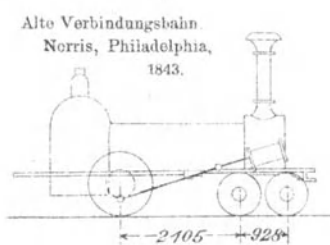


Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn

7.



8.

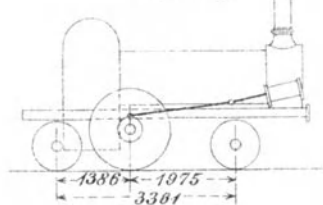


9.

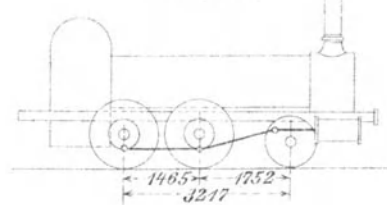


Berlin-Hamburg

10.
1845, Borsig.

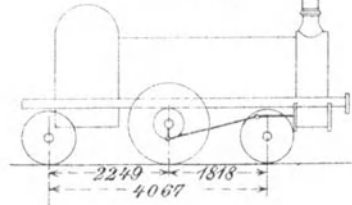


11.
1846, Borsig.

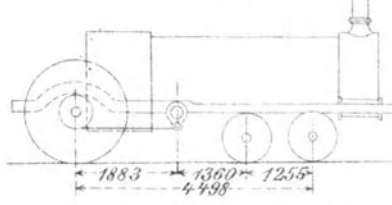


Königliche Ostbahn

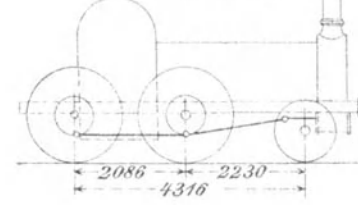
12.
1850, Borsig.



13.
1852, Wöhlert.



14.
1853, Borsig.



(Die Maasse sind Millimeter.)

stärken) von Anbeginn an; ihre hohe Vervollkommnung bis zur Gegenwart wird ersichtlich, wenn man die ältesten Maschinenformen oder auch die auf Seite 165, 200 und 220 abgebildeten Borsig'schen Maschinen von Berliner Bahnen aus der Mitte der sechziger Jahre mit einer heutigen Schnellzuglokomotive der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung vergleicht, deren Hauptabmessungen am Schlusse der Uebersicht angeführt sind.

Der Fortschritt der Maschinenteknik und Industrie im allgemeinen wird am schlagendsten dadurch gekennzeichnet, dass die Gewichtseinheit (in Tonnen) der fertigen Lokomotive nach der vollkommensten Bauart der heutigen Technik nur rund 1100 M kostet, das sind etwa 51 % des entsprechenden Durchschnittspreises aus dem Anfang der Eisenbahnzeit (ermittelt nach den Kosten der Lokomotiven No. 1 bis 14 der Uebersicht). Die Kosten der Pferdestärke haben sich sogar von einem Durchschnittswerthe von 240 M auf 55 M ermässigt, sind also in den verflossenen 50 Jahren um 77 % heruntergegangen.

Während der mittlere Preis einer den heutigen Anforderungen des Betriebes entsprechenden Schnellzuglokomotive vollkommenster Einrichtung gegenüber dem Durchschnittspreise einer Lokomotive im Anfange des Eisenbahnzeitalters von rund 32 200 auf nur 44 000 M gestiegen ist, übertrifft die heutige Lokomotive ihre Vorbilder aus der Zeit vor 50 Jahren in der Zugkraft um das 2,6-fache, in den entwickelten Pferdestärken sogar um das 5,5-fache.

Das Gewicht der Maschine ist ungefähr das 2,8-fache, die grösste Fahrgeschwindigkeit die 3- bis 3 $\frac{1}{2}$ -fache geworden; die heutige Personenzuglokomotive, die das Ergebniss 50jähriger Studien und Erfahrungen darstellt und als ein Kunstwerk der Mechanik bezeichnet werden darf, ist für den ganzen Zug zugleich der Ausgangspunkt der Bremswirkung, der Sitz der Heizung geworden. Der Vergleich der Lokomotivtypen vom Jahre 1846 und 1896 enthält ein Stück Entwicklungsgeschichte für die gesammte vaterländische Eisenindustrie und Maschinenteknik, das auch ohne weiteren Kommentar durch seine gewaltigen Erfolge für sich selber spricht.

**Uebersicht über die wichtigsten Einzelheiten der ältesten
verglichen mit einer Schnellzug-**

Lokomotivform			Beschaffungskosten			Dampfzylinder			Kessel		
Nummer der Abbildung auf Tafel 17	Name und Wohnort des Fabrikanten	Zeit der In- dienst- stel- lung	für die Maschine ohne Tender in Mark			Durchmesser	Kolbenhub	Lage	Durchmesser	Länge	Zahl der Siederöhre
			im ganzen	für 1 Tonne	für 1 PS.							m	m
Berlin-Potsdamer und Berlin-											
1	Rob. Stephenson, Newcastle .	1838	33 750	2 385	262	305	457	innen	1,045	2,60	115
2	A. Borsig, Berlin	1846	35 100	1 791	176	381	610	aussen	$\frac{1,092}{0,995}$	4,00	135
Berlin-Anhaltische											
3	Rob. Stephenson, Newcastle .	1840	38 357	3 144	372	305	457	innen	1,042	2,58	.
4	A. Borsig, Berlin	1843	30 000	2 459	273	305	502	aussen	0,913	2,74	.
Berlin-Stettiner											
5	Sharp & Co., Manchester . .	1841	25 500	2 208	196	324	457	innen	1,098	2,64	.
6	A. Borsig, Berlin	1843	27 000	1 679	206	330	559	aussen	1,033	3,05	.
Niederschlesisch-											
7	Norris, Philadelphia	1842	33 900	3 390	399	267	457	aussen	1,020	2,51	.
8	desgl.	1843	36 000	2 975	279	318	508	„	1,020	2,83	.
9	Egells, Berlin	1844	30 936	1 933	303	330	508	„	0,983	2,67	.
Berlin-Hamburger											
10	A. Borsig, Berlin	1845	18 000	1 314	184	279	457	aussen	0,942	2,61	88
11	desgl.	1846	33 000	1 760	175	381	610	„	1,014	4,08	133
Königliche											
12	A. Borsig, Berlin	1850	33 000	1 737	163	356	508	aussen	1,074	3,37	139
13	Wöhlert, „	1852	33 900	1 530	154	381	508	innen	1,124	3,61	154
14	A. Borsig, „	1853	42 000	1 721	211	381	508	„	1,124	3,04	152
Durchschnitt				2 145	240						
Schnellzuglokomotive der Preussischen Staatsbahnen vom Jahre 1894			44 000 ohne Tender 51-52 000 mit Tender	1 100	55	460 bezw. 680	600	aussen	1,40	3,90	219

Heizfläche in qm				Grösster Dampfdruck im Kessel in Atmosphären	Expansioneinrichtung	Durchmesser der		Reibungsgewicht in Tonnen	Leergewicht	Volles Dienstgewicht	Grösste Zugkraft in kg	Vorteilhafteste Geschwindigkeit in km für die Stunde	Grösste Leistung in PS.	Bemerkungen
Fenerkiste	Siederohre	zusammen	für 1 PS			Treibräder	Laufäder							

Potsdam - Magdeb. Eisenbahn.

3,94	43,04	46,98	0,36	5,26	Couli- s- steuerung	1,524	1,067	7,2	14,15	16,0	1 200	28,9	129	für Güterzüge
3,84	67,47	71,31	0,36	5,26	mit Expansion	1,372	0,991	18,75	19,6	22,5	3 125	17,1	200	

Eisenbahn.

.	.	36,54	0,35	5,26	ohne	1,829	.	8,1	12,2	16,15	1 145	24,2	103
.	.	40,19	0,37	5,12	mit	1,524	.	8,0	12,2	15,95	1 335	22,1	110

Eisenbahn.

.	.	48,66	0,37	4,93	Couli- s- steuerung	1,676	.	6,4	11,55	12,85	1 065	32,8	130	für Güterzüge
.	.	49,25	0,38	5,12	desgl.	1,524	.	8,95	16,20	18,00	1 490	23,5	131	

Märkische Eisenbahn.

.	.	31,72	0,37	4,39	ohne	1,244	.	7,25	10,0	11,2	1 070	21,4	85	mit vorderem zweiachsigen Drehgestell
.	.	49,25	0,38	4,39	„	1,244	.	9,0	12,1	13,6	1 500	23,0	129	
.	.	39,60	0,39	4,39	mit	1,524	.	7,6	16,0	17,6	1 265	21,7	102	

Eisenbahn.

3,35	33,49	36,84	0,38	4,39	ohne	1,372	0,914	8,2	13,7	15,0	1 070	24,7	98
3,94	66,59	70,53	0,37	5,26	mit	1,372	0,991	15,0	18,75	21,0	2 500	20,3	189

Ostbahn.

4,83	67,37	72,20	0,36	5,85	Doppel- schieber	1,524	1,016	11,2	19,0	21,0	1 865	29,0	202
5,81	72,50	78,31	0,36	6,58	Einfacher Schieber	1,981	1,016	9,6	22,15	24,9	1 600	36,9	220
6,70	60,28	66,98	0,34	6,58	Doppel- schieber	1,829	1,219	18,05	24,4	28,0	2 480	21,5	199 rund 145
8,6	104,8	113,4		12	Verbund- wirkung	1,980	1,000	27,8	39,9	45,0	4 200	90 grösste Ge- schwin- digkeit	800

ZWEITES KAPITEL.

Die Berliner Ringbahn und die Berliner Stadtbahn.**Die Berliner Ringbahn.**

Wir haben früher gesehen, wie die alte Berliner Verbindungsbahn nur unvollkommen der städtischen Beförderung diente, wie sie bei ihrer Lage in gleicher Höhe mit den Strassen aber den Wagen- und Fussgängerverkehr derart störte, dass sie schliesslich beseitigt werden musste. An ihre Stelle sind die neue Ringbahn und die Stadtbahn getreten. Die Ringbahn umfährt Berlin in weitem Kreise, die Stadtbahn durchschneidet Berlin von Westen nach Osten und steht mit der Ringbahn in unmittelbarer Verbindung. Beide Bahnen sind so angelegt, dass sie den Fussgänger- und Wagenverkehr nicht beeinträchtigen können. Ihre Entstehung und ihre bauliche Entwicklung soll in folgendem dargestellt werden.

Nachdem die Richtung der Ringbahn durch Königlichen Erlass vom 6. März 1867 bestimmt, und die Mittel zum Bau durch Gesetz vom 9. März 1867 bewilligt waren, begannen im August desselben Jahres die Bauarbeiten, die sich wegen der Schwierigkeiten beim Grunderwerb zunächst lange hinzögerten. Erst im Sommer 1869 gelang es, für die Stettiner- und Ostbahn und im Herbst für die Görlitzer Bahn Anschluss an die Verbindungsbahn zu erreichen und nun an alle Arbeitsstellen mit Lokomotiven und Arbeitszügen heranzukommen.

Der Bau der Bahn wurde durch einige moorige Stellen, darunter die grösste am Rummelsburger See, erschwert und durch den harten Winter 1869/70 sowie durch den Krieg des Jahres 1870 wesentlich beeinträchtigt. Dagegen wurde infolge des Krieges die Herstellung von Verbindungen der Anhalter und Potsdamer Bahn mit dem Bahnhofe Tempelhof, in dessen Nähe die Lazarethbaracken errichtet waren, beschleunigt, so dass diese beiden Anschlüsse bereits in den letzten Tagen des August 1870 zu Krankentransporten benutzt werden konnten. Die Verbindungen mit den Anschlussgleisen der Niederschlesisch-Märkischen und der Ostbahn wurden später hergestellt.

Auch das Anschlussgleis der Berlin-Stettiner Bahn und die Gleise des Bahnhofs Gesundbrunnen wurden bereits im Oktober 1870 mit Viehzügen,

die von dem Stettiner Bahnhofe nach dem neuen Viehhofe übergeführt wurden, befahren.

Die Eröffnung der ganzen Bahn von Moabit über Stralau bis Schöneberg fand am 17. Juli 1871 statt.

Die Länge der Bahnstrecke betrug 25,42 km, wovon 22,87 km doppelgleisig angelegt waren. Der Grunderwerb war durchweg für zwei Gleise ausgeführt, der Bahnkörper nur auf der Strecke Tempelhof—Schöneberg eingleisig, da diese nur den Anschluss an die Potsdamer Bahn darstellte, während die Ringbahn bei ihrer späteren Fortführung nach Westen eine etwas andere Richtung erhielt, wie sich aus dem Vergleich der Kartenübersicht von 1871 und 1877, Tafel 7 und Tafel 8, ergibt. — Das zweite Gleis fehlte anfangs ausserdem auch noch auf der Strecke Moabit—Gesundbrunnen und wurde hier erst am 18. Mai 1872 in Betrieb genommen.

Die neue Verbindungsbahn begann mit dem Bahnhofe Moabit an dem Vereinigungspunkte der Birken- und Waldstrasse, südlich der Hamburger und der Lehrter Bahn in nahezu gleicher Höhenlage mit diesen. Die stadtseitige Lage des Bahnhofs Moabit auf der Südseite der Hamburger Bahn war dadurch bedingt, dass den zahlreichen Moabiter Fabrikanlagen Bahnanschluss gewährt werden sollte.

Von Moabit führt die Bahn auf der Südseite der Lehrter Bahn in östlicher Richtung weiter, ersteigt auf einer Dammschüttung die Höhe zum Uebergange über die Lehrter und Hamburger Bahn und überschreitet diese mit einer Wendung nach Nordost unweit der Torfstrasse mit einer eisernen Fachwerksbrücke. Nördlich der Fennstrasse führt die Bahn über den Spandauer Schiffahrtskanal und seine beiden Uferstrassen sowie über die Tegelerstrasse hinweg in die bereits bebauten Stadttheile hinein, durchkreuzt nördlich vom Weddingplatz die Müller-, Reinickendorfer- und Pankstrasse und gelangt sodann, das südlich von der Pankstrasse gelegene Gelände sowie die Gerichts- und die Wiesenstrasse durchschneidend, mit einer Wendung nach Osten zu der Unterführung der Stettiner Bahn.

Nach dem Uebergange über diese tritt die Verbindungsbahn in das im Norden der Stadt gelegene Hügelgelände, fällt in östlicher Richtung, südlich vom Gesundbrunnen, unter die Hochstrasse und zieht sich unter der Badstrasse bis zum Bahnhofe Gesundbrunnen hin, der nicht nur als Station für den Ortsverkehr der dortigen Gegend, sondern auch zur Ueberführung von Wagen nach der Stettiner Bahn und nach dem Viehhofe angelegt war. Das Anschlussgleis mündete, wie noch heute, nördlich der Ueberführung der Grenzstrasse in die Stettiner Hauptgleise ein. Vom Bahnhof Gesundbrunnen

geht die Linie sodann nördlich von dem Exerzierplatze an der einsamen Pappel unter der Schwedterstrasse und der Schönhauser Allee hindurch, weiterhin in gleicher Richtung mit den neu geplanten Strassen mitten durch die künftigen Stadtviertel unter der Pappelallee und der Prenzlauer Chaussee hindurch, ersteigt die zur Unterführung der Chaussee vor dem Königsthore, der heutigen Greifswalderstrasse, erforderliche Höhe und führt sodann, sich gegen Süden wendend, unter dem Verlorenen Wege, der Landsberger Allee, dem Lichtenberger Grenzwege — heute Thaerstrasse — und dem Weidenwege — heute Eldenaerstrasse — hindurch aus dem Einschnitte heraus zu dem Uebergange über die Frankfurter Allee; sie verlässt dann jenseits des Boxhagener Weges den Theil des städtischen Gebietes, für den der Bauungsplan damals festgestellt war, und geht auf Dammschüttungen quer durch die Spreeniederung über den Rummelsburger Weg, die Ostbahn und Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn bis zum Bahnhof Boxhagen-Stralau, der an der Kreuzung mit jenen beiden Bahnen, westlich unweit des Rummelsburger Sees, angelegt war. Die Anschlüsse der Ostbahn und der Schlesischen Bahn mündeten hier von Westen her nördlich und südlich des Bahnhofs Stralau ein. Von hier geht die Bahn in südlicher Richtung zwischen dem Rummelsburger See und dem Markgrafendamm hindurch, überschreitet die Stralauer Chaussee, die Spree, die Chaussee nach Treptow, die Landstrasse nach Köpenick, die Görlitzer Bahn und den Kiefholzweg mit Brücken und erreicht mit einem weiten Bogen östlich von Rixdorf an der Rixdorferstrasse die Anhöhen im Süden der Stadt. Hier war der Bahnhof Rixdorf angelegt, auf dem zugleich die Uebergabe der vom Görlitzer Anschluss zugeführten Wagen erfolgte. Letzterer mündete am Kiefholzwege von Nordwesten her auf freier Strecke in die Bahn ein. Zur Sicherung dieser Einmündung wurde hier später die Signalstation und Haltestelle Vg angelegt. Hinter Rixdorf führt die Bahn in westlicher Richtung zunächst im Einschnitte unter der Chaussee nach Britz hindurch, sodann südlich von dem Uebungsplatz der Berliner Garnison, nördlich von Tempelhof, im Auftrage über die Tempelhofer Chaussee zum Bahnhof Tempelhof, der vorläufig den eigentlichen Endpunkt der Bahn bilden und zugleich als Rangirbahnhof für die von hier nach den Aussenbahnhöfen der Anhalter und der Potsdamer Bahn führenden Abzweigungen dienen sollte.

Der Anschluss an die Anhalter Bahn ging von Tempelhof aus in nördlicher Richtung, war also ein sogenannter innerer Anschluss, während der Anschluss an die Potsdamer Bahn, der zugleich die Endstrecke bis nach Schöneberg bildete, nach Süden gerichtet, mithin als äusserer Anschluss hergestellt war, wie der Plan von Berlin vom Jahre 1871, Tafel 7,

zeigt. Dieser Anordnung war deswegen der Vorzug gegeben, weil das mit der Fernbahn von Süden her eintreffende Durchgangsgut auf diese Weise den Berliner Güterbahnhof der Potsdamer Bahn gar nicht zu berühren brauchte; sie ermöglichte ausserdem den sehr erwünschten Uebergang direkter Züge, insbesondere der Hofzüge, von Potsdam nach dem Militärübungsplatz bei Tempelhof, bedingte aber allerdings für die Einführung der Ringbahnpersonenzüge nach dem Innenbahnhofe der Potsdamer Bahn, auf die anfänglich kein besonderer Werth gelegt wurde, einen Richtungswechsel in der Endstation Schöneberg.

Die Strecke von Tempelhof nach Schöneberg geht in nordwestlicher Richtung über die Anhalter Bahn, wobei bereits auf Unterführung von zwei weiteren Gleisen neben den bestehenden Hauptgleisen der Anhalter Bahn Rücksicht genommen wurde, und über zwei Feldwege hinweg, wendet sich dann nach Westen und gelangt zu dem südlich von Schöneberg an der Potsdamer Bahn gelegenen Bahnhof, der als End- und Kopfstation östlich neben der Berlin-Potsdamer Stammbahn, südlich von der Stelle lag, wo diese von der heutigen Ringbahn überkreuzt wird.

Die Kosten waren veranschlagt

für die doppelgleisige Hauptbahn auf . .	3 726 000 Thlr.
und für die eingleisigen Anschlüsse auf .	<u>524 000 „</u>
zusammen auf	4 250 000 Thlr.

Die Stationsanlagen für den Personenverkehr wurden zunächst in einfachster Anordnung, die Gebäude in Holzbau, zum Theil in Schweizerstil, mit einem einzigen Wartesaal für sämtliche Klassen, ausgeführt.

Bei der Betriebseröffnung konnten zunächst Personen noch nicht befördert werden, da infolge des überaus starken Materialverbrauchs im deutsch-französischen Kriege verfügbare Personenwagen fehlten. Die Direktion beschaffte demnächst zwölf Stück zweiachsige zweigeschossige Personenwagen 3. Klasse zu 90 Sitzplätzen mit einem Eigengewicht von 7,4 Tonnen für die Achse, zum Preise von 53 316 Thlr. (also für das Stück über 13 300 M), die auch in den seit dem 1. Januar 1872 eingerichteten Personenzügen zwischen Moabit und Schöneberg alsbald benutzt wurden. Später wurden auch noch zweigeschossige Wagen beschafft, die unten 36 Sitzplätze 2., oben 40 Plätze 3. Klasse, aber immer noch über 7 Tonnen Gewicht für die Achse hatten. Diese Personenzüge verkehrten in beiden Richtungen anfangs nur zweimal, seit dem 1. April 1872 dreimal täglich und führten nur die 2. und 3. Wagenklasse. Diese Wagen, im Volksmunde der Eisenbahnbeamten „Japanesen“ genannt, auch scherzhaft als „Sargwagen“ bezeichnet, erwiesen sich später-

hin für die Zwecke des starken Ortsverkehrs wenig geeignet, weil das obere Geschoss von den Reisenden bei starkem Andrang mit der Wendeltreppe nicht schnell genug verlassen und bestiegen werden konnte. Die Wagen sind daher zum grössten Theil aus dem Verkehr herausgezogen und werden jetzt nur noch für die Pendelzüge zwischen Grunewald und Westend sowie dem Schlesischen Bahnhof und Rummelsburg zur Beförderung der Werkstättenarbeiter verwendet.

Die Anlage neuer Personen- und Güterstationen an der Ringbahn begann sehr bald nach der Betriebseröffnung; im Jahre 1872 bestand bereits ausser den Stationen Moabit, Gesundbrunnen, Stralau, Rixdorf, Tempelhof und Schöneberg die Haltestelle Wedding, mit einem Anschlussgleis nördlich der Hauptgleise in westlicher Richtung nach der am Spandauer Schiffahrtskanal gelegenen Norddeutschen Fabrik für Eisenbahnbedarf.

In demselben Jahre wurde zwischen Gesundbrunnen und Stralau der Anschluss an die neue städtische Gasanstalt in der Greifswalder- und Danzigerstrasse hergestellt; dies gab Veranlassung zur Anlage einer Haltestelle bei Weissensee westlich der Greifswalderstrasse, die im Jahre 1875 für den Personenverkehr eröffnet und später zu einem Bahnhofe erweitert wurde.

Endlich wurde im Jahre 1872 unmittelbar nördlich der Frankfurter Allee die Station Friedrichsberg hergestellt, und im Jahre 1876 die Haltestelle Treptow am linken Spreeufer, nördlich der Treptower Landstrasse sowie vom Bahnhof Moabit aus in südlicher Richtung ein Anschlussgleis, 1,5 km lang, nach dem auf dem rechten Spreeufer westlich von Bellevue gelegenen Eisenhammer von Borsig angelegt.

Schon am 24. August 1871 hatte die Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn den Auftrag erhalten, die Vorarbeiten für den im Westen und Südwesten noch fehlenden Theil der Verbindungsbahn aufzustellen. Hierbei sollte auf die Ortschaften Wilmersdorf und Witzleben und auf die neue Ansiedlung Westend bei Charlottenburg Rücksicht genommen werden. Die Mittel zum Bau dieses Schlusstücks in Höhe von 4 400 000 Thlr., sowie 1 700 000 Thlr. zur Erweiterung der Bahnhöfe und Gleisanlagen der Verbindungsbahn wurden durch das Gesetz vom 11. Juni 1873, betr. die 120 Millionen-Anleihe für Eisenbahnzwecke, mitbewilligt (vergl. S. 284).

Auf dem rechten Spreeufer war der Bahnkörper von dem Bahnhofe Moabit bis zur Spreebrücke bereits von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft zugleich mit dem für die Berlin-Lehrter Eisenbahn auf Grund eines besonderen Vertrages hergestellt worden. Bei Fortführung der Bahn westlich von Schöneberg sollte mit Rücksicht auf die künftige Entwicklung des Personenverkehrs auf eine solche Lösung Bedacht genommen werden,

dass die direkte Einführung der Personenzüge des Westrings von Wilmsdorf aus in den Potsdamer Bahnhof ermöglicht würde.

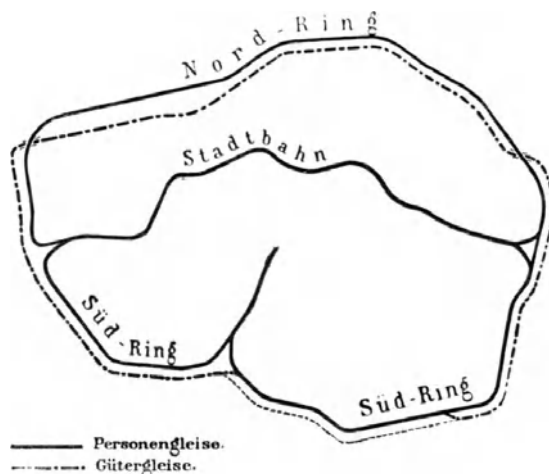
In der Begründung des Gesetzes von 1873 war ausgesprochen, dass der Schluss des Rings hauptsächlich des Personenverkehrs wegen nothwendig war. Die inzwischen eingetretene Wohnungsnoth in Berlin machte es doppelt erwünscht, der hauptstädtischen Bevölkerung die Möglichkeit zu erleichtern, ausserhalb des Stadtbezirks billigere Wohnungen zu nehmen. Zur Ansiedlung eignete sich besonders der Bezirk zwischen Schöneberg und Charlottenburg. Die Länge der Bahn sollte rund 15 km betragen, sie sollte doppelgleisig gebaut, der Grund und Boden aber von vornherein für vier Gleise erworben werden.

Nach dem Ministerialerlass vom 19. Oktober 1873 waren die Personengleise auf den Stationen an die Innenseite, die Gütergleise an die Aussenseite zu verlegen, damit bei dem späteren viergleisigen Ausbau der innere Ring für den Personen-, der äussere für den Güterverkehr dienen könne. Dieser Grundsatz war indess auf der Strecke zwischen den Bahnhöfen Moabit und Friedrichsberg, wo sich die Güterstationen nach der Stadtseite hin rasch entwickelt hatten, nicht mehr durchführbar; es sollte daher nach dem damaligen Plane an jenen beiden Punkten mit Kreuzungen in Schienenhöhe der Ring für den Personenverkehr auf die Aussenseite übergeführt werden. Wegen des für die dortige Gegend wünschenswerthen Güterbahnhofs Moabit wurde im Jahre 1875 bestimmt, dass die Gütergleise auf dem inneren Ringe bis zum Bahnhofe Charlottenburg (d. h. Westend) fortgeführt und erst hier die Personengleise wieder aus dem äusseren in den inneren Ring übergeführt werden sollten. Diese Ueberschneidungen wurden beim späteren viergleisigen Ausbau der Ringbahn zur Vermeidung von Schienenkreuzungen durch Ueberführungsbauwerke hergestellt. So hat sich die durch umstehende Abbildung veranschaulichte, eigenthümliche Anordnung der Gleise ergeben, dass beim Nordring die Personen-, beim Südring die Gütergleise an der Aussenseite liegen.

Beim Bahnhof Wedding wurde ein auf einer Pfeilerbahn liegender Kohlenbahnhof in unmittelbarer Verbindung mit dem Schiffahrtsverkehr südlich der Bahn nahe bei den dortigen Fabriken angelegt und mit den Hauptzufuhrgleisen durch Schiebebühnen und Drehscheiben verbunden. Die mit der Schlesischen Bahn in Berlin ankommenden schlesischen Kohlen mussten, soweit sie nicht für die wenigen mit Gleisanschluss versehenen Fabriken oder Gasanstalten bestimmt waren, seither von dem Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofe aus mit Landfuhrwerk abgefahren werden und daher meist weite Landwege von der Bahn bis zu den Verbrauchstellen

zurücklegen, die den Kohlenpreis steigerten, aber auch die nach der Stadt führenden Strassen erheblich belasteten. Durch Anlage des Kohlenbahnhofs Wedding, der mit Kohlenabsturzvorrichtungen und Lagerplätzen ausgerüstet war, hoffte man den Missständen erfolgreich abzuweichen.

Für Charlottenburg wurde neben dem von der Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft für eine Station in Aussicht genommenen Gelände westlich der Stadt ein mit jener Bahn in Verbindung stehender Bahnhof geplant, der durch Ueberführung der Berlin-Spandauer Chaussee in zwei Theile zerlegt wurde; nördlich der Strasse sollten die Anlagen für den Güterverkehr, südlich die für den Personenverkehr Platz finden.



Anordnung der Personen- und Gütergleise auf der Ringbahn.

Beim Bau der Ueberführung über die Berlin-Potsdamer Bahn wurde auf die künftige Durchführung dieser Bahn mit 5 Gleisen Rücksicht genommen.

Der Betrieb auf der westlichen Schlussstrecke von Schöneberg über Charlottenburg nach Moabit konnte am 15. November 1877 mit den Stationen Wilmersdorf, jetzt Wilmersdorf-Friedenau, Grunewald (heute Halensee) und Charlottenburg (heute Westend) eröffnet werden. Damit war die neue Verbindungsbahn zu einer vollständig geschlossenen Gürtelbahn ausgebaut und vollendet.

Der Anlage des südwestlichen Gleisanschlusses an die Stadtbahn fiel die Unterförsterei bei Halensee zum Opfer; eine neue Försterei wurde nordwestlich der heutigen Personenstation Grunewald am Eichkamp erbaut, und diese hat wiederum dem am 1. Mai 1896 auch für den öffentlichen Verkehr eröffneten Werkstättenhaltepunkt Eichkamp seinen Namen verliehen.

Die Berlin-Wetzlarer Bahn legte damals bereits zwei äussere Ringbahnanschlüsse von ihrem bei Halensee geplanten Rangirbahnhofe an, nämlich einen

nördlichen nach dem Bahnhofe Charlottenburg (Westend) und einen südlichen nach dem Bahnhofe Grunewald (heute Halensee).

Die neue Ringbahnstrecke schliesst westlich vom Bahnhofe Tempelhof, östlich der Anhalter Bahn an die bestehende Ringbahn an, überschreitet nördlich neben dem Anschlusse nach Schöneberg die Anhalter und Dresdener Bahn und nördlich der Station Schöneberg die Potsdamer Bahn, dann die Potsdamer Chaussee, die Handjery- und die Kaiserstrasse, den Weg von Wilmersdorf nach Steglitz — damals Grüner Weg, heute die Wilmersdorfer Augustastrasse — wendet sich dann nordwestlich, geht im Einschnitt unter dem Wege Wilmersdorf—Schmargendorf (jetzt Mecklenburgische Strasse) vor dem Bahnhofe Grunewald — heute Halensee — unter der Strasse No. 15, der Paulsbornerstrasse, und hinter dieser unter Strasse No. 12 (dem Kurfürstendamm) hindurch; ferner geht die Bahn zwischen dem Bahnhofe Halensee und Charlottenburg (Westend) westlich des Lietzensees, unter dem Königswege, unter den Schiessständen beim Charlottenburger Schützenhause, unter Strasse No. 27, der heutigen Knobelsdorffstrasse, und unter der Spandauer Chaussee hindurch über die Faule Spree, wendet sich hier nach Osten, läuft südlich neben der Berlin-Lehrter Bahn her, überschreitet die Spree westlich der heutigen Station Jungfernheide, ferner den sogenannten Verbindungskanal und die Seestrasse östlich der heutigen Charlottenburger Gasanstalt, fällt dann ins Gelände und erreicht östlich der Ueberführung der Beusselstrasse den Bahnhof Moabit.

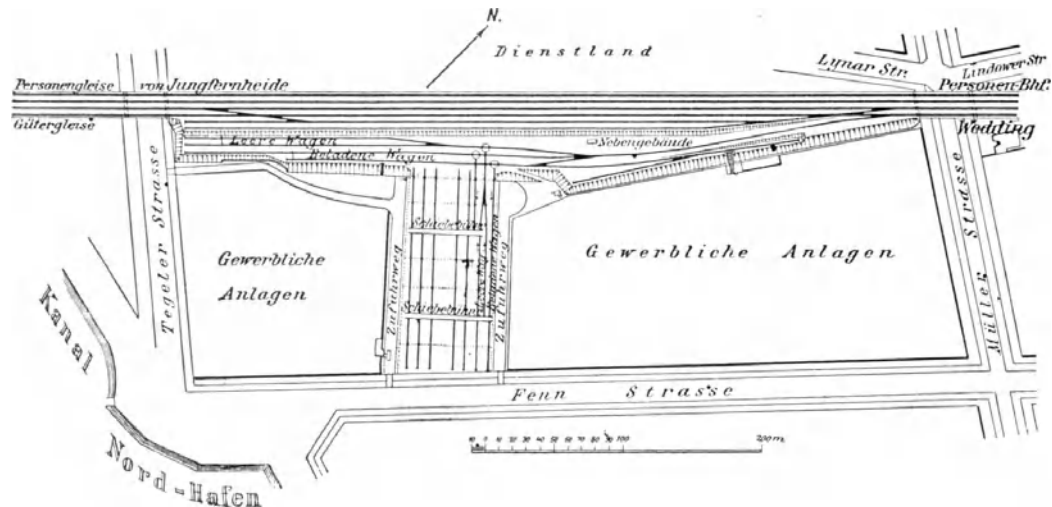
Am 1. August 1879 wurde zwischen Gesundbrunnen und Weissensee, und zwar zwischen der Schönhauser- und Pappelallee, der Haltepunkt Schönhauser Allee für den Personenverkehr eröffnet, der für die nahe gelegenen Ausflugsorte Pankow und Schönhausen von Bedeutung war. Er wurde im Jahre 1880 weiter ausgebaut.

Die Erweiterungsbauten der Berliner Verbindungsbahn gelangten im wesentlichen im Jahre 1877 zum Abschluss, bis auf die Erweiterung des Bahnhofs Tempelhof und des Kohlenbahnhofs Wedding, die sich bis 1879 verzögerte.

Dieser zwischen der Tegeler- und der Müllerstrasse erbaute Kohlenbahnhof, der vom Bahnhof Moabit aus bedient wird, besteht, wie umstehende Grundrissabbildung¹⁾ zeigt, in zwei Zufuhrgleisen südlich neben der Ringbahn und einigen parallelen, 2,5 m tiefer liegenden Aufstellungsgleisen, die durch ein mit 1:62 geneigtes Rampengleis in östlicher Richtung an die Hauptgleise

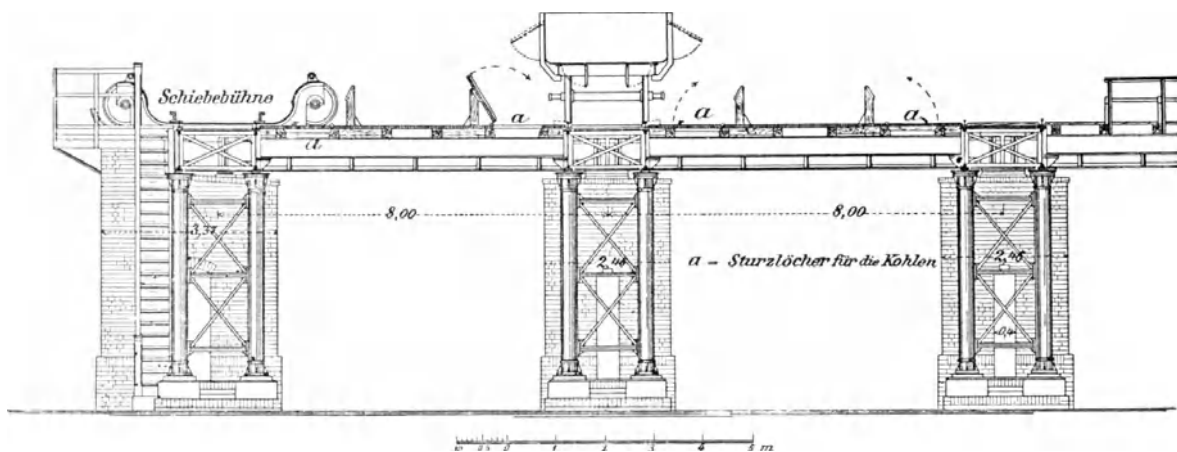
¹⁾ Die Abbildung entspricht dem heutigen Zustande der Ringbahn nach Vollendung des viergleisigen Ausbaus des Nordrings.

angeschlossen sind. In den Aufstellungsgleisen liegen drei Kreuzdreh­scheiben, von denen aus vier als Zu- und Abführungsgleise dienende Stichgleise senkrecht zur Richtung der Ringbahn ausgehen. Westlich von diesen und parallel damit



Kohlenbahnhof Wedding, Lageplan.

sind fünf Absturzgleise auf Pfeilerbahnen angeordnet und durch zwei parallele Schiebebühnen mit den Zufuhrgleisen und untereinander verbunden. Die Pfeilerbahn ist in nachstehender Abbildung im Querschnitt dargestellt. Die Flächen



Kohlenbahnhof Wedding, Querschnitt durch die Pfeilerbahn.

unter und zwischen den Absturzgleisen sind als Lagerplätze eingerichtet und durch zwei seitliche Zufuhrwege von der Fennstrasse aus zugänglich gemacht.

Im Jahre 1879 wurde auf der Ringbahn ein Personenzugdienst durch Omnibuszüge eingerichtet, die nur geringe Fahrgeschwindigkeit hatten, und bei denen man auf eine wesentliche Ermässigung der Betriebskosten rechnete. Statt dieser Omnibuszüge wurden versuchsweise auch Rowan'sche, später

nach ähnlichem System von Schwartzkopff erbaute Dampfwagen verwendet, bei denen die Fahrgeschwindigkeit 30 km in der Stunde nicht übersteigen durfte. Diese Dampfwagen, die später noch auf der Strecke Berlin—Zossen vorübergehend verwendet wurden, erwiesen sich auf die Dauer ungeeignet für den Betrieb, weil sie zu häufig Reparaturen erforderten und dann jedesmal durch Lokomotivbetrieb ersetzt werden mussten.

Nach Vollendung der Stadtbahn stand eine vollständige Aenderung des Personenzugbetriebes der Ringbahn bevor. Es war insbesondere in Aussicht genommen, aus der Ringbahn und Stadtbahn zwei Ringe, einen nördlichen und einen südlichen zu bilden. Dieser Umstand war zunächst von Einfluss auf die 4,5 km lange Ringbahnstrecke von der Landsberger Allee bis zur Station Stralau, auf die künftig sechs Gleisanschlüsse einmünden sollten, nämlich die beiden zweigleisigen Anschlüsse für den Personenverkehr von dem östlichen Endbahnhofe der Stadtbahn, die beiden zweigleisigen Anschlüsse für den Güterverkehr der sogenannten Gleisschleife von den Rangirbahnhöfen der Niederschlesisch-Märkischen und der Ostbahn und die geplanten beiden eingleisigen Anschlüsse des im Bau begriffenen neuen Berliner Viehhofs. Hierdurch wurde diese Strecke so belastet, dass sie alsbald viergleisig ausgebaut werden musste. Bei dieser Gelegenheit wurde auch der Bahnhof Friedrichsberg umgebaut und die Haltestelle Landsberger Allee angelegt.

Die neuen Anlagen waren in ihren Haupttheilen im Jahre 1882 vollendet.

Der innere südwestliche Ringbahnanschluss an die Potsdamer Bahn, der für die Durchführung des Betriebs auf dem Südring mit Eröffnung der Berliner Stadtbahn nothwendig wurde, gelangte am 15. Oktober 1881 zur Vollendung. Hiermit ging die alte, nur der Ringbahn dienende Kopfstation Schöneberg am Schnittpunkt der Potsdamer Bahn mit der Ringbahn für den Personenverkehr ein, nachdem die an der Ueberführung der Kolonnenstrasse angelegte Haltestelle Neu-Schöneberg gleichzeitig für den Ringbahnverkehr eröffnet worden war. Von dieser Haltestelle aus, die vom Jahre 1882 an auch für den Verkehr der Potsdamer Züge benutzt wurde, ging das Anschlussgleis ungefähr übereinstimmend mit dem heutigen Ringbahngleispaar, in südlicher Richtung ansteigend bis zur Einmündung in die Ringbahn, die in westlicher Richtung nach Wilmersdorf zu, östlich der Potsdamer Stammbahn, erfolgte.

Die Berliner Stadtbahn.

Anfangs der siebziger Jahre besass Berlin für die acht Hauptbahnlinien, die in Berlin mündeten, acht getrennte Endbahnhöfe, die weit von dem Stadtmittelpunkt entfernt, zum Theil selbst ausserhalb der bebauten Stadtviertellagen;

unter sich hatten sie für den Personenverkehr so gut wie keine Verbindung, denn die im Juli 1871 vollendete östliche Hälfte der neuen Verbindungsbahn von Moabit über Stralau nach Schöneberg diente damals fast nur dem durchgehenden Güterverkehr.

Die erste Anregung, diesen besonders für das durchreisende Publikum lästigen Uebelständen abzuhelpfen und die einzelnen Bahnhöfe mit einer Bahn quer durch die Stadt untereinander zu verbinden, wurde im Jahre 1871 vom Baurath Orth gegeben. In Wort und Schrift trat er dafür ein, eine Bahn, im allgemeinen dem Spreelauf folgend, durchgehends als Hochbahn herzustellen, die Berlin in seiner grössten Ausdehnung von Ost nach West durchschneiden, sämmtliche vorhandenen Bahnhöfe wie auch die Ringbahn mit dem Innern der Stadt verbinden und mit Stationen für den Personen- und Güterverkehr versehen werden sollte.

Als der Orth'sche Plan in weiteren Kreisen bekannt wurde, stiess er zunächst auf lebhaften Widerspruch, weil er auf den ersten Blick unausführbar und über das Bedürfniss weit hinauszugehen schien. Bei gründlicher Prüfung der Verhältnisse ergab sich indess, dass die Bahn ohne erhebliche bauliche Schwierigkeiten und auch mit einem nicht übermässigen Kostenaufwand herzustellen war. Mit der Erkenntniss der Ausführbarkeit kam auch das Bewusstsein der grossen Vortheile, welche diese den gewerb- und geschäftsreichsten Theil Berlins berührende Bahn nicht nur für die Hauptstadt, sondern wegen der Vereinigung der zahlreichen Verkehrs- und Handelsbeziehungen daselbst auch für alle Provinzen haben musste.

Der Plan rückte der Verwirklichung näher, als im Jahre 1872 die Deutsche Eisenbahngesellschaft in Berlin, an deren Spitze der (1879 verstorbene) Wirkliche Geheime Oberregierungsath Hartwich getreten war, den Gedanken aufnahm, in Berlin eine Stadtbahn zu bauen. In einer Eingabe vom 2. Mai 1872 an den Handelsminister gab sie die Absicht zu erkennen, zur Abkürzung des Weges nach dem südwestlichen Deutschland und der Schweiz eine Eisenbahn über Charlottenburg, Potsdam, Halle und Erfurt nach Meiningen anzulegen, die am Ostbahnhof in Berlin beginnen und die Stadt von Osten nach Westen durchziehen sollte.

Dieser grosse Plan der sogenannten Berliner Südwestbahn, der in einer von Hartwich verfassten Denkschrift vom April 1872 ausführlich erörtert ist, musste indessen bald wieder aufgegeben werden, da es nicht gelang, das erforderliche Kapital von 150 000 000 M aufzubringen. Die Gesellschaft beschloss daher, sich auf den Bau der Berlin durchziehenden Strecke der Bahn bis Charlottenburg und Potsdam zu beschränken, und bat gegen Ende des Jahres 1873 die Staatsregierung um Betheiligung an einem solchen

Unternehmen. Diese entsprach jenem Ersuchen und schloss am 15. Dezember 1873 mit der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft und den Privatbahngesellschaften der Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Hamburger Eisenbahn, deren Anschluss an die Stadtbahn ins Auge gefasst wurde, einen Vertrag zur Bildung einer Aktiengesellschaft unter der Firma Berliner Stadteisenbahngesellschaft.

Für die Staatsregierung war hierbei der Umstand von massgebender Bedeutung, dass der Grunderwerb schon weit vorgeschritten war, die sofortige Ausführung nach dieser Richtung also die geringsten Kosten verursachte und, abgesehen von den Rücksichten auf den allgemeinen Verkehr, das baldige Zustandekommen der Bahn auch für die Staatsbahnen vortheilhaft war; da das westliche Ende der Stadtbahn an die zur Ausführung vorbereitete Staatsbahn Berlin—Wetzlar anschliessen sollte, so wurden für diese die Kosten des Berliner Endbahnhofs gespart, indem die Berlin-Wetzlarer Bahn die Zwischenstationen der Stadtbahn und den östlichen Endbahnhof für die eigenen Betriebszwecke benutzen konnte. Die hierdurch zu erzielende Ersparniss war wegen der hohen Berliner Grundstückspreise nicht unbeträchtlich.

Durch Gesetz vom 20. März 1874 wurde der Vertrag genehmigt. An dem auf 48 Millionen Mark bemessenen Grundkapital der Aktiengesellschaft beteiligten sich:

Der Staat mit	21 000 000 M
Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft mit	6 000 000 „
Die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahngesellschaft mit	6 000 000 „
Die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft mit	3 000 000 „
Die deutsche Eisenbahnbaugesellschaft mit	12 000 000 „
	<u>zusammen 48 000 000 M.</u>

Nach Einzahlung von 10% des Aktienkapitals wurde die erste Generalversammlung am 2. Juli 1874 abgehalten, der Aufsichtsrath auf ein Jahr gewählt und als Vorstand eine vom Staate eingesetzte Königliche Direktion der Berliner Stadteisenbahngesellschaft eingesetzt, an deren Spitze der Regierungs- und Baurath Dirksen trat, der schon die Berliner Verbindungsbahn früher zum grossen Theil ausgeführt hatte.

Eine Nachprüfung des ersten Kostenüberschlags ergab, dass das angenommene Kapital zur Bauausführung nicht ausreichte, vielmehr ein weiterer Betrag von mindestens 9 100 000 M erforderlich sein werde. Inzwischen

hatte die Deutsche Eisenbahnbaugesellschaft von ihrem Antheile nur 20% (2 400 000 M) einzahlen können. Dieser Betrag wurde durch Aufsichtsrathsbeschluss vom 10. Februar 1877 für verfallen erklärt; der Restbetrag von 9 600 000 M war infolgedessen anderweit zu beschaffen, im ganzen also noch für eine Summe von 18 700 000 M Deckung zu suchen.

Die zur Aufbringung dieser Summe zwischen der Regierung und den drei betheiligten Eisenbahngesellschaften geführten Unterhandlungen fanden ihren Abschluss in dem Vertrage vom 23. Februar 1878, dessen Inhalt im wesentlichen dahin ging:

1. Die Aktiengesellschaft Berliner Stadteisenbahngesellschaft ist aufzulösen.

2. Das Eigenthum an dem gesammten Unternehmen geht auf den Staat über.

3. Die drei betheiligten Privatbahngesellschaften zahlen als unverzinslichen Beitrag zu den Baukosten der Stadtbahn 40% des von ihnen gezeichneten Aktienkapitals, also zusammen 6 000 000 M.

4. Den Privatbahngesellschaften wird das Recht, ihre Bahnen an die Stadtbahn anzuschliessen, gewährt, soweit dies nicht bereits durch Konzessionirung der Anschlüsse seine Erledigung gefunden hat.

5. Die Festsetzung der Beförderungspreise auf der Stadtbahn ist lediglich Sache der Regierung.

Die sonstigen Vereinbarungen betrafen das Verhältniss der Stadtbahn zu den Privatbahnzügen, deren Kosten, die Abfertigung und dergleichen, Bestimmungen, die wegen der vor Fertigstellung der Bahn erfolgten Verstaatlichung der Potsdamer und Lehrter Bahn nur für die Hamburger Bahn vorübergehend in Kraft getreten sind.

Auf Grund des Vertrages vom 23. Februar 1878 wurde im Landtage ein Gesetzentwurf über Fertigstellung der Berliner Stadteisenbahn für Staatsrechnung eingebracht. Die Gesamtsumme der zur Vollendung der Bahn noch erforderlichen Mittel wurde auf 35 700 000 M festgestellt, die sich, wie folgt, zusammensetzten:

Ausfall am Anlagekapital durch Ausscheiden der Privateisenbahngesellschaften	9 000 000 M
Ausfall der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft .	9 600 000 „
Bedarf über den ursprünglichen Kostenanschlag hinaus	9 100 000 „
Für über Bedarf angekaufte und noch anzukaufende, später wieder zu veräussernde Grundstücke . .	8 000 000 „
	<u>zusammen 35 700 000 M,</u>

Der Entwurf fand die Zustimmung der Landesvertretung und wurde als Gesetz vom 26. Juni 1878 veröffentlicht, so dass nunmehr der Staat den Bau und Betrieb der Berliner Stadtbahn auf eigene Kosten und Gefahr durchzuführen hatte. Es standen hierfür folgende Mittel zur Verfügung:

Nach dem Gesetz vom 20. März 1874	21 000 000 M
Nach dem Gesetz vom 26. Juni 1878	35 700 000 „
Die verfallenen Aktieneinzahlungen der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft	2 400 000 „
Die Beiträge der drei Privateisenbahngesellschaften	6 000 000 „
	<hr/>
	zusammen 65 100 000 M.

In dieser Summe sind die Kosten für Herstellung des östlichen und westlichen Anschlussbahnhofes nur zum Theil enthalten, der andere Theil dieser Kosten war von den Anschlussbahnen zu tragen, und zwar beim östlichen Bahnhof von den beiden östlichen Staatsbahnen, beim westlichen von der Magdeburg-Halberstädter, der Berlin-Hamburger, der Berlin-Wetzlarer, der Niederschlesisch-Märkischen und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn. Die Kosten des östlichen Anschlussbahnhofes bis zur Andreasstrasse, jedoch mit Ausschluss der östlichen Gleisrampe von dem hochgelegenen Bahnhofsplanum bis zum Niveau der beiden Staatsbahnen hinab, waren auf 5 200 000 M veranschlagt; hierzu hatte die Stadtbahn 1 700 000 M zu zahlen. Die Kosten des westlichen Anschlussbahnhofes, ungefähr von der Wilmersdorferstrasse bis zum östlichen Widerlager der Strasse No. 19, waren auf 5 661 000 M veranschlagt. Infolge einer Einschränkung der Bahnhofsbreite ermässigte sich diese Summe auf 4 570 401 M. Der Antheil des Stadtbahnbaufonds an dieser Summe betrug $\frac{1}{3} = 1 523 466$ M, der der vorgenannten fünf Anschlussbahnen je $\frac{2}{15} =$ je 609 387 M. Die Antheile der Stadtbahn an den Kosten der Endbahnhöfe sind in den oben aufgeführten 65 100 000 M mit enthalten. Das ganze für Herstellung der Stadtbahn, einschliesslich der Endbahnhöfe, in Aussicht genommene Kapital betrug also rund 71 647 000 M.

Durch Kabinetsordre vom 15. Juli 1878 wurde als bauleitende Behörde, unmittelbar unter dem Handelsministerium, später dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten stehend, die Königliche Direktion der Berliner Stadteisenbahn eingesetzt. Die Ausarbeitung der Entwürfe für die beiden Anschlussbahnhöfe und die Leitung der Bauausführungen innerhalb der den Anschlägen zu Grunde liegenden Grenzen wurde der Direktion der Berliner Stadteisenbahn übertragen. Diese hatte beim Beginn ihrer Thätigkeit umfassende, von der Deutschen Eisenbahnbaugesellschaft ausgeführte Vorarbeiten, sowie eine in den Hauptzügen durch Ankäufe von Grundstücken

bereits festgelegte Linie vorgefunden. Hiernach war eine viergleisige Viaduktbahn geplant, die, zwischen dem Frankfurter und dem Ostbahnhofe beginnend, selbständig Berlin durchkreuzen und in Charlottenburg an die geplante Südwestbahn anschliessen sollte. Zwei Gleise waren für den Personen-, die beiden andern für den Güterverkehr bestimmt.

Infolge des Eingreifens des Staates und nach Aufgabe des Baues der Südwestbahn wurden andere Gesichtspunkte massgebend. Umfassende Beobachtungen der Verkehrsverhältnisse der in Berlin einmündenden Bahnen, das Studium der Stadtbahnen in London und New-York und andere Erhebungen führten zu der Ueberzeugung, dass die Berliner Stadtbahn vor allem dem Personenverkehr zu dienen habe, und deshalb sämtliche vier Gleise vorwiegend diesem Zweck nutzbar zu machen seien, dass die Bahn nicht nur als eine Verbindung der in Berlin mündenden Bahnen untereinander und mit dem Mittelpunkt der Stadt, sondern auch als ein bequemes Verkehrsmittel zwischen den einzelnen Stadttheilen, sowie zwischen diesen und den an der Ringbahn und den anderen Bahnlinien gelegenen Vorstädten und Vororten von grösster Wichtigkeit sei. Hiernach wurden besonders nach zwei Richtungen wesentliche Veränderungen der ursprünglichen Entwürfe beschlossen, nämlich:

1. Die Bahn nicht als selbständiges Verkehrsglied zu betrachten, sondern in engste wechselseitige Beziehung zu der im Ausbau begriffenen Ringbahn zu bringen,

2. von der Benutzung der Stadtbahn für den Güterverkehr vorläufig Abstand zu nehmen. Die vier Gleise wurden lediglich für den Personenverkehr bestimmt und zwar sollte das eine Gleispaar dem Stadt- und Stadtringbahnverkehr, sowie dem Vorortverkehr, das andere dem Fernverkehr dienen.

Im Herbst 1875 wurde mit der eigentlichen Bauausführung begonnen, und zwar zunächst mit der Herstellung einzelner Theile des Viadukts Andreasstrasse—Krautstrasse. Die schwierige und langwierige Enteignung der Grundstücke, die Nothwendigkeit, die Linienführung an verschiedenen Stellen, wie z. B. im Königgraben, auf der Museumsinsel u. s. w. mehrfach zu ändern, hatte ein anfänglich recht langsames Fortschreiten der Arbeiten, ja wiederholt ihre gänzliche Unterbrechung zur Folge. Bis zum Schlusse des Jahres 1877 waren nur 920 m Viadukt und die Dammschüttung nebst zugehörigen Bauwerken in der Charlottenburger Feldmark fertiggestellt und weitere 950 m Viadukt in Angriff genommen. Eine lebhaftere Bauthätigkeit begann erst nach Uebernahme der Bahn auf den Staat mit dem Jahre 1878, in dem rund 2800 m Viadukt fertiggestellt und 1200 m in Angriff genommen, ferner die beiden steinernen

Brücken über die Spree bei Schloss Monbijou und über den Landwehrkanal im Thiergarten nahezu vollendet, die Fundamente für den Erweiterungsbau des Schlesischen Bahnhofs und für den Bahnhof Friedrichstrasse begonnen wurden.

1879 wurden vollendet 1100 m Viadukt, die vorerwähnten beiden steinernen Brücken, die Pfeiler der Brücken über den Kupfergraben, den Humboldthafen und die Spree am Schlosspark Bellevue, sowie der Unterbau der Haltestelle daselbst; fortgeführt und begonnen wurden 700 m Viadukt, der Umbau des Schlesischen Bahnhofs, die Fundamente des Bahnhofs Friedrichstrasse, sowie die Aufstellung der eisernen Ueberbauten einzelner Strassenunterführungen und der Halle der Station Bellevue.

Im Jahre 1880 wurden die noch fehlenden Viaduktstrecken und der Unterbau fast sämtlicher Stationen in Angriff genommen und nahezu vollendet, ferner die eisernen Ueberbauten zur Brücke über den Kupfergraben, den Humboldthafen und die Spree am Schlosspark Bellevue, zum Viadukt auf der Museumsinsel, sowie zu einer Anzahl Strassenunterführungen und die Hallendächer für die Stationen Börse und Bellevue aufgestellt.

Der Rest der Arbeiten, der Ausbau der Stationen, das Aufstellen der Bahnhofshallen, der eisernen Ueberbauten zur Spreebrücke am Schiffbauerdamm, sowie zu 52 Strassenunterführungen, ferner die Bekiesung der Viadukte und das Verlegen des Oberbaues wurde im Jahre 1881 vollendet, so dass der Betrieb auf den Stadtgleisen am 7. Februar 1882 eröffnet werden konnte, nachdem am Tage vorher Kaiser Wilhelm I. mit zahlreichem Gefolge, geführt von dem Staatsminister Maybach, die Bahn in ihrer ganzen Ausdehnung befahren und besichtigt hatte. Im letzten Baujahr wurden ausschliesslich der Oberbaumaterialien über 12 500 Tonnen Eisen eingebaut. Im Jahre 1882 waren nur noch Restarbeiten auszuführen. Die Eröffnung des Fernverkehrs fand am 15. Mai desselben Jahres statt.

Bei der Linienführung hatten sich zahlreiche Hindernisse eingestellt, die sich im wesentlichen auf die Höhe der Grunderwerbskosten und auf die Verkehrsverhältnisse der Grossstadt bezogen, denen keine Beschränkung auferlegt werden durfte. Eine annähernd geradlinige Verbindung der beiden in Aussicht genommenen Endbahnhöfe wäre über die Michaelbrücke hinweg, am Spittelmarkt vorbei parallel zur Leipzigerstrasse und durch die zwischen Thiergarten und Landwehrkanal gelegene Vorstadt hindurch, am Südrande des Zoologischen Gartens entlang möglich gewesen. Diese Führung hätte nicht nur die Bahnlänge gegenüber der ausgeführten Linie um 20 % abgekürzt, sondern auch in höherem Masse die Hauptverkehrsadern der Stadt dem Bahnverkehr erschlossen. Aber die hohen Grunderwerbskosten machten diese

Linie unausführbar. Es musste vielmehr ein Weg ausfindig gemacht werden, der die dichtbebauten Häuserviertel thunlichst vermied, den Hauptverkehrsadern der Grossstadt aber dennoch möglichst nahe lag.

Der alte Königsgraben, der als Wasserstrasse nur noch geringe Bedeutung hatte, und dessen Zuschüttung wünschenswerth und auch schon wiederholt angeregt war, bot mit seinen angrenzenden Gärten, Höfen und Lagerplätzen für die Bahn den geeignetsten Boden und zeichnete im allgemeinen die Linie vom östlichen Ausgangspunkt bis zum Schlosspark Monbijou, ja bis zum Bahnhof Friedrichstrasse vor. Von hier bis zur Charlottenburger Feldmark kamen verschiedene Linien in Betracht, die auf dem nächsten Wege die Station Charlottenburg zu erreichen suchten, die aber wegen unüberwindlicher Schwierigkeiten verworfen werden mussten, bis man die jetzige, eine beträchtliche Krümmung nach Norden aufweisende Lage der Stadtbahn annahm. Die Spree wurde westlich vom Bahnhof Friedrichstrasse überschritten, die Richtung auf den Lehrter Bahnhof eingeschlagen, und durch Weiterführung am Lehrter Güterbahnhof bis zum Park des Schlosses Bellevue und zum Zoologischen Garten eine geeignete Linie gefunden, wobei die Ueberschreitung des Humboldthafens und der Lehrter Bahn besondere Schwierigkeiten bot.

Bei der endgiltigen Festlegung der Linie östlich der Friedrichstrasse erwies es sich als ungemein schwer, eine Vereinigung der Wünsche und Ansprüche der einzelnen Behörden und der Privatinteressenten für die Lage der Bahn auf der Museumsinsel und in den angrenzenden Stadtvierteln zu erzielen. Auch zog sich die Prüfung der Frage, ob der Königsgraben als Wasserlauf beizubehalten sei oder zugeschüttet werden könne, ausserordentlich in die Länge. Im Frühjahr 1879 waren die Verhandlungen soweit gediehen, dass zur Feststellung der Linie im Königsgraben geschritten und mit der Ausarbeitung der Einzelentwürfe begonnen werden konnte, bei deren Feststellung immer wieder schwierige, nur durch langwierige Verhandlungen zu lösende Fragen auftauchten.

Die Länge der Stadtbahn, einschliesslich der beiden Endbahnhöfe, beträgt 12 145 m. Die eigentliche Stadtbahn im Sinne des Bauentwurfs beginnt 312 m östlich der Fruchtstrasse am Ostende des Schlesischen Bahnhofs und erstreckt sich bis zum östlichen Widerlager der Unterführung der Strasse No. 19 am Westende des Bahnhofs Charlottenburg.

Für die Höhenlage der Bahnkrone waren die Strassenunterführungen massgebend, die eine lichte Höhe von nicht unter 4,4 m erhalten haben. Senkungen von Strassen wurden nur in vereinzelt Fällen, wie z. B. in der Fruchtstrasse, gestattet. Den höchsten Punkt erreicht die Bahn beim Ueber-

schreiten der Strasse Alt-Moabit. Der Unterschied der Höhenlage zwischen den beiden Endpunkten beträgt nur 0,70 m, zwischen dem höchsten und tiefsten Punkte 3,6 m.

Die Bahn ist eine Hochbahn, d. h. sämtliche Strassen und Verkehrswege sind darunter hindurchgeführt. Am Ostende, ungefähr bis zur Andreasstrasse, liegen die Gleise auf einer durch Futtermauern eingefassten Erdschüttung, innerhalb der eigentlichen Stadt auf Viadukten und in der Feldmark Charlottenburg auf einer gewöhnlichen Dammschüttung. Für die Strecke durch die innere Stadt und den Thiergarten wurden mit Rücksicht auf das bessere Aussehen und den freien Verkehr zwischen den durch die Bahn getrennten Stadttheilen von vornherein gewölbte Viadukte vorgeschrieben. Für die Wahl des Unterbaus auf den Strecken ausserhalb der Stadt war lediglich die Kostenfrage massgebend. Innerhalb der Stadt verdiente der Viadukt den Vorzug vor einer Schüttung zwischen Futtermauern, weil die unter dem Viadukt vorhandenen Räume vortheilhaft auszunutzen waren.

Von der ganzen Strecke sind ausgeführt als:

Gewölbter Viadukt, einschliesslich der Bahnhöfe, Haltestellen und steinernen Brücken	7 964 m
Viadukte mit eisernem Ueberbau, einschliesslich der Strassen- unterführungen und eisernen Brücken	1 823 „
Dammschüttung zwischen Futtermauern, einschliesslich des Schlesischen Bahnhofs	675 „
Gewöhnliche Dammschüttung, einschliesslich des Bahnhofs Charlottenburg	1 683 „
	<hr/>
	zusammen 12 145 m.

Bei sämtlichen Strassenunterführungen mit eisernem Ueberbau wurde eine wasserdichte Fahrbahnabdeckung, meist mit Verwendung schmiedeeiserner Buckelplatten, hergestellt, bei der einerseits eine ununterbrochene Durchführung des Kiesbettes und des regelmässigen Streckenoberbaus ermöglicht, andererseits die Erschütterungen des Eisenwerks und das hiermit verbundene starke Geräusch beim Verkehr der Züge wesentlich gemildert wurden.

Von den vier Gleisen dienen die beiden nördlichen dem Stadt- und Stadtringverkehr, die südlichen dem Fern- und Vorortverkehr. Nur ein Theil der Vorortzüge der Görlitzer Bahn, besonders nach Grünau, wurde später über das nördliche Gleispaar der Stadtgleise geleitet. — Für die Gleise wurde eiserner Langschwelleroberbau nach dem System Haarmann verwendet, der sich indessen hier nicht bewährte und daher schon vom Jahre 1887

an allmählich durch kräftigen Holzquerschwellenoberbau ersetzt werden musste. Hierbei wurde in allen schärferen Krümmungen neben dem inneren Strang noch eine dritte Schiene derart angeordnet, dass sie, als Zwangsschiene wirkend, die Räder der Fahrzeuge verhindert, an die äussere Schiene anzulaufen und diese dadurch gegen vorzeitige Abnutzung schützt.

Die Stadtbahn hatte bei ihrer Betriebseröffnung neun Stationen, die von Osten nach Westen in nachstehender Reihe aufeinander folgen:

Schlesischer Bahnhof,
Jannowitzbrücke,
Alexanderplatz,
Börse,
Friedrichstrasse,
Lehrter Bahnhof,
Bellevue,
Zoologischer Garten,
Charlottenburg.

Die beiden Endbahnhöfe, sowie die Zwischenstationen Alexanderplatz und Friedrichstrasse dienten gleichzeitig dem Fern- und dem Stadtverkehr, die übrigen fünf Zwischenstationen nur dem Stadtverkehr. Die Entfernung der Stationen von einander schwankt zwischen 0,69 und 2,26 km. Die Zwischenstationen für den Stadtverkehr haben einen, die, welche sowohl dem Fern- als Stadtverkehr dienen, zwei Mittelbahnsteige. Die Bahnsteige sind von den unteren Räumen aus durch Treppen zugänglich gemacht, die mit einer Ausnahme an den Enden der Bahnsteige sich befinden. Bei den Doppelstationen ist fast überall mit Rücksicht auf den stärkeren Verkehr und die bessere Verbindung zwischen den Bahnsteigen noch eine dritte Treppe ungefähr in der Mitte angeordnet.

Für die Bahnsteige war als Bedingung gestellt, dass ihre Anordnung bei Freihaltung der allgemein vorgeschriebenen Umgrenzungslinie des lichten Raumes den Verkehr und die zweckmässige Benutzung der vorhandenen Betriebsmittel aller deutschen Eisenbahnen, insbesondere aber dem Fahrpersonal den ungefährdeten Aufenthalt auf dem untersten Wagentrittbrett bei Ein- und Ausfahrt der Züge ermöglichen müsse; dass die Bahnsteige der Stadtbahn gleiche Höhe mit denen der Ringbahn erhielten, war ebenfalls erwünscht, weil eine Trennung des Ring- und Stadtverkehrs nicht möglich war. Darnach wurde den Bahnsteigen eine Höhe von **23** cm über Schienenoberkante und ein Abstand von **1,50** m von der Gleismitte gegeben, dagegen bei den Personenwagen, um das Ein- und Aussteigen möglichst zu erleichtern, der Fussboden um eine reichliche Stufe niedriger gelegt. Die Gleisanlagen

auf den Zwischenstationen beschränken sich, abgesehen von den vier Hauptgleisen, auf einzelne Weichenverbindungen und kurze Stichgleise. Auf den Stationen sind die Viadukträume unter den Gleisen und Bahnsteigen, soweit erforderlich, zu Betriebszwecken verwendet. Bei den einfachen Stationen ist in der Regel ein grosser Abfahrtsflur angeordnet, neben dem sich die Fahrkartenausgabe mit 3 bis 4 Schaltern, 1 bis 2 Warteräume, 2 getrennte Abortanlagen, einige Büreaus, sowie die erforderlichen Nebenräume für Stationsarbeiter, Geräte u. s. w. befinden. Auf den einfachen Zwischenstationen erwiesen sich die in Strassenhöhe gelegenen Wartesäle sehr bald als entbehrlich. Späterhin wurden auf den Bahnsteigen kleine heizbare Wartehallen errichtet. Die Doppelstationen haben für den Stadtverkehr einen Eintrittsflur, Fahrkartenschalter, Aborte und einzelne Nebenräume, aber keinen besonderen Wartesaal erhalten, für den Fernverkehr einen Abfahrtsflur mit einer grösseren Anzahl von Schaltern, eine Gepäckannahme, eine Reihe Wartezimmer, Aborte, Büreaus, sowie eine Anzahl Nebenräume für Gepäckträger, Post, Polizei, Pförtner, Waschräume u. s. w., einen Ankunftsflur mit Gepäckausgabe, Aborten und den erforderlichen Nebenräumen. Mit Ausnahme des Bahnhofs Jannowitzbrücke waren sämmtliche Zwischenstationen mit seitlich geschlossenen Hallen überdacht. Die offene Halle dieses Bahnhofs wurde später, im Jahre 1884, durch Anordnung einer eisernen Schirmwand nach der Spree-seite hin ebenfalls abgeschlossen.

Die beiden Endstationen Schlesischer Bahnhof und Bahnhof Charlottenburg ergänzen sich gegenseitig, indem sie den grossen Zentralbahnhof, als welcher die Stadtbahn angesehen werden kann, gleichsam beiderseits abschliessen. Die Endbahnhöfe haben Zwischenbahnsteige in grösserer Zahl mit schienenfreien Zugängen erhalten und sind ausserdem mit allen für grössere Personenbahnhöfe erforderlichen Gleis- und den sonstigen Nebenanlagen versehen. Auf dem Bahnhof Stralau-Rummelsburg münden die Anschlüsse vom Nordring und vom Südring und auf dem Schlesischen Bahnhof die nach dem Osten und nach Schlesien führenden Bahnen, die sich erst östlich der Ringbahn vor der Station Kietz-Rummelsburg in die Richtungen nach Strausberg—Cüstrin und Erkner—Frankfurt a. O. gabeln. Auf Bahnhof Charlottenburg befinden sich ausser den Anschlüssen vom Nord- und Südring diejenigen der nach Nordhausen (Wetzlar) und nach Potsdam, sowie der nach Hamburg und nach Lehrte führenden Bahnen.

Ursprünglich waren hier ausser dem Bahnsteig für den Stadtverkehr vier besondere Bahnsteige für die vier Fernbahnen nach Hamburg, Lehrte, Nordhausen—Wetzlar und Potsdam—Magdeburg vorgesehen; nach Verstaatlichung der Potsdamer Bahn wurde deren Anschluss entbehrlich, da die

Strecke nach Wannsee mit der Berlin-Wetzlarer Staatsbahn gemeinschaftlich benutzt werden konnte. Daher wurde der besondere Anschluss der Potsdamer Bahn fallen gelassen und die Zahl der Bahnsteige auf vier beschränkt.

Die äussere Architektur des Bahnhofs Alexanderplatz ist nach Entwürfen von Jacobsthal ausgeführt, der es hier verstanden hat, den Gegensatz zwischen dem niedrigen, massigen Viadukt und der hohen, leichten Bahnsteighalle geschickt zu lösen und die Bestimmung der einzelnen Bautheile durch geeignete Kuppelformen zum Ausdruck zu bringen.

Die Architektur des Bahnhofs Friedrichstrasse, der auch besondere Warteräume für den Kaiserlichen Hof enthält, ist in Ziegelrohbau nach Vollmers Entwürfen ausgeführt. Derselbe Architekt hatte nach einer Preisbewerbung für die architektonische Gestaltung der Haltestelle Börse auch für diese einen Entwurf bearbeitet und war als Sieger aus jener Konkurrenz hervorgegangen. Sein Entwurf, bei dem besonders die Aussenwände der Bahnsteighalle in reizvoller Weise behandelt sind, wurde der Ausführung zu Grunde gelegt.

Eine Eigenthümlichkeit der Halle der Station Lehrter Bahnhof besteht darin, dass sie mit ihrem mittleren Theil unmittelbar auf dem Eisenwerk für die Unterführung der kreuzenden Personengleise des Lehrter Hauptbahnhofs steht.

Die neuen Bahnsteighallen der Stationen Friedrichstrasse, Alexanderplatz und Schlesischer Bahnhof, erstere besonders wegen ihrer stark gekrümmten Grundform bemerkenswerth, haben zu grossartigen und interessanten Ausführungen im Gebiete des Eisenhochbaus Veranlassung gegeben. Auch die übrigen Stationsanlagen, Viaduktbauten und zahlreichen Strassenunterführungen sind fast ausnahmslos in sorgfältigster und gediegenster Weise hergestellt, so dass sie vielfach vorbildlich für ähnliche Bauausführungen und der Gegenstand des Studiums auch ausländischer Techniker geworden sind. Das fertige Werk legt in seiner Gesammtheit Zeugnis ab von dem erfolgreichen Aufwande an Mühe und Arbeit und darf heute als eine Sehenswürdigkeit, ja zum Theil als eine Zierde der Reichshauptstadt gelten, für die es bald zu einem ganz unentbehrlichen Verkehrsmittel geworden ist.

Die Berliner Stadtbahn kann für sich den Vorzug in Anspruch nehmen, dass sie den Gedanken einer Hochbahn in einer sowohl dem Verkehr, als auch den architektonischen Anforderungen einer Grossstadt entsprechenden Weise zur Durchführung gebracht hat, was in diesem Masse weder von den älteren New-Yorker Hoch-, noch von den Londoner Untergrundbahnen gesagt werden kann. Eine Fahrt auf der Berliner Stadtbahn übt auf jeden Fremden einen eigenartigen Reiz aus, indem sie ihm die wechselvollen Bilder

grossstädtischen Lebens in anziehender Weise vorführt, ohne diesen Genuss durch betäubendes Geräusch, durch Rauch oder dumpfige Luft zu beeinträchtigen. So darf Berlin stolz sein auf seine Stadtbahn, die das ganze preussische Volk der Landeshauptstadt dargebracht hat, würdig in der äusseren Erscheinung und werthvoll als nutzbringendes Verkehrsglied, werthvoll auch für die Vertheidigung des Landes und des Reichs.

An Baukosten sind einschliesslich der Beiträge zum Schlesischen Bahnhof und zum Bahnhof Charlottenburg nach Abwicklung des Baufonds im Jahre 1892, im ganzen 68 128 699 M 22 Pf verausgabt. Hiervon entfallen auf:

Grunderwerb	33 305 184,11 M
Bahnviadukte u. Unterbau	18 602 212,09 „
Oberbau	1 890 362,02 „
Bahnhöfe	7 870 868,97 „
Betriebsmittel	2 424 449,37 „
Kosten der Bauleitung	2 131 812,27 „
Insgemein (ausserordentl. Anlagen, Zinsen u. s. w.)	1 903 810,39 „

Verwaltung und Betrieb der Stadtbahn wurden nach dem Königlichen Erlass vom 18. August 1881 der Eisenbahndirektion Berlin übertragen, und die Errichtung eines neuen, dieser unterstellten Betriebsamtes — unter der Firma Betriebsamt (Stadt und Ringbahn) — verfügt, das am 1. Oktober 1881 in Wirksamkeit trat und auch die Verwaltung und den Betrieb der Ringbahn vom Betriebsamt Berlin-Sommerfeld übernahm. Mit Eintritt der Neuordnung der Eisenbahnverwaltung am 1. April 1895 hat das Betriebsamt (Stadt- und Ringbahn) zu bestehen aufgehört.

Die Königliche Direktion der Berliner Stadteisenbahn wurde mit dem 1. Februar 1882 aufgelöst, und zur Abwicklung der Geschäfte der Bauverwaltung an dem gleichen Tage eine der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin unterstellte Eisenbahn - Baukommission errichtet. Diese hatte ihre Geschäfte in Jahresfrist erledigt und wurde zum 15. Juli 1883 wieder aufgelöst.

Die Stadtbahn dient dem durchgehenden wie dem Lokalverkehr der angeschlossenen Bahnen; sie bildet ausserdem einen neuen Verkehrsweg im Innern der Reichshauptstadt und eine neue Verbindung mit den Vororten.

Das südliche Gleispaar ist, wie erwähnt, für den Fern- und Vorortverkehr, das nördliche für den Stadt- und Stadtringverkehr bestimmt; aus Betriebsrücksichten wurde das letztere jedoch später auch für die Vorortzüge der Görlitzer Bahn und nach Grunewald benutzt.

Der Stadtverkehr erstreckte sich anfangs in der Hauptsache auf die Strecke vom Schlesischen Bahnhof bis zum Zoologischen Garten; nur einzelne Stadtzüge wurden bis Charlottenburg und Westend durchgeführt. Die beiden

dem Stadtverkehr dienenden Gleise reichten im Westen bis Charlottenburg, im Osten bis Stralau-Rummelsburg; hier zweigt der Nordring- und Südringverkehr ab, der mit dem Stadtverkehr in Wechselbeziehung steht; beide Verkehre werden als ein einheitliches Ganzes behandelt.

Der über die Stadtbahn geleitete Vorortverkehr erstreckte sich anfangs auf der Ostbahn bis Müncheberg, später, wie auch heute, nur noch bis Strausberg; auf der Schlesischen Bahn anfangs bis Erkner, später, wie noch heute, bis Fürstenwalde; auf der Strecke Grunewald—Wannsee—Potsdam—Magdeburg bis Potsdam; auf der Lehrter und Hamburger Bahn bis Spandau, auf letzterer später bis Nauen. Die Vorortzüge der Görlitzer Bahn wurden seit dem 1. Oktober 1885 über die Stadtgleise geführt und verkehren bis Grünau oder Königswusterhausen.

Im Fernverkehr wurden seit dem 15. Mai 1882 alle Personenzüge der Ostbahn und der Schlesischen Bahn Berlin—Frankfurt a. O. über die Stadtbahn geleitet; seit dem 15. Juni 1882 wurden die Schnellzüge nach Lehrte und Hamburg und sämtliche Personenzüge der Strecke Berlin—Wetzlar, seit dem 1. Juli 1882 auch die Schnellzüge nach Magdeburg, und seit dem 1. Oktober 1885 einige Fernzüge der Görlitzer Bahn auf den Ferngleisen der Stadtbahn abgefertigt. Alle vom Westen kommenden Züge werden über die Stadtbahn bis zum Schlesischen Bahnhof, alle vom Osten kommenden bis Charlottenburg durchgeführt; alle über die Stadtbahn nach Westen gehenden Züge beginnen ihren Lauf auf dem Schlesischen Bahnhof und alle nach Osten gehenden in Charlottenburg. Diese beiden Bahnhöfe sind Sammelstationen der ankommenden und Zugbildungsstationen der abgehenden Züge.

Bei diesem Betriebe machte sich bald eine Ueberlastung der Ferngleise geltend, und es wurden daher zuerst die Schnellzüge nach Magdeburg bald wieder vom Potsdamer Bahnhof, und seit dem 1. Juni 1891 auch die Hamburger Schnellzüge wieder von dem Hauptbahnhof der Stammbahn, und zwar jetzt vom Lehrter Personenbahnhof aus abgefertigt. Vom 1. Mai 1896 an verkehren auch die Fernzüge der Görlitzer Bahn vom Görlitzer Bahnhof aus.

Der Anschluss an die nicht mehr über die Stadtbahn geführten Schnellzüge wird meist in den Anschlussstationen der Stadtbahn durch besondere Vorortzüge, die über die Stadtbahn gehen, bewirkt, so in Spandau bei den Hamburger, in Potsdam bei den Magdeburger Schnellzügen. Der Vorortverkehr nach Spandau erfolgt seit dem 1. Oktober 1889 ausschliesslich auf der Hamburger Linie, während die Lehrter Anschlussgleise über Westend für den Güterverkehr benutzt werden.

Seit dem Jahre 1886 wird die Stadtbahn während der Nachtzeit auch für den Güterverkehr benutzt. Im Jahre 1883 wurde das Projekt für den

Gleisanschluss der am Bahnhof Alexanderplatz geplanten städtischen Markthalle an die Stadtbahn genehmigt und mit der Stadt Berlin ein Vertrag über den Anschlussbetrieb abgeschlossen. Nachdem die Markthalle am 3. Mai 1886 eröffnet worden, dient die Stadtbahn zugleich der Versorgung der Stadt Berlin mit Lebensmitteln.

Von besonderem Interesse auch für die finanzielle Würdigung des Unternehmens ist die Verwerthung der Stadtbahnbogen und der anliegenden Grundstücke. Die Anzahl der benutzbaren Stadtbahnbogenräume beträgt 597, von denen indess 105 theils den anliegenden Grundstücksbesitzern dauernd unentgeltlich überlassen sind, theils im Besitz des Stromfiskus, des Steuerfiskus oder der Thiergartenverwaltung stehen, so dass die Eisenbahn Miethe aus ihnen nicht ziehen kann. Ueber die Verwerthung der übrigen Räume geben die nachfolgenden Zusammenstellungen I und II Aufschluss.

I. Zahl der Viadukträume

am	Zur Vermiethung verfügbar	Davon	
		ver- mietet	unver- mietet
31. März 1882	453	58	395
31. „ 1883	453	115	338
31. „ 1884	455	118	337
31. „ 1885	460	148	312
31. „ 1886	462	208	254
31. „ 1887	462	247	215
31. „ 1888	475	284	191
31. „ 1889	475	301	174
31. „ 1890	477	318	159
31. „ 1891	477	318	159
31. „ 1892	477	339	138
31. „ 1893	477	356	121
31. „ 1894	477	363	114
31. „ 1895	477	366	111
31. Dec. 1895	477	373	104

Die vermieteten Räume werden benutzt als Lagerräume für Eisen, Steine und Baumaterial, zu Speditionsgeschäften, zu Pferdeställen und Remisen, zum Restaurationsbetrieb, für Markthallen, Schul- und Ausstellungszwecke, zur Lagerung verschiedenartiger Kaufmannsgüter, für Postzwecke, zu Schmiedewerkstätten, als Wollager, zu Schreibstuben und Geschäftsräumen, zur Aufbewahrung der in den Theatern gebrauchten Gegenstände und dergl. Die vermieteten Bahnhofsräume sind eingerichtet zu Abfertigungsstellen

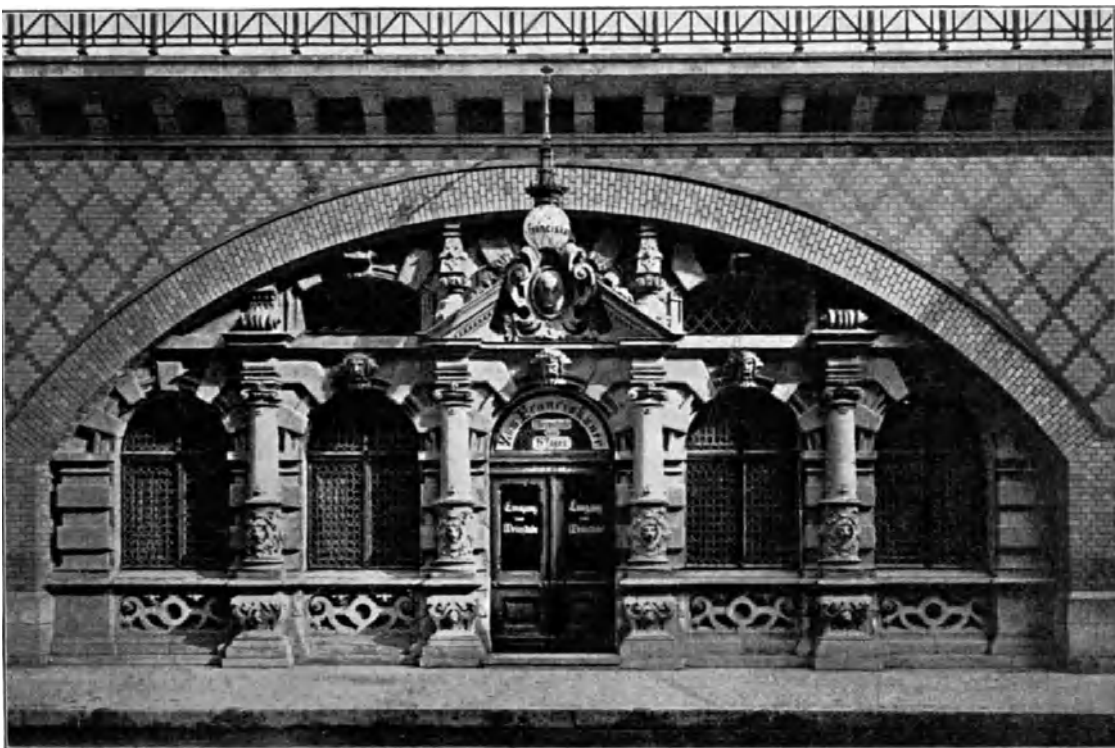
II. Einnahmen aus den Miethserträgen der Stadtbahnbogen:

Rechnungsjahr	Für die Strecke:										Zusammen	
	Fruchtstrasse bis Jannowitzbrücke		Jannowitzbrücke bis Kupfergraben		Kupfergraben bis Alexanderufer		Alexanderufer bis Fasanenstrasse		Fasanenstrasse bis Savignyplatz			
	M.	Viadukt-räume	M.	Viadukt-räume	M.	Viadukt-räume	M.	Viadukt-räume	M.	Viadukt-räume	M.	Bahn-hofs-räume
7/2. — 31./3. 1882	498,75	10	2 872,50	13	7 197,95	35	—	—	—	—	10 569,20	58
1882/83	3 535,00	14	25 151,63	16	59 677,74	44	10 705,45	41	—	—	99 069,82	115
1883/84	4 362,50	15	32 131,68	26	68 535,42	35	27 663,84	42	—	—	132 693,44	118
1884/85	13 039,17	15	48 188,08	34	80 209,47	55	28 465,84	44	—	—	169 902,56	148
1885/86	18 316,95	15	51 162,18	39	87 543,92	65	37 210,87	89	—	—	194 233,92	208
1886/87	20 440,00	20	77 400,08	53	95 515,34	72	43 778,39	102	2	—	237 133,81	247
1887/88	21 053,33	21	134 626,43	67	103 976,18	86	54 282,44	110	3	—	313 938,38	284
1888/89	22 620,00	21	158 371,78	73	111 286,14	89	65 866,73	114	10	535,00	358 679,65	301
1889/90	22 995,50	21	170 202,66	82	125 883,78	90	76 775,80	122	17	810,00	396 667,74	318
1890/91	21 925,62	21	180 253,14	80	130 424,81	90	83 399,58	123	28	1 027,50	417 030,65	318
1891/92	23 948,80	19	223 105,91	82	142 122,15	90	94 775,54	145	31	870,00	484 822,40	339
1892/93	26 147,35	21	232 576,49	86	157 352,00	89	104 190,91	162	38	1 792,50	522 059,25	364
1893/94	28 094,84	22	247 653,35	92	165 394,98	87	108 633,56	161	41	1 941,25	551 717,98	370
1894/95	31 328,68	22	267 524,21	94	165 969,99	91	106 200,04	149	46	3 685,81	574 708,73	369
Vom 1. April — 31. Dez. 1895 (3/4 Jahr)	24 178,38	22	202 234,22	96	123 467,79	89	86 713,17	157	46	3 365,—	439 958,56	377
												125

1) Hierunter sind die innerhalb der Bahnhöfe liegenden, in der Gesamtbogenzahl von 597 nicht einbegriffenen Viaduktbogen verstanden.

der Packetfahrtaktiengesellschaft, zum Obsthhandel, zu Zigarrengeschäften, Restaurationen, für Postzwecke, als Wechselstuben, für Markthallenzwecke, als Mägdeherbergen. Einzelne werden von dem Personal der Bahnhofswirthschaften bewohnt, andere sind vom Buchhandel in Benutzung genommen.

Von wesentlichem Einfluss auf die Verwerthung der Bogenräume ist ihre Lage an oder in der Nähe von Strassen, und ihre Zugänglichkeit für den Verkehr der benachbarten Stadttheile. Durch Herstellung der öffentlichen Parallelstrasse An der Stadtbahn auf der Nordseite zwischen den Bahnhöfen



Ausbau eines Stadtbahn Bogens in der Georgenstrasse zur Weinstube „Zum Franziskaner“.

Nach einem Lichtdruck von Römler und Jonas, Dresden.

Jannowitzbrücke und Börse ist eine erhebliche Erhöhung des Miethswerths der Stadtbahnbogen jener Strecke herbeigeführt worden. Besonders günstig liegt auch die Strecke zwischen Kupfergraben und Bahnhof Friedrichstrasse unmittelbar an der Georgenstrasse. Jenseits des Lehrter Bahnhofs sind die Bogenräume mit den im Ausstellungspark vorhandenen Anlagen in zweckmässiger Weise verbunden. Zwischen der Strasse Alt-Moabit und der Spreebrücke bei Bellevue ist später die Lüneburgerstrasse als nördliche Parallelstrasse angelegt. Die dortigen Stadtbahnbogen liegen in ihrer Verbindung mit dem Lehrter Güterbahnhof sehr günstig für den Verkehr und werden meist von Spediteuren und Kaufleuten als Lagerräume benutzt. Auf der

Strecke von Bellevue bis Charlottenburg zwischen der Cuxhavenerstrasse und Siegmundshof ist ebenfalls eine öffentliche Strasse parallel der Stadtbahn entstanden: die Bachstrasse, in der sich indess bis jetzt noch wenig Geschäftsleben entwickelt hat. Für die Bogen zwischen Alexanderufer und Unterbaumstrasse und zwischen der kleinen Präsidentenstrasse und der Ueberfahrtsgasse ist ein je 6 m breiter Zufahrtsweg hergestellt worden.

Die Tabelle II weist eine stetige und nicht unbeträchtliche Steigerung der Einnahmen aus der Vermiethung der Stadtbahnviadukte nach. Die jährliche Miethen beläuft sich heute bereits auf nahezu 600 000 M, eine Summe, die mit 4% kapitalisirt einem Kapital von 15 Millionen M entspricht.

Der Ausbau der Stadtbahn und der Ringbahn seit 1883.

Die erste nach Fertigstellung der Stadtbahn angelegte neue Haltestelle liegt im Thiergarten an der Charlottenburger Chaussee. Sie war von besonderem Werth für die Bewohner der östlichen Stadttheile von Charlottenburg, für die Besucher der westlichen Theile des Thiergartens, namentlich des im Winter wegen seiner Eisbahn beliebten Neuen Sees und des Seeparks, ferner für die Lehrer und Studirenden der Königlichen Technischen Hochschule, endlich auch für die Beamten und Arbeiter der Königlichen Porzellanmanufaktur. Die Mittel für diese Haltestelle (412 000 M) wurden durch Gesetz vom 4. April 1884 bewilligt, der Betrieb wurde am 5. Januar 1885 eröffnet.

Schon im Jahr 1884 ergab sich die Nothwendigkeit, den Bahnhof Zoologischer Garten, der bisher nur dem Stadtverkehr diente, auch für den Fern- und Vorortverkehr einzurichten. Es bedurfte hierzu nur des Ausbaues und der Ueberdeckung der zwischen den Ferngleisen geplanten Bahnsteige, sowie der zugehörigen Betriebseinrichtungen und Nebenanlagen mit einem Kostenaufwande von 339 000 M, die gleichfalls durch Gesetz vom 4. April 1884 bewilligt wurden. Die neue Station wurde am 15. Oktober 1884 mit Einführung des Winterfahrplans für den Fernverkehr eröffnet.

Ferner wurde im Jahre 1884 im Interesse der östlichen Vorstadt Berlins eine neue Haltestelle etwa 1200 m östlich vom Schlesischen Bahnhof an der Ostseite der Ueberführung der Warschauerstrasse mit einem von dieser aus schienenfrei zugänglichen Mittelbahnsteig hergestellt und am 11. August 1884 für den Personenverkehr in Betrieb genommen.

Nach Erwerbung der Görlitzer Bahn für den Staat wurde auch für diese der direkte Anschluss an die Stadtbahn erwünscht. Zu diesem Zweck wurde im Jahre 1885 die Stammbahn durch eine südöstliche äussere Anschlusskurve vom Südring, südlich Treptow, mit der Ring- und Stadtbahn verbunden.



Meisenbach Füllhardt & Co. in Berlin 1896.

BAHNHOF THIERGARTEN.

Verlag von Julius Springer in Berlin.

Um die Görlitzer Fernzüge auf die Ferngleise der Stadtbahn überführen zu können, wurden gleichzeitig Weichenverbindungen zwischen den Stadt- und Ferngleisen östlich der Station Warschauerstrasse hergestellt.

Seit dem 1. Oktober 1885 wurden sämtliche durchgehenden Fernzüge der Görlitzer Bahn und eine Anzahl Vorortzüge nach Johannisthal und Grünau über die Stadtbahn geleitet, während besondere, vom Berliner Hauptbahnhof der Görlitzer Bahn abgehende Vorortzüge in Königswusterhausen den Anschluss an die Fernzüge vermittelten. Vom 1. Mai 1896 ab musste indess aus Betriebsrücksichten die Leitung der Görlitzer Fernzüge über die Ferngleise der Stadtbahn aus wieder aufgegeben werden.

Im Jahre 1895 wurde an der Kreuzung der Stadtbahn mit der Schlüterstrasse der Bau einer neuen Stadtbahnstation, Savignyplatz, welche die Entfernung von 2,25 km zwischen den Bahnhöfen Charlottenburg und Zoologischer Garten ungefähr in der Mitte theilt, beschlossen. Die Bebauung in jenem südöstlichen Theil von Charlottenburg ist bereits weit vorgeschritten. Im Norden der Bahn zeigen der Savignyplatz, die Kant-, Schlüter- und andere benachbarte Strassen schon geschlossene Häuserreihen. Die Station soll ausser dem Zugang vom Savignyplatz einen zweiten von der Schlüterstrasse aus erhalten. Mit der Bauausführung wurde im Sommer 1895 begonnen, und die Eröffnung der Station wird voraussichtlich zum Herbst 1896 erfolgen können.

Auf der Ringbahn entwickelte sich seit den achtziger Jahren eine umfangreiche Bauthätigkeit, um den viergleisigen Ausbau, der sich bis dahin auf die Strecke Landsberger Allee—Stralau-Rummelsburg beschränkt hatte, durchzuführen. Die bisher in Angriff genommenen Bauausführungen gelangen im Jahre 1896 im wesentlichen zum Abschluss; damit wird die Ringbahn in ihren wichtigsten Strecken zwei selbständige Gleispaare, eins für den Personen- und eins für den Güterverkehr erhalten, das zweite Gleispaar aber nur noch auf den beiden Südringabschnitten Rixdorf—Tempelhof und Tempelhof—Signalstation Vdp fehlen. Im Westen sind auch die Strecken der Personengleise in der Peripherie des Ringes zwischen den beiden Gleisanschlüssen an die Stadtbahn noch nicht wie zwischen den entsprechenden östlichen Gabelpunkten Friedrichsberg und Treptow ausgebaut.

Das Bedürfniss zu dem viergleisigen Ausbau, zur völligen Trennung des Personenverkehrs vom Güterverkehr trat zuerst auf dem Nordringe am stärksten hervor, wo der Güterverkehr sich besonders lebhaft entwickelt hatte und der Bahnhof Gesundbrunnen auch von den Personenzügen der Nordbahn berührt wurde. Besonders schwierig lagen die Verhältnisse auf dem Bahnhof Moabit, wo einschliesslich der Anschlusszüge für den

Durchgangsverkehr der Hamburger und der Lehrter Bahn täglich bis 132 fahrplanmässige Züge abzufertigen waren, von denen sich zeitweise 10 auf eine Stunde zusammendrängten. Das Verlangen nach einer häufigeren Zugfolge auf dem Nordringe machte sich mit zunehmender Bebauung der hier entstehenden Stadttheile immer lebhafter geltend. Die bei Eröffnung der Stadtbahn eingeführte einstündliche Zugfolge genügte in den Zeiten des lebhaften Verkehrs nicht mehr, an den Uebergang zur halbstündlichen Zugfolge war aber hier ohne den viergleisigen Ausbau nicht zu denken.

Auch auf dem Südringe hatte sich der Personenverkehr zwischen dem Potsdamer Bahnhof und den Stationen Schöneberg, Wilmersdorf, Schmargendorf und Halensee in den Jahren 1887 und 1888 bedeutend gehoben, seitdem aus Betriebsrücksichten der Grunewaldverkehr vom Anhalter nach dem Potsdamer Bahnhof verlegt worden, und hier die Zahl der Personenzüge von etwa 130 auf 250 erhöht war. Daher musste der Ringbahn-Personenverkehr vom Potsdamer Fernbahnhof völlig getrennt, der Anschluss vom Potsdamer Bahnhof bis zur Ringbahn zweigleisig ausgebaut, die auf freier Strecke bestehende, die Betriebssicherheit beeinträchtigende Abzweigung beseitigt und der zweigleisige Anschluss als neues Gleispaar selbständig bis in den Bahnhof Wilmersdorf-Friedenau durchgeführt werden. Gleichzeitig wurde die Strecke von Schöneberg bis zur Signalstation Vdp (Richtung nach Tempelhof) mit Rücksicht auf den starken Arbeiterverkehr von Rixdorf zweigleisig ausgebaut.

Für die Südringstrecke Wilmersdorf-Friedenau—Halensee wurde das Bedürfniss besonders durch den Grunewaldverkehr, der sich auf dem Bahnhof Halensee an Sonn- und Festtagen seit dem Jahr 1892 zu einem gewaltigen Massenverkehr gesteigert hatte, beeinflusst. Mit dem viergleisigen Ausbau der Ringbahn ging hier die Herstellung des zweiten Gleises für die von der Berlin-Wetzlarer Bahn eingleisig angelegte Anschlussstrecke Halensee—Grunewald Hand in Hand.

Bei dem östlichen Theil des Südrings zwischen den Bahnhöfen Stralauer Rummelsburg und Rixdorf war namentlich die Rücksicht auf Verbesserung der Bahnhofsverhältnisse in Rixdorf, das sich zu einer Gemeinde von über 50 000 Seelen entwickelt hatte, mitbestimmend. Ferner wurde hierbei zugleich ein äusserer Ringbahnanschluss von der Görlitzer Bahn nach Rixdorf hergestellt, um den Rangirbahnhof Niederschöneweide-Johannisthal für den Uebergangsverkehr von der Görlitzer zur Ringbahn besser nutzbar zu machen und den Innenbahnhof der Görlitzer Bahn zu entlasten.

Der Anschluss von Westend nach Grunewald war im Jahr 1884 doppelgleisig ausgebaut worden; der viergleisige Ausbau des Nordrings zwischen

Landsberger Allee und Wedding wurde mit Ausnahme des Bahnhofs Gesundbrunnen im Jahre 1891, zwischen Wedding und Westend im Jahre 1894 vollendet. Die neue Südringstrecke Potsdamer Bahnhof—Schöneberg wurde am 1. Juli 1891, das 3. und 4. Gleis Schöneberg—Wilmsdorf-Friedenau am 1. Mai 1892, das 2. Gleis Schöneberg—Vdp und Halensee—Grunewald sowie das 3. und 4. Gleis Wilmsdorf—Halensee im Jahre 1894, endlich die Strecke Stralau-Rummelsburg—Rixdorf im Jahre 1896 in Betrieb genommen.

In engem Zusammenhang mit der Steigerung des Zugverkehrs auf der Stadtbahn steht die Herstellung eines besonderen Gleispaares von Charlottenburg nach Grunewald, das am 1. Mai 1896 dem Verkehr übergeben worden ist. Die Stadtbahnzüge nach Bahnhof Grunewald mussten bisher auf der Strecke östlich vor Bahnhof Charlottenburg durch eine Weichenverbindung von den Stadtgleisen auf die Ferngleise und umgekehrt übergeleitet werden. Diese Weichenverbindung bildete ein lästiges Hinderniss für die rasche Zugfolge und einen durch besondere Vorrichtungen zu deckenden Gefahrenpunkt; auch wurde hierdurch eine unerwünschte Abhängigkeit zwischen dem Verkehr der Fernzüge, die sämtlich die Weichenverbindung berühren müssen, und dem der Grunewaldzüge der Stadtbahn geschaffen, die sich während der Zeit des lebhaften Sommerverkehrs, namentlich an Sonn- und Feiertagen, in störender Weise geltend machte. Auf den Stadtgleisen sollte bei lebhaftem Verkehr eine Zugfolge in drei — statt bisher fünf — Minuten Abstand durchgeführt, und damit die Zugzahl auf den Stadtgleisen von 12 auf 20 oder, wenn auf Freihaltung einzelner Zwischenzeiten zum Ausgleich für Verspätungen Rücksicht genommen wird, von 11 auf 18 in der Stunde erhöht werden. Um diese Steigerung der Leistungsfähigkeit der Stadtbahn zu ermöglichen und die nachtheilige Beeinflussung des Fernverkehrs zu beseitigen, wurde von Charlottenburg ein selbständiges Gleispaar für die Stadtzüge nach Bahnhof Grunewald durchgeführt, so dass für den Massenverkehr der Berliner nach dem Grunewald seit dem 1. Mai 1896 eine besondere Bahnlinie in unmittelbarem Anschluss an die Stadtgleise zur Verfügung steht.

Der Schwerpunkt der Bauausführungen der Ringbahn lag in dem Ausbau der Stationen; hier mussten nicht nur für den Güterverkehr, sondern namentlich für den Personenverkehr die bestehenden Anlagen erweitert und zahlreiche neue Stationen geschaffen werden. Die älteren Stationen der Ringbahn mussten sämtlich so umgebaut werden, dass Ueberschreitungen der Gleise durch die Reisenden grundsätzlich vermieden, und die Bahnsteige schienenfrei zugänglich wurden. Die Ausführung war meist schwierig und gefahrvoll, weil der lebhafte Zugverkehr neben den Bauten nirgends beeinträchtigt werden durfte; auch der Strassenverkehr duldet beim Bau der zahlreichen

Strassenunter- und Ueberführungen nirgends Verkehrssperrungen. Bei allen Stationen wurde die Anlage schienenfrei zugänglicher Mittelbahnsteige grundsätzlich durchgeführt, und bei der Bemessung der Breite der Bahnsteige auf den Massenverkehr Rücksicht genommen. Die Stationsgebäude selbst konnten meist auf einen geräumigen Eintrittsflur mit dem Fahrkartenverkauf und einigen Nebenräumen und die Abortanlagen beschränkt werden. Die Bahnsteige sind wie bei der Wannseebahn mit heizbaren kleinen Wartehäuschen und Sitzbänken mit hochgeführten Seiten- und Rückenwänden ausgerüstet. Die Empfangsgebäude liegen meist in unmittelbarer Nähe einer der über oder unter der Bahn durchgeführten radialen Thorstrassen; von dem Flurraum aus führen dann Treppen zum Bahnsteig hinauf oder hinunter.

Beim Ausbau des Nordrings wurden die seitherigen Berlin—Hamburger Hauptgleise auf der Strecke zwischen Moabit und Spreebrücke bei Charlottenburg demnächst Ringbahnpersonengleise, die Lehrter Hauptgleise zu Personengleisen der Hamburger und Lehrter Fernbahn, und die bestehenden Ringbahngleise zu Gütergleisen derselben, während für die künftigen Ringbahngütergleise ein neues Gleispaar auf der Innenseite des Rings hergestellt wurde.

Im übrigen wurde beim Nordring und der Strecke Stralau-Rummelsburg—Rixdorf das neue Gleispaar im allgemeinen auf der Aussenseite der bestehenden Gleise, auf der westlichen Hälfte des Südrings dagegen auf der Innenseite hergestellt.

Beim Ausbau des Nordrings wurde die frühere für den Verkehr ungünstig gelegene Personenstation Moabit durch eine Station unmittelbar östlich von der Ueberführung der Beusselstrasse ersetzt. Das neue, stattlich ausgeführte Empfangsgebäude dieser Station Beusselstrasse liegt hoch, unmittelbar an der überführten Strasse; der Mittelbahnsteig ist mit einer einstützigen, nach beiden Seiten offenen Halle überdeckt. Diese einstützigen Hallen, die auf der Ringbahn noch mehrfach ausgeführt sind, bedürfen zwar starker Verankerungen für die Stützen, bieten aber den Vortheil, dass der Verkehr an den Zügen weniger beeinträchtigt, und auch eine bessere Uebersicht bei der Zugabfertigung erreicht wird. Weiter ist eine neue Station Jungfernheide am Tegeler Weg, östlich der Spreebrücke nahe der Charlottenburger Schleuse, hergestellt. Die Diensträume sind in Viadukten der Bahn untergebracht, und der Bahnsteig liegt hoch. Die beiden neuen Stationen Beusselstrasse und Jungfernheide wurden am 1. Mai 1894 eröffnet.

Sobald die von der Stadt Berlin geplante Ueberführung der Stromstrasse zur Ausführung gelangt sein wird, soll hier noch eine zweite Personenstation an der verlängerten Strom-, der heutigen Putlitzstrasse, angelegt werden.

Auch auf der östlichen Hälfte des Nordrings kamen zwei neue Personenstationen, Prenzlauer und Landsberger Allee, zur Ausführung. An der Prenzlauer Allee zwischen den Stationen Schönhauser Allee und Weissensee war besonders für den dortigen neuen Stadttheil und den nördlich gelegenen Vorort Neu-Weissensee ein dringendes Bedürfniss nach einer Personenstation entstanden. Die Station wurde am 1. Mai 1892 eröffnet. Der Arbeiterbevölkerung kam sie in der Folge für die Benutzung der seit dem Sommer 1891 eingerichteten besonderen Arbeiterzüge der Strecke Spandau—Gesundbrunnen—Schlesischer Bahnhof ganz besonders zu statten.

Die Haltestelle Landsberger Allee wurde nördlich dieser Strasse im Jahre 1894 angelegt und am 1. Mai 1895 für den Personenverkehr eröffnet. Die Station Zentralviehhof des Nordrings, die im Jahre 1881 südlich der Landsberger Allee, auf Anregung und auf Kosten des Berliner Magistrats ausgeführt worden war, wurde später von der Eisenbahnverwaltung übernommen.

Die neue Südringstrecke Potsdamer Bahnhof—Schöneberg ist an der Ostgrenze des Güterbahnhofs der Potsdamer Bahn entlang geführt; die Endstation liegt auf der Ostseite des Personenbahnhofs, südlich vom bestehenden Empfangsgebäude. Die Bahn wurde, zur schienenfreien Durchführung der Kanaluferstrassen, hoch gelegt und auf einem gewölbten zweigleisigen Viadukt von 900 m Länge geführt. Das neue Empfangsgebäude gleicht in seiner allgemeinen Anordnung fast völlig dem Gebäude der Wannseebahn.

Der Bahnhof Schöneberg der Ringbahn musste völlig umgebaut werden, blieb aber an seiner alten Stelle nördlich der Ueberführung der Kolonnenstrasse. Um den Reisenden den Uebergang von der Wannsee- auf die Ringbahn und umgekehrt zu ermöglichen, ist zwischen den Bahnsteigen der Stationen Schöneberg und Grossgörschenstrasse ein Verbindungsgang hergestellt und unter den dazwischen liegenden Gleisen mit einem Tunnel unterführt.

Auch alle übrigen Stationen der Südringstrecke Potsdamer Bahnhof—Halensee wurden erweitert. Die Personenstation Wilmersdorf-Friedenau wurde etwas weiter nach Westen zwischen die beiden Hauptverkehrsadern, die Handjerystrasse und die Kaiserallee, verlegt. Der Haltepunkt Schmargendorf, an der Ueberführung der Landstrasse von Wilmersdorf nach Schmargendorf ursprünglich in einfachster Weise hergestellt und seit dem 15. Dezember 1883 im Betriebe, erhielt ein neues, an der Landstrasse errichtetes Empfangsgebäude. Die wesentlichste Umgestaltung erfuhr die Station Halensee, die auch den Anschluss der neuen städtischen Gasanstalt bei Schmargendorf zu bedienen hat. Zur Abfertigung des Massenverkehrs an Sonn- und Festtagen sind hier zwei sehr breite Bahnsteige, für die

Ringbahn und die Stadtbahn, angeordnet, die von dem neuen Stationsgebäude aus durch eine Uebergangstreppe schienenfrei zugänglich sind. Durch die Veränderung der Gleisanlagen wurde zugleich ein Umbau der Ueberführungen der Paulsbornerstrasse und des Kurfürstendamms bedingt. Der letztere wurde mit 24 m Breite durch einen eisernen Ueberbau von 60 m Stützweite in einer einzigen Spannung überführt, wobei die 11 m breite Fahrbahn durch Monier'sche Gewölbekappen, die beiden 5 m breiten Schrittwegen durch Monierplatten gebildet sind. Die Hauptträger sind als Stabbogen mit angehängter Fahrbahn, durch ein an der unteren Gurtung angeordnetes Dreiecksfachwerk versteift, nach dem Langer'schen System durchgeführt.

Auf der östlichen Strecke des Südrings sind die Bahnhöfe Tempelhof und Rixdorf erheblich umgestaltet worden. Beide haben schienenfrei zugängliche, hochgelegene Mittelbahnsteige erhalten. Bei Tempelhof handelte es sich auch noch um die Ueberführung von 2 Hauptgütergleisen über die Kottbuser Provinzialchaussee.

Auf dem Bahnhof Rixdorf wurden gleichzeitig mit dem Umbau zwei in Schienenhöhe kreuzende Strassenübergänge beseitigt und die Anlagen für den Güterverkehr beträchtlich vergrößert. Beim viergleisigen Streckenausbau wurde hier die Brücke über die Oberspree durch einen neuen zweigleisigen Ueberbau verbreitert, der den Strom in einer einzigen Spannung übersetzt, während der westlich daneben liegende ältere Ueberbau noch aus zwei kleineren Spannungen mit einem Strompfeiler besteht.

Der neue äussere Ringbahnanschluss der Görlitzer Bahn zweigt westlich vom Bahnhof Niederschöneweide in südlicher Richtung ab und führt in einem westlichen Bogen auf Rixdorf, wo er von Osten her mit Ueberschreitung der Kanner Chaussee einmündet. Ein neuer Haltepunkt am Südring soll in der Mitte zwischen den Stationen Wilmersdorf-Friedenau und Schöneberg, westlich von dem Schnittpunkt mit der Potsdamer Bahn, etwa an der Maxstrasse hergestellt werden.

Die Linie für das neue Gleispaar Charlottenburg—Grunewald geht vom nördlichen Bahnsteig des Bahnhofs Charlottenburg aus in westlicher Richtung zunächst unter den früheren Lehrter Anschlussgleisen nach Westend und unter dem neuen Stadtgleis Westend—Charlottenburg sowie unter den Ferngleisen nach Spandau hindurch, senkt sich weiter unter die Gütergleise der Ringbahn und unterfährt die Anschlussgleise Westend—Grunewald; von hier aus steigen die Gleise in einem tiefen Einschnitte südöstlich des Königswegs in südwestlicher Richtung an, umziehen den Werkstättenbahnhof Grunewald auf der Nordseite und münden an der Personenstation Grunewald auf den nörd-



Mörsenbach, Riffarth & Co in Berlin 1896.

BAHNHOF WESTEND

Verlag von Julius Springer in Berlin.

lichen Bahnsteig ein. Auf der Nordseite des Werkstättenbahnhofs ist, wie früher bemerkt, ein neuer Haltepunkt für den öffentlichen Verkehr als Ersatz für den bisher an den Ferngleisen bestehenden Haltepunkt angelegt und am 1. Mai 1896 mit dem Namen Eichkamp eröffnet worden.

Der Uebersichtsplan — Anlage III — stellt den heutigen Zustand der neuen Anlagen dar, bei dem auch die frühere Schienenkreuzung des Nordring-Einfahrtsgleises Westend—Charlottenburg mit dem Südring-Ausfahrtsgleis Charlottenburg—Halensee in erwünschter Weise beseitigt und durch eine Ueberführung ersetzt werden konnte. Die beiden nördlichen Bahnsteige von Charlottenburg werden seit dem 1. Mai 1896 nunmehr für den Stadt-, Stadtring- und Grunewald-Verkehr in einer für die Reisenden viel übersichtlicheren Weise so benutzt, dass am ersten Bahnsteig (von Norden gerechnet) und zwar auf dem nördlichen Hauptgleise nur die Züge aus der Stadt, also in westlicher Richtung, in beiden Gleisen des zweiten Bahnsteigs dagegen nur die Züge nach der Stadt, d. h. in östlicher Richtung, abgefertigt werden;*) das südliche Gleis am nördlichen Bahnsteig dient nur noch zum Umsetzen von Maschinen und Leerzügen.

Eine wiederholte bedeutende Umgestaltung infolge des viergleisigen Ausbaus auf dem Nordring und der allgemeinen Verkehrssteigerung der Stadtbahn hat der Bahnhof Westend erfahren. Nach Eröffnung der Stadtbahn wurde dieser Bahnhof ein Hauptübergangspunkt des Vergnügungsverkehrs zwischen den verschiedenen Stadttheilen Berlins, dem Grunewald, der Kolonie Westend und den Ausflugsorten an der Spandauer Chaussee, so dass die Anlagen besonders an Sommersonntagen dem Massenverkehr nicht mehr genügten. Ein erster Umbau erfolgte in den Jahren 1883 und 1884. Damals wurden 3 durchgehende Gleispaare vorgesehen, eins mit einem breiten Mittelbahnsteig für den Nordringverkehr, aus dem sich zwei Kopfgleise für den Stadtverkehr und für die Richtung nach Grunewald auf der Ostseite des Bahnhofs abzweigten; ferner ein Gleispaar mit Mittelbahnsteig für die Fernzüge der Lehrter Bahn und für den Vorortverkehr Erkner—Berlin—Spandau; endlich eins für den Güterverkehr Halensee—Moabit. Die Stadtgleise und die Grunewaldgleise endigten an dem südlich des neuen Empfangsgebäudes angeordneten Zungenbahnsteig. Ein vierter Bahnsteig war noch westlich als Seitenbahnsteig für die an die Gütergleise anschliessende Gleisanlage zur Beförderung der Arbeiterzüge nach der Hauptwerkstätte Grunewald angeordnet. Die beiden Mittelbahnsteige waren durch eine besondere

*) Der Pfeil für die Fahrtrichtung im dritten Gleis ist auf dem Plan, Anlage III, versehentlich verkehrt eingetragen.

Uebergangstreppe vom Empfangsgebäude aus schienenfrei zugänglich gemacht. Bei den verwickelten Betriebsverhältnissen dieser Anlagen waren umfassende Signal- und Weichensicherungen erforderlich, die alle abhängig gemacht wurden von einer auf eisernem Unterbau über den Gleisen errichteten Befehlsbude, die sämtliche Blockwerke, Sprechapparate und Läuteinduktoren, Schreibwerke für die Radtaster zur Ueberwachung der Fahrgeschwindigkeit und die elektrischen Batterien enthielt, so dass der hier diensthabende Beamte die Annahme und Ein- und Ausfahrt aller Züge einheitlich und selbständig leiten konnte.

Das neue Empfangsgebäude wurde nach architektonischen Entwürfen von Kaiser und v. Grossheim an der Südseite der Berlin—Spandauer Chaussee als zweigeschossige Anlage am Ende des Zungenbahnsteigs errichtet. Im Erdgeschoss liegen der Fahrkartenverkauf, Gepäckabfertigung, Warteräume und eine Wohnung für den Bahnhofswirth; das Obergeschoss enthält ausser einigen Diensträumen und einer Dienstwohnung einen grossen Flur, der durch einen viaduktartigen Uebergang von der Spandauer Chaussee aus zugänglich ist und durch einen Korridor mit der die Gleise überbrückenden Uebergangstreppe in Verbindung steht. Der westliche Seitenbahnsteig für die Werkstättenzüge war von der Spandauer Chaussee aus durch eine Treppe zugänglich.

Nach der Vermehrung der Züge auf der Stadt- und Ringbahn erfolgte ein abermaliger Umbau seit dem Jahre 1892, der voraussichtlich im Jahre 1896 zum Abschluss gelangen wird. Hierbei wurden die Gleise zum Umsetzen der Züge vermehrt und so angeordnet, dass eine Störung der Ein- und Ausfahrt von Zügen vermieden ist; ferner wurden Gleise zum Aufstellen von mindestens acht Zügen während der Betriebspausen, zugleich auch zum Reinigen der Züge sowie ein Wagenrevisionsschuppen angelegt, der Lokomotivschuppen erweitert und die Ladebühnen und Koksbanen vergrössert. Auf dem Bahnhof soll nunmehr, und zwar zum ersten Mal in Berlin, ein elektrisch angetriebenes Weichen- und Signalstellwerk errichtet werden.

Auch für den Güterverkehr reichten die Anlagen nicht mehr aus. Die Freiladegleise boten nur für 150 Achsen Platz, während in den Herbstmonaten 1890 täglich 180 bis 200 Achsen, an verkehrsreicheren Tagen sogar bis zu 260 Achsen eingingen. Noch ungenügender hatten sich die Anlagen für den ausserordentlich gesteigerten Stückgutverkehr erwiesen. Statt des alten Fachwerkschuppens wurde ein grosser massiver Güterschuppen errichtet und die Gleise und Rampen für den Freiladeverkehr wurden vermehrt.

Als gemeinsamer Endpunkt für den Verkehr der Stadtbahn und des Nord- und Südrings ist hier noch der Bahnhof Grunewald zu erwähnen. Bis zum Jahre 1884 noch als Bahnhof Halensee und Station Hundekehle

bezeichnet, war er bei der Anlage der Wetzlarer Bahn nur soweit ausgebaut worden, als für den geringen Verkehrsumfang in der ersten Zeit erforderlich war. Die Anlagen genügten aber schon im Jahre 1884 nicht mehr; die Gleise, der Umladeschuppen und einige Nebenanlagen wurden daher erweitert. Der starke Zuwachs an Beamten und Arbeitern, die bei der isolirten Lage des Bahnhofs Wohnung in der Nähe nicht finden konnten, machte eine Vermehrung der Dienstwohngebäude nothwendig, die in den Jahren 1884 und 1885 gebaut wurden.

Die Steigerung des Güterverkehrs gegen Ende der achtziger Jahre erforderte im Jahre 1890 eine zweite Rangirgruppe mit Ausziehgleis, und dies bedingte die Verlegung der Haltestelle für die Stadtbahnzüge von der Süd- auf die Nordseite des Bahnhofs. Der auf der Nordseite befindliche Bahnsteig für die Vorortzüge wurde infolgedessen zwischen die Hauptgleise verlegt, und die Tunnelanlage für den Stadt- und Vorortverkehr, durch welche die Bahnsteige zugänglich gemacht waren, erweitert.

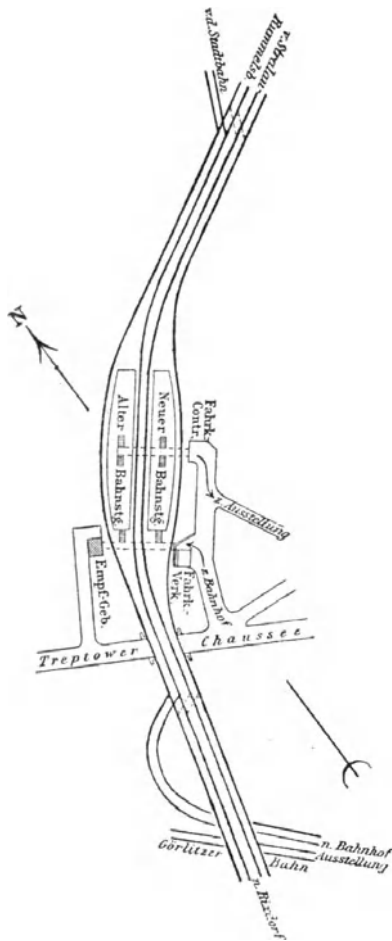
Die erhöhten Anforderungen, welche während der im Jahre 1896 im Treptower Park stattfindenden Berliner Gewerbeausstellung an die Leistungsfähigkeit der Berliner Bahnanlagen gestellt werden, haben besondere bauliche Einrichtungen auf der Stadt- und Ringbahn und auf der anschliessenden Görlitzer Bahnstrecke erforderlich gemacht, Anlagen allerdings zum Theil von nur vorübergehender Bedeutung. Ausser einer besonderen Station an der Görlitzer Bahn neben der Ausstellung, wo die Vorortzüge von und nach der Stadtbahn, sowie von und nach dem Görlitzer Bahnhof anhalten, und wo die in den bezeichneten Richtungen nach Bedarf einzulegenden Sonderzüge beginnen und endigen sollen, handelte es sich um umfangreichere Ergänzungen und Erweiterungen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Stadt- und Ringbahn mit ihren Anschlüssen von dem Ausstellungsbahnhof nach der Station Treptow und von hier nach dem Schlesi-schen und dem Potsdamer Bahnhof.

Die Gesamtkosten dieser Anlagen sind zu 1 100 000 M veranschlagt; an den Kosten des Bahnhofs Ausstellung hat sich das Ausstellungs-Komitee betheiligt. Die Bauausführung wurde im Jahre 1895 begonnen, noch vor dem 1. Mai 1896 waren die Arbeiten vollendet.

Um auf dem Südring eine Zugfolge von fünf Minuten zu ermöglichen, mussten die auf dem Potsdamer Bahnhof der Ringbahn vorhandenen Lokomotiv-Aufstellungsgleise für Wechselmaschinen um zwei vermehrt, die Kohlenladebühnen vergrössert und der Viadukt der Ringbahn am südlichen Bahnhofsende auf der Westseite, unter Verkleinerung eines Schuppens für Hofwagen, verbreitert werden.

Auf Bahnhof Schöneberg wurde ein Kehrgleis nördlich des Mittelbahnsteigs der Ringbahn angelegt, um hier einzelne Züge wenden zu können.

Der früher geschilderte Ausbau der Personenbahnhöfe Tempelhof und Rixdorf wurde mit Beschleunigung zum Abschluss gebracht; der Bahnhof Treptow hat nach Ausbau des dritten und vierten Gleises der Ringbahn zwischen Stralau-Rummelsburg und Rixdorf einen zweiten östlichen Bahnsteig erhalten, der ausschliesslich den Ringzügen dienen soll, während der ältere



Lageplan des Bahnhofs Treptow 1896.

westliche Bahnsteig für den Stadtverkehr bestimmt ist. Für die Dauer der Ausstellung sollen die von Treptow nach dem Nord- oder Südring verkehrenden Züge von dem neuen, sämtliche Züge, die von der Stadt oder dem Bahnhof Ausstellung abgehen, von dem alten Bahnsteig abgefertigt werden. Der Bahnhof Treptow hat ferner, wie nebenstehende Grundrisssskizze zeigt, eine neue zweite, in der Mitte der Bahnsteige angeordnete und bis zu dem Ausstellungspark verlängerte Tunnelanlage mit zwei Treppenarmen für jeden Bahnsteig erhalten, während der bestehende südliche Tunnel ebenfalls in östlicher Richtung durch den Bahnkörper bis zum Ausstellungsgebiet durchgeführt wurde. Da der nördliche Tunnel nur als Zugang zur Ausstellung, der südliche nur als Abgang von da zur Bahn benutzt werden soll, so ist es, wie die Abbildung zeigt, hierdurch ermöglicht, für die Station eine völlige Trennung von Ab- und Zugang zu schaffen und jegliche Gegenströmung im Verkehr der Menschenmassen zu vermeiden. Da der westliche, innere Bahnsteig nur für die Stadtzüge, der östliche, äussere nur für die Ringzüge dient, so ist volle Uebersichtlichkeit und Klarheit für das Publikum geschaffen. Vor dem Eingangstunnel sind zehn Fahrkartenschalter angelegt, an dem Ausgangstunnel zehn Fahrkarten-Kontrolstellen eingerichtet.

Auch auf Bahnhof Stralau-Rummelsburg ist durch Herstellung eines neuen Tunnels unter den Südringgleisen und eines neuen Bahnsteigs der Missstand beseitigt worden, dass das zweite Gleis nur mit einer Ueberschreitung der Schienen des ersten Gleises zu erreichen war.

Der Bahnhof Ausstellung an der Görlitzer Bahn hat vier überdeckte Bahnsteige erhalten, von denen zwei dem Stadtbahnverkehr, zwei dem Verkehr mit dem Görlitzer Bahnhof dienen sollen. Von jedem Bahnsteig führen zwei Treppen zu einer gemeinsamen, 10 m breiten, überdeckten Verbindungsbrücke, die im Verein mit der von der Ausstellung hergestellten Ueberbrückung der Köpenicker Landstrasse bis in den Ausstellungspark führt, so dass man diesen vom Bahnhof aus trockenen Fusses erreichen kann. Es wurde nun beschlossen, aus dem bestehenden westlichen, ersten und zweiten Südringleise südlich von Treptow ein besonderes Gleispaar nach Westen abzuzweigen und für den Verkehr der Stadtbahnzüge bis zur Ausstellung durchzuführen, das vollendete östliche, dritte und vierte Gleis aber ausschliesslich für den Ringverkehr zu benutzen. Zu diesem Zweck ist ein besonderer doppelgleisiger Anschluss, südlich von Treptow aus den inneren Ringgleisen westlich abzweigend, nach der Görlitzer Bahn in östlicher Richtung, von Nordwesten in diese einmündend, hergestellt worden. Durch Benutzung vorläufiger Weichenverbindungen werden die Ringbahnzüge nördlich und südlich von Treptow wieder auf das innere Gleispaar, das hier dem Personenverkehr dient, übergeführt. Dabei sollen für die Zeiten des stärksten Verkehrs auf der Stadtbahn stündlich 18 Züge, wovon 2 nach dem Nordring, dagegen 16 nach dem Bahnhof Treptow verkehren, und zwar 14 bis zum Ausstellungsbahnhof durchgehen. Auf diesem sollen ferner vom Görlitzer Bahnhof aus stündlich 8, mithin zusammen $14 + 8 = 22$ Züge eintreffen. Ferner sollen auf dem Südring vom Potsdamer Bahnhof aus stündlich 12, vom Nordring her 6, von der Stadtbahn her noch 2 Züge, zusammen 20 Züge in Treptow eintreffen. Demnach würde die Gesamtzahl aller nach der Ausstellung fahrenden Züge in der Stunde bis zu $20 + 22 = 42$ Züge betragen, die insgesamt bei grösster Ausnutzung der Betriebsmittel stündlich etwa 42 000 Personen befördern können. Dieser starke Verkehr auf der Südringstrecke Stralau-Rummelsburg—Treptow nöthigte dazu, schon vom 1. Mai 1896 ab die Vorort- und Fernzüge der Görlitzer Bahn, soweit sie seither mit Benutzung des äusseren Görlitzer Anschlusses und des Südrings über die Ferngleise der Stadtbahn geführt wurden, wieder über die Stammgleise der Görlitzer Bahn nach dem Görlitzer Bahnhof zu leiten.

DRITTES KAPITEL.

Die bauliche Entwicklung der Berliner Fern- und Vorortbahnen bis zur Gegenwart.

Nachdem die Verstaatlichung der in Berlin mündenden wichtigsten Privatbahnen im Jahre 1882 im wesentlichen abgeschlossen war — es fehlten nur noch die Hamburger Bahn, die 1884, und die Dresdener Bahn, die 1887 nachfolgte — vergingen die ersten Jahre etwa bis 1887 ohne umfangreiche Bauhätigkeit bei der Staatsbahnverwaltung. Alle Bestrebungen wurden zunächst darauf gerichtet, die neu erworbenen Privatbahnen auf geordnetem Wege in die Verwaltungsformen der Staatsbahnen überzuführen, die neuen Verwaltungs- und Verkehrsbezirke zur vollen Entwicklung zu bringen, und die durch die Verstaatlichung ermöglichten Aenderungen und Vereinfachungen in der Verkehrsleitung durchzuführen. Auch waren vielfach noch offenstehende Baufonds und begonnene Bauausführungen zum Abschluss zu bringen. Dann aber trat man an die Vorbereitung zahlreicher, wichtiger Aufgaben zum weiteren Ausbau des Berliner Eisenbahnnetzes heran. Soweit sich diese Bauhätigkeit auf die Stadt- und Ringbahn erstreckte, ist sie im vorigen Kapitel geschildert. Die nächste Aufgabe war, die Stationen der Fernbahnen, die einen starken Festtags- und Vergnügungsverkehr zu bewältigen hatten, so umzubauen und zu erweitern, dass sie den sich von Jahr zu Jahr steigenden Aufgaben gewachsen waren. Auf der besonders verkehrsreichen Potsdamer Bahn kam es zuerst zum Ausbau neuer getrennter Gleise für den Vorortverkehr. Bei dem starken Anwachsen einzelner Vororte mussten Einrichtungen getroffen werden, um den Vorortverkehr unabhängig von dem Fernverkehr selbständig und mit möglichster Pünktlichkeit durchzuführen; der Fernverkehr wurde vom Vorort- und Sonntagsverkehr, soweit möglich, getrennt, und man vermied so die Gefahren, die daraus entstanden, dass Schnellzüge an den von Menschenmassen dicht besetzten Bahnsteigen von Zwischenstationen, ohne anzuhalten, durchfahren. Der Massenverkehr der Berliner nach dem Grunewald machte, wie wir gesehen, ebenfalls den Bau eines besonderen selbständigen Gleispaars von Charlottenburg aus notwendig.

Die von früher her noch fortbestehenden Missstände einer Anzahl Schienenübergänge im Zuge verkehrsreicher Strassen inmitten dicht bebauter Stadtbezirke im Norden von Berlin forderten gebieterisch Abhilfe; durch vollständige Verlegung der Stettiner Bahn bis Pankow wurde in umfassender Weise Wandel geschaffen; zugleich wird die Stationsanlage des Stettiner Bahnhofs und des verkehrsreichen Bahnhofs Gesundbrunnen, den Anforderungen des zeitweilig ungemein lebhaften Reiseverkehrs und des gleichmässig starken Vorortverkehrs entsprechend, umgestaltet, eine Ausführung, mit der erst vor kurzem begonnen werden konnte. Die Rücksichten für den Vorortverkehr und die Anforderungen des Betriebes infolge der raschen Zugfolge sind es, die auch für den Schlesischen Bahnhof einen erneuten Umbau und für die Ostbahn die Durchführung eines besonderen Gleispaares nothwendig gemacht haben.

Gleichzeitig erfolgte für den Güterverkehr die Herstellung zahlreicher Vorbahnhöfe im Umkreise von Berlin, um die überfüllten Ortsgüterbahnhöfe im Innern des Weichbildes vom Rangirverkehr zu entlasten und unnütze Transporte möglichst zu vermeiden. So entstanden die neuen Rangirbahnhöfe in Tempelhof, Niederschöneweide-Johannisthal, Spandau, Pankow und Lichtenberg-Friedrichsfelde; ferner wurden erforderlich Erweiterungen der Ortsgüterbahnhöfe in der Stadt, Ergänzungen der Werkstsattsanlagen, Ausrüstung einzelner Rangirstationen mit elektrischer Beleuchtung, Anlage eigener Wasserversorgungen, Fettgasanstalten und dergl. mehr. Dem Güter- und Personenverkehr gleichmässig kam der Ausbau zweiter Gleise zu gute, durch den besonders einzelnen Fernbahnstrecken im Bereich des Vorortverkehrs die noch fehlende Leistungsfähigkeit verliehen wurde: so der Nordbahn auf der Strecke bis Oranienburg, der Dresdener Bahn bis Zossen, während die Görlitzer Bahn sogar bis Kottbus zweigleisig ausgebaut werden musste.

Endlich bedurfte es in der Umgebung Berlins einer mannigfachen Vermehrung der Stationen, um neu entstandene Landhausansiedlungen der Vortheile des Vorortverkehrs durch häufige Fahrgelegenheit nach Berlin theilhaftig zu machen, ferner auch einer Verdichtung der Maschen des Eisenbahnnetzes durch Anlage von Nebenbahnen, so im Nordwesten für die Richtung nach Tegel und Kremmen, im Südosten an der Oberspree durch die Bahn von Johannisthal nach Spindlersfeld, im Nordosten für den Bezirk zwischen Ostbahn und Stettiner Bahn durch die zur Zeit noch in Vorbereitung begriffene Linie Lichtenberg—Wriezen.

Die für die Berliner Gewerbe-Ausstellung des Jahres 1896 nöthigen Bauausführungen sind im vorigen Kapitel geschildert.

Die Verstaatlichung der Privatbahnen, welche das ganze Netz der Berliner Eisenbahnen unter einheitliche Verwaltung brachte, hat ihren eigentlichen Abschluss erst erhalten durch die Neuordnung der preussischen Eisenbahnverwaltung, die am 1. April 1895 zur Einführung gelangte. Durch diese wurden die früher 5 verschiedenen auswärtigen Eisenbahndirektionen angehörenden Strecken und Bezirke der Berliner Eisenbahnen bis zur Grenze des Vorortverkehrs, zum Theil mit dem Bezirk der seitherigen Direktion Berlin, unter einer einzigen neuen Direktion vereinigt und untereinander ihrem Verkehr entsprechend abgegrenzt, wie dies die Tafel 18 im einzelnen veranschaulicht. Der Vergleich der Uebersichtskarten von den Jahren 1891 und 1896, Tafel 8, zeigt am deutlichsten, welch' wesentlicher Vortheil in der Zusammenfassung der früher zersplitterten Verwaltungsbezirke der Berliner Bahnen gewonnen ist. Für die Verwaltung selbst wie für das mit den Behörden verkehrende Publikum ist diese Neugestaltung, wie sich schon jetzt übersehen lässt, eine ausserordentliche Wohlthat geworden, die in der rascheren Abwicklung der Geschäfte, in der sorgsameren Pflege aller Verkehrsbeziehungen, in der pünktlicheren und einfacheren Abfertigung des Betriebes zur Geltung kommt. Während früher der Berliner Geschäftsmann ausser mit Berlin, unter Umständen mit den Eisenbahnbehörden in Altona, Bromberg, Erfurt, Frankfurt a. M. oder Magdeburg zu verhandeln hatte, kann er jetzt alle seine Geschäfte mit den Eisenbahnen lediglich in Berlin selbst erledigen und seine Interessen hier wahrnehmen.

Die westlichen und südwestlichen Bahnen.

Die Anlagen der Potsdamer Bahn von Berlin bis Potsdam sind seit der Verstaatlichung erheblich erweitert und umgestaltet worden. Die Steigerung des Vorortverkehrs in den achtziger Jahren bedingte die völlige Trennung dieses Verkehrs vom Fernverkehr der Stammbahn; der seit Eröffnung der Stadtbahn zu lebhafter Entwicklung gelangte Berliner Ringbahnverkehr nahm die Potsdamer Bahn früher von der Station Schöneberg bis zum Innenbahnhof, anfangs auf dem östlichen Gleise der Stammbahn, später auf einem eigenen dritten Gleise, mit in Anspruch; dieser Zustand wurde unhaltbar, und so ist heute das Berliner Empfangsgebäude des Potsdamer Bahnhofs, wie die Grundriss-Abbildung Seite 155 zeigt, zu drei völlig getrennt nebeneinander bestehenden Stationen erweitert: in der Mitte liegt das ältere, im wesentlichen unveränderte Empfangsgebäude, in dem ausser dem Fernverkehr der Züge nach und von Magdeburg die im Bereich des Vorortverkehrs bis Werder auf der Stammbahn verkehrenden Züge abgefertigt

Additional material from *Berlin und seine Eisenbahnen 1846 - 1896*,
ISBN 978-3-662-24454-8 (978-3-662-24454-8_OSFO14),
is available at <http://extras.springer.com>



werden; zu beiden Seiten, nach dem Kanal zu bis an den südlichen Giebel der Bahnsteighalle vorgeschoben, liegen zwei neue Personenstationen auf viaduktartigem Unterbau, westlich an der Zufahrt von der Linkstrasse her die Endstation für die neue Wannseebahn, die das dritte und vierte Gleis bis Zehlendorf, die ältere Wannseebahn Zehlendorf — Wannsee — Neubabelsberg und das dritte und vierte Gleis Neubabelsberg — Potsdam umfasst; östlich nahe der Köthenerstrasse die Endstation für den Südring, der bis zur Station Schöneberg aus einem einzigen Gleispaar besteht und sich südlich von dieser in den östlichen und westlichen Zweig nach Tempelhof und Wilmersdorf-Friedenau gabelt. Die Umgestaltung des Aussenbahnhofs der Potsdamer Bahn hat sich im wesentlichen auf die Aenderungen beschränkt, die durch Herstellung des besonderen Gleispaares der Wannseebahn, des zu dieser gehörenden Betriebsbahnhofs und des Gleispaares für den Südring bedingt waren.

Die Station Schöneberg wurde mit Rücksicht auf die selbständige Einführung der Ringbahn vollständig umgebaut, ebenso die weiter folgenden Zwischenstationen der Potsdamer Stammbahn bis Zehlendorf; bei Durchführung des neuen Gleispaares mussten mit Rücksicht auf den lebhaften Strassenverkehr sämtliche Schienenübergänge im Zuge öffentlicher Strassen beseitigt, daher nicht weniger als 18 kreuzende Verkehrswege entweder über- oder unterführt werden; alle Bahnsteige wurden schienenfrei zugänglich angelegt; endlich forderte der Güterverkehr die Herstellung erweiterter Anlagen in Steglitz, Lichterfelde und Zehlendorf; auch die älteren Wannseebahnstationen Schlachtensee und Wannsee und die Stationen Potsdam, Wildpark und Werder der Stammbahn erfuhren umfangreiche Umbauten, die anfangs der neunziger Jahre zum Abschluss gelangten.

Im einzelnen gestaltete sich die bauliche Entwicklung folgendermassen:

Unmittelbar nach der Verstaatlichung wurde zunächst die Verbreiterung der im Jahre 1872 zweigleisig hergestellten Ueberführung der Bahn über den Landwehrkanal erforderlich. Das östlich neben den Hauptgleisen angelegte Ringbahngleis mündete bisher mit einer Weiche, die im Jahre 1874 bis auf 650 m Entfernung an die Bahnsteighalle herangerückt war, in das Gleis Potsdam—Berlin, südlich des Landwehrkanals ein. Auf der letzten Strecke musste daher dieses Hauptgleis von den Ringbahnzügen in beiden Fahrtrichtungen mitbenutzt werden. Schon im Jahre 1881 wurde es nothwendig, ungeachtet der Entlastung des Potsdamer Bahnhofs, die durch Ueberführung einzelner Züge der Potsdamer Bahn auf die Stadtbahn geplant war, das Ringbahngleis selbständig über den Kanal hinweg in den Potsdamer Innenbahnhof einzuführen. Die Ueberführung über den Landwehrkanal und seine Uferstrassen wurde im Jahre 1881 und 1882 um zwei Gleise verbreitert, das Neben-

gleis östlich der Stammgleise diente dem Ringbahn-, das westlich gelegene dem Rangirverkehr. Für die Verbindung mit dem Aussenbahnhof wurden zu beiden Seiten des Viadukts Fusswegüberführungen neben den eisernen Ueberbauten hergestellt und die Gleisanlagen des Innenbahnhofs entsprechend umgestaltet und erweitert.

Im Oktober 1881 war die Station Neu-Schöneberg an der Kolonnenbrücke, unter Aufhebung der alten Kopfstation am Schnittpunkt der Ringbahn mit der Stammbahn, für den Ringverkehr eröffnet worden. Mit Rücksicht auf die Zunahme des Ortsverkehrs und das Wachstum von Schöneberg wurde diese Station auch für die Lokalzüge der Potsdamer Bahn vom April 1882 an mitbenutzt. Ferner wurde die Yorkstrasse unter den Gleisen des Aussenbahnhofs durchgeführt, der westliche Theil des Güterbahnhofs umgebaut und dabei ein neuer Lokomotivschuppen für 20 Maschinen hergestellt.

Im Jahre 1884 wurde mit dem Umbau des Bahnhofs Steglitz begonnen. Bereits in dem am 24. Januar 1883 dem Abgeordnetenhaus vorgelegten Anleihegesetzentwurf war eine Erweiterung dieses Bahnhofs vorgesehen, bei der die in Schienenhöhe kreuzende Albrechtstrasse unter der Eisenbahn durchgeführt, und ein schienenfrei zugänglicher Bahnsteig zwischen den Hauptgleisen hergestellt werden sollte. Indess das Abgeordnetenhaus lehnte jene Forderung von 422 000 M ab, in der Annahme, dass es gelingen werde, dem bestehenden Bedürfniss mit geringeren Mitteln abzuhelpfen.

Der beklagenswerthe, in seinen Wirkungen schreckliche Steglitzer Unfall am 2. September 1883 nöthigte zu einer noch grösseren Erweiterung der Anlagen, als früher angenommen, durch Herstellung eines dritten, für die Abfahrt nach Berlin bestimmten Bahnsteigs; die Bauausführung wurde im Jahre 1884 begonnen, ihre Vollendung verzögerte sich aber, weil an verschiedenen Stellen zur Enteignung des Grund und Bodens geschritten werden musste, bis zum Jahre 1888.

Weitere Veränderungen am Berliner Bahnhofs ergaben sich im Jahre 1886, als die Ufer des Landwehrkanals regulirt und mit Mauern eingefasst wurden. Bei der Verbesserung dieser Wasserstrasse fiel auch die aus der ältesten Zeit der Bahn stammende niedrige Drehbrücke, die zu einem überaus lästigen Schiffahrtshinderniss geworden war. Da mit dieser Brücke zugleich die Verbindung zwischen dem Lokomotivschuppen am Hafenplatze und dem Güterbahnhof verloren ging, so musste der Lokomotivschuppen nach dem Aussenbahnhof auf die Südseite des Landwehrkanals verlegt werden, zumal er den Bedürfnissen nicht mehr entsprach und nicht erweiterungsfähig war. Der alte polygonale Schuppen am Hafenplatz wurde im Sommer 1888 abge-

brochen, womit dieses eigenartige, für die Umgegend charakteristische Bauwerk verschwand.

Der im Jahre 1887 beginnende viergleisige Ausbau der Strecken Berlin—Zehlendorf und Neubabelsberg—Potsdam wurde die wichtigste und zugleich schwierigste Bauausführung im Bereich der Potsdamer Bahn. Die Zahl der planmässigen Personenzüge, die hier im Jahre 1881 zwischen Berlin und Steglitz 80 und zwischen Steglitz und Zehlendorf noch 76 betrug, war im Jahre 1886 auf 98 und 96 angewachsen. Hierzu kamen ausser 6 fahrplanmässigen Güterzügen noch für den Verkehr der Allerhöchsten Herrschaften zwischen Berlin und Potsdam, sowie im Sommer an Sonn- und Feiertagen zahlreiche Sonderzüge, so dass zu einzelnen Tageszeiten die Züge sich bereits in Zwischenräumen von kaum 5 Minuten folgten. Durch die verschiedene Geschwindigkeit der Schnellzüge, schnellfahrenden Personenzüge, Lokalzüge und Güterzüge waren vielfache Zugüberholungen bedingt, die bei dem lebhaften Zugverkehr die angestrengteste Aufmerksamkeit der Beamten erheischten; einzelne Züge durchfuhren die Zwischenstationen von Berlin bis Zehlendorf, während andere auf jeder Station hielten. Traten hierbei Verspätungen ein, so waren Zugverschiebungen unvermeidlich, durch die auch die Betriebssicherheit in Frage gestellt wurde. Man kam daher jetzt auf das frühere Projekt der Privatbahn zurück und entschloss sich, die Anzahl der Hauptgleise zwischen Berlin und Zehlendorf durch zwei neue Gleise zu vermehren. Der bestehende Potsdamer Bahnhof reichte zur Aufnahme des neuen Gleispaares nicht mehr aus; hier waren bereits im Jahre 1886 neben den Zügen der Potsdamer und Berlin-Wetzlarer Bahn noch eine erhebliche Anzahl von Stadt- und Ringbahnzügen, im ganzen 176 fahrplanmässige Personenzüge abzufertigen, für die nur vier Bahnsteiggleise zur Verfügung standen.

Nachdem die ältere Wannseebahn durch die Linie Berlin — Wetzlar in Wannsee einen Anschluss an die Stadtbahn erhalten hatte, war auch die Zahl der auf der gemeinschaftlichen Strecke Neubabelsberg — Potsdam zu befördernden Züge erheblich gestiegen, ihre Leistungsfähigkeit aber dadurch beeinträchtigt, dass an der Einmündungsstelle der Wannseebahn in die Stammbahn Berlin — Potsdam die Wege zweier Fahrtrichtungen sich in gleicher Höhe kreuzten. Diese Schienenkreuzung musste beseitigt, und die Wannseebahn in den Bahnhof Potsdam selbständig eingeführt, zu diesem Zweck daher auch die Strecke Neubabelsberg—Potsdam viergleisig ausgebaut werden. Auch auf die Erweiterung der Anlagen für den Güterverkehr, der auf den Stationen Steglitz, Lichterfelde und Zehlendorf besonders seit dem Jahr 1887 erheblich zugenommen hatte, musste Rücksicht genommen werden.

Während der Frachtgüterverkehr im Sommerhalbjahr 1887

für Steglitz . . 9 804 t,

„ Lichterfelde 7 250 t,

„ Zehlendorf . 5 903 t betragen hatte,

war er im Sommerhalbjahr 1888 auf 16 610, 10 989 und 8 180 t gestiegen.

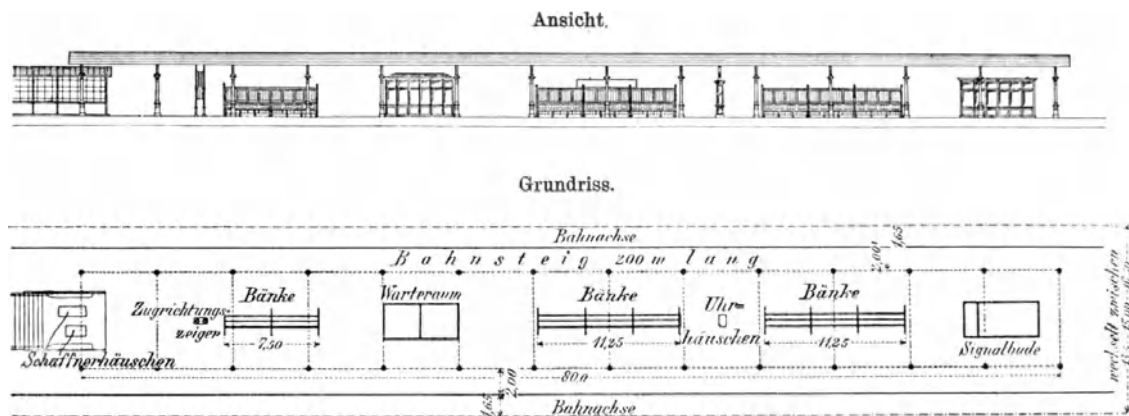
Mit der Bauausführung, insbesondere mit den Erdarbeiten, wurde noch im Jahre 1887 in weitem Umfange begonnen, in den folgenden Jahren wurde die Herstellung der Zwischenstationen und zahlreicher Bauwerke in Angriff genommen.

Der weitere Ausbau der Wannseebahn und der Umbau der Stationen wurde unter Ueberwindung grosser Schwierigkeiten so gefördert, dass am 1. Oktober 1891 der Betrieb auf beiden Bauabschnitten, damit also, unter Mitbenutzung der älteren Wannseebahn Zehlendorf—Neubabelsberg, zusammenhängend auf der ganzen Strecke Berlin—Zehlendorf—Neubabelsberg—Potsdam eröffnet werden konnte.

Der an diesem Tage in Kraft tretende ermässigte Tarif für den Berliner Vorortverkehr brachte, wie sich erwarten liess, hier eine ganz besondere Verkehrssteigerung; es war daher von vornherein geplant, die Wannseebahn bis zu diesem Zeitpunkt betriebsfähig zu vollenden. Fast alle diese Umbauten mussten im Betriebe, gewissermassen unter den Rädern der zahlreichen Züge, durchgeführt werden, wobei es umfangreicher Einrichtungen zur Aufrechterhaltung und Sicherung des Betriebes und fortgesetzter Gleisverlegungen bedurfte; die Arbeiten mussten häufig nachts in der zugfreien Zeit und mit der grössten Beschleunigung ausgeführt werden. Im Sommerhalbjahr 1891 verkehrten zwischen Berlin und Potsdam bereits täglich 148 fahrplanmässige Züge, für deren ungefährdete Durchführung Sorge zu tragen war. Ungeachtet dieser namhaften Schwierigkeiten wurden die Bauten in pünktlichster Weise und ohne jeden nennenswerthen Unfall vollendet. Sie gelangten bis zum Sommer 1893 zum Abschluss und forderten einen Kostenaufwand von insgesamt rund 9 100 000 M.

Die neue Kopfstation in Berlin, von der die neue Wannseebahn ausgeht, enthält, zu beiden Seiten eines Mittelbahnsteigs angeordnet, zwei Bahnsteiggleise, die beliebig für die Ein- und Ausfahrt der Züge benutzt werden können. Die Hauptgleise überschreiten den Landwehrkanal auf einem neuen Viadukt, umgrenzen den alten Potsdamer Aussenbahnhof an seiner Westseite, umfassen den neuen Betriebsbahnhof der Wannseebahn und liegen von der Yorkstrasse an westlich neben den Hauptgleisen der Stammbahn. Es folgen die Stationen Gross-Görschenstrasse, Friedenau, Steglitz, Lichterfelde und Zehlendorf; von hier ab werden die Gleise der älteren Wannseebahn bis

Neubabelsberg benutzt; von der Stelle an, wo die Wannseebahn früher in die Stammbahn mündete, folgen dieser die neuen Gleise wiederum auf der Nordwestseite und werden nach Berührung der Station Neuendorf selbständig in den Bahnhof Potsdam eingeführt, wo sie in einer Kopfstation auf der Nordostseite des Empfangsgebäudes endigen. Alle bisherigen Personenstationen der Stammbahn Berlin—Potsdam gingen ein, und die alten Güterbahnhöfe in Steglitz und Zehlendorf wurden durch erweiterte, günstig gelegene Anlagen ersetzt.

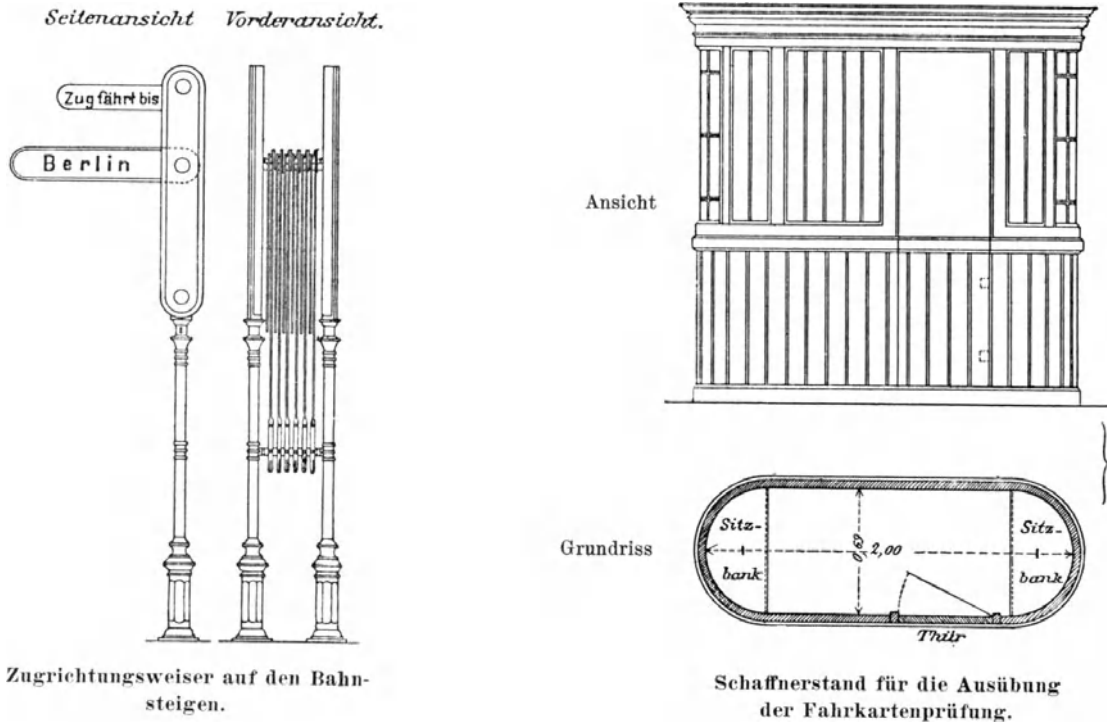


Ausstattung der Bahnsteige der Wannseebahn.

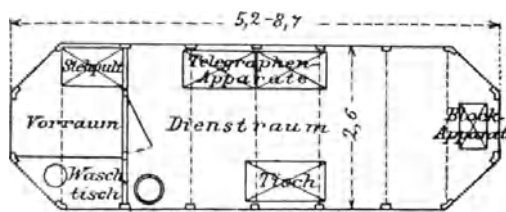
Bei den Bauten und Betriebseinrichtungen der Wannseebahn wurden die Erfahrungen auf der Berliner Stadtbahn verwerthet. Alle Stationen, mit Ausnahme des Endbahnhofs in Potsdam, haben überdachte Mittelbahnsteige von rund 200 m Länge erhalten, die sämtlich schienenfrei zugänglich und auf denen Sitzbänke mit hohen Rückenwänden und geschlossene, heizbare Wartehäuschen aufgestellt sind. Die Anordnung dieser Baulichkeiten auf den Bahnsteigen wird durch die Abbildungen auf S. 349 u. 350 veranschaulicht. Die Zugrichtungsweiser der Stadtbahn¹⁾, Trinkbrunnen, eine weithin sichtbare Bahnsteiguhr, Schilder zur Bezeichnung der Stelle, wo die Wagen der II. Klasse zum Stillstand kommen, Schaffnerstände am Treppenaustritt zur Ausübung der Fahrkartenprüfung und ein Dienstraum für den Stationsbeamten bilden die Ausrüstung der Bahnsteige. Diese sind, um das Ein- und Aussteigen möglichst zu erleichtern, auf den Stationen von Berlin bis einschliesslich Wannsee in einer Höhe von 76 cm über Schienenoberkante angelegt, so dass sie nur 44 cm tiefer als der Wagenfussboden der gewöhnlichen Betriebsmittel liegen. Diese Anordnung bietet auch den Vortheil, dass man vom Bahnsteige aus das Innere der Wagen leicht übersehen und sich danach schnell und bequem

¹⁾ Im Volksmunde scherzhaft als Hampelmänner bezeichnet.

seinen Platz suchen kann, auch können völlig normal gebaute Untergestelle für die Wagen verwendet werden, so dass man nicht, wie bei der Stadtbahn, infolge des niedrigen Fussbodens auf die durchgehenden Zug- und Stossvorrichtungen der Wagen zu verzichten braucht, daher auch in der Stärke der Züge unbeschränkt ist. Die Stationen hinter Wannsee haben wegen



ihres schwächeren Verkehrs Bahnsteige von gewöhnlicher Höhenlage, 30 cm über Schienenoberkante, erhalten, ohne dass sich aus dieser Verschiedenheit



Dienstraum auf dem Bahnsteig.

Misstände im Verkehr ergeben haben. Die Wagen können, wie bei der Stadtbahn, auch von Innen geöffnet werden.

Die Vorplätze und Empfangsgebäude der Stationen sind durch Tunnel und Treppen mit den Bahnsteigen verbunden. Die Fahrkartenprüfung erfolgt

meist am oberen Austritt der Bahnsteigtreppe. Die Züge führen nur zwei Wagenklassen, befördern indess auch Gepäck. In den ersten Jahren verkehrten sie mit 60 km Geschwindigkeit, die indess aus Betriebs- und Verkehrsrücksichten im Jahre 1895 auf 45 km ermässigt werden musste, um die Zahl der Wagen in den regelmässigen Zügen von 12 auf 15 steigern zu können.

Das neue Berliner Empfangsgebäude ist in 6 m Abstand von den Nachbargrundstücken angelegt und erhält durch den hier freibleibenden

Geländestreifen, der als Privatstrasse nach der Königin Augustastrasse durchgeführt ist, seitliches Licht. Das Gebäude ist durch einen 6 m breiten Tunnel, der unter dem südlichen Giebel der grossen Bahnsteighalle liegt, mit der neuen Ringbahnstation verbunden; dieser Tunnel stellt zugleich eine zweckmässige Abkürzung für den Fussgängerverkehr zwischen Köthener- und Bernburger- einerseits, Link-, Eichhorn- und Potsdamerstrasse andererseits her. Das Empfangsgebäude besteht aus einem grossen Eintrittsflur, an dessen Seiten die Schalter für den Fahrkartenverkauf, Räume für die Station und die Gepäckannahme, Aborte und Annahme von Handgepäck angeordnet sind. Zur Beförderung des Gepäcks nach dem Bahnsteig sind zwei Wasserdruckaufzüge zu beiden Seiten der Haupttreppe eingerichtet. Gegenüber dem Eintritt in die Flurhalle steigt die 5 m breite Bahnsteigtreppe an.

Der Betriebsbahnhof der Wannseebahn, dessen Anordnung aus dem Plan, Anlage III, hervorgeht, enthält etwa 2700 m Aufstellungsgleise und einen Schuppen für 20 Maschinen, nebst Drehscheibe und Kohlenbühnen.

Die Station Gross-Görschenstrasse bildet den Ersatz für die eingegangene Station Schöneberg der Potsdamer Bahn, die früher mit der Ringbahnstation vereinigt war. Die Gross-Görschenstrasse überschritt früher die Gleise der Potsdamer- und Ringbahn in Schienenhöhe. Um die hierdurch bedingten Verkehrsstörungen zu beseitigen, wurde im Zuge der Strasse ein Fussgängertunnel hergestellt, und der Fuhrwerksverkehr auf die Unterführung der Yorkstrasse und die neu angelegte Katzlerstrasse verwiesen.

Die kleine Hofstation an der Gross-Görschenstrasse östlich der Ringbahngleise, deren Lage ebenfalls aus dem Eisenbahnplan, Anlage III, ersichtlich ist, erhielt durch einen besonderen Tunnel schienenfreie Verbindung mit dem zwischen den Hauptgleisen der Stammbahn angelegten Bahnsteig für Hofzüge. Der Uebergang Kaiserlicher Sonderzüge zwischen Haupt- und Ringbahn ist durch eine besondere Weichenverbindung ermöglicht.

Auf der Station Friedenau ist der Fahrkartenverkauf und die Gepäckabfertigung in einem Ausbau des Tunnels untergebracht, dieser aber in 6 m Breite nach beiden Seiten der Bahn durchgeführt und so von beiden Seiten des Ortes aus bequem zugänglich.

Auf dem Bahnhof Steglitz sind südlich vom Bahnsteig besondere Kehrgleise angeordnet, um hier einzelne Züge zur Rückfahrt nach Berlin umsetzen zu können. Der Güterbahnhof liegt auf der Südostseite der Stammbahn und ist durch ein besonderes, neben der Hauptbahn liegendes fünftes Gleis mit dem Berliner Aussengüterbahnhof verbunden. Aus diesem Gleis zweigt bei Schöneberg der Anschluss der dortigen Englischen Gasanstalt ab.

In Lichterfelde ist neben der Wannseebahnstation der vor dem alten, zum Theil umgebauten Stationsgebäude liegende Bahnsteig so umgestaltet worden, dass auf der Hauptbahn kaiserliche Sonderzüge abgefertigt werden können.

Zehlendorf ist End- und Kehrstation für eine grosse Zahl der Wannseebahnzüge und daher mit den hierzu nothwendigen Gleisen, sowie mit einem Ueberholungsgleise für Güterzüge versehen. Auch die Bahnhöfe Schlachtensee und Wannsee haben ähnliche Kehrgleisanlagen wie Steglitz und Zehlendorf erhalten.

Die Anlage der neuen Wannseebahn bedingte auch den gleichzeitigen Umbau des Bahnhofs Wannsee, dessen zwei Theile zu verschiedenen Zeiten und für zwei getrennte Bahnen — die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn und die Staatsbahn Berlin—Blankenheim — angelegt waren, und der den Anforderungen des hier besonders starken Massenverkehrs in keiner Weise mehr genügte. Unzureichend waren hier besonders die Gleisanlagen für den Güterzugdienst geworden, da es sich seit der Verstaatlichung der Potsdamer Bahn als zweckmässig erwiesen hatte, in Wannsee die aus dem Westen kommenden Güter auszusondern, je nachdem sie nach der Ringbahn oder nach dem Potsdamer Bahnhof zu befördern sind. Umgekehrt kommen dort die Güterwagen von der Ringbahn und dem Potsdamer Bahnhof zusammen und müssen in die nach dem Westen gehenden Güterzüge eingestellt werden.

Der Bahnhof wurde, wie nebenstehende Planskizze zeigt, mit Aufstellungs- und Kehrgleisen für die Züge der Wannseebahn, mit besonderen Ein- und Ausfahrtsgleisen für Güterzüge, Aufstellungs- und Ladegleisen und einem Schuppen für den Güterverkehr versehen. Der Güterbahnhof liegt auf der Südostseite der Wetzlarer Gleise. Vor der östlichen Bahnhofseinfahrt können die Wannseebahngüterzüge von Schlachtensee unter Benutzung einer besonderen Verbindungskurve aus den Wannseegleisen in südlicher Richtung abschwenken und neben den Wetzlarer Gleisen den Güterbahnhof direkt erreichen, ohne diese in Schienenhöhe kreuzen und die Bahnsteiggleise durchfahren zu müssen.

Die Verkehrssteigerung auf der Wannseebahn ergab auch für den Bahnhof Schlachtensee in den Jahren 1891 und 1892 die Nothwendigkeit eines Umbaus. Die an beiden Bahnhofsenden die Gleise in Schienenhöhe kreuzenden öffentlichen Wege mussten schienenfrei unter den Gleisen durchgeführt werden.

Wesentlich durch die Verkehrsbedürfnisse der Reichshauptstadt bedingt war auch der umfassende Umbau der Bahnhöfe Wildpark, Werder und Potsdam.

Wechselverkehr mit der Ringbahn einen Rangirbahnhof bei Tempelhof nunmehr zu bauen. Dieser bot zugleich den Vortheil, dass die durchgehenden Sendungen von und nach der Ringbahn künftig ohne den Umweg über den Berliner Bahnhof übergeleitet werden konnten. Hierbei wurde, um auch eine direkte Einführung der Güterzüge der Berlin-Dresdener Bahn von Süden her zu ermöglichen, eine Gleisverbindung mit den Gleisen der Dresdener und der Militärbahn nördlich von Marienfelde hergestellt. Die Ausführung dieser Anlagen erfolgte im wesentlichen in den Jahren 1888 bis 1890.

2) Zweites Gleis der Strecke Berlin—Zossen. Die Zahl der Züge auf der eingleisigen Bahn Berlin—Elsterwerda hatte nach Uebergang der Strecke Elsterwerda—Dresden auf den Sächsischen Staat infolge geänderter Verkehrsleitung erheblich zugenommen, und auch der örtliche Verkehr der Bahn sich lebhaft entwickelt. Infolge hiervon war namentlich die Anfangsstrecke Berlin—Zossen stark belastet, auf der in verkehrsreicher Zeit allein täglich 27 Züge planmässig zu befördern waren. Diese Verhältnisse bedingten die Herstellung des zweiten Gleises der Strecke Berlin—Zossen mit einem Kostenaufwand von 1 300 000 M. Das zweite Gleis wurde im Oktober 1892 auf der Strecke Marienhöhe—Zossen fertiggestellt, die Reststrecke bis zum Anhalter Bahnhof ist in der Ausführung begriffen.

3) Auf dem Anhalter Bahnhof mussten zur Abfertigung der Eilgüter die Schuppen des Güterbahnhofs benutzt, und die Eilgutwagen von dort nach dem Personenbahnhof zur Einstellung in die Züge und umgekehrt nach dem Güterbahnhof zur Entladung besonders befördert werden. Diese Einrichtungen hatten bei dem sich stets steigernden Verkehr wachsende Betriebsschwierigkeiten zur Folge, zu deren Beseitigung auf dem Gelände des Personenbahnhofs eine Eilgutschuppenanlage mit Nebengleisen und Anfuhrstrassen erbaut wurde.

4) Im April 1893 wurde auf Betreiben der Deutschen Volksbaugesellschaft zu Berlin ein Haltepunkt an der Anhalter Bahn südlich von Lichterfelde bei Giesensdorf (zwischen Gross-Lichterfelde und Grossbeeren) mit der Bezeichnung Gross-Lichterfelde-Süd angelegt und am 1. August 1893 für den Personenverkehr eröffnet.

5) Am 15. Februar 1895 wurde an der Berlin—Dresdener Bahn der Haltepunkt Südende aufgehoben, und statt dessen an dem Kreuzungspunkt der Bahn mit den beiden Kreisstrassen Mariendorf—Südende—Steglitz und Tempelhof—Lankwitz ein neuer Haltepunkt Mariendorf für den Personenverkehr eröffnet.

6) Zur Behebung der auf dem Bahnhof Gross-Lichterfelde hervorgetretenen Schwierigkeiten im Betrieb und Verkehr ist im Jahre 1895 ein

Umbau dieses Bahnhofs beschlossen; hierdurch sollen die Anlagen für den Fern-, Vorort- und Güterverkehr verbessert, insbesondere der Uebergang, der die Bahngleise am westlichen Bahnhofsende kreuzenden Wilhelmstrasse entlastet, eine bequemere Einfahrt der Güterzüge in die südlichen Nebengleise und eine Verringerung der Rangirbewegungen in westlicher Richtung herbeigeführt werden. Auf der Südseite wird ein neuer Schuppen für den Güterdienst hergestellt.

7) Ein neuer Haltepunkt der Anhalter Bahn zwischen Gross-Lichterfelde und Südende-Lankwitz, an der Ecke der Viktoria- und Kaulbachstrasse, ist provisorisch an der Ostseite der Viktoriastrasse hergestellt und am 1. Dezember 1895 als Station Lankwitz-Viktoriastrasse für den Personenverkehr eröffnet.

Die östlichen und südöstlichen Bahnen.

Die Berlin-Görlitzer Bahn ist, nachdem der Staat sie erworben, durch zahlreiche Umbauten der Bahnhöfe und Errichtung neuer Stationen erweitert, die alle durch die Steigerung des Güterverkehrs und des Personen-, insbesondere des Vorortverkehrs nach den schön gelegenen Punkten der Oberspree bedingt wurden und einen Kostenaufwand von über 5 Millionen Mark erforderten. Im einzelnen sind zu erwähnen:

1. Der Rangirbahnhof bei Johannisthal, dessen Anlage schon in den Jahren 1873 und 1874 von der damaligen Privatbahn geplant war. Zur Entlastung des Görlitzer Bahnhofs in Berlin, dessen Erweiterung wegen seiner vollständigen Umbauung ausgeschlossen war, und zur Vermeidung unnützer Transporte der durchgehenden Güter zwischen dem Innenbahnhof und der Ringbahn wurde der Rangirbahnhof in den Jahren 1886 bis 1888 auf forstfiskalischem Gelände etwa 7 km oberhalb Berlins bei Johannisthal auf der Südseite der Hauptgleise angelegt; gleichzeitig wurden die dortigen Einrichtungen für den Ortsgüterverkehr der zahlreichen industriellen Werke an der Oberspree ergänzt, ein Güterschuppen erbaut und die Anlagen für den Personenverkehr erweitert, eine Wartehalle, eine Wasserstation und ein Beamtenwohnhaus hergestellt.

In den Jahren 1890 und 1891 musste der Bahnhof abermals erweitert und durch Anlage eines Umladeschuppens vervollständigt werden.

Neben dem äusseren nördlichen Ringbahnanschluss der Görlitzer Bahn, der südlich von Treptow zur Ueberführung der wichtigsten Fern- und Vorortzüge auf die Stadtbahn im Jahre 1885 zur Ausführung gelangt war, wurde anfangs der neunziger Jahre auch eine unmittelbare Verbindung des neuen

Rangirbahnhofes mit dem Südring durch eine direkte Anschlussbahn von Johannisthal nach Rixdorf nothwendig. Die Ausführung, im Unterbau doppelgleisig, im Oberbau eingleisig, ist gegenwärtig der Vollendung nahe.

2. Zweites Gleis der Strecken Grünau—Königswusterhausen und Königswusterhausen—Kottbus. Um die durch Eingleisigkeit des grössten Theils der Bahn bedingten Unregelmässigkeiten zu vermeiden, die sich auch auf den Betrieb der Stadt- und Ringbahn fortsetzten, und um zugleich eine schnellere Zugfolge zu ermöglichen, wurde der Ausbau des zweiten Gleises auf der Strecke Grünau—Königswusterhausen in Angriff genommen und das neue Gleis am 17. September 1890 dem Betriebe übergeben.

Aber auch der Fernverkehr der Görlitzer Bahn war inzwischen wesentlich gewachsen. Mit der zunehmenden Verkehrsteigerung auf der Strecke Berlin—Kohlfurt—Breslau hatte sich das Bedürfniss geltend gemacht, diese von dem Durchgangsverkehr zwischen Berlin und dem Riesengebirge thunlichst zu entlasten, zumal hierfür die Linie Berlin—Kottbus—Görlitz wegen ihrer geringeren Länge und günstigeren Neigungsverhältnisse geeigneter war. Zur Durchführung dieser Massnahme wurde es im Jahre 1891 erforderlich, auch die Reststrecke der Görlitzer Bahn von Königswusterhausen bis Kottbus zweigleisig auszubauen, was im Jahre 1892 geschehen ist.

3. Einen weiteren Ausbau ihres Netzes erfuhr die Görlitzer Bahn Ende der achtziger Jahre durch Herstellung der 4 km langen Nebenbahn von Niederschöneweide-Johannisthal nach Spindlersfeld. Das Verkehrsgebiet dieser Bahn umfasst den zwischen der neuen Linie und dem Spreelauf verbleibenden Landstreifen des Ortes Niederschöneweide und des südlichen Theiles von Köpenick; unter den hier vorhandenen gewerblichen Anlagen waren eine Kattunfabrik und eine Färberei wegen ihres Umfanges von besonderer Bedeutung. Mitten zwischen Eisenbahn und Wasserstrasse gelegen, bot das Land hier für gewerbliche Zwecke wegen der Möglichkeit des Bahnanschlusses besondere Vortheile. Wesentliche Verkehrserleichterungen waren auch für den südlichen Theil der Stadt Köpenick zu erwarten; dieser war bisher mit der nächsten, 2,5 km entfernten Bahnstation nur durch einen Weg verbunden, auf dem zwei Spreebrücken mit Schiffsdurchlässen lagen, deren häufige Benutzung den Verkehr erschwerte. Endlich sollten die Vortheile des Unternehmens auch dem ausgedehnten forstfiskalischen Besitze zu gute kommen. Die Bahn ist seit dem 15. November 1891 für den Güterverkehr, seit dem 1. April 1892 für den Gesamtverkehr mit den Stationen Oberspree und Spindlersfeld im Betriebe.

4. Der Umbau des Görlitzer Bahnhofs. Hier wurde im Jahre 1890 eine Vermehrung der Freilade- und Aufstellungsgleise unter Verlegung vor-

handener Lagerplätze nothwendig; auch die Anlagen für den Personenverkehr sind in den Jahren 1892 bis 1894 erweitert. Der gesteigerte Zugverkehr erforderte zugleich, dass die bisher eingleisig betriebene, 1,4 km lange Strecke zwischen dem Personenbahnhofe und der Abzweigung des alten inneren Ringbahnanschlusses zweigleisig eingerichtet wurde.

5. Weitere Bauausführungen in der Umgegend wurden infolge der lebhaften Entwicklung der Vororte an der Görlitzer Bahn nothwendig. In der Nähe der bisher nur dem Personenverkehr dienenden, 1 km von einander entfernten Haltepunkte Adlershof und Glienicke hatte sich gegen Ende der achtziger Jahre die Fabrikthätigkeit so gesteigert, dass hier eine Güterhaltestelle nothwendig wurde; diese wurde im Jahre 1893 in der Mitte zwischen beiden Haltepunkten angelegt und zu einer vollen Station ausgebaut, die am 8. Januar 1894 unter Aufhebung der beiden früheren Haltepunkte eröffnet wurde.

Ferner war seit dem Jahre 1891 ein Umbau der Haltestelle Hankelsablage-Zeuthen geplant, die seit dem Jahre 1888 für Stückgutverkehr eingerichtet war und jetzt eines Güterschuppens sowie weiterer Anlagen für den Freiladeverkehr bedurfte.

Auch die Anlagen der Ostbahn und der Schlesischen Bahn sind mehrfach erweitert.

Auf dem Rangirbahnhof Rummelsburg, der durch den Bahnhof Niederschöneweide-Johannisthal nicht genügend entlastet wurde, mussten im Jahre 1891 die Ablaufgleise vermehrt und eine neue Rangirgruppe angelegt, im Jahre 1892 die Gütergleise und Ladeeinrichtungen, im Jahre 1894 der Güterschuppen erweitert werden.

Im Jahre 1894 sind die Gleisanlagen auf dem Schlesischen Güterbahnhofe wesentlich erweitert; auch auf dem Rangirbahnhofe Lichtenberg-Friedrichsfelde der Ostbahn konnte der stetig wachsende Verkehr nur nach einer erheblichen Vergrößerung der gesammten Bahnhofsanlagen bewältigt werden. Die Ausführung der sehr umfangreichen Bauten begann im Jahre 1890 und nahm seitdem bis zum Jahre 1895 planmässigen Fortgang.

Im Jahre 1884 musste die Station Hoppegarten, deren Anlagen dem gesteigerten Verkehr, insbesondere an den Renntagen, nicht mehr genügten, umgestaltet und erweitert werden. Ferner wurden im Jahre 1889 Erweiterungen der Station Rummelsburg, im Jahre 1890 der Station Fürstenwalde, im Jahre 1891 von Hangelsberg, im Jahre 1892 von Friedrichshagen und Briesen ausgeführt.

Im Jahre 1893 beschloss der Verein für Hindernissrennen in Berlin, seine Rennbahn nördlich von Westend aufzugeben und eine neue Hindernissbahn südwestlich der Schlesischen Bahn, bei Karlshorst, zwischen den Stationen Kietz-Rummelsburg und Sadowa, zu erbauen; er beantragte daher die Herstellung einer Haltestelle daselbst, die gleichzeitig einer dort zu gründenden Villenkolonie zu gute kommen sollte. Die Anlagen wurden auf der Südwestseite der Hauptgleise hergestellt, und die an den Hauptgleisen selbst liegende Haltestelle am 9. Mai 1894 für den Verkehr der Vorortzüge eröffnet. Um das Publikum an Renntagen in kürzester Zeit nach und von dem Rennplatze befördern zu können, sind 4 Bahnsteige und 6 Gleise für die kurz nach einander einfahrenden und für die zum Einsteigen gleichzeitig bereit zu stellenden Personenzüge vorgesehen.

Ebenfalls im Jahre 1893 wurde die Errichtung eines Haltepunktes für die Kolonie Hirschgarten zwischen Köpenick und Friedrichshagen auf Antrag und auf Kosten der Baugesellschaft Union genehmigt, um den Besuch des in der Nähe entstandenen Soolbades zu erleichtern.

Die Werkstättenanlagen des Schlesischen Bahnhofs sind vergrössert und besser ausgerüstet. Alle diese Arbeiten haben einen Kostenaufwand von $4\frac{3}{4}$ Millionen M. erfordert.

Einer besonderen Erwähnung bedarf endlich noch die Einführung und allmähliche Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung der Berliner Bahnhöfe. Die Stadtbahnstationen Friedrichstrasse und Alexanderplatz waren seit ihrer Eröffnung durch Bogenlampen elektrisch beleuchtet. Weitere Versuche ergaben, dass diese Beleuchtung nicht nur brauchbar, sondern auch wirtschaftlich ist, insbesondere auf Güter- und Rangirbahnhöfen, wo zur Nachtzeit erheblicher Verkehr zu bewältigen ist. Hier erhöht sie die Uebersichtlichkeit der Anlagen, die Sicherheit des Betriebes und besonders der Beamten und der Arbeiter. Im Jahre 1890 wurden die Mittel zur elektrischen Beleuchtung des Schlesischen Güterbahnhofs und des Lehrter Personenbahnhofs bewilligt. Der Lehrter Bahnhof ist einschliesslich der Stadtbahnstation seit dem Jahre 1894, der Schlesische Güterbahnhof seit dem 15. März 1896 elektrisch beleuchtet. Im Jahre 1895 wurde auf dem Rangirbahnhöfe Rummelsburg die Beleuchtungsanlage für die Gleise, Zufahrts- und Ladestrassen mit Strom für 52 Lampen begonnen, gleichzeitig die auf dem Bahnhof Lichtenberg der Ostbahn, auf dem Schlesischen Personenbahnhöfe und auf dem Ostbahnhöfe zur Ausführung gebracht. Seitdem sind die elektrischen Beleuchtungsanlagen des Schlesischen Personenbahnhofs, des Ostbahnhofs, der Stationen Warschauerstrasse und Stralau-Rummelsburg und der Rangirbahnhöfe Lichtenberg und Rummelsburg theils vollendet, theils im Probetrieb,

so dass die elektrische Beleuchtung aller dieser Stationen binnen kurzem fertig eingerichtet sein wird. Auch der Potsdamer und Anhalter Bahnhof sind einschliesslich des Rangir- und Werkstättenbahnhofs Tempelhof seit den Jahren 1891 und 1892 mit elektrischer Beleuchtung versehen, für die der Strom von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft in Berlin geliefert wird. Aus den letzten Jahren ist noch die Herstellung einer gemeinschaftlichen Fettgasanstalt für den Anhalter und den Potsdamer Bahnhof und eines Wasserwerks auf dem letzteren zu erwähnen. Diese Anlagen sind noch in der Ausführung begriffen.

Der Ostbahn steht noch eine Erweiterung in der Nähe Berlins bevor durch den Bau der Nebenbahn Lichtenberg-Friedrichsfelde—Wriezen einer westlichen Fortsetzung der Bahn Jädickendorf—Wriezen. Durch Gesetz vom 8. April 1889 sind die Mittel für diese Nebenbahn bewilligt, der Bau hat indess nicht in Angriff genommen werden können, weil die Verhandlungen über die Hergabe des Geländes noch nicht zu Ende geführt sind.

Die Bahn soll nicht allein das Gebiet zwischen den Bahnlinien Berlin—Eberswalde, Berlin—Werbig und Eberswalde—Werbig dem grossen Verkehre erschliessen, sondern auch zwischen Wriezen und dem von der Strecke Wriezen—Jädickendorf aufgeschlossenen Verkehrsgebiete mit dem fruchtbaren Oderbruch einerseits und Berlin andererseits eine abgekürzte Verbindung herstellen; sie hat eine Länge von etwa 55,8km, liegt im Regierungsbezirk Potsdam und durchschneidet die Kreise Nieder- und Oberbarnim. Die Haupterwerbszweige der Bevölkerung ihres Verkehrsgebiets bilden Ackerbau und Viehzucht, die namentlich auf zahlreichen grösseren Gütern rege betrieben wird. Besondere Sorgfalt wird auf die wegen der Nähe Berlins am meisten lohnende Gewinnung von Milch verwendet.

Der Schlesische Bahnhof ist, wie wir gesehen haben, zuletzt bis zum Jahre 1882 infolge der Einführung der Stadtbahn einer durchgreifenden Umgestaltung unterzogen worden. Heute ist er wiederum an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt, so dass abermals ein Umbau nothwendig wird. Insbesondere für den Vorortverkehr auf den östlichen Vorortstrecken Berlin—Strausberg der Ostbahn und Berlin—Fürstenwalde der Schlesischen Bahn, sind die Bahnhofsanlagen allmählich völlig unzulänglich geworden. Die Zahl der auf den östlichen Vorortstrecken beförderten Personen betrug 1890/91 rund 7 260 000, 1893/94 rund 12 340 000 Personen. Während im Jahre 1884 noch täglich 46 Züge für den regelmässigen Vorortverkehr genügten, waren im Jahre 1894 bereits 102 Züge — 42 für die Ostbahn, 60 für die Schlesische Bahn — erforderlich.

Besonders stark war allmählich die Belastung der von der Ostbahn und Schlesischen Bahn gemeinschaftlich benutzten zweigleisigen Strecke vom Schlesischen Bahnhof bis Rummelsburg geworden, wo im Jahre 1895 täglich bereits 152 regelmässige Züge verkehrten. Hinter der Gabelung der beiden Fernbahnen bei Kietz-Rummelsburg traten den Fern- und Vorortzügen jeder Linie noch die Güterzüge hinzu, so dass besonders die Schlesische Bahn von jenem Punkt ab bis Erkner mit im ganzen täglich 131 Fern-, Vorort- und Güterzügen belastet ist, zu denen unter Umständen noch zahlreiche Sonderzüge hinzukommen. Die Belastung der Ostbahn ist nur wenig geringer. Für den ganzen Fern- und Vorortverkehr auf dem Schlesischen Bahnhof sind zur Zeit nur zwei Bahnsteige mit je zwei Gleisen vorhanden, während die beiden anderen dem Stadtverkehre dienen (vergleiche den Plan, Anlage III).

Auf der angrenzenden zweigleisigen etwa 2,5 km langen Hauptbahnstrecke bis Rummelsburg liegen ferner Abzweigungen mit Gleiskreuzungen in Schienenhöhe; dort kreuzen täglich 29 fahrplanmässige Ostbahnzüge mit 42 fahrplanmässigen Zügen der Schlesischen Bahn; weiterhin auf den Vorortstrecken müssen die an zahlreichen Stationen haltenden Vorortzüge mit den die Stationen durchfahrenden Fernzügen und den Güterzügen auf denselben Gleisen verkehren.

Auf dem Schlesischen Bahnhof soll eine Verbesserung dadurch erreicht werden, dass die östliche Zugbildungsstation für die Stadtzüge nach Lichtenberg-Friedrichsfelde verlegt, und die Stadtgleise bis dahin durchgeführt werden. Dadurch wird der Schlesische Bahnhof für den Stadtverkehr zur Durchgangsstation, so dass für diesen Verkehr dort künftig ein Bahnsteig genügt. Der zweite Bahnsteig für den Stadtverkehr kann zu Vermehrung der Anlagen des Fern- und Vorortverkehrs verwendet werden, so dass für diesen dann künftig drei Bahnsteige mit je zwei Gleisen zur Verfügung stehen. Auf der Zuführungslinie der Ostbahn und der Schlesischen Bahn ist zunächst die Beseitigung der Gleiskreuzung an der Abzweigung der Ostbahn aus der Schlesischen Bahn bei Rummelsburg und zu diesem Zweck die Herstellung eines neuen Gleispaares für die Ostbahn nothwendig, das östlich von Kietz-Rummelsburg aus der Schlesischen Bahn ohne Schienenkreuzung abzweigen und östlich von Lichtenberg—Friedrichsfelde in die Ostbahn einmünden soll, wie auf der nebenstehenden Abbildung schematisch dargestellt ist. Die Vorortzüge der Ostbahn und die Züge nach Hoppegarten sollen zusammen mit den Fernzügen der Ostbahn das neue Gleispaar benutzen, während einzelne Stadtzüge auch über Lichtenberg-Friedrichsfelde bis an die Anschlussstation der neuen Linie an die alte Ostbahnstrecke durchgeführt werden sollen.

Durch diese Anlagen wird das Gleispaar der Schlesischen Bahn so stark entlastet, dass von der Herstellung eines zweiten Gleispaares auf der Strecke Schlesischer Bahnhof—Erkner für den Vorortverkehr der Schlesischen Bahn für jetzt noch Abstand genommen werden kann.

Die Beseitigung der zweiten Gleiskreuzung in Schienenhöhe, die östlich der Station Warschauerstrasse liegt und für die Durchführung der Fernzüge Berlin (Stadtbahn)—Görlitz benutzt wurde, ist aus Betriebsrücksichten dringend geboten; ihr Ersatz durch eine Anlage ohne Durchschneidung der Gleise in Schienenhöhe hätte unverhältnissmässig hohe Kosten verursacht. Diese Gleiskreuzung soll deshalb beseitigt werden, zumal die Fernzüge der Görlitzer Bahn wieder in den Görlitzer Bahnhof eingeführt sind.

Während die Station Warschauerstrasse ziemlich an der alten Stelle verbleibt und nur, dem bedeutend entwickelten Arbeiterverkehr entsprechend, nach dem Vorbilde der neueren Ringbahnstationen erweitert werden soll, wird die Station Stralau-Rummelsburg eine erhebliche Umgestaltung erfahren. Hier soll künftig der Uebergang zwischen Nord- und Südring und zwischen den Vorortzügen der Schlesischen und Ostbahn ermöglicht werden. Die Anlagen für die beiden Ringbahnanschlüsse bleiben in der Hauptsache unverändert, jedoch werden die äusseren Seitenbahnsteige für das Gleis Friedrichsberg—Warschauerstrasse und für das Gleis Warschauerstrasse—Treptow durch Tunnel von dem keilförmigen Hauptbahnsteige aus schienenfrei zugänglich gemacht. Ferner soll ein neuer hochliegender Mittelbahnsteig im Zuge der eigentlichen Personenringbahngleise Friedrichsberg—Treptow für die im geschlossenen Ring verkehrenden Züge angelegt und sowohl vom Markgrafendamm als auch vom nördlichen Seitenwege aus zugänglich gemacht werden. Dieser Bahnsteig wird sowohl mit dem Bahnsteige für die Stadtzüge nach Lichtenberg als auch mit dem anzulegenden Mittelbahnsteige für die Vorortzüge der Schlesischen und Ostbahn (nach Erkner und Kaulsdorf) durch Treppen in Verbindung gesetzt, so dass hier eine eigenartige, vollkommene Umsteigestation entsteht. Die geplanten Ausführungen setzen auch die Beseitigung des Planübergangs der Boxhagen-Rummelsburger Chaussee über die Gleise der Ostbahn und der Schlesischen Bahn voraus.

Der östlich vom Kietzer Wege liegende Haltepunkt Kietz-Rummelsburg, der sonst bei Hebung der Schlesischen Bahn in ein starkes Gefälle zu liegen kommen würde, soll etwa 400 m weiter nach Westen, zwischen die beiden neuen Wegeunterführungen verlegt werden und seinen Zugang von der Prinz Albertstrasse erhalten, wodurch die Lage zu dem Orte Rummelsburg günstiger wird.

Die Unterführung des Boxhagen-Rummelsburger Weges unter der Ostbahn muss so breit angelegt werden, dass ausser den beiden Hauptgleisen für den Personenverkehr noch zwei Hauptgütergleise Platz finden, die selbständig vom Ostbahngüterbahnhofs bis zum Bahnhof Lichtenberg durchgeführt werden sollen.

Die Gesamtkosten der beschriebenen Umgestaltung des Schlesischen Bahnhofs und der Zuführungslinie der Ostbahn und der Schlesischen Bahn sind einschliesslich der Kosten der Unterführung der Boxhagen-Rummelsburger Chaussee auf 8 800 000 M veranschlagt. Gleichzeitig mit diesen Umbauten soll auch eine schienenfreie Ueberführung für den Boxhagen—Kietzer Weg über die Ostbahnhauptgleise hergestellt werden.

Die nördlichen und nordwestlichen Bahnen.

Die Berlin-Stettiner Eisenbahn hatte ihre Lage innerhalb des Berliner Weichbilds seit ihrer Erbauung im wesentlichen unverändert beibehalten. Sie kreuzte beim Austritt aus dem Berliner Bahnhofs die Liesen-, Garten- und Ackerstrasse an deren gemeinschaftlichem Treffpunkte und weiterhin im Stadttheil Gesundbrunnen die Badstrasse, die Bellermannstrasse und die 67,8 m breite Gürtelstrasse, die heutige Christianiastrasse, sämmtlich in Schienenhöhe. Infolge der immer dichter gewordenen Bebauung der umgebenden Strassen und bei dem gesteigerten Verkehr auf der Eisenbahn wie auf den Schienenübergängen im Zuge der kreuzenden Strassen hatten sich hier schon seit den siebziger Jahren erhebliche Missstände entwickelt. Einer zweckmässigen Lösung standen indess erhebliche Schwierigkeiten entgegen, indem ohne weitgehende Veränderungen an der bestehenden Höhenlage der Strassen weder Unter- noch Ueberführungen möglich waren. Eine Hebung der Gleise so, dass die Garten- und Liesenstrasse unterführt werden konnte, war ohne deren Tieferlegung nicht möglich, da sonst die Ueberführungen der Grenz-, Wiesen- und Hochstrasse durch Planübergänge hätten ersetzt werden müssen. Einer erheblichen Senkung der Gleise stand andererseits der Umstand entgegen, dass wichtige Leitungsröhren und besonders zwei grosse Entwässerungskanäle von 1,9 und 1,6 m Lichthöhe unter dem Schienenübergang der Liesen- und Gartenstrasse lagen, die in frostfreier Tiefe verbleiben mussten. Nur durch eine vollständige Verlegung der Bahn konnten diese Missstände gründlich beseitigt werden. Früher in den Jahren 1872 und 1873 wollte man sich darauf beschränken, den Schienenübergang im Zuge der Liesen-, Garten- und Ackerstrasse, an dem die Verkehrstörungen zunächst am empfindlichsten fühlbar waren, zu beseitigen; die Aufsichtsbehörde

versuchte die Gesellschaft zu bestimmen, die hierzu nöthigen Umbauten vorzunehmen. Diese scheute ebenso wie die Stadtgemeinde Berlin und die sonstigen Verkehrsinteressenten die bedeutenden Kosten. Man half sich daher zunächst damit, auf möglichste Verminderung der Rangirbewegungen der Züge am Uebergange hinzuwirken, was wenigstens eine vorübergehende Besserung zur Folge hatte. Als die Pferdebahn im Jahre 1873 mit ihren Linien die Schienen der Berlin-Stettiner Bahn kreuzen wollte, musste die Bahn von Aufsichtswegen gezwungen werden, die hierzu erforderlichen Bauten zu gestatten. So blieb die Sache bis zur Verstaatlichung der Bahn, obgleich sich mit Einführung der Nordbahnzüge in den Stettiner Bahnhof im Jahre 1877 die Uebelstände noch gesteigert hatten. Mitte der achtziger Jahre wurde von der Staatsverwaltung an ihre gründliche Beseitigung herangetreten. Der Plan, den Stettiner Bahnhof ganz aufzuheben, die Personenzüge aber in den Lehrter oder den Hamburger Bahnhof zu leiten, erwies sich bei näherer Prüfung als nicht ausführbar. Es wurde daher in Aussicht genommen, nur den Liesenstrassenübergang durch die Anlage einer Strassenunterführung unter der Stettiner Bahn zu ersetzen und die Bahn auf der Strecke bis in die Nähe von Pankow unter Vermeidung von Strassenkreuzungen in Schienenhöhe vollständig zu verlegen. Die Gleise sollten bei Pankow aus der jetzigen Lage in südlicher Richtung nach der Ringbahnstation Gesundbrunnen hin abgeschwenkt und mit Unterführungen unter der Ringbahn, der Badstrasse und der Wiesenstrasse hindurch, sowie mit Ueberführung über die an dem gemeinschaftlichen Kreuzungspunkte zu senkende Liesen-, Garten- und Ackerstrasse hinweg nach dem Stettiner Bahnhof geführt werden.

Für die Berliner Nordbahn musste dann ein anderer zweigleisiger Bahnanschluss hergestellt werden, der neben den neuen Gleisen der Stettiner Bahn bis in die Nähe der Kreuzung mit der Ringbahn geführt werden sollte. Unmittelbar vor der Vereinigung wurde bei Gesundbrunnen eine gemeinschaftliche Personenstation für beide Bahnen und die Ringbahn in Aussicht genommen. Die gesammten Kosten dieser Anlage wurden auf 5 500 000 Mark veranschlagt. Dabei war vorausgesetzt, dass die Stadt Berlin einen Zuschuss von 1 000 000 Mark leisten und die ihr gehörigen, im Bereiche der neuen Anlage befindlichen Grundstücke und Strassenflächen unentgeltlich hergeben werde. Die Ausführung dieser Pläne — die staatsseitig aufzuwendenden Mittel von 4½ Millionen Mark waren durch Gesetz vom 1. April 1887 bewilligt — wurde aber durch die Rücksicht auf den bei Pankow geplanten Rangirbahnhof der Stettiner und der Nordbahn zurückgehalten.

Die Anlagen für den Güterverkehr beider Bahnen entsprachen seit

längerer Zeit hauptsächlich deshalb nicht mehr den Anforderungen, weil die Bahnhöfe nicht nur dem gesteigerten Orts-, sondern auch dem umfangreichen Durchgangsgüterverkehr zwischen der Stettiner- und Nordbahn einerseits und der Berliner Ringbahn sowie den anschliessenden Bahnen andererseits zu dienen hatten. Der Durchgangsverkehr bedingte aber langwierige und schwierige Hin- und Herfahrten und Rangirbewegungen zwischen den verschiedenen Bahnhöfen, deren Leistungsfähigkeit hierdurch erheblich beeinträchtigt wurde.

Eine wesentliche Erweiterung der Innenbahnhöfe war wegen ihrer Lage inmitten bebauter Stadttheile ausgeschlossen; es wurde deshalb beschlossen, ähnlich, wie bereits für die meisten in Berlin mündenden Bahnen, ausserhalb der Ringbahn einen besonderen Rangirbahnhof gemeinschaftlich für die Stettiner Bahn und die Nordbahn anzulegen. Schon im Jahre 1873 waren Entwürfe für die Anlage eines besonderen Rangirbahnhofs ausserhalb des Berliner Weichbildes bei Blankenburg bearbeitet worden. Damals sollte hier eine Personenstation und Beamtenkolonie angelegt werden. Die Rangirgleise sollten auf der Northwestseite der Hauptgleise liegen, damit die von Stettin kommenden Güterzüge ohne Kreuzung des östlichen Hauptgleises einfahren konnten. Indessen ergaben sich damals allerhand Schwierigkeiten, die die Gesellschaft auch mit Rücksicht auf ihre bald eintretende ungünstige finanzielle Lage bestimmten, den Entwurf fallen zu lassen. Erst 16 Jahre später gelangten auch diese Pläne durch die Staatsbahnverwaltung, allerdings auf wesentlich erweiterter Grundlage, zur Verwirklichung. In den von ihr in Aussicht genommenen Rangirbahnhof sollte die Stettiner Bahn und eine Abzweigung der Nordbahn eingeführt und selbständige Verbindungen mit beiden Zweigen der Ringbahn, mit dem Stettiner Bahnhofe und dem Nordbahnhofe hergestellt werden. Auf dem Rangirbahnhofe sollten die Güterzüge der Stettiner- und der Nordbahn dann sämmtlich beginnen und endigen. Die von ausserhalb ankommenden Güterzüge sollten dort zerlegt, die mit Orts-
gütern beladenen Wagen den Innenbahnhöfen, die mit Durchgangsgütern beladenen unmittelbar der Ringbahn zugeführt werden, während die von den Innenbahnhöfen oder von der Ringbahn zugeführten Wagen auf dem Rangirbahnhofe zu ordnen und in die abgehenden Züge einzustellen gewesen wären. Für die Anlage des Bahnhofs wurde ein im Kreise Niederbarnim, südöstlich der Stettiner Bahn zwischen der Schönhauser Allee und dem städtischen Gute Blankenburg gelegener Landstreifen in Aussicht genommen. Bei der Bearbeitung des Entwurfs für den Rangirbahnhof ergab sich die Nothwendigkeit einer Aenderung des vorerwähnten Entwurfs für die Verlegung der Berlin-Stettiner Bahn zwischen Berlin und Pankow, wobei namentlich alle

Schienenkreuzungen der wichtigeren Linien nunmehr grundsätzlich vermieden wurden. Diese neuen Anlagen, die auf dem Eisenbahnplan, Anlage III., in ihrem endgiltigen Zustande dargestellt sind, werden sich folgendermassen gestalten:

Der östliche Ringbahnanschluss zweigt westlich vom Haltepunkt Schönhauser Allee aus den Ringbahngütergleisen in südlicher Richtung ab, schwenkt, auf einer Rampe ansteigend, über die vier Gleise der Ringbahn nach Norden hin ab und legt sich östlich neben die Nordbahngleise. Bei der Signalstation Vns mündet hier von Südwesten her der westliche Ringbahnanschluss ein, der auf dem Bahnhofe Gesundbrunnen östlich von der Ueberführung der Badstrasse in nördlicher Richtung aus den Gütergleisen der Ringbahn abzweigt und ebenfalls auf einer Rampe ansteigend in nordöstlicher Richtung über die Ringbahnpersonengleise übergeführt wird. Vermöge dieses Anschlusses ist der Rangirbahnhof Pankow auch direkt mit dem inneren Güterbahnhof der Stettiner Bahn verbunden.

Die bei Vns vereinigten Ringbahnanschlussgleise folgen von hier aus den Stettiner Hauptgleisen in östlicher Richtung bis nach Pankow, wo sie mit dem Nordbahnanschluss zusammen in den Rangirbahnhof einlaufen. Durch den Ringbahnanschluss steht der Rangirbahnhof Pankow auch in direkter Verbindung mit dem Güterbahnhof der Nordbahn an der Bernauerstrasse. Der Anschluss von Gesundbrunnen nach dem Nordbahnhof bleibt unverändert erhalten. Der äussere Güteranschluss der Nordbahn nach dem Rangirbahnhof Pankow zweigt südlich der Prinzenallee aus der Nordbahn in östlicher Richtung ab, überschneidet die Hauptgleise der Stettiner Bahn und legt sich zwischen diese und die Ringbahnanschlussgleise, um mit diesen in den Rangirbahnhof Pankow einzumünden.

Von grösseren Bauwerken sind zu nennen: Die Unterführung der gesenkten Liesen- und Gartenstrasse unter den Stettiner Hauptgleisen, die Ueberführung der Grenzstrasse und der Wiesenstrasse, die Ueberführung der Ringbahn westlich der Badstrasse über die Stettiner- und Nordbahngleise, die Ueberführung der Badstrasse über die Ringbahn, die Stettiner- und die Nordbahngleise, die Ueberführung der verlegten Grenzstrasse nördlich von Bahnhof Gesundbrunnen im Zuge der Behmstrasse, über die Stettiner und Nordbahn, die Ueberführung der Nordbahngleise über die Stettiner Bahn, die Unterführung der Esplanade unter den Stettiner- und Nordbahngleisen, die Unterführung der vier Ringbahngleise unter dem östlichen Ringbahnanschluss Schönhauser Allee—Pankow und der Ringbahnpersonengleise unter dem westlichen Anschluss Gesundbrunnen—Pankow, endlich die Unterführung der Stettiner Bahn unter dem Nordbahnanschluss nach Pankow.

Auf dem Rangirbahnhof Pankow erfolgt das Rangiren mit Hilfe von Ablaufgleisen, deren Steigung 1:100 oder 1:125 beträgt, in die mit 1:400 geneigten Vertheilungsgleise. Die Rangirgruppen sind in solche für das Rangiren nach Richtungen und Stationen getrennt. Ferner ist ein Umladeschuppen angeordnet, der bereits im Jahre 1895 vergrössert werden musste. Ein polygonaler Lokomotivschuppen für 24 Stände nebst Wasserstation, Uebernachtungslokal und kleiner Reparaturwerkstätte und ein Stationsdienstgebäude mit den erforderlichen Nebenanlagen sind ferner noch zur Ausführung gekommen. Die Prenzlauer Chaussee ist über das nordöstliche Ende des Bahnhofs mit Rampen von 1:30 hinweggeführt, während am westlichen Ende die Mühlenstrasse und die Berlinerstrasse unterführt sind.

Die Personenstation Pankow-Schönhausen wurde westlich von der Unterführung der Berlinerstrasse an den Stettiner Hauptgleisen mit schienenfrei zugänglichem Mittelbahnsteig hergestellt, und ein zweiter neuer Haltepunkt, Pankow-Heinersdorf, am nordöstlichen Ende des Rangirbahnhofs auf der Nordseite der Hauptgleise angelegt.

Einschliesslich der für die Ausführung der Bahnverlegung zwischen Berlin und Pankow entstehenden Mehrkosten waren die Kosten des Rangirbahnhofs Pankow nebst den Anschlussgleisen zu 8 900 000 M ermittelt, die durch Gesetz vom 8. April 1889 bewilligt sind.

Die Bauausführung erfolgt seitdem im Zusammenhange mit der Verlegung der Stettiner Bahn. Die Erdarbeiten, die Ueber- und Unterführungen von Gleisen und Strassen sowie die Hochbauten des Rangirbahnhofs Pankow konnten schon im Jahre 1891 in weitem Umfange in Angriff genommen werden. Später trat indess ein Stillstand in einem Theile der Bauten ein mit Rücksicht auf die inzwischen in Aussicht genommene Umgestaltung des Stettiner Bahnhofs.

Nachdem die Pläne für dessen Umbau so weit gefördert waren, dass sich der Einfluss auf die früheren Entwürfe für die Verlegung der Stettiner Bahn übersehen liess, konnte diese Ausführung im Jahre 1895 fortgesetzt werden. Der Rangirbahnhof Pankow war am 1. Oktober 1893 dem Betriebe übergeben. Der Nordbahnanschluss soll im Herbst 1896 in Betrieb genommen werden, und dabei der Rangirbahnhof Pankow noch eine Erweiterung erfahren. Sämmtliche noch rückständige Bauten werden voraussichtlich zum 1. Mai 1897 vollendet werden.

Der Stettiner Bahnhof wurde im Jahre 1894 dann noch durch Herstellung neuer Ladestrassen und Freiladegleise erweitert, zu welchem Zwecke die Häuser Gartenstrasse 118—125 angekauft und abgerissen werden mussten. Die Kosten dieser Anlagen betragen 1 160 000 M.

In der jüngsten Zeit ist nun auch mit einem vollständigen Umbau des

Stettiner Personenbahnhofs begonnen worden, der für den von Jahr zu Jahr sich steigernden Fern- und Vorortverkehr der Berlin-Stettiner und der Nordbahn nicht mehr ausreicht. Eine im Jahre 1892 versuchte Entlastung des Bahnhofs durch Verlegung einiger Vorortzüge nach dem Nordbahnhofe genügte nicht und erwies sich auch sonst als auf die Dauer nicht haltbar. Es soll daher auf dem Stettiner Bahnhof wieder der gesammte Personenverkehr der Stettiner- und der Nordbahn vereinigt und der Personenbahnhof erweitert werden. Zu diesem Zwecke ist die bisher zweigleisige Zuführungslinie zum Stettiner Bahnhof zu zwei besonderen Gleispaaren, wovon das südöstliche für den Fern-, das nordwestliche für den Vorortverkehr beider Bahnen dient, auszubauen. Diese beiden Gleispaare sind östlich vom Bahnhof Gesundbrunnen derart mit den Hauptgleisen der beiden Fernbahnen in Verbindung gesetzt, dass, wie auf dem Plan, Anlage III., ersichtlich, Gleiskreuzungen in Schienenhöhe vollständig vermieden werden.

Bei dieser Lösung kann auf dem Bahnhofe Gesundbrunnen zwischen der Vorortstation und der Ringbahnstation eine für die Stettiner und Nordbahn gemeinschaftliche Station für den Fernverkehr eingerichtet werden und hier der Uebergang der Reisenden von jeder der beiden Fern- und Vorortbahnen auf die Ringbahn und umgekehrt sich in bequemster Weise vollziehen. Der Bau eines zweigeschossigen Empfangsgebäudes östlich der Badstrasse war schon beim früheren Entwurf zur Verlegung der Berlin-Stettiner Gleise vorgesehen. Das hochliegende Empfangsgebäude ist nördlich der Vorortgleise nach Pankow, südlich der Behmstrasse von der Badstrasse zugänglich hergestellt und durch eine Verbindungsbrücke und Treppenanlagen mit den Mittelbahnsteigen der drei im tiefen Einschnitt liegenden Gleispaare (Vorort-, Fern-, Ringbahn-Personen-Gleise) verbunden.

Das Gebäude, das demnach künftig dem Verkehr von zwei Fernbahnen, zwei Vorortbahnen und der Ringbahn dienen soll, ist ein stattlicher Bau geworden, der der dortigen Gegend zur Zierde gereicht und unter den Anlagen der Ringbahn eine hervorragende Stelle einnimmt.

Die Erweiterung der Personenstation auf dem Stettiner Bahnhofe bedingt ferner eine Umgestaltung der Anlagen für den Güterverkehr und die Errichtung der für den Fernverkehr erforderlichen Lokomotivschuppenanlage ausserhalb des Bahnhofs; hierzu ist das Gelände zwischen Ringbahn, Nordbahn und den neuen Stettiner Gleisen, nordöstlich vom Bahnhofe Gesundbrunnen, ausersehen. Die Gesamtkosten dieser Anlagen sind auf 8 850 000 Mark veranschlagt. Im Jahre 1895 konnte mit der Ausführung der Erdarbeiten, mit Herstellung von Futtermauern und einigen Ueberführungen sowie den Güterschuppenanlagen an der Gartenstrasse begonnen werden.

Durch diesen Umbau erhält der Stettiner Bahnhof eine besondere, für die Stettiner und Nordbahn gemeinschaftliche Vorortstation, die westlich des bestehenden Empfangsgebäudes mit zwei bedeckten Zungenbahnsteigen zwischen je zwei Gleisen angeordnet ist, deren Höhenlage ungefähr der seitherigen entspricht. Dagegen werden die sämtlichen Gleisanlagen der Fernstation so hochgelegt, dass besondere Gepäck- und Posttunnel unter den Bahnsteigen und Hallengleisen durchgeführt werden können, die durch Aufzüge mit den Gepäckbahnsteigen in Verbindung gesetzt werden.

Unter dem Kopfbahnsteig des Empfangsgebäudes werden geeignete Räume zur Lagerung für Reisegepäck vorgesehen, an die sich die Gepäck-tunnel anschliessen. In die Halle sollen künftig vier Gleise mit zwei Seiten-, einem Mittel- und einem Gepäckbahnsteig eingeführt werden. Die Wartesäle des Empfangsgebäudes werden mit den Bahnsteigen durch Treppen verbunden. Der Querbahnsteig, der südlich vor Kopf der Gleise als ein grosser Flurraum angeordnet wird, liegt in gleicher Höhe mit den Bahnsteigen, die wie bei der Wannseebahn 76 cm über Schienenhöhe angeordnet werden. Durch die Hebung der Gleise für den Fernverkehr werden die Betriebsverhältnisse des Bahnhofs wesentlich günstiger gestaltet, indem hierdurch das starke Gefälle (1:106) von der Ueberführung der Gleise über die Liesenstrasse nach dem Empfangsgebäude zu erheblich ermässigt wird. Die Hebung der Gleise ermöglicht zugleich die Verwirklichung eines von den Anwohnern seit langer Zeit eifrig verfolgten Plans, die Schwartzkopff- und die Feldstrasse durch einen Tunnel quer unter dem Stettiner Bahnhof hindurch zu verbinden, und so eine neue Verbindung der Chaussee- und Gartenstrasse zwischen Liesen- und Invalidenstrasse zu verschaffen. Die Kosten dieser Tunnelanlage werden von der Stadtgemeinde Berlin aufgebracht.

Die Anlagen für den Güterverkehr erhalten ungefähr gleiche Höhenlage mit den Ferngleisen; die Güterschuppen, die parallel der Gartenstrasse und in deren Nähe angelegt werden, bekommen zwei Geschosse, wobei die unteren Räume als Speicher eine zweckmässige und nützliche Verwendung finden und von der Gartenstrasse zugänglich gemacht werden sollen. Vom Stettiner Bahnhof aus wird ein fünftes Gleis selbständig bis zum neuen Lokomotivschuppen östlich vom Bahnhof Gesundbrunnen durchgeführt, das zugleich östlich der Badstrasse in die Ringbahngütergleise einmündet. Durch dieses Gleis ist eine direkte Verbindung des inneren Güterbahnhofs an der Gartenstrasse mit dem Rangirbahnhof Pankow, dem Güterbahnhof Gesundbrunnen und dem Güterbahnhof der Nordbahn an der Bernauerstrasse hergestellt.

Der auf der Nordbahnstrecke Berlin—Oranienburg nach Eröffnung der Bahn sich bald entwickelnde lebhafte Vorortverkehr war seit dem Jahre 1890 mit der beschränkten Zahl von Zügen auf der eingleisigen Bahnstrecke nicht mehr zu bewältigen. Es wurde die Herstellung des zweiten Gleises zwischen Berlin und Oranienburg nothwendig, das am 1. Juni 1891 dem Betrieb übergeben wurde.

Die bedeutende Steigerung des Vorortverkehrs der Stettiner und der Nordbahn im Jahre 1891 nöthigten zur Herstellung eines besonderen Bahnsteigs für die Vorortzüge nordwestlich neben der Personenhalle des Stettiner Bahnhofs. Zur weiteren Entlastung dieses Bahnhofs, zugleich zur Entlastung des Bahnhofs Gesundbrunnen während seines Umbaus, wurde auf dem Güterbahnhof der Nordbahn an der Bernauerstrasse eine Aushilfsstation für den Personenverkehr am südlichen Bahnhofsende angelegt und ein Bahnsteig mit kleinen Wartehallen und ein provisorisches Stationsgebäude hergestellt; ferner wurde für den bisher auf Bahnhof Gesundbrunnen vermittelten Uebergang von Reisenden der Nordbahn auf die Ringbahn und umgekehrt am Kreuzungspunkte beider Linien, westlich von der Schwedterstrasse, ein Haltepunkt nördlich der Ringbahn eingerichtet, der ebenfalls den Bahnhof Gesundbrunnen während des Umbaus entlasten sollte. Diese beiden Aushilfsstationen wurden am 16. Juni 1892 eröffnet.

Im Herbst 1893 wurde die von der Nordbahn westlich abzweigende, 33,9 km lange Nebenbahn Schönholz—Kremmen dem Verkehr übergeben, deren Baukosten — 1 945 000 M ausser den Beiträgen der Interessenten — durch Gesetz vom 8. April 1889 bewilligt waren. Diese Bahn war bestimmt, dem nordwestlich von Berlin, zwischen den Eisenbahnstrecken nach Oranienburg und Nauen liegenden, gewerbereichen und auch landwirthschaftlich ertragsfähigen Hinterlande Schienenanschluss zu gewähren, und der aus Berlin nach der Umgegend hinausdrängenden Industrie und Bauthätigkeit ein zu Ansiedlungszwecken geeignetes Gebiet zu eröffnen. Die Bahn durchschneidet die Kreise Niederbarnim und Osthavelland, führt von Schönholz in westlicher Richtung an Reinickendorf und der städtischen Irrenanstalt vorüber nach Tegel, wendet sich dann nordwestlich nach Velten und endigt bei Kremmen. Die wichtigeren, für ihren Verkehr in Betracht kommenden Orte sind: Reinickendorf, Dalldorf, der besuchte Erholungsort Tegel, Heiligensee, Hennigsdorf, der wegen seiner Ofen- und Thonwaarenindustrie bekannte Ort Velten, Vehlefanx und die Stadt Kremmen.

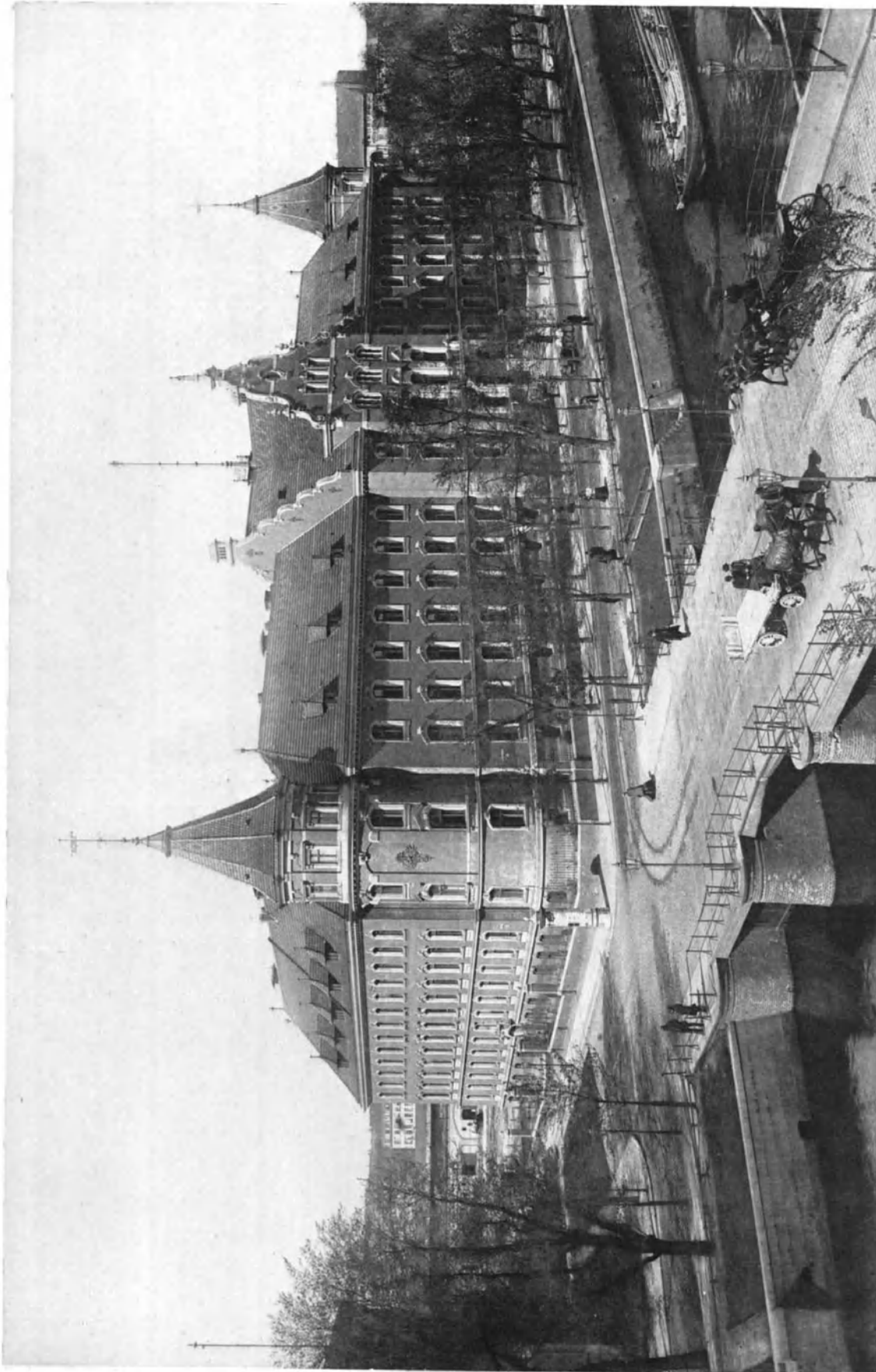
Mit dem Erwerb der Berlin—Hamburger Bahn für den Staat war die Möglichkeit herbeigeführt, den Personen-, Eilgut- und Viehverkehr der Hamburger und Lehrter Bahn auf dem hierzu geeigneten Lehrter Bahnhof zu vereinigen. Die baulichen Anlagen des Lehrter Bahnhofs wurden daher, soweit erforderlich, ergänzt, und nach Verlegung des Personenverkehrs der Hamburger Bahn in den Lehrter Bahnhof der alte Hamburger Bahnhof am 15. Oktober 1884 für den Personenverkehr geschlossen. Das Empfangsgebäude des Hamburger Bahnhofs wurde zu Geschäftsräumen und Dienstwohnungen verwendet, die alte Bahnsteighalle, weil sie den neu eingerichteten Büroräumen das Licht nahm, im Jahre 1886 auf Abbruch verkauft.

Die getrennten Anlagen der Lehrter und Hamburger Bahn bedingten, dass die auf ihnen anlangenden Durchgangsgüter zunächst auf den Berliner Güterbahnhöfen ausgesondert und dann rückwärts nach der Ringbahnstation Moabit geschafft werden mussten, um von dort weiter befördert zu werden. Derselbe Weg war in umgekehrter Richtung zu durchlaufen. Den dadurch entstehenden Umwegen und Zeitverlusten, der Belastung der Berliner Bahnhöfe und anderen Uebelständen konnte nur dadurch abgeholfen werden, dass ähnlich wie bei den anderen Bahnen westlich vor Berlin besondere Rangirbahnhöfe angelegt wurden, um sämtliche Durchgangsgüter zwischen diesen und der Berliner Ringbahn in beiden Richtungen ohne Berührung der Berliner Innenbahnhöfe befördern zu können. Auf der Lehrter Bahn wurde der Bahnhof Spandau für diese Zwecke, so weit zugänglich, bereits benutzt, die Anlagen waren indess unzureichend; auf der Hamburger Bahn war von der Privatbahnverwaltung der Bau eines Rangirbahnhofs bei Spandau bereits begonnen. Nachdem beide Bahnen verstaatlicht waren, konnte ihr Betrieb zwischen Berlin und Spandau vereinigt, der Lehrter Bahnhof in Spandau, wo bereits ein ausgedehntes Gelände zur Verfügung stand, zu einem für beide Linien gemeinschaftlichen Güter- und Rangirbahnhof, der Hamburger Bahnhof daselbst aber zu einem gemeinschaftlichen Personenbahnhof ausgebaut werden. Da der letztere Bahnhof auf dem linken Havelufer liegt, so musste neben der Berlin-Hamburger Eisenbahnbrücke über die Havel eine Fussgängerbrücke hergestellt werden, ausserdem zur Erleichterung der Schifffahrt eine Hebung der genannten Eisenbahnbrücke um rund 1 m stattfinden. Die gemeinschaftlichen neuen Bahnanlagen, deren Kosten zu 1 300 000 M veranschlagt waren, wurden am 1. Oktober 1890 in Betrieb genommen, die Restarbeiten bis zum Jahre 1892 beendet. Im Jahre 1891 sind die Anlagen des Personenbahnhofs Spandau für den von Jahr zu Jahr gewachsenen Vorortverkehr erheblich erweitert worden. Am 1. Mai 1893 wurde der Güterverkehr des bisherigen Hamburger und

Lehrter Bahnhofs in Berlin in der Weise vereinigt, dass der zollfreie Orts- und Stückgutverkehr und der Wagenladungsverkehr beider Bahnhöfe auf dem Güterschuppen und den übrigen Anlagen des Hamburger Bahnhofs abgefertigt wurde. Dagegen wurde der zollpflichtige Verkehr vom bisherigen Hamburger nach dem frei werdenden Lehrter Güterschuppen verlegt, der Durchgangsstückgutverkehr beider Bahnhöfe für sämtliche Verkehrsrichtungen aber fortan in Spandau abgefertigt und dort auch das Umladen bewirkt. Die hierzu erforderlichen baulichen Anlagen waren in den Jahren 1891 bis 1893 ausgeführt.

Die Verwaltung der Berliner Eisenbahnen.

Seit dem 1. April 1895 werden alle in Berlin einmündenden Eisenbahnen, wie bereits oben erwähnt, von einer Stelle aus verwaltet. An ihrer Spitze steht die Königliche Eisenbahndirektion Berlin. Nur die, wie wir früher gesehen haben, ganz eigenartige Militäreisenbahn hat ihre besondere Verwaltung behalten. Diese Zusammenfassung der Berliner Eisenbahnen in einer Hand ist eine Errungenschaft des Staatsbahnsystems und der zum 1. April 1895 eingeführten Neuordnung der Staatsbahnverwaltung. Blicken wir zurück auf die Entstehung der Berliner Eisenbahnen, so zeigt sich die frühere Zersplitterung des preussischen Eisenbahnnetzes in besonderer Schärfe auch bei den in die Reichshauptstadt einmündenden Bahnen. Als die preussische Regierung mit der Durchführung des Staatsbahnsystems zu Ende des Jahres 1879 begann, waren an der Verwaltung der Berliner Eisenbahnen zwei Staatsbahndirektionen und sechs Privatbahndirektionen beteiligt. Die Königliche Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn in Berlin verwaltete die Strecken von Berlin nach Breslau, von Berlin nach Stralsund, von Berlin nach Dresden, von Berlin nach Blankenheim und die Berliner Ringbahn. Die Strecke Berlin—Cüstrin—Bromberg unterstand der Königlichen Direktion der Ostbahn in Bromberg. Von den sechs Privatbahnen hatten vier ihren Sitz in Berlin, die fünfte (die Berlin-Stettiner) in Stettin, die sechste (die Magdeburg-Halberstädter, zu deren Netz die Strecke Berlin—Lehrte gehörte) in Magdeburg. Von den vier Berliner Privatbahnen gehörte die Strecke Berlin—Potsdam—Magdeburg der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft, die Strecke Berlin—Halle der Berlin-Anhaltischen Eisenbahngesellschaft, die Strecke Berlin—Hamburg der Berlin-Hamburger und Berlin—Görlitz der Berlin-Görlitzer Eisenbahngesellschaft. Nur die Staatsbahnen waren nach einheitlichen Grundsätzen organisiert. Die Privatbahnen hatten eine jede ihre eigenartige Verwaltung und ihre volle, nur durch die staatliche Aufsicht beschränkte Selbständig-



Meisenbach Riffarth & Co. in Berlin 1896.

DIENTGEBÄUDE DER KÖNIGL. EISENBAHN - DIRECTION BERLIN.

Verlag von Julius Springer in Berlin.

keit. Wir haben an zahlreichen Beispielen aus der Baugeschichte der Berliner Eisenbahnen gesehen, dass die ganz natürliche Folge dieses Zustandes der Mangel jeder Einheitlichkeit in dem Ausbau des Berliner Eisenbahnnetzes war, dass insbesondere beim Ausbau der Berliner Bahnhöfe fortwährend die verschiedenen Interessen einander bekämpften, wodurch der Bau nicht nur verzögert wurde, sondern woraus auch manche jetzt nicht mehr zu heilende Fehler in der Anlage der Bahnen sowohl als ganzer Stadttheile zu erklären sind.

Nachdem alle in Berlin mündenden Eisenbahnen vom Staate erworben waren, trat insofern sofort ein Wandel ein, als die damals geltende Organisation der Staatseisenbahnverwaltung vom 24. November 1879 auf die nunmehrigen Staatsbahnen angewandt wurde. Hiermit war die Verschiedenheit der Verwaltungsgrundsätze beseitigt. Ein weiterer, vielleicht noch bedeutsamerer Fortschritt zeigte sich darin, dass die Berliner Verwaltungen nunmehr einem Willen zu gehorchen hatten. Widerstreitende Interessen konnten sich nur vorübergehend geltend machen; sie waren nicht mehr durch langwierige Verhandlungen der Verwaltungen unter sich auszugleichen, die höhere Instanz, der Minister, entschied vielmehr in solchen Fällen, was zu geschehen habe. Aber auch nach der Verstaatlichung war für Berlin noch keineswegs ein vollkommener Zustand erreicht. Die frühere Organisation hatte — unter dem Minister der öffentlichen Arbeiten — zwei Instanzen, die Direktionen und die Eisenbahnbetriebsämter. Beide hatten bei der Entwicklung der Berliner Eisenbahnverhältnisse mitzusprechen. Nach dem Erwerb aller Berliner Bahnen — die mannigfachen Wechsel während der Uebergangszeit können hier ausser Betracht bleiben — aber waren nicht weniger als sechs Direktionen und elf Eisenbahnbetriebsämter an der Verwaltung der Berliner Eisenbahnen betheilig. Es waren dies, wie die Uebersichtskarte vom Jahre 1891, Tafel 8, zeigt:

1. Die Direktion Altona mit dem Betriebsamt Berlin (Berlin—Wittenberge) für die Strecke Berlin—Wittenberge der früheren Berlin-Hamburger Bahn.

2. Die Direktion Berlin mit den fünf Betriebsämtern: Berlin (Stadt- und Ringbahn) und Berlin (Berlin—Sommerfeld) in Berlin, Kottbus (für die Strecke Berlin—Görlitz der früheren Berlin-Görlitzer Bahn), Stettin für die frühere Berlin-Stettiner Bahn und Stralsund für die von Berlin ausgehende Strecke der früheren Berliner Nordbahn und der Bahn Schönholz—Kremmen.

3. Die Direktion Bromberg mit dem Betriebsamt Berlin (Berlin—Schneidemühl).

4. Die Direktion Erfurt mit dem Betriebsamt Berlin (Berlin—Halle) für die von Berlin ausgehenden Strecken der früheren Berlin-Anhaltischen und Berlin-Dresdener Eisenbahn.

5. Die Direktion Frankfurt a. M. mit dem Betriebsamt Berlin (Berlin—Blankenheim) für die Anfangsstrecke der Berliner Wetzlarer Bahn.

6. Die Direktion Magdeburg mit den Betriebsämtern Berlin—Lehrte und Berlin—Magdeburg, beide in Berlin.

Von den Direktionen waren hiernach fünf, von den Betriebsämtern zwei ausserhalb Berlins ansässig. Abgesehen von dem doppelten Instanzenzuge war auch dieser Umstand einer Verwaltung der Berliner Verkehrsanstalten nach einheitlichen Gesichtspunkten recht hinderlich. Auch der Verkehr mit den übrigen Staats- und Kommunalbehörden wurde dadurch in hohem Grade erschwert.

Die Neuordnung der Staatseisenbahnverwaltung hat diesem Zustande seit dem 1. April 1895 ein Ende gemacht, sie erscheint deswegen gerade für Berlin von ganz besonders hoher und weittragender Bedeutung. Alle in Berlin einmündenden Eisenbahnen werden nunmehr von einer Stelle aus geleitet. Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin, deren Bezirk auf der Tafel 18 dargestellt ist, ist allein befugt, über der Verwaltung, dem Betriebe und dem weiteren Ausbau des Berliner Eisenbahnnetzes zu wachen, an sie haben die übrigen Stellen sich zu wenden, mit ihr hat das Publikum zu verkehren. Schon in der kurzen Zeit ihres Bestehens hat sich diese organische Umgestaltung in der Verwaltung der Berliner Eisenbahnen auf das vortheilhafteste bemerklich gemacht.

Ihren, so zu sagen, äusserlichen Ausdruck hat die Neuordnung der Berliner Eisenbahnverwaltung darin gefunden, dass ziemlich gleichzeitig mit ihrem Inkrafttreten die Direktion Berlin auch ein geräumiges neues eigenes Heim bezogen hat, in dem nunmehr fast alle ihre Geschäftsräume vereinigt sind. Ihre hauptsächlichsten Geschäftsräume waren früher in den an einander grenzenden Häusern Leipziger Platz No. 17 und Königgrätzerstrasse No. 132 gemiethet. Mit Rücksicht auf den stetig wachsenden Geschäftsumfang genügten sie nicht mehr völlig für den Bedarf. Ausserdem war es für den Geschäftsgang lästig, dass die Telegrapheninspektionen I und II auf dem Görlitzer Bahnhofe und in dem Verwaltungsgebäude Koppenstrasse No. 88-89 untergebracht waren, und für das Neubaubüreau in den Häusern Königgrätzerstrasse No. 131 und Leipziger Platz No. 18 besondere, gemiethete Räume erforderlich waren. Die Büreaus der Personen- und Güterverkehrskontrolle und der Wagenkontrolle befanden sich in dem Güterverwaltungsgebäude auf dem Anhalter Bahnhofe und in dem fiskalischen Gebäude Bahnhofstrasse 2a. Als der Ablauf der Miethsverträge bevorstand, wurde es für zweckmässig erachtet, für die Eisenbahndirektion ein eigenes Gebäude zu errichten, das genügenden Platz für alle Büreaus, ausser den zuletzt ge-

nannten, hatte. Die Staatseisenbahnverwaltung besass an der Ecke des Schöneberger Ufers und der Schönebergerstrasse ein umfangreiches Grundstück, von dem Theile als Lagerplätze verpachtet waren. Nach dem Entwurfe für den Umbau des Potsdamer Bahnhofs wurde es durch den für die Ringbahngleise bestimmten Viadukt von dem Güterbahnhof der Potsdamer Bahn abgeschnitten.

Die Baukosten für das Direktionsgebäude waren bei Durchführung feuersicherer Decken in allen Geschossen zu 1 650 000 M ermittelt.

Die Bauthätigkeit begann in weiterem Umfange im Jahre 1892. Das Gebäude wurde nach den ausführlichen architektonischen Entwürfen des Eisenbahnbauinspektors A. Wegner ausgeführt, der Rohbau im Jahre 1894, der innere Ausbau im Jahre 1895 fertiggestellt und der Bau in demselben Jahre in Benutzung genommen. Das Gebäude, dessen Grundriss aus dem Plane des Potsdamer Bahnhofs, Tafel 10, ersichtlich ist, enthält im wesentlichen nur Geschäftsräume, ausserdem Wohnungen für einen Pförtner und zwei Unterbeamte.

