

Eduard Buchmann

Die Entwicklung der Großen Berliner Straßenbahn und ihre Bedeutung für die Verkehrsentwicklung Berlins



**Die Entwicklung
der Großen Berliner Straßenbahn und ihre
Bedeutung für die Verkehrsentwicklung
Berlins**

Von

Dr. Eduard Buchmann
Berlin



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH 1910

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

ISBN 978-3-662-38605-7

ISBN 978-3-662-39461-8 (eBook)

DOI 10.1007/978-3-662-39461-8

Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung
in fremde Sprachen, vorbehalten.

Vorwort.

Weit über die Grenzen der Hauptstadt hinaus ist es bekannt, daß die Frage einer guten Bewältigung des riesigen Verkehrs in Groß-Berlin eine außerordentlich brennende ist. So wie die Dinge liegen, nimmt unter den gegenwärtigen, für den Berliner Verkehr zur Verfügung stehenden Anstalten und Unternehmungen die Große Berliner Straßenbahn den ersten Platz ein: sie bewältigt etwa 60% des gesamten Berliner Personenverkehrs oder, um es in das rechte Licht zu rücken, etwa ein Viertel des gesamten Straßenbahnverkehrs Deutschlands.

Vielleicht ist es schon diese ausschlaggebende Rolle, die dazu führt, daß tatsächlich Presse und Publikum in Berlin fast einstimmig sich beständig in ablehnender Kritik gegenüber diesem Unternehmen bewegen. Es war deshalb nicht unangebracht, daß einmal der Versuch gemacht wurde, hier Licht und Schatten gerecht zu verteilen.

Zur Unterlage für die Untersuchungen dienten hauptsächlich die offiziellen Veröffentlichungen der Gesellschaft, sowie das Aktenmaterial über die Streitigkeiten zwischen Stadt und Straßenbahn. Die übrige verarbeitete Literatur führt das beigefügte Quellenverzeichnis auf.

Der verstorbene Professor Ernst v. Halle kam meinem Vorschlage mit großem Interesse entgegen und hat mich durch seine erfahrenen Ratschläge bei der Durchführung der 1908 begonnenen Vorarbeiten durch vielfache Förderung zu großem Dank verpflichtet.

Übrigens wäre an eine Durchführung der Untersuchungen in der vorliegenden Weise nicht zu denken gewesen, wenn ich nicht von seiten der Verwaltung des Unternehmens so bereitwilliges Entgegenkommen gefunden hätte. Besonders haben mir der Direktor der Großen Berliner Straßenbahn, Herr Geh. Regierungsrat Köhler, und der Oberverkehrsinspektor des Unternehmens, Herr Stavenow, in liebenswürdiger Weise tiefere Einblicke ermöglicht. Bei der Gestaltung und dem Aufbau des Stoffes erfreute ich mich der sachkundigen Ratschläge des Assistenten des Herrn Professor von Schmoller, Herrn Dr. Franz Boese, und außerdem gab mir für eine letzte Überarbeitung treffliche Winke Herr Dr. Karl Johannes Fuchs, Professor der Nationalökonomie an der Universität in Tübingen.

Für alle diese freundliche Förderung möchte ich nicht verfehlen, an dieser Stelle meinen Dank auszusprechen.

Berlin, im September 1910.

Eduard Buchmann.

Inhaltsübersicht.

	Seite
Vorwort	III
Verzeichnis der benutzten Quellen	VII

Erster Abschnitt.

Die äußere Entwicklung der Großen Berliner Straßenbahn.

Einleitung	1
----------------------	---

Erstes Kapitel.

Erste Entwicklungsperiode 1873—1883. Die Verbindung der äußeren Stadtteile und Vororte mit den Toren Berlins. Die sogenannte Ringbahn	2
---	---

Die vor der Gründung der Großen Berliner Straßenbahn bestehenden Berliner Verkehrsgesellschaften und Verkehrsmittel. — Gründung der Gesellschaft. — Bau der ersten Linien. — Entwicklung bis 1880. — Vollendung der Ringbahn. — Eröffnung der Linie Potsdamer Platz—Spittelmarkt, der wichtigsten des gesamten Verkehrsnetzes. — Verschmelzung mit der Großen Internationalen Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft. — Die Neue Berliner Pferdebahn-Gesellschaft. — Zustimmungsvertrag mit der Stadt vom 26. Juli 1880. — Entwicklung bis 1883. — Eröffnung der Stadtbahn. — Anschlußverbindungen an die Stadtbahnhöfe. — Zusammenfassung.

Zweites Kapitel.

Zweite Entwicklungsperiode 1883—1894. Das Eindringen der Großen Berliner Straßenbahn in das Innere der Stadt	10
--	----

Entwicklung bis 1884. — Zustimmungsvertrag mit der Stadt vom 6./17. November 1884. — Entwicklung bis 1894. — Genehmigung der Durchquerung der Straße Unter den Linden. — Zusammenfassung.

Drittes Kapitel.

Dritte Entwicklungsperiode 1895—1910. Die Umwandlung des Pferdebetriebs in den elektromotorischen Betrieb. Die Schaffung langer Durchgangslinien. Die weitere Entwicklung des gesamten Verkehrsnetzes durch Neuanlagen und Angliederung von Konkurrenzgesellschaften. Die Stagnation des Unternehmens	15
---	----

Die Umwandlung in den elektromotorischen Betrieb. — Zustimmungsvertrag mit der Stadt vom 2. Juli 1897 19. Januar 1898. — Verschmelzung mit der Neuen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft. — Vereinigung der Westlichen Berliner Vorortbahn, der Südlichen Berliner Vorortbahn und der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn in Personalunion mit der Großen Berliner Straßenbahn. — Entwicklungsgeschichte der Westlichen Berliner Vorortbahn. — Entwicklungsgeschichte der Südlichen Berliner Vorortbahn. — Entwicklungsgeschichte der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn. — Bedeutung der Vereinigung der drei Gesellschaften mit der Großen Berliner Straßenbahn. — Der Anschlußbetrieb. — Übergang vom Radialverkehr zum Durchmesserverkehr. — Stagnation des Unternehmens. — Gründung der Großen Berliner Motoromnibus-Gesellschaft m. b. H. — Graphische Darstellung der Gesamtentwicklung der Großen Berliner Straßenbahn. — Zusammenfassung.

Zweiter Abschnitt.

Die innere Entwicklung der Großen Berliner Straßenbahn.

Erstes Kapitel.

Die Rechtsgrundlagen und Rechtsverhältnisse. 37

Die Gründungsverträge. — Zustimmungsvertrag mit der Stadt vom $\frac{26. \text{ Juli}}{18. \text{ August}}$ 1880. — Zustimmungsvertrag mit der Stadt vom 6./17. November 1884. — Zustimmungsvertrag mit der Stadt vom $\frac{2. \text{ Juli } 1897}{19. \text{ Januar } 1898}$. — Umwandlung der Gesellschaftsfirmen in „Große Berliner Straßenbahn“. — Verträge mit den übrigen wegeunterhaltungspflichtigen Gemeinden. — Beginn der Streitigkeiten zwischen Stadt und Straßenbahn. — Die Gesellschaft erhält gegen den Willen der Stadt Berlin die staatliche Genehmigung ihres Gesamtbetriebes bis Ende 1949. — Die rechtliche Bedeutung der Genehmigung und des Überlassungsvertrages. — Streitigkeiten zwischen der Stadt Berlin und der Gesellschaft anlässlich der Verlängerung der Untergrundbahn vom Potsdamer Platz bis Spittelmarkt. — Schiedsgerichtliches Erkenntnis vom 16. April 1908. — Schiedsgerichtliches Erkenntnis vom 20. Juni 1908. — Bedeutung der schiedsgerichtlichen Erkenntnisse. — Beurteilung der heutigen Rechtsverhältnisse. — Möglichkeiten ihrer weiteren Entwicklung.

Zweites Kapitel.

Finanzgebaren und Rentabilität des Unternehmens. 53

Die Ausgabe von Aktien und Obligationen. — Die Fonds der Gesellschaft. — Beurteilung des Finanzgebarens. — Die wirtschaftliche Lage der Gesellschaft.

Drittes Kapitel.

Die soziale Lage der Angestellten. 60

Zahl des Personals. — Dienstzeit. — Der Streik der Angestellten vom 19. bis 21. Mai 1900. — Gehaltsverhältnisse. — Betriebskrankenkasse. — Gesellschaftszuschuß zur Krankenkasse. — Unfallversicherung. — Invaliditäts- und Altersversicherung. — Unterstützungsfonds. — Ruhegehaltskasse. — Witwenversorgung. — Beamten-Unterstützungsfonds. — Weihnachtsgeschenke, Ehrenuhren, Geldgeschenke. — Der Verein der Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn. — Hinterbliebenenfürsorgekasse. — Witwenunterstützungsfonds. — Unterstützung in Notfällen. — Darlehensfonds. — Einkaufsfonds. — Rechtsschutz. — Ferienkolonien. — Die Baugenossenschaft des Vereines der Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn. — Beurteilung der wirtschaftlichen Lage der Angestellten. — Fluktuation des Personals. — Vertrauensmännerversammlungen. — Bezirksversammlungen. — Politische Gesinnung des Personals. — Gehälter der Direktoren und Beamten. — Tantiemen.

Viertes Kapitel.

Die Tarifgestaltung. 74

Entwicklung des Tarifs bis 1901. — Einführung des 10 Pfg.-Tarifs. — Die derzeitigen Tarife der Großen Berliner Straßenbahn und der drei anderen mit ihr verbundenen Gesellschaften. — Zeitkarten. — Arbeiterwochenkarten. — Schülerzeitkarten. — Sonderzüge. — Beurteilung der Tarifbestimmungen.

Dritter Abschnitt.

Die Bedeutung der Großen Berliner Straßenbahn für die Verkehrsentwicklung Berlins.

Erstes Kapitel.

Die Entwicklung des Berliner Verkehrs und seine Triebkräfte. 83

Die Vermehrung der Berliner Bevölkerung. — Die bauliche Ausdehnung Berlins. — Die Umwälzung in bezug auf die Verteilung der Bevölkerung über die Stadt und ihre Vororte. — Die Citybildung. — Die Entwicklung einzelner Berliner Vororte. — Berlin

als Reichshauptstadt. — Die industrielle Entwicklung Berlins. — Der Berliner Fremdenverkehr. — Vermehrung der Beziehungen innerhalb der Berliner Bevölkerung. — Einige Zahlen über den Berliner Verkehr. — Übersicht der Entwicklung des Berliner Personenverkehrs. — Übersicht über die Verkehrszunahme Berlins.

Zweites Kapitel.

Die Schwierigkeiten des Berliner Straßenbahnverkehrs auf Grund des Einflusses der örtlichen Verhältnisse Berlins 98
Die Außenstadt und ihre Abschnitte. — Die Innenstadt. — Schlußfolgerung.

Drittes Kapitel.

Der Anteil der Großen Berliner Straßenbahn und der ihr angegliederten Gesellschaften an der Berliner Verkehrsentwicklung und -bewältigung. Die heutige Berliner Verkehrsnot 104
Das Einflußgebiet der Gesellschaft. — Die Erschließung des Einflußgebiets. — Die Linienführung. — Verkürzung der Fahrzeiten und ihre Bedeutung. — Entwicklung der Linienverbindungen mit den Vororten und ihre Bedeutung. — Übersicht über die Tage des stärksten Verkehrs. — Die Bedeutung des Unternehmens für die Verkehrsentwicklung. — Erste Schlußfolgerung. — Die Berliner Verkehrsnot. — Die Entwicklung der Linienbelastung des Potsdamer Platzes. — Die Überlastung der Leipziger Straße und anderer Straßen und Plätze. — Folgen der Straßenüberlastung. — Zweite Schlußfolgerung. — Hemmung der weiteren Verkehrsentwicklung durch die Große Berliner Straßenbahn. — Dritte Schlußfolgerung.

Viertes Kapitel.

Die Möglichkeiten einer zukünftigen Ordnung des Berliner Verkehrs . . 112
Die vier Hauptprobleme in der Ordnung des Berliner Verkehrs. — 1. Die Entlastung zu stark mit Verkehr belasteter Straßen und Plätze. — Die Tunnelprojekte der Großen Berliner Straßenbahn und ihre Beurteilung. — Die Vorschläge der Stadt Berlin zur Entlastung der zu stark belasteten Straßen und ihre Beurteilung. — 2. Die Regelung der Schnellbahnfrage. — 3. Die Regelung des Verhältnisses zwischen Stadt und Straßenbahn. — Die verschiedenen Vorschläge zur Lösung dieser Frage. — Die Bedeutung von Straßenbahnen als Objekte der Gemeindevirtschaft. — Vorschlag der Kommunalisierung der Großen Berliner Straßenbahn. — Vorschlag des Aktienkaufs durch die Stadt. — Der Verkehrsverband Groß-Berlin und seine Bedeutung. — Vorschlag des Ankaufs der Gesellschaft durch die Stadt mit nachfolgender Wiederverpachtung an die Gesellschaft. — Vorschlag einer gütlichen Einigung. — Vorschlag des Abwartens der historischen Entwicklung. — Vorschlag der Verstaatlichung. — 4. Die allgemeine Ordnung des gesamten Verkehrsgebiets Groß-Berlin und die systematische Ordnung der Beziehungen und Aufgaben der in diesem Verkehrsgebiet in Betracht kommenden Verkehrsmittel. — Das heutige Bild der Berliner Verkehrsverhältnisse. — Die Frage der Eingemeindung der Vororte. — Die Frage der Organisation von Groß-Berlin. — Notwendigkeit der Ergänzung des Kleinbahngesetzes. — Die Rollenverteilung zwischen den Hauptverkehrsmitteln des gesamten Berliner Verkehrsgebiets. — Die Vorortbahnen. — Die Stadt- und Ringbahn. — Die Schnellbahnen. — Die Straßenbahnen. — Der Omnibus.

Register 137

Verzeichnis der benutzten Quellen.

- W. Gleim, Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892. (Berlin, F. Vahlen.)
- G. Eger, Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen vom 28. Juli 1892. (Berlin, J. Guttentag.)
- Das Gesetz über die Bahneinheiten vom 19. August 1895 in der Fassung des Gesetzes vom 11. Juni 1902.
- Gewerbeordnung für das Deutsche Reich. (Guttentagsche Sammlung deutscher Reichsgesetze, Nr. 6. Berlin 1907.)
- Archiv für Eisenbahnwesen. Herausgegeben im Königl. Preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. (Berlin, J. Springer.)
- Berlin und seine Eisenbahnen. Herausgegeben im Auftrage des Königl. Preußischen Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. (Berlin, J. Springer.)
- Staatliche Genehmigungsurkunden und kleinbahngesetzliche Zustimmungsverträge für die Große Berliner Straßenbahn, Westliche und Südliche Berliner Vorortbahn und Berlin-Charlottenburger Straßenbahn.
- Verwaltungsberichte des Königl. Polizei-Präsidiums von Berlin. 1871—1900.
- Berichte über den Handel und die Industrie von Berlin. Erstattet von den Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin. 1873—1909.
- Berliner Statistik. Herausgegeben vom Statistischen Amt der Stadt Berlin. 1. Heft. 1903.
- Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin. 1873—1907.
- Auszug aus den stenographischen Berichten der Stadtverordneten-Versammlung zu Berlin vom 7. und 11. Mai 1908, betr. die Begründung eines Verkehrsverbandes mit den Vororten. (Berlin 1908.)
- Aktenmaterial betreffend das Verhältnis der Stadtgemeinde Berlin zur Großen Berliner Straßenbahngesellschaft.
- Schriftsätze und Urteile in der Prozeßsache der Stadtgemeinde Berlin gegen die Große Berliner Straßenbahn. (Berlin 1906.)
- Bericht des Magistrats zu Berlin an den Oberpräsidenten auf die Ergänzungsanträge der Straßenbahngesellschaften. Mitgeteilt von der Städtischen Verkehrsdeputation. (Berlin 1908.)
- Die Große Berliner Straßenbahn. 1871—1902. Denkschrift aus Anlaß der vollständigen Durchführung des elektromotorischen Betriebes. Herausgegeben von der Gesellschaft.
- Große Berliner Straßenbahn und Berlin-Charlottenburger Straßenbahn: Bedeutung und Notwendigkeit des Straßenbahntunnels im Zuge der Straße „Unter den Linden“.
- Denkschrift über das Unternehmen der Großen Berliner Straßenbahn und ihre Nebenbetriebe. 1908.
- Geschäftsberichte der Großen Berliner Straßenbahn und ihrer Nebenbetriebe. 1873—1909.
- Fischer-Dick, 25 Jahre bei der Großen Berliner Straßenbahn. (Wiesbaden, J. F. Bergmann.)

- G. Kemmann, Die Tunnelentwürfe der Großen Berliner Straßenbahn. (Als Manuskript gedruckt.)
- Fr. Krause, Entwurf für die Herstellung neuer Verkehrswege zur Entlastung stark belasteter Straßen und Plätze in Berlin. 1908.
- Die Tunnelprojekte der Großen Berliner Straßenbahn und die Konzessionsverlängerung. Von einem Bürger und Aktionär. (Berlin, Friedrich Stahn.)
- G. Kemmann, Zur Geschichte der Berliner Südwestschnellbahnen. (Berlin 1908.)
- Richard Petersen, Personenverkehr und Schnellbahnprojekte in Berlin. (Berlin, G. Ziemsen.)
- P. Wittig, Zur Schnellbahnfrage Groß-Berlins.
- Über die Untergrundbahn vom Potsdamer Platz zum Spittelmarkt. Vortrag, gehalten am 12. Mai 1908 im Verein für Eisenbahnkunde zu Berlin.
- Die Weltstädte und der elektrische Schnellverkehr. (Berlin, Wilhelm Ernst & Sohn.)
- Geschäftsberichte der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin. 1901—1909.
- Dr. Wilhelm Mattersdorff, Städtische Verkehrsfragen. (Berlin, J. Springer.)
- Dipl.-Ing. Mattersdorff, Die Berliner Straßenbahn-Verkehrsnot. (Berlin, J. Springer.)
- Großmann, Die kommunale Bedeutung der Straßenbahnen. (Dresden, Bansch Verlag.)
- Fritz Deichen, Die Straßenbahnen Deutschlands als Objekte der Gemeindevirtschaft.
- Lord Avebury, Staat und Stadt als Betriebsunternehmer. (Berlin, Heymann.)
- Dr. Fr. Hermes, Finanzierung und Rentabilität deutscher Straßenbahnen. (Jena, G. Fischer.)
- Otto Schwarzschild, Die Großstadt als Standort der Gewerbe, mit besonderer Berücksichtigung von Berlin.
- W. Zimmermann, Zur sozialen Lage der Eisenbahner in Preußen. In den Schriften des Vereins für Sozialpolitik. Band 99. (1902.)
- P. Voigt, Grundrente und Wohnungsfrage in Berlin und seinen Vororten. (Jena 1901.)
- Gemeindebetriebe. Neuere Versuche und Erfahrungen über die Ausdehnung der kommunalen Tätigkeit in Deutschland und im Ausland. Im Auftrag des Vereins für Sozialpolitik herausgegeben von Carl Johannes Fuchs. (Leipzig, Duncker & Humblot.)
- „Die Straßenbahn.“ Amtliches Publikationsorgan der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft, Organ des Vereins der Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn.
- Kothe, Handbuch des Vereins der Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn.
- Arthur Krause, Taschenkalender für die Bediensteten der Großen Berliner Straßenbahn. Jahrgang 1909 und 1910.
- Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen. Zeitschrift für das gesamte Anwendungsgebiet elektrischer Triebkraft. (München-Berlin, R. Oldenbourg.)
- Zeitschrift für das gesamte Lokal- und Straßenbahnwesen. (Wiesbaden, J. F. Bergmann.)
- Deutsche Straßen- und Kleinbahn-Zeitung. (Berlin, G. Ziemsen.)
- Jahrbuch der Deutschen Straßen- und Kleinbahn-Zeitung. 1908 und 1909. (Berlin, G. Ziemsen.)
- Die Berliner Tageszeitungen.

Erster Abschnitt.

Die äußere Entwicklung der Großen Berliner Straßenbahn.

Einleitung.

Die Geschichte der äußeren Entwicklung der Großen Berliner Straßenbahn ist naturgemäß aufs engste mit der Geschichte der räumlichen Ausdehnung Groß-Berlins verknüpft, denn es liegt im Wesen eines jeden, dem Personenverkehr dienenden lokalen Verkehrsunternehmens begründet, daß es normalerweise im Verhältnis der räumlichen Ausdehnung des gesamten, für das Verkehrsunternehmen in Betracht kommenden Stadtbildes wächst. Das hängt mit den Aufgaben zusammen, die jede Straßenbahn zu erfüllen hat. Sie gipfeln in der schnellen, billigen, sicheren und dauernden Bewältigung des Personenverkehrs innerhalb der Stadt bzw. zwischen ihr und den nahegelegenen Vororten.

Der schnellen Entwicklung Groß-Berlins entspricht also auch ein schnellgewachsenes, großes Verkehrsunternehmen, wie es die Große Berliner Straßenbahn darstellt, die heute fast $\frac{1}{4}$ des gesamten Straßenbahnverkehrs des Deutschen Reiches innerhalb ihres ausgedehnten Verkehrsnetzes bewältigt.

Einer der markantesten Wendepunkte in der Entwicklungsgeschichte der Großen Berliner Straßenbahn ist der 1896 begonnene und 1902 vollendete, durch die Fortschritte der Technik bedingte Übergang vom Pferdebetrieb zum elektrischen Antrieb, mit dem eine ganz gewaltige Steigerung der Frequenzziffern, also des Gesamtverkehrs verbunden war. Hiernach könnte man diese Entwicklungsgeschichte in zwei Perioden einteilen, in die des tierischen und die des elektrischen Antriebs. Der Verfasser hat jedoch eine andere Einteilung dieses Abschnitts gewählt, von dem Gedanken ausgehend, daß die äußere Entwicklung das Produkt einer durch die lokalen Verhältnisse und andere Umstände bedingten systematischen Verkehrspolitik darstellt.

Hiernach scheiden sich im Werdegang des Unternehmens drei Entwicklungsperioden.

Die erste, von 1873 bis 1883, bedeutet die Erschließung der äußeren Stadtteile und Vororte für den Pferdebahnverkehr.

Die zweite, von 1883 bis 1894, charakterisiert sich durch das Vordringen der Pferdebahnen in das Innere der Stadt.

Die dritte, von 1895 bis heute, brachte die Schaffung langer Durchgangslinien nach, von und zwischen den Außenbezirken und Vororten, die für die Steigerung des Gesamtverkehrs so bedeutungsvolle Umwandlung in den elektrischen Betrieb, die tatsächliche Aufsaugung der Konkurrenzgesellschaften, die straffe Zentralisation, die tatsächliche und rechtliche Monopolstellung des Unternehmens, die glänzende finanzielle Entwicklung, den Ausbau des gesamten Verkehrsnetzes und schließlich die Stagnation in der Entwicklung mit allen ihren üblen Konsequenzen.

Natürlich sind diese einzelnen Entwicklungsperioden nicht scharf voneinander geschieden. Sie gehen vielmehr bei flüssigen Grenzen mehr oder minder ineinander über, bezeichnen aber im allgemeinen wohl zutreffend diejenigen Richtlinien, nach denen sich die Gesamtentwicklung vollzog.

Es kann des ferneren im Rahmen dieser Arbeit auch nicht Aufgabe dieses Abschnitts sein, innerhalb der einzelnen Perioden jede neu angelegte oder verlegte Linie einzeln zu registrieren. Das wäre ermüdend und die allgemeine Übersicht beeinträchtigend. Es werden daher im folgenden nur im Anfange der Entwicklung des Unternehmens die Linien genauer angegeben, späterhin jedoch nur die von besonderer Bedeutung berücksichtigt. Die äußere Entwicklungsgeschichte der von der Großen Berliner Straßenbahn in ihrer dritten Periode angegliederten drei Nebengesellschaften, der Westlichen und Südlichen Berliner Vorortbahn, sowie der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn, wird im dritten Kapitel dieses Abschnitts behandelt.

Erstes Kapitel.

Erste Entwicklungsperiode 1873—1883. Die Verbindung der äußeren Stadtteile und Vororte mit den Toren Berlins. Die sogenannte „Ringbahn“.

Die Große Berliner Straßenbahn ist aus der Großen Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft hervorgegangen.

In Berlin bestanden vor deren Gründung folgende Straßenbahnunternehmungen:

1. Die Kommanditgesellschaft auf Aktien in Firma Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft E. Besckow. Sie betrieb seit dem 22. Juni 1865 die 7,8 km lange eingleisige Linie Kupfergraben—Charlottenburg mit einer Konzession bis 30. Juni 1895 und einem Grundkapital von 840 000 Mark.
2. hatte die Große Internationale Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft eine Konzession auf eine Pferdebahnlinie Dönhofsplatz—Leipzigerstraße—Potsdamerstraße nach Schöneberg.

Die vor der
Gründung der
Großen Berliner
Straßenbahn
bestehenden
Berliner Ver-
kehrsgesell-
schaften und
Verkehrsmittel.

3. bestand seit 1871 die Westend - Gesellschaft (H. Quistorp & Co.), welche im Anschluß an die Strecke Kupfergraben—Charlottenburg seit dem 1. November 1871 eine Linie nach Westend betrieb, die später bis zum Spandauer Bock verlängert wurde. Diese Gesellschaft wurde 1878 mit der unter 1. genannten verschmolzen.

Nach dem deutsch-französischen Kriege nahm, wie im ganzen neu-gegründeten Deutschen Reiche, so auch in Berlin das gesamte Wirtschaftsleben einen ungeahnten Aufschwung. Die großartige Entwicklung der Gewerbetätigkeit, der Zug der Bevölkerung nach der Zentrale des neuen Reiches und die damit zusammenhängende rapide Entwicklung Berlins und seiner nahen Umgebung machten die damals hier vorhandenen Verkehrsmittel durchaus unzureichend für eine an Umfang rapide wachsende, schnelle, sichere, pünktliche und billige Personenbeförderung auf größere Entfernungen.

Berlin zählte bei der Volkszählung am 1. Dezember 1871: 828 214 Einwohner. Mit den Vororten belief sich diese Zahl auf 918 128.

Für diese Bevölkerung waren Anfang 1871 zur Personenbeförderung nur vorhanden¹⁾: 286 Droschken I. Klasse, 3424 Droschken II. Klasse, 18 Pferdeisenbahnwagen der Linie Kupfergraben—Charlottenburg, 306 Torwagen und Kremser, die nur dem Vergnügungsverkehr dienten, und 132 Omnibusse auf 22 Linien. So wurde denn am 8. November 1871 die Große Berliner Pferdeisenbahn - Aktiengesellschaft ge-
Gründung der Gesellschaft.

gründet, aus der die heutige Große Berliner Straßenbahn sich entwickelt hat. Als Zweck der Gesellschaft wurde bezeichnet: „in und um Berlin ein System von Pferdeisenbahnen zu erbauen, insbesondere auch mittels derselben die benachbarten Ortschaften mit der Hauptstadt zu verbinden“²⁾. Die Gesellschaft übernahm durch Zession vom 15. Februar 1872 die Ausführung eines zwischen der Stadtgemeinde Berlin und den Herren Dr. Ebers und Regierungsassessor a. D. Plewe am 13. Mai 1871 abgeschlossenen Vertrages, sowie einer dem Bankier Pinkus vom Königlichen Polizeipräsidium verliehenen Konzession³⁾,

¹⁾ Denkschrift: „Die Große Berliner Straßenbahn 1871—1902“, S. 1.

²⁾ Geschäftsbericht 1873, S. 3.

³⁾ Das Polizeipräsidium gab die Erlaubnis zum Bau und Betrieb, erteilte also die Konzession, so wie dies heute noch der Fall ist. Die Erlaubnis zur Straßenbenutzung hatte hingegen die Königliche Ministerial-Baukommission zu erteilen, weil damals Straßen- und Brückengelände zum großen Teil noch dem Fiskus gehörten und erst am 1. Januar 1876 in den Besitz und die Unterhaltungspflicht der Stadt übergingen. Die Stadtgemeinde kam damals nur für städtisches Gelände in Betracht. Heute ist Verfügungsberechtigte hinsichtlich der Straßenüberlassung für sämtliche Straßen des Gemeindebezirks lediglich die Stadt. Über die heutigen Verhältnisse und die Bedeutung von „Konzession“ und „Überlassung“ s. II. Abschnitt, Kapitel 1: „Die Rechtsgrundlagen“.

die auf 30 Jahre (bis 1901) lautete und unentgeltlich erworben wurde. Die Gesellschaft verpflichtete sich zur Herstellung und Inbetriebnahme folgender sechs Linien¹⁾ innerhalb der Dauer von sechs Jahren²⁾:

1. Zwischen dem Rosentaler Tor über den Gesundbrunnen und Pankow nach dem Schönhauser Tor;
2. vom Büschingplatz über Lichtenberg, Boxhagen, durch das Frankfurter Tor nach dem Platze an der Weber- und Gr. Frankfurterstraße;
3. von der Köpenicker- u. Jakobstraßenecke durch das Schlesische Tor nach Treptow und von dort über Rixdorf, durch das Kottbuser Tor, die Oranien- und Jerusalemerstraße nach dem Dönhoffplatz;
4. vom Dönhoffplatz durch die Linden- und Belle-Alliancestraße nach Tempelhof und von dort über Lichterfelde, Steglitz, Schöneberg nach dem Potsdamer Tor;
5. vom Platz an der Tierarzneischule durch das Oranienburger Tor, Chaussee- und Müllerstraße bis zum Steurgebäude an der Weichbildgrenze;
6. in den Straßen, welche durch die abgerissene Stadtmauer entstanden waren, ringförmig um die ganze Stadt.

**Bau der ersten
Linien.**

Von den sechs Linien wurde am 26. August 1872 als erste der Bau der Strecke Rosentaler Tor—Gesundbrunnen in Angriff genommen. Da aber mit ihm Verkehrsstörungen in der Brunnenstraße verbunden waren, diese jedoch aus verkehrstechnischen Gründen polizeilich nicht gesperrt werden konnte, mußte auf Grund polizeilicher Verfügung im November 1872 der Bau eingestellt werden. Im März 1873 wurde er wieder aufgenommen, und am 2. Juli 1873 der Betrieb vom Rosentaler Tor bis zur Badstraße eröffnet. Die Linie konnte vor der Hand nicht bis zum Gesundbrunnen geführt werden, da die Berlin-Stettiner Eisenbahn-Gesellschaft gegen die Niveaufkreuzung der Straßenbahngleise mit den Bahngleisen Einspruch erhob. Erst nachdem es den Bemühungen des damaligen Handelsministers gelungen war, diesen Einspruch zu beseitigen, wurde die bisherige Linie verlängert und am 21. Februar 1874 bis zum Gesundbrunnen dem Verkehr übergeben. Die Strecke hatte außerordentlich viel Baukosten verursacht. Die Enteignung der Vorgärten in der Brunnenstraße kostete allein ca. 357 000 Mark. Es war ferner die Verbreiterung der Brunnenstraße von 8 bis 10 m auf 17 m, sowie deren Neupflasterung nötig gewesen. Zudem hatten wegen der damals herrschenden industriellen Hochkonjunktur die Schienenpreise eine erhebliche Steigerung erfahren.

¹⁾ Zur genauen Verfolgung der in dieser Abhandlung angegebenen Straßenbahnlinien und Sträßenzüge eignet sich am besten der vom Pharus-Verlag G. m. b. H., Berlin SW 68, herausgegebene Pharus-Plan „Groß-Berlin mit Umgebung“.

²⁾ Denkschrift „Die Große Berliner Straßenbahn 1871—1902“, S. 3 ff.

Im Laufe des Jahres 1873 wurden folgende Linien eröffnet:

Entwicklung
bis 1880.

13. September: Rosentaler Tor — Elsasserstraße — Oranienburger Tor.

18. November: Potsdamer Tor—Hallesches Tor.

24. Dezember: Hallesches Tor—Belle-Alliancestraße bis Barutherstraße.

Die Gleislänge betrug Ende 1873 insgesamt 12,2 km, die Frequenz belief sich auf 780 782 Personen, die Jahreseinnahme auf 123 800 Mark, das Betriebspersonal betrug 137 Personen, das Betriebsmaterial 137 Pferde und 44 Wagen, davon 40 mit Verdecksitzen.

Die Strecke Potsdamer Tor—Hallesches Tor warf sofort einen beträchtlichen Überschuß ab. Die Linie Rosentaler Tor—Gesundbrunnen rentierte sich wegen der hohen Anlagekosten jedoch nicht.

1874 wurden folgende Linien eröffnet:

Mai: Schönhauser Tor—Pankow.

Brandenburger Tor—Potsdamer Tor.

August: Oranienburger Tor—Moabit (bis zur Beußelstraße).

November: Hallesches Tor—Prinzenstraße.

Schönhauser Tor—Prenzlauer Tor.

Dezember: Oranienburger Tor—Wedding.

Somit waren die nördlichen und nordwestlichen Vororte Pankow, Gesundbrunnen, Wedding und Moabit mit den nördlichen Toren der Innenstadt in Verbindung gebracht, und im Norden, vom Prenzlauer Tor bis zum Oranienburger Tor (ohne Verbindung zwischen Schönhauser Tor und Rosentaler Tor), sowie im Süden, von der Prinzenstraße westlich über das Hallesche Tor und Postdamer Tor bis zum Brandenburger Tor, ein Teil der sogenannten „Ringbahn“ im Zuge der alten Stadtmauer fertiggestellt.

War das äußere Bahnnetz in den nördlichen und südlichen Stadtteilen hierdurch auch bedeutsam vergrößert, so hatten diese jedoch noch keine Verbindung untereinander und nach dem Innern der Stadt. Diese Verlängerung ins Innere wurde 1875 erreicht durch Eröffnung der wichtigen Strecken:

Hallesches Tor—Dönhoffsplatz;

Oranienburger Tor—Weidendammer Brücke—Monbijouplatz.

Ferner wurde in demselben Jahre dem Betriebe übergeben die besonders ertragreiche Strecke des südlichen Teils der Ringbahn: Prinzenstraße—Neanderstraße bis Köpenickerstraße (21. Juli 1875), sowie die Außenstrecken:

Hallesches Tor—Hasenheide—Rixdorf.

Hallesches Tor—Tempelhof.

Wedding—Müllerstraße.

Moabit—Charlottenburg (Luisenplatz).

Hierdurch waren die südlichen Vororte Rixdorf und Tempelhof, sowie westlich der Vorort Charlottenburg mit den Toren der Innenstadt verbunden und ein weiteres Stück der Ringbahn im Süden fertiggestellt. Man erkennt also genau das Bestreben der Verbindung der Vororte mit den Toren Berlins und der Herstellung der sogenannten Ringbahn um die Innenstadt.

Das Jahr 1875 bedeutet daher einen bemerkenswerten Fortschritt in der Entwicklung des Unternehmens, dessen Gleislänge fast um das Doppelte, von 38,76 km auf 74,08 km anwuchs.

Im Jahre 1876 wurden folgende Linien dem Betriebe übergeben:

1. Gitschinerstraße, Ecke Prinzenstraße—Skalitzerstraße bis zur Köpenickerstraße. Hier verkehrte eine von der Kgl. Direktion der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn betriebene Lokomotivbahn, die erpachtet und für den Pferdeisenbahnbetrieb nutzbar gemacht wurde. Hierdurch wurde nunmehr auch das Schlesische Tor im Osten in den Bereich des vorhandenen Bahnnetzes hineingezogen und außerdem durch eine gleichfalls neuerbaute Linie längs der Köpenickerstraße mit der Neanderstraße in Verbindung gebracht.

2. Die Verlängerung der Ringbahn im Westen vom Brandenburger Tor durch die Sommerstraße—Roonstraße nach der Karlstraße.

3. Königsplatz—Moltkebrücke—Alt Moabit. Durch dieses bedeutende Anschlußstück wurden Charlottenburg und Moabit in der Richtung nach dem Brandenburger Tor mit der Innenstadt und der westlichen Ringbahn verbunden.

4. wurde schließlich die wichtige innere Stadtlinie Hallesches Tor—Friedrichstraße—Kochstraße—Charlottenstraße—Behrenstraße (bis Ecke Friedrichstraße) dem Verkehr übergeben. Diese Linie war die erste, die weit in das Herz der Innenstadt eindrang. Sie ist auch heute noch in diesem Teile eine der wichtigsten Strecken für den Nord-Süd-Durchgangsverkehr.

Diese intensive, zielbewußte Bautätigkeit und Linienführung, im Verein mit der beginnenden Erschließung der Innenstadt hatten einen gewaltigen Verkehrsaufschwung gebracht, und man hatte die wirtschaftliche Bedeutung des Verkehrsunternehmens, sowie die Vorteile schneller Verbindung wohl erkannt. In den von der Straßenbahn berührten oder in deren nächsten Bereich gelegenen Geschäftsgegenden wuchs mit dem Verkehr der Kundenkreis und brachte trotz der damals herrschenden wirtschaftlichen Depression reichlichen Geschäftsgewinn. Es stieg der Wert der Häuser in den Straßen mit Bahnverbindung, und die Mieter nahmen wegen der Annehmlichkeit des einzigen, schnellen Verkehrsmittels die höheren Mieten wohl in Kauf. An der Rentabilität der Straßenbahn war kein Zweifel. Die steigenden Dividenden waren das beste Zeichen für die lohnende Entwicklung des Unternehmens.

Im Jahre 1877 war die Bautätigkeit nur eine geringe. Sie beschränkte sich auf die Umwandlung verschiedener eingleisiger Strecken in zweigleisige. Nur die kleine Strecke von der Köpenickerstraße durch die Neue Jakobstraße bis Ecke Roßstraße wurde dem gesamten Bahnnetz hinzugefügt. Wenn auch im allgemeinen eine Verkehrssteigerung stattfand, so litt sie doch unter der Ungunst der Zeiten und der Witterung. Alle nach den Vororten führenden Linien blieben im Ertrage zurück, nur die Frequenz der inneren Stadtlinien war gestiegen. Namentlich der Sonntagsverkehr war durch die schlechten Zeiten besonders nachteilig beeinflusst. Während 1873 von 100 in einer Woche beförderten Personen Sonntags 26,40 befördert wurden, war bis 1877 diese Zahl stetig bis auf 14¹⁾ gesunken. Die Sonntagseinnahme war demgemäß von 27,99% im Jahre 1873 auf 18,13%²⁾ der Gesamteinnahme im Jahre 1877 gefallen. Diese Zahlen werfen auf die damalige wirtschaftliche Depression interessante Schlaglichter.

In dasselbe Jahr fallen auch Versuche, die Pferdekraft durch Dampfkraft zu ersetzen. Sie schlugen fehl. Der Dampfbetrieb erwies sich wegen seiner Rauchentwicklung und aus vielen anderen Gründen für den Betrieb städtischer Straßenbahnen als durchaus ungeeignet und mußte dem elektrischen Antrieb das Feld räumen.

Im Jahre 1878 wurde durch Herstellung der Teilstrecken: a) Schlesisches Tor—Treptow; b) Neue Roßstraße—Spittelmarkt eine durchgehende Linie Spittelmarkt—Schlesisches Tor—Treptow geschaffen.

Eine neue Linie Zoologischer Garten—Potsdamerstraße (Ecke Lützowstraße) brachte den Anfang des Anschlusses der westlichen Stadtteile mit den südlichen und der Innenstadt.

Durch die neue Linie Hafenplatz—Hausvogteiplatz (bis Ecke Jerusalemstraße und Kronenstraße) schließlich wurde eine weitere Verbindung mit der Innenstadt hergestellt.

1879 wurde durch die Neuanlage der Strecke Hafenplatz—Potsdamerstraße eine durchgehende Linie Kronenstraße—Zoologischer Garten geschaffen; ferner durch die Verbindung der Köpenickerstraße mit dem Landsberger Platz das Schlußstück der Ringbahn vollendet, und als Teile der für Rechnung der Großen Internationalen Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft ausgeführten Bahn Leipziger Platz—Schöneberg die Teilstrecken Potsdamerstraße—Kirchplatz i. Schöneberg und Potsdamerbrücke—Leipziger Platz hergestellt.

Vollendung der Ringbahn.

Das Jahr 1880 brachte die Eröffnung der wichtigsten Strecke des gesamten Berliner Verkehrsnetzes, der Linie Potsdamer Platz—Leipziger Platz—Spittelmarkt, die am 7. November dem Betriebe übergeben wurde.

Eröffnung der Linie Potsdamer Platz—Spittelmarkt, der wichtigsten des gesamten Verkehrsnetzes.

¹⁾ Sie sank 1878 noch bis 13,78.

²⁾ Sie sank 1878 noch bis 17,71.

**Verschmelzung
mit der Großen
Internationalen
Pferde-Eisen-
bahn-Aktien-
gesellschaft.**

In dasselbe Jahr fällt auch die erste praktische Angliederung eines Konkurrenzunternehmens, nämlich der bereits am Anfang dieses Kapitels erwähnten Großen Internationalen Pferde-Eisenbahn-Aktien-Gesellschaft, an den Betrieb der Großen Berliner Straßenbahn. Diese Gesellschaft befand sich bekanntlich im Besitz einer Konzession für eine Linie Leipziger Platz—Schöneberg. Zu ihrer Durchführung war die Freilegung und Verbreiterung des Potsdamer Platzes, der Potsdamer Straße und der Potsdamer Brücke notwendig. Die Gesellschaft konnte für die Herstellung dieser verkehrstechnisch außerordentlich wichtigen Linie jedoch die Mittel nicht auftreiben. Das Polizeipräsidium machte daher kurzen Prozeß, forderte Anfang 1878 die Hinterlegung von 510 000 Mark Kaution binnen vier Wochen bei Verfall der Konzession im Unvermögensfalle. Die „Internationale“ schloß daher mit der Großen Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft — diese Firma führte damals bekanntlich die Große Berliner Straßenbahn — am 1. Juli 1879 einen Betriebsüberlassungsvertrag ab, welcher 1886 die völlige Vereinigung beider Gesellschaften im Gefolge hatte.

**Die Neue Ber-
liner Pferde-
bahn-Gesell-
schaft.**

Ferner war seit dem 5. August 1876 als ein weiteres Konkurrenzunternehmen die Neue Berliner Pferdebahn-Gesellschaft auf den Plan getreten. Sie unterhielt 1880 zwei Linien:

1. die seit dem 1. Januar 1877 eröffnete Linie Alexanderplatz—Weißensee;
2. die Linie Alexanderplatz—Friedrichsberg, von der die Strecke Alexanderplatz—Frankfurter Tor am 14. Juli 1877 und die Strecke Frankfurter Tor—Friedrichsberg am 1. Juni 1879 dem Betriebe übergeben waren.

Die Notwendigkeit der Fortführung der Linien in das Innere der Stadt, die Regelung der Benutzung der Straßen, deren Gelände im Weichbilde der Stadt am 1. Januar 1876 vom Fiskus in den Besitz der Stadt übergegangen war, die Verschiedenheit der Konzessionsdauer der einzelnen Linien (teilweise 10 Jahre) mit der Dauer der Betriebserlaubnis (20 Jahre) und der Giltigkeitsdauer des Vertrages vom 13. Mai 1871 mit der Stadt (bis 1901), die notwendige einheitliche Regelung der Konzessionen und Verträge der bestehenden anderen Gesellschaften machten einen neuen Zustimmungsvertrag mit der

**Zustimmungs-
vertrag mit
der Stadt vom
26. Juli
18. August
1880.**

Stadt erwünscht und notwendig. Er wurde am 26. Juli 1880 18. August abgeschlossen. Die Einzelheiten seines Inhalts werden im ersten Kapitel des zweiten Abschnittes unter „Rechtsgrundlagen“ näher behandelt werden. Hier interessiert vorderhand nur, daß durch denselben der Bau verschiedener neuer Linien genehmigt, die im Vertrage vom 13. Mai 1871 vorgeschriebene Linienführung modifiziert, allgemeine Bedingungen für Anlage von Straßenbahnen in Berlin festgesetzt, und

für die Straßenbenutzung eine prozentuale, progressive Abgabe von der jährlichen Bruttoeinnahme stipuliert wurde.

Im Jahre 1881 wurde das Gesamtnetz nur durch den Ankauf der Linie Müllerstraße—Tegel erweitert. Hierdurch war aber ein weit im Nordwesten gelegener Vorort mit der Innenstadt in Verbindung gebracht.

**Entwicklung
bis 1883.**

1882 hingegen weist der Bahnbau wieder eine umfangreichere Tätigkeit auf. Die Linien von Pankow und Gesundbrunnen erhielten vom Schönhauser Tor bzw. Rosentaler Tor Anschluß nach dem Hackeschen Markt. Von der Tegeler Chaussee ab wurde im Anschluß an die Linie nach Tegel eine Bahn nach Dalldorf (jetzt in Wittenau umgetauft) angelegt. Ferner wurde durch die Strecke Leipziger Straße—Kanonierstraße—Französische Straße—Schloßplatz—Breite Straße—Köllnischer Fischmarkt eine neue Verbindung im Inneren der Stadt geschaffen.

Das Jahr 1882 trug noch ein neues Moment in die Verkehrsverhältnisse unserer Haupt- und Residenzstadt. Es war dies die Eröffnung der Stadtbahn, deren Bau im Jahre 1876 begonnen hatte. Dieses neue Verkehrsmittel brachte der Straßenbahn im ganzen genommen nicht nur keinen Nachteil, sondern wirkte im Gegenteil vorteilhaft auf die Entwicklung der Gesellschaft, welche in richtiger Erkenntnis des Nutzens, ihrer verkehrspolitischen Pflichten und auf Anregung des Ministers der öffentlichen Arbeiten die nächsten Jahre dazu benutzte, Anschlußverbindungen an die Stadtbahnstationen herzustellen, um so einen schnelleren Übergang von dem einen zum anderen Verkehrsmittel zu gewährleisten. Nur die Frequenz der Linien nach Charlottenburg und Moabit, sowie der Sonntagsverkehr erlitten vorübergehend Einbuße.

**Eröffnung der
Stadtbahn.**

**Anschluß-
verbindungen
an die Stadt-
bahnstationen.**

Zusammenfassung.

Hiermit stehen wir am Ende der ersten Entwicklungsperiode der Gesellschaft. Überblickt man nochmals kurz das in dieser Periode Geschaffene, so ergibt sich folgendes Bild:

**Zusammen-
fassung.**

Die Gesellschaft verfügte über 167,74 km Gleislänge. Von Osten über Norden nach Westen gehend, waren die Vororte bzw. Außenbezirke Friedrichsberg, Weißensee, Pankow, Gesundbrunnen, Wedding, Dalldorf (Wittenau), Tegel, Moabit, Charlottenburg, Zoologischer Garten, Schöneberg, Tempelhof, Rixdorf und Treptow mit den äußeren Toren der Innenstadt in Verbindung gebracht.

Im Zuge der alten Stadtmauer lief als Verbindung zwischen den alten Toren um die Innenstadt die sog. „Ringbahn“.

Die Innenstadt war in ihrem südlichen Teile, etwa vom Halleschen Tor bis zum Zuge der Leipziger Straße durch ost-westliche und nord-südliche Verbindungen im Anfangsstadium der Erschließung.

Im nördlichen Teile der Innenstadt, etwa nördlich der Französischen Straße, fehlte es noch gänzlich an Straßenbahnen.

Eine Verbindung der einzelnen Vororte und Außenbezirke untereinander war wegen der in der Innenstadt fehlenden Anschlußstrecken noch nicht möglich. Von einem west-östlichen Durchgangsverkehr könnte man höchstens im südlichen Teile der Innenstadt sprechen, wo durch die Leipziger Straße und die Kochstraße zwei west-östliche Verbindungen vorhanden waren.

Es ist dies eine Periode systematischer Verkehrspolitik, allerdings auch diejenige, welche der Leitung des Unternehmens hinsichtlich der Linienführung die geringsten Schwierigkeiten bot. Das eingeschlagene System war eben mit zwingender Notwendigkeit die Folge elementarster Verkehrsbedürfnisse der Reichshauptstadt. Das nunmehr vorhandene Schienennetz bildete das Gerippe des zukünftigen Verkehrskörpers, dessen weitere Entwicklung im folgenden Kapitel näher geschildert werden soll.

Die wichtigsten statistischen Zahlen dieser Periode sind in der als Anlage gegebenen statistischen Übersicht der Entwicklung der Großen Berliner Straßenbahn zusammengestellt.

Zweites Kapitel.

Zweite Entwicklungsperiode 1883—1894. Das Eindringen der Großen Berliner Straßenbahn in das Innere der Stadt.

Wenn auch zweifellos in der ersten, zehnjährigen Entwicklungsperiode der Großen Berliner Straßenbahn verhältnismäßig vieles erreicht war, so harrte doch noch mindestens ebensoviel dringlich der Verwirklichung. Von allen Verkehrswünschen, die damals genau so zahlreich waren wie heute, und ebenso sanguinisch, mit mehr oder minder großem Verständnis, öffentlich oder privat verfochten wurden, war die Erschließung der sog. Innenstadt die dringlichste. Die Notwendigkeit dieser Frage war natürlich schon in der vorher geschilderten Periode längst erkannt, aber sie konnte erst jetzt ihrer praktischen Verwirklichung entgegengeführt werden, weil die Verhandlungen mit den bei der Genehmigung beteiligten Behörden eher nicht vom Flecke kommen wollten.

Im Jahre 1883 wurden die im Osten des Inneren der Stadt gelegenen Strecken:

Spandauer Brücke—Neue Friedrichstraße—Rosenstraße—Spandauer Straße—Königstraße—Rathaus;

Rathaus—Spandauer Straße—Molkenmarkt—Stralauer Straße—An der Stralauer Brücke—Holzmarktstraße bis zur Markusstraße;

Rathaus—Alexanderplatz;

Köpenicker Straße—Brückenstraße—Jannowitzbrücke—Holzmarktstraße dem Betriebe übergeben.

Durch sie war der außerordentlich verkehrsreiche Osten der Innenstadt mit dem Norden und Südosten der Außenstadt in Verbindung gebracht, und das gesamte Bahnnetz um sehr ertragreiche Teile vergrößert.

Die Bautätigkeit der Gesellschaft im Jahre 1884 war nicht von wesentlicher Bedeutung. Sie beschränkte sich lediglich auf die Linie Spittelmarkt—Beuthstraße—Kommandantenstraße—Oranienplatz—Kottbuser Tor—Rollkrug, wodurch die Hasenhaide mit ihrem damals umfangreichen Sonntagsverkehr dem größeren Publikum erschlossen wurde.

Einen erneuten Anlaß zu umfangreichen Neubauten aber gab in demselben Jahre der am 6./17. November 1884 mit der Stadt abgeschlossene neue **Zustimmungsvertrag**, nach welchem zwölf neue Linien mit 55 km Gleislänge bei einer Konzessionsdauer bis 31. Dezember 1911 für das gesamte Bahnnetz bis Ende des Jahres 1888 fertiggestellt und dem Betriebe übergeben werden sollten. Diese neuen Linien sollten den Süden und Südosten mit dem Alexanderplatz, den Westen mit dem Osten und den Nordosten mit dem Westen und Südwesten verbinden. Der Vertrag war daher nicht nur für die Gesellschaft, sondern auch für die Verkehrsentwicklung Berlins von besonderer Bedeutung.

Zustimmungsvertrag mit der Stadt vom 6./17. Novemb. 1884.

Während sich 1885 die Neubauten nur auf die Anschlußbahn Holzmarktstraße—Schlesischer Bahnhof beschränkten, im übrigen lediglich Ergänzungs- und Haltestellenanlagen vorgenommen wurden, erreichte 1886 der Neubau von Bahnen mit 36,6 km (ohne 6,2 km Ergänzungsbauten) einen Umfang, der die Leistungen aller Vorjahre, selbst die des stärksten Baujahres, 1875, übertraf. Es wurden nachfolgende Strecken in Betrieb genommen:

Entwicklung bis 1894.

Gesundbrunnen—Wedding—Moabit;
Lützowplatz—Prinzenstraße;
Spittelmarkt—Molkenmarkt;
Schönhauser Allee—Chausseestraße;
Neues Tor—Georgenstraße;
Hermannplatz—Hermannstraße—Knesebeckstraße¹⁾.

Unter diesen Neuanlagen war von ganz besonderer Bedeutung die Linie Spittelmarkt—Molkenmarkt. Sie war der Anfang der Erschließung des Zentrums der Stadt, gestattete die Schaffung größerer Durchgangs-

¹⁾ Für Rechnung der Gemeinde Rixdorf gebaut; ging am 1. Januar 1887 gegen Zahlung von jährlich 3000 Mark an die Gemeinde in den Besitz der Großen Berliner Straßenbahn über.

linien und ermöglichte dadurch die Verbindung des Verkehrs von Osten nach Westen, von Nordwesten nach Südosten und von Südwesten nach Nordosten. Was aber nicht erreicht werden konnte und im Verkehrsinteresse der Verbindung des Nordens und Nordostens mit dem Süden der Stadt so bitter nötig gewesen wäre, war die verkehrspolizeiliche Genehmigung für eine Durchquerung der Straße Unter den Linden. Man hatte sie im Zuge der Friedrichstraße erbeten. Das Gesuch wurde jedoch am 6. Dezember 1887 an Allerhöchster Stelle abgelehnt, aber eine derartige Verbindung im Zuge einer anderen Straße in Aussicht gestellt. Sie gelang nach langjährigen Bemühungen im Jahre 1894 weiter östlich im Zuge der Straße Hinter der Katholischen Kirche—Platz am Opernhaus—Kastanienwäldchen.

1887 wurden die Linien:

1. Lausitzer Platz—Skalitzer Straße—Schlesisches Tor;
2. Tempelhof—Mariendorf;
3. Hermannplatz—Hermannstraße—Knesebeckstraße eröffnet.

Die Linie 2. wurde auf Kosten und Wunsch der Gemeinde Mariendorf von der Gesellschaft erbaut und ging zu $\frac{1}{3}$ der Gesamtkosten, zum Preise von 21 300 Mark, in den Besitz der Gesellschaft über.

Die Jahre 1888 und 1889 fügten dem Berliner Verkehrsnetz folgende Linien hinzu:

1. Hasenhaide — Fichtestraße — Grimmstraße — Admiralstraße — Adalbertstraße—Köpenicker Straße;
2. Alexanderplatz — Münzstraße — Weinmeisterstraße — Rosentaler Straße (gemeinsam benutzt mit der Neuen Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft);
3. Holzmarktstraße—Alexanderplatz durch die Alexanderstraße;
4. die Bahn vom Nettelbeckplatz nach Reinickendorf.

Bis zum Jahre 1892 entstanden die Linien bzw. Strecken:

1. Küstriner Platz—Grüner Weg—Blumenstraße—Alexanderstraße. Diese Strecke brachte eine gute durchgehende Verbindung zwischen den östlichen Stadtteilen über das Zentrum nach den nordwestlichen.
2. Die Strecke in der Rathenower Straße zwischen Turmstraße und Perleberger Straße (1891).
3. Die Strecke in der Birkenstraße zwischen Rathenower Straße und Wilhelmshavener Straße (1891).

Durch die Strecken 2. und 3. erhielt der Norden Moabits eine gute Verkehrsverbindung mit dem Zentrum der Stadt.

4. Die Linie Stromstraße—Lessingstraße—Hansaplatz—Altonaer Straße—Brückenallee—Hofjägerallee—Friedrich Wilhelmstraße —Herkulesbrücke—Lützowplatz (1892), wodurch zwischen Moabit,

dem Tiergarten und dem Westen eine wichtige Verbindung geschaffen wurde.

5. Die Linie Groß-Görschenstraße—Moabit, die den Nordwesten mit dem Süden in Verkehrsbeziehungen setzte.
6. Die Verlängerung der Linie Hermannplatz—Knesebeckstraße bis Britz (1892). Diese Strecke wurde auf Kosten der Gemeinde Britz erbaut und der Großen Berliner Straßenbahn kostenlos überlassen. Durch sie wurde die weit im Süden gelegene Gemeinde Britz über Rixdorf an das Berliner Bahnnetz angeschlossen.
7. Die Linie von Pankow nach Niederschönhausen (1892), durch welche dieser hoch im Norden der Stadt gelegene Vorort gleichfalls an den Berliner Verkehr angegliedert wurde. Auch diese Strecke wurde auf Kosten der Gemeinde (Niederschönhausen) erbaut und der Berliner Gesellschaft kostenlos abgetreten.

Im Jahre 1894 erfuhr das Bahnnetz der Gesellschaft eine in bezug auf Umfang und Verkehrswert ganz besonders bedeutungsvolle Erweiterung. Nach langjährigen Bemühungen war es 1. der Gesellschaft endlich gelungen, die wichtige Genehmigung der Durchquerung der Straße Unter den Linden im Zuge der Straße Hinter der Katholischen Kirche—Platz am Opernhaus—Kastanienwäldchen zu erreichen, wodurch eine direkte Verbindung der beiden durch die Straße Unter den Linden voneinander getrennten nördlichen und südlichen Teile der Innenstadt ermöglicht wurde, sowie 2. im Anschluß hieran die Genehmigung für eine direkte Verbindung der sog. Friedrichstadt mit dem Hackeschen Markt und hierdurch mit den Stadtteilen am Rosentaler und Schönhauser Tor zu erwirken.

**Genehmigung
der Durch-
querung der
Straße Unter
den Linden.**

Zur Herstellung ersterer Verbindung diente die neue Linie Französische Straße—Straße Hinter der Katholischen Kirche—Platz am Opernhaus—Kastanienwäldchen—Dorotheenstraße (wobei die Gleise der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn mitbenutzt wurden) —Prinz Louis Ferdinandstraße—Weidendammer Brücke—Friedrichstraße.

Die letztere Verbindung ermöglichte die vom Kastanienwäldchen sich abzweigende neue Strecke: Straße am Gießhaus—Eiserne Brücke — Museumstraße — Friedrichsbrücke — Burgstraße — Kl. Präsidentenstraße—Monbijouplatz bzw. Hackescher Markt.

Für die Genehmigung der Benutzung der Straßen zur Anlage und zum Betriebe dieser beiden Linien wurde an die Stadtgemeinde eine Pauschalsumme von 1 000 000 Mark gezahlt, durch deren Leistung die Gesellschaft von den durch die Bahnanlagen entstehenden Kosten für Benutzung oder Erwerb von Land bzw. für Änderungs- und Umbauten an Brücken befreit war.

Wohl hätte eine Durchquerung der Linden im Zuge der Friedrich-

straße oder Charlottenstraße noch mehr im Interesse der Gesellschaft und des fahrenden Publikums gelegen. Es ist aber heute verkehrspolitisch zweifellos als richtig anzuerkennen, daß dem von den Genehmigungsbehörden nicht stattgegeben wurde. Berlin hätte sonst heute an dieser Stelle die nämlichen, wenn nicht noch größere Verkehrskalamitäten, wie sie besonders in der Leipziger Straße, auf dem Potsdamer Platz und in der Potsdamer Straße leider bestehen.

In demselben Jahre wurden ferner die Strecken:

Rosentaler Tor—Zionskirchplatz—Vinetaplatz im Norden und Marheineke Platz—Blücherstraße im Süden der Stadt dem Betriebe übergeben, wodurch die dortigen äußeren Stadtgegenden an das übrige Bahnnetz angeschlossen wurden.

Auch die früher schon vertraglich geregelte gegenseitige Benutzung bestimmter Gleise der Großen Berliner Straßenbahn und der Neuen Berliner Pferdebahngesellschaft brachte erhebliche Verkehrsverbesserungen.

Im Jahre 1894, am Ende ihrer zweiten Entwicklungsperiode, verfügte die Gesellschaft bei einem Aktienkapital von 21 375 000 Mark über 273 km im Betriebe befindliche Gleise, beschäftigte in ihren Diensten 3866 Personen und besaß ein Betriebsmaterial von 5823 Pferden und 1079 Wagen. Betreffs der übrigen statistischen Angaben wird wiederum auf die in der Anlage gegebene statistische Übersicht verwiesen.

Zusammenfassung.

Zusammenfassung.

Betrachtet man zusammenfassend und rückblickend die äußere Entwicklung der Gesellschaft in dieser Periode, so ist zu bemerken:

Von den Vororten sind, von Norden beginnend, Niederschönhausen, Reinickendorf, Mariendorf und Britz dem Bahnnetz der Gesellschaft neu einverleibt. In der Erschließung der Vororte hat sich also gegen die erste Periode wenig geändert.

Die an die Innenstadt angrenzenden äußeren Stadtteile sind, von Norden angefangen, in der ungefähren heutigen Linie: Bahnhof Gesundbrunnen—Bahnhof Wedding—Tiergarten (Großer Stern)—Nollendorfplatz—Görlitzer Bahnhof—Schlesischer Bahnhof—Friedrichshain durch eine Ringbahn miteinander verbunden. Sie haben außerdem Radialverbindungen zur Stadt, die aber zum größten Teil aus der ersten Entwicklungsperiode der Gesellschaft stammen.

Von einer inneren Erschließung der Vororte, wie z. B. Charlottenburg, Wilmersdorf, Schöneberg, Rixdorf usw. durch die Gesellschaft ist noch nichts zu merken. Hierbei ist aber wohl zu berücksichtigen, daß außer der Großen Berliner Straßenbahn noch die heutigen drei ihr jetzt angeschlossenen Nebengesellschaften, die Westliche, die Süd-

liche Berliner Vorortbahn und die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn, damals als selbständige Betriebe bestanden und die westlichen und südlichen Vororte mit Verbindungen zu versorgen bestrebt waren.

In der Innenstadt — und das ist das wichtigste in dieser Periode — sind neben den in ihrem südlichen Teile aus der ersten Entwicklungsperiode stammenden ost-westlichen Durchgangsverbindungen zwei hervorragend wichtige nord-südliche Durchgangslinien entstanden, welche die durch die Linie Straße Unter den Linden—Königliches Schloß—Königstraße voneinander getrennten beiden Teile der Innenstadt untereinander und im Verein mit den west-östlichen Linien mit den Außenbezirken in Beziehung setzten.

Das Gesamtbild ist also folgendes:

Radial von den Vororten und Außenbezirken verlaufen die Verbindungen zur Innenstadt.

Um die ehemalige Stadtmauer läuft die Ringbahn.

Parallel mit der Ringbahn läuft durch die im Stadium ihrer Erschließung sich befindenden näheren äußeren Stadtteile ein nur im Nordosten noch offener äußerer Ring.

Die Innenstadt ist nord-südlich und ost-westlich erschlossen.

Auch die Gleise anderer Berliner Straßenbahnunternehmungen sind für den Betrieb der Gesellschaft nutzbar gemacht.

Es waren nunmehr die Vorbedingungen gegeben, den Radialverkehr durch Einrichtung langer, durchgehender Linien zum Durchmesserverkehr umzugestalten, den Ringübergangsverkehr weiter auszubauen, die Erschließung des äußeren Weichbildes der Stadt und die der Vororte weiter fortzusetzen, das gesamte Bahnnetz entsprechend den individuellen Verkehrsverhältnissen der Einzelteile des ganzen Stadtbildes Groß-Berlins zu vervollständigen und möglichst vielseitige Verkehrsbeziehungen in und zwischen allen Teilen der Stadt, der Außenbezirke und der Vororte herzustellen.

Diese wiederum durch die Verkehrsbedürfnisse und lokalen Verhältnisse vorgezeichnete Verkehrspolitik leitet zur dritten Entwicklungsperiode der Gesellschaft über, die den Gegenstand des folgenden Kapitels bilden wird.

Drittes Kapitel.

Dritte Entwicklungsperiode 1895—1910. Die Umwandlung des Pferdebetriebs in den elektromotorischen Betrieb. Die Schaffung langer Durchgangslinien. Die weitere Entwicklung des gesamten Verkehrsnetzes durch Neuanlagen und Angliederung von Konkurrenzgesellschaften. Die Stagnation des Unternehmens.

Die allgemeinen Richtpunkte, nach denen sich nach Erschließung der Innenstadt die äußere Entwicklung der Großen Berliner Straßenbahn in ihrer dritten und längsten Periode vollziehen mußte und auch

tatsächlich vollzog, sind am Schlusse des vorigen Kapitels bereits kurz erwähnt.

Die bisher befolgte Praxis der Registrierung der jährlich dem Verkehrsnetz hinzugefügten neuen, wichtigen Strecken wird nunmehr fallen gelassen, weil das Unternehmen in seiner dritten Periode einen durchaus zentralisierten, organischen Charakter bekommt, und es daher weniger darauf ankommt, die Einzelheiten des Wachstums des Schienennetzes kennen zu lernen, dessen Gerippe die erste und zweite Periode schuf, als vielmehr diejenigen Momente hervorzuheben, welche gewissermaßen die Marksteine auf dem Wege der weiteren Entwicklung bilden, und die daher diesem Zeitraum das charakteristische Gepräge verleihen.

Das erste dieser Momente ist die Umwandlung des bisherigen Pferdebetriebs in den elektromotorischen Betrieb.

Die damalige Entwicklung der Straßenbahntechnik drängte in dem Bestreben schnellerer Überwindung von Raum und Zeit auf die Beseitigung der tierischen Zugkraft und deren Ersatz durch einen mechanischen Antrieb. Der seitens der Großen Berliner Straßenbahn im Jahre 1880 auf der Linie Schönhauser Tor—Pankow mit sieben Lokomotiven versuchsweise eingerichtete, nach ca. dreiwöchigem Bestehen aber wieder eingestellte Dampfbetrieb in den Straßen hatte sich auch in Berlin wegen der lästigen Rauchentwicklung und aus anderen hier nicht zu berührenden technischen Gründen für großstädtische Verkehrszwecke als völlig unbrauchbar erwiesen. In Amerika und in anderen Städten Europas war man lange schon im Besitz gut funktionierender elektrisch angetriebener Straßenbahnen. Für den stetig und rapide zunehmenden Berliner Verkehr war daher die Frage der Elektrisierung des Straßenbahnnetzes eine immer dringender werdende, praktische Forderung des Tages. Die erste elektrische Bahn in Berlin war die von der Firma Siemens & Halske 1895 erbaute Linie zwischen Berlin und Pankow, welcher im Jahre 1896 die Linie Behrenstraße—Treptow folgte.

Für die Große Berliner Straßenbahn, welche schon in den Jahren vorher auf einzelnen kleinen Strecken Versuche mit elektrisch angetriebenen Wagen gemacht hatte, brachte die Berliner Gewerbeausstellung, welche am 1. Mai 1896 in Treptow eröffnet wurde, die endgültige Lösung der Frage. Es stand während der Dauer der Ausstellung naturgemäß ein ganz enormer Verkehr zu erwarten, dessen pünktlicher Bewältigung der Pferdebetrieb in dem bisherigen Umfange keineswegs gewachsen sein konnte. Die Stadt und die staatlichen Aufsichtsbehörden genehmigten der Gesellschaft noch kurz vor Eröffnung der Ausstellung nach langwierigen Verhandlungen mit der Stadt die Elektrisierung folgender durch die Ausstellung am meisten belasteter Strecken,

Umwandlung
des Pferde-
betriebs in den
elektromoto-
rischen Be-
trieb.

die teils mit Oberleitung, teils mit unterirdischer Stromzuführung zu betreiben waren:

1. Zoologischer Garten—Nollendorfplatz—Bülowstraße—Yorkstraße—Hallesches Tor—Gitschiner Straße—Skalitzer Straße—Schlesisches Tor—Treptow;
2. Dönhoffplatz — Kommandantenstraße — Lindenstraße — Ritterstraße—Reichenberger Straße—Skalitzer Straße—Schlesisches Tor—Treptow.
3. Dönhoffplatz—Reichenberger Straße bis Glogauer Straße.

Am 1. Mai waren die Linie 1, von der Linie 2 die Strecke Lindenstraße—Treptow und von der Linie 3 das Stück Lindenstraße—Glogauer Straße fertiggestellt. Nachdem bis zum 29. Juni 1896 auch die Reststrecken fertig waren, liefen vom genannten Tage ab bereits die ersten 50 Motorwagen mit 1 bis 2 Anhängewagen auf diesen drei Linien. Die elektrische Oberleitung hatte sich in jeder Hinsicht bewährt, die unterirdische Stromzuführung jedoch nicht.

Die Umwandlung des gesamten Bahnnetzes in den elektrischen Betrieb war nunmehr im Prinzip beschlossen. Sie war aber mit erheblichen Unkosten verbunden. Man hatte sie auf 30 Millionen Mark veranschlagt. Heute ist bekannt, daß sie gerade das Doppelte, ca. 60 Millionen Mark gekostet hat. Das Aktienkapital von 21 375 000 Mark mußte erhöht werden. Die Konzession der Gesellschaft und der Straßenüberlassungsvertrag mit der Stadt lief bis zum Jahre 1911. Die Gesellschaft glaubte bis zu diesem Zeitpunkte nicht in der Lage zu sein ein so erheblich erhöhtes Aktienkapital amortisieren zu können und erstrebte daher den Abschluß eines neuen Zustimmungsvertrages mit der Stadt. Derselbe kam am $\frac{2. \text{ Juli } 1897}{19. \text{ Januar } 1898}$ zustande, ist

Zustimmungsvertrag mit der Stadt vom 2. Juli 1897
19. Januar 1898

noch in Gültigkeit, sollte in den in den folgenden Jahren entstandenen und heute noch nicht beigelegten Streitigkeiten mit der Stadt eine wichtige Rolle spielen und wird im zweiten Abschnitt, im ersten Kapitel unter „Rechtsgrundlagen“ näher gewürdigt werden. Hier seien aus diesem sog. Betriebsumwandlungsvertrage nur diejenigen Punkte herausgegriffen, welche auf die äußere Entwicklung des Unternehmens von besonderem Einflusse waren.

Die Zustimmungsfrist für die Benutzung der Straßen wurde vom Jahre 1911 bis zum 31. Dezember 1919 ausgedehnt (§ 2). Die Umwandlungsarbeiten in den elektrischen Betrieb mußten innerhalb von 5 Jahren beendet sein (§ 9). Als Betriebssystem wurde die oberirdische Stromzuführung gewählt; auf Verlangen des Magistrats wurde jedoch die Gesellschaft trotz ihrer gegen dieses System hinsichtlich der Betriebszuverlässigkeit geäußerten Bedenken verpflichtet, auf bestimmten bzw. noch zu bestimmenden Strecken Akkumulatorenbetrieb einzuführen (§ 6). Der Vertrag

selbst verlangte dies (§ 6) für 9 Strecken von ca. 20 km Gesamtlänge und gerade für die verkehrsreichsten im Innern der Stadt, wie Leipziger Straße, Potsdamer Straße, Potsdamer Platz, Lützowstraße, Königgrätzer Straße, Sommerstraße, Reichstagsufer, Reichstagsplatz usw. Mit dieser Bestimmung, die von ästhetischen Rücksichten auf die architektonische Schönheit des Straßenbildes diktiert war, hatte der Magistrat keine glückliche Hand gehabt. Das System versagte im Winter 1899/1900 gelegentlich heftiger Schneefälle bei andauernder Kälte vollkommen. Die Batterien der Akkumulatorenwagen wurden auf den Oberstromstrecken mit der Energie geladen, mit der sie dann auf den Strecken ohne Fahrdraht weiter laufen sollten, die Ladestrecken aber waren zu kurz, die Energie daher zu gering, besonders, wenn, wie bei Schnee, zur Fortbewegung mehr als die normale Energie gebraucht wurde. Es entstanden fortdauernd auf diesen verkehrsreichsten Strecken Betriebsstörungen, die sich naturgemäß in verstärktem Maße auf das gesamte Verkehrsnetz übertrugen. Die Verkehrsnot in Berlin stieg aufs äußerste, und das Publikum, als der leidtragende Teil, war in dieser kritischen Zeit auf die Straßenbahn recht schlecht zu sprechen. Der Fehler lag weniger bei der Gesellschaft, als im gemischten Betriebssystem, auf dessen gänzliche Unzulänglichkeit die Gesellschaft bereits 1899 in einer Eingabe an den Minister der öffentlichen Arbeiten aufmerksam gemacht und darum gebeten hatte, den Akkumulatorenbetrieb durch ober- oder unterirdische Leitung zu ersetzen. Die maßgebenden Behörden überzeugten sich von der Richtigkeit der Ausführungen, und so wurde in den Jahren 1900 bis 1902 der Akkumulatorenbetrieb beseitigt und durch Stromzuführung mittels Ober und Unterleitung ersetzt. Aber auch die Unterleitung entsprach nicht den an ein zuverlässiges Verkehrsmittel zu stellenden Anforderungen, auch sie versagte bei Schnee und Kälte, ganz abgesehen davon, daß ihre Herstellung viel teurer war. Jetzt ist man endlich so weit, daß die Oberleitung als das einzig richtige Betriebssystem allgemein anerkannt und durchgeführt ist. Heute wird nur noch die Strecke am Brandenburger Tor, auf der im Winter gleichfalls provisorische Oberleitung besteht, im Sommer mit Unterleitung befahren.

Welche Menge von Arbeiten die Umwandlung in den elektrischen Betrieb mit sich brachte, erhellt aus folgendem:

Die ausgearbeiteten Projekte mußten nicht weniger als 10 Behörden zur Genehmigung eingereicht werden, 1. dem Polizeipräsidium, 2. der Verkehrsdeputation, 3. der Oberpostdirektion, 4. der Feuerwehr, 5. der Städtischen Kanalisationsverwaltung, 6. der Direktion der städtischen Wasserwerke, 7. der Verwaltung der Gaswerke, 8. der Imperial Continental-Gas-Association, 9. den Berliner Elektrizitätswerken, 10. der städtischen Parkdeputation. Für ca. 1300 Motor- und Anhängewagen

waren 8 neue Bahnhöfe zu erbauen, 10 (bisherige Pferde-) Bahnhöfe zu verändern und mit neuen Werkstatanlagen zu versehen, neues Betriebsmaterial zu beschaffen, 460 km Gleis bei Aufrechterhaltung des Betriebes umzubauen, das Personal für den neuen Betrieb zu schulen, zu vermehren und neu zu organisieren, die ganze Verwaltung des Betriebes entsprechend dem neuen System zu verändern usw.

Am 1. März 1898 wurde die Linie Schöneberg—Alexanderplatz (7,1 km Gesamtlänge, davon 3,4 km Akkumulatorenbetrieb) dem Verkehr übergeben. Am 11. Mai 1898 folgten die Strecke Kreuzberg—Demminer Straße, am 16. Juli 1898 die Strecke Kreuzberg—Gesundbrunnen, ferner bis Ende des Jahres noch vier weitere Linien, darunter auch die sog. Ringbahn mit einer Gleislänge von 14 km.

1899 waren bereits 19 Linien, 1900 schon 43 im Betriebe, 1901 wurden von den damals vorhandenen 58 Linien nur noch 5 mit Pferden betrieben. Am 15. Dezember 1902 war die 1896 begonnene Umwandlung in den elektromotorischen Betrieb beendet. Mit welcher außerordentlichen Schnelligkeit sie vor sich gegangen ist, erhellt aus umstehender graphischer Übersicht, die gleichzeitig auch die Entwicklung der Gleislänge bis zum Jahre 1909 veranschaulicht.

Das zweite charakteristische Moment dieser Periode ist die Verschmelzung der Betriebe aller in Berlin existierenden namhafteren privaten Straßenbahnunternehmungen mit der Großen Berliner Straßenbahn.

Als erste verfiel die Neue Berliner Pferdebahn-Gesellschaft, die am 5. August 1876 ins Leben gerufen worden war, diesem Schicksal. Sie unterhielt seit 1880 die beiden Linien Alexanderplatz—Friedrichsberg und Alexanderplatz—Weißensee. Durch spätere Verträge hatte die Stadt Berlin der Gesellschaft ferner die Straßenbenutzung für folgende Linien eingeräumt:

1. Alexanderplatz—Landsberger Straße—Zentralviehhof. (Vertrag vom 31. Mai 1881.)
2. Alexanderplatz—Münzstraße—Weinmeisterstraße—Koppenplatz—Gerichtsstraße. (Vertrag vom 15. August 1885.)
3. Weißensee—Prenzlauer Chaussee und -Allee—Danziger Straße—Weißburger Straße—Schönhauser Allee. (Vertrag vom 7. April 1892.)
4. Alexanderplatz—Prenzlauer Straße—Prenzlauer Allee—Danziger Straße. (Vertrag vom 7. April 1892.)

Diese Gesellschaft sollte also die östlichen Stadtteile und Vororte erschließen und mit Verbindungen versorgen. Trotz namhafter Zuschüsse seitens der Interessenten von Lichtenberg und Weißensee rentierte die Gesellschaft nicht, weil die Einnahmen die Herstellungs-, Straßenver-

**Verschmelzung
mit der Neuen
Berliner
Pferdebahn-
Gesellschaft.**

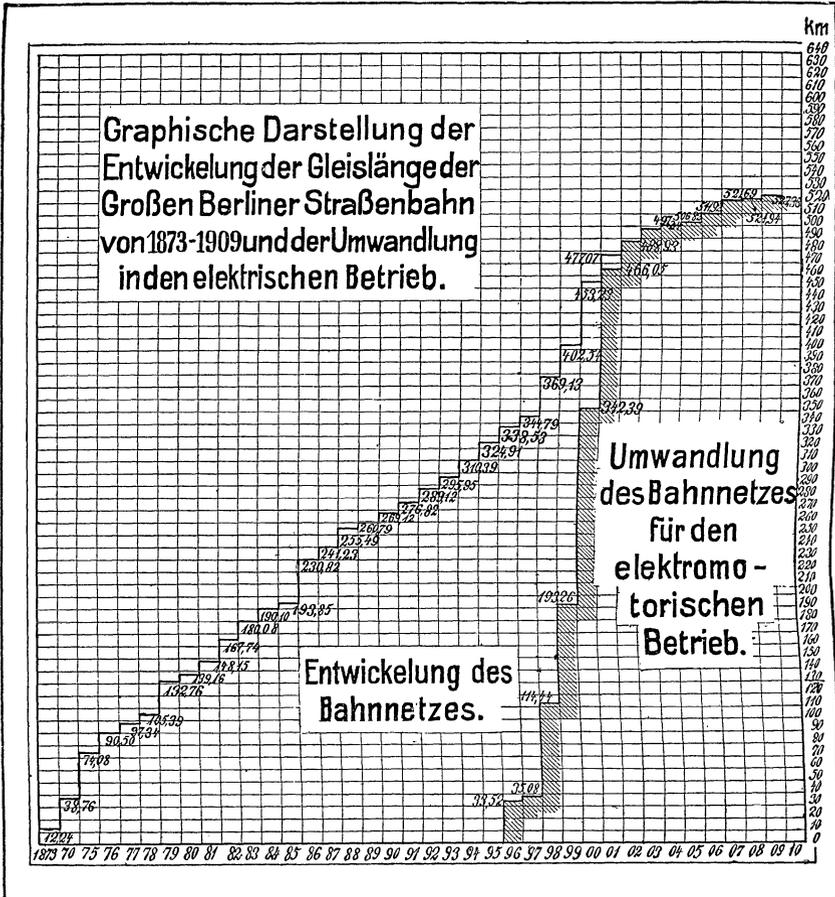


Fig. 1.

breiterungs- und Neupflasterungskosten nicht zu decken vermochten. Nachdem das Aktienkapital von 2 000 000 Mark auf 1 500 000 Mark herabgesetzt war, die Große Berliner Straßenbahn seit 1894 den Betrieb und die Verwaltung dieser Gesellschaft in die Hand genommen hatte, die Linien durch Anschluß an das Betriebsnetz der Großen Berliner Straßenbahn bis in das Innere der Stadt weitergeführt und in lange Durchgangslinien (wie z. B. Müllerstraße—Hasenhaide) umgewandelt worden waren, ferner die Bautätigkeit im Osten sich steigerte, erzielte die Gesellschaft bessere Ergebnisse. Im Jahre 1900 verschmolzen sich beide Gesellschaften.

Im Jahre 1898 erwarb die Große Berliner Straßenbahn für ihren Amortisationsfonds:

1. sämtliche Aktien der Westlichen Berliner Vorortbahn (6 600 000 Mark) und
2. die Hälfte der Aktien der Südlichen Berliner Vorortbahn (1 500 000 Mark).

Im Jahre 1900 ging ferner der größte Teil der Aktien der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn in den Besitz desselben Fonds der Gesellschaft über. Von einer völligen Verschmelzung der drei Gesellschaften mit der Großen Berliner Straßenbahn wurde wegen der von einander abweichenden Vertragsverhältnisse, aus rechtlichen, praktischen und geschäftlichen Rücksichten Abstand genommen. Die Gesellschaften wurden vielmehr in Personalunion und einer Art Betriebsgemeinschaft nach Muster der Eisenbahnen mit der Großen Berliner Straßenbahn vereinigt. Die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn besitzt einen eigenen Bahnhof, hatte bis zum 1. Juli 1906 eine eigene Werkstatt und führte den Betrieb bis 1907 auch mit eigenem Personal. 1907 wurde dasselbe jedoch von der Großen Berliner Straßenbahn übernommen, um eine zweckmäßigere Verwendung des Gesamtpersonals nach Erweiterung des sog. Anschlußbetriebes¹⁾ zu ermöglichen. Seit dem 1. Juli 1906 werden die Wagen der Gesellschaft in den Werkstätten der Großen Berliner Straßenbahn repariert. Die anderen beiden Gesellschaften besitzen weder Bahnhof noch Werkstatt. Ihre Wagen sind gegen Mietsentschädigung auf den Bahnhöfen der Großen Berliner Straßenbahn untergebracht, welche auch gegen Erstattung der Selbstkosten den Wagenpark unterhält, sowie den Betrieb mit ihrem eigenen Personal versieht.

Um die Bedeutung der Angliederung dieser drei Gesellschaften an die Große Berliner Straßenbahn besser beurteilen und sich ein Bild darüber machen zu können, welche neuen Verkehrsgebiete hierdurch dem Bahnnetz der Großen Berliner Straßenbahn hinzugefügt wurden, sei an dieser Stelle ein kurzer Abriß der Entwicklung der drei Gesellschaften eingeschaltet²⁾.

Die Westliche Berliner Vorortbahn führt ihre wechselvolle Geschichte bis 1886 zurück.

Am 12. August 1886 hatte der Kreisausschuß des Kreises Teltow dem Geheimen Kanzleisekretär a. D., nachmaligen Gemeindevorsteher Stork in Wilmersdorf auf dessen Ansuchen für die Dauer von 30 Jahren eine Genehmigung zur Anlage und zum Betriebe einer Straßenbahnlinie mit Pferdebetrieb im Zuge der Schöneberg-Wilmersdorfer Chaussee erteilt. Noch ehe mit den Bauausführungen begonnen wurde, ging diese

**Vereinigung
der West-
lichen Berliner
Vorortbahn,
der Südlichen
Berliner Vor-
ortbahn und
der Berlin-
Charlotten-
burger
Straßenbahn
in Personal-
union mit der
Großen Berliner
Straßenbahn.**

**Entwicke-
lungs-
geschichte der
Westlichen
Berliner Vor-
ortbahn.**

1) Über „Anschlußbetrieb“ s. Näheres auf S. 32 dieser Arbeit.

2) Nach der Denkschrift: „Die Große Berliner Straßenbahn 1871—1892“, S. 231 ff. und nach Vorträgen des Oberverkehrsinspektors Stavenow, gehalten in Berliner Vororten.

Konzession mit Einwilligung des Kreis Ausschusses in die Hände des Eisenbahnunternehmers Richard Damm über, der seit dem 11. Mai 1887 auch im Besitze einer Konzession zum Betriebe einer Straßenbahn auf der Kreischaussee von Wilmersdorf nach Schmargendorf war. Dessen Konzession wieder erwarb die Firma Reymer & Masch, welche nach der 1887 bis 1888 seitens der Regierung in Potsdam erteilten Genehmigung und nach eingeholter Zustimmung der Gemeinden Schöneberg, Wilmersdorf und Schmargendorf seit 1888 eine Dampfstraßenbahn von der Zwölf-Apostelkirche (an der Kurfürstenstraße) durch die Ziethenstraße — Winterfeldtstraße — Winterfeldtplatz — Goltzstraße — Grunewaldstraße nach Wilmersdorf bis Schmargendorf betrieb.

In dieser Zeit stellte die Kurfürstendamm-Gesellschaft ihre großzügig angelegte, damals noch durch kahles Gelände führende, breite Prachtstraße, den Kurfürstendamm, her. Diese Straße, im Verein mit der als breite Promenade fortgeführten Tauenzienstraße und Bülowstraße bildete einen wichtigen Verbindungsweg zwischen den Verkehrsknotenpunkten Nollendorfplatz und Zoologischer Garten einerseits und Halensee und Grunewald andererseits. Bei der großen räumlichen Ausdehnung dieser Straßen machte sich das Bedürfnis eines Schnellverkehrsmittels geltend, dem eine Pferdebahn nicht zu entsprechen vermochte.

Da der elektrische Straßenbahnbetrieb technisch noch nicht vollkommen genug war, um ernsthaft in Erwägung gezogen werden zu können, hatte sich die Kurfürstendamm-Gesellschaft in den Besitz einer Konzession zum Betriebe einer Dampfstraßenbahn vom Zoologischen Garten längs des Kurfürstendamms bis zum Grunewald gesetzt. Nach Fertigstellung dieser Linie bis Halensee übertrug die Gesellschaft den Betrieb 1886 der Unternehmerfirma Davy Donath & Co., welche die Linie durch die Tauenzienstraße und Kleiststraße über teilweise noch unbebautes Gelände bis zum Nollendorfplatz verlängerte. Sie besaß nämlich die Konzession für eine Dampfstraßenbahn:

- a) vom Zoologischen Garten über den Nollendorfplatz durch Schöneberg und Friedenau nach Steglitz;
- b) von Steglitz durch die Kaiserallee zum Zoologischen Garten;
- c) von Halensee (Endpunkt der Bahn) durch Kolonie Grunewald bis in die Nähe des Jagdschlusses Grunewald.

Ehe noch die Anschlußstrecke Zoologischer Garten—Nollendorfplatz fertig war, geriet die Firma in Schwierigkeiten. Ein von der Darmstädter Bank, dem Eisenbahnunternehmer H. Bachstein-Berlin und der Bankfirma J. Simon Ww. Söhne-Königsberg i. Pr. gegründetes Konsortium, welches den Namen „Berliner Dampfstraßenbahn-Konsortium“ annahm, übernahm den gesamten Betrieb, erwarb am 22. Dezember 1888 auch noch die Linie Zwölf-Apostelkirche—Schmargendorf von der Firma Reymer & Masch hinzu und übernahm mit Einverständ-

nis der betreffenden Zustimmungsbehörden alle Rechte und Pflichten der bisherigen Verträge.

Die Linien Zoologischer Garten—Nollendorfplatz—Schöneberg—Friedenau—Steglitz wurden im Dezember 1888 eröffnet. Bis zum 1. April 1892 wurden die übrigen bereits genehmigten Linien allmählich fertiggestellt, nach erhaltener Konzession die Schmargendorfer Linie bis zur Chaussee nach Hundekehle verlängert, eine weitere Linie vom Zoologischen Garten durch die Joachimstaler Straße nach der Uhlandstraße in das Bahnnetz eingefügt und alle notwendigen Zustimmungsverträge abgeschlossen.

Dieses im Betriebe befindliche Bahnnetz vermittelte aber nur den wenig rentablen Verkehr zwischen den südwestlichen und westlichen Berliner Vororten; die Verbindung mit der Innenstadt von Berlin jedoch fehlte, und gerade diese war für ein weiteres Gedeihen des Unternehmens von ausschlaggebender Bedeutung. Des ferneren hatte sich, wie schon erwähnt, der Dampfbetrieb in den Straßen auf die Dauer als ganz unmöglich erwiesen.

Das Konsortium leitete daher Verhandlungen wegen neuer Konzessionen in das Innere von Berlin und wegen des Überganges zum elektrischen Betriebe ein. Die Zugänge zur Stadt durch die Potsdamer Straße und Leipziger Straße, sowie am Halleschen Tor und Anhalter Bahnhof befanden sich aber damals bereits im Besitze der Großen Berliner Straßenbahn.

Daher gelang es dem Konsortium nur, die Innenstadt auf einem Seitenwege durch die Flottwellstraße und Linkstraße zu erreichen.

Am 12. März 1895 erfolgte die vorläufige polizeiliche Genehmigung, am 15. April 1895 die vorläufige städtische Zustimmung

- a) für eine Linie Nollendorfplatz—Motzstraße—Kurfürstenstraße—Dennewitzstraße—Flottwellstraße—Schöneberger Ufer—Linkstraße (bis Ecke Potsdamer Straße);
- b) für eine Zweiglinie von der Königin-Augusta-Brücke über den Hafenplatz und die Bernburger Straße zum Askanischen Platz; Die Linie b) wurde später von der Aufsichtsbehörde abgelehnt.

Es ist klar, daß mit dieser Linienführung nichts halbes und nichts ganzes erreicht war. Die Bahn führte gewissermaßen durch eine Hintertür in die Stadt, die Vordertüren blieben verschlossen. Hierzu hatte nur die Große Berliner Straßenbahn den Schlüssel.

Der Übergang zum elektrischen Betriebe bedingte die Abschließung neuer Zustimmungsverträge mit den beteiligten Gemeinden.

Diese wurden bis zum Jahre 1898 unter entsprechender Verlängerung der Zustimmungsdauer, bei mäßigen Abgaben (teils von den Bruttoeinnahmen, teils vom Reingewinn), aber unter erheblichen Auflagen für Neupflasterung und Pflastererhaltung zum Abschluß gebracht.

Außer der oben unter a) angegebenen Linie wurden noch einige neue Anschlußstrecken genehmigt.

Am 25. Juni 1898 übernahm die neugegründete Aktiengesellschaft „Westliche Berliner Vorortbahn“ das gesamte Verkehrsunternehmen des bisherigen Konsortiums.

Die Umwandlung in den elektrischen Betrieb (Oberleitung), sowie die Ausführung der Neubauten war am 10. August 1900 beendet.

Das Verkehrsgebiet der Westlichen Berliner Vorortbahn und der Großen Berliner Straßenbahn, die ihrerseits inzwischen auch ihre Linien über Charlottenburg hinaus nach Schöneberg und Wilmersdorf hineingetrieben hatte, war somit stellenweise eng miteinander durchflochten. Es fehlte daher zwischen beiden Gesellschaften nicht an Reibungsflächen. Um dem Ausbruche von Streitigkeiten zuvorzukommen und aus geschäftlichen sowie verkehrspolitischen Gründen erwarb daher

Übersicht der Entwicklung der

	1899	1900	1901	1902	1903
Bruttoeinnahmen in Mark	.	1 278 357	1 576 783	1 600 250	1 816 496
Betriebsausgaben in Mark	.	1 003 018	1 251 860	1 265 953	1 332 301
Rechnerischer Überschuß in Mark . . . . .	.	275 339	324 923	334 297 ¹⁾	484 194 ²⁾
Tatsächliche Unterbilanz in Mark . . . . .	.	132 820	.	60 094	.
Anzahl der im Betrieb gewesenen m-Gleise .	53 049	56 510	67 913	67 954	67 954
Einnahmen aus der Per- sonenbeförderung in Mark	717 312	1 250 776	1 560 061	1 565 939	1 778 345
Anzahl der beförderten Personen in 1000 . .	6 265	11 172	13 230	15 036	16 676
Zurückgelegte Wagen- kilometer	2 103 739	3 838 138	4 415 341	4 620 984	5 011 663
Einnahme pro Wagen- kilometer in Pfennigen	34	33	35	34	35
Personen pro Wagen- kilometer	2,98	2,91	3,00	3,25	3,33
Dividende in Prozenten	.	.	.	.	.

- 1) Der Überschuß wurde durch den elektrischen Ausbau und die Erweite-
- 2) Nach Zahlung der Zinsen für das aufgewendete Baukapital und nach Til-
- 3) Nach angemessenen Abschreibungen Reingewinn 147 366 Mark.
- 4) „ „ „ „ 293 118 „
- 5) „ „ „ „ 288 354 „
- 6) „ „ „ „ 407 788 „
- 7) „ „ „ „ 439 837 „
- 8) Die entsprechenden Zahlen sind in dem Geschäftsbericht 1909 der Großen

1898 die Große Berliner Straßenbahn sämtliche Aktien der Westlichen Berliner Vorortbahn und vereinigte die Gesellschaft in Personalunion mit ihrem Betriebe.

Das Aufblühen der Gesellschaft seit 1905 und ihre Entwicklung seit 1899 unter der Führung der Großen Berliner Straßenbahn geht aus der untenstehenden Übersicht hervor.

Anfang 1910 unterhielt die Bahn sieben Linien, die Linien A, B, C, D, E, F, G, H mit 88 Motorwagen, 83 Anhängern und 69,329 km Gleislänge, welche Halensee, den Grunewald, Schöneberg, Wilmersdorf, Schmargendorf, Friedenau, Steglitz, also die westlichen Vororte untereinander und mit Berlin verbinden und vom Bahnhof Zoologischer Garten bzw. Potsdamer Platz und der Golzstraße ihren Anfang nehmen.

Die Überlassungsverträge mit Berlin dauern bis 1919, mit den übrigen sieben Gemeinden, auf deren Gebiet sich das Betriebsnetz befindet

Westlichen Berliner Vorortbahn.

1904	1905	1906	1907	1908	1909
2 115 618	2 398 518	2 568 585	2 900 652	3 152 203	3 458 604
1 521 133	1 682 223	1 804 736	1 988 949	2 117 606	2 207 226
594 485 ^{a)}	716 282 ^{a)}	763 849 ^{a)}	911 703 ^{a)}	1 034 597 ^{b)}	1 251 377
.
67 843	68 864	68 590	68 890	69 100	69 329
2 064 644	2 327 515	2 513 246	2 833 421	3 085 789	3 391 169
19 475	21 939	23 570	27 123	28 930	. ^{c)}
5 585 981	6 252 615	6 593 754	7 533 215	8 069 899	8 690 938
37	37	38	38	38	. ^{c)}
3,49	3,51	3,57	3,60	3,58	. ^{c)}
2	4	4	5 $\frac{1}{2}$	6	7

rung des Bahnnetzes mehr als absorbiert.

gung des Verlustvortrags aus 1902 in Höhe von 60094 Mark Gewinn: 8788 Mark.

Berliner Straßenbahn nicht mehr angegeben.

(Charlottenburg, Schöneberg, Friedenau, Schmargendorf, Steglitz, Wilmersdorf, Grunewald), bis 1937 bzw. 1938. Die staatliche Genehmigung seitens des Polizeipräsidiums läuft bis 31. Dezember 1949.

Die Westliche Berliner Vorortbahn vermittelte ursprünglich ganz ausgesprochen den Berliner Sommerausflugsverkehr nach den westlichen Vororten und dem Grunewald. Sie war daher je nach den Werk- oder Sonntagen, der Jahreszeit und der Witterung ganz außerordentlichen Verkehrsschwankungen unterworfen, welche naturgemäß eine schwierige Verkehrsbewältigung und Betriebsführung im Gefolge hatten.

Jetzt fällt ihr in immer steigendem Umfange auch ein regelmäßiger, lohnender, innenstädtischer Verkehr der von ihr berührten Stadt- und Vorortgebiete zu. Durch Einrichtung von Anschlußbetrieben über die Strecken der Großen Berliner Straßenbahn, der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn und der Südlichen Berliner Vorortbahn sind die Anwohner fast aller Strecken in der Lage, mit direkten Wagen bis ins Innere von Berlin zu gelangen. Das Unternehmen hatte anfangs unter der Konkurrenz der Hoch- und Untergrundbahn zu leiden. Jetzt erscheint seine weitere gedeihliche Entwicklung auch nach Ansicht der Großen Berliner Straßenbahn in Anbetracht der lebhaften Bevölkerungszunahme der in Betracht kommenden westlichen Teile Groß-Berlins gewährleistet, selbst nach Erbauung der in den Stadtgebieten von Schöneberg, Wilmersdorf und Charlottenburg in Angriff genommenen bzw. projektierten Schnellbahnen.

* * *

Die Südliche Berliner Vorortbahn ist am 4. Juli 1898 als Aktiengesellschaft mit 3 000 000 Mark Kapital ins Leben gerufen worden und übernahm die Verträge des Konsortiums der Südlichen Berliner Vorortbahn, welche mit den wegeunterhaltungspflichtigen Gemeinden Berlin, Schöneberg, Tempelhof, Lankwitz, Britz, Rixdorf und Treptow und dem Kreis Ausschuß des Kreises Teltow abgeschlossen waren und unter Benutzung von Gleisen der Westlichen Berliner Vorortbahn und der Großen Berliner Straßenbahn durch Anlage einer südlichen Ringlinie mit Zweiglinien eine Verbindung dieser Vororte untereinander und mit dem Westen, Südwesten und Süden Berlins bezweckten.

Diese Verträge wurden durch Nachtragsverträge teilweise abgeändert. Der Südring wurde am 1. Juli 1900, der Rest der Linien in den darauffolgenden Jahren dem Betriebe übergeben. Die Gesellschaft unterhielt Anfang 1910 die drei Linien: I, II, V, die sich im Gemeindebezirk von Berlin, Rixdorf, Schöneberg, Tempelhof und Britz befinden. Die auf dem Gebiete von Berlin, Mariendorf, Groß-Lichterfelde und Lankwitz befindlichen Linien III und IV wurden 1908 bzw. 1910 mit der Großen Berliner Straßenbahn vereinigt, da sie als Glieder der Südlichen Berliner

Vorortbahn unbefriedigende Ergebnisse zeitigten und das Gesamtergebnis der Gesellschaft ungünstig beeinflussten, als Teile des Verkehrsnetzes der Großen Berliner Straßenbahn aber billiger und somit rentabler weitergeführt werden können. Die Zustimmungsverträge mit Berlin dauern bis 31. Dezember 1919, mit den anderen in Betracht kommenden Gemeinden bis 1. Juli 1947; die staatliche Genehmigung währt 50 Jahre, bis 1948.

Über die Entwicklung der mit erheblicher Unterbilanz arbeitenden Gesellschaft gibt folgende Tabelle Aufschluß:

Südliche Berliner Vorortbahn.

	Länge der im Betrieb gewesenen Gleise in km	Einnahmen aus der Per- sonenbeför- derung in Mark	Anzahl der beförderten Personen in 1000	Anzahl der Wagen- kilometer	Einnahme pro Wagen- kilometer in Pfennigen	Personen pro Wa- genkilo- meter	Unterbilanz in Mark
1899	23,314	177 209	1756	731 757	24	2,40	—
1900	31,435	346 276	3417	1 604 973	22	2,13	113 821
1901	31,548	322 360	3241	1 949 159	17	1,66	425 497
1902	31,906	326 622	3305	1 825 823	18	1,81	685 762
1903	31,906	366 462	3615	1 839 511	20	1,97	855 237
1904	31,906	397 268	4043	1 834 713	22	2,20	986 760
1905	32,656	437 349	4441	1 827 362	24	2,43	1 079 170
1906	33,530	614 376	6213	2 373 155	26	2,62	1 188 286
1907	34,171	712 468	6990	2 718 642	26	2,57	1 315 697
1908	42,006	763 630	7431	3 017 711	25	4,46	1 420 501
1909	1)	801 875	1)	3 090 072	1)	1)	1 468 891

Die Südliche Berliner Vorortbahn, die heute noch große, unbebaute Flächen durchquert, erreicht mit ihren eigenen Betriebslinien innerhalb von Rixdorf und Schöneberg nicht die vom Publikum allgemein gewünschten Fahrtziele.

Da jetzt in Rixdorf und in Schöneberg in den von der Bahn berührten Gegenden aber lebhaftere Bautätigkeit herrscht und die unrentablen Linien III und IV in direkte Verbindung mit der Großen Berliner Straßenbahn gelangt sind, besteht jedoch nach Ansicht der Großen Berliner Straßenbahn die Hoffnung, daß die Gesellschaft in absehbarer Zeit eine auskömmliche Ertragsfähigkeit aufweisen wird.

Die Errichtung eines Industrie- und Wohnviertels zwischen Tempelhof und Rixdorf, sowie die Einrichtung eines großen, jetzt im Bau begriffenen städtischen Krankenhauses der Stadt Rixdorf in der Nähe von Britz werden nach Meinung der Großen Berliner Straßenbahn die Einnahmen der Gesellschaft wesentlich erhöhen.

* * *

1) Die entsprechenden Zahlen sind in dem Geschäftsbericht der Großen Berliner Straßenbahn vom Jahre 1909 nicht mehr angegeben.

Die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn ist aus der am 11. Mai 1865 mit einem Grundkapital von 840 000 Mark gegründeten Kommanditgesellschaft auf Aktien in Firma Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft E. Besckow hervorgegangen, die als erste Straßenbahn Deutschlands seit dem 28. August 1865 die Linie Kupfergraben—Dorotheenstraße—Sommerstraße—Platz vor dem Brandenburger Tor—Charlottenburger Chaussee—Berliner Straße—Luisenplatz—Spandauer Straße in Charlottenburg, anfangs eingleisig, seit 1872 zweigleisig, betrieb. Im Jahre 1875 wurde dieser Linie in Anbetracht des lebhaften Ausflugsverkehrs nach dem Zoologischen Garten die Zweiglinie Zoologischer Garten—Großer Stern angegliedert. Eine ähnliche Abzweigung nach dem Krollschen Garten und den Zelten mußte wegen zu geringen Verkehrs bald wieder verlassen werden.

In demselben Jahre nahm die Gesellschaft die Firma Berliner Pferde-eisenbahn-Gesellschaft, Kommandit-Gesellschaft auf Aktien J. Lestmann & Co. an.

Die von H. Quistorp & Co. gegründete Terrain-Gesellschaft „Westend“ hatte 1871 zur Erschließung dieses Geländes im Anschluß an die Strecke Kupfergraben—Charlottenburg eine Pferdebahn auf der Spandauer Chaussee geschaffen und später bis zum Spandauer Bock ausgedehnt. 1878 wurde diese Gesellschaft mit der Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft verschmolzen.

Hand in Hand gehend mit der baulichen Entwicklung Charlottenburgs entstanden 1880 die Zweiglinie vom Knie über die Hardenbergstraße bis zur Ecke Kurfürstendamm—Kurfürstenstraße, 1881 die Abzweigung von dieser Ecke durch die Rankestraße bis zum Joachimstaler Gymnasium, 1885 die Verbindungsstrecke vom Knie nach dem Lützowplatz, 1887 die Strecken Knie—Alt-Moabit—Kriminalgericht, sowie Wilhelmplatz—Wilmersdorfer Straße—Stadtbahnhof Charlottenburg.

Während bis 1882 das Unternehmen befriedigende, teilweise sogar ganz hervorragende Ergebnisse erzielt hatte (1872 wurden 24% Dividende verteilt), änderte sich die Sachlage mit einem Schlage, als 1882 die Eröffnung der Stadtbahn erfolgte und 1885 auch noch die Stadtbahnstation „Tiergarten“ errichtet wurde.

Der Verkehr nach der Dorotheenstadt wurde nunmehr von der Stadtbahn angezogen, und der Verkehr des südlichen Teiles von Charlottenburg nach der Mitte von Berlin ging über die Potsdamer Vorstadt. Für die Gesellschaft begann daher eine Zeit schwerster Krisen.

Alle Bemühungen, wie Erhöhung des Kapitals, Tarifiermäßigung, Abonnementsverbilligung, Neuschaffung bzw. Verlängerung von Teilstrecken, öftere Wagenfolge usw. brachten der Gesellschaft nicht den erwünschten Neuaufschwung. Es wurden zwar höhere Verkehrsziffern und damit höhere Einnahmen erzielt, aber infolge der hierzu nicht im

richtigen Verhältnis stehenden größeren Betriebsunkosten gingen Reingewinn und Dividende stetig zurück.

Zudem lief mit dem 30. Juni 1895 die von der Stadt Charlottenburg erteilte Konzession der Linie auf der Charlottenburger Chaussee ab. Die Firma Siemens & Halske war bereits 1892 mit der Stadtgemeinde Charlottenburg wegen Einrichtung einer elektrisch betriebenen zweigleisigen Straßenbahn vom Spandauer Bock, auf der Spandauer Chaussee, Spandauer Straße—Berliner Straße und Charlottenburger Chaussee laufend, in Verbindung getreten, ein Plan, dem der Magistrat natürlich sehr wohlwollend gegenüberstand. Es war Gefahr im Verzuge, daß die Gesellschaft ihre bisherigen Konzessionen verlor. Um dies zu vermeiden, schloß die Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft am 6. Januar 1893 mit der Firma Siemens & Halske einen Vertrag ab, nach dem die zu erteilende neue Konzession auf die bisherige Gesellschaft überging, die elektrischen Bauausführungen aber sämtlich der Firma Siemens & Halske zu übertragen waren. Auf dieser Grundlage kamen mit der Stadt Charlottenburg, später auch mit Berlin (9. März 1900) und Wilmersdorf, neue Überlassungsverträge zustande, in denen aber mit großem Wagemut in der Hoffnung auf bessere Rentabilität nach Einführung des elektrischen Betriebes Bau-, Betriebs-, Abgabe- und Tarifverpflichtungen übernommen wurden, die sich in den späteren Jahren als drückend erwiesen haben.

Laut Beschluß der Generalversammlung vom 26. September 1894 wurden die bisherige Kommanditgesellschaft und die bisherige Firma in die Firma „Berlin-Charlottenburger Straßenbahn“ umgewandelt.

Die Mißerfolge des nachfolgenden Akkumulatorenbetriebes, die Ertraglosigkeit neuer Zweiglinien, wie Bismarckstraße—Halensee, Schloßstraße—Suarezstraße, die verschiedenen vereinbarten Linien von Charlottenburg hinein nach Wilmersdorf, über heute noch brach liegendes Spekulationsgelände, und die vertraglich übernommenen schweren Verpflichtungen, besonders der mit Berlin vereinbarte 10 Pfennigtarif ließen das Unternehmen nicht zur Blüte kommen.

Als im Februar 1901 der elektrische Betrieb durchgeführt war, belief sich das Aktienkapital auf 12 000 000 Mark, eine verhältnismäßig ganz exorbitant hohe Summe, von welcher 6 000 000 Mark zu 4 bzw. $4\frac{1}{2}\%$ als Obligationen zu verzinsen waren.

Sehr bald zeigte sich, daß weder der lokale Verkehr in Charlottenburg, noch der Verkehr nach Berlin imstande waren, bei den hohen Selbstkosten ausreichende Überschüsse zu erzielen. Es gab daher nur den einen Ausweg, die bestehenden kurzen Linien mit dem umfangreichen Netz von Berlin in möglichst enge Verbindung zu bringen und die innerhalb der Stadt Charlottenburg betriebenen Linien möglichst weit auszudehnen. Dieser Weg konnte aber nur nach engem Anschluß an die Große Berliner Straßenbahn betreten werden. So übernahm

denn September 1900 die Große Berliner Straßenbahn ca. $\frac{3}{4}$ des Aktien- und Obligationenskapitals der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn und vereinigte diese Gesellschaft in Personalunion mit ihrem Betriebe. Der Akkumulatorenbetrieb wurde beseitigt. An seine Stelle trat der Oberleitungsbetrieb mit Ausnahme einiger von der Aufsichtsbehörde bestimmter Strecken, auf denen der teure Unterleitungsbetrieb zur Anwendung kommen mußte. Diese Maßnahmen steigerten das Aktienkapital auf 17,8 Millionen Mark. In den folgenden Jahren wurde ein durchgehender, einheitlicher Fahrplan eingeführt, der Charlottenburg in bessere Verkehrsbeziehungen zu Berlin setzte, und auf Grund der nunmehr im Verkehr eingetretenen, vollständig verschobenen Verhältnisse mit der Stadt Charlottenburg und der Gemeinde Wilmersdorf neue Abreden über neue Linien und Lasten vereinbart, welche Mitte 1907 zum Abschluß gebracht wurden.

Nach Ausweis nachstehender Tabelle hat das Unternehmen auch nach Übernahme durch die Große Berliner Straßenbahn nach entsprechenden Abschreibungen keine nennenswerte Dividende abgeworfen, zahlt seit 1902 überhaupt keine Dividende und ist in seiner Entwicklung bis jetzt hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Das liegt mit daran, daß die Hoch- und Untergrundbahn gerade dieser Gesellschaft erhebliche Konkurrenz macht.

Die am 16. Juli 1900 vom Königlichen Polizeipräsidium unter Aufhebung sämtlicher bestehenden Konzessionen erteilte Genehmigung läuft bis 31. Dezember 1949, der Überlassungsvertrag mit der Stadt Charlottenburg und der Gemeinde Wilmersdorf bis 30. September 1937, mit Berlin bis 31. Dezember 1919.

Anfang 1910 betrieb die Gesellschaft mit einer Gesamtgleislänge von 74,557 km die neun Linien N, O, P, Q, R, S, T, U, V, welche den Kupfergraben mit Charlottenburg, Wilmersdorf, Friedenau, Halensee, den Dönhoffplatz mit Westend und den Spandauer Bock, Moabit mit Halensee, und die Schönhauser Allee im Norden mit Wilmersdorf und Friedenau verbinden. Die Bahn verbindet also den Norden, Nordwesten und das Innere von Berlin mit den westlichen Vororten, und hat sich auf Grund der mit den einzelnen Gemeinden abgeschlossenen Verträge eine weitere Ausdehnungsfähigkeit um ca. 100 km gesichert, wobei die zukünftigen Verkehrsverhältnisse des für den Aufbau bereitgestellten Stadtteils jenseits der Spree, sowie des von der Heerstraße durchschnittenen Bezirkes „Neu-Westend“ ausreichend berücksichtigt worden sind.

Die bis 1906 erfolgte Schaffung von Anschlußbetrieben der unrentablen Strecken an große, durchgehende Linien der Großen Berliner Straßenbahn läßt nach Ansicht der Großen Berliner Straßenbahn für die Zukunft bessere Ergebnisse erhoffen. Eine allgemeine Übersicht der Entwicklung des Unternehmens, soweit dem Verfasser das Material zugänglich war, gibt folgende Zusammenstellung:

Übersicht der Entwicklung der Berlin-Charlotten-
burger Straßenbahn 1865 bis 1909.

1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.
Jahr	Zahl der beförderten Personen in 1000	Einnahme aus der Personenbeförderung in Mark	Betriebsüberschuß in Mark	Dividende in Prozenten	Kilometer Gleis im Betriebe	Geleistete Wagenkilometer in 1000	Einnahme pro Wagenkilometer in Pfennigen	Personen pro Wagenkilometer
1865	500	131 472		0		270		
1866	900	230 298		0		526		
1867	1 200	228 255		0		531		
1868	1 300	280 833		4		522		
1869	1 300	317 455		6		528		
1870	1 400	327 435		8		519		
1871	1 600	536 530		14,5		575		
1872	2 500	568 693		24		603		
1873	3 000	643 676		22		715		
1874	2 800	655 545		16,5		756		
1875	2 900	687 962		12		877		
1876	3 300	722 155		10		1051		
1877	3 200	679 460		8		1056		
1878	3 300	701 623		9,5		1305		
1879	3 400	712 375		10,5		1161		
1880	3 800	715 279		10		1318		
1881	3 960	705 628		8		1400		
1882 ¹⁾	3 800	637 666		5		1503		
1883	3 670	601 409		4		1486		
1884	3 913	631 872		4,5		1522		
1885 ²⁾	3 788	561 308		1,75		1548		
1886	4 200	623 906		3,25		1677		
1887	4 300	616 910		2,5		1693		
1888	4 600	683 120		3		1770		
1889	4 900	688 654		1,5		1876		
1890	5 630	754 309		1		2210		
1891	6 000	789 814		0		2398		
1892	6 025	774 175		0		2422		
1893	6 500	789 058		0		2501		
1894	6 700	811 778		0		2506		
1895	7 000	831 254	173 781	3		2478		
1896	7 500	892 605	211 892	5		2564		
1897	7 900	930 800	241 284	5		5576		
1898	10 200	1 099 287	131 982	5,75		3098		
1899	11 000	1 177 513	265 690	3		3389		
1900 ³⁾	13 685	1 460 599	365 457	3		4194		
1901	14 788	1 641 265	492 480	3	63,432	4796	34	3,08
1902	14 412	1 501 547	463 552	0	71,172	4521	36	3,50
1903	15 736	1 601 953	518 373	0	70,368	5213	31	3,12
1904	17 123	1 737 870	559 058	0	73,520	5551	31	3,08
1905	19 567	1 978 014	826 889	2	73,798	6390	31	3,06
1906	24 320	2 562 503	928 177	2	74,586	7750	32	3,14
1907	24 870	2 517 937	726 344	0	74,727	7680	33	3,24
1908	26 350	2 674 776	813 975	0	74,680	8202	33	3,21
1909		2 749 452	939 400	0		8227		

1) Eröffnung der Stadtbahn.

2) Eröffnung der Station Tiergarten.

3) In Personalunion mit der Großen Berliner Straßenbahn verbunden.

**Bedeutung der
Vereinigung
der drei Gesell-
schaften mit
der Großen
Berliner
Straßenbahn.**

Die Verschmelzung der Neuen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft, der Westlichen und Südlichen Berliner Vorortbahn und der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn war für die Berliner Verkehrsentwicklung im allgemeinen und für die Entwicklung der Großen Berliner Straßenbahn im besonderen von ganz außerordentlicher Bedeutung.

Standen vorher eine Reihe von Konkurrenzgesellschaften gegeneinander, jede einzelne bestrebt, der anderen die Weiterentwicklung nach Möglichkeit zu erschweren, alle im Konkurrenzkampfe gegen die immer mächtiger werdende Große Berliner Straßenbahn schwer um ihr Dasein ringend, so ist jetzt ein einziges in sich zusammenhängendes Verkehrsgebiet in Berlin und den um Berlin liegenden näheren Vororten vorhanden. Das im Kampfe um die Straßenbahnverkehrshegemonie siegreich gebliebene größte Unternehmen, die Große Berliner Straßenbahn, hatte nunmehr alle Mittel in der Hand, dieses Gesamtgebiet nach einheitlichen Gesichtspunkten zu erschließen, auszubauen und zu vervollkommen, denn sie war jetzt im Besitze eines großen, ausdehnungsfähigen Liniennetzes, in welchem durch gegenseitige Benutzung der Gleise der Betrieb einheitlich gestaltet, die Linienführung verlängert und der Durchgangsverkehr durch ganz Berlin in erheblichem Maße erleichtert werden konnte.

Die Vereinigung mit der Neuen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft ermöglichte die Verbindung des Ostens und Nordostens unmittelbar mit dem Nordwesten, Westen und Südwesten, indem die wichtigsten Linien der Leipziger Straße an den Osten und Nordosten angeschlossen wurden.

**Der
„Anschluß-
betrieb“.**

Die Vereinigung mit den anderen drei Gesellschaften brachte den Vorteil des „Anschlußbetriebes“. Früher bestand zwischen den einzelnen Gesellschaften nur ein sog. Übergangsbetrieb, d. h. an dem Endpunkte der einen Gesellschaft mußte man in den Wagen der anderen Gesellschaft umsteigen, und für die Weiterfahrt erneutes Fahrgeld entrichten, wobei man oft noch den Nachteil schlechten Anschlusses und damit des Zeitverlustes in Kauf nehmen mußte. Jetzt brachte der Anschlußbetrieb ohne Rücksicht auf die Verkehrsgebiete der angegliederten Gesellschaften lange Durchgangslinien mit durchgehenden Wagen bei niedrigeren Fahrpreisen auf größere Entfernungen.

Der in der ersten und zweiten Periode eingeführte Radialverkehr zum Zentrum der Stadt, der meist im Zentrum endigte, wuchs sich somit zum Durchmesserverkehr aus. Der Ringverkehr blieb bestehen, wurde aber den wachsenden Verkehrsbedürfnissen entsprechend vervollkommenet.

Diese Verschmelzung bzw. Angliederung der übrigen Verkehrsgesellschaften brachte somit der Großen Berliner Straßenbahn ihre tatsächliche Monopolstellung, die auch heute noch nicht erschüttert

ist. Man kann diese Entwicklung an sich nicht bedauern, denn Einheitlichkeit und Zentralisation ist nun einmal das Lebenselement jedes Verkehrsunternehmens, Zersplitterung aber sein ärgster Feind.

Man behauptet oftmals in Berlin, daß die drei Gesellschaften, die Westliche und Südliche Berliner Vorortbahn und die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn und die durch dieselben berührten Vororte unter der erfolgten Angliederung zu leiden hätten, denn jeder Wettbewerb sei seitdem ausgeschlossen, und der Verkehr aus den Vororten käme nur der Großen Berliner Straßenbahn zugute. Dieser Vorwurf erscheint unberechtigt, denn 1. ist das Aufblühen der Vororte doch nur von guten Verbindungen mit dem Zentrum von Berlin abhängig, diese aber wurden durch die Personalunion erst erreicht; 2. mußten die drei angegliederten Verkehrsgesellschaften vor ihrem Anschluß an die Große Berliner Straßenbahn sehr um ihre Existenz ringen und hätten somit als selbständige Unternehmungen bei der effektiven Unmöglichkeit eines zweckmäßigen Anschlusses an den Berliner Verkehr den Vororten sicher nicht den Nutzen bringen können, den sie ihnen heute bringen; 3. erscheint infolge der dominierenden Stellung der Großen Berliner Straßenbahn im Berliner Straßenverkehr ein Aufblühen der drei Gesellschaften im Schlepptau der Großen Berliner Straßenbahn noch viel eher möglich, als bei einer selbständigen Entwicklung, jedenfalls unter den bestehenden Tarifbestimmungen.

Der Übergang vom Radialverkehr zum Durchmesserverkehr, die möglichste Verlängerung aller Linien des gesamten Verkehrsnetzes und die Vervollkommnung des Ringverkehrs ist somit das dritte der charakteristischen Momente dieser Entwicklungsperiode.

Die in diesem Zeitraum durch Neuanlage von Gleisen erreichte Erweiterung des Schienennetzes hat ihren Schwerpunkt in den Berlin umschließenden näheren Vororten und ging unter dem natürlichen Gesichtspunkt vor sich, das bestehende Netz von Verkehrswegen durch Anlage von verbindenden Teilstrecken zu vervollkommen und noch nicht erschlossene Teile der Vororte dem allgemeinen Verkehrsnetz anzugliedern.

Wie die zu S. 20 gegebene Übersicht der Entwicklung des Bahnnetzes beweist, ließ aber seit der im Jahre 1902 beendeten Umwandlung in den elektrischen Betrieb die Bautätigkeit erheblich nach und ist seit dem Jahre 1907 fast gänzlich zum Stillstand gekommen. Von 1907 bis 1909, also im Zeitraum von drei Jahren, sind nach Ausweis der Tabelle nur ganze 6 km dem Bahnnetz hinzugefügt worden! In diesem Zeichen der Stagnation steht das Unternehmen also heute! Stillstand ist Rückschritt, besonders für Verkehrsunternehmungen, deren innerste Wesenheit doch darin besteht, mindestens mit der Entwicklung des Verkehrs gleichen Schritt zu halten, nach Möglichkeit aber ihm voraus-

**Übergang
vom Radial-
verkehr zum
Durchmesser-
verkehr.**

**Stagnation
des Unter-
nehmens.**

zueilen. Dieser leidige Stillstand mit all seinen Nachteilen und Rückwirkungen wird im dritten Abschnitt dieser Abhandlung noch näher erörtert werden.

Das Jahr 1907 fügte der Gesellschaft noch ein neues Verkehrsunternehmen hinzu. Am 6. Mai 1907 erfolgte nämlich seitens der Großen Berliner Straßenbahn und der Westlichen Berliner Vorortbahn die Begründung der Großen Berliner Motoromnibus-Gesellschaft m. b. H. mit einem Stammkapital von 1 500 000 Mark, von denen die Große Berliner Straßenbahn 1 490 000 Mark, die Westliche Berliner Vorortbahn 10 000 Mark einlegten. Diese neue Gesellschaft sollte auf denjenigen Stadtlinien, welche der Straßenbahn verschlossen sind, an den weithinausliegenden Endpunkten der Straßenbahnlinien, sowie nach den Ausflugsorten der Berliner Umgegend den Personenverkehr mittels des Automobils vermitteln. Der Betrieb wurde am 1. Juli 1907 mit zwei fahrplanmäßigen Linien (Hasenhaide—Stettiner Bahnhof und Yorkstraße—Alexanderplatz) eröffnet.

Weitere Stadtlinien sollten allmählich folgen. Die regelmäßigen Fahrten während der Sommermonate, besonders an Sonn- und Feiertagen nach den Berliner Ausflugsorten (Grunewald, Potsdam usw.) fanden schnell beim Publikum viel Anklang und sollten weiter ausgebaut werden. Die Gesellschaft arbeitet jedoch mit erheblicher Unterbilanz. Mit Rücksicht auf die schlechten Ergebnisse, die der Betrieb im Stadtverkehr dauernd zeitigte, und da die wiederholten Anträge auf Änderung der Linienführung durch verkehrsreichere Straßenzüge von der Aufsichtsbehörde abgelehnt wurden, stellte die Gesellschaft am 1. Dezember 1909 den Stadtverkehr ein. Dagegen soll der Ausflugsverkehr während der günstigen Jahreszeit in ausgedehnterem Umfange fortgesetzt werden. Die Geschäfte der Gesellschaft werden von den Organen der Großen Berliner Straßenbahn geführt, die auch das Personal unter Berechnung der Selbstkosten stellt.

Die vorhandenen 60 Omnibusse mit Benzinantrieb sind mietsweise auf dem Straßenbahnhof Brandenburger Straße untergebracht, welcher mit einer entsprechenden Betriebswerkstätte und einer Tankanlage ausgerüstet worden ist, die 20 000 l Benzin faßt.

* * *

Am 13. April 1910 beschloß der Aufsichtsrat der Großen Berliner Straßenbahn ferner, die Aktien der „Neuen Berliner Straßenbahnen Nordost, Akt.-Ges., Berlin-Hohenschönhausen“, die sich bisher im Besitze der Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Nürnberg und der Elektra in Dresden befanden, zu erwerben.

Das Unternehmen soll selbständig weiterbestehen und zu der Großen Berliner Straßenbahn in ein ähnliches Betriebsverhältnis treten wie

Gründung der
Großen Berliner
Motoromnibus-
Gesellschaft
m. b. H.

die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn sowie die Westliche und Südliche Berliner Vorortbahn. Es ist beabsichtigt, den Namen in „Nordöstliche Berliner Vorortbahn“ umzuändern. Die Neuen Berliner Straßenbahnen Nordost wurden im Jahre 1899 mit einem Aktienkapital von 1 200 000 Mark gegründet. Sie betreiben eine Linie von rund 7,2 km Länge (darunter 1,6 km mitbenutzte Strecke der Großen Berliner Straßenbahn). Sie führt vom Alexanderplatz durch die Elisabeth- und Waßmannstraße und über die Landsberger Allee bis zum Schulhause von Hohenschönhausen und durchfährt dabei den Ort Hohenschönhausen sowie die angrenzende Villenkolonie.

* * *

Das Betriebsnetz der Großen Berliner Straßenbahn umfaßte 1909 einschließlich der mit ihr in Personalunion verbundenen Gesellschaften 25 Gemeindebezirke mit einer Gesamtlänge aller im Betrieb befindlicher Gleise von ca. 705 km. Sie beschäftigte im ganzen 10 231 Personen und betrieb 110 Linien von ca. 12,5 km Durchschnittslänge. An der Spitze des Unternehmens stehen drei Direktoren, welche zugleich Geschäftsführer der Großen Berliner Motoromnibus-Gesellschaft m. b. H. sind. Der Dienst ist eingeteilt in 1. Verwaltungs-, 2. Werkstätten-, 3. Bau-, 4. Elektrischen- und 5. Betriebsdienst.

Ein plastisches Bild der Gesamtentwicklung des Unternehmens gibt die Abbildung auf Seite 36, auf die im weiteren Verlaufe dieser Abhandlung noch des öfteren verwiesen werden wird.

Zusammenfassung.

Wirft man noch einen kurzen Rückblick auf die dritte Periode in der äußeren Entwicklungsgeschichte der Großen Berliner Straßenbahn, so ergibt sich folgendes Bild:

Der Pferdebetrieb ist durch den elektromotorischen Betrieb ersetzt. Sämtliche für Berlin und den Kreis seiner näheren Vororte in Betracht kommenden, privaten Verkehrsgesellschaften sind in der Großen Berliner Straßenbahn aufgegangen.

Die rings um Berlin liegenden Vororte und Außenbezirke, wie Charlottenburg, Wilmersdorf, Schöneberg, Tempelhof, Rixdorf, Weißensee, Pankow, Reinickendorf, Moabit usw. sind in sich dem Verkehr erschlossen, mit dem Zentrum der Stadt und untereinander, durch das Zentrum hindurch bzw. die Vororte und Außenbezirke hindurch, miteinander verbunden.

Die Radiallinien sind in Durchmesserlinien verwandelt, die, nach allen Richtungen verlaufend, sich im Zentrum der Stadt vielzählig kreuzen, insofern ein Nachteil des Berliner Straßenbahnnetzes, als hierdurch eine unerträgliche Überlastung bestimmter Straßenzüge ent-

Zusammenfassung.

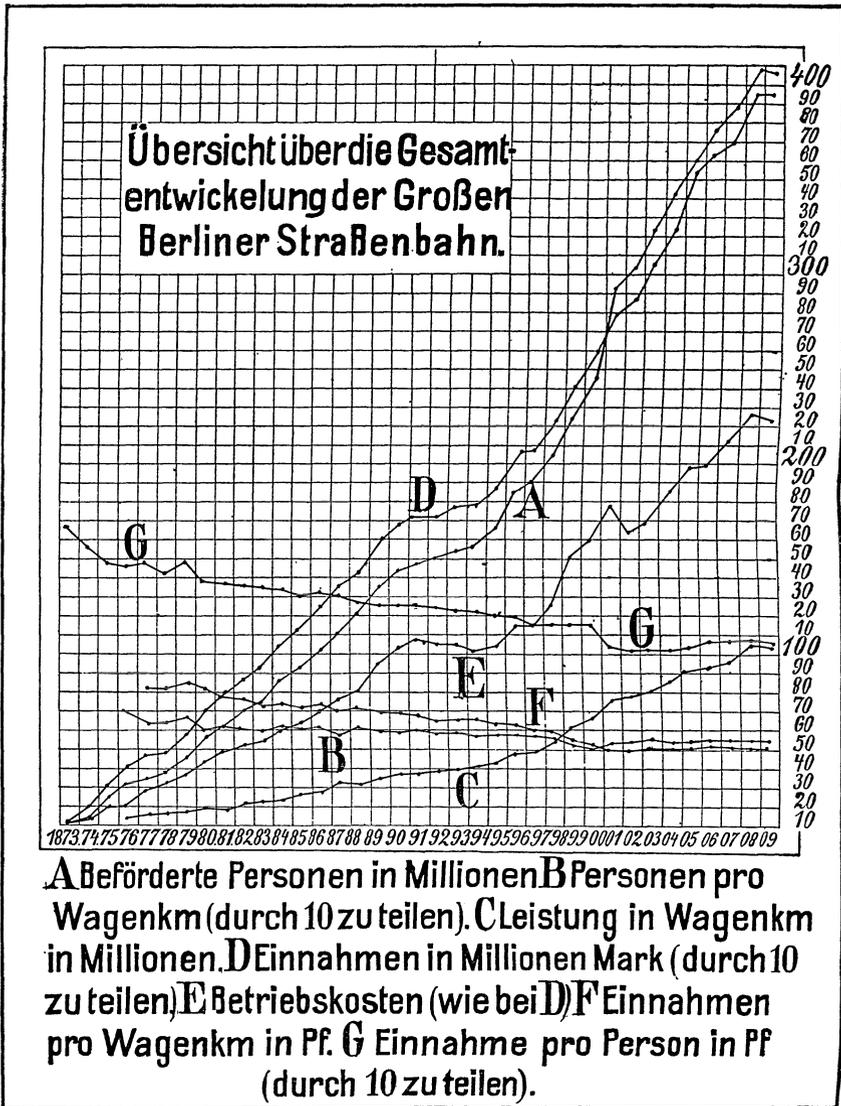


Fig. 2.

stand, die im dritten Abschnitt dieser Arbeit eingehender behandelt werden wird.

Das für Straßenbahnen in Groß-Berlin in Betracht kommende gesamte Verkehrsgebiet ist vereinheitlicht und im unbestrittenen alleinigen Besitz der Großen Berliner Straßenbahn, die sich zu einem ganz gewaltigen, privatwirtschaftlichen Verkehrsunternehmen heraus-

gebildet und es verstanden hat, ein tatsächliches Verkehrsmonopol zu erringen. In dieser Monopolstellung liegt der Keim des Stillstandes in der Entwicklung, der heute schwer auf den Berliner Verkehrsverhältnissen lastet.

Zweiter Abschnitt.

Die innere Entwicklung der Großen Berliner Straßenbahn.

Erstes Kapitel.

Die Rechtsgrundlagen und Rechtsverhältnisse.

Wie im ersten Kapitel des ersten Abschnitts bereits erwähnt, an dieser Stelle des geschlossenen Zusammenhanges wegen aber nochmals wiederholt werden mag, ist die Große Berliner Straßenbahn am 8. November 1871 unter der Firma „Große Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft“ gegründet worden, mit dem Zweck, in und um Berlin ein System von Pferdeeisenbahnen zu erbauen, insbesondere auch mittels derselben die benachbarten Ortschaften mit der Hauptstadt zu verbinden.

Die Gründungsverträge.

Durch Zession vom 15. Februar 1872 übernahm die Gesellschaft die Ausführung eines zwischen der Stadtgemeinde Berlin und den Herren Dr. Ebers und Regierungs-Assessor a. D. Plewe am 13. Mai 1871 abgeschlossenen Vertrages, sowie einer dem Bankier Pinkus vom Königlichen Polizeipräsidium verliehenen Konzession, die auf 30 Jahre (bis 1901) lautete, und verpflichtete sich zur Herstellung der auf S. 4 angegebenen 6 Linien innerhalb von 6 Jahren, und außerdem zu folgenden Bedingungen¹⁾: „Für die Anlegung der Pferdebahnen in bebauten Straßen war für eingleisige Strecken die nutzbare Breite des Fahrdammes auf mindestens 17 m festgesetzt; bei Verbreiterungen der Straßen hatten die Unternehmer das dazu notwendige Terrain zu erwerben und der Stadtgemeinde unentgeltlich zu übereignen. Zwischen den Pferdebahngleisen und auf 0,65 m Breite zu beiden Seiten der Gleise in den bereits gepflasterten, wie auch in den noch ungepflasterten Straßen hatte die Gesellschaft eine Pflasterung von rechteckig behauenen Granit- und Porphyrsteinen mit Kopffläche von 0,11 m bei 0,16 m starker Kiesbettung herzustellen und während der Dauer der Konzession in gutem Zustande zu erhalten.

Sie war ferner verpflichtet, die vorhandenen Brücken, welche zur Anlage einer Bahn nach dem Ermessen der Polizeibehörde zu schmal waren, ohne Ersatz oder Entschädigungsanspruch zu verbreitern und

¹⁾ Denkschrift: „Die Große Berliner Straßenbahn 1871—1902“, S. 3—4.

neue Brücken, welche die Führung einer Linie erforderte, auf eigene Kosten zu errichten, sofern nicht die Stadtgemeinde bei vorliegendem öffentlichen Verkehrsinteresse einen Kostenanteil übernahm. Die Reinigung und Besprengung des Bahnterrains, sowie die Entfernung des Schnees usw. hatten die Unternehmer bewirken zu lassen. Die Aufstellung der Fahrpläne war ihnen mit der Verpflichtung überlassen, morgens von 5 bis 8 Uhr halbstündlich einen Zug von den Außenstationen nach der Stadt und umgekehrt abzulassen.

Hinsichtlich der Tarife behielt sich der Magistrat das Recht vor, die Maximalpreise festzusetzen und von drei zu drei Jahren zu prüfen.

Nach Ablauf der Dauer des Vertrages sollte das Gleise samt dem Unterbau und Pflaster sogleich ohne Entgelt und unmittelbar in das Eigentum der Stadtgemeinde übergehen, während das gesamte lebende und tote Inventar dem Magistrat, falls er es im ganzen übernehmen wollte, gegen eine Taxe zu überlassen war, die mangels gütlicher Einigung schiedsrichterlich festgestellt werden sollte. Dem Magistrat stand es auch frei, die Unternehmer anzuhalten, die Straßen unter Entfernung der Bahngleise auf ihre Kosten wieder in guten Zustand zu setzen.“

Aus den auf S. 8 des ersten Kapitels des ersten Abschnitts angegebenen Gründen wurde ein neuer Zustimmungsvertrag mit der Stadt notwendig. Derselbe wurde am 26. Juli 1880 abgeschlossen. Durch ihn wurde der Gesellschaft das Recht der Straßenbenutzung bis Ende 1909 eingeräumt, der Bau sechs neuer Linien genehmigt, die im letzten Vertrage vorgeschriebene Linienführung modifiziert, allgemeine Bedingungen für Anlage von Straßenbahnen¹⁾ in Berlin festgesetzt und, dies sei besonders hervorgehoben, für die Straßenbenutzung eine prozentuale, progressive Abgabe von der jährlichen Bruttoeinnahme stipuliert. Dieselbe betrug 4% bei einer Einnahme bis 6 Millionen Mark, steigend bei einer Mehreinnahme von jeder weiteren Million um $\frac{1}{2}\%$ bis 8%²⁾. Der Vertrag war insofern

1) „Diese Bedingungen enthielten bestimmte Vorschriften über die Änderung vorhandener Telegraphen-, Rohrpost-, Wasserleitungs-, Entwässerungs-, Beleuchtungs- usw. Anlagen aus Anlaß der Anlegung von Straßenbahnen, über Pflasterung, Pflasterunterhaltung, Reinigung, Besprengung und Beleuchtung, über Veränderung oder Verlegung der Bahnanlagen infolge Änderung des Straßenkörpers, über Betriebsstörungen, Kreuzung und Mitbenutzung der Gleise zum Betriebe anderer Bahnen, über Erlöschen der Genehmigung, Übertragung auf andere Personen, Verpflichtung der Unternehmer nach Ablauf der Genehmigung usw.“ (Denkschrift: „Die Große Berliner Straßenbahn 1871—1902“, S. 9.)

2) Den Satz von 8%, der bei einer Bruttoeinnahme von mehr als 15 Millionen Mark erreicht war, hat die Große Berliner Straßenbahn seit 1895 regelmäßig an die Stadt zu entrichten gehabt.

von einschneidender Bedeutung, als er der Gesellschaft nunmehr die Aufstellung eines genauen Wirtschaftsplanes ermöglichte. (Amortisation des Anlagekapitals und des der Stadt unentgeltlich zu überlassenden Bahnkörpers, Rücklage eines Reservefonds usw.)

Am 6./17. November 1884 wurde mit der Stadt ein neuer

Zustimmungs-
vertrag mit
der Stadt vom
6./17. Novemb.
1884.

Die Umwandlung des Pferdebahnbetriebs in den elektromotorischen Betrieb, die mit großen Kosten verbunden war und eine Erhöhung des Aktienkapitals erforderte, dessen Amortisation die Gesellschaft bei der bis Ende 1911 dauernden Konzession nicht ermöglichen zu können glaubte, machte den Abschluß eines weiteren

Zustimmungs-
vertrag mit
der Stadt vom
2. Juli 1897
19. Januar 1898
19. Jan. 1898*

vertrages mit der Stadt Berlin notwendig, der am

zustande kam, heute noch in Gültigkeit ist, und als sog. Betriebsumwandlungsvertrag bei den in der Folge entstandenen, zurzeit noch nicht beigelegten Streitigkeiten zwischen Stadt und Straßenbahn besondere Bedeutung besitzt.

Derselbe verlängerte die Zustimmungsfrist für die Überlassung der Straßen bis Ende 1919 (§ 2).

Die Umwandlungsarbeiten in den elektrischen Betrieb mußten innerhalb von 5 Jahren beendet sein (§ 9). Die Entnahmequelle der elektrischen Betriebskraft unterlag der Bestimmung des Magistrats (§ 7)¹⁾.

Als Gegenleistung für die Überlassung der Straßen übernahm die Gesellschaft folgende Lasten:

1. Als Entgelt für die Benutzung städtischen Eigentums gemäß § 6 Absatz 3 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892:
 - a) eine Abgabe in Höhe von 8% der Bruttoeinnahme aus der Personenbeförderung einschließlich der Abonnements von denjenigen Linien, die auf Straßen laufen, welche die Stadt Berlin zu unterhalten hat (§ 11 a).

¹⁾ Die elektrische Energie für den Antrieb, sowie die Beleuchtung der Wagen und Bahnhöfe wird heute innerhalb eines Umkreises von 8 km, gerechnet vom Werderschen Markt, von den Berliner Elektrizitätswerken auf Grund eines bis 31. Dezember 1919 dauernden Vertrages entnommen. Die Stadt hat hierdurch einen mittelbaren Gewinn, da diese Werke für gelieferten Strom eine gewisse Abgabe an die Stadt zu entrichten haben.

- b) Abgabe der Hälfte des Gewinns des Unternehmens nach Abzug von 12% auf die alten Aktien und von 6% auf die neuen Aktien (§ 11 d)¹⁾.
 - c) Zahlung von 160 000 Mark, falls es zur Ausführung der Linie Schlesische Straße—Lausitzer Platz—Waldemarstraße—Buckower Straße—Dresdener Straße—Roßstraße—Köllnischer Fischmarkt kommt (§ 3).
 - d) Zahlung von 20 000 Mark, falls es zur Ausführung der Strecke Museumstraße — Lustgarten — Schloßfreiheit — Schloßplatz kommt (§ 3).
2. Die Pflasterung der von Straßenbahnen durchlaufenen Straßen in dem Raum zwischen den Bahnschienen und auf eine gewisse Strecke über die äußeren Schienen hinaus in provisorischem bzw. definitivem Pflaster der betreffenden Straße (§ 17) mit der Maßgabe, daß das Pflastermaterial in das Eigentum der Stadt übergeht (§ 21).
 3. Die Unterhaltung des Pflasters 30 cm beiderseits jeder Schiene, eine Bestimmung, die der Gesellschaft besonders beim Asphaltpflaster heute mehr Kosten verursacht, als sie damals angenommen hatte; für die Instandhaltung des übrigen Pflasters zwischen den Gleisen leistet die Stadt einen Zuschuß (§ 24).
 4. Die Tragung der Kosten für Straßen- und Brückenverbreiterung bei Anlegung neuer Bahnlinien (§ 14 a), Tragung der Kosten für bei Bahnneubauten erforderlich werdende Verlegung von Telegraphen-, Rohrpost-, Wasserleitungs-, Entwässerungs- und Beleuchtungsanlagen, Brunnen, Pumpen, Bedürfnisanstalten, Anpflanzungen und sonstiger öffentlicher Anlagen (§ 14 b). Mithilfe bei der Straßenreinigung und Straßensprengung.
 5. Die Gründung einer Ruhegehaltskasse für die Beamten der Gesellschaft (§ 39 a).
 6. Gestattung der Kreuzung und Mitbenutzung der Gleise der Gesellschaft durch fremde Bahnen auf kurzen, insgesamt höchstens 400 m betragenden Strecken auf je einer Linie des jeweiligen Fahrplans (§ 30). Der Fahrplan unterliegt der Zustimmung des Magistrats (§ 33), welcher auch auf Grund des Vorliegens eines Verkehrsbedürfnisses eine schnellere Wagenfolge fordern kann (§ 33).
 7. Festsetzung eines 10 Pf.-Tarifs für jede ununterbrochene Fahrt innerhalb des Weichbildes der Stadt bzw. bis zu den Endpunkten der Linien nach Britz, Charlottenburg, Dalldorf (Wittenau),

¹⁾ Nach der 1898 erfolgten Unifizierung der alten und neuen Aktien wurde dieser Passus dahin umgeändert, daß die Stadt die Hälfte des Gewinns erhält nach Abzug von 7% auf sämtliche Aktien.

Wilmersdorf, Friedrichsberg, Lichtenberg, Herzberge, Plötzen-see, Reinickendorf, Rixdorf, Schöneberg, Treptow, Weißensee, Tegel, Tempelhof, Nieder-Schönhausen, Pankow und Mariendorf (§ 33).

8. Wenn die Bahnanlage eingeht, abgeändert, verlegt oder beseitigt werden muß, ist die Gesellschaft ohne jegliche Entschädigung innerhalb einer festzusetzenden Frist verpflichtet, auf ihre Kosten die Beseitigung der Bahngleise und die Wiederherstellung der Straßen, Rinnsteine, Brücken und sonstigen Bauwerke nach näherer Anweisung der städtischen Bauverwaltung zu bewirken (§ 15).
9. Die von der Gesellschaft auf ihre Kosten in den Straßen angelegten Entwässerungsanlagen, sowie die Rinnstein-, Bord- und Schutzschwellen gehen mit dem Tage der Abnahme in das Eigentum der Stadt über (§ 21 b).
10. Im Falle, daß öffentliche oder durch die Stadt bereits genehmigte private Anlagen auf oder an dem Straßenkörper, den die Bahn berührt, geändert werden müssen, ist die Gesellschaft verpflichtet, auf ihre Kosten ohne Entschädigungsansprüche die durch die Abänderung der Anlagen bedingte Verlegung und eventuelle Beseitigung ihrer Gleisanlagen zu bewerkstelligen (§ 21 c).
11. Nach Ablauf der Zustimmungsdauer gehen a) der Bahnkörper, soweit er sich auf in städtischer Unterhaltungspflicht stehenden Wegestrecken befindet, mit allem Zubehör, wie Ständer, Zuleitungsdraht usw., und die auf städtischem Boden errichteten Warteräume, b) alle von der Gesellschaft erworbenen und ausgenutzten Patente unentgeltlich in städtischen Besitz über; c) die Stadtgemeinde ist berechtigt, abgesehen von den Bestimmungen zu b, die Abtretung der Rechte aus den von den Gesellschaften hinsichtlich des Unternehmens geschlossenen Verträgen gegen Übernahme der den Gesellschaften aus diesen Verträgen obliegenden Verpflichtungen zu verlangen (§ 36 a)¹⁾. Der Magistrat

¹⁾ Dieser § 36 a des Vertrages hat heute keine volle Rechtsverbindlichkeit mehr für die Große Berliner Straßenbahn, nachdem, wie später eingehender berichtet werden wird, die Gesellschaft seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten die staatliche Genehmigung des Betriebes bis Ende 1949 erhalten hat, während der Straßenüberlassungsvertrag mit der Stadt Berlin nur bis Ende 1919 läuft. Der § 36 a widerspricht der Betriebspflicht und dem Gesetz über die Bahneinheiten vom 19. August 1895. Zur Bahneinheit gehört laut § 4 des Gesetzes auch der Bahnkörper nebst Zubehör. Gemäß § 5 des Gesetzes sind aber Veräußerungen von Teilen der Bahneinheit ohne Erlaubnis der Bahnaufsichtsbehörde vor Ablauf der staatlichen Genehmigung, also vor Ende 1949, rechtsungültig. Dem § 36 a fehlt also die öffentlich rechtliche Grundlage. Die Stadt hat auf Grund dieses

kann aber auch die Wiederherstellung der Straßen in ihren früheren Zustand auf Kosten der Gesellschaft fordern (§ 36 b).

Die entsprechend § 36 a für die Stadt Berlin sich ergebenden Rechte werden seitens der Gesellschaft auch der Gesamtheit der Wegeunterhaltungspflichtigen im Sinne des § 6 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 zugestanden.

Den Wegeunterhaltungspflichtigen soll es auch freistehen, unter sich ohne Mitwirkung der Gesellschaften und unter Ausschluß eines Einspruchs derselben über die Ausübung dieser Rechte Verträge abzuschließen, so daß die Gesellschaften auch jedem einzelnen oder jeder Minderzahl aus der Gesamtheit gegenüber zu den aus § 36 sich ergebenden Rechten verpflichtet bleiben, sofern der einzelne oder die Minderzahl die Rechte der übrigen zur Gesamtheit gehörigen Wegeunterhaltungspflichtigen erwerben wird.

Es bleibt Sache der Stadtgemeinde Berlin, die Übereinstimmung der fremden Wegeunterhaltungspflichtigen und die Übertragung von deren Rechten auf sich herbeizuführen (§ 36 c).

Streitigkeiten der beiden Kontrahenten untereinander unterliegen der Entscheidung eines Schiedsgerichtes, welches für jeden besonderen Fall zu bilden ist (§ 39).

Dies ist der Hauptinhalt des 41 Paragraphen umfassenden Vertrages. Er wurde deshalb einer genaueren Besprechung unterzogen, weil man auf Grund seiner Kenntnis die zwischen Straßenbahn und Stadt bestehenden Streitigkeiten besser zu beurteilen vermag, über welche heutzutage, besonders in Berlin und dessen Presse, viel geschrieben und gesprochen wird.

Vorerst mag festgestellt werden, daß dieser Vertrag der Stadt Berlin recht ansehnliche Vorteile einräumte, und daß der § 36 wohl erkennen läßt, daß die Stadt Berlin gewillt war, nach Erlöschen der Zustimmung den Betrieb eventuell selbst zu übernehmen. Die Große Berliner Straßenbahn bestreitet nämlich, daß die Stadt ursprünglich diese Absicht gehabt habe. Nach Ansicht des Verfassers jedoch zu Unrecht.

In der am 25. Januar 1898 abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung wurde der mit der Stadt Berlin abzuschließende Vertrag offiziell genehmigt und gleichzeitig der Name der Gesellschaft verändert. Dieselbe hieß fortan: „Große Berliner Straßenbahn“. —

Auf Grund des § 6 des Kleinbahngesetzes waren nunmehr auch mit den übrigen wegeunterhaltungspflichtigen Gemeinden, deren Paragraphen nur noch das private Recht der Geltendmachung eines Schadenersatzes für die Nichterfüllung der in dem Paragraph ausgesprochenen Bedingungen, vom Jahre 1920 bis Ende 1949, vorausgesetzt, daß nicht durch erneute vertragliche Abmachungen zwischen Stadt und Straßenbahn eine andere Rechtsgrundlage geschaffen wird.

Umwandlung
der Gesell-
schaftsirma
in: Große Ber-
liner Straßen-
bahn.

Verträge mit
den übrigen
wegeunter-
haltung-
pflichtigen
Gemeinden.

Straßen von der Großen Berliner Straßenbahn benutzt wurden, neue Zustimmungsverträge abzuschließen. Während, wie oben gezeigt, die Zustimmungsdauer für Berlin nur bis 31. Dezember 1919 erreicht war, wurde in diesen Verträgen, von denen zwei, nämlich die mit den Stadtgemeinden Charlottenburg und Schöneberg, noch vor Abschluß des Vertrages mit Berlin zustande kamen, und in denen gleichzeitig erhebliche Erweiterungen des Bahnnetzes vereinbart wurden, die Zustimmungsdauer über das Jahr 1919 hinaus festgesetzt¹⁾.

¹⁾ Es wurden, bzw. waren, soweit das Material zugänglich war, folgende Verträge abgeschlossen:

1. Am 10. Oktober 1894 und 27. Juni 1895 mit der Gemeinde Wilmersdorf. Dauer bis 1. April 1950 bzw. 31. Dezember 1948.
2. Am 8./18. Februar 1899 mit der Gemeinde Treptow. Dauer bis 31. Dez. 1919.
3. Am $\frac{28. \text{September}}{1. \text{Oktober}}$ 1897 mit der Stadtgemeinde Charlottenburg. Dauer bis 30. September 1937.
4. Am $\frac{29. \text{Oktober}}{6. \text{Dezember}}$ 1897 mit der Gemeinde Schöneberg. Dauer bis 30. Juni 1937.
5. Am $\frac{26. \text{April}}{7. \text{Mai}}$ 1898 mit der Gemeinde Rixdorf. Dauer bis 30. September 1937.
6. Am 3./17. Juni 1898 mit der Gemeinde Reinickendorf. Dauer bis 30. September 1937.
7. Über die Benutzung der früheren Provinzialchausee Berlin-Tegel:
 - a) am $\frac{13. \text{Juni}}{27. \text{Juli}}$ 1899 mit der Gemeinde Reinickendorf,
 - b) am $\frac{13. \text{Juni}}{15. \text{Juli}}$ 1899 mit der Gemeinde Dalldorf (Wittenau),
 - c) am 14./18. September 1899 mit der Gemeinde Tegel.
Dauer zu a bis c bis 31. Dezember 1959.
8. Am $\frac{10. \text{September}}{11. \text{Oktober}}$ 1898 mit der Gemeinde Britz. Dauer bis 30. September 1937.
9. Am 8./21. September 1899 mit der Gemeinde Tempelhof. Dauer bis 31. Dezember 1949.
10. Am 7./23. April 1900 mit der Gemeinde Weißensee. Dauer bis 31. Dez. 1939.
11. Am 7./25. April 1900 mit der Gemeinde Lichtenberg. Dauer bis 1. Oktober 1938.
12. Am 2./3. Mai 1900 mit der Gemeinde Friedrichsfelde. Dauer bis 31. Dezember 1938.
13. Am 4./18. August 1900 mit der Gemeinde Nieder-Schönhausen. Dauer auf Grund Nachtragsvertrags bis 1997.
14. Am 11./17. Februar 1901 mit der Gemeinde Mariendorf. Dauer bis 31. Dezember 1949.
15. Am 17./11. Juni 1906 mit der Gemeinde Boxhagen. Dauer bis 31. Dezember 1949.
16. Über die Benutzung der Berlin-Kottbuser Provinzialchausee am 3./20. April 1906.
17. 1902 Vertrag mit der Landesdirektion der Provinz Brandenburg über die

Diese Maßnahme war zweifellos geschäftlich sehr gewandt, denn hierdurch wurde einerseits die Monopolstellung der Gesellschaft innerhalb Groß-Berlins für die Zukunft befestigt, andererseits die spätere Geltendmachung der auf § 36 des Betriebsumwandlungsvertrages basierenden städtischen Erwerbsrechte erschwert bzw. hintertrieben. Von diesem Zeitpunkt an datiert auch die zwischen der Gesellschaft und der Stadt Berlin bestehende Spannung¹⁾.

Ein unparteiischer Beobachter muß also zu der Überzeugung kommen, daß in dem Streit zwischen der Großen Berliner Straßenbahn und der Stadt Berlin erstere derjenige Teil gewesen ist, welcher durch sein rücksichtsloses Bedachtnehmen auf den eigenen Vorteil den Keim der Zwietracht in das gegenseitige Verhältnis hineingepflanzt hat.

Nun hatte, wie bereits mehrfach erwähnt, die seit 1896 begonnene Umwandlung in den elektrischen Betrieb aber der Gesellschaft hinsichtlich der damit verbundenen Kosten die Augen geöffnet.

Die Gesellschaft trat daher mit der Stadt Berlin in Verbindung, um eine Verlängerung der Zustimmung zur Straßenüberlassung über 1919 hinaus zu erwirken, mit der Begründung, daß sie bis Ende 1919 nicht in der Lage sei, die hohen Anlagekapitalien zu amortisieren.

Die Stadt hatte aber in jener Zeit schon den prinzipiellen Entschluß gefaßt, in Zukunft Straßenbahnen nur in eigener Regie zu bauen und zu betreiben, um ihre Stellung der Großen Berliner Straßenbahn gegenüber zu befestigen. Das Bestreben der Stadt war ferner wohl zweifellos schon damals darauf gerichtet, nach dem Erlöschen der Zustimmung und dem Ablauf der Vertrages, also Ende 1919, auch den Betrieb der Großen Berliner Straßenbahn für eigene Rechnung zu übernehmen. Sie lehnte daher das Ansuchen der Gesellschaft ab.

Die Große Berliner Straßenbahn wandte sich nunmehr, ohne die Stadt Berlin formell davon in Kenntnis zu setzen, an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten, der zuständigen staatlichen Aufsichtsbehörde,

Benutzung der Berlin-Strelitzer Chaussee bis zur Irrenanstalt bei Dalldorf (Wittenau). Geltung bis 31. Dezember 1959.

Das von der Gesellschaft den einzelnen Gemeinden zu zahlende Entgelt wurde im Verhältnis zur Wichtigkeit und Verkehrsdichte der betreffenden Linien verschieden bemessen.

¹⁾ Eine genaue Darstellung der damaligen Vorgänge, von der Stadt Berlin zusammengestellt, findet sich in: a) Aktenmaterial, betreffend das Verhältnis der Stadtgemeinde Berlin zur Großen Berliner Straßenbahn. Mitgeteilt von der Städtischen Verkehrsdeputation, I. Abteilung. Berlin 1908. Druck von W. u. S. Loewenthal. b) Auszug aus den stenographischen Berichten der Stadtverordnetenversammlung zu Berlin vom 7. und 11. Mai 1908, betreffend die Begründung eines Verkehrsverbandes mit den Vororten. Berlin 1908. Druck von W. u. S. Loewenthal.

und erhielt von dieser am 4. Mai 1900 die staatliche Genehmigung für sämtliche von der Gesellschaft betriebenen Straßenbahnen bis 31. Dezember 1949 mit der Auflage, „auf Erfordern der Genehmigungsbehörde (gemäß § 3 des Kleinbahngesetzes das Polizeipräsidium im Einvernehmen mit der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin) die Verlängerung derjenigen kleinbahngesetzlichen Zustimmungserklärungen der zur Unterhaltung der mitbenutzten Straßen und Wege nach öffentlichem Rechte Verpflichteten, die zurzeit auf einen kürzeren Zeitraum lauten, im Wege der freien Vereinbarung oder der kleinbahngesetzlichen Ergänzung rechtzeitig herbeizuführen.“

Auf Grund dieser ministeriellen Entscheidung müßte eigentlich der Unbefangene zu der Überzeugung kommen, daß es der Großen Berliner Straßenbahn in der Tat gelungen sein muß, überzeugend darzulegen, daß ihr eine Amortisation ihres Kapitals bis 1919 nicht möglich ist, wenn nicht die Entscheidung unter Rücksicht auf öffentliche Verkehrsinteressen ergangen war, um auf die Entwicklung dieses für Berlin und seine Vororte so wichtigen Verkehrsinstitutes nicht hemmend einzuwirken. Doch kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß die Große Berliner Straßenbahn zu ungunsten der Stadt Berlin einseitig begünstigt worden ist, und daß sich das Ministerium seinerzeit die ganze Tragweite seiner Entschlüsse, die heute klar zu übersehen sind, nicht ordentlich überlegt hat.

In der Stadtverordnetenversammlung vom 7. Mai 1908 bezeichnete der Stadtverordnete Cassel diese Maßnahme als „ein Verfahren eines Ministers, das in seiner Rücksichtslosigkeit gegenüber der Berliner Stadtverwaltung durchaus ein unerhörtes genannt werden mag“. Auch im preußischen Abgeordnetenhaus erregte die Entscheidung des Ministers bei Mitgliedern verschiedener politischer Parteien großes Befremden.

Zweifelloos ist, daß diese Entscheidung, statt die Verkehrsfragen in Berlin zu klären, dieselben nur verwirrt hat und das Verhältnis zwischen Stadt und Straßenbahn nur noch gespannter gestaltete. Diese Entscheidung war für die Stadt und ihre Kommunalisationspläne ein schwerer Schlag. Es war hierdurch folgende ganz eigenartige Rechtslage geschaffen: Der Straßenüberlassungsvertrag dauert bis Ende 1919; die staatliche Konzession des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten bis Ende 1949; das Polizeipräsidium, die gemäß § 3 des Kleinbahngesetzes zuständige Genehmigungsbehörde, hatte in einem Schreiben an den Magistrat vom 25. September 1900 jedoch die Ansicht ausgesprochen, daß, wenn eine Vereinbarung nicht zustande käme, bzw. die Zustimmung bis 1919 nicht ergänzt sei, die Große Berliner Straßenbahn nach den Bestimmungen des Kleinbahngesetzes nach Ablauf des Zustimmungsvertrages nicht befugt sei, den Betrieb weiter zu führen.

Die Gesellschaft erhält gegen den Willen der Stadt Berlin die staatliche Genehmigung ihres Gesamtbetriebes bis Ende 1949.

Die rechtliche
Bedeutung der
Genehmigung
und des Über-
lassungs-
vertrages.

Über die rechtliche Bedeutung der Genehmigung und des Überlassungsvertrages ist in der Folgezeit viel geschrieben worden. Zur näheren Orientierung seien daher die Ansichten einiger hervorragender Sachkenner angeführt.

Der Kommentator des Kleinbahngesetzes, Geh. Regierungsrat Dr. Eger, ist der Meinung, daß der Überlassungsvertrag gar keine Bedeutung habe, ja, er sei, wenn die staatliche Genehmigung mit ihm nicht übereinstimmt, rechtsunverbindlich, weil die Gemeinde sich Befugnisse aneigne, die nach dem Kleinbahngesetz der Aufsichtsbehörde zustehen. Daher: Ist die Zustimmung erteilt, so ist für die Dauer des Betriebes allein entscheidend die Genehmigungsurkunde und deren Dauer. Alles übrige sind privatrechtliche Auseinandersetzungen zwischen den Beteiligten. Eger schreibt¹⁾: „Die behördliche Genehmigung hat den Charakter einer Konzession und gewährt dem Unternehmer ein Privileg, ein mit besonderen Vorrechten ausgestattetes, an die Person des Unternehmers geknüpftes Recht“²⁾ . . . „ein wohl erworbenes Recht, welches nur aus bestimmten Gründen aufhören, nicht aber polizeilich widerrufen werden kann“³⁾. „Die Straßenbahnen sind nicht der Gewerbeordnung unterworfen, sondern sie sind Eisenbahnen im Sinne des § 6 der Gewerbeordnung, auf welche die Gewerbeordnung keine Anwendung findet“⁴⁾. „Die Genehmigung ist ein selbständiger Akt und keineswegs ein Akzessorium der Zustimmung der Wegeunterhaltungspflichtigen. Denn andernfalls müßte die Genehmigung mit Aufhebung der Zustimmung der Unterhaltungspflichtigen erlöschen. Sie bleibt aber rechtsverbindlich während ihrer Dauer. Auch durch eine Kündigung oder Aufhebung des Straßenbenutzungsvertrages tritt hierin eine Änderung nicht ein. Solange die Genehmigung nicht aufgehoben oder abgeändert ist, bleibt sie demungeachtet in Kraft und ist als gültig und daher auch für das Verhalten der örtlichen Polizeibehörde als maßgebend zu erachten“⁵⁾.

Diese Ansicht übersieht sicher die Rechte des Wegeunterhaltungspflichtigen bzw. Wegeigentümers.

Wirkl. Geh. Oberregierungsrat Gleim, früher Vortragender Rat im Ministerium der öffentlichen Arbeiten und Regierungskommissar bei der Beratung des Kleinbahngesetzes, dessen Ansicht sich auch die Stadt Berlin zu eigen gemacht hat, vertritt in seinem Kommentar des Kleinbahngesetzes folgenden Standpunkt: Die Genehmigung

1) Dr. Georg Eger. Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen. Berlin 1904.

2) Ebenda S. 44.

3) Ebenda S. 33.

4) Ebenda S. 34.

5) Ebenda S. 112.

ist polizeilicher, und zwar bau- und gewerbepolizeilicher Natur, und das Recht des Unternehmers ist daher im wesentlichen auch ein polizeiliches. Allerdings nicht im Sinne einer bloßen polizeilichen Gestattung, welche bei Änderung der Verhältnisse, auf Grund deren die Gestattung erfolgt ist, ohne weiteres widerrufen werden kann, sondern vielmehr im Sinne anderer gewerblicher Konzessionen, welche ebenfalls nicht beliebig widerrufen werden können¹⁾. Die Genehmigung ist daher lediglich eine Erklärung, daß vom Standpunkte des polizeilichen Interesses nichts dagegen zu erinnern sei, deshalb etwas ganz Sekundäres. Die Zustimmung der Wegeunterhaltungspflichtigen hingegen ist die Voraussetzung für die Erteilung der Genehmigung. Mithin ist der Überlassungsvertrag das primäre, allein entscheidende Moment²⁾. Nur so lange, als der Überlassungsvertrag Geltung habe, ist daher der betreffende Unternehmer berechtigt, den Betrieb auf den Straßen zu führen.

Die letztere Ansicht übersieht den Wortlaut des Gesetzes. Ferner hat die Große Berliner Straßenbahn nicht nur ein Betriebsrecht, sondern auch eine Betriebspflicht. Während früher nach der Gewerbeordnung die Genehmigung ausschließlich polizeilicher Natur war, ist jetzt, auf Grund des Kleinbahngesetzes in den Fällen, wo die Betriebspflicht besteht, an sie zugleich eine öffentlich rechtliche Verpflichtung gebunden. Die Erlaubnis zum Betriebe ist daher nicht rein polizeilicher Natur, sondern nähert sich vielmehr dem Privileg der Staatseisenbahn-Konzession.

Seehandlungspräsident a. D. Frhr. v. Zedlitz u. Neukirch, Mitglied des Abgeordnetenhauses, der seinerzeit das Kleinbahngesetz mit geschaffen hat, vertrat dem Verfasser gegenüber folgende Auffassung: Weder die Genehmigung, noch der Überlassungsvertrag ist allein maßgebend. Bei verschiedener Dauer der Genehmigung und des Überlassungsvertrages müssen mangels einer Einigung auf Grund der Betriebspflicht und des öffentlichen Interesses die Bahnen nach Ablauf des Überlassungsvertrages weitergehen, wie bisher, so lange, bis an die Stelle des bisherigen Unternehmers ein anderer tritt, den die Staatsbehörde als Ersatzmann annimmt. Alle übrigen Auseinandersetzungen sind privatrechtlicher Natur.

Diese letztere Ansicht macht auch der Verfasser zu der seinigen.

* * *

Im Jahre 1900 war der Großen Berliner Straßenbahn bekannt geworden, daß die Stadt Berlin sich mit der Absicht trage, selbst Straßenbahnen zu bauen und zu betreiben, und Schnellbahnen anzulegen bzw. zu gestatten.

¹⁾ W. Gleim, Das Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen. Berlin 1899. S. 31—32.

²⁾ Ebenda S. 107—108.

Streitigkeiten zwischen der Stadt Berlin und der Gesellschaft anlässlich der Verlängerung der Untergrundbahn vom Potsdamer Platz bis Spittelmarkt.

In einem Schreiben vom 1. Dezember 1900 an die Stadt gab die Große Berliner Straßenbahn ihre Ansicht dahin kund, daß sie zwar nicht daran denke, der Stadt das Recht des Betriebes eigener Bahnen allgemein zu bestreiten, daß sie aber auf Grund der im Zustimmungsvertrage vom $\frac{2. \text{ Juli } 1897}{19. \text{ Januar } 1898}$ als Entgelt für die Straßenüberlassung übernommenen Lasten dieses Rechts der Stadt für solche Straßen- und Schnellbahnen bestreite, welche geeignet sind, der Großen Berliner Straßenbahn Konkurrenz zu machen und ihre Einnahmen zu verkürzen.

Als im Jahre 1903 die Stadt Berlin mit der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen über die Verlängerung der Untergrundbahn vom Potsdamer Platz bis zum Spittelmarkt (im Zuge des Leipziger Platzes, der Voßstraße und Mohrenstraße und des Hausvogteiplatzes) verhandelte, fragte die Stadt behufs Klärung der Sachlage bei der Großen Berliner Straßenbahn unter dem 7. Dezember 1903 an, ob die Gesellschaft im Falle der Genehmigung der Verlängerung der Untergrundbahn Schadenersatzansprüche an die Stadt zu stellen beabsichtige. Die Große Berliner Straßenbahn bejahte dies am 13. Januar 1904. Am 2. Februar 1904 beschloß der Magistrat, den Klageweg zu beschreiten. Die Feststellungsklage wurde am 9. Februar 1904 dem Landgericht I übermittelt, und die Große Berliner Straßenbahn am 30. Juni 1904 in erster Instanz, am 12. Januar 1905 in Berufungsinstanz, am 10. Juli 1905 in Revisionsinstanz mit ihren Ansprüchen abgewiesen, und der Stadt das Recht zuerkannt, in Straßen, welche parallel zu den von der Großen Berliner Straßenbahn benutzten laufen, Konkurrenzlinien selbst zu betreiben, oder einem Dritten zu genehmigen¹⁾.

Strittig blieb noch, ob die Stadt auch berechtigt sei, unter oder über den bereits von der Großen Berliner Straßenbahn benutzten Straßen Schnellbahnen herzustellen oder zu genehmigen. Diese Frage wurde akut, da die Stadt der Hoch- und Untergrundbahngesellschaft die Genehmigung zur Verlängerung der Spittelmarktstrecke bis zur Schönhauser Allee erteilen wollte, und selbst die Anlage einer Untergrundbahn vom Kreuzberg nach dem Norden Berlins, die sog. Nord-Südlinie plante. Auf eine diesbezügliche Anfrage der Verkehrsdeputation vom 12. Juli 1906 erhob die Große Berliner Straßenbahn unter dem 11. August 1906 gegen beide Linien Einspruch und forderte Schadenersatz.

¹⁾ Der Prozeß kostete über $\frac{1}{2}$ Million Mark. Die eine Hälfte der Kosten trug die Stadt, da sie nach Abzug von 7% auf sämtliche Aktien zur Hälfte am Gewinn beteiligt ist. Die andere Hälfte der Kosten trug die Große Berliner Straßenbahn.

Gemäß § 39 des Zustimmungsvertrages vom 2. Juli 1897 19. Januar 1898 wurden die beiden Fragen einem Schiedsgericht unterbreitet. Dasselbe entschied am 16. April 1908: Die Stadt hat der Großen Berliner Straßenbahn denjenigen Schaden zu ersetzen, der ihr durch den Betrieb der Nord-Sübdlinie zugefügt wird. Die Verlängerung der Spittelmarktlinie der Untergrundbahn bis zur Schönhauser Allee berechtigt die Große Berliner Straßenbahn nicht zur Stellung von Schadenersatzansprüchen, da der Einspruch der Straßenbahn hiergegen zu spät erfolgt sei.

Schiedsgerichtliches Erkenntnis v. 16. April 1908.

Die Meinungen über die Richtigkeit des Schiedsspruchs sind sehr geteilt. Er ist einerseits mit der Entscheidung des Reichsgerichts über die Verlängerung der Untergrundbahn Potsdamer Platz—Spittelmarkt nicht ganz in Einklang zu bringen und ist andererseits, theoretisch betrachtet, verkehrsfeindlich, denn er hält, da er bis Ende 1919 Rechtsverbindlichkeit besitzt, städtische Verbesserungsbestrebungen der Verkehrseinrichtungen mindestens bis Ende 1919 auf oder erschwert dieselben außerordentlich.

Praktisch hatte die Stadt Berlin durch dieses schiedsgerichtliche Erkenntnis viel gewonnen, bei weitem mehr als die Große Berliner Straßenbahn, denn man muß in Betracht ziehen, daß es der Großen Berliner Straßenbahn doch recht schwer sein wird, den Nachweis zu führen, daß der Verkehr auf der Straßenbahn sich dadurch verringert hat, daß ein Teil des Publikums die Nord-Südbahn nach ihrer Fertigstellung der Straßenbahn vorzieht. Ferner muß man bedenken, daß die Nord-Südbahn erst September 1909 genehmigt worden ist, ihr Bau bis zur Fertigstellung aber eine ganze Reihe von Jahren dauern wird; schließlich hat der Spruch nur bis 1919 Gültigkeit, und vor 1914 wird die Nord-Südbahn kaum fertig sein. Also ist im ganzen genommen dieser Spruch für die Stadt recht günstig.

Nun plante die Stadt ferner die Herstellung eigener Straßenbahnen und zwar

1. der Linie Kreuzberg—Dönhoffplatz,
2. der Linie Rixdorf—Behrenstraße.

Zum Betriebe dieser Linien war die Mitbenutzung von Gleisen der Großen Berliner Straßenbahn notwendig und zwar für Linie 1: auf ca. 90 m in der Königgrätzer Straße und ca. 81 m in der Wilhelmstraße, zusammen also auf ca. 171 m; für Linie 2: auf ca. 32 m in der Lindenstraße.

Die Große Berliner Straßenbahn erhob unter Bezugnahme auf § 30 desselben vorher schon besprochenen Zustimmungsvertrages vom 2. Juli 1897 19. Januar 1898 hiergegen am 12. September 1906 Einspruch und forderte Ersatz desjenigen Schadens, den ihr der Betrieb dieser städtischen Linien zufügen würde.

Schieds-
gerichtliches
Erkenntnis v.
28. Juni 1908.

Auch dieser Streitpunkt wurde der Entscheidung eines Schiedsgerichts unterbreitet. Dasselbe entschied am 28. Juni 1908:

1. Die Große Berliner Straßenbahn hat sich das Mitbenutzungsrecht ihrer Gleise gemäß § 30 des Vertrages vom $\frac{2. \text{ Juli } 1897}{19. \text{ Januar } 1898}$ auf insgesamt 400 m gefallen zu lassen; die Stadt darf dieses Recht aber nicht eher ausüben, als bis eine gegenseitige Einigung erzielt ist oder mangels einer solchen ein neues formell einberufenes Schiedsgericht die Ausführungsmodalitäten festgesetzt hat.
2. Die Stadt ist verpflichtet, der Großen Berliner Straßenbahn den ihr durch den Betrieb der städtischen Linien entstehenden Schaden voll zu ersetzen.

Bedeutung der
schiedsgerichtlichen
Erkenntnisse.

Durch dieses zweite schiedsgerichtliche Erkenntnis, an das beide Kontrahenten gleichfalls bis Ende 1919 fest gebunden sind, hatte die Große Berliner Straßenbahn alles gewonnen, die Stadt viel verloren, denn ihre Pläne zum Bau eigener Schnell- und Straßenbahnen wurden durchkreuzt und aufgeschoben bzw. mangels einer gütlichen Einigung bis 1919 unmöglich gemacht. Die Große Berliner Straßenbahn hingegen, die bis dahin zwar ein tatsächliches, aber kein rechtliches Verkehrsmonopol besaß, erhielt hierdurch ein verbrieftes Recht auf eine gewisse Konkurrenzlosigkeit innerhalb des von ihr bereits belegten Verkehrsgebietes¹⁾.

Beurteilung
der heutigen
Rechtsverhältnisse.
Möglichkeiten
ihrer weiteren
Entwicklung.

Die Frage, was bei dieser verwirrten Rechtslage mit der Großen Berliner Straßenbahn nach 1919 werden wird, und wie die Verhältnisse sich bis 1949 gestalten können, wird zurzeit in Berlin eifrig ventiliert. Für die Beurteilung der rechtlichen Verhältnisse maßgebend

ist der Vertrag zwischen Stadt und Straßenbahn vom $\frac{2. \text{ Juli } 1897}{19. \text{ Januar } 1898}$, das Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892, die Ausführungsanweisungen zu diesem Gesetze vom 13. August 1898, die vom Minister der öffentlichen Arbeiten erlassenen Bau- und Betriebsvorschriften vom 26. September 1906, das Gesetz über die Bahneinheiten vom 19. August 1895, und die staatliche Genehmigungsurkunde der Konzession bis Ende 1949 vom 4. Mai 1900. Auf Grund dieser Genehmigungsurkunde, deren maßgebender Wortlaut auf S. 45 angeführt ist, kann die Genehmigungsbehörde (das Polizeipräsidium im Einvernehmen mit der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin) von der Großen Berliner Straßenbahn fordern, die Verlängerung des auf einen kürzeren Zeitraum (bis Ende 1919) lautenden Straßenüberlassungsvertrags mit der Stadt Berlin im

¹⁾ Im Geschäftsbericht der Gesellschaft vom Jahre 1909 erscheinen im Gewinn- und Verlustkonto bereits 173 608,75 Mark Entschädigungsforderungen gegen die Stadt Berlin aus Konkurrenzbetrieben. Der Anspruch ist noch nicht befriedigt.

Wege der freien Vereinbarung oder der kleinbahngesetzlichen Ergänzung rechtzeitig herbeizuführen. Die Genehmigungsbehörde braucht es aber nicht zu tun. Angenommen, sie stellt diese Forderung, so sind zwei Fälle möglich: 1. Stadt und Straßenbahn einigen sich. Dann ist alles in schönster Ordnung. 2. Die beiden Kontrahenten einigen sich nicht. Dann tritt das Ergänzungsverfahren in Kraft. Hierbei gibt laut § 7 des Kleinbahngesetzes der Oberpräsident in erster Instanz, der Minister der öffentlichen Arbeiten in Berufungsinstanz den Ausschlag. Stellt sich der Minister dabei auf Seite der Stadt, so desavouiert er seinen Amtsvorgänger. Das wird er wahrscheinlich nicht ohne weiteres tun. Stellt er sich auf Seite der Straßenbahn, so ist die Stadt in übler Lage. Sie ist bis Ende 1949 nicht mehr Herrin über ihre eigenen Straßen, und wird in ihrem Selbstverwaltungsrecht aufs schärfste hierdurch verletzt. Entscheidend für einen Machtspruch des Ministers in letzterem Sinne könnte also nur das schwere Überwiegen des öffentlichen Interesses über das Privatinteresse des Wegeunterhaltungspflichtigen, also der Stadt Berlin, sein.

Es erscheint somit wenig wahrscheinlich, daß die Genehmigungsbehörde obige Forderung stellen wird.

Stellt sie die Forderung nicht, dann bleibt der verwirrte Rechtszustand bis Ende 1949 bestehen. Die Große Berliner Straßenbahn wird das Ergänzungsverfahren kaum beantragen, da sie wahrscheinlich auf dem Standpunkt steht, daß ihr die bis Ende 1949 erteilte Konzession im Verein mit der ihrem Betriebe innewohnenden Betriebspflicht die Weiterführung des Unternehmens bis Ende 1949 hinreichend verbürgt.

Die Stadt Berlin wird sich die Beantragung des Ergänzungsverfahrens wohl gleichfalls überlegen, weil sie sich dadurch den Weg einer eventuellen Übernahme der Großen Berliner Straßenbahn durch Kauf in städtische Regie ungangbar machen würde, und doch einsehen muß, daß auch über 1919 hinaus das Unternehmen, aus öffentlich rechtlichem Interesse heraus, so, wie bisher, weiter geführt werden muß.

Bleibt also nur der Weg einer gütlichen Einigung, eines Ankaufs des Unternehmens, oder eines privaten Rechtsstreits, in dem zu entscheiden wäre, welche Entschädigung die Große Berliner Straßenbahn an die Stadt für die Straßenbenutzung von Ende 1919 bis Ende 1949 und für den Bahnkörper zu bezahlen hat, der vertragsmäßig nach

2. Juli 1897
Ansicht der Stadt auf Grund § 36 des Vertrages vom 19. Januar 1898
ihr kostenlos Ende 1919 zufallen soll. Da die Große Berliner Straßenbahn auch diesen Punkt bestreitet, wäre hierüber gleichfalls im Wege des privatrechtlichen Streitverfahrens eine Entscheidung herbeizuführen. Wohlgemerkt aber erst nach 1919. Denn bis 1919 werden

alle Streitigkeiten auf Grund § 39 des Vertrages vom 2. Juli 1897
19. Januar 1898
durch Schiedsgerichte erledigt, die von Fall zu Fall besonders zu bilden sind. Mit dem schiedsgerichtlichen Verfahren werden sich die beiden Parteien jedoch wohl kaum mehr recht befreunden.

Ein Ankauf der Großen Berliner Straßenbahn seitens der Stadt hat zurzeit im Stadtparlament leider kaum eine sichere Majorität. Dort scheint man schon des ewigen Streits recht müde zu sein und sehnt sich, zumal die Stadt heute in dem ungleich gewordenen Kampfe bis Ende 1919 bei weitem der schwächere Teil ist, nach einem Ausweg aus dem Labyrinth des gegenwärtigen Rechtszustandes im Sinne eines gütlichen Ausgleichs.

Während aber die Verhältnisse bis Ende 1919 günstig für die Große Berliner Straßenbahn liegen, kann nach 1919 das Blatt sich wenden. Die privatrechtliche Auseinandersetzung wegen des Bahnkörpers und der Straßenbenutzung wird höchstwahrscheinlich zugunsten der Stadt ausfallen. Die Straßenbahn wird somit erhebliche Entschädigungen zu zahlen haben, die ihre finanziellen Verhältnisse bedeutend verschlechtern werden, zumal, wenn man die Konkurrenz der vorhandenen und neu erstehenden Schnellbahnen in Betracht zieht, die sich immer fühlbarer machen wird. Ferner kann die Stadt nach 1919 überall da, wo die Große Berliner Straßenbahn keine Linien betreibt, Konkurrenzlinien bauen, ja, sie kann dies auch in allen bisher von der Gesellschaft belegten Straßen tun! Hierbei ist klar, daß die Genehmigungsbehörde der Stadt wohl ohne weiteres die Konzession geben wird. Es kommt dann ganz auf die Stadt Berlin an, mit welcher Geschicklichkeit sie nach 1919 ihre Angelegenheiten führt und bis dahin vorbereitet hat. Sie besitzt in der Großen Berliner Straßenbahn zweifellos eine sehr geschäftskundige, rücksichtslose Gegnerin, aber es ist doch immerhin möglich, daß bei dieser Entwicklung der Dinge die Straßenbahn dann recht schnell ins Hintertreffen gerät, und nach empfindlicher Schwächung ihrer Stellung geneigter ist, ihren Betrieb zu einem annehmbaren Preise an die Stadt zu verkaufen, als dies bisher der Fall war.

Der Verfasser kommt daher zu dem Schluß: Die Straßenbahn läuft bis Ende 1949 weiter. Die Stadt wird erst an diesem Termin wieder unumschränkte Herrin über ihre Straßen. Vor 1920 wird die Stadt Berlin die Große Berliner Straßenbahn wohl nur zu einem sehr hohen Preise käuflich erwerben können. Bis Ende 1919 kann eine gütliche Einigung nur unter erheblichen gegenseitigen Zugeständnissen erreicht werden. In der Zeit von 1919 bis 1949 ist sehr wohl ein günstiger Vergleich oder die Kommunalisierung unter günstigeren Bedingungen möglich.

Zweites Kapitel.

Finanzgebaren und Rentabilität des Unternehmens.

1) Die ersten Aktien im Gesamtbetrage von 1 500 000 Mark wurden 1872 ausgegeben. Das Kapital erhöhte sich in Anbetracht der Bautätigkeit der Gesellschaft, der fortschreitenden Entwicklung des Unternehmens, der Umwandlung in den elektromotorischen Betrieb, der Vereinigung mit der Neuen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft und der Angliederung der drei Nebengesellschaften im Laufe der Jahre durch Neuausgabe von Aktien auf 100 082 400 Mark (Anlage, Rubrik 1). Der Emissionskurs war hierbei verschieden hoch und betrug 100, 130, 110, 103% (Anlage, Rubrik 2).

Die Ausgabe von Aktien und Obligationen.

Außer den Aktien gelangten Prioritätsobligationen zur Ausgabe. Der Umfang ihrer Ausgabe, sowie die Bedingungen sind aus folgender Tabelle ersichtlich:

Tabelle der Ausgabe und Bedingungen von Prioritäts-Obligationen.

Emis-sionsjahr	Betrag in Mark	Davon begeben	Ausgabe-kurs in Pro-zenten	Ver-zinsung in Pro-zenten	Plan-mäßige Tilgung bis	Rück-zahlung zum Kurse von Prozent	Gekündigt zum
1878	5 000 000	5 000 000	95	5	1901	103	1. 10. 84
1884	10 000 000	10 000 000	99	4	1909	100	1. 4. 95
1888 ²⁾	10 000 000	5 000 000	103,1	4	1911	100	1. 4. 95
		500 000	101				
		4 000 000	100				
1894 ³⁾	16 000 000	15 678 000	98	3,5	1911	100	—
1900 ⁴⁾	2 171 000 ⁵⁾	1 791 000	100	4	1911	100	—
Sa.	43 171 000	41 978 000					

Die Obligationsschuld ist 1909 bis auf einen Betrag von 3 490 000 Mark getilgt. Das gesamte Aktienkapital wurde 1898 unifiziert, so daß seit dem 1. Januar 1899 ein Unterschied zwischen alten und neuen Aktien nicht mehr besteht.

Auf Grund der Statuten vom 8. November 1871 war ein Reservefonds gebildet worden. In denselben fließen 5% des Reingewinnes und die Zinsen des Fonds, so lange, bis er die Höhe von 10 Millionen

Die Fonds der Gesellschaft.

1) Es wird bei den folgenden Ausführungen auf die am Schlusse der Arbeit als Anlage gegebene statistische Übersicht verwiesen.

2) 500 000 Mark nicht in Verkehr gebracht.

3) 313 000 Mark noch unbegeben.

4) Von der Neuen Berliner Pferdebahn-Gesellschaft übernommen.

5) 380 000 Mark nicht in Verkehr gebracht.

Mark erreicht hat. Dies war 1908 mit 10 105 390 Mark der Fall, so daß dieser Fonds seitdem keiner Zuweisungen mehr bedarf. Ihm fließen auf Grund der abgeänderten Statuten vom 20. Dezember 1884 nunmehr nur noch seine eigenen Zinsen zu. Er hat 1909 eine Höhe von 10 384 376 Mark erreicht. Seine Entwicklung ergibt die Anlage in Rubrik 14.

Durch die neuen Statuten vom 20. Dezember 1884 war ferner die Bildung eines Amortisationsfonds und eines Erneuerungsfonds vorgeschrieben.

Der Amortisationsfonds stellt den Gegenwert des Bahnkörpers dar. Auf ihm werden statutengemäß die Abschreibungen auf Bahnkörper, Gebäude und Wagen, seine eigenen Erträge, sowie die jährlichen Zuweisungen angesammelt. Er hat 1909 die Höhe von 20 316 697 Mark erreicht. In den letzten Jahren bis 1908 betragen die Überweisungen stets 200 000 Mark jährlich. Im Jahre 1909 sind ihm durch Überweisungen neue Mittel nicht zugeführt worden. Seine Entwicklung erhellt aus Rubrik 22 der Anlage.

Der Erneuerungsfonds I dient, wie der Name besagt, zur Bestreitung der Ausgaben für die fortlaufende Erneuerung des Bahnkörpers. Ihm fließen die Einnahmen aus dem Verkauf von Altmaterial, seine eigenen Zinsen und jährliche, festzusetzende Zuschüsse aus den Betriebseinnahmen zu. Er wies Ende 1909 einen Betrag von 5 059 658 Mark auf. Sein Anwachsen ergibt die Anlage in Rubrik 23.

Seit 1901 ist ferner noch ein Erneuerungsfonds II für Betriebsmittel eingeführt. Ihm fließen die Überschüsse aus dem Erlöse für verkaufte Grundstücke gegenüber dem Buchwert sowie jährliche Überweisungen und seine eigenen Einnahmen zu. Er hatte Ende 1909 eine Höhe von 1 489 157 Mark. Sein Anwachsen ist aus Rubrik 24 der Anlage ersichtlich.

Die Gesamteinnahmen und -ausgaben sind in den Rubriken 7 und 8 der Anlage zusammengestellt, der Betriebskoeffizient, d. i. das Verhältnis von Betriebseinnahme und -ausgabe, ist aus Rubrik 21 ersichtlich. Die zur Verteilung gebrachten Dividenden (Anlage, Rubrik 11) stiegen von 4,75% im Jahre 1874 dauernd bis 18% im Jahre 1898 und sanken mit der Erhöhung des Aktienkapitals auf Grund der Umwandlung in den elektromotorischen Betrieb und auf Grund des Geschäftsgebahrens der Gesellschaft seitdem auf durchschnittlich 8%. 1909 betrug die Dividende $8\frac{1}{4}\%$. Die Aktien, deren höchster und niedrigster Kurs seit 1893 in Rubrik 12 der Anlage zusammengestellt ist, standen stets ausgezeichnet und bildeten an der Börse von jeher ein beliebtes Spielpapier, besonders dann, wenn, wie dies von Zeit zu Zeit geschieht, Gerüchte auftauchten, daß die Stadt den Gesamtbetrieb der Großen Berliner Straßenbahn übernehmen wolle oder die

beiden im Streit liegenden Kontrahenten sich auf einer annehmbaren Basis geeinigt hätten¹⁾.

Die Stadt Berlin hat der Gesellschaft wegen ihres Finanzgebarens schwere Vorwürfe gemacht und legt ihr hinsichtlich der gepflogenen Art der Kapitalsbeschaffung zur Last, daß sie durch die Ausgabe von Aktien an ihre Aktionäre zum denkbar niedrigsten Kurse von 103% ohne Agio, statt von Obligationen, die Stadt um erhebliche Beträge gebracht hätte, die auf Grund der in den Verträgen mit der Stadt vorgesehenen Abgaben und der Gewinnbeteiligung sonst der Stadt zugefallen wären; daß den Aktionären ein ungeheurer Gewinn (nach Maßgabe der Börsennotizen Wert der gesamten Bezugsrechte ca. 88 Millionen) zugeflossen sei, und daß dieser Gewinn auf Kosten der Gesellschaft ging, welche durch ein angemessenes Agio eine bedeutende Summe für ihre Reserven und die innere Konsolidation ihres Unternehmens hätte erzielen können. Die Stadt behauptet ferner, daß die Gesellschaft künstlich die Dividende gedrückt habe, um die Gewinnanteile der Stadt auf ein Minimum zu reduzieren.

**Beurteilung
des Finanz-
gebarens.**

Diese Vorwürfe sind ohne weiteres als berechtigt anzuerkennen, denn man beachte an Hand der Anlage folgendes: Als 1882 die Summe von 5 100 000 Mark zu 130% emittiert wurde, hatte die Gesellschaft 1881 9½% Dividende gegeben. 1895 emittierte die Gesellschaft weitere 4 275 000 Mark zu 120%, nachdem sie 12½% Dividende verteilt hatte, ihre Papiere sich 1894 an der Börse zwischen 230 und 282 bewegt hatten und ein Grund zu irgendwelcher Beunruhigung hinsichtlich der Rentabilität des Unternehmens bzw. der Sicherheit der Kapitalanlage nicht vorlag.

1898, 1899, 1901 und 1904 wurden hingegen die neuen Aktien nur zu 103% emittiert. Dabei waren in den Jahren vorher an Dividende verteilt worden: 1897: 16%; 1898: 18%; 1900: 11%; 1903: 8%; der Kurs der alten Aktien bewegte sich an der Börse: 1897: zwischen 330 und 474; 1898: zwischen 294 und 480; 1900: zwischen 205 und 250; 1903: zwischen 193 und 208.

Hiernach ist ohne weiteres klar, daß man wohl zu einem bedeutend höheren Kurse hätte emittieren können, wenn man gewollt hätte. Das Geschäft in jenen Jahren haben die hinter der Straßenbahn stehenden Großbanken und die alten Aktionäre gemacht. Im Interesse der Konsolidierung des Unternehmens lag ein solches Geschäftsgebaren sicher nicht.

Nun zur Frage des absichtlichen Drückens der Dividende:

1898, im ersten Jahre nach Abschluß des sog. Betriebsumwandlungsvertrages, schüttete die Gesellschaft 18% Dividende aus. Da war die Taktik noch die alte der vorhergehenden Jahre. 1899 sank

¹⁾ Die Kurse bis 1893 konnten leider nicht festgestellt werden.

die Dividende auf $10\frac{1}{2}\%$, hob sich 1900 bis 11% , sank 1901 bis $7\frac{1}{2}\%$ und stieg dann bis 1909 höchstens bis $8\frac{1}{4}\%$ (s. Anlage, Rubrik 11). Vertragsmäßig erhält die Stadt die Hälfte des Gewinns nach Abzug von 7% auf sämtliche Aktien. Hiernach bedarf die neue Taktik, der Stadt möglichst wenig zukommen zu lassen, wohl kaum eines besonderen Kommentars.

Die Stadt Berlin macht der Großen Berliner Straßenbahn des ferneren zum Vorwurf, daß sie den ihr durch § 33 des sog. Betriebsumwandlungsvertrages bis Ende 1919 auferlegten 10 Pfennigtarif, auf dessen Bedeutung im vierten Kapitel dieses Abschnittes näher eingegangen werden wird, eigenmächtig zu ihren Gunsten durchbrochen habe, und zwar durch Erfindung und Durchführung des „Anschlußbetriebes“ mit den drei anderen Gesellschaften, so daß auf denjenigen Strecken, welche Gleisen verschiedener Gesellschaften angehören, 15 Pfennig bzw. 20 Pfennig gezahlt werden müssen.

Formell mag die Stadt recht haben, praktisch aber nicht. Es wird nachgewiesen werden, daß innerhalb des 10 Pfennigtarifs die Gegenleistung der Gesellschaft infolge der Verlängerung der Linien dauernd gewachsen und heute wirklich eine ganz außergewöhnlich gute ist.

Endlich hat man städtischerseits das Geschäftsgebaren der Gesellschaft seit ihrer tatsächlichen, wenn auch nicht formellen Fusion mit den anderen drei Straßenbahngesellschaften, der Südlichen und Westlichen Berliner Vorortbahn und der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn, verurteilt. Man hat behauptet, die Große Berliner Straßenbahn habe diese drei Gesellschaften nur dazu benützt, unbequeme oder kostspielige Anforderungen der Gemeinden von sich ab und diesen Gesellschaften zuzuwälzen und die Gemeinden zu zwingen, mit diesen nur auf dem Papier stehenden Gesellschaften Verträge zu schließen, welche lediglich der großen Gesellschaft zugute kommen und die finanzielle Lage des großen Unternehmens auf Kosten der drei kleineren festigen und verbessern.

Dieser Vorwurf erscheint äußerlich berechtigt, wenn man sich lediglich die finanziellen Ergebnisse dieser drei Gesellschaften nach ihrer Angliederung an die Große Berliner Straßenbahn betrachtet.

Die Westliche Berliner Vorortbahn, deren sämtliche Aktien 1898 seitens der Großen Berliner Straßenbahn erworben wurden, gaben 1899 bis 1903 keine Dividende. Von 1904 bis 1909 stieg dieselbe auf 2, 4, 4, $5\frac{1}{2}$, 6, 7% .

Die Südliche Berliner Vorortbahn, deren Aktien 1898 zur Hälfte erworben wurden, gaben bis 1909 überhaupt keine Dividende. Im Gegenteil, die Gesellschaft arbeitete dauernd mit Unterbilanz.

Die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn, deren Aktienbesitz zum größten Teil 1900 erworben wurde, verteilte 1901 — 3% , seitdem gleichfalls keinerlei Dividende.

Dennoch ist nach eingezogenen glaubhaften Informationen der Vorwurf unberechtigt.

Die Verträge dieser drei Gesellschaften mit den Gemeinden sind nämlich hinsichtlich der von den Gesellschaften übernommenen Lasten und der an die Gemeinden zu zahlenden Gewinnbeteiligung im ganzen für die Gesellschaften günstiger, als der Vertrag der Großen Berliner Straßenbahn mit Berlin. Es läge also viel eher im Interesse der Großen Berliner Straßenbahn, aus diesen drei Gesellschaften auf Kosten des großen Unternehmens eine hohe Dividende herauszuwirtschaften, so die Gewinnbeteiligungsquote der Stadt Berlin zu drücken und das finanzielle Schlußergebnis des Gesamtunternehmens für die Gesellschaft günstiger zu gestalten. Die Große Berliner Straßenbahn hat also gar kein Interesse daran, die drei anderen Gesellschaften „auszupowern.“ —

Betrachtet man die als Anlage gegebene statistische Übersicht in ihrer Gesamtheit, zieht man die hohen Bestände der einzelnen Fonds, die bedeutenden Aktiva an Bahnkörper, Grundstücken, Wagenmaterial usw. in Betracht, bedenkt man die fortlaufende Vermehrung des Verkehrs und damit der Gesamteinnahmen, so muß man sagen, daß sich das Unternehmen der Großen Berliner Straßenbahn zurzeit in einer geradezu glänzenden finanziellen Lage befindet.

Nach Ansicht der Gesellschaft ist sie, selbst wenn das Unternehmen im Jahre 1950 seine Lebensdauer beendet hätte, in der Lage, allein mit dem Amortisationsfonds, dem Reservefonds und dem Erlös aus Grundstücken, Betriebsmitteln usw. die Aktien zu einem Kurse von über 250% einzulösen. Die Gesellschaft kalkuliert folgendermaßen:

Der Reservefonds, durch seine eigenen Zinsen verstärkt, hat 1950 die Höhe von ca. 42 000 000 Mark erreicht.

Der Amortisationsfonds, jährlich durch 200 000 Mark verstärkt und um die eigenen Zinsen wachsend, erreicht 1950 die Höhe von ca. 185 000 000 Mark¹⁾.

Die übrigen Aktiva der Gesellschaft stellen den Restbetrag des zur Einlösung zu obigem Kurse nötigen Kapitals dar.

Ferner läuft 1920 die Verpflichtung zum 10 Pfennigtarif ab; die Einführung von Teilstrecken und eine Tarifierhöhung ist wahrscheinlich zu erwarten. Damit wächst die Rentabilität des Unternehmens schon an sich. Da aber die Verkehrsentwicklung schneller wächst als die Bevölkerungszunahme, da ferner das Bahnnetz der Gesellschaft in den Vororten noch außerordentlich entwicklungsfähig ist, der Verkehr in diesem Gebiet naturgemäß auch schnell sich entwickeln wird und muß, die Betriebsleistungen dort ohne große Vermehrung der Anlagekosten noch ganz bedeutend erhöht werden können, der Zug der Bevölkerung nach dem Westen Berlins immer mehr sich geltend machen

¹⁾ Dem Amortisationsfonds sind aber 1909 keine neuen Mittel zugeflossen.

wird, so ist mit Sicherheit damit zu rechnen, daß die Rentabilität des Unternehmens, auch bei vermehrter Konkurrenz von Schnellbahnbetrieben, selbst ohne Tarifierhöhung dauernd wachsen wird.

Es ist gewiß interessant, den Anschauungen der Großen Berliner Straßenbahn über die Rentabilität ihres Unternehmens die Ansichten der Stadt Berlin hierüber entgegenzustellen, wie sie Oberbürgermeister Kirschner in der Stadtverordnetensitzung vom 7. Mai 1908 darlegte. Er führte, kurz gesagt, etwa folgendes aus¹⁾:

Die Große Berliner Straßenbahn muß bei Beurteilung ihrer Vermögenslage für die Zukunft doch noch mit anderen Faktoren rechnen.

1. Die Betriebskosten werden in verschiedenen Positionen erheblich wachsen. Die Kosten der Unterhaltung des Asphalts, soweit sie vertragsmäßig von der Großen Berliner Straßenbahn getragen werden müssen, sind ein Beispiel für die Richtigkeit dieser Behauptung. Während die früheren Verträge mit den Asphaltgesellschaften dahin geschlossen waren, daß letztere sich auf 20 Jahre verpflichteten, 1 qm zu 75 Pfennig zu unterhalten, kostet nach Ablauf dieser 20 Jahre auf Grund der neuen Verträge das Quadratmeter 1,50 Mark. Diese 20 Jahre haben 1898 angefangen abzulaufen. Die dadurch entstandenen Mehrkosten betragen nach den Berechnungen 1898: 766 Mark; 1908: 41 288 Mark. Die Ausgaben der Großen Berliner Straßenbahn bei dieser Position betragen 1898: 41 693 Mark; 1908: 152 252 Mark. Sie wachsen um so mehr, je größere Asphaltflächen aus den alten Verträgen herausfallen. — (Dieser Einwurf ist richtig. D. V.)

2. Mit der weiteren Entwicklung der Schnellbahnen innerhalb Groß-Berlins werden diejenigen Schnellbahnen der Großen Berliner Straßenbahn erhebliche Konkurrenz machen, welche den Außenverkehr nach und von Berlin vermitteln. (Diese Behauptung ist richtig. D. V.)

3. Die Große Berliner Straßenbahn hat ihrer Rentabilitätsberechnung das Jahr 1949 statt 1919 zugrunde gelegt. Sollte 1919 schon der Betrieb nicht mehr fortgesetzt werden dürfen, so bedeutet das einen erheblichen Ausfall. (Dieser Einwurf ist nicht richtig. Wie im vorhergehenden Kapitel gezeigt, wird die Große Berliner Straßenbahn zweifellos bis 1949 weitergehen. D. V.)

4. Die Große Berliner Straßenbahn berechnet den Wert des Straßenbahnkörpers für Berlin und seine Vororte auf 59 $\frac{1}{2}$ Millionen Mark. Dieser Betrag muß 1919 zweifellos auf Grund des Vertrages gedeckt werden. (Das erscheint richtig. D. V.)

5. Die Große Berliner Straßenbahn stellt in ihre Berechnung nicht diejenigen Entschädigungsansprüche ein, welche die Stadt erheben wird,

¹⁾ Nach dem Auszug aus den stenographischen Berichten der Stadtverordnetenversammlung zu Berlin vom 7. und 11. Mai 1908 betreffend die Begründung eines Verkehrsverbandes mit den Vororten. S. 54ff.

wenn sie 1919 an der Übernahme des Betriebes verhindert wird. (Dieser Punkt bedarf zwar noch einer privatrechtlichen Auseinandersetzung, wird aber zweifellos zugunsten der Stadt entschieden werden, die auch wahrscheinlich in ihren Ansprüchen nicht sehr bescheiden sein wird. D. V.)

6. Die Tunnelprojekte¹⁾ werden sicher mehr, als 80 Millionen Mark, wie veranschlagt, kosten, wenn sie durchgeführt werden. Denn:

a) Die Stadt ist hierbei in der Lage, ganz erhebliche Entschädigungsansprüche zu stellen und auf dem Rechtswege durchzufechten, weil

α) die Stadt im Ergänzungsverfahren nur hinsichtlich der Benutzung ihrer Straßen als Straßenkörper entschädigt werden kann. Die Große Berliner Straßenbahn will aber bei ihren Tunnelprojekten den unterhalb des Straßenkörpers befindlichen Raum in Benutzung nehmen. Hierfür ist jedoch das Ergänzungsverfahren ausgeschlossen und der Rechtsweg zuständig. (In dem Streit zwischen Schöneberg und Charlottenburg hinsichtlich der Linienführung der von diesen Gemeinden projektierten Schnellbahnen haben aber die Gemeinden das Ergänzungsverfahren selbst für zuständig erklärt. Also ist dieser Punkt noch eine Streitfrage. D. V.)

β) Zur Verlegung der notwendigen Kanäle sollen noch andere Straßenteile in Anspruch genommen werden. Auch hierfür hat die Stadt das Recht der Geltendmachung ihrer Entschädigungsansprüche auf dem Rechtswege. (Bemerkung wie zu α. D. V.)

γ) Die Große Berliner Straßenbahn will einen Teil des Dönhoffplatzes. Das ist kein dem Straßenverkehr gewidmeter Straßenkörper, über den eine Straßenbahn geführt werden könnte. (Bemerkung wie zu α. D. V.)

b) Die Große Berliner Straßenbahn hat in ihrem Kostenanschlag für die Entschädigung der anliegenden Eigentümer nur 1 Million Mark angesetzt. Dieser Betrag ist viel zu gering bemessen. (Das ist zweifellos richtig. D. V.)

7. Ob die Große Berliner Straßenbahn selbst bei Genehmigung ihrer Tunnelprojekte auch die von ihr erstrebte Verlängerung der Konzession auf 90 Jahre und eine Tariferhöhung zugestanden bekommt, ist noch sehr die Frage.

Oberbürgermeister Kirschner kommt zu dem Schlusse, daß unter Berücksichtigung aller dieser Faktoren der seinerzeit von ihm der Großen Berliner Straßenbahn gebotene Ankaufspreis ihrer Aktien zum Betrage von 160% bei 6½% Verzinsung bereits ein hoher zu nennen sei.

¹⁾ Über die Tunnelprojekte der Großen Berliner Straßenbahn s. den dritten Abschnitt dieser Arbeit, viertes Kapitel.

Das ist natürlich pro domo gesprochen, denn 1909 war der niedrigste Kurs der Aktien (s. Anlage, Rubrik 12) 174%, bei 8,25% Dividende, und das ist als ganz normal zu bezeichnen.

Der Berechnung des Oberbürgermeisters Kirschner liegt eine einseitige Rechtsanschauung zugrunde. Außerdem fehlt ihr die Berücksichtigung der Steigerung des Berliner Verkehrs an sich, die Berücksichtigung der Entwicklung der Vororte und der Möglichkeit für die Große Berliner Straßenbahn, ihr Verkehrsnetz und ihre Betriebsleistungen daselbst ohne besondere Erhöhung der Anlagekosten ganz bedeutend zu vergrößern.

Der Mittelweg zwischen beiden Ansichten, der der Großen Berliner Straßenbahn und der Stadt Berlin, kommt zweifellos der Wirklichkeit am nächsten, denn man muß bedenken: der eine Kontrahent drückt die Preise, um eventuell möglichst billig in den Besitz des Unternehmens zu kommen, der andere treibt sie, um das Unternehmen möglichst gewinnbringend zu veräußern.

Drittes Kapitel.

Die soziale Lage der Angestellten.

Zahl des Personals.

Im Jahre 1873 beschäftigte die Gesellschaft 137 Angestellte. Ihre Zahl wuchs 1880 auf 2018; 1890 auf 3504; 1895 auf 4346; 1908 auf 10 488; sie hat sich also seit 1895, dem letzten Jahre, während dessen nur Pferdebetrieb bestand, mehr als verdoppelt. Die zahlenmäßige Vermehrung ergibt Rubrik 20 der Anlage.

Dienstzeit.

Die Dienstzeit für Fahrer und Schaffner betrug bis 1889 im Durchschnitt täglich 12 Stunden. Auf Ruhetage hatte das Fahrpersonal keinen Anspruch. 1889 wurde die tägliche durchschnittliche Arbeitszeit auf 12 Stunden, die Maximalarbeitszeit auf täglich 14 Stunden normiert, bei monatlich 4 freien Tagen.

Der Streik der Angestellten.

1900 wurden infolge des vom 19. bis 21. Mai währenden Streiks den Angestellten erhebliche Dienstverkürzungen und Lohnerhöhungen zugestanden.

Die Gründe zu diesem Streik — dem einzigen in der bisherigen Geschichte des Unternehmens — waren verschiedener Natur. Die Gesellschaft, mitten in der Umwandlung des Pferdebetriebs in den elektromotorischen begriffen, hatte auf Grund stärkerer Verkehrszunahme und umfangreicher Bautätigkeit erhöhten Personalbedarf. Den Angestellten erschien daher der Zeitpunkt günstig, ihre auf Lohnerhöhung und Dienstverkürzung lautenden Forderungen mit Gewalt durchzusetzen. Doch beschränkte sich das Personal nicht auf das Streben nach Verbesserung seiner wirtschaftlichen Lage, in welcher Hinsicht die Gesellschaft übrigens in Erkenntnis der teilweisen Berechtigung der gestellten

Ansprüche ziemlich weitgehendes Entgegenkommen zeigte. Man versuchte auch die Machtfrage zugunsten des Personals zu lösen und stellte namentlich die Forderung der Entlassung eines Teils der Aufsichtsbeamten auf und der ausschließlichen Annahme von Personal, welches der Gesellschaft von dem sozialdemokratisch beeinflussten Arbeitsnachweise des Verbandes der Angestellten in den Transportgewerben zugewiesen würde. Hinter der Bewegung stand der Abgeordnete Singer und andere sozialdemokratische Führer. Man suchte auch den Eindruck zu erwecken, als stünden die Behörden der Stadt Berlin hinter den Forderungen der Angestellten der Gesellschaft, was in der Tat nicht der Fall war. Am 18. Mai fand zwischen beiden Parteien eine Besprechung statt, in der die wirtschaftlichen Forderungen zum größten Teil als berechtigt anerkannt wurden, die Machtfrage aber nicht. Eine Einigung war nicht zu erzielen, und so wurde für Sonnabend den 19. Mai der Streik proklamiert, an dem sich jedoch nicht das gesamte Personal beteiligte. Gegen die Arbeitswilligen und die Wagen der Gesellschaft kam es an demselben Tage zu Gewalttätigkeiten. Infolgedessen stellte die Gesellschaft 7 Uhr abends den gesamten Betrieb ein, da sie angeblich für die Fortführung des Betriebes in der Dunkelheit weder über das nötige Personal, noch über ausreichenden polizeilichen Schutz verfügte. Aber schon am Sonntag den 20. Mai morgens erfolgte unter polizeilicher Bewachung auf den 7 Hauptlinien die Wiederaufnahme des Betriebes, der im allgemeinen keine Störung mehr erfuhr. Nur am Rosentaler Tor mußte die Polizei zum Schutze des Depots der Gesellschaft gegen eine nach Tausenden zählende Menge von der blanken Waffe zur Säuberung des Platzes Gebrauch machen. Hierbei wurden mehrere Personen und zwei Schutzleute verwundet. Zwei Bataillone Infanterie waren in den Kasernen zum eventuellen Einschreiten bereit gehalten worden.

Der Minister des Inneren erklärte in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 21. Mai 1900, daß die Große Berliner Straßenbahn in bezug auf die Lohnfrage so weit entgegengekommen sei, wie sie mit Rücksicht auf andere verwandte Berufszweige nur gehen konnte, daß aber die Forderungen der Angestellten in bezug auf den inneren Dienst derartig gewesen seien, daß, wenn die Gesellschaft, wovon ja nicht die Rede sei, geneigt gewesen wäre, hier entgegenzukommen, die Staatsaufsichtsbehörden Anlaß gehabt hätten, gegen die Gesellschaft selbst vorzugehen.

Am 21. Mai war der Streik beendet. Den Angestellten wurden im wesentlichen ihre wirtschaftlichen Forderungen in dem Umfange zugestanden, zu dem die Direktion der Gesellschaft sich schon vor Eintritt in den Ausstand bereit erklärt hatte. Daß die Gesellschaft hinsichtlich der Machtfragen unter allen Umständen Zugeständnisse ablehnte, war berechtigt und liegt in der Natur aller Verkehrsanstalten begründet, die unbedingt eine straffe Disziplin voraussetzen, im Interesse des sicheren

regelmäßigen Betriebes den Verzicht der Angestellten auf Kampforganisationen und Streik erfordern, und hinsichtlich des Dienstverhältnisses Unterwerfung unter strengere Berufspflicht und Verantwortlichkeit erheischen, als privatwirtschaftliche Erwerbsunternehmungen anderer Gattung.

1902 betrug die durchschnittliche tägliche Arbeitszeit für Schaffner und Kutscher 11 Stunden, höchstens 12 Stunden, für elektrische Fahrer 9 bzw. 10 Stunden bei mindestens $6\frac{1}{2}$ Stunde Ruhezeit zwischen zwei aufeinanderfolgenden Tagesdiensten und dem Anspruch auf wöchentlich 1 Ruhetag (jährlich 52, von denen 7 auf einen Sonn- oder Feiertag zu fallen hatten). Der tägliche Dienst wurde entweder hintereinander ohne Pause oder mit einstündiger Pause abgeleistet, bzw. bestand aus zwei bis drei Teilen. Ein dreiteiliger Dienst war nach Möglichkeit zu vermeiden. 1909 bestanden folgende Bestimmungen:

Der tägliche Durchschnittsdienst beträgt für Schaffner 10, für Fahrer 9 Stunden; nach Abzug der als Dienst gerechneten Pausen 8 bzw. $7\frac{1}{4}$ Stunden. Der Gesamtdienst höchstens 12 bzw. 10 Stunden täglich. Auf jede Dienststunde entfallen durchschnittlich 12 Minuten Pause. Die Ruhezeit zwischen 2 Arbeitstagen muß mindestens 8 Stunden betragen. Überstunden werden den Angestellten mit 50 Pfennig, den Ersatzbediensteten mit 30 Pfennig pro Stunde vergütet. 30 Minuten und darüber rechnen als volle Stunde, 4 Stunden 30 Minuten bei Angestellten, 6 Stunden 30 Minuten bei Ersatzbediensteten als volle Tagesleistung. Übernahme und Abgabe des Wagens, Halte- und Wartezeiten, sowie Abgabe der Tageskasse, für die gewisse Zeitmaße festgesetzt sind, gelten als Dienst. Desgleichen für Schaffner der Weg von der Ablösungsstelle zum Bahnhof. Unterweisungsstunden der Angestellten gelten als Überstunden. Die Angestellten haben durchschnittlich nach dem 6. Arbeitstage einen Ruhetag bei vollem Gehalt. Von diesen Ruhetagen müssen jährlich mindestens 7 auf einen Sonn- oder Feiertag fallen. Die Ersatzbediensteten haben monatlich mindestens 2 freie Tage ohne Gehalt. Der Dienstplan wird zu Beginn jeder Woche für die Dauer desselben vorher bekannt gegeben.

Die Aufstellung des Dienstplanes ist keine einfache Aufgabe. Eine ganze Anzahl von Linien haben auf Grund ihrer Länge auch lange Fahrzeiten. Zwei ganze Hin- und Rückfahrten machen aber einen Tagesdienst nicht aus, während drei ganze Fahrten denselben übersteigen. Daher muß der Rest des Dienstes nach der zweiten Fahrt auf einer andern Linie absolviert werden. Zur Zeit des Pferdebetriebes war die Diensteinteilung eine bei weitem einfachere, weil im allgemeinen der Pferdebahnbetrieb $6\frac{1}{2}$ Uhr vormittags begann und Mitternacht sein Ende erreichte. Heute beginnt der elektrische Betrieb teilweise schon um 4 Uhr morgens und dauert auf anderen Strecken bis 4 Uhr nachts, so daß der Betrieb, als Ganzes betrachtet, Sonnabend und Sonntag überhaupt

nicht und an den anderen Tagen der Woche nur 1 bis 2 Stunden ruht. Man sieht, daß dem Streben nach Verkürzung der Arbeitszeit seitens der Gesellschaft im Laufe der Jahre Rechnung getragen worden ist.

Die Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn stehen hinsichtlich der Länge des täglichen Dienstes nicht schlechter als die Eisenbahnbediensteten in Preußen, wo 73% des Zugbegleitungspersonals tatsächlich einen 12 bis 13stündigen Normalarbeitstag haben, und Anspruch auf Urlaub nur in sehr geringem Maße besteht¹⁾.

Doch will es scheinen, als ob der anstrengende Fahrdienst unbeschadet der Rentabilität des Gesamtunternehmens noch eine Kürzung erfahren könnte. Der leichtere Schaffnerdienst, der auch noch Nebeneinnahmen in Gestalt von Trinkgeldern seitens der Fahrgäste in sich birgt und daher der bevorzugteste ist, entspricht billigen Anforderungen an tägliche Arbeitsleistung.

Auch die Gehaltsverhältnisse haben im Laufe der Jahre eine Aufbesserung erfahren.

Gehalts-
verhältnisse.

1902 betrug der Monatsgehalt 85 bis 120 Mark und 50 Pfennig Fahrzulage täglich für Fahrer. 1909 stellte sich der Lohn wie folgt:

Ersatzbedienstete erhalten täglich 3 Mark; während der Ausbildungszeit 2 Mark, nach 3 Monaten 2,50 Mark.

Angestellte Fahrer und Schaffner erhalten monatlich:

im Anfang	95	Mark
nach 1 Jahr	100	„
„ 3 Jahren	105	„
„ 5 „	110	„
„ 7 „	113	„
„ 9 „	115	„
„ 11 „	118	„
„ 12 „	120	„
„ 15 „	125	„
„ 20 „	130	„

Jeder als Fahrer Beschäftigte erhält außerdem 50 Pfennig tägliche Fahrzulage; das macht jährlich ca. 160 Mark aus. Jeder Betriebsbedienstete erhält freie Dienstkleidung, jeder angestellte Fahrer und Schaffner jährlich einen bestimmten Satz Sommer- und Winterbekleidung, die Eigentum der Gesellschaft bleiben. (Jährlich im Werte von 100 Mark bei Fahrern und etwas weniger bei Schaffnern, weil diese keine Duffelmäntel erhalten.)

Eine Zusammenstellung der Ausgaben für Löhne und Gehälter gibt die Anlage in Rubrik 25. Das jährliche Durchschnittsgehalt betrug 1909 ca. 1400 Mark.

¹⁾ W. Zimmermann, Zur sozialen Lage der Eisenbahner in Preußen. In den Schriften des Vereins für Sozialpolitik, Bd. 99 (1902), S. 48, 188 ff., 139.

Mit dem 1. Januar 1910 sind die Bezüge der Schaffner und Fahrer in allen Gehaltsstufen um 5 Mark monatlich erhöht worden. In ähnlicher Weise wurden auch die Löhne und Gehälter des Betriebs-, Aufsichts- und Bahnhofspersonals aufgebessert. Die Gehaltserhöhung fiel jedoch im ersten und zweiten Monat zu $\frac{2}{3}$ der Ruhegehaltskasse zu.

Die Kündigungsfrist, die früher 7 bis 10tägig oder monatlich war, ist halbmonatlich, vom 15. eines Monats zum 1. des folgenden. Ordnungsstrafen in Geld, bis zur Höhe von 5 Mark bestehend, aber nur selten angewendet, werden bei der nächstfälligen Löhnung abgezogen. Verschuldete Zusammenstöße haben die Entlassung des Fahrers zur Folge, wenn eine gerichtliche Bestrafung erfolgt. Das Fahren in die falsche Weiche, welches Materialschäden und Personalunfälle verursacht, wird z. B. pro Fall mit 5 Mark Strafe, im Wiederholungsfalle mit Entlassung bestraft. Die Auffassung der Gerichte ist in Berlin sehr scharf geworden. Wenn zwei schuldige Zusammenstöße vorliegen, wird seitens der Gerichte die Zuverlässigkeit des Fahrers nicht mehr anerkannt. Die Milderung der Bestrafung für Fahren in falsche Weiche wird von der Direktion in geeigneten Fällen berücksichtigt. Wenn ein sonst zuverlässiger Fahrer deswegen mit Entlassungsrüge bestraft ist, so wird nach 6 Monaten geprüft, ob die Wirkung der Strafe auch in vollem Umfange eintreten soll oder nicht. Oktober 1908 sind z. B. mehrere Ersatzleute angestellt worden, bei denen die Strafe gemildert und eine Hinausschiebung der Anstellung um 6 Monate nicht erfolgt ist. Bestrafung tritt nicht ein, wenn erwiesen ist, daß die Weichenkonstruktion an der Entgleisung schuld gewesen ist.

* * *

Auf Grund des Krankenversicherungsgesetzes vom 15. Juni 1883 mußte die von der Großen Berliner Straßenbahn für ihre Angestellten bereits im Jahre 1875 ins Leben gerufene Krankenkasse in eine Zwangskasse, die Betriebskrankenkasse der Großen Berliner Pferde-Eisenbahn-Aktiengesellschaft, wie damals bekanntlich die Gesellschaft hieß, umgewandelt werden.

Betriebs-
krankenkasse.

Die Kasse zählte 1852 Mitglieder mit 3874 Familienangehörigen. Der neuerrichteten Kasse wurden 66 500 Mark überwiesen, die teilweise ihrem Reservefonds, teilweise dem gleichzeitig neugegründeten Unterstützungsfonds zufließen.

Die Mitgliederbeiträge betragen 3% des Lohnes oder Dienst Einkommens, soweit es den Betrag von 4 Mark täglich nicht überstieg. 2% zahlten, entsprechend dem Gesetze, die Mitglieder, 1% die Gesellschaft.

Die Kasse gewährte vom Beginn der Krankheit ab freie ärztliche Behandlung, Medizin und sonstige Heilmittel auf die Dauer von 26 Wochen, bei Erwerbsunfähigkeit $\frac{2}{3}$ des Arbeitsverdienstes als Krankengeld auf

die Dauer von 13 Wochen. Familienangehörige erhielten erst nach Ablauf einer 6wöchigen Wartezeit lediglich freie ärztliche Behandlung und freie Medizin bis zur Dauer von 26 Wochen.

Sterbegeld wurde nur für verstorbene Kassenmitglieder gezahlt. Es betrug 50 Mark bzw. 75 Mark nach vollendetem dritten Jahre der Zugehörigkeit zur Kasse.

Im Jahre 1900 wurden die Betriebskrankenkasse der Neuen Berliner Pferdeisenbahn-Gesellschaft, 1901 die der Westlichen und Südlichen Berliner Vorortbahn nach Vereinigung dieser Gesellschaften mit der Großen Berliner Straßenbahn aufgelöst und mit der Betriebskrankenkasse der letzteren verschmolzen.

Die Zahl der Ärzte wurde, dem Bedürfnis entsprechend, dauernd vermehrt; auch Spezialärzte sowie ein Vertrauensarzt und ein Krankenkontrolleur gelangten zur Anstellung. Die freie Ärztwahl kam nicht zur Einführung, wohl aber 1904 die freie Wahl unter den vorhandenen Kassenärzten. Die Ärzte werden nach dem Bon- und Kuponsystem, also auf Grund ihrer Einzelleistungen honoriert und erhalten für Geburtshilfen eine besondere Vergütung.

Infolge der Novelle zum Krankenversicherungsgesetz vom 25. Mai 1903 wurden die Satzungen der Kasse entsprechend umgearbeitet. Das Eintrittsgeld wurde auf 1,50 Mark festgesetzt, die Beiträge auf 3,6% des 5 Mark täglich nicht übersteigenden Tagesverdienstes, wovon 2,4% die Mitglieder, 1,2% die Gesellschaft zu entrichten hatten. Für Familienangehörige betrug das Eintrittsgeld 20 Pfennig, der monatliche Zusatzbeitrag 15 Pfennig pro Kopf.

Die Leistungen bestanden in freier ärztlicher Behandlung, freier Arznei und sonstigen Heilmitteln, für jeden Lohnstag in $\frac{2}{3}$ des veranlagten Tagesverdienstes als Krankengeld bis zur Dauer von 26 Wochen, und für solche Mitglieder, die länger als 3 Jahre im Dienste der Gesellschaft standen, auf die Dauer von 13 Wochen, in Ausnahmefällen auch darüber hinaus, in einem Gesellschaftszuschuß in Höhe von $\frac{1}{3}$ des Gehaltes¹⁾, gekürzt um die Beiträge zur Krankenkasse und zur Alters- und zur Invaliditätsversicherung; an Stelle des Krankengeldes in freier Krankenhausbehandlung, während deren Dauer den Familienangehörigen eines verheirateten Kassenmitgliedes die Hälfte des Krankengeldes gewährt wurde.

**Gesellschafts-
zuschuß zur
Krankenkasse.**

Familienangehörige erhielten nach einer Wartezeit von 6 Wochen seit Beginn der Zugehörigkeit zur Kasse freie ärztliche Behandlung, Arznei und Heilmittel bis zur Dauer von 26 Wochen; bei Krankenhausbehandlung bis zur Dauer von 13 Wochen einen Zuschuß in Höhe von $\frac{1}{4}$ (bei Erwachsenen) bzw. $\frac{1}{6}$ (bei Kindern) des veranlagten Arbeitsverdienstes des Mitglieds.

¹⁾ Auf diese Weise erleidet ein solches Mitglied während der Krankheit keinen Lohnausfall.

Bei Geburtshilfe leistete die Kasse: freie ärztliche Behandlung, Arznei und Heilmittel. Das Sterbegeld betrug: a) innerhalb der ersten 6 Monate der Zugehörigkeit zur Kasse das 20fache des veranlagten Arbeitsverdienstes, höchstens jedoch 100 Mark. b) nach dem 6. Monat das 35fache, höchstens jedoch 175 Mark; für Ehefrauen $\frac{2}{3}$ dieses Betrages.

Seit August 1903 wurde auch die Zahnpflege in die Leistungen der Kasse einbezogen. Anfang 1910 beträgt der Mitgliedsbeitrag 3,9% des 5 Mark täglich nicht übersteigenden Dienstinkommens, wovon $\frac{2}{3}$ das Mitglied (2,6%) und $\frac{1}{3}$ (1,2%) die Gesellschaft trägt.

Die Leistungen der Kasse sind im wesentlichen dieselben geblieben. Das Anwachsen der Mitgliederzahl, der Ausgaben und des gesetzlichen Reservefonds geht aus nachfolgender Übersicht hervor.

Übersicht über die Mitgliederzahl, die Leistungen und den Reservefonds der Betriebskrankenkasse der Großen Berliner Straßenbahn von 1884 bis 1909.

Am Schluß des Jahres	Zahl der Mitglieder	Ausgaben für						Reservefonds in Mark
		Ärztliche Behandlung in Mark	Arznei- und Heilmittel in Mark	Krankengelder		Sterbegelder in Mark	Krankenhausverpflegung in Mark	
				An Mitglieder in Mark	An Familienangehörige in Mark			
1884	1 950	13 053	11 159	—	—	—	2 682	35 000
1885	2 001	15 057	14 835	28 488	—	492	1 150	36 400
1886	2 400	15 061	13 549	31 009	—	750	3 024	44 000
1887	2 469	17 170	11 351	28 298	—	675	3 166	60 000
1888	2 656	17 388	12 547	29 617	592	1 075	1 999	72 500
1889	2 963	20 564	15 320	35 652	598	675	3 267	82 500
1890	3 261	24 942	17 886	38 132	647	1 448	2 791	94 000
1891	3 349	28 576	22 053	46 024	1128	1 164	3 337	103 000
1892	3 344	32 190	21 152	49 444	783	1 523	5 080	86 500
1893	3 359	31 448	21 740	58 612	873	1 698	5 202	86 500
1894	3 497	32 290	17 215	49 322	1068	3 050	5 034	99 000
1895	3 658	32 975	18 974	61 999	918	2 750	4 568	101 400
1896	3 878	33 387	18 410	54 387	794	2 400	4 552	115 400
1897	3 999	34 285	21 389	58 482	489	2 400	3 031	130 400
1898	4 324	37 329	27 899	64 264	902	2 100	5 953	138 400
1899	4 632	40 316	30 355	83 656	948	4 238	7 611	128 400
1900	7 238	48 674	34 793	120 172	1655	4 263	9 133	169 100
1901	7 499	56 934	41 248	136 475	958	4 161	14 534	244 600
1902	7 315	70 560	48 817	160 412	1991	6 323	15 443	268 700
1903	7 940	75 538	53 765	175 832	3490	8 666	11 457	293 700
1904	7 882	92 476	67 018	201 487	4741	5 881	15 494	293 700
1905	8 282	95 510	58 958	197 758	4739	9 631	20 052	293 700
1906	8 803	98 109	61 329	206 730	—	6 395	27 680	333 700
1907	10 347	112 415	78 190	257 076	—	8 604	44 990	364 700
1908	10 334	119 036	73 215	255 939	—	12 047	52 315	374 700
1909	10 325	120 432	81 101	293 287	—	10 738	53 412	374 700

Die Betriebskrankenkasse der Berlin - Charlottenburger Straßenbahn ist 1885 mit 158 Mitgliedern gegründet worden.

Während die Beiträge früher zwischen 1½ bis 3% des täglichen Arbeitsverdienstes schwankten, sind sie seit dem 29. März 1904 nach Genehmigung der neuen Satzungen auf 3% festgesetzt worden. 2% davon zahlen die Mitglieder, 1% die Gesellschaft.

Das Eintrittsgeld beträgt 1 Mark und außerdem 20 Pfennig für jedes Familienmitglied. Laufende Zusatzbeiträge für Familienmitglieder werden nicht erhoben.

Die Leistungen der Kasse sind nahezu dieselben, wie die der Betriebskrankenkasse der Großen Berliner Straßenbahn. Der Stand der Kasse ist ein recht guter. Sie zählte schon 1903: 538 Mitglieder und hatte bei 17 479 Mark Einnahmen 16 000 Mark Ausgaben. Die Höhe des Reservefonds betrug 25 800 Mark.

Der gesetzlichen Unfallversicherung ist durch Zugehörigkeit zur Straßen- und Kleinbahn-Berufsgenossenschaft entsprochen.

Die Leistungen für die Invaliditäts- und Altersversicherung werden dem Gesetze entsprechend zur Hälfte vom Arbeitgeber und Arbeitnehmer getragen.

Außer diesen durch die sozialpolitische Gesetzgebung des Deutschen Reiches obligatorischen Versicherungen der Arbeiter gegen die Folgen der Erwerbsunfähigkeit bestehen bei der Großen Berliner Straßenbahn noch eine Reihe von Wohlfahrtseinrichtungen, die freiwillige Aufwendungen der Gesellschaft zur Grundlage haben, bzw. von den Angestellten ins Leben gerufen wurden und von der Großen Berliner Straßenbahn namhaft unterstützt werden.

Eine Krankenunterstützungskasse, der sog. Unterstützungsfonds, dem auch die Strafgeelder des Personals zufallen, gewährt den durch Krankheit in Not geratenen Mitgliedern der Krankenkasse Geldunterstützungen, deren Höhe seitens des Krankenkassenvorstandes von Fall zu Fall festgesetzt wird. Der Fonds wurde 1884 mit einem Bestande von 31 500 Mark gegründet, besaß 1903 ein Vermögen von 40 600 Mark und wuchs bis 1909, teilweise durch außerordentliche Zuwendungen verstärkt, auf ein Kapitalvermögen im Nennwerte von 43 600 Mark und einen Barbestand von 934 Mark an.

In der langen Reihe von Jahren seit seiner Gründung sind namhafte Unterstützungsbeiträge an zahlreiche bedürftige Mitglieder ausgezahlt worden (1908: in 70 Fällen 2761 Mark). Der Fonds hat in segensreicher Weise die Lücken ausgefüllt, die trotz der Leistungen der Krankenkasse immer noch für die durch häufige Krankheiten in der Familie heimgesuchten Mitglieder bestehen.

Zur Versorgung ihrer Angestellten für Alter und Invalidität und der Witwen von ruhegehaltsberechtigten Mitgliedern oder von Ruhegehalts-

**Unfall-
versicherung.**

**Invaliditäts-
und Alters-
versicherung.**

**Unter-
stützungs-
fonds.**

**Ruhegehalts-
kasse.**

empfängern hat die Gesellschaft am 1. Juli 1900 die Ruhegehaltskasse begründet und ihr als Grundstock 800 000 Mark überwiesen. Die Kasse ist seit dem 1. Juli 1905 in Wirksamkeit. Jedes Mitglied zahlt 4% des Jahreseinkommens als Beitrag, die Gesellschaft gibt 4% Zuschuß. Nach 10 Mitgliedsjahren werden nach den Grundsätzen des Staatspensionsgesetzes $\frac{20}{60} = \frac{1}{3}$ des Gehaltes als Pension gewährt, steigend jährlich um $\frac{1}{60}$ bis $\frac{45}{60}$ Höchstpension. Die Witwenpension beträgt 30% der Pension des Mannes. Hierfür zahlt die Gesellschaft jährlich 45 000 Mark außerordentlichen Zuschuß. Die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn zahlt außerdem infolge der am 1. April 1907 erfolgten Vereinigung der am 1. März 1903 gegründeten Zuschußkasse mit der Ruhegehaltskasse einen außerordentlichen Zuschuß von jährlich 9000 Mark.

Ende 1909 zählte diese Kasse ca. 7340 Mitglieder und hatte ca. 7 925 000 Mark Vermögen. Seit dem 1. Juli 1905, dem Zeitpunkt, an dem die fünfjährige Karenzzeit der Kasse abgelaufen war, sind bis 1909: 313 Mitglieder in den Ruhestand versetzt worden. Davon sind inzwischen 40 verstorben und eins als Ausländer mit dem dreifachen Betrage der Jahresrente abgefunden worden.

Die mit dem 1. Januar 1907 zur Einführung gelangte Witwenversorgung ist bis 1909 bei 71 Witwen in Anwendung gekommen, denen laufende Witwengelder bewilligt worden sind. Ende 1907 bezogen 97 Mitglieder durchschnittlich 503 Mark Pension, und 14 Witwen durchschnittlich 175 Mark Witwengeld. Das durchschnittliche Lebensalter der Pensionäre betrug 1909: 54, 70 Jahre; der Witwen 49, 33 Jahre.

Angestellte, welche vor Erreichung des Pensionsalters dienstunfähig werden, sowie nichtpensionsberechtigte Witwen im Dienst gestorbener Beamten erhalten eine Beihilfe nach Stellung und Dienstzeit aus dem Beamtenunterstützungsfonds.

**Beamten-
unter-
stützungs-
fonds.**

Derselbe wurde 1883, also noch vor der sozialpolitischen Gesetzgebung des Deutschen Reiches, gegründet und ihm 1884 für die Invaliditäts- und Altersversorgung der Beamten und Angestellten der Gesellschaft der Betrag von 50 000 Mark überwiesen. Seit dem Erlaß des Invaliditäts- und Invalidenversicherungsgesetzes vom 22. Juni 1889 findet der Fonds in der oben angegebenen Weise Verwendung.

**Weihnachts-
geschenke,
Ehrenuhren,
Geldgeschenke.**

Außerdem gibt die Gesellschaft Weihnachtsgeschenke, Ehrenuhren an tüchtige Fahrer und Geldgeschenke für 25jährige Dienstzeit. 1909 wurden an Weihnachtsgratifikationen 345 000 Mark ausbezahlt. Ca. 8400 Personen des Betriebs-, Bau- und Werkstättenpersonals erhielten je zwischen 15 und 75 Mark, die Aufsichtsbeamten je bis 200 Mark.

Der Verein der Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn erfreut sich gleichfalls der Unterstützung der Gesellschaft. Er wurde im Juli 1900 ins Leben gerufen und bezweckt: durch Schaffung von gemeinnützigen Einrichtungen in allen Notfällen seinen Mitgliedern zu helfen und ihre wirtschaftliche Lage zu verbessern (Pflege der Geselligkeit, Belehrung, Rechtsschutz, Hinterbliebenenfürsorge, Unterstützung bedürftiger Mitglieder, Gewährung von Darlehen, Gründung von Ferienkolonien, Verbesserung der dienstlichen Verhältnisse, Schaffung billiger Einkaufsgelegenheiten usw.). Er zählte 1909: 8076 Mitglieder und gibt ein eigenes Organ „Die Straßenbahn“ heraus, welches auch amtliches Publikationsorgan der Gesellschaft ist, von der es unterstützt wird.

Der Verein der Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn.

Hinterbliebene von Mitgliedern erhielten bis 1909 aus der Hinterbliebenenfürsorgekasse bis zu dreijähriger Zugehörigkeit 325 Mark, darüber hinaus 400 Mark Sterbegeld. Seit 1909 werden gewährt an Sterbegeld ohne Wartezeit:

Hinterbliebenenfürsorgekasse.

im 1. Mitgliedsjahre	330	Mark
„ 2. „	340	„
„ 3. „	350	„
„ 4. „	360	„
„ 5. „	370	„
„ 6. „	380	„
„ 7. „	390	„
„ 8. „	400	„

Die Hinterbliebenenfürsorgekasse hatte am 31. Dezember 1909 einen Bestand von 339 633 Mark und zahlte im Laufe desselben Jahres in 50 Fällen 18 425 Mark Sterbegeld. Die Gesellschaft zahlte zur Erreichung dieser Leistungen z. B. 1907 dem Verein 45 682 Mark, unterstützt ihn laufend und hat ihm 1902 anlässlich der Durchführung des elektromotorischen Betriebes einmalig 100 000 Mark überwiesen, aus deren Zinsen Witwen und Waisen verstorbener Beamten, auch wenn sie nicht dem Verein angehörten, Unterstützungen erhalten. Bisher wurden an 367 hinterbliebene Familien von verstorbenen Bediensteten aus diesem „Witwenunterstützungsfonds“ 21 897 Mark gewährt. Im Jahre 1909 wurden die Zinsen in Höhe von 3895 Mark in 85 Fällen an Witwen und Waisen verteilt. Die Direktion der Gesellschaft zahlt für jedes Mitglied monatlich 45 Pfennig in die Vereinskasse. Das Eintrittsgeld beträgt 50 Pfennig, die aber erlassen werden, wenn der Beitritt in den Verein innerhalb der ersten 6 Monate nach dem Dienstantritt erfolgt.

Witwenunterstützungsfonds.

Der monatliche Beitrag beträgt 60 Pfennig. Wer länger als 2 Jahre nach dem Dienstantritt mit dem Eintritt in den Verein wartet, muß für die zwei Jahre übersteigende Zeit das 1 $\frac{1}{2}$ fache des Vereinsbeitrages nachzahlen.

Wer mindestens 1 Jahr dem Verein angehört hat und dann wieder austritt, erhält einen Teil der eingezahlten Beiträge zurück. Im Jahre 1909 wurden satzungsgemäße Rückzahlungen an ausgeschiedene Mitglieder in Höhe von insgesamt 1440 Mark erstattet.

Unterstützungen in Notfällen.

An Unterstützungen in Notfällen gewährte der Verein bis Ende 1908 insgesamt 33 959 Mark in 855 Fällen; im Jahre 1909 die Summe von 6923 Mark in 180 Fällen.

Darlehnsfonds.

Seit dem 28. September 1900 ist innerhalb des Vereins ferner ein Darlehnsfonds ins Leben gerufen, der bis Ende 1908 an 1999 Mitglieder insgesamt 112 580 Mark auslieh. Außerdem wurde aus dem bis 1906 selbständig neben ihm bestehenden, dann mit ihm verschmolzenen Einkaufsfonds an 37 Mitglieder der Betrag von zusammen 4633 Mark behufs Einkaufs von Wirtschaftsgegenständen vorgeschossen.

Einkaufsfonds.

Im Jahre 1909 wurden an 359 Antragsteller 19 980 Mark ausgeliehen. Das Vermögen des Darlehnsfonds hatte am 31. Dezember 1909 die Höhe von 13 262 Mark erreicht. Die Außenstände betragen am nämlichen Tage 9754 Mark.

Rechtsschutz.

Die kostenlose Gewährung von Rechtsschutz besteht mit pekuniärer Unterstützung seitens der Großen Berliner Straßenbahn seit 1904. Bis 1908 wurden für 610 Fälle 31 020 Mark aufgewendet, im Jahre 1909 für 167 Fälle 9827 Mark.

Ferienkolonien.

In Ferienkolonien entsandte der Verein zur Kur:

1907.	29	Kinder
1908.	60	„
1909.	93	„

Diese Einrichtung besteht seit 1907.

Die Gesamttätigkeit des Vereins kann hiernach als eine ganz hervorragend nützliche bezeichnet werden.

Die Baugenossenschaft des Vereins der Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn.

Die Baugenossenschaft des Vereins der Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn, welche im Oktober 1901 begründet wurde, bezweckt die Schaffung preiswerter, gesunder Wohnungen. Sie besitzt 1909: 5 Häuser mit ca. 300 modernen, den heutigen hygienischen Anforderungen genügenden Wohnungen, bei mäßigen Mietspreisen. Die Gesellschaft hat der Genossenschaft zur Erleichterung ihrer Bestrebungen eine Hypothek von 2 000 000 Mark zu 3% geliehen, der Aufsichtsrat überwies dem Sicherheits- und Hilfsfonds 41 000 Mark. Die Genossenschaft zählte 1907: 1 671 Mitglieder mit 335 258 Mark Anteilen, die bisher mit 4% verzinst wurden. Ihr Grundbesitz einschließlich der Baulichkeiten repräsentiert einen Wert von 2 392 922 Mark. Durch Erwerb eines Genossenschaftsanteiles von 300 Mark, der in monatlichen Raten von je 1 Mark nach und nach eingezahlt werden darf, kann jedes Vereinsmitglied auch Mitglied der Baugenossenschaft werden.

Das eingezahlte Spargeld wird verzinst, d. h. dafür eine Dividende bezahlt, die bisher regelmäßig 4% betragen hat.

Vergegenwärtigt man sich nochmals die Länge der täglichen Dienstzeit, die Gehaltsverhältnisse und die mit Unterstützung der Gesellschaft ins Leben gerufenen und bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen, so muß man hinsichtlich der Beurteilung der wirtschaftlichen Lage der Angestellten des Unternehmens zu folgendem Ergebnis kommen:

**Beurteilung
der wirtschaft-
lichen Lage
der An-
gestellten.**

Die Dienstzeit ist nicht länger als in anderen privaten oder staatlichen Verkehrsanstalten. Die Gehaltsverhältnisse sind unter Berücksichtigung der teuren Berliner Lebensbedingungen und der hervorragend guten finanziellen Lage des Unternehmens auch nach der neuerlich erfolgten Aufbesserung an sich nicht glänzend, aber doch immerhin ausreichend, weil seitens der Gesellschaft sehr viel zur Hebung der wirtschaftlichen Lage des Personals freiwillig geschieht. Dies erhellt aus folgenden Zahlen:

Seit ihrem Bestehen bis Ende 1909 hat die Große Berliner Straßenbahn an freiwilligen Aufwendungen 8 528 698 Mark verausgabt¹⁾. Im Jahre 1909 entfielen hiervon auf Zuschüsse zur Ruhegehaltskasse 378 623 Mark, zur Hinterbliebenenfürsorgekasse des Vereins der Angestellten 24 826 Mark, zum Rechtsschutz dieses Vereins 8682 Mark, in Summa 412 131 Mark, eine ansehnliche Summe.

Die Angestellten der Gesellschaft sind sich im allgemeinen der Vorteile ihrer Stellung und der Stetigkeit des Arbeitsverhältnisses wohl bewußt und auch zufrieden.

Natürlich gibt es unter ihnen auch eine Bewegung der Unzufriedenen. Bestrebungen der einen gehen dahin, daß ein Teil der Aufwendungen für Wohlfahrtzwecke unter Wegfall der betreffenden Einrichtungen zum Gehalt geschlagen und dieses vergrößert wird. Diese Tendenzen verkennen aber, daß man erstens an bewährten Einrichtungen, die geeignet sind, das Gefühl der Zusammengehörigkeit zu heben und zu erhalten, ohne Grund nicht rütteln soll, vorausgesetzt, daß man dafür nichts besseres aufzubauen vermag, und daß zweitens bei der großen Zahl von Angestellten auch dann auf den einzelnen eine nennenswerte Summe für Gehaltserhöhung nicht entfiele, wenn die Gesellschaft selbst die gesamten freiwilligen Aufwendungen für Wohlfahrtseinrichtungen zu den Gehältern schlüge. Es wäre dies nur ein Tropfen auf den heißen Stein.

Andere Bestrebungen mit demselben Ziele fanden ihren Ausklang in zwei Anträgen, welche Vertreter des sozialdemokratischen „Transportarbeiterverbandes“, dem ein Teil des Personals der Gesellschaft

¹⁾ Berechnet nach den Jahresberichten 1902—1909 und den Angaben der Gesellschaft bis 1902.

angehört, in der am 6. März 1909 stattgehabten Generalversammlung stellten. Sie besagten:

1. Die Große Berliner Straßenbahn möge statt $8\frac{1}{4}$ v. H. Dividende nur $7\frac{1}{4}$ v. H. zur Verteilung bringen. Die erzielten Summen sollen zur Erhöhung des Lohnes der Personals verwendet werden.

2. (Eventualantrag.) Statt $8\frac{1}{4}$ v. H. Dividende sollen nur 8 v. H. verteilt, die für die Beamten und den Aufsichtsrat in Aussicht genommenen Tantiemen auf die Hälfte reduziert und die hierdurch erzielten Summen zur Lohnerhöhung des Personals verwendet werden.

Nachdem der erste Antrag gegen die 54 Stimmen der Antragsteller einstimmig abgelehnt worden war, verzichteten diese auf die Abstimmung über den Eventualantrag und zogen ihn zurück.

Die Ablehnung dieser Anträge seitens der an möglichst hohen Dividenden interessierten Aktionäre kann nicht Wunder nehmen. Die Frage der Gehaltserhöhung der Angestellten war aber seit 1909 doch so akut geworden, daß die Gesellschaft sich veranlaßt sah, vom 1. Januar 1910 ab die bereits vorher eingehender besprochenen Gehaltsaufbesserungen zu verfügen.

**Fluktuation
des Personals.**

Im allgemeinen bleiben die Angestellten gern im Dienste der Großen Berliner Straßenbahn, wenn sie erst einige Jahre hindurch ausgehalten haben. Diejenigen, welche zeitig wieder aus dem Dienste ausscheiden, sind meist junge Leute, die noch im Verhältnis als Ersatzbedienstete stehen, d. h. über deren Anstellung noch nicht endgültig entschieden ist.

Im Jahre 1902 befanden sich unter den Angestellten 179 mit mindestens 25jähriger Dienstzeit; darunter waren drei Oberbeamte; ein Beamter war ferner seit Errichtung der Gesellschaft in deren Diensten, vier seit ihrer Betriebseröffnung im Jahre 1873. Es blickten:

375	Personen	auf	eine	mindestens	20jährige,
653	„	„	„	„	15 „
952	„	„	„	„	10 „

Dienstzeit zurück.

Anfang 1909 befanden sich von insgesamt 5796 Schaffnern und Fahrern:

597	Personen	über	20	Jahre	lang,
565	„	„	15	„	„
606	„	„	12	„	„
2288	„	„	5	„	„

im Dienste des Unternehmens.

Um die Interessen des Fahrpersonals bei der Direktion der Großen Berliner Straßenbahn zu vertreten und mit dieser dauernd Fühlung zu erhalten, wählen die Angestellten jedes Bahnhofsbezirktes aus ihrer

Mitte je einen Schaffner und je einen Fahrer zu „Vertrauensmännern“. Jährlich zweimal werden seitens der Direktion die in diesen Arbeiterausschuß gewählten Leute zu Vertrauensmännerversammlungen einberufen, in denen Wünsche allgemeiner Natur oder solche, die das gesamte Fahrpersonal und dessen Arbeitsverhältnis oder das fahrende Publikum usw. betreffen, zur Sprache gebracht werden. Der Arbeiterausschuß funktioniert lediglich als Vermittlungsinstanz, nicht als Verwaltungsamt, und hat nur beratende Rechte. Über jede Sitzung wird ein Protokoll geführt. Getroffene Neuerungen bzw. Abänderungen werden sodann unverzüglich seitens der Direktion dem Personal bekannt gegeben.

Vertrauensmännerversammlungen.

Außerdem werden seitens des „Vereins der Angestellten“ für jeden Bahnhofsbezirk besondere Bezirksversammlungen veranstaltet, in denen alle den betreffenden Bezirk interessierenden Fragen zur Besprechung gelangen. Die gefaßten Beschlüsse werden von Obmännern im Verein vertreten bzw. zur weiteren Erledigung den Vertrauensmännern mitgeteilt, welche ihrerseits wieder die Pflicht haben, sie der Direktion zur Kenntnis zu bringen.

Bezirksversammlungen.

Die Stellung der Vertrauens- und Obmänner ist nicht leicht und vielfachen Anfeindungen aus der Mitte des Personals selbst ausgesetzt. Das Personal einiger Bahnhöfe vertritt in seiner politischen Gesinnung die Interessen des sozialdemokratischen Transportarbeiterverbandes. Nach den Ergebnissen der Vertrauensmännerwahlen von 1909 waren von den von 19 Bahnhofsbezirken gewählten 19 Fahrern und 19 Schaffnern 5 Fahrer und 2 Schaffner Mitglieder obigen Verbandes. Von 5376 abgegebenen Stimmen waren 815 oder 17,36% für den Verband abgegeben worden.

Politische Gesinnung des Personals.

Man kann hieraus den Schluß ziehen, daß ca. 20% des Fahrpersonals organisierte Sozialdemokraten sind.

Über die Gehälter der Direktoren und Beamten ist nichts Positives bekannt. Die Direktoren sind aber sicher sehr gut bezahlt. Von einwandfreier Seite wurde dem Verfasser versichert, daß die Einnahmen der Direktoren aus den ihnen alljährlich ausbezahlten Tantiemen die Höhe des Gehalts um ein bedeutendes übersteigen. Der Geschäftsbericht 1909 weist an Tantiemen auf:

Gehälter der Direktoren und Beamten. Tantiemen.

1. an Direktion und Beamte. . . .	494 462 Mark
2. an den Aufsichtsrat	269 574 „
	<hr/>
	764 036 Mark

Der Reingewinn des Unternehmens betrug: 9 922 421 Mark. Also wurden fast 8% an Tantiemen verteilt.

Der Aufsichtsrat bestand 1909 aus 14 Personen. Jedes Mitglied desselben bezog also im Durchschnitt für seine Jahrestätigkeit 19 255 Mark.

Beati possidentes!

Viertes Kapitel.
Die Tarifgestaltung.

Entwicklung
des Tarifs bis
1901.

Die Frage der Festsetzung des Tarifs konnte bei der Großen Berliner Straßenbahn als einer Erwerbsgesellschaft natürlich nur im Rahmen des privatwirtschaftlichen Systems gelöst werden und war recht schwierig, denn man hatte keinerlei praktische Erfahrungen. So nahm man sich bei Beginn des Betriebes den damaligen Eisenbahntarif zum Muster, nach welchem eine Fahrt von ca. 2,5 km Länge in der III. Wagenklasse 10 Pfennig kostete.

Damit hatte man keine praktische Wahl getroffen, denn die lokalen Verkehrsverhältnisse forderten doch eine andere Behandlung als lediglich die nach der örtlichen Entfernung. Man führte daher einen Tarif nach Teilstrecken ein, deren Anfangs- bzw. Endpunkte verkehrsreiche Plätze bildeten. Die Linien hatten Teilstrecken zum Preise von 10, 20, 25, vereinzelt auch von 30, 35 und 40 Pfennig. Solche zu 15 Pfennig gelangten erst 1882 zur Einführung. Die Teilstrecken wurden des öfteren verlängert, so daß mehrfache Reduktionen des Tarifs eintraten. Bis 1884 wurde für Nachtfahrten der doppelte Preis erhoben, und an Sonn- und Feiertagen hatten von 1 Uhr nachmittags ab die Teilstreckenpreise keine Gültigkeit. Im Jahre 1888 wurde seitens des Polizeipräsidiums der Tarif nach bestimmten feststehenden Grundsätzen geregelt. Die Preise der Teilstrecken wurden auf Grund dieser Bestimmungen wie folgt festgesetzt:

bis 2500 m	10 Pfennig,
„ 3750 m	15 „
„ 5250 m	20 „
„ 7000 m	25 „
„ 9000 m	30 „

Ein höherer Satz als 30 Pfennig war nur bei besonderen Verhältnissen gestattet, z. B. bei Außenlinien, welche lange unbewohnte Strecken durchliefen.

Dieser Tarif war mit der weiteren Entwicklung des Unternehmens und der Zunahme des Verkehrs naturgemäß unhaltbar. Im Laufe der folgenden Jahre wurde er daher im Verhältnis der zunehmenden Verlängerung der Linien und durch Vergrößerung der Teilstrecken verbilligt, bis auf Grund des mit der Stadt Berlin abgeschlossenen Vertrages

Einführung
des 10 Pfg.-
Tarifs.

vom 2. Juli 1897
19. Januar 1898 mit dem 1. Januar 1901 der 10 Pfennig-Tarif zur Einführung gelangte, und zwar, wie bereits früher erwähnt, für jede ununterbrochene Fahrt innerhalb des Weichbildes der Stadt bzw. bis zu den Endpunkten der Linien nach Britz, Charlottenburg, Dall-dorf (Wittenau), Wilmersdorf, Friedrichsberg, Lichtenberg, Herzberge,

Plötzensee, Reinickendorf, Rixdorf, Schöneberg, Treptow, Weißensee, Tegel, Tempelhof, Nieder-Schönhausen, Pankow und Mariendorf.

Die Festsetzung dieses 10 Pfennigtarifs, des sog. „Nickeltarifs“, der zuerst in Amerika geschaffen und von da zu uns herübergenommen wurde, war eine Bestimmung von einschneidender Bedeutung und ist sie heute mehr als je, weil die Gesellschaft im Laufe ihrer Entwicklung aus verkehrspolitischen Rücksichten manche unrentable Strecke nach den Vororten gebaut hat und ihre Gegenleistungen dauernd gestiegen sind. Er lag auch im Interesse des Publikums und der Vereinfachung des Verkehrs, weil sich durch ihn bei billigem Fahrpreise das Lösen von neuen Fahrkarten oder Zuschlagkarten unnötig machte, und weil bei der fortschreitenden Ausdehnung des Verkehrsnetzes und der Verlängerung der Linien der Gesellschaft eine außergewöhnlich ertragreiche Verkehrsstrecke, besonders in der Innenstadt, den Einnahmeausfall auf anderen unrentablen Strecken in den Außenbezirken wieder einbringt. Bis heute hat sich die Einführung des 10 Pfennigtarifs durchaus als richtige Maßnahme bewährt. Billigkeit und Vermehrung des Verkehrs gehen bis zu einem gewissen Punkte Hand in Hand und vergrößern die Einnahmen. Die Große Berliner Straßenbahn hat aber diesen Punkt, an dem dieser Satz nicht mehr zutrifft, noch nicht erreicht, wie ihre Einnahmen und Dividenden beweisen.

Die Große Berliner Straßenbahn hat sich trotz der Einführung der mit Unrecht so geschmähten Anschlußbetriebes auf den Gleisen der anderen drei mit ihr in Personalunion vereinigten Gesellschaften durch die Art der Durchführung des 10 Pfennigtarifs um den Berliner Verkehr wirklich ganz außerordentliche Verdienste erworben. Es wäre ihr doch ein leichtes gewesen, die Linienführung und den Fahrplan im Rahmen des Vertrages so einzurichten, daß man auf großen Strecken gezwungen gewesen wäre, umzusteigen und zwei Linien zu benutzen. Hierdurch wäre der Einheitstarif praktisch illusorisch geworden. Die Große Berliner Straßenbahn hat aber im Laufe der Zeit vom Norden nach dem Süden, vom Osten nach dem Westen usw., durch das Zentrum hindurch, große Durchgangslinien geschaffen und ist somit hinsichtlich ihrer Gegenleistung weit über ihre kontraktlichen Verpflichtungen hinausgegangen. Heute kann man mit Nr. 4: 22,3 km für 10 Pfennig fahren. Das ist gewiß alles, was man verlangen kann. Man kann zwar mit Recht einwerfen, daß erstens möglichst lange Linien wegen ihrer geringeren Gesamtkosten im Interesse der Gesellschaft liegen, und daß zweitens in Berlin niemand 22 km mit der Straßenbahn fährt, wenn er nicht über sehr viel freie Zeit verfügt, daß vielmehr das Publikum auf einer Linie dauernd wechselt und nur kurze Strecken in einem Wagen zurücklegt.

Aber man muß auch bedenken, daß in allen Weltstädten, in denen

private Verkehrsunternehmungen existieren, besonders in Amerika, wo man auch keine Zeitkarten kennt, zurzeit das Bestreben einer Korrigierung des Nickeltarifs im Sinne einer Tarifierhöhung im Fluß ist, weil der intensive, exzentrische Ausbau jedes Verkehrsnetzes eben unproduktive Linien in größerer Zahl mit sich bringt, deren Unterbilanz durch den intensiveren Verkehr auf anderen Strecken wieder gedeckt werden muß.

Im übrigen sind auch kommunale Straßenbahnbetriebe, wie Köln, Düsseldorf, Frankfurt a. M., München, Dresden, bereits zu einer Tarifierhöhung in Gestalt eines Skalatarifs (Teilstreckentarif) übergegangen.

Das Wachstum der Durchschnittslängen der einzelnen Linien seit dem Bestehen der Gesellschaft und seit der Einführung des 10 Pfennigtarifs veranschaulicht folgende Übersicht:

Jahr	Anzahl der Linien	Durchschnittliche Länge in Kilometern	Davon kürzeste Linie in Kilometern	Davon längste Linie in Kilometern
1873	2	2,8	1,6	4,0
1878	14	5,0	2,5	8,8
1883	29	5,3	1,7	10,2
1888	42	5,9	2,0	10,6
1893	47	6,3	2,1	11,8
1898	61	7,7	3,3	11,4
1900	66	8,2	3,3	14,3
1901	75	8,7	3,3	16,9
1902	71	9,5	3,3	16,4
1903	76	10,7	4,5	21,5
1904	76	10,9	4,5	21,5
1905	85	11,3	4,5	22,0
1906	88	11,6	4,5	22,2
1907	88	12,1	4,5	30,3
1908	89	12,5	4,5	31,0

Der Nickeltarif dauert vertragsmäßig bis zum Beginn des Jahres 1920.

Die derzeitigen Tarife der Großen Berliner Straßenbahn und der drei anderen mit ihr verbundenen Gesellschaften.

1910¹⁾ beträgt der Fahrpreis für eine ununterbrochene Fahrt im Binnenverkehr der Großen Berliner Straßenbahn 10 Pfennig mit Ausnahme des Verkehrs von und nach Friedrichsfelde, Boxhagen-Rummelsburg, sowie eines Teiles von Lichtenberg östlich von der Hubertusstraße, wo ein Teilstreckentarif von 10 und 15 Pfennig besteht.

Im Anschlußbetriebe zwischen den Strecken der Großen Berliner Straßenbahn einerseits und den Strecken der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn, der Westlichen und Südlichen Berliner Vorortbahn andererseits, sowie im Anschlußbetrieb dieser Bahnen unter sich über Strecken der Großen Berliner Straßenbahn bestehen Teilstreckentarife zu den

¹⁾ Nach den Veröffentlichungen der Gesellschaft.

Sätzen von 10, 15 und 20 Pfennig für die Person. Auf einigen dieser Strecken gelangt aber zur angeblichen Verminderung eines unwirtschaftlichen Wettbewerbs ein durchgehender 10 Pfennigtarif zur Anwendung.

Ein Kind unter sechs Jahren, wenn für dasselbe kein besonderer Platz beansprucht wird, ist frei. Für zwei solcher Kinder ist der Fahrpreis für eine Person zu entrichten.

Für die Beförderung eines Schoß- oder Jagdhundes — die Mitnahme eines Jagdhundes ist nur auf besonderen Strecken gestattet — wird 10 Pfennig Fahrgeld erhoben.

Bei der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn beträgt der Fahrpreis für eine ununterbrochene Fahrt auf den Linien N, T und U 10 Pfennig; auf den Strecken innerhalb der Stadtgemeinde Charlottenburg ist ein Umsteigetarif von 10 und 15 Pfennig eingeführt. Auf den Anschlußlinien des Durchgangsverkehrs mit der Großen Berliner Straßenbahn und der Westlichen Berliner Vorortbahn bestehen Teilstreckentarife zu 10 und 15 Pfennig.

Im Binnenverkehr der Südlichen Berliner Vorortbahn wird für jede ununterbrochene Fahrt auf den Linien II, III und IV ein Fahrpreis von 10 Pfennig erhoben. Auf der Linie I beträgt der Fahrpreis für die Person innerhalb des jeweiligen Weichbildes und darüber hinaus bis zu jedem Punkt des zweiten Vorortes 10 Pfennig, für eine ganze Rundfahrt 20 Pfennig. Im Anschlußbetriebe der Linie V zwischen der Südlichen Berliner Vorortbahn einerseits und der Westlichen Berliner Vorortbahn andererseits ist ein Teilstreckentarif zu den Sätzen von 10, 15 und 20 Pfennig in Geltung.

Im Binnenverkehr der Westlichen Berliner Vorortbahn bestehen Teilstreckenfahrpreise von 10, 15 und 20 Pfennig nach einer fallenden Skala dergestalt, daß für die Strecken innerhalb des von der Stadt- und Ringbahn begrenzten Gebietes der 10 Pfennigfahrpreis allgemein zur Anwendung gelangt, während im Verkehr nach darüber hinausgelegenen Ortsteilen ein im Verhältnis zum Verkehrswerte abgestufter Teilstreckentarif mit Fahrpreisen von 10, 15 und 20 Pfennig Geltung hat.

Zeitkarten wurden schon im Jahre 1875 ausgegeben, und zwar **Zeitkarten.** nur als Jahreskarten in Gestalt von Linienkarten. Ihr Preis betrug bis 1883: 30 Mark jährlich für je 5 Pfennig des einfachen Fahrpreises, mindestens jedoch 100 Mark, so daß also für eine 20 Pfennigstrecke eine Jahreskarte 120 Mark kostete. Jahreskarten auf den nach den Vororten führenden Linien kosteten durchweg 100 Mark ohne Rücksicht auf die einfachen Fahrpreise. Der Preis für Zeitkarten für sämtliche Linien oder einzelne Liniengruppen wurde nach dem Gesamtjahrespreis sämtlicher in Frage kommender Linien berechnet. Das war eine heute unverständliche Tarifmaßnahme, die auch im Laufe der Jahre

mit dem fortschreitenden Ineinanderrreifen der Linien notwendigerweise durchbrochen wurde.

Nur für den Verkehr nach den Vororten Moabit, Schöneberg, Tempelhof und Rixdorf wurden besondere Zeitkarten zum Preise von 3 bzw. 4 Mark monatlich verausgabt; sie wurden aber wieder aufgehoben, weil man keinen Gebrauch von ihnen machte.

Das Publikum, besonders die mehrköpfige Familie, war berechtigterweise mit diesen Tarifverhältnissen unzufrieden und drängte auf Verbilligung bzw. Vereinfachung des Tarifs. Daher wurden 1883 Familienkarten eingeführt. Der einzelne Hausstand erhielt eine Stammkarte zum bisherigen Preise, die Familienmitglieder einschließlich des Dienstpersonals Familienkarten zum halben Preise. Der Preis für alle Linien wurde auf jährlich 300 Mark ermäßigt.

Am 1. Oktober 1884 fiel auch endlich die schon vorher erwähnte Bestimmung, daß Sonn- und Feiertags von 1 Uhr nachmittags ab die Zeitkarten keine Gültigkeit hatten.

Während bis dahin das Zeitkartenabonnement für jede Linie an jedem Tage des Jahres begonnen werden konnte, gab es von 1892 ab nur noch Zeitkarten für die Dauer von 1 bis 12 Kalendermonaten innerhalb des Kalenderjahres, also Monatskarten und Jahreskarten. Dieselben waren aber keine reinen Linienkarten mehr, wie bisher, sondern konnten ganz nach Wunsch für alle aneinandergrenzenden Teilstrecken ausgefertigt werden und kosteten monatlich mindestens 8,50 Mark. Ihr sonstiger Preis wurde derart festgesetzt, daß für jede 10 Pfennigteilstrecke monatlich 3,50 Mark, für jede 15 Pfennigteilstrecke monatlich 5 Mark gerechnet wurden. Familienkarten kosteten die Hälfte, Zeitkarten für alle Linien monatlich 25 Mark, jährlich 300 Mark. Es mutet heute seltsam an, das damals eine Jahreskarte nicht billiger war, als eine einfache Monatskarte.

Mit den ermäßigten Familienkarten glaubte die Gesellschaft nicht zurecht zu kommen. Daher erhöhte sie vom 1. Januar 1893 ab deren Preis auf mindestens 6 Mark monatlich (gegen 4,25 Mark) und berechnete eine 10 Pfennigteilstrecke mit 2,50 Mark (statt 1,75 Mark), eine 15 Pfennigteilstrecke mit 3,50 Mark (statt 2,50 Mark) monatlich, wenn mehrere Teilstrecken in Frage kamen. Am 1. Januar 1895 wurde die freie Mitnahme eines Kindes unter 6 Jahren gestattet, wenn für dasselbe kein besonderer Platz beansprucht wurde.

Der 1. Januar 1901 brachte den schon besprochenen 10 Pfennigtarif und hiermit eine weitere ersehnte Verbilligung der Zeitkartenpreise. Man führte die alten Linienzeitkarten wieder ein, aber mit dem Unterschiede, daß dieselben nicht nur auf die Wagen der gewählten Linie beschränkt waren, sondern für alle Wagen gleichzeitig Gültigkeit hatten, welche die nämlichen Straßenzüge durchliefen. Diese ver-

kehrsfreundliche Bestimmung war von außerordentlicher Bedeutung, denn die Inhaber von Zeitkarten hatten nunmehr eine reichliche Verkehrsgelegenheit, konnten umsteigen und kamen schnell ans Ziel. Der Preis betrug monatlich 6 Mark für die erste, 2 Mark für jede weitere angrenzende Linie ohne Rücksicht auf deren Länge, 15 Mark für alle Linien. Die Familienzeitkarten wurden aufgehoben.

Die Folge war, daß 1902 etwa der sechste Teil aller Fahrgäste auf Zeitkarten fuhr. Die monatliche Erneuerung der Zeitkarten erfolgte mit Hilfe des heute noch gültigen Markensystems, das sich ausgezeichnet bewährte.

1904, nach Schaffung der sog. Anschlußbetriebe, erfolgte wieder eine Tarifierhöhung, deren Preisfestsetzungen heute noch in Kraft sind.

Es werden jetzt allgemeine Zeitkarten auf die Dauer eines Kalendermonats für eine einzelne Linie, für mehrere oder sämtliche Linien der Großen Berliner Straßenbahn, der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn, Westlichen und Südlichen Berliner Vorortbahn ausgegeben, welche zu beliebig häufigen Fahrten berechtigen. Die Preise pro Monat stellen sich einschließlich der Fahrkartensteuer wie folgt:

- a) für 1 fahrplanmäßige Linie 7,70 Mark
- b) „ 2 „ „ 10,20 „
- c) „ 3 „ „ 13,40 „
- d) „ 4 „ „ 16,40 „
- e) für das gesamte Bahnnetz der Großen Berliner Straßenbahn, gültig auch auf den Strecken der Anschlußbetriebslinien im Verkehr mit den drei anderen Bahnen . 20,40 „
- f) für das gesamte Bahnnetz einer der anderen Gesellschaften je 15,40 „
- g) für das Bahngebiet von zwei der genannten Gesellschaften 25,60 „
- h) für das gesamte Bahngebiet aller vier Gesellschaften zusammen 30,60 „

Für den Binnenverkehr der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn innerhalb des Stadtgebietes Charlottenburg werden für einzelne Linienabschnitte Zeitkarten zum Preise von monatlich 3, 4, 5, 6 usw. Mark, je nach der Anzahl der zu benutzenden Linienabschnitte, ausgegeben.

Bei der Westlichen Berliner Vorortbahn bestehen Ausnahmepreise nach den mit den bezüglichen Gemeinden abgeschlossenen Zustimmungs-

verträgen für die Linie Linkstraße—Grunewald (Roseneck) zu 5,70 Mark monatlich und für die Strecken Zoologischer Garten—Wilmersdorf (Wilhelmsaue) und Halensee (Ringbahnhof)—Alter Zieten—Wilmersdorf (Wilhelmsaue), auf denen Jahreskarten zum Preise von 35,90 Mark ausgegeben werden.

Über die 1904 erfolgte Tarifierhöhung ist seitens des Berliner Publikums viel Klage geführt worden. Sie war eine Folge der Monopolstellung der Gesellschaft, der Einrichtung vermehrter und zeitlich länger betriebener Verkehrsgelegenheiten, der damit verbundenen Verteuerung des Betriebes, des Baues zahlreicher, im allgemeinen Verkehrsinteresse angelegter, unproduktiver Linien, der Verlängerung der bestehenden Linien und der allzugroßen Überhandnahme des Zeitkartenwesens. Die Zahl der Fahrten der Inhaber von Zeitkarten steigerte sich fortgesetzt und wurde schließlich so groß, daß sie bei der Länge der Linien in ihrer Gesamtheit die Zahl der Einzelfahrten auf Fahrscheine überstieg. Bei der größeren Reiselänge der Linien entstand hierdurch ein Mißverhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung, denn der 10 Pfennigtarif, die Leistung des Publikums, stand vertraglich dauernd fest, die Gegenleistung der Gesellschaft war aber auf Grund der weiteren Ausdehnung ihres Betriebsnetzes stetig im Wachsen begriffen. Der zunehmende unrentable Nachtverkehr, der Verkehr zu und von den Theatern, der sich in der Pause zwischen Anfang und Ende der Vorstellungen gleichfalls nicht bezahlt machte, aber im Interesse des Publikums billigerweise doch im Fahrplan berücksichtigt werden mußte, der Umstand, daß 80% des Gesamtverkehrs sich innerhalb der alten Stadtmauern Berlins abwickelte, 20% aber nur in den Vororten, daß die Verkehrsgelegenheiten der Vororte trotzdem aber im Verhältnis zur Zunahme der Verkehrsgelegenheiten in der Innenstadt vermehrt werden, die Linien aus der rentablen Innenstadt bis an ihre unrentablen Endpunkte geführt werden mußten, der Umstand, daß in den Vororten nichts verdient wurde, der Betriebskoeffizient dort auf 80% stieg, während er in der Innenstadt nur 48% betrug, daß das Netz der Großen Berliner Straßenbahn mit 50% innerhalb, mit 50% außerhalb Berlins lag, bewirkte, daß die Kulanzleistung der Gesellschaft für einen gleichmäßig rentablen Betrieb zu groß wurde, und ließ daher die Erhöhung des Preises der Zeitkarten notwendig erscheinen.

**Arbeiter-
wochenkarten.**

Die Einrichtung billiger Arbeiterwochenkarten besteht seit dem 31. August 1885. Es gab anfangs zwei Arten, nämlich solche, die an jedem Werktag mit jedem fahrplanmäßigen Wagen, aber ohne Fahrtunterbrechung und ohne Wagenwechsel und nur in der Zeit vor 7 Uhr vormittags bzw. 5 Uhr nachmittags

- a) zu einer einfachen Fahrt,
- b) zu einer Hin- und Rückfahrt

berechtigten. Der Preis betrug für a) wöchentlich 60 Pfennig, für b) 1,20 Mark und wurde mit Einführung des 10 Pfennigtarifs auf a) 50 Pfennig bzw. b) 1 Mark herabgesetzt, ein Preis, der im Binnenverkehr der Großen Berliner Straßenbahn und der Südlichen Berliner Vorortbahn auch 1910 noch besteht. Während anfangs solche Arbeiterkarten sonderbarerweise nur von den in den Vororten wohnenden, aber in Berlin beschäftigten Arbeitern gelöst werden konnten, wurden am 2. April 1894 auf allen Linien Arbeiterwochenkarten eingeführt.

Im Binnenverkehr der Westlichen Berliner Vorortbahn gelangen 1910 Arbeiterwochenkarten zum Preise von 60 Pfennig (ohne Umsteigeberechtigung) und 1,20 Mark für wochentäglich zweimalige Benutzung (Hin- und Rückfahrt) zur Ausgabe.

Auf der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn werden keine Arbeiterwochenkarten ausgegeben.

Die oben angegebene, die Benutzung einschränkende Zeitbestimmung besteht noch heute. Die Gesellschaft könnte wohl von dieser Bestimmung Abstand nehmen.

Schülerzeitkarten kosten monatlich 3 Mark und berechtigen zur Fahrt von der Wohnung zur Schule, zum Turn-, Schwimm- und Nachhilfeunterricht und zurück.

Schülerzeitkarten.

1910 gelten folgende einheitliche Bestimmungen:

Die Große Berliner Straßenbahn, die Berlin-Charlottenburger Straßenbahn, die Westliche und Südliche Berliner Vorortbahn verausgaben Schülerzeitkarten an Schüler und Schülerinnen, die das 16. Lebensjahr noch nicht überschritten haben, zum Preise von 3 Mark monatlich für 2 fahrplanmäßige Betriebslinien. Für jede weitere Betriebslinie ist ein Zuschuß von 1 Mark zu zahlen, gleichgültig, welcher der 4 Gesellschaften diese angehört.

Für Gesellschaften, Schulkinder usw., werden im Sommer, jedoch nur an Wochentagen, auf den Linien aller vier Gesellschaften nach vorheriger Anmeldung Sonderzüge zum billigen Preise von 22 Mark pro Motorwagen und 11 Mark pro Beiwagen zur Verfügung gestellt.

Sonderzüge.

Beurteilt man alle diese Tarifbestimmungen, so kann man wohl sagen, daß der Berliner auf der Straßenbahn nicht teuer fährt. Daß die Gesellschaft die Fahrkartensteuer auf Zeitkarten auf das Publikum abgewälzt hat, ist erklärlich und unerheblich.

Beurteilung der Tarifbestimmungen.

Die Tarifffrage im allgemeinen kann nur im engsten Anschluß an den Fahrplan betrachtet werden. Sonst kommt man zu falschen Bildern. Die Aufeinanderfolge der Wagen, die Verkehrsintensität einzelner Strecken in Beziehung zur ganzen Linie, die Stärke des Verkehrs zu den einzelnen Tages- und Nachtstunden, die hierdurch bedingte größere oder geringere Ausnutzung der Plätze, des rollenden Materials und des

Personals, die Art der Zusammensetzung der Betriebsmittel (Motorwagen mit oder ohne Anhänger), die Länge der Gesamtstrecke in bezug auf die Größe des Gesamtverkehrs auf derselben, die Dauer der Aufrechterhaltung des Betriebes innerhalb 24 Stunden, dies alles sind Gesichtspunkte, die in Betracht gezogen werden müssen. Denselben wird bei der Großen Berliner Straßenbahn durch eine sehr sinnreiche, durchdachte Methode aufs genaueste Rechnung getragen. Von jeder einzelnen Linie wird seitens der rührigen Oberverkehrsinspektion in jedem Jahre für beide Verkehrsrichtungen (hin und zurück) im Verhältnis der Streckenlänge und der Frequenz eine graphische Darstellung der Verkehrsbewegung auf derselben konstruiert und in Pappe ausgeschnitten. Man übersieht mit einem Blick die Frequenz und Rentabilität der Strecke von Haltestelle zu Haltestelle, und der gesamten Linie. Außerdem werden gleichfalls von jeder Linie graphische Darstellungen des Verkehrs nach beiden Verkehrsrichtungen während der einzelnen Tages- und Nachtstunden hergestellt, aus denen die einzelnen Verkehrswellen klar ersichtlich sind. Jährliche, monatliche, wöchentliche und tägliche Übersichten des Gesamt- und einzelnen Linienverkehrs vervollständigen die Beobachtungen. Auf Verkehrskarten wird die Stärke und das Ineinanderfließen der einzelnen Verkehrsströme und die Zahl und Nummer der auf jeder Straße verkehrenden Linien zur Anschauung gebracht; es werden die Tage des stärksten und schwächsten Verkehrs notiert und zusammengestellt, der Verkehr zu Witterung und Jahreszeit in Beziehung gesetzt, kurz, es wird ein reichhaltiges Material zusammengetragen, welches ermöglicht, den gesamten Verkehr und seine Gestaltung bis in die kleinsten Adern hinein dauernd zu verfolgen.

Die Frage einer Tarifierhöhung im Sinne eines Teilstreckentarifs unter Abschaffung des 10 Pfennigtarifs oder eines erhöhten Einheitstarifs spielt zurzeit bei den Verhandlungen über eine gütliche Einigung zwischen Stadt und Straßenbahn und über die im nächsten Abschnitt näher zu behandelnden sog. „Tunnelprojekte“ der Gesellschaft eine große Rolle. Die Vorortgemeinden, die sich durch die mit dem Anschlußbetriebe verbundenen erhöhten Tarife schon benachteiligt fühlen und der Großen Berliner Straßenbahn den Vorwurf machen, daß sie hierdurch systematisch den vertraglich festgesetzten 10 Pfennigtarif durchbreche, wollen gegen jede Tarifierhöhung energischen Protest erheben, da eine solche Maßnahme ihre vitalsten Interessen verletze. Auch im Berliner Stadtparlament hatte der 10 Pfennigtarif bisher so viele Freunde, daß eine Änderung vor 1920 wohl nur im Falle einer Beilegung der Streitigkeiten zwischen Stadt und Straßenbahn erfolgen wird. Im allgemeinen kann man im Interesse eines gerechten Ausgleichs zwischen Leistung und Gegenleistung einer mäßigen Tarifierhöhung wohl das Wort reden.

Dritter Abschnitt.

Die Bedeutung der Großen Berliner Straßenbahn für die Verkehrsentwicklung Berlins.

Erstes Kapitel.

Die Entwicklung des Berliner Verkehrs und seine Triebkräfte.

Die ganz ungewöhnliche Verkehrsentwicklung Groß-Berlins ist erst einige Jahrzehnte alt und hat ihre hauptsächlichsten Ursachen in der außerordentlich schnellen Zunahme der Bevölkerung, in der baulichen Ausgestaltung der Stadt und ihrer Vororte, in der völligen Umwälzung in bezug auf die Verteilung der Bevölkerung über die Stadt und ihre Vororte, in der Eigenschaft Berlins als Haupt- und Residenzstadt, in Berlins industrieller Entwicklung, in der Entwicklung des Fremdenverkehrs und in der Vermehrung der Verkehrsbeziehungen innerhalb der Berliner Bevölkerung.

Die Vermehrung der Bevölkerung Berlins ergibt sich aus folgenden Zahlen. Groß-Berlin zählte:

Die Vermehrung der Berliner Bevölkerung.

	Millionen Einwohner	
	ohne Vororte am Jahresschlusse	einschl. Vororte
1873	0,90	0,90
1875	0,96	1,04
1880	1,15	1,23
1885	1,31	1,45
1890	1,57	1,82
1895	1,67	2,13
1900	1,88	2,48
1905	2,04	2,90
1906	2,09	3,00
1907	2,11	3,22
1908	2,11	3,85
1909	2,12	3,97

Die bauliche Ausdehnung Berlins ergibt sich aus der bebauten Flächengröße. 1873 hatte die Stadt den durch die alten Tore gebildeten Ring mit zusammenhängenden Häusermassen nur wenig überschritten. Der Wedding, die Rosentaler und Schönhauser Vorstadt, das äußere Frankfurter Viertel, die Stralauer Vorstadt, die äußere Luisenstadt, die Hallesche und Potsdamer Vorstadt, sowie Moabit fingen erst an, durch umfangreichere Bebauung sich zu entwickeln. In einer halben Stunde konnte man von der äußeren Grenze der bebauten Stadt bis

Die bauliche Ausdehnung Berlins.

in das Innere bequem zu Fuß gelangen. Gesundbrunnen, Pankow, Weißensee, Lichtenberg, Treptow, Rixdorf, Tempelhof, Schöneberg und Charlottenburg waren noch beliebte Ausflugsorte für Landpartien. Heute sind diese Orte, wenn auch nicht politisch, so doch baulich und wirtschaftlich eng mit Berlin verbunden; ein äußerer Unterschied der Grenze ist gar nicht mehr wahrnehmbar, und ein Fußmarsch ins Innere von Berlin, der mehr als eine Stunde erfordert, ist nur für denjenigen möglich und angebracht, der über genügend freie Zeit verfügt. 1908 nahm Berlin ohne Vororte eine Fläche von 63,5 qkm, mit Vororten von 140 qkm ein, wobei noch zu beachten ist, daß die Bevölkerungsdichte gleichfalls gewachsen ist.

Die Umwältzung in bezug auf die Verteilung der Bevölkerung über die Stadt und ihre Vororte.

Entsprechend der Entfernung vom Mittelpunkt der Stadt hatte Berlin 1890 folgende Bevölkerungsdichte¹⁾ für das Quadratkilometer:

Entfernung	32 589 Einwohner
0 bis 1 km	32 589
1 „ 2 km	54 024
2 „ 3 km	33 210
3 „ 4 km	17 073
4 „ 5 km	9 538
5 „ 6 km	3 415
6 „ 7 km	216

Im Durchschnitt: pro Quadratkilometer 24 512 Einwohner. Die größte Bevölkerungsdichte hatte der Norden mit 82 224 Einwohnern.

1905 ergab sich für Berlin ohne Vororte eine mittlere Bevölkerungsdichte von 31 500, mit Vororten von 18 500 Einwohnern pro Quadratkilometer. Vergleicht man die Zahl 31 500 von 1905 mit 24 512 von 1890, so ergibt sich, daß in diesen 15 Jahren die Bevölkerungsdichte trotz der Verkehrsentwicklung um 28% gestiegen ist.

Unter allen Großstädten Europas und Amerikas nimmt nach der von der Stadt Berlin der Staatsregierung im März 1910 überreichten „Denkschrift zum Schutze des Waldbestandes in und um Berlin“ hinsichtlich der Dichtigkeit der Besiedelung Berlin fast den ungünstigsten Platz ein. In Berlin kommen auf 1 ha 321 Menschen; nur in Paris ist diese Zahl noch etwas höher, sie beträgt dort 354. Dagegen sind die entsprechenden Besiedelungsziffern anderwärts viel niedriger. In London kommen 150, in Wien 103, in Hamburg 104, in Dresden 77, in München 62, in Karlsruhe 52, in Stuttgart 43, in Buenos Aires 65, in New York 50, in Philadelphia 40, in Chicago 31 Menschen auf 1 ha.

Die Große Berliner Straßenbahn erschloß in ihrer ersten Entwicklungsperiode, von 1873 bis 1883, wie im ersten Abschnitt dieser Arbeit näher dargestellt ist, die äußeren Stadtteile und die Vororte für den Personenverkehr; in ihrer zweiten Entwicklungsperiode, von 1883 bis

¹⁾ Mattersdorf, Städtische Verkehrswege, S. 1.

1894, trieb sie ihre Linien in das Innere der Stadt hinein. Die dritte Entwicklungsperiode, seit 1895, wird besonders durch die Ausbildung großer Durchgangslinien von und nach den Außenbezirken und Vororten gekennzeichnet, weil die Verkehrsbedürfnisse die Fortbewegungsnotwendigkeit der Bewohner innerhalb des Gesamtstadtbildes erheischten.

Als das Innere der Stadt erschlossen und zu den an der Peripherie des Weichbildes liegenden Gegenden in Beziehung gebracht war, bildeten sich zentrale Geschäftsgenden. Naturgemäß steigerte sich der Bodenwert zuerst im Innern der Stadt. Dies beschleunigte ganz von selbst die sog. Citybildung¹⁾. Hier, auf dem teuersten Grund und Boden, entstand ein fast unbewohntes Geschäftsviertel, in das nunmehr zu ganz bestimmten Tagesstunden, zur Arbeit und zur Erledigung von Geschäften aller Art, eine ungeheure Menschenmenge einströmt, um es nach getaner Arbeit wieder zu bestimmten Stunden zu verlassen. Einzelne Berufszweige ließen sich in ganz bestimmten Teilen der City nieder und bildeten so wieder für sich besondere Geschäftsviertel. So entstand das Bankviertel, Konfektionsviertel usw. Im weiten Bogen um diese City herum gruppierten sich die Miets-, d. h. Wohnviertel, wo ein billigeres, angemessenes Wohnen, nicht allzuweit ab vom Orte der täglichen Berufsbeschäftigung, möglich war. Naturgemäß wurden dies die am dichtesten bevölkerten Stadtteile, und je weiter ab man kam von der dünnbewohnten City, in die äußeren Bezirke und Vororte, um so dünner war die Besiedelung, um so weitläufiger die Bebauung.

Die City-
bildung.

Je mehr aber der Großstädter die Notwendigkeit gesunder Wohnungsverhältnisse erkennen lernte, je mehr der Staat aus volkshygienischen Gründen das gesundheitswidrige Zusammenpferchen von Menschen in engen Wohnungen ohne genügende Luft und ohne genügendes Licht durch Gesetze zu verhindern suchte, je mehr der Wohlstand der Berliner Bevölkerung sich vermehrte, je höher die Mieten und damit der

¹⁾ Der Bodenwert stieg in Berlin von 1868—1906 um 186,12%. P. Voigt, „Grundrente und Wohnungsfrage in Berlin und seinen Vororten“, Jena 1901, schätzt die Wertsteigerung des Bodens des Kurfürstendamms von 1860—1898 von 100 000 Mark auf 50 000 000 Mark, die Gesamtwertsteigerung des Grundes und Bodens in den Berliner Vororten von 1887—1898 auf 1 Milliarde Mark.

Eine interessante Zusammenstellung Berliner Bodenpreise enthält auch der Jahresbericht 1909 der Grundstücks- und Hypothekemakler. Sowohl in der Bankgegend, die sich in letzter Zeit noch ausgedehnt hat, als auch in der Friedrich-, Leipziger-, Potsdamer- und Königstraße, sind die Preise pro Quadratrate um Tausende gestiegen. So wurden pro Quadratrate bezahlt: in der Behrenstraße 25 000 Mark, in der Leipzigerstraße 30 000 Mark (Eckgrundstücke bis 50 000 Mark), Potsdamerstraße zwischen Platz und Brücke 20—25 000 Mark, Mauer-, Französische-, Jäger-, Taubenstraße 15—18 000 Mark, Königstraße 20 000 Mark (an der Ecke der Neuen Friedrichstraße sogar 30 000 Mark). Eine bedeutende Preiserhöhung ist auch in der Bellevuestraße, die sich immer mehr zur Geschäftsstraße ausbildet, eingetreten; für tiefe Grundstücke wurden 8000 Mark pro Quadratrate gezahlt.

Die Entwick-
lung einzelner
Berliner Vor-
orte.

Grundwert der Gebäude in gesuchten, bevorzugten Gegenden stieg, aus denen dann der weniger Bemittelte wieder herausgetrieben wurde, desto mehr verschob sich die Bevölkerung in die Vororte. Welche enorme Entwicklung einzelne Berliner Vororte infolgedessen genommen haben, erhellt aus nebenstehender Abbildung.

Diese Flucht nach den Vororten ist stetig noch im Wachsen begriffen. Sie wächst um so mehr, je besser und vollkommener die Verkehrsgelegenheiten werden, und je schneller, leichter und öfter am Tage der Wohnort vom Ort der Berufstätigkeit aus und umgekehrt erreicht werden kann. Dieser letztere Umstand spielt für Berlin deshalb noch eine besondere Rolle, weil die deutsche Arbeitszeiteinteilung mit ihrer meist zweistündigen Mittagspause den Arbeitstag in zwei Teile zerlegt, in die Vormittags- und Nachmittagstätigkeit, und hiermit täglich ein viermaliger Ortswechsel verbunden ist.

Zur Illustrierung des Zuzugs nach den Vororten mögen des ferneren folgende Daten aus dem Jahre 1906 dienen, die im Auszuge dem Statistischen Jahrbuch der Stadt Berlin entnommen sind. Die Tabelle beweist, daß mehr Personen von Berlin nach den Vororten, als umgekehrt verzogen sind und gibt außerdem einen Anhalt dafür, daß auch die Industrie dem Zuge nach den Vororten zu folgen im Begriffe steht.

Zuzüge und Fortzüge nach und von Berliner Vororten 1906.

(Aus: Statistisches Jahrbuch der Stadt Berlin, 31. Jahrgang.)

Berufsklassen	Zugezogen	Fortgezogen
	aus Berliner Vororten	nach
Metallverarbeitung	2500	3536
Maschinen, Instrumente	794	1142
Chemische Industrie, Heiz- u. Leuchtstoffe	151	228
Papier und Leder.. . . .	539	763
Holz- und Schnitzstoffe	1388	2428
Baugewerbe	2220	2804
Buch-, Kunstdruck, künstlerische Betriebe	743	1383
Handel	6362	10109
Post-, Telegraphen-, Eisenbahnbeamte. .	725	1705
Lehrer	766	933
Künste	305	537
Literatur und Presse	500	900
Beamte, höhere.	108	262
mittlere	183	542
niedere	184	451
Rentiers	399	819
Ohne Beruf	814	1857
Ohne Berufsangabe	2039	3197

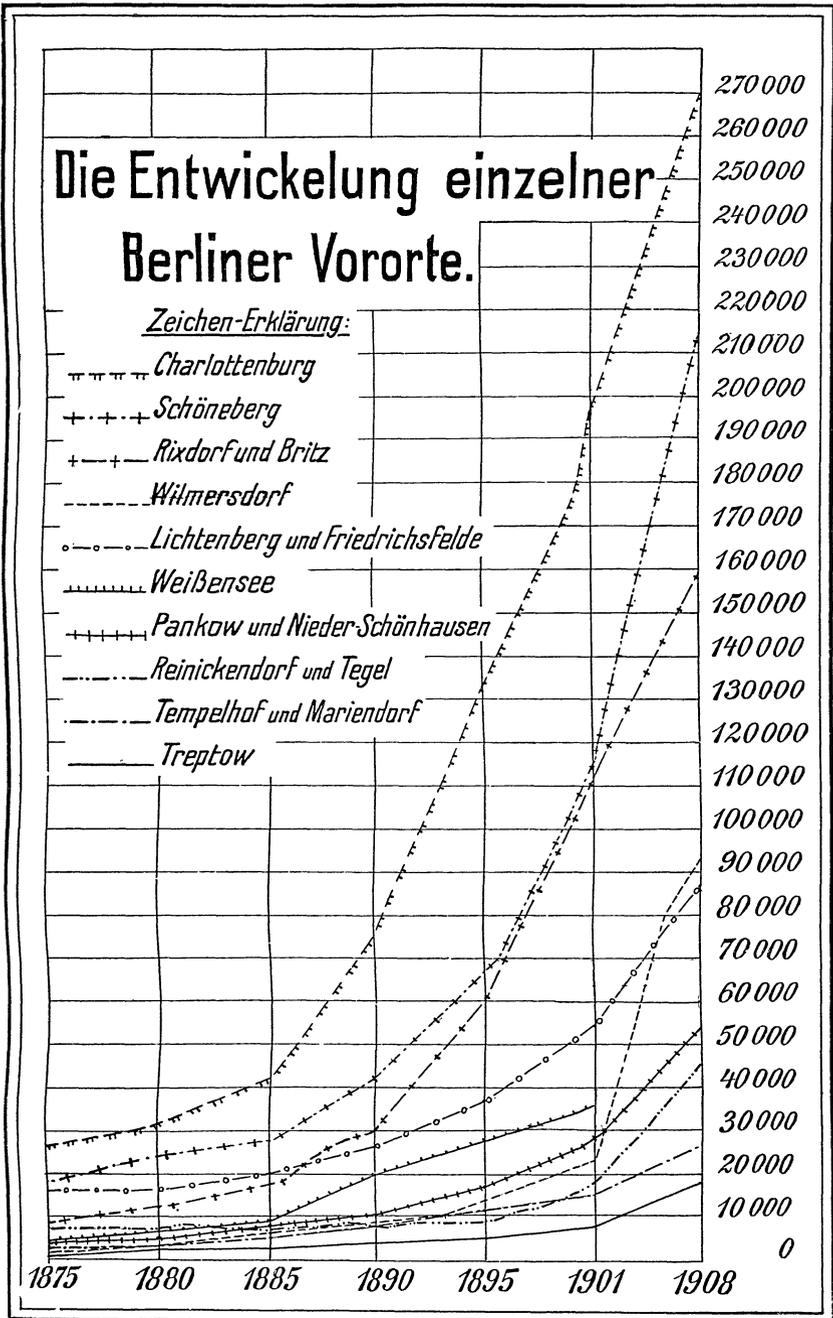


Fig. 8.

**Berlin als
Reichshaupt-
stadt.**

Die Eigenschaft Berlins als Reichshauptstadt ist für die Entwicklung des Berliner Verkehrs naturgemäß gleichfalls bedeutungsvoll. Es vereinigen sich hier auf engem Raum die gewaltigen Verwaltungsapparate Preußens und des Deutschen Reiches, mit einem Heer von Beamten und Bediensteten, die zahlreichen politischen und wirtschaftlichen Vertreter auswärtiger Staaten mit ihrem Anhang, eine große Zahl von Kunst- und Bildungsstätten, die den geistigen Mittelpunkt des deutschen Volkes bilden und eine große Anziehungskraft auf Reichsangehörige und Ausländer ausüben, Vertreter zahlreicher gewerblicher Unternehmungen mit einem Heer von Arbeitern und Angestellten, die Hofhaltung des Herrscherhauses und endlich eine zahlreiche Truppenmenge.

**Die industrielle
Entwicklung
Berlins.**

Was die industrielle Entwicklung Berlins anbelangt, so kann es sich hier nicht darum handeln, eine umfassende Darstellung der industriellen Bedeutung der Residenz zu geben, zu beweisen, daß Berlin die bedeutendste Industriestadt des Deutschen Reiches ist, sondern nur darum, an der Hand einzelner Daten zu zeigen, wie in Berlin sich eine reichhaltige Industrie entwickelt hat, die naturgemäß auf die Vergrößerung des Verkehrs einen sichtbaren Einfluß ausüben mußte.

Welche Entwicklung Berlin in gewerblicher Beziehung genommen hat, veranschaulicht für einige Gewerbe folgende Tabelle:

Zahl der Gewerbtätigen in Gehilfenbetrieben in Berlin.

	1882	1895
Metallverarbeitung ausschließlich Eisengießerei . . .	19 392	29 980
Industrie der Maschinen und Instrumente.	22 439	41 615
Papierindustrie	10 575	15 523
Industrie der Holz- und Schnitzstoffe	21 424	30 603
Lederindustrie	7406	9 780
Bekleidungs- und Reinigungsgewerbe	40 773	72 314
Polygraphische Gewerbe	8 858	16 358
Textilindustrie	13 500	13 358
Chemische Industrie	1 863	2 797
Industrie der Leuchtstoffe, Seifen, Fette, Öle . . .	3 168	3 084
Brauereien	1 812	4 301

Daß die Industrie im engeren Sinne noch in stetem Wachsen ist, zeigen nachstehende, von der Gewerbeinspektion mitgeteilte Daten. Sie gelten für Berlin, Charlottenburg, Schöneberg und Rixdorf (vor 1901 nur für Berlin und Charlottenburg). Es betrug die Anzahl der in Fabriken und diesen gleichgestellten Anlagen beschäftigten männlichen und weiblichen Arbeiter:

1896	162 259
1897	173 641
1898	187 372
1899	209 772
1900	229 228
1901	233 762
1902	216 541 (Krisenjahr)
1903	246 845
1904	272 768
1905	285 915
1906	311 915

Hierzu kommt noch die Zahl der Heimarbeiter.

Nach dem Bericht der Handelskammer von 1906 über die Heimarbeit waren in Berlin im genannten Jahre 140 000 Heimarbeiter vorhanden, die sich auf die einzelnen Industrien, wie folgt, verteilten:

Damen- und Kinderkonfektion	52 000
Herren- und Knabenkonfektion	22 000
Wäschefabrikation und -konfektion, Weißwarenkonfektion, Kravattenkonfektion usw.	47 000
Hutfabrikation, Blumen-, Federfabrikation, Mützenfabrikation	6 000
Schuhfabrikation.	2 000
Papier- und Lederwaren, Galanteriewarenindustrie usw.	5 000
Zigarren- und Zigarettenindustrie	<u>3 000</u>

Sa.: 140 000

Über die Zahl der in Berlin 1909 vorhandenen Betriebe geben die soeben erschienenen Statistischen Monatshefte „Groß-Berlin“ folgende interessante Aufschlüsse:

In Berlin gibt es 181 633 Betriebe; hiervon kommt die Höchstzahl, nämlich 55 803 oder 30,72%, auf das Bekleidungs-gewerbe, das neben Verfertigung von Wäsche, Bekleidung, Kopfbedeckung und Putz auch Kürschnerei, Verfertigung von Handschuhen, Krawatten, Korsetts, künstlichen Blumen, Federschmuck, sodann auch noch die Schuhmacherei umfaßt. Mit einem verhältnismäßig geringen Betrage, nämlich 54 535, schließt sich das Handelsgewerbe an. In weitem Abstände folgt das Gast- und Schankwirtsgewerbe mit 20 085, ferner mit 9609 das Reinigungsgewerbe, dem neben den Barbieren und Friseuren die Wasch- und Plättanstalten, die Wäscherinnen und Plätterinnen, ferner Kleiderreinigung, Wohnungsreinigung, die Badeanstalten usw. zugerechnet werden. Mit 6272 folgt die Industrie der Nahrungs- und Genußmittel, mit 5528 die Industrie der Holz- und Schnitzstoffe, mit 4909 das Baugewerbe, dem außer der eigentlichen Bauunternehmung auch die Hilfgewerbe der Glaser, Stubenmaler, Dachdecker, Ofensetzer, Stuckateure, weiter

auch Steinsetzer, Brunnenmacher, Gas- und Wasserinstallateure, Schornsteinfeger usw. zugehören; mit 3905 die Gruppe der Metallverarbeitung, während die sachlich der letzteren Gruppe nahestehenden Industrie der Maschinen und Apparate 3217 Betriebe umfaßt. Bei der Zugrundelegung der Zahl der in den Betrieben beschäftigten Personen steht das Handelsgewerbe an erster Stelle; 201 296 Personen sind hierin tätig; es folgt das Bekleidungs-gewerbe mit 140 757 Personen. Die Industrie der Maschinen, Werkzeuge und Apparate beschäftigt 95 007 Personen, während 51 193 im Gast- und Schankwirtschaftsgewerbe ihr Brot finden. An sie schließen sich nach der Höhe des Personenanteils an: das Baugewerbe mit 48 465, die Industrie der Nahrungs- und Genußmittel mit 47 050, Metallverarbeitung mit 43 874, Industrie der Holz- und Schnitzstoffe mit 43 159, das Verkehrsgewerbe mit 35 520, das polygraphische Gewerbe mit 29 427, die Papierindustrie mit 23 871.

An einzelnen besonders wichtigen Berliner Industrien sind zu erwähnen:

Die Brauindustrie, welche nicht nur für den lokalen Bedarf der Großstadt, sondern in wachsendem Maße auch für den Export arbeitet.

Das Druckereigewerbe, bei dem nicht allein die starke Bedarfskonzentration der Großstadt, sondern auch der Bedarf des Staates mitspricht.

Die Konfektion. Sie ist die größte Industrie, die Berlin heute besitzt. Die gesamte deutsche Damenmäntelkonfektion befindet sich z. B. zu 90%, die Herrenkleiderkonfektion zu 25%, die Knabenkleiderkonfektion zu 75% in der Reichshauptstadt. Bei ihr spielt die Heimarbeit eine ganz besondere Rolle. In der Wäschekonfektion (nicht-Fabrikation) ist Berlins Suprematie noch unbedingter. Alle besseren Artikel dieser Branche werden in Berlin produziert, nur Stapelartikel auswärts.

In der Holzindustrie spielt Berlin für feinere Arbeiten jetzt eine Rolle. Der frühere „Berliner Schund“ ist in seiner Fabrikation der billigeren Löhne wegen nach der Provinz ausgewandert. Für den Piano- und Orgelbau hat Berlin geradezu ein Monopol.

Die Eisenindustrie nimmt unter den metallverarbeitenden Gewerben in Berlin den ersten Platz ein, wobei auch der lokale Bedarf mitspricht. Der Berliner Maschinenbau hat eine beherrschende Stellung in Deutschland. Ebenso ist die Waffenfabrikation bemerkenswert. Die Berliner Elektrizitätsindustrie steht in Deutschland an erster Stelle. Die Textilindustrie, die über 100 Jahre der wichtigste Zweig der Berliner Gewerbe war, ist in starkem Maße zurückgegangen und weist heute nur noch spärliche Reste auf.

Die Industrialisierung Berlins ist dauernd im Steigen begriffen, wie jeder Gang durch die Stadt und ihre Vororte, mit Ausnahme des Südwestens, dem aufmerksamen Beobachter zu zeigen vermag.

Die steigende Entwicklung des Fremdenverkehrs ergibt folgende Abbildung bzw. Übersicht.

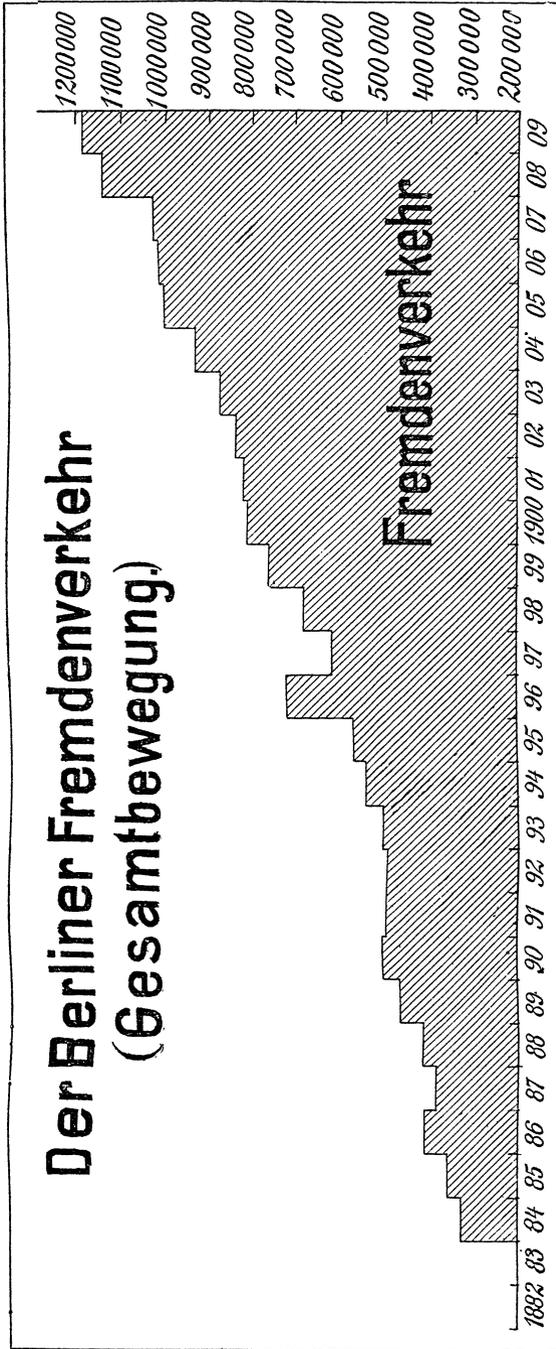


Fig. 4.

Der Berliner Fremdenverkehr.
Getrennt nach Monaten, 1906 bis 1908¹⁾.

	1906	1907	1908	1909	1906	1907	1908	1909	
Januar	71 506	69 159	76 190	81 325	Juli	96 820	105 290	107 632	120 086
Februar	78 597	76 371	81 657	83 300	Aug.	106 030	119 633	122 054	132 499
März	78 666	84 261	88 670	89 405	Sept.	98 810	106 587	113 327	113 338
April	79 366	83 235	81 595	90 756	Okt.	94 107	102 832	112 122	113 441
Mai	82 129	85 963	90 339	93 944	Nov.	77 991	77 893	87 458	89 252
Juni	94 157	89 909	94 968	102 654	Dez.	71 282	81 013	81 085	88 159

Tagesverkehr auf einzelnen

Zusammengestellt aus: Berlin und seine Eisenbahnen, Teil II, S. 54 und

Lfd. Nr.	Ort der Zählung	Jahr: Monat: Wetter:	Fußgänger						
			1873	1878	1879	1890	1891	1892	1893
			Oktbr.	3.—10. Febr.	7. Okt. bis 3. Nov.	Dezbr.	Dezbr.	Mai	März
1.	Brandenburger Tor . . .	—	—	—	—	27 944	46 221	28 417	
2.	Unter den Linden, Ecke Friedrichstr.	—	—	—	84 630	125 054	117 869	114 766	
3.	Unter den Linden, Ecke Charlottenstr.	—	—	—	—	60 291	—	62 275	
4.	Weidendammer Brücke	—	—	—	—	57 286	55 186	64 699	
5.	Königstr., am Bhf. Alexanderplatz	—	—	—	140 765	120 274	140 959	121 221	
6.	Rosentaler Straße am Hackeschen Markt . .	—	—	—	—	107 210	93 647	91 400	
7.	Leipziger Str., zwischen Spittelmarkt u. Kommandantenstr.	—	—	—	99 684	85 279	85 347	59 868	
8.	Leipziger Str., zwischen Kommandantenstr. u. Jerusalemerstr.	—	—	—	—	—	48 153	54 947	
9.	Leipziger Str., zwischen Jerusalemer- u. Markgrafenstr.	—	—	—	—	100 739	—	68 184	
10.	Leipziger Str., zwischen Markgrafenstr. u. Charlottenstr.	—	—	—	—	—	70 723	—	
11.	Leipziger Str., zwischen Friedrichstr. u. Charlottenstr.	—	—	—	—	—	—	60 588	
12.	Leipziger Str., zwischen Mauerstr. u. Friedrichstraße	—	—	—	—	87 188	38 028	64 063	
13.	Leipziger Str., zwischen Mauerstr. u. Wilhelmstraße	—	—	—	—	73 374	47 486	58 760	
14.	Leipziger Str., zwischen Wilhelmstr. und Leipziger Platz	—	—	—	—	75 534	43 951	63 947	
				wochentags 41 686 bis 46 907 Sonntags 34 361 bis 42 555					
15.	Potsdamer Platz	—	—	—	69 067	93 801	70 518	72 421	
16.	Potsdamer Brücke	—	—	—	—	49 360	49 458	33 336	
17.	Belle Alliance Brücke (Hallesches Tor)	—	—	—	106 250	107 198	90 642	74 665	
18.	Spittelmarkt	—	—	—	—	—	—	—	

¹⁾ Nach den Berichten der Ältesten der Kaufmannschaft von Berlin.

Vermehrung
der Be-
ziehungen
innerhalb
der Berliner
Bevölkerung.

Die in Vorstehendem kurz skizzierte Entwicklung brachte natürlich eine gewaltige Vermehrung der Beziehungen innerhalb der Berliner Bevölkerung.

Diese Vermehrung, und damit die Vermehrung des Verkehrs an sich wächst aber nicht proportional der Bevölkerungszunahme, sondern weit stärker als diese, weil sich in den Beziehungen der Einwohner untereinander die vielseitigsten Variationen und Kombinationen ergeben.

Den einen treiben Geschäfte, den anderen die Neugier, den dritten das Bedürfnis der Erholung in frischer Luft, den vierten der Besuch von Bildungsstätten, von Vergnügungsorten, von Freunden oder Bekannten, der Besuch des Gottesdienstes, der Kirchhöfe usw. auf die Straße. Die Jugend geht zur Schule und kehrt nach beendetem Unterricht ins Elternhaus zurück. Der Arbeiter strebt zur Arbeitsstätte und abends wieder heim, die Staats- und Privatbeamten, die Geschäftsleute und Angestellten eilen nach und von den Bureaus, — scheinbar plan- und ziellos hastet die so entstandene Menschenmenge durcheinander, und doch ist jeder einzelne beherrscht von einem ganz gewissen Streben.

In diesen Personenstraßenverkehr mengt sich der gesamte Fuhrwerks- und Lastenverkehr, der Verkehr der Straßen- und Schnellbahnen, der Omnibusse, der Stadt-, Ring-, Vorort- und Fernbahnen, der aus- und einmarschierenden Truppen usw. Alles zusammen ergibt das großstädtische Berliner Verkehrsbild, welches kaleidoskopartig an dem ruhigen Beschauer vorüberzieht und bei besonderen Anlässen, wie Kaisers Geburtstag, Truppenparaden, vor Weihnachten, an Sonn- und Festtagen usw. ganz gewaltige Dimensionen annimmt.

Der Verkehr verteilt sich aber nicht gleichmäßig stark auf alle Stunden des Tages, sondern flutet in sog. Verkehrswellen zu ganz bestimmten Stunden des Tages und der Nacht durch die Stadt, in Wellen, deren Stärke und Länge je nach dem Stadtteil, der Jahreszeit, der Witterung, den einzelnen Tagen der Woche und den einzelnen Stunden des Tages ganz verschieden untereinander sind, aber für den Kenner ganz bestimmten Gesetzen unterliegen und unter den nämlichen Bedingungen ganz gleichartig zur selben Zeit in derselben Intensität wiederkehren und sich geltend machen. Einem großen Strome gleich, fließt dann der Verkehr durch die Hauptstraßen, verstärkt durch die Zuflüsse aus bestimmten anliegenden Verkehrszentralen, um sich hierauf wieder strahlenförmig in kleineren Bächen zu verlaufen.

Einige Zahlen
über den Ber-
liner Verkehr.
Übersicht der
Entwicklung
des Berliner
Personen-
verkehrs.

Zur Illustration des Berliner Fußgänger- und Wagenverkehrs möge die Zusammenstellung auf S. 92 und 93 dienen.

Ein allgemeines Bild der Entwicklung des Berliner Personenverkehrs, getrennt nach einzelnen Verkehrsmitteln, gibt nachstehende Abbildung bzw. Übersicht. Der Droschkenverkehr ist darin

nicht berücksichtigt, da die Zahl der die Droschken benutzenden Fahrgäste sich der statistischen Feststellung entzieht.

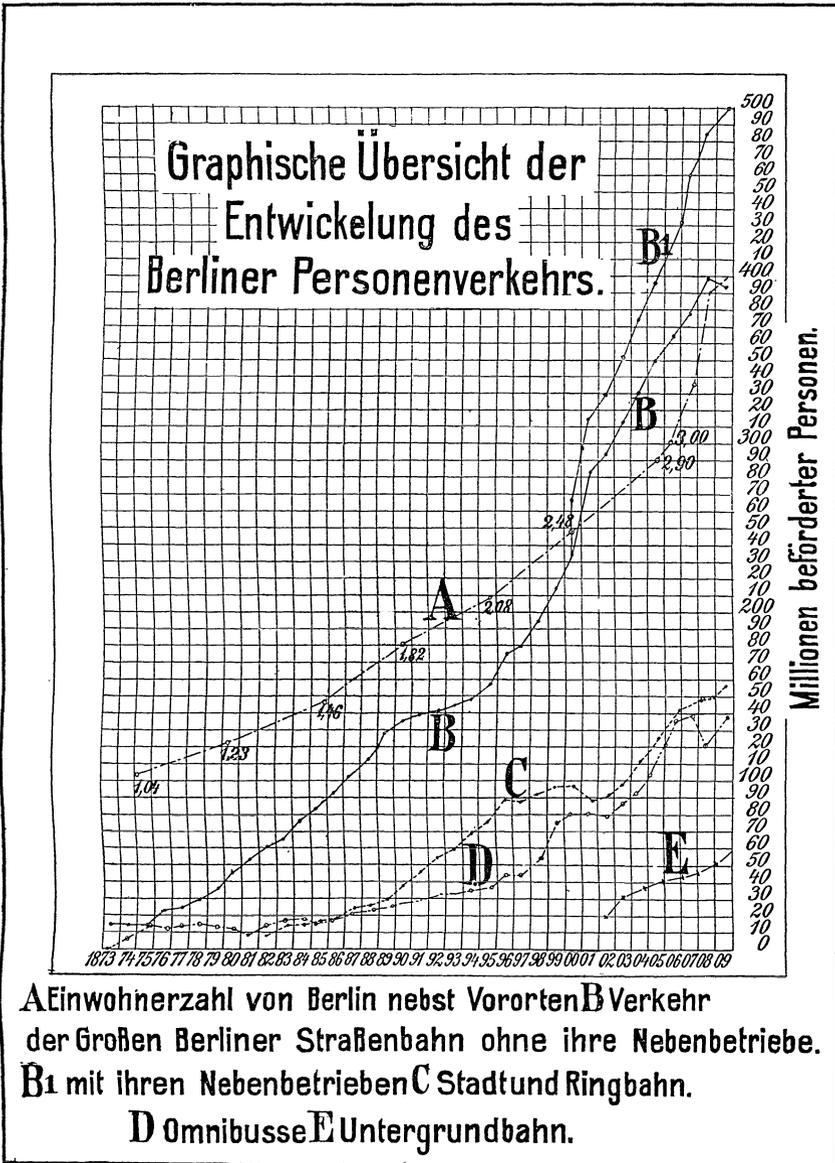


Fig. 5.

Der Berliner Verkehr in Millionen der beförderten Personen. 1873 bis 1909.

Zusammengestellt nach den Statistischen Jahrbüchern der Stadt Berlin
und den Geschäftsberichten der Großen Berliner Straßenbahn
und ihrer Nebenbetriebe.

Jahr	1.		2.		3.		4.	
	Omnibus		Stadt- und Ringbahn		Hoch- und Untergrundbahn		Straßenbahnen	
	Zahl	+ bzw. —	Zahl	+ bzw. —	Zahl	+ bzw. —	Zahl	+ bzw. —
1873	14,3	—	—	—	—	—	3,7	—
1874	14,6	+ 0,3	—	—	—	—	8,7	+ 5,0
1875	14,1	— 0,5	—	—	—	—	18,3	+ 9,6
1876	13,2	— 0,9	—	—	—	—	26,2	+ 7,9
1877	13,5	+ 0,3	—	—	—	—	28,7	+ 2,5
1878	13,6	+ 0,1	—	—	—	—	32,5	+ 3,8
1879	12,0	— 1,6	—	—	—	—	40,1	+ 7,6
1880	10,7	— 1,3	—	—	—	—	51,6	+ 1,5
1881	9,9	— 0,8	—	—	—	—	58,5	+ 6,9
1882	13,6	+ 3,7	9,3	—	—	—	65,2	+ 6,7
1883	15,1	+ 1,5	14,3	+ 5,0	—	—	70,6	+ 5,4
1884	15,8	+ 0,7	15,2	+ 0,9	—	—	80,2	+ 9,6
1885	16,1	+ 0,3	17,4	+ 2,2	—	—	87,3	+ 7,1
1886	18,6	+ 2,5	21,7	+ 4,3	—	—	96,7	+ 9,4
1887	21,9	+ 3,3	25,6	+ 3,9	—	—	107,1	+ 10,4
1888	23,4	+ 1,5	29,2	+ 3,6	—	—	117,0	+ 9,9
1889	25,2	+ 1,8	26,6	— 2,6	—	—	132,6	+ 15,6
1890	27,8	+ 2,6	33,8	+ 7,2	—	—	140,9	+ 8,3
1891	29,8	+ 2,0	39,2	+ 5,4	—	—	144,9	+ 4,0
1892	30,4	+ 0,6	44,8	+ 5,6	—	—	147,7	+ 2,8
1893	33,2	+ 2,8	53,9	+ 9,1	—	—	152,3	+ 4,6
1894	35,9	+ 2,7	59,5	+ 5,6	—	—	155,6	+ 3,3
1895	37,4	+ 1,5	65,1	+ 5,6	—	—	164,3	+ 8,7
1896	43,4	+ 6,0	76,3	+ 11,2	—	—	187,3	+ 23,0
1897	44,2	+ 0,8	73,4	— 2,9	—	—	194,1	+ 6,8
1898	53,8	+ 9,6	78,4	+ 5,0	—	—	216,9	+ 12,8
1899	75,1	+ 21,3	80,2	+ 1,8	—	—	244,6	+ 27,7
1900	80,5	+ 5,4	80,4	+ 0,2	—	—	280,3	+ 35,7
1901	80,5	± 0	88,6	+ 8,2	0,1	—	330,2	+ 49,9
1902	78,6	— 1,9	91,7	+ 3,1	20,0	+ 19,9	362,6	+ 32,4
1903	85,8	+ 7,2	97,6	+ 5,9	32,1	+ 12,1	397,6	+ 35,0
1904	93,4	+ 7,6	110,7	+ 13,1	35,1	+ 3,0	426,7	+ 29,1
1905	111,4	+ 18,0	124,6	+ 13,9	38,0	+ 2,9	454,0	+ 27,3
1906	134,9	+ 23,5	138,5	+ 13,9	41,5	+ 3,5	480,9	+ 26,9
1907	140,5	+ 5,6	148,9	+ 10,4	45,8	+ 4,3	504,8	+ 23,9
1908	121,5	— 19,0	149,1	+ 0,2	48,6	+ 2,8	534,8	+ 30,0
1909	138,9	+ 17,4	156,4	+ 7,3	54,1	+ 5,5	556,4	+ 21,6

Übersicht über die Verkehrszunahme Berlins. Die Verkehrszunahme Berlins ist aus nachfolgender Zusammenstellung ersichtlich:

Zunahme des Personenverkehrs in Berlin 1875 bis 1908¹⁾.

	Bevölkerung der Einflußgebiete in Millionen	Gesamtverkehr aller Verkehrsmittel in Millionen der beför- derten Personen
1875	0,97	30,4
1895	2,13	273,0 (+242,6)
1896	2,20	311,0 (+ 74,0)
1897	2,27	329,7 (+ 18,7)
1898	2,35	364,6 (+ 34,9)
1899	2,41	414,6 (+ 50,0)
1900	2,49	458,5 (+ 43,9)
1901	—	499,4 (+ 40,9)
1902	—	533,0 (+ 34,0)
1903	—	581,0 (+ 48,0)
1904	—	630,7 (+ 49,7)
1905	2,99	690,0 (+ 60,7)
1906	3,1	754,4 (+ 64,4)
1907	3,22	794,0 (+ 40,0)
1908	3,4 ²⁾	805,0 (+ 11,0)

Aus beiden vorstehenden Tabellen ist folgendes bemerkenswert: Der Berliner Gesamtverkehr zeigt seit 1899 infolge der Einführung des elektrischen Straßenbahnbetriebes ein ganz plötzliches Wachstum und seitdem eine stetig steigende Tendenz. Der jährliche Zuwachs hat durchschnittlich 40 bis 60 Millionen betragen, und im Jahre 1906 mit 64 Millionen den Höhepunkt erreicht. Die Zunahme des Jahres 1896 um 74 Millionen ist nicht normal, da in dem genannten Jahre die Berliner Gewerbeausstellung einen besonderen Verkehrsstrom nach Berlin leitete. 1908 ist die Verkehrszunahme auf 11 Millionen gesunken. Dieser starke Rückgang ist in erster Linie auf die wirtschaftliche Depression zurückzuführen, die 1907 einsetzte und jetzt erst angefangen hat, wieder einer wirtschaftlichen Aufwärtsbewegung Platz zu machen.

Man hat die Frage aufgeworfen, ob die Verkehrszunahme Berlins nicht ihren Kulminationspunkt überschritten hat und der Befürchtung Ausdruck gegeben, daß auch nach Aufhören der wirtschaftlichen Depression die frühere Verkehrszunahme nicht mehr erreicht werden würde, was besonders für die Berliner Vorortgemeinden von Bedeutung wäre, weil diese sich mit großem Eifer mit Schnellbahnprojekten bzw. -bauten befassen, und somit nach Durchführung derselben große Enttäuschungen erleben könnten.

Diese Befürchtungen erscheinen unzutreffend, und mit der fortschreitenden Besserung der allgemeinen wirtschaftlichen Lage werden

¹⁾ Ohne Berücksichtigung des Droschkenverkehrs.

²⁾ Davon kommen 2,1 auf Berlin, 1,3 auf die Vororte.

sicher die früheren Verkehrszunahmeziffern wiederkehren. Zudem hat eine Abnahme der Verkehrsziffern an sich mit einer eventuellen mangelnden Rentabilität von Schnellbahnen noch nichts zu tun, denn es ist eine alte Erfahrung, daß gute, moderne Verkehrsmittel immer rentieren, wenn das Unternehmen richtig ins Leben gerufen und geleitet wird, weil das Großstadtpublikum sich dem neuen, besseren und schnelleren Verkehrsmittel zuwendet, wobei die veralteten Verkehrsmittel das Nachsehen haben.

Zweites Kapitel.

Die Schwierigkeiten des Berliner Straßenbahnverkehrs auf Grund des Einflusses der örtlichen Verhältnisse Berlins.

Die Bedeutung der Großen Berliner Straßenbahn für die Entwicklung und Bewältigung des Berliner Personenverkehrs in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft wird den Gegenstand der beiden folgenden Kapitel dieses Abschnitts bilden. Um hierbei aber zu einem objektiven Schlußurteil zu gelangen, muß man sich zuerst ein Bild von den Schwierigkeiten machen, mit denen der Berliner Straßenbahnverkehr auf Grund örtlicher Verhältnisse zu kämpfen hat.

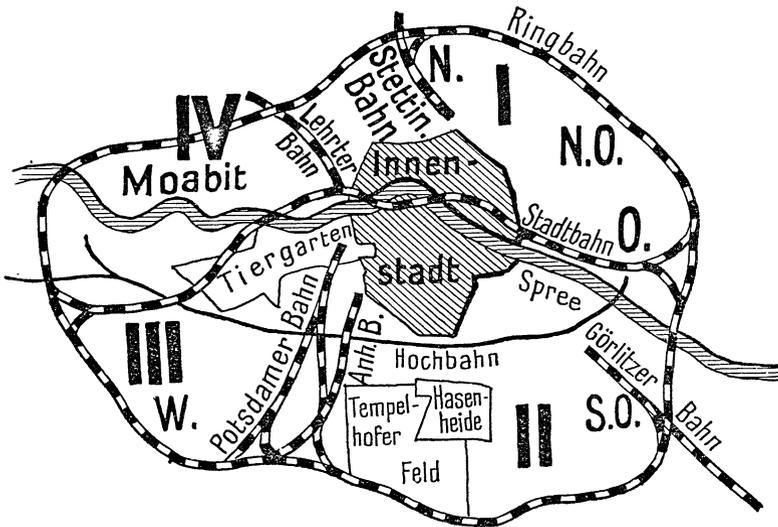
Der Verfasser folgt hierbei im allgemeinen den Darlegungen des Dr. ing. W. Mattersdorf, dessen Ausführungen in seinem Buche „Städtische Verkehrsfragen“ (Berlin 1907) manche Vorzüge gegenüber anderen Arbeiten über dasselbe Thema zu haben scheinen.

Während z. B. Hafenstädte, wie Hamburg oder New York, ihren natürlichen Verkehrsmittelpunkt in der Nähe des Hafens haben, welcher von vornherein dem Verkehr eine bestimmte Richtung gibt, und von dem aus strahlenförmig die Verkehrsadern sich verzweigen, während in Tälern liegende Städte, wie Elberfeld-Barmen, ihre Verkehrsrichtung längs des Tales besitzen, liegt Berlin in einer weiten offenen Ebene, die an sich der Ausdehnung der Stadt keine Grenzen zieht. Zwar hat sich Berlin so ziemlich konzentrisch um seinen ältesten Teil, die Innenstadt herum entwickelt, aber dieser Verkehrsmittelpunkt ist nicht der allein ausschlaggebende geblieben.

Der industrielle Aufschwung der Residenz, die damit zusammenhängenden Anlagen örtlich voneinander getrennter Bahnhöfe, die Entwicklung örtlich getrennter Industrie-, Geschäfts- und Wohnviertel, die Gestaltung des Straßennetzes, der Umstand, daß Berlin von Osten nach Westen von der Spree und ihren Schiffahrtskanälen quer durchschnitten wird, daß der Tiergarten sich trennend zwischen das gesamte westliche Weichbild Groß-Berlins hineinschiebt, daß selbst an der Peripherie der Stadt öffentliche Anstalten, Behörden, Schulen usw. sich befinden, die Verkehr nach sich ziehen, schließlich die intensive,

aber partikularistische Entwicklung der an Berlin anstoßenden Vororte hat es zuwege gebracht, daß in Berlin keine einheitliche Verkehrsrichtung vorhanden ist, sondern daß die einzelnen Verkehrsrichtungen sich kreuzen und queren, ineinanderlaufen und sich wieder trennen, und daß um den großen Verkehrsmittelpunkt der Innenstadt eine große Reihe anderer Verkehrsknotenpunkte von mehr oder minder großer Bedeutung sich gruppieren.

Rechnet man als Innenstadt denjenigen Teil Berlins, der durch die Linie I (Stadtring) der Großen Berliner Straßenbahn (im ungefähren



Skizze des engeren Berliner Verkehrsgebietes.

Fig. 6.

Zuge der ehemaligen Stadtmauer) umschlossen wird, und betrachtet man als Außenstadt die im allgemeinen von der staatlichen Ringbahn eingeschlossene Fläche, so kann man auf Grund seiner natürlichen und künstlichen Beschaffenheit dieses engere Berliner Verkehrsgebiet in folgende Abschnitte zerlegen (s. Skizze):

Abschnitt I: Der Osten¹⁾, Nordosten und Norden, von der Spree (Oberstrom) bis zur Lehrter Bahn.

Abschnitt II: Der Südosten und Süden, von der Spree (Oberstrom) bis zur Potsdamer Bahn.

Abschnitt III: Der Westen einschließlich Charlottenburg, von der Potsdamer Bahn bis zur Spree (Unterstrom).

¹⁾ Es sind unter diesen Bezeichnungen die Himmelsgegenden zu verstehen, nicht die Postbezirke.

Abschnitt IV: Moabit, von der Spree (Unterstrom) bis zur Lehrter Bahn.

Abschnitt V: Die Innenstadt.

Das Gesamtgebiet, etwa ellipsenförmig, hat die größte Ausdehnung in ost-westlicher Richtung und wird durch zwei große Verkehrsmittel:

- a) die Stadt- und Ringbahn,
- b) die Hoch- und Untergrundbahn,

ost-westwärts durchschnitten. Der Verkehr zwischen Abschnitt I und IV erfährt durch die Lehrter Bahn eine bedeutende Hemmung. Der Verkehr von Abschnitt IV nach Abschnitt III wird durch den Tiergarten beeinträchtigt, der zwischen Abschnitt III und Abschnitt II durch die Potsdamer Bahn und das vorläufig noch nicht der Bebauung erschlossene Tempelhofer Feld¹⁾. Der durch die Innenstadt führende Verkehr zwischen Abschnitt I und II wird durch die Straße „Unter den Linden“ unterbunden, in deren Längsrichtung Straßenbahnen nicht verkehren dürfen. Charlottenburg, verkehrstechnisch hier zu Abschnitt III gerechnet, und von der Innenstadt durch den Tiergarten getrennt, hat mit derselben auch über Moabit (IV) Beziehungen.

Hieraus ersieht man, daß der Ost-West- und Nord-Süd-Verkehr in Berlin sich keineswegs natürlich entwickeln kann, und so erklärt sich durch die Ungunst der örtlichen Verhältnisse, daß der ost-westliche Verkehr nördlich der Spree und der Verkehr von Abschnitt IV zur Innenstadt an einer einzigen Stelle, am Kriminalgericht in Moabit, sich zusammenballt, und von da auf nur einer einzigen Verkehrsader (über die Moltkebrücke und den Königsplatz), in die Innenstadt hineinfließt; daß ferner der ost-westliche Verkehr südlich der Spree auf der Potsdamer Straße, dem Potsdamer Platz und der Leipziger Straße sich in

¹⁾ Um das dem Militärfiskus gehörende Tempelhofer Feld bewerben sich zurzeit drei Parteien. 1. Die Stadt Berlin, deren sehnlichster Wunsch es ist, das Feld nach Ankauf in Berlin eingemeindet zu sehen. Die Stadt verhandelt bereits mit einer der Berliner Großbanken wegen der Geldbeschaffung. Der Fiskus fordert 70 Millionen Mark. 2. Die Gemeinde Tempelhof. 3. Ein Bankkonsortium, das den höchsten Preis geboten hat. Das erste Gebot der Stadt Berlin ist vom Kriegsministerium abgelehnt worden. Der Magistrat hat daher eine neue Offerte eingereicht. Im Falle der Erwerbung des Geländes durch private Seite würde es hinsichtlich der Gemeindezugehörigkeit Tempelhof verbleiben. Das Bankkonsortium wird daher in seinen Bestrebungen von Tempelhof unterstützt. Tempelhof will gütwillig die Eingemeindung des Geländes nach Berlin auf keinen Fall zulassen, soll auch für eine Entschädigung nicht zu haben sein. Auch Tempelhof will in Gemeinschaft mit einer Bank den Ankauf des Geländes betreiben. Beim Fiskus spielt die Geldfrage die Hauptrolle, da der Erlös für Truppenübungsplätze, die bereits im Entstehen begriffen sind, Verwendung finden soll. Deshalb möchte er am liebsten an Berlin verkaufen, da er hierbei wohl am schnellsten zu seinem Gelde kommt. Das Ministerium steht dem Plane wohlwollend gegenüber. Voraussetzung aber soll sein, daß Berlin sich mit Tempelhof und dem Kreise Teltow wegen etwaiger Abfindungssummen gütlich einigt.

noch viel stärkerer Weise zusammengedrängt und hier eine Verkehrsnot geschaffen hat, die schon lange unerträglich geworden ist.

Hierzu kommt, daß, wie ein Blick auf jede Karte Berlins beweist, die Hauptstraßenzüge von der Außenstadt strahlenförmig zur Innenstadt zusammenlaufen. Am Potsdamer Platz staut und kreuzt sich daher der Verkehr von Moabit und dem gesamten Westen zur Innenstadt und zum Osten, und da die Verkehrsbeziehungen des Abschnittes III in west-östlicher Richtung zur Innenstadt gerade besonders zahlreich sind, so wird die Überlastung des Potsdamer Platzes, der Potsdamer Straße und der Leipziger Straße um so erklärlicher.

Der Verkehr aus Abschnitt II zur Innenstadt ballt sich am Belle-Alliance Platz (Hallesches Tor) zusammen, der Verkehr des Abschnittes I am Alexanderplatz, im weiteren Zuge zur Leipziger Straße und zum Potsdamer Platz; ferner am „Platz am Opernhaus“, dem Querungspunkt der Straße „Unter den Linden“.

Betrachtet man sich die einzelnen Abschnitte hinsichtlich ihrer Verkehrsbedeutung und ihrer Verkehrsverhältnisse noch etwas genauer, so ist folgendes zu bemerken:

Abschnitt I: Der Osten ist eng bewohnt von ärmerer Bevölkerung. Zum Abschnitt II führt von ihm aus der Schienenstrang der Ringbahn, die Hochbahn und ein einziger Straßenbahnübergang über die Schillingsbrücke. Der Straßenbahnübergang über die Jannowitzbrücke gehört bereits zur Innenstadt.

Der Nordosten zeigt eine geringe Bebauung und ist daher auch für den Verkehr von geringer Bedeutung. Seine Verkehrsverbindungen laufen konzentrisch zum Alexanderplatz.

Der Norden ist der Sitz großer Fabriken, öffentlicher Gebäude und Anstalten, zahlreicher Kasernen und dichter Bevölkerung, deren Wohnungen sich weit nördlich über die Ringbahn hinaus erstrecken. Seine Verkehrsadern laufen konzentrisch nach Süden. Trotz des großen Verkehrs ist er hinsichtlich guter Verbindungen schlechter gestellt, als alle anderen Abschnitte. Man sieht hieraus, daß das städtische Schnellbahnprojekt der Nord-Südbahn direkt eine Notwendigkeit darstellt.

Abschnitt II: Der Südosten ist Industrie-, Handels- und Wohnviertel. Seine Ausdehnungsfähigkeit ist südwärts unbeschränkt. Die Verkehrsbeziehungen zur Innenstadt laufen zum Kottbuser und Halleschen Tor. Der Verkehr nach Osten wird durch das vorläufig noch unbebaute Gelände an der Görlitzer Bahn, der nach Westen durch die Hasenhaide und das heute noch unbebaute Tempelhofer Feld stark beeinträchtigt.

Der Süden ist von geringer Tiefenausdehnung, denn auch er findet bald seine Begrenzung am Tempelhofer Felde. Der Verkehr zur Innenstadt konvergiert zum Halleschen Tor, der Ost-Westverkehr nördlich des Tempelhofer Feldes ist nicht beeinträchtigt.

Der Südwesten gleicht in seiner keilförmigen Gestaltung dem Südosten. Er ist aber durch die Anhalter und Potsdamer Bahn dermaßen eingeengt, daß er nur wenig für den Verkehr in Betracht kommt.

Abschnitt III: Der Westen (Schöneberg, Wilmersdorf, Charlottenburg) besitzt die größte Ausdehnungsfähigkeit und ist bereits weit über die Ringbahn hinaus bebaut (Steglitz, Friedenau, Schmaragdendorf, Grunewald, Westend). Er ist zum größten Teil das vornehme Wohngebiet der begütertesten Kreise der Großstadt und hat die stärksten Verkehrsbeziehungen in sich, zu Abschnitt IV und besonders zur Innenstadt, von der allein er nur an Verkehrsintensität übertroffen wird.

Schöneberg, das außer als Wohngebiet auch noch als Industrie- und Handelsgebiet in Betracht kommt, und Wilmersdorf haben aber für Straßenbahnen trotz des großen Verkehrs nur eine einzige Verkehrsader zur Innenstadt, die über die Potsdamer Straße zum Potsdamer Platz verläuft und auch noch einen Teil des Charlottenburger Verkehrs in sich aufnehmen muß. Charlottenburg verfügt zur Innenstadt über die Stadtbahn, die Hoch- und Untergrundbahn und zwei Straßenbahnverkehrsadern, von denen die eine über die Potsdamer Brücke wiederum zum Potsdamer Platz, die andere durch den Tiergarten zum Brandenburger Tor verläuft.

Dieses durch die Gestalt des Straßennetzes bedingte konzentrische Zusammenlaufen der Verkehrsadern des Westens zur Innenstadt ist die Hauptkalamität des ganzen Berliner Verkehrs. Daher sind auch die Schnellbahnprojekte bzw. -bauten gerade für den Verkehr vom Westen der Stadt von besonderer Bedeutung.

Abschnitt IV: Moabit, in seinem westlichen und nördlichen Teile der dichtest bevölkerte Stadtteil Berlins, ist wegen seiner zahlreichen Fabriken einer der wichtigsten Industriebezirke der Großstadt. Der Verkehr zur Innenstadt und zu den Nachbarabschnitten führt teils über die Moltkebrücke am Königsplatz, teils über die Charlottenburger Chaussee zum Brandenburger Tor und von dort südwärts, teils zweigt er sich nordwestwärts der Moltkebrücke nach Osten ab.

Abschnitt V: Die Innenstadt weist innerhalb des Berliner Gesamtverkehrs naturgemäß den stärksten Verkehr auf. 35 Straßenbahnlinien, von Westen kommend, strömen als Hauptverkehrsader über den Potsdamer Platz und überlasten die Potsdamer Straße, den Potsdamer Platz, die Leipziger Straße und nordöstlich weiter die Straßen bis zum Alexanderplatz, von dem aus sie sich nach allen Richtungen hin verzweigen. Der Nord-Südstraßenbahnverkehr erleidet durch die Straße Unter den Linden, die er nur am Opernhaus durchqueren darf, sowie durch die Friedrichstraße, auf der zwischen Weidendammer Brücke

und Kochstraße keine Straßenbahnen verkehren dürfen, schwere Hemmungen und kann sich nicht natürlich entwickeln, zumal die Stadtbahn und die Untergrundbahn beide nur den ost-westlichen bzw. westöstlichen Verkehr auf Grund ihrer Linienführung aufzunehmen vermögen. Daher ist gerade die Innenstadt das Feld des Omnibus, welcher besonders den starken Friedrichstraßenverkehr zu bewältigen hat. Diese beiden Verkehrsströme (Nord-Süd und West-Ost) kreuzen sich an der Ecke Friedrichstraße und Leipziger Straße und verursachen hier im Verein mit dem starken Wagen- und Fußgängerverkehr ein wahres Chaos, das zu entwirren den an den verschiedenen Straßenkreuzungspunkten aufgestellten polizeilichen Verkehrskommandos oft schwere Mühe macht und den Verkehr außerordentlich verlangsamt.

Die Wagenfolge der Straßenbahn in der Leipziger Straße und der Potsdamerstraße ist so dicht, daß das Polizeipräsidium jegliche Wagenvermehrung auf allen diese beiden Straßen passierenden Linien abgelehnt hat. Die kleinste Verkehrsstockung verursacht hier die fühlbarsten Reibungen. Fällt erst gar Schnee in größerer Menge, dessen sofortige Beseitigung auch nicht immer möglich ist, so erreicht, wie z. B. Januar 1907 oder Februar und März 1909, die Verkehrsnot eine unerhörte Ausdehnung.

Betrachtet man die vorstehenden kurzen Darlegungen im ganzen, so kommt man zu folgenden Schlußfolgerungen:

**Schluß-
folgerung.**

1. Die Ungunst der örtlichen Verhältnisse ist der Grund für eine übermäßige Belastung der Potsdamer Straße und der gesamten Innenstadt durch allzu zahlreiche Betriebslinien. Hierdurch und infolge des stellenweise außerordentlich großen allgemeinen Straßenverkehrs kann die Straßenbahn die ihr inwohnende Reisegeschwindigkeit nicht ausnutzen. Dieselbe beträgt daher nur ca. 10 bis 12 km pro Stunde. Hierdurch wird die Fahrtdauer von den Außenbezirken nach der Innenstadt und durch dieselbe, also in radialer Richtung und im Durchmesserverkehr, ungebührlich verlangsamt.

2. Die Verschiedenartigkeit der einzelnen Verkehrsrichtungen und die örtliche Eigenart der Verkehrsentwicklung in den einzelnen Abschnitten des Berliner Gesamtstadtbildes erschwert die wünschenswerte Aufschließung der Gesamtfläche Groß-Berlins. Die Große Berliner Straßenbahn hat versucht, diesen Umständen dadurch gerecht zu werden, daß sie ein verhältnismäßig weitmaschiges Schienennetz im Anschluß- und Binnenbetriebe und möglichst vielseitige Verkehrslinien schuf. Aber hierdurch sind die Hauptverkehrsadern übermäßig belastet worden. Daher leidet die Wagenfolge der einzelnen Linien, und es können selbst dringende Verkehrsbedürfnisse nicht mehr befriedigt werden.

Drittes Kapitel.

Der Anteil der Großen Berliner Straßenbahn und der ihr angegliederten Gesellschaften an der Berliner Verkehrsentwicklung und -bewältigung. Die heutige Berliner Verkehrsnot.

Das Einfluß-
gebiet der Ge-
sellschaft.

Als die Große Berliner Straßenbahn 1873 als Verkehrsunternehmen auf den Plan trat, zählte Berlin ohne Vororte ca. 900 000 Einwohner. Der schon damals vorhandene Verkehr forderte gebieterisch gute Verkehrsmittel, und dieser Umstand im Verein mit der baulichen Ausdehnung der Stadt und der Notwendigkeit, größere Entfernungen schnell zurücklegen zu können, also die schnelle Überbrückung von Raum und Zeit, war die Ursache der Gründung des Unternehmens.

Das gesamte Einflußgebiet der Gesellschaft wuchs in den Jahren 1873 bis 1909 von 0,9 auf 3,9 Millionen Einwohner und deckte schon 1902, nach Fertigstellung des elektrischen Betriebes, eine Fläche von 380 qkm.

Die Große Berliner Straßenbahn erschloß dieses Gebiet in folgender Weise:

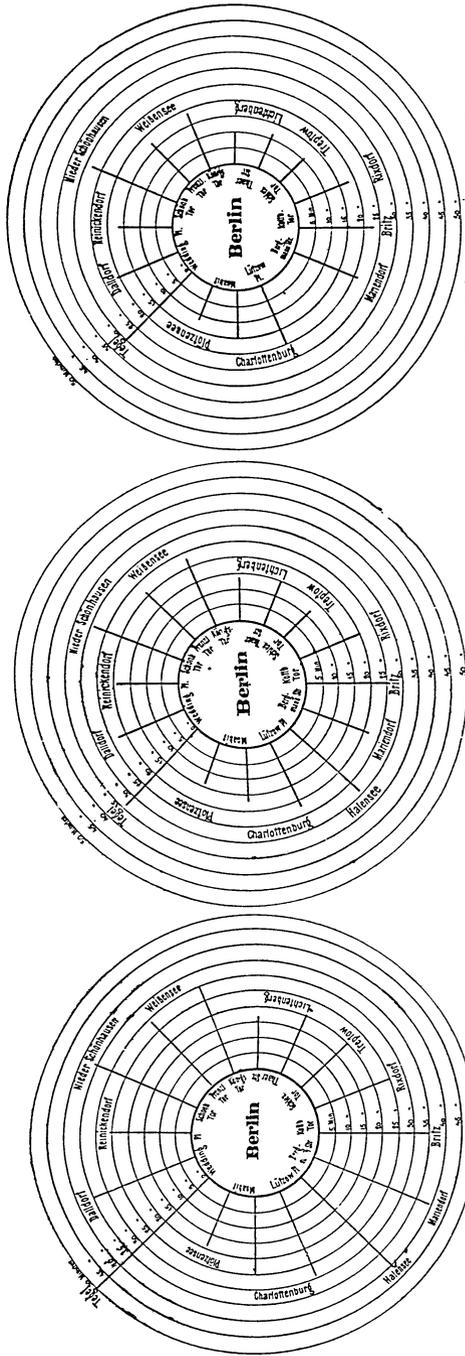
Die Er-
schließung
des Einfluß-
gebietes.
Die Linien-
führung.

Sie brachte zuerst die nahen Vororte in Beziehung zur Innenstadt. Dann erschloß sie diese und schuf im Herzen des Berliner Verkehrskörpers, in der sog. City, d. h. in dem Raume zwischen der Weidendammer Brücke im Norden, dem Halleschen Tor im Süden, dem Potsdamer Platz im Westen und dem Alexanderplatz im Osten, Mittelpunktlinien, weil dieser Raum an sich schon groß genug war, um längere Fahrten zu ermöglichen. Diese City, im wesentlichen in der Mitte des Berliner Verkehrsbildes gelegen, war und ist heute noch naturgemäß der Zielpunkt des bei weitem überwiegenden Teils aller Fahrgäste.

An diese City wurden die Außenbezirke und Vororte durch Radiallinien angeschlossen. Durchmesserlinien brachten nach Einführung des Anschlußbetriebes die Vororte durch die Innenstadt hindurch und direkt miteinander in Verbindung. Ringlinien um die City und in den Außenbezirken vervollständigten das Gesamtbild. Die in diesem Gesamtbild enthaltenen Verkehrszentren wurden in sich radial erschlossen, untereinander verbunden, und mit dem Gesamtnetz in Beziehung gebracht.

Die einzelnen Betriebslinien wurden dauernd verlängert, die Verkehrswellen durch Schaffung von Einsatzlinien und Einführung von Anhängewagen berücksichtigt, dem Anwachsen des Verkehrs durch Bau neuer Linien, Verkürzung der Wagenfolge, Einführung eines einheitlichen Fahrplanintervalls von $7\frac{1}{2}$ Minuten, Verbesserung des Wagenmaterials, Verlängerung der Betriebszeit bis tief in die Nacht hinein, Vergrößerung der Reisegeschwindigkeit, soweit dies polizeilich gestattet wurde, Rechnung getragen, und Änderungen in dem Laufe der Verkehrsströme durch entsprechende Abänderung der Linienführung berücksichtigt.

zu S. 106.



Pferdebetrieb.

Elektrischer Betrieb.

Elektrischer Betrieb nach der 1909 erfolgten Verkürzung der Fahrzeiten.

Fahrzeiten im Vorortverkehr der Großen Berliner Straßenbahn.

Fig. 7.

Durch diese und andere Maßnahmen hat die Große Berliner Straßenbahn im allgemeinen Rahmen des 10 Pfennigtarifs einen großzügigen, in sich streng gegliederten Gesamtfahrplan aufgebaut und ein vielseitiges Verkehrsnetz geschaffen. Da dasselbe aber ein weitmaschiges Schienennetz darstellt, so konnten hierdurch nicht alle Verkehrsbedürfnisse befriedigt werden, sondern es wurde nur der größtmögliche Teil derselben berücksichtigt.

Wie die mit der Einführung des elektrischen Betriebes erreichten kürzeren Fahrzeiten die Vororte näher an die Innenstadt heranzubringen, wie hierdurch ein gesünderes Wohnen in den Vororten ermöglicht und für ihre Entwicklung die nötigen Vorbedingungen geschaffen wurden, dies beweisen die Abbildungen auf S. 105.

Für die Entwicklung der Linienverbindungen mit den Vororten möge Schöneberg als Beispiel angeführt werden.

Es war 1880 im Besitz von zwei Linien nach der Innenstadt. Diese wurden von der Großen Berliner Straßenbahn im Laufe der Jahre wie folgt, vermehrt. Es bestanden:

1890	4 Linien
1895	9 „
1900/01	21 „
1902	21 „
1903	23 „
1904	27 „
1905/06	32 „
1907	35 „

Welche Anforderungen der Berliner Verkehr im Laufe seiner Entwicklung an die Große Berliner Straßenbahn stellte, wird sehr augenfällig durch die Tabelle auf S. 107 illustriert, in welcher die Tage des stärksten Verkehrs von 1873 bis 1908 nach Angaben der Gesellschaft zusammengestellt sind.

Nun ist es ein alter Erfahrungssatz, daß vorhandener Verkehr neuen nach sich zieht, und daß jedes Verkehrsunternehmen, das Verkehr bewältigt, auch Verkehr entwickelt.

Betrachtet man die am Ende des ersten Kapitels dieses Abschnitts auf S. 95 gegebene graphische Darstellung der Entwicklung des Berliner Personenverkehrs und dessen Bewältigung durch die einzelnen Hauptverkehrsmittel, so fällt die steile Entwicklungskurve und Verkehrsbewältigungskurve der Großen Berliner Straßenbahn sofort ins Auge. Sie hat den größten Anteil an der Bewältigung des gesamten Berliner Personenverkehrs. 60% desselben oder etwa $\frac{1}{4}$ des gesamten deutschen Straßenbahnverkehrs fallen auf die Große Berliner Straßenbahn und ihre Nebenbetriebe. Auch hinsichtlich der Fahrten pro Kopf der Bevölkerung nimmt sie unter allen öffentlichen Berliner

Verkürzung der Fahrzeiten und ihre Bedeutung.

Entwicklung der Linienverbindungen mit den Vororten und ihre Bedeutung.

Übersicht über die Tage des stärksten Verkehrs.

Verkehrsmitteln bei weitem den ersten Platz ein. Ihr Verkehrsnetz liegt in Berlin und den peripherisch um die Stadt herumliegenden näheren Vororten.

Jahr	Datum	Art des betreffenden Tages	Beförderte Personen in Tausend	Einnahme in Mark
1873	27. 7.	Sonntag	10,1	1 856
1874	25. 5.	2. Pfingstfeiertag	37,5	7 047
1875	3. 8.	Sonntag	84,1	15 286
1876	5. 6.	2. Pfingstfeiertag	107,0	20 462
1877	1. 7.	Sonntag	101,7	17 758
1878	21. 7.	Sonntag	116,9	18 385
1879	2. 6.	2. Pfingstfeiertag	153,7	26,271
1880	17. 5.	„	187,3	29 100
1881	6. 6.	„	244,5	38 385
1882	29. 5.	„	253,5	38 063
1883	14. 5.	„	293,6	43 420
1884	2. 6.	„	278,4	39 034
1885	25. 5.	„	316,2	43 617
1886	14. 6.	„	324,7	44 892
1887	30. 5.	„	379,6	51 297
1888	21. 5.	„	409,6	54 633
1889	22. 4.	2. Osterfeiertag	436,8	54 620
1890	7. 4.	„	475,0	59 705
1891	17. 5.	1. Pfingstfeiertag	480,0	57 209
1892	18. 4.	2. Osterfeiertag	479,0	57 059
1893	22. 5.	2. Pfingstfeiertag	490,1	62 202
1894	14. 5.	„	485,9	61 043
1895	2. 9.	Montag (Sedanfeier)	553,8	64 208
1896	25. 5.	2. Pfingstfeiertag	537,4	67 431
1897	6. 6.	1. „	522,4	60 764
1898	11. 11.	Sonntag	569,5	65 741
1899	22. 5.	2. Pfingstfeiertag	617,2	70 144
1900	6. 5.	Sonntag	876,5	98 474
1901	8. 4.	2. Osterfeiertag	986,6	98 696
1902	1. 6.	Sonntag	944,4	94 475
1903	1. 6.	2. Pfingstfeiertag	1004,2	100 444
1904	1. 5.	Sonntag	1002,8	100 295
1905	7. 5.	„	1115,0	111 560
1906	17. 6.	„	1188,8	119 070
1907	13. 10.	„	1205,6	120 908
1908	4. 10.	„	1187,5	119 152
1909	29. 8.	„ (Zeppelin-Tag)	1217,5	122 120

Unter Würdigung des bisher Gesagten ergibt sich hinsichtlich der Bedeutung des Unternehmens für die Verkehrsentwicklung Berlins daher als erste Schlußfolgerung:

Die Große Berliner Straßenbahn hat das schnelle Wachstum Berlins und seiner Vororte in hohem Maße begünstigt. Sie hat den Verkehr nach den Außenbezirken und Vororten vorgeschoben und dadurch erst ein

Die Bedeutung
des Unter-
nehmens für
die Verkehrs-
entwicklung
Berlins.
Erste Schluß-
folgerung.

gesünderes Wohnen innerhalb der Großstadt ermöglicht. Sie hat einen großen Teil des Berliner Verkehrs mittelbar selbst geschaffen, ihr kommt unter allen Berliner Verkehrsmitteln bis jetzt die größte Bedeutung zu.

Am Schlusse des vorigen Kapitels wurde gezeigt, wie die örtlichen Verhältnisse im Verein mit dem von der Großen Berliner Straßenbahn ausgebauten Fahrplan und der außerordentlichen allgemeinen Verkehrsentwicklung eine Überlastung eines Teils der Berliner Straßen, besonders der Potsdamer Straße, des Potsdamer Platzes und der Leipziger Straße hervorgebracht haben.

Die Berliner Verkehrsnot.

Wie schwer dieser als „Berliner Verkehrsnot“ bezeichnete Zustand zurzeit auf dem Berliner Verkehrsgebiet lastet, sollen nachstehende Tatsachen illustrieren.

Die Entwicklung der Linienbelastung des Potsdamer Platzes.

In den Jahren 1880 bis 1900 nahm die Linienbelastung des Potsdamer Platzes folgende Entwicklung. Es verkehrten über denselben:

1880	4 Linien	1899	14 Linien
1885	8 „	1900	15 „
1890	9 „	1901	15 „
1891	10 „	1902	18 „
1892	10 „	1903	21 „
1893	10 „	1904	26 „
1894	11 „	1905	31 „
1895	11 „	1906	31 „
1896	12 „	1907	32 „
1897	13 „	1908	35 „
1898	14 „		

Von der jetzigen Belastung des Potsdamer Platzes, der Potsdamer Straße und Leipziger Straße macht man sich einen Begriff, wenn man sich die Zahlen vergegenwärtigt, welche Geh. Baurat Krause, Stadtbaurat in Berlin, in seinem Buche „Entwurf für die Herstellung neuer Verkehrswege zur Entlastung stark belasteter Straßen und Plätze in Berlin“ angibt.

Der Straßenbahnverkehr in Richtung Potsdamer Platz—Spittelmarkt stellte sich 1908 wie folgt: Zwischen der Leipziger Straße und dem Potsdamer Platz verkehrten 29 Straßenbahnlinien mit stündlich 264 Zügen nach beiden Verkehrsrichtungen ohne Einsatzlinien. Hiervon fuhren:

21 Linien mit 200 Zügen von der Potsdamer Straße in gerader Richtung nach der Leipziger Straße;

6 Linien mit 48 Zügen nach dem Brandenburger Tor;

2 Linien mit 16 Zügen nach dem Anhalter Bahnhof.

Ferner waren über den Potsdamer Platz geleitet:

4 Linien mit 48 Zügen in Richtung Brandenburger Tor—Anhalter Bahnhof;

2 Linien mit 16 Zügen, die am Palasthotel vorbei nach dem Leipziger Platz fuhren.

Die gesamte Belastung des Potsdamer Platzes betrug also 35 Linien mit 328 Zügen stündlich.

In der Leipziger Straße bis zur Mauerstraße verkehrten 23 Linien mit 216 Zügen. An der Mauerstraße schwenkten 7 Linien mit 64 Zügen nach der Kanonierstraße und Französischen Straße ab. Mithin blieben in der Leipziger Straße zwischen Mauerstraße und Charlottenstraße noch 16 Linien mit 152 Zügen, die an der Charlottenstraße um 1 Linie mit 4 Zügen vermehrt wurden. An der Jerusalemer Straße mündeten, den Verkehr wieder verstärkend, 4 neue Linien ein, so daß bis zum Spittelmarkt die Leipziger Straße durch 21 Linien mit 204 Zügen belastet war.

Die Überlastung der Leipziger Straße und anderer Straßen und Plätze.

Auch auf dem Platz vor dem Brandenburger Tor, auf dem Platz am Opernhause, auf dem Alexanderplatz, in der Königstraße und noch an zahlreichen anderen Knotenpunkten erster Ordnung im Gesamtbilde des Berliner Verkehrsnetzes ballt sich der Straßenverkehr derart zusammen, daß von einer einigermaßen glatten Verkehrsabwicklung gar keine Rede mehr sein kann.

Es ist klar, daß ein derartiger intensiver Straßenbahnverkehr eine Verkehrskalamität allerübelster Sorte darstellt, zumal, wenn man noch den gerade in denselben Straßen besonders lebhaften Fußgänger- und Wagenverkehr mit in Betracht zieht.

Solange die Gleisanlagen in diesen Straßen eine Mehrbenutzung gestatteten, und die Grenzen der Betriebssicherheit und der polizeilich geforderten sicheren Regelung des allgemeinen Straßenverkehrs noch nicht erreicht waren, ging alles schön und gut. Die Große Berliner Straßenbahn verstärkte ihren Betrieb auf diesen Strecken, schob Einsatzlinien ein und fuhr mit Anhängewagen, um den Verkehrsandrang zu bewältigen und das Verkehrsbedürfnis zu befriedigen. So lange hielt sie mit der Verkehrsentwicklung ziemlich gleichen Schritt.

Nachdem aber das Polizeipräsidium im Interesse der öffentlichen Sicherheit jedwede Mehrbelastung der in Frage kommenden Straßen mit Straßenbahnen rundweg ablehnen mußte, war der Punkt erreicht, an dem die Große Berliner Straßenbahn den Verkehr nicht mehr zu meistern vermochte. Sie wird heute den Verkehrsbedürfnissen in keiner Weise mehr gerecht, denn sie ist gerade in den verkehrsreichsten Gegenden nicht mehr imstande, den Verkehr zu bewältigen. Es fehlt ihr hier die Möglichkeit weiterer Verstärkung des Betriebes, sie ist einfach an der absoluten Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt.

Da die Potsdamer Straße, der Potsdamer Platz und die Leipziger Straße bei dem bestehenden System der langen Durchgangslinien der Schlüssel des gesamten Verkehrsnetzes sind, so macht sich diese Verkehrskalamität in allen Teilen des Verkehrsgebietes geltend, und da der Verkehr stetig wächst, so werden die Straßenbahnverkehrsverhältnisse naturgemäß immer schlechter statt besser. In der Potsdamer Straße, von der Lützowstraße ab bis zum Spittelmarkt, fahren die Wagen wegen ihrer schnellen Aufeinanderfolge so langsam, daß man oft schneller vorwärts kommt, wenn man zu Fuß geht oder den Omnibus benutzt — vorausgesetzt, daß noch ein Platz frei ist — ganz abgesehen davon, daß man oft überhaupt nicht mitkommt, ganze Viertelstunden lang an einer Haltestelle steht, alle Wagen überfüllt findet und auch noch vom Schaffner grob abgewiesen wird, wenn man sich sein Verkehrsrecht zu erobern sucht.

Diese Zustände sind durchaus unwürdig und unerträglich.

Es ergibt sich hieraus hinsichtlich der Bedeutung der Großen Berliner Straßenbahn für die Verkehrsentwicklung Berlins mithin die zweite Schlußfolgerung:

Zweite Schlußfolgerung.

Die Große Berliner Straßenbahn ist, wie gesagt, in keiner Weise mehr imstande, den Berliner Verkehrsansprüchen zu genügen. Sie ist hinsichtlich des Durchgangsverkehrs, der nicht mehr weiter entwickelt werden kann, am Ende ihrer Leistungsfähigkeit; Mehrleistungen sind nur noch bezüglich des Lokalverkehrs in den Vororten möglich. Damit ist aber dem Berliner Gesamtverkehr im Rahmen des jetzt bestehenden Liniensystems in keiner Weise gedient. Die Leistungen des Unternehmens gehören daher heute halb und halb der Vergangenheit an. Von einer fortschrittlichen Entwicklung ist nichts mehr zu merken.

Die vorstehend geschilderten Verkehrsverhältnisse, die schon seit Jahren bestehen, drängten daher gebieterisch nach einem Auswege, und man schritt zur Anlage elektrischer Schnellbahnen, welche auf eigenem Bahnkörper den Schnellverkehr auf weiten Entfernungen zwischen der Innenstadt und den an ihrer Peripherie gelegenen Vororten vermitteln und die Straßenbahnen in denjenigen Gebieten entlasten sollten, in denen sie nicht mehr den gesamten Lokalverkehr zu bewältigen vermochten.

Hemmung der weiteren Verkehrsentwicklung durch die Große Berliner Straßenbahn.

Auch der weitere Ausbau des Straßenbahnverkehrsnetzes wurde zur Notwendigkeit. Er war, wie früher gezeigt, von der Stadt in eigener Regie beabsichtigt.

Die Große Berliner Straßenbahn fürchtete aber für ihre bisherige Monopolstellung, bestritt der Stadt das Recht des Baus eigener Straßenbahnen, der Mitbenutzung ihrer Gleisanlagen, des Baus bzw. der Genehmigung von Konkurrenzschnellbahnen, machte allenthalben Entschädigungsansprüche für den zu erwartenden Verkehrsausfall geltend,

suchte die Verlängerung der Hoch- und Untergrundbahn zu hindern, erwirkte sich seitens der staatlichen Genehmigungsbehörde eine längere Konzession, als die Stadt dem Unternehmen zubilligen wollte, wodurch im Verein mit den nachfolgenden Schiedsgerichten eine ganz verwirrte Rechtslage im gesamten Berliner Verkehrsgebiet geschaffen wurde, und versucht heute durch die Tunnelprojekte, auf die im nächsten Kapitel näher eingegangen wird, die Konzession für den Straßenbahnbetrieb auf weitere 90 Jahre für sich und ihre Nebenbetriebe zu erreichen und damit ihre Verkehrsmonopolstellung endgültig zu befestigen.

Nun könnte man es einem privaten Erwerbsunternehmen an sich vielleicht noch nicht zum Vorwurf machen, daß es aufs eifrigste bestrebt ist, aus seinem Betriebe und den damit verbundenen Rechten einen möglichst großen Nutzen zu ziehen. Das liegt eben in der Natur des privatwirtschaftlichen Prinzips, zumal die Aktionäre hohe Dividenden haben wollen.

Aber hier muß man bedenken, daß ein Verkehrsunternehmen von der Größe dieses Betriebes, an welches auch öffentlich rechtliche Verpflichtungen gebunden sind, und das für eine Weltstadt von der Ausdehnung Berlins für die Gesamtheit der Bevölkerung eine Lebensfrage im wahrsten Sinne des Wortes ist, doch keineswegs dazu geschaffen ist, nur den eigenen Vorteil zu wahren, sondern daß es auch die Pflicht hat, an seinem Teil mitzuwirken an den hohen verkehrswirtschaftlichen Aufgaben, deren Erfüllung die öffentliche Gesamtheit einer Weltstadtbevölkerung zu fordern berechtigt ist. Hierzu gehört aber die Einfügung in das verkehrswirtschaftliche Gesamtinteresse, und das Bestreben, die allgemeine großstädtische Verkehrsentwicklung zu fördern, nicht aber ihr hinderlich zu sein.

Somit drängt sich dem objektiven Beurteiler als dritte Schlußfolgerung auf:

Dritte Schlußfolgerung.

Die Große Berliner Straßenbahn hat die heutige Berliner Verkehrsnot mitverschuldet. Sie hat nach einer hervorragend verdienstvollen Entwicklungsgeschichte seit ca. 10 Jahren nur persönliche Interessenpolitik getrieben, sie hat ihr eigenes Interesse dort über das Interesse der Allgemeinheit gestellt, wo sie unbeschadet der Rentabilität des Gesamtunternehmens einen die Verkehrs- und Lebensinteressen der Gesamtheit der Bevölkerung mehr befriedigenden Weg zweifellos hätte finden können. Sie ist in den Streitigkeiten mit der Stadt in Form und Sache allzu rücksichtslos gewesen. Sie hat durch ihre Politik wesentlich dazu beigetragen, die allgemeine Verkehrsentwicklung Groß-Berlins aufzuhalten und setzt ihr heute noch die schwersten Hemmungen entgegen. Ihr Charakter ist zunfthhaft geworden. Sie pocht, wie alles Stagnierende oder Überlebte, rücksichtslos auf erworbene Rechte und Privilegien und hindert hierdurch den vernünftigen Fortschritt.

Viertes Kapitel.

Die Möglichkeiten einer zukünftigen Ordnung des Berliner Verkehrs.

Die Ordnung der Berliner Verkehrsverhältnisse umfaßt im allgemeinen folgende vier Hauptpunkte:

1. Die Entlastung zu stark mit Verkehr belasteter Straßen und Plätze.
2. Die Regelung der Schnellbahnfrage.
3. Die Regelung des Verhältnisses zwischen Stadt und Straßenbahn.
4. Die allgemeine Ordnung des gesamten Verkehrsgebiets Groß-Berlins und die systematische Ordnung der Beziehungen und Aufgaben der in diesem Verkehrsgebiet in Betracht kommenden Verkehrsmittel.

Bei dem Versuche der Lösung des ersten Problems sind die beiden Parteien und Hauptinteressenten, die Große Berliner Straßenbahn und die Stadt Berlin, auf ganz verschiedenen Wegen vorgegangen und natürlich zu ebenso verschiedenen Resultaten gekommen.

Die Große Berliner Straßenbahn wurde bereits im Jahre 1905 behördlicherseits ersucht, einen Plan auszuarbeiten, der geeignet sei, die bestehenden Verkehrsschwierigkeiten zu beseitigen. Dieser Umstand, sowie das Bestreben, den städtischen Schnellbahn- und Straßenbahnprojekten zuvorzukommen, bzw. ihnen ihre verkehrspolitische Notwendigkeit zu rauben, veranlaßte die Große Berliner Straßenbahn in Verein mit der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn, die sog. „Tunnelprojekte“ einzureichen, welche den Hauptstraßenbahnverkehr unter die überlasteten Straßen und Plätze verlegen wollen und nach bisher siebenmaligen (!!) Abänderungen folgende Gestalt angenommen haben:

Der „Südtunnel“ am Magdeburger Platz beginnend, soll viergleisig unter der Lützowstraße, Potsdamer Straße und Leipziger Straße laufen und sich dort in zwei Äste teilen, von denen der eine, unter der Charlottenstraße hindurchgehend, am Gendarmenmarkt endigt, der andere, die Leipziger Straße und den Spittelmarkt unterfahrend, an der Neuen Grünstraße oberirdisch verläuft.

Der „Nordtunnel“ soll, an der Großen Querallee beginnend, im Zuge der Charlottenburger Chaussee—Platz am Brandenburger Tor—Straße unter den Linden—Platz am Opernhause verlaufen, und je eine nördliche und südliche Ausmündung am Platz vor dem Brandenburger Tor und am Opernplatz erhalten.

Die bestehenden oberirdischen Straßenbahnstrecken sollen beibehalten werden und den unterirdischen Betrieb ergänzen. Die Anlagekosten sind auf 88 Millionen Mark veranschlagt. Die Große Berliner Straßenbahn behauptet, diese großzügigen Pläne aber nur dann ausführen zu können, wenn sie eine staatliche Konzession für ihr gesamtes

Die vier Hauptprobleme in der Ordnung des Berliner Verkehrs.

1. Die Entlastung zu stark mit Verkehr belasteter Straßen und Plätze.

Die Tunnelprojekte der Großen Berliner Straßenbahn und ihre Beurteilung.

Die Pläne der Großen Berliner Straßenbahn kollidieren mit den von der Stadt projektierten Untergrundschnellbahnen, 1. der Nord-Südlinie, 2. der Linie Moabit—Rixdorf und stehen auch noch nicht im Einklang mit der von der Firma Siemens & Halske geplanten Untergrundbahn Wannseebahnhof—Potsdamer Platz—Königgrätzer Straße—Platz am Brandenburger Tor—Sommerstraße—Stettiner Bahnhof. Wegen Erlangung der kleinbahngesetzlichen Zustimmung zur Herstellung der Untertunnelungsanlagen hat die Große Berliner Straßenbahn im Juni 1908 das Ergänzungsverfahren eingeleitet.

Diese Entwürfe werden von Sachkennern meist abgelehnt.

1. Regierungsrat a. D. Kemmann verurteilt in seiner Denkschrift „Die Tunnelentwürfe der Großen Berliner Straßenbahn“ bau- und betriebstechnisch beide Tunnels. Die Große Berliner Straßenbahn hat in einer längeren Erwiderung die gemachten Einwendungen zu entkräften versucht.

2. Professor Cauer von der Technischen Hochschule in Berlin schließt sich dem Kemmannschen Urteil an und weist auf die wirtschaftliche Schädigung der betreffenden untertunnelten, vom Personen- und Geschäftsverkehr künstlich entblößten Straßen hin.

3. Dasselbe Urteil fällt Dr.-Ing. Blum, Professor an der Technischen Hochschule in Hannover. Er, sowie

4. Geheimer Baurat Krause¹⁾, Stadtbaurat von Berlin, befürworten Straßendurchbrüche, Schaffung paralleler Entlastungsstraßen, Ablenkung bestimmter Straßenbahnlinien von der überlasteten Hauptverkehrsader, und hiermit Verteilung des Verkehrs. Die Herren 1. bis 3. waren vom Magistrat von Berlin um ihre Gutachten angegangen worden.

5. Dr.-Ing. Mattersdorf befürwortet in seinem Buche „Die Berliner Straßenbahnverkehrsnot“ die Anlage im Prinzip und hofft: die bestehenden technischen Schwierigkeiten werden bei gutem Willen der Konkurrenzunternehmer (Große Berliner Straßenbahn, Stadt Berlin und die Firma Siemens & Halske) bzw. bei behördlichem Druck schon zu beheben sein.

Der Verfasser steht auf dem Standpunkt: Der Südtunnel durch die Leipziger Straße ist ein Unding. Die Anlage des Nordtunnels ist gar nicht so dringend, daß die exorbitanten Ausgaben dafür gerechtfertigt werden könnten. Umlegung von Straßenbahnlinien und Abänderung der Linienführung erscheinen als weit praktischere Maßnahmen. Die von der Großen Berliner Straßenbahn gestellten Bedingungen der Anlage sind für die Stadt Berlin ganz unannehmbar. Die angestrebte Tarifierhöhung (4 km 10 Pfennig, bis 8 km 15 Pfennig, über 8 km 20 Pfennig) würde von vielen Teilen der Berliner Bevölkerung sehr drückend emp-

¹⁾ Entwurf für die Herstellung neuer Verkehrswege zur Entlastung stark belasteter Straßen und Plätze in Berlin. 1908.

funden werden, besonders wenn der hohe Satz von 20 Pfennig über 8 km bestehen bleiben sollte.

Die Stadt Berlin verurteilt die Tunnelentwürfe, weil sie ihrer Überzeugung nach den von ihnen erwarteten Nutzen nicht bringen, durch Konzessionsverlängerung und Tariferhöhung zu teuer erkauft sind, die schwer empfundene Abhängigkeit der Stadt von der Großen Berliner Straßenbahn auf ein weiteres Jahrhundert verlängern und ihre Herstellung mit den schwersten wirtschaftlichen Schädigungen der anliegenden Hausbesitzer und Geschäftsleute verbunden wäre. Sie will vielmehr die Entlastung der in Betracht kommenden Straßen und Plätze durch Schaffung neuer Verkehrswege erreichen. Stadtbaurat Krause macht hierfür in seinem „Entwurf für die Herstellung neuer Verkehrswege zur Entlastung stark belasteter Straßen und Plätze in Berlin“ folgende Vorschläge:

1. Herstellung eines Straßendurchbruchs in der Verlängerung der Voßstraße, über die Königgrätzer Straße, unter Durchquerung der Bellevuestraße¹⁾ und Einmündung in die Viktoriastraße am Eingang der Margarethenstraße zwecks Ablenkung aller derjenigen Straßenbahnlinien, die ihren Weg nach dem Brandenburger Tor, nach der Mauerstraße und der Französischen Straße nehmen.

**Die Vorschläge
der Stadt Berlin
zur Entlastung
der zu stark be-
lasteten
Straßen und
ihre Beur-
teilung.**

2. Herstellung eines Straßenbahndurchbruchs in der Verlängerung der Frobenstraße, zwischen der Kurfürstenstraße und Steglitzer Straße, um die vom Nollendorfplatz und einen Teil der von der Potsdamer Straße (Groß-Görschenstraße) kommenden Linien ohne Belastung der Lützowstraße über die Magdeburger Straße unter Vermeidung des Potsdamer Platzes durch die Voßstraße in die Mauerstraße bzw. Mohrenstraße zu leiten.

3. Anlage einer Brücke im Zuge der Köthener Straße über den Landwehrkanal und Verbreiterung des Schöneberger Ufers zwecks Ablenkung mehrerer Linien vom Potsdamer Platz, um sie auf anderem Wege nach der Prinz Albrechtstraße zu führen.

4. Anlage eines Straßentunnels unter dem Potsdamer Außenbahnhof zwischen Kurfürstenstraße und Schöneberger Straße, um sechs Straßenbahnlinien hindurchzuleiten und den Potsdamer Platz und die Leipziger Straße zu entlasten.

Durch die Maßnahmen 1. bis 4. würde die Strecke Potsdamer Straße—Potsdamer Platz—Leipziger Straße derartig von Straßenbahnen entblößt, daß hier nur noch 10 Linien übrig blieben.

5. Herstellung eines Straßenbahndurchbruchs im Zuge der Lindenstraße nach dem Spittelmarkt zur Entlastung der Jerusalemer Straße und der Leipziger Straße.

¹⁾ Die städtische Verkehrsdeputation hatte seinerzeit dieses Durchbruchprojekt, das 14 Millionen Mark kosten soll, zweimal angenommen. Ebenso oft hat der Magistrat es mit großer Mehrheit abgelehnt.

6. Entlastung des Mühlendamms, Molkenmarktes und der Königsstraße durch Ablenkung des dortigen Straßenbahnverkehrs auf anderen schon vorhandenen Straßen.

7. Beseitigung der Weichen- und Kurvenverbindungen aus den Hauptstraßen.

8. Bau elektrischer Schnellbahnen.

9. Entlastung der Plätze vor dem Brandenburger Tor und am Opernhause.

Hierzu sei erforderlich:

a) Herstellung eines Straßenbahndurchbruchs in der Verlängerung der Behrenstraße zwischen Königgrätzer- und Wilhelmstraße zwecks Ableitung von Straßenbahnlinien.

b) Herstellung je eines Quertunnels über beide Plätze, um nur den Straßenbahnverkehr quer zur Straße Unter den Linden hier unterirdisch hinüberzuleiten.

Die Kosten der Ausführung dieser Vorschläge werden auf ca. 34 Millionen Mark Anlagekapital und 27¹/₂ Millionen Mark dauernde Gesamtkosten berechnet.

Die zu 3. genannte Brücke über den Landwehrkanal ist bereits im Bau.

Der zu 4. besprochene Tunnel unter dem Potsdamer Außenbahnhof, der unter 5. angeführte Durchbruch der Lindenstraße und der zu 9. erwähnte Tunnel vor dem Brandenburger Tor sind vom Magistrat bereits beschlossen. Letzteres Projekt ist aber auf Wunsch des Kaisers derart modifiziert worden, daß auf dem Platz vor dem Brandenburger Tor der gesamte Straßenbahnverkehr durch einen Tunnel hindurchgeleitet werden soll.

Diese Krauseschen Pläne haben zweifellos alles für sich. Sie erreichen die Entlastung der zu stark belasteten Straßen, sind billiger, als die Tunnelentwürfe der Großen Berliner Straßenbahn, belassen den Verkehr so wie bisher, auf den Straßen, verlegen ihn nicht unter dieselben und sind verhältnismäßig leicht ausführbar.

Voraussetzung ist nur, daß sie sämtlich bald in Angriff genommen werden, denn sonst könnten etwa entstehende Neubauten in den niederzulegenden Straßenteilen ihre Anlage verteuern, erschweren oder selbst unmöglich machen.

Man hat gegen die Krauseschen Entwürfe eingewendet:

Straßendurchbrüche mit Oberflächenstraßenbahnen sind zur Verkehrsverteilung auf die Dauer halbe Maßnahmen. Sie sind ebenso kostspielig, wenn nicht kostspieliger, als Tunnelbauten, da sie meist dort vorzunehmen sind, wo der Grund und Boden am teuersten ist. Ihre Anlage und Finanzierung erfordert zu lange Zeit. Alle bisher aufgetauchten Durchbruchprojekte sind entweder durchführbar, entsprechen

aber nicht den Anforderungen, oder entsprechen den Anforderungen, sind aber wegen zu hoher Kosten oder aus anderen Gründen undurchführbar.

Der Verfasser kann sich diesem Urteil nicht anschließen, denn es ist schlechterdings nicht einzusehen, warum die Finanzierung und Anlage, wenn richtig angefaßt, nicht möglich sein soll. Im übrigen ist es direkt zu begrüßen, daß diese Projekte scheinbar den endgültigen Sieg über die Tunnelentwürfe der Großen Berliner Straßenbahn davongetragen haben und daß die Stadt Berlin diese Verbesserung der Verkehrsverhältnisse endlich einmal selbst in die Hand genommen hat. Auch das Ministerium der öffentlichen Arbeiten sieht die Krauseschen Straßenentlastungspläne als den bei weitem gangbareren Weg an, denn der Minister hat der Stadt gegenüber Ende 1909 in einem Schreiben seine Ansicht dahin kundgegeben, daß er, nachdem er sich mit den städtischen Projekten bekannt gemacht habe, auf die Herstellung des Südtunnels unter der Leipziger Straße keinen Wert mehr lege und ihn nicht mehr für erforderlich erachte.

Das zweite Problem in der Ordnung der Berliner Verkehrsverhältnisse ist die Regelung der Schnellbahnfrage.

2. Die Regelung der Schnellbahnfrage.

Wie im Verlaufe dieser Arbeit gezeigt, ist die Große Berliner Straßenbahn einerseits nicht mehr in der Lage, den an sie gestellten Verkehrsansprüchen gerecht zu werden, weil sie in einem großen Teile Berlins am Ende ihrer Leistungsfähigkeit ist; andererseits ist die räumliche Ausdehnung des Bebauungsgebietes Berlins und seiner Vororte derart gewachsen, sind die Entfernungen der Wohnviertel von den Geschäftsvierteln so groß geworden, daß die Straßenbahn mit ihrer geringen Reisegeschwindigkeit auch nicht mehr dem Bedürfnis schneller Beförderung genügen kann. Daher ist man in allen Teilen Groß-Berlins bestrebt, elektrische Schnellbahnen mit eigenem Bahnkörper zu schaffen, die, teils als Hochbahn, teils als Untergrundbahn angelegt, bei 25 bis 30 km durchschnittlicher Reisegeschwindigkeit und ca. 50 km Höchstgeschwindigkeit in der Stunde die weiten Vororte im Schnellverkehr mit der Innenstadt verbinden und auch innerhalb der Stadt den Lokalverkehr vermitteln sollen. Ihre Anlage ist besonders als Untergrundbahn sehr teuer. In Berlin erhöhen sich infolge des hohen Standes des Grundwassers und des schwierigen, sandigen Untergrundes die Herstellungskosten außerdem noch um ein bedeutendes. Baurat P. Wittig, Direktor der Berliner Hoch- und Untergrundbahn, gibt hinsichtlich der Herstellungskosten

für 1 km Untergrundbahn	5 bis 10 Millionen Mark
„ 1 km Hochbahn	2 „ 3 „ „
„ 1 km Damm- und Einschnittbahn . . .	1 „ 1,5 „ „

als Annäherungswerte an.

Zurzeit besteht in Berlin eine von der „Hochbahngesellschaft“ (Aktiengesellschaft) gebaute Hoch- und Untergrundbahn, die folgende Linien betreibt:

1. Als Hoch- und Untergrundbahn die Strecke Warschauer Brücke (Berlin)—Wilhelmsplatz (Charlottenburg) mit Abzweigungen nach dem Potsdamer Platz (Stammlinie). Länge: 12,56 km, davon 8,15 km Hochbahn, 4,41 km Untergrundbahn.

2. Als Untergrundbahn die Strecke Bismarckstraße—Reichskanzlerplatz (Westend). (Westendlinie.) Länge: 2,84 km.

3. Als Untergrundbahn die Linie Potsdamer Platz—Spittelmarkt (Spittelmarktlinie). Länge: 2,42 km. Gesamtlänge I. bis 3.: 17,82 km.

Die Linie 3. wird seitens der Gesellschaft vom Spittelmarkt über den Alexanderplatz bis zur Schönhauser Allee weitergeführt. Für dieselbe ist 1909 bereits die Kleinbahngesetzliche Planfeststellung erfolgt. Auf der Teilstrecke Spittelmarkt—Alexanderplatz, die nach Vereinbarung mit der Stadtgemeinde Berlin bis Ende 1912 fertiggestellt werden soll, sind die Ausführungsarbeiten eingeleitet; die Reststrecke bis zum Nordringbahnhof Schönhauser Allee, deren Eröffnung nach dem Vertrage mit der Stadtgemeinde bis Ende des Jahres 1915 erfolgen soll, ist ebenfalls in Angriff genommen und soll möglichst gleichzeitig mit der Alexanderplatzlinie fertiggestellt werden; ferner wird ein neues Verbindungsstück vom „Gleisdreieck“ nach dem Nollendorfplatz hergestellt, und die Strecke Nollendorfplatz—Wittenbergplatz für den Anschluß der weiter unten erwähnten Wilmersdorfer und Charlottenburger Schnellbahn viergleisig ausgebaut. Auf diese Weise werden die drei südwestlichen Schnellbahnen, von denen weiter unten gesprochen werden wird, (Schöneberg, Wilmersdorf, Charlottenburg) an das Netz der Hoch- und Untergrundbahn angeschlossen.

Außerdem beabsichtigt die Gesellschaft den Bau einer Linie von der Frankfurter Allee über den Alexanderplatz nach dem Stettiner Bahnhof und dem Kriminalgericht in Moabit, mit der Absicht späterer Verlängerung bis zum Wittenbergplatz. Des ferneren plant sie eine Durchmesserlinie von Nordost nach Südwest, die von Weißensee über den Alexanderplatz quer durch die Stadt hindurch, den Anhalter Bahnhof berührend, bis zur Hauptstraße in Schöneberg führen soll.

Fast fertig ist die Schöneberger Untergrundbahn, die von der Hauptstraße über den Bayerischen Platz und den Viktoria Luiseplatz vorläufig bis zum Nollendorfplatz führt und später bis zur Behrenstraße in das Innere der Stadt hinein verlängert werden soll. Die Trace vom Nollendorfplatz zur Behrenstraße ist noch nicht genau festgelegt.

Die Gemeinde Wilmersdorf baut eine Untergrundbahn vom Fehrbelliner Platz zum Nürnberger Platz mit Anschluß an den Wittenbergplatz, die nach Süden bis zum Rastatter Platz und weiter über

Friedenau und Steglitz nach Dahlem verlängert werden soll. Außerdem ist Wilmersdorf mit der Gemeinde Grunewald in Verbindung getreten zwecks Projektierung einer Schnellbahn, die, von der Tauenzienstraße ausgehend und über den Kurfürstendamm verlaufend, nach der Kolonie Grunewald führen soll.

Charlottenburg plant eine Untergrundbahn, die, auf Dahlemer Gebiet beginnend, über Roseneck—Hochmeisterplatz—Leibnitzstraße—Kurfürstendamm zum Wittenbergplatz führen soll. Vorläufig ist für die Strecke vom Wittenbergplatz bis zur Ecke Kurfürstendamm und Uhlandstraße der Hochbahngesellschaft, die dieselbe im Auftrage Charlottenburgs baut, die landespolizeiliche Genehmigung erteilt worden.

Die Stadt Berlin plant zwei Untergrundbahnen: a) die sog. „Nord-Südlinie“, die vom Wedding über das Hallesche Tor durch die Friedrichstraße zum Kreuzberg führen und später durch Schöneberg und Wilmersdorf weitergeleitet werden soll. Diese Bahn ist im September 1909 behördlich genehmigt worden.

b) Eine Linie Moabit—Rixdorf, die Berlin von Nordwesten nach Südosten durchqueren und vom Dönhoffplatz ab dieselbe Trace verfolgen soll, wie die weiter unten erwähnte Linie Gesundbrunnen—Rixdorf der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft.

Die Staatsbahnverwaltung zieht nach einem Entwurfe der Firma Siemens & Halske eine Tunnelverbindung zwischen dem Wanneseebahnhof und dem Stettiner Bahnhof in Erwägung.

Die Bergmann - Elektrizitätswerke planen im Anschluß an die Städtische Nord-Süd-Untergrundbahn eine Bahn, die von der Müllerstraße über Tegel nach der neuen Gartenstadt Frohnau bei Hermsdorf führen soll. Die städtische Verkehrsdeputation erklärte sich grundsätzlich mit dem Anschluß an die Nord-Süd-Linie einverstanden.

Die Schnellbahn - Vereinigung „Berlin - Tempelhof - Mariendorf“ plant, da das Tempelhofer Feld bekanntlich der Bebauung erschlossen werden soll, eine Schnellbahnverbindung von Mariendorf über Tempelhof nach Berlin.

Der Gemeindevorstand von Treptow ist im Juli 1910 an die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft mit dem Ersuchen herangetreten, eine Schnellbahn durch die Kiefholz-, Wiener- und Oranienstraße nach dem Innern Berlins zu führen, etwa mit Anschluß an den Dönhoffplatz. Es liegt somit bei der Weiterführung dieser Linie nach Norden die Möglichkeit vor, eine Verbindung des Görlitzer mit dem Stettiner Bahnhof herbeizuführen und diese Linie über Plötzensee nach Tegel zu verlängern.

Die Allgemeine Elektrizitäts - Gesellschaft plant eine Untergrundbahn von Gesundbrunnen über den Hackeschen Markt—Dönhoffplatz nach Rixdorf, unter Anschluß an die Linie Moabit—Rixdorf am Dönhoffplatze.

Außerdem sind noch einige andere Projekte aufgetaucht, die aber im Rahmen dieser Arbeit keine Erwähnung finden, weil sie vor der Hand noch zu wenig greifbare Gestalt angenommen haben.

Jedenfalls sieht man, daß die als Wohnviertel in Betracht kommenden Berliner Vororte in richtiger Erkenntnis der Notwendigkeit schneller Verbindungen mit der Innenstadt und der hiermit zusammenhängenden Möglichkeit weiteren Aufblühens den Bau von Schnellbahnen forcieren, und daß Groß-Berlin wohl über ein ganz stattliches Netz von Schnellbahnen verfügen würde, wenn sie sämtlich zur Ausführung kommen.

Wegen der Linienführung ihrer Bahnen war zwischen Schöneberg, Charlottenburg und Wilmersdorf ein erbitterter Kampf entstanden, der so recht deutlich bewiesen hat, mit welcher Auffassung die Gemeinden auf ihre eigene Faust, ohne Eingliederung in das große Ganze, Verkehrspolitik treiben. Durch derartige Streitigkeiten, bei denen es erfahrungsgemäß meist weder Sieger noch Besiegte gibt, zieht sich aber die Schaffung dieser bitter notwendigen Verkehrswege ungebührlich weit hinaus, und das Publikum hat das Nachsehen. Bedenkt man ferner, daß die Große Berliner Straßenbahn durch das Erkenntnis des ersten Schiedsgerichts das Recht auf Entschädigung des durch den Bau der städtischen Nord-Südlinie ihr verursachten Verkehrsausfalls erlangt hat, daß sie wahrscheinlich bei jeder anderen neuen Schnellbahnverbindung den Konkurrenzzeindwand wieder geltend machen und Entschädigungsansprüche stellen wird, wenn sie ihre bisherige Praxis nicht revidiert, daß durch den Streit aller gegen alle nichts gefördert, aber alles verhindert wird, so kann man sich ungefähr eine Vorstellung davon machen, wie weit Groß-Berlin von der Lösung des zweiten der genannten vier Verkehrsprobleme noch entfernt ist.

Als drittes Problem war die Regelung des Verhältnisses zwischen Stadt und Straßenbahn genannt. Die rechtliche Seite dieser Frage ist auch unter Streifung der praktischen Seite bereits im ersten Kapitel des zweiten Abschnitts eingehend behandelt worden.

Man hat zur Lösung der Frage die verschiedensten Vorschläge gemacht. Die einen raten immer wieder den Ankauf der Gesellschaft durch die Stadt Berlin, selbst zu 200% des Aktienpreises. Andere raten den Ankauf der Gesellschaft durch einen hierzu gebildeten Zweckverband zwischen Berlin und den Vororten, andere den Ankauf und nachherige Wiederverpachtung an die Gesellschaft unter Zugrundelegung ganz neuer Verträge und vergrößerter Gewinnbeteiligung. Wieder andere meinen, die gütliche Einigung mit beiderseitigen Konzessionen sei das beste; wieder andere raten, die historische Entwicklung nach 1919 abzuwarten, da mit dem Fortschreiten des Baues von Schnellbahnen die Stellung der Gesellschaft sicher immer schwächer wird.

3. Die Regelung des Verhältnisses zwischen Stadt und Straßenbahn.

Die verschiedenen Vorschläge zur Lösung dieser Frage.

Schließlich sind auch Stimmen laut geworden, die die Verstaatlichung der Straßenbahnen für Berlin verlangen.

Man sieht, viele Wege führen nach Rom, und die Auswahl ist schwer.

Wegen eines Ankaufs des Unternehmens durch die Stadt ist erneut erst wieder zwischen den beiden Kontrahenten, leider, wie bisher immer, ergebnislos verhandelt worden.

Wegen des allgemeinen Interesses einer eventuellen Kommunalisierung der Straßenbahn sei hier ein Wort über die Bedeutung der Straßenbahnen als Objekte der Gemeindegewirtschaft¹⁾ eingeschaltet.

**Die Bedeutung
von Straßen-
bahnen als Ob-
jekte der Ge-
meindewirt-
schaft.**

Nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen geleitete, rentable, kommunale Großbetriebe sind naturgemäß für jede Kommune besonders heute sehr erwünscht, wo der Finanzbedarf der Kommune auf Grund der wachsenden kommunalen Aufgaben jährlich steigt, die Einnahmen sich aber nicht in demselben Maße vermehren. Der dauernde, reiche Ertrag derartiger Unternehmungen kann zur Herabsetzung der Kommunalsteuern, zur Verbesserung der kommunalen Anleihewirtschaft, zu gemeinnützigen oder sozialpolitischen Zwecken usw. wirksam nutzbar gemacht werden. Es ließe sich die Anlage von Straßenbahnen in den Arbeitervierteln in erhöhtem Maße berücksichtigen zum billigsten Massentransport der Arbeiter von und zu den Arbeitsstätten. Es kann ferner durch planmäßigeren, einheitlicheren Netzausbau, als dies bei Privatbetrieben der Fall ist, bessere und einheitlichere Wohnungs- und Bodenpolitik getrieben, die Stadt planmäßig erweitert werden. Dadurch wird der wilden Bodenspekulation ein Paroli gebogen, und Konjunkturgewinne am Boden können besteuert werden. Die Kommune ist außerdem weit eher in der Lage, sich aus gemeindepolitischen Rücksichten mit einer geringeren Rentabilität des Unternehmens zu begnügen, wenn ihre Finanzverhältnisse dies gestatten, als Privatunternehmer, die lediglich auf eine hohe Rentabilität bedacht sind. Wenn die Kommune schließlich statt des privatwirtschaftlichen Erwerbssystems sogar das einfache Gebührensystem im Betriebe von Straßenbahnen zur Anwendung bringt, so daß nur die reinen Kosten des Unternehmens gedeckt werden, so kann sie die Fahrpreise im Gemeindeinteresse naturgemäß noch bedeutender herabsetzen, bzw. für bestimmte Stunden und Volksschichten Ausnahmetarife schaffen, die den weniger bemittelten Klassen zugute kommen. Die ökonomische Leistungsfähigkeit ist in größeren Kommunen meist höher, als die von Privatgesellschaften. Das Geld, welches das Publikum für die Be-

¹⁾ Es sei bei dieser Gelegenheit auf einen interessanten Artikel, „Private und kommunale Straßenbahnen“, von Paul Stiaßny, Wien, verwiesen, der in Nr. 21—23 der Deutschen Straßen- und Kleinbahn-Zeitung veröffentlicht worden ist.

nutzung eines städtischen Verkehrsmittels bezahlt, kommt ihm mittelbar wieder zugute. Hat die Gemeinde Grundbesitz in den Vororten, so kann sie bei wirtschaftlicher Entwicklung derselben auf Grund des wachsenden Bodenwertes sich eine neue, dem Gemeinwohl zugute kommende Einnahmequelle erschließen. Die soziale Lage der Angestellten eines kommunalen Verkehrs-Unternehmens ist meist besser, als bei Privatgesellschaften, bei denen sie oft nicht glänzend ist. Die Konzessionierung ist meist bei einer Gemeinde leichter, als bei einer Privatgesellschaft. Die Interessen der Allgemeinheit finden bei kommunalen Betrieben auf Grund der größeren Interessenharmonie mit den Bürgern meist mehr Berücksichtigung, als bei Privatgesellschaften. Die Konzentration des Gesamtbetriebes läßt sich in öffentlichen Händen leichter durchführen, als in privaten. Bei der Finanzierung solcher Unternehmungen ist die Kommune weit eher in der Lage, sich günstige Bedingungen bei der Geldbeschaffung zu sichern. Die Furcht vor den Aktionären kennt die Kommune nicht. Der üble Konkurrenzkampf privater Betriebe, der erfahrungsgemäß stets mit Monopol des stärksten Teils und Vernichtung des schwächeren endet, ist bei Kommunalbetrieben gänzlich ausgeschaltet. Die Kommune ist meistens Lieferantin der Elektrizität, und schon deshalb für derartige Betriebe besonders geeignet. In Privatbetrieben werden oft nur rentable Linien gebaut, wodurch die Systematik des Schienennetzes gefährdet wird; kommunale Betriebe hingegen können viel eher nur das große Ganze berücksichtigen und auch unrentable Linien herstellen.

Gegen den kommunalen Betrieb werden folgende Argumente ins Treffen geführt: Die kommunale Geschäftsführung verknöchert leicht und wird schematisch, statt sich elastisch den oft wechselnden Verkehrsaufgaben anzupassen. Die Erwerbung und Kommunalisierung derartiger Betriebe ist oft nicht der Ausfluß sozialpolitischer Erwägungen, sondern das Streben nach dem Besitz neuer Einnahmequellen. Die Betriebspolitik wird oft lokalen Sonderinteressen untergeordnet, ohne Rücksicht auf die Allgemeinheit. Das kommunale Monopol bietet hierzu viel größere Möglichkeiten, als Privatbetriebe, die seitens der Aufsichtsbehörden meist schärfer angefaßt werden, als Kommunen. Freie Konkurrenz ist für das Publikum vorteilhafter, als Monopol der Gemeinde. Die Bedienung des fahrenden Publikums ist bei Privatgesellschaften meist höflicher, als bei kommunalen Betrieben. Im Falle der Ausdehnung des Schienennetzes auf das Gebiet benachbarter Kommunalverbände ist diesen gegenüber die erstere Kommune ebenso fremder Unternehmer, wie jede Privatgesellschaft.

Diesen theoretischen Begründungen steht die Praxis gegenüber, welche beweist, daß man eine allgemeine Regel, ob Privat- oder Kommunalbetrieb besser sei, nicht aufstellen kann. Das richtet sich

vielmehr von Fall zu Fall nach den praktisch vorliegenden Verhältnissen. Wenn man aber zwei gleichwertige Betriebe ins Auge faßt, von denen der eine in den Händen einer privaten Erwerbsgesellschaft, der andere in den Händen einer Kommune sich befindet, so ist vom Standpunkte volkswirtschaftlicher Produktionspolitik wohl zweifellos dem letzteren, dem kommunalen Betriebe, der Vorzug zu geben.

Zur Illustrierung dieser Frage seien die im Jahre 1907 erzielten finanziellen Ergebnisse einzelner städtischer Straßenbahnen in nachstehender Übersicht zusammengestellt¹⁾:

Betriebsausgaben in Prozenten der Betriebseinnahme	Städtische Straßenbahn in:	Reinertag in Mark
62	Frankfurt a. M.	1 314 774
62,21	Flensburg	47 613
65	Hildesheim	34 073
61	Recklinghausen-Süd	122 927
57,4	Dortmund	507 280
67,79	Düsseldorf	1 145 957
71,5	Barmer Straßenbahn	98 000
69,7	Barmen-Schwelau-Miliper Straßenbahn (Stadt Barmen)	99 700
64,83	Mühlheim a. R.	139 039
60,29	Rheydt	342 215
58,1	München	2 677 896
52,3	Nürnberg	1 196 336
63	Karlsruhe	409 655
62,3	Freiburg i. Br.	190 000
60,9	Mainz	265 479
64,25	Kolmar	33 683

Diese Zahlen beweisen, daß der kommunale Betrieb wohl imstande ist, privatwirtschaftlich recht gute Ergebnisse zu erzielen. Im gleichen Jahre hatte zwar die Große Berliner Straßenbahn nur 55,35% der Betriebseinnahme an Betriebsausgaben und erzielte einen Überschuß von 16 337 374 Mark. Da aber ein kommunaler Betrieb doch noch ganz andere Pflichten hat als eine reine Privatunternehmung, Pflichten, die zweifellos den kommunalen Betrieb verteuern, so sind die finanziellen Ergebnisse der oben angeführten städtischen Straßenbahnen jedenfalls recht bemerkenswert.

Andererseits muß aber auch gerechterweise hierbei hervorgehoben werden, daß die kommunale Tarifpolitik oft recht wenig generös ist, und daß die Rücklagen kommunaler Betriebe oftmals die der privaten Unternehmungen beträchtlich überragen. Dies hat jedoch meist seinen Grund in dem Umstande, daß die meisten deutschen kommunalen

¹⁾ Zusammengestellt aus: Jahrbuch der Deutschen Straßen- und Kleinbahn-Zeitung Berlin 1908. Verlag G. Ziemsen.

Straßenbahnen keine kommunalen Gründungen sind, sondern erst käuflich erworben wurden, mit großen Lasten und nicht billigen Preisen, daß daher die heutige Praxis des kommunalen Tarif- und Finanzgebahrens noch lange nicht ein richtiges Bild der kommunalen Leistungsfähigkeit ergibt. Die ganze Bewegung des Strebens nach Kommunalisierung von Straßenbahnen steht in Deutschland ja erst im Anfangsstadium ihrer Entwicklung¹⁾, und es darf billigerweise angenommen werden, daß mit den Jahren die praktischen Verhältnisse sich zugunsten der Kommunen entwickeln werden. Hauptsache bleibt immer, daß bei jedem Verkehrsunternehmen die richtigen Leute an der Spitze stehen, und daß das kommunale Unternehmen nicht von vielköpfigen Kommissionen städtischer Berater abhängig ist, die manchmal gerade für Verkehrsfragen nur sehr geringes Verständnis besitzen.

Die Stadt Berlin hat in dieser Hinsicht früher keinen hervorragenden Befähigungsnachweis geliefert. Sie hat für die Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse bisher selbständig sehr wenig getan und hätte bei ihrer größeren Gewalt, die sie auf Grund des Kleinbahngesetzes als Straßeneigentümerin hatte, im Laufe der Zeit aber an die 'Große Berliner Straßenbahn verloren hat, bei taktisch schneller Ausnutzung der Augenblicksverhältnisse ganz anderes leisten können. Die Staatseisen-

1) Nach: „Gemeindebetriebe. Neuere Versuche und Erfahrungen über die Ausdehnung der kommunalen Tätigkeit in Deutschland und im Ausland.“ Im Auftrag des Vereins für Sozialpolitik herausgegeben von Carl Johannes Fuchs; Leipzig, 1908, Duncker und Humblot, Erster Band, S. 75, bestanden 1908 in Deutschland hinsichtlich kommunaler Straßenbahnen folgende Verhältnisse:

Gemeinden mit Bewohnern	Anzahl der Gemeinden	Es besaßen überhaupt eine Bahn	Es besitzen eine eigene Bahn	Es besitzen eine Bahn als Privatunternehmen	Den Betrieb der eigenen Bahn haben verpachtet
I. Städte					
unter 2 000	615	—	—	—	—
2 000— 5 000	873	—	—	—	—
5 000— 20 000	602	—	15 a)	—	2
20 000— 50 000	134	—	23	—	4
50 000—100 000	44	41	17	24	—
über 100 000	41	41	16 b)	25	2
2. Landgemeinden					
5 000— 10 000	180	—	—	—	—
10 000— 20 000	71	—	2 c)	—	—
über 20 000	30	—	2	—	—

a) Eine Straßenbahnlinie ist im gemeinsamen Besitze zweier Städte.

b) In fünf dieser Städte gibt es neben den städtischen Linien außerdem noch solche von Privatunternehmungen.

c) In beiden Fällen ist die Bahn im Besitze mehrerer Gemeinden.

bahn hat den enorm billigen Stadtbahn- und Vororttarif eingeführt und diese Bahnen im Verkehrsinteresse gebaut. Die Große Berliner Straßenbahn hat — das muß auch die Stadt anerkennen — durch den planmäßigen Ausbau ihres Netzes für die Erschließung und den wirtschaftlichen Aufschwung Groß-Berlins gleichfalls Hervorragendes geleistet; die Hochbahngesellschaft hat Berlin mit einem für die ganze Welt vorbildlichen Verkehrsunternehmen ausgestattet; die Stadt aber hat jetzt erst den Anfang gemacht, ein paar Straßenbahnlinien ohne große Bedeutung zu betreiben und versucht erst in neuester Zeit, durch die vorher erwähnten Entwürfe des Stadtbaurats Krause, den Berliner Verkehrsknoten etwas zu entwirren. Im übrigen hat sie sich oft darin gefallen, privaten Unternehmern möglichst harte Bedingungen zum besten der Kommune zu stellen. Man kann also auch der Stadt den Vorwurf keineswegs ersparen, daß sie die heutige Berliner Verkehrsnot mitverschuldet hat. Jetzt scheint jedoch innerhalb des Stadtparlaments im allgemeinen und der Verkehrsdeputation im besonderen den Verkehrsfragen bedeutend größeres Verständnis entgegengebracht zu werden.

Eine Kommunalisierung der Großen Berliner Straßenbahn ist zweifellos recht teuer und kostet der Stadt sicher an 200 Millionen Mark¹⁾. Da die Stadt Berlin es heute schon nicht ganz leicht hat, ihre Anleihen unterzubringen, und ihren letzten Anleiheposten noch nicht voll begeben hat, so wird es zweifellos besonders schwierig sein, aufs neue 200 Millionen aufzunehmen. Wenn die Stadt die Krauseschen Straßendurchbruch-Projekte unverzüglich durchführt, die nicht 200 Millionen kosten, und dafür sorgt, daß Schnellbahnen in genügender Zahl gebaut werden, die der Großen Berliner Straßenbahn Konkurrenz machen und ihr einen Teil des Verkehrs abnehmen, des Außenverkehrs von und nach den Vororten sowohl, als des binnenstädtischen Lokalverkehrs, so kommt sie hinsichtlich der Verbesserung der Berliner Verkehrsverhältnisse sicher auch zu einem Ziele.

Aber das Übel wird nicht mit der Wurzel ausgerodet, und im Verhältnis von Stadt und Straßenbahn werden die Reibungen sich mehren, statt sich mindern.

Daher kann man einer Kommunalisierung auch zum Preise von 200 Millionen Mark durchaus das Wort reden. Es wäre diese Lösung zweifellos auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkte die wünschenswerteste. Wenn Berlin das Unternehmen an sich bringen will, dann

**Vorschlag der
Kommunali-
sierung der
Großen Berliner
Straßenbahn.**

¹⁾ Bei den 1907 zwischen der Stadt Berlin und der Großen Berliner Straßenbahn über den eventuellen Erwerb des Unternehmens gepflogenen Verhandlungen forderte die Gesellschaft 200% und Garantie für 8% (später sogar 8¹/₂%) Verzinsung. Die Stadt bot 160% und 6¹/₂% Verzinsung. Im Februar 1910 stellte die Straßenbahn im wesentlichen dieselben Forderungen.

aber allein und nicht mit Hilfe eines freiwilligen Zweckverbandes mit den Vororten; denn nur so ist Berlin imstande, seine Machtstellung in erwünschter Weise den Vororten gegenüber dauernd zu befestigen.

In der Berliner Stadtverordneten-Versammlung soll zurzeit jedoch die Majorität nicht dieselbe Ansicht teilen. Man hat berechnet, daß von den 144 Stadtverordneten nur etwa 50 für die Kommunalisierung stimmen würden.

**Vorschlag des
Aktienkaufes
durch die
Stadt.**

Der Vorschlag, die Stadt Berlin solle Aktien kaufen, um einen Einfluß auf die Gesellschaft zu gewinnen, erscheint ganz verfehlt. Die damit verbundene Kurstreiberei macht den Kauf dieses Einflusses zu teuer. Das wäre eine halbe Maßnahme.

Wie steht es nun mit einem Zweckverband?

**Der Verkehrs-
verband Groß-
Berlin und seine
Bedeutung.**

Seit Jahren ist die Stadt bemüht, einen Verkehrsverband Groß-Berlin¹⁾ ins Leben zu rufen. Die Begründung desselben war in der Stadtverordnetenversammlung vom 11. Mai 1908 mit 82 gegen 9 Stimmen beschlossen worden. Ihm sollen, wie der Name besagt, Berlin und seine sämtlichen Vororte angehören. Er soll alle Verkehrsangelegenheiten Groß-Berlins von einer gemeinsamen Zentralstelle aus zur allgemeinen Zufriedenheit von Gemeinden und Publikum unter möglichster Wahrung der Interessen der einzelnen Mitglieder erledigen, eine einheitliche Verkehrspolitik ermöglichen, und, last not least, das Mittel bieten, eventuell die Große Berliner Straßenbahn käuflich zu erwerben. Die Regierung steht diesem Plane an sich wohlwollend gegenüber, denn sie hat ein Interesse daran, daß die Streitaxt seitens der Großen Berliner Straßenbahn und der Stadt Berlin, endgültig begraben und die leidige Frage der Berliner Verkehrsnot so bald als möglich geregelt wird.

Der Gedanke eines freiwilligen Zweckverbandes hat auf den ersten Blick viel Bestechendes, ist aber bei näherer Betrachtung auch verfehlt.

Erstens hätte in einem solchen Verbands die Stadt Berlin selbst trotz des von ihr bei den Verhandlungen über die Gründung eines solchen Verbandes bezeugten Entgegenkommens, den Vororten gegenüber naturgemäß überwiegenden Einfluß. Die Vororte müßten ihre bisherige beliebte Selbständigkeit und Interessenpolitik in Verkehrsangelegenheiten aufgeben und würden der Stadt Berlin zur Regelung ihrer eigenen Verkehrsfragen oft nur Handlangerdienste leisten, die sie dazu noch teuer bezahlen müßten.

Vielleicht wird das Publikum auch nicht so billig fahren, wie bisher. Eine Tarifierhöhung wäre unter Umständen die erste notwendige Maßnahme zum guten finanziellen Aufbau eines derartigen Verbandes, und

¹⁾ Einzelheiten siehe Auszug aus den stenographischen Berichten der Stadtverordnetenversammlung zu Berlin vom 7. und 11. Mai 1908 betreffend die Begründung eines Verkehrsverbandes mit den Vororten. Berlin 1908. Druck von W. u. S. Loewenthal.

daß eine solche Maßnahme populär wirken würde, wird kein Einsichtiger behaupten wollen. Die Stadt Berlin bezieht zurzeit jährlich eine Einnahme von ca. 4 Millionen Mark aus dem Unternehmen der Gesellschaft. Ob sie bei kommunalem Betriebe des Verbandes diese Summe ohne weiteres erhalten würde, ist die Frage.

Man bedenke ferner die numerische Vielköpfigkeit in der Leitung einer solchen Organisation, die damit verbundene Schwerfälligkeit der Geschäftsführung, und das Hemmnis der darin vertretenen Sonderinteressen. In den Gemeindevertretungen haben Haus- und Grundbesitz kraft Gesetzes den überwiegenden Einfluß, denn der § 33 der Preußischen Städteordnung für die östlichen Provinzen bestimmt, daß die Hälfte der Stadtverordneten Hausbesitzer am Orte sein müssen. Deren Interesse, besonders in den Berliner Vororten, ist aber bei weitem mehr darauf gerichtet, durch gute Verbindungen mit Berlin die Grundrente in ihren Gemeinden möglichst rasch zu steigern, als im Rahmen der Gesamtheit Groß-Berlins eine großzügige, weitausschauende Verkehrspolitik zu treiben.

Zudem, mit einer Erwerbung der Großen Berliner Straßenbahn an sich sind die Verkehrsschwierigkeiten Berlins noch lange nicht behoben. Nicht der Besitzwechsel allein ist ausschlaggebend, sondern die Art, wie die Verkehrsfragen nach einem eventuellen Besitzwechsel angefaßt werden. Die Entwicklung des Verkehrs stellt in Berlin den Beteiligten täglich neue Aufgaben, zu deren Lösung bzw. Behandlung Leute gehören, die produktiv sind in neuen Gedanken, die Verständnis mit schneller Entschlußkraft verbinden, die versuchen, dem Verkehr und seiner Entwicklung voranzueilen, und sich nicht von ihm überflügeln lassen.

Ob ein so vielköpfiger Verkehrsverband der Boden ist, auf dem vorwärtsstrebende, produktive Kräfte obiger Gattung ein freies Betätigungsfeld finden, ist zweifelhaft.

An dem Zustandekommen des Verkehrsverbandes ist naturgemäß die Stadt Berlin am meisten interessiert, denn sie will den ihr auf Grund des Selbstverwaltungsrechts zukommenden Einfluß auf die Verkehrspolitik, den sie im Laufe der Entwicklung der Dinge verloren hat, mit aller Macht wiedergewinnen. Die Vororte haben daran schon bei weitem weniger Interesse. Ihr Beitritt müßte durch verlockende Konzessionen erreicht werden.

Die Idee eines freiwilligen Verkehrsverbandes ist daher ein Fehlschlag und hat sich als solcher auch erwiesen. Von seiner endgültigen Begründung ist schon lange nichts mehr zu hören, dagegen verlautet immer wieder von neuem, daß einzelne Vorortsgemeinden keine sonderliche Neigung haben dem Verbande beizutreten. Andere haben den Beitritt direkt abgelehnt. Wieder andere sind 1910 noch nicht einmal

bis zur Statutenberatung gelangt und schieben die Angelegenheit immer weiter hinaus. Die Mehrzahl der Vororte wünscht die Errichtung von Schnellbahnen ebenfalls in das Programm des Verbandes aufgenommen; dem aber will der Berliner Magistrat wieder nicht zustimmen. Die Statuten sind auch schon mehrmals umgeändert worden; kurz die bisherige Geschichte des Verbandes hat zur Evidenz erwiesen, daß die freiwillige Organisation eines solchen Verkehrsverbandes eben völlig unzulänglich ist. Etwas anderes wäre es, wenn die zurzeit fehlende rechtliche Möglichkeit geschaffen würde, einen öffentlich rechtlichen Zwangsverband zu gründen, eine Frage, die weiter unten noch wird näher erörtert werden.

Vorschlag des Ankaufs der Gesellschaft durch die Stadt und nachherige Wiederverpachtung an die Gesellschaft.

Ein Ankauf mit nachheriger Wiederverpachtung des Betriebes an die Gesellschaft wäre nach Ansicht des Verfassers keine glückliche Lösung. Gerade dieses System hat bei den Staatseisenbahnen in Frankreich und Italien gänzlich versagt, weil erfahrungsgemäß hierbei die wirtschaftlichen Interessen des Verpächters nicht gewahrt werden. Man beginnt daher in diesen beiden Ländern wieder mit dem System zu brechen und die eigene Betriebsführung einzuführen.

Vorschlag einer gütlichen Einigung.

Der gütlichen Einigung kann naturgemäß das Wort geredet werden, denn sie ist der bequemste Weg, aus dem ganzen Chaos der Streitigkeiten herauszukommen. Bedingung wäre ungefähr: Anerkennung der Konzession bis Ende 1949 seitens der Stadt, Erhöhung der Gewinnbeteiligung der Stadt, Wegfall jeglichen Konkurrenzeinwandes seitens der Gesellschaft gegen alle Schnellbahnen und Straßenbahnen, Revision aller Verträge, Beilegung aller privatrechtlichen Streitigkeiten, Entschädigung der Stadt für den 1919 ihr zufallenden Bahnkörper, Pachtgebühr für die von der Stadt vor dem Brandenburger Tor anzuliegenden Tunnelanlagen. Einer mäßigen Tariferhöhung kann man hierbei wohl zustimmen, denn sie erscheint in der Tat gerechtfertigt.

Vorschlag des Abwartens der historischen Entwicklung.

Ein Abwarten der historischen Entwicklung erscheint trotz der in diesem Gedanken zweifellos richtigen Berechnung deshalb verfehlt, weil die Berliner Verkehrsverhältnisse durchaus eine Tat im positiven Sinne, nicht Tatenlosigkeit erfordern, und ein weniger guter Entschluß immer noch besser ist, als gar keiner, als Unterlassen und Versäumnis.

Vorschlag der Verstaatlichung.

Eine Verstaatlichung ist unzweckmäßig, denn der Staat hat ein viel zu weites Gesichtsfeld, um für die feinen und feinsten Verästelungen der lokalen Verkehrsadern das richtige Interesse und Verständnis besitzen zu können.

Man sieht, die Stadt Berlin hat für ihre Handlungsweise die verschiedensten Möglichkeiten. Welchen Weg sie einschlagen will, unterliegt dem schwerwiegenden Beschlusse der 155 Stadtväter. Videant consules, ne quid res publica detrimenti capiat! — Demnach harrt auch das dritte Verkehrsproblem in Berlin noch seiner Lösung.

Wie steht es aber um das vierte Problem?

Betrachtet man das heutige Gesamtbild der Berliner Verkehrsverhältnisse, so muß man zugeben, daß dasselbe recht wenig erfreuliche Farben zeigt.

Die Große Berliner Straßenbahn und die Stadt Berlin sind in einem erbitterten Kampf um die Verkehrs-Hegemonie begriffen. Erstere besitzt die Hegemonie tatsächlich, letztere, im Bewußtsein des Besitzes verbrieftter Rechte städtischer Selbstverwaltung, und in dem Streben, endlich Ordnung zu schaffen, macht die angestrengtesten Versuche, die Hegemonie an sich zu reißen, um wieder Herrin in ihren eigenen Straßen zu werden.

Die Große Berliner Straßenbahn, im Vollbewußtsein ihrer derzeitigen tatsächlichen Machtfülle, kämpft um lange Konzession und Monopol gegen die Stadt und alle Konkurrenzunternehmen, besonders gegen die Schnellbahnen, von denen sie Gefahr zu fürchten hat.

Die Vorortgemeinden treiben Verkehrspolitik auf eigene Faust, sie führten um die südwestlichen Schnellbahnprojekte einen Froschmäusekrieg, ihre Verkehrsinteressen enden meistens an der Gemeindegrenze.

Die übrigen Privatunternehmer machen es naturgemäß nicht anders. Ihr Verkehrsinteresse ist das private Interesse am möglichst großen Nutzen ihres Betriebes.

Also Kampf aller gegen alle auf der ganzen Linie zu ungunsten des Konsumenten, des fahrenden Publikums.

Was soll nun werden? Denn wenn die für die Lebensinteressen Groß-Berlins wichtigsten Fragen nicht kläglich verpuscht werden sollen, kann es so nicht weitergehen.

Die Ordnung der Dinge würde bedeutend erleichtert, wenn Groß-Berlin in verwaltungsrechtlicher Beziehung ein organisches Ganzes bilden würde. Das ist aber nicht der Fall. Vielmehr besteht hier eine recht beklagenswerte Verfassungsanarchie. Eine Eingemeindung der Vororte in die Reichshauptstadt ist heute ausgeschlossen. Der Zeitpunkt hierzu ist verpaßt, für alle Zeiten. Man muß es bitter beklagen, daß dem vom Minister Herrfurth propagierten Gedanken der Eingemeindung seinerzeit von den Berliner Stadtverordneten mit fanatischer Wut entgegengetreten wurde. Berlin erntet heute, was es damals gesät hat. Hätte heute Berlin die Eingemeindung der Vororte, wären derartig kleinliche Verkehrsstreitigkeiten, wie der Kampf um die südwestlichen Schnellbahnen, ganz unmöglich.

Seehandlungspräsident a. D. Frhr. von Zedlitz und Neukirch, Mitglied des Abgeordnetenhauses, veröffentlichte hinsichtlich der Organisation von Groß-Berlin als einer dringlichen Aufgabe der Gesetzgebung im „Tag“ vom 30. November 1909 folgende beachtenswerten Vorschläge:

4. Die allgemeine Ordnung des gesamten Verkehrsgebietes Groß-Berlin und die systematische Ordnung der Beziehungen und Aufgaben der in diesem Verkehrsgebiet in Betracht kommenden Verkehrsmittel.

Das heutige Bild der Berliner Verkehrsverhältnisse.

Die Frage der Eingemeindung der Vororte.

Die Frage der Organisation von Groß-Berlin.

„Da der Zeitpunkt der Eingemeindung der Vororte verpaßt ist, so kann zurzeit mit Aussicht auf Erfolg an eine Lösung des Problems Groß-Berlin nur unter der Voraussetzung der Erhaltung der relativen kommunalen Selbständigkeit der Vororte und ihrer Zugehörigkeit zur Provinz Brandenburg herangetreten werden. Unter dieser Voraussetzung bietet sich kaum ein anderer gangbarer Weg, als die nötigenfalls zwangsweise zu bewerkstelligende Bildung eines Zweckverbandes Berlin für diejenigen Angelegenheiten, deren gemeinsame Erledigung geboten erscheint. Da zurzeit die gesetzlichen Unterlagen für einen derartigen Verband jedoch fehlen — denn es besteht keine rechtliche Möglichkeit, einen öffentlichen Zweckverband aus Stadtkreisen zu bilden, oder gar in dieser Beziehung einen Zwang auszuüben —, so müssen auf dem Wege der Gesetzgebung solche Unterlagen geschaffen werden. Dies kann auf zweierlei Art geschehen.

Entweder mittels eines Sondergesetzes, durch das der Zweckverband Groß-Berlin unmittelbar geschaffen und eingerichtet wird, oder durch den Erlaß von Bestimmungen, auf Grund deren die Beteiligten sich zu einem Zweckverband mit den Rechten einer öffentlichen Körperschaft vereinigen oder nötigenfalls zwangsweise vereinigt werden können. Im letzteren Falle würden die Voraussetzungen für die Ausübung des Zwanges, Zuständigkeit und Rechtsmittel genau festzulegen sein.

Gelangt man auf dem ersten Wege einfacher und rascher zum Ziele, so fallen doch für die Wahl des zweiten einige Gründe erheblicher Art entscheidend ins Gewicht. Grundsätzlich ist der Selbstbestimmung der großen Stadtgemeinden so lange freie Bahn zu geben, wie dies im öffentlichen Interesse irgend angängig ist. Nur, wo diese versagt, ist Zwang angebracht. Sodann empfiehlt es sich, den Zweckverband Groß-Berlin einigermaßen elastisch zu gestalten, damit er dem jeweiligen praktischen Bedürfnis auch gerecht werden kann. Umfang und Inhalt des Verbandes müssen gegebenenfalls geändert werden können, ohne daß es dazu jedesmal des Eingreifens der Gesetzgebung bedarf. Endlich beschränkt sich das Bedürfnis gesetzlicher Unterlagen für die Zweckverbandsbildung keineswegs auf Groß-Berlin. Der Mangel solcher Unterlagen hat sich auch schon mehrfach für andere Stadtkreise als ein empfindlicher Mißstand erwiesen. So haben wiederholt mehr als zweifelhaft eingemeindungen trotz offensichtlicher Bedenken lediglich deshalb vorgenommen werden müssen, weil es dem Stadtkreise an der rechtlichen Möglichkeit fehlt, mit den Nachbargemeinden einen Zweckverband zu bilden.

Während es betreffs der anderen Stadtkreise genügen wird, ähnliche Bestimmungen zu treffen, wie sie z. B. in den Landgemeindeordnungen in bezug auf die Bildung von Zweckverbänden enthalten sind, wird es

notwendig sein, um diese Bestimmungen voll nutzbar zu machen, eine andere Lücke in unserem Verwaltungsrechte auszufüllen. Die staatliche Verwaltung ist für Berlin und seine Vororte bekanntlich nur in ganz einzelnen Fällen einheitlich geregelt. Ein Teil der Vororte bildet mit Berlin zusammen einen Landespolizeibezirk. Der Polizeipräsident von Berlin ist Genehmigungs- und Aufsichtsbehörde für alle Kleinbahnen, welche Berlin mit seinen Vororten verbinden. Im übrigen unterstehen diese nach wie vor dem Regierungspräsidenten und dem Bezirksausschusse in Potsdam, während in Berlin Oberpräsident, Polizeipräsident, Provinzialschulkollegium, Ministerial-Baukommission usw. sich in die Geschäfte teilen. Diese an sich höchst unzuweckmäßige Ordnung der Dinge versagt vollkommen gegenüber der Bildung eines Zweckverbandes Groß-Berlin und der Führung der Staatsaufsicht über ihn. Schon die staatliche Genehmigung der Satzungen des Zweckverbandes, die Entscheidung von Streitigkeiten unter den Beteiligten bei seiner Bildung und der Frage, ob Zwang ausgeübt werden soll, kann füglich gar nicht anders als durch ein und dieselbe Regiminalbehörde erfolgen. Dasselbe gilt aber in demselben Maße von der Wahrnehmung der Staatsaufsicht gegenüber dem in den Sattel gesetzten Zweckverbande. Diese Geschäfte werden aber, soweit es sich um Beschlüsse von erheblicher Tragweite handelt, zweckmäßig nicht von den betreffenden Staatsbeamten allein wahrzunehmen sein, vielmehr durch ein Kollegium, welches nach Zusammensetzung und Verfahren dieselben Garantien für die Unparteilichkeit und Sachlichkeit der Geschäftsbehandlung bietet, wie der Bezirksausschuß. Diese Erwägungen weisen sehr deutlich auf die Bildung eines neuen Regierungsbezirks Groß-Berlin hin. Dessen Präsident würde einheitlich die Staatsaufsicht über den Zweckverband Groß-Berlin und seine Glieder führen, in dem Bezirksausschuß eine einheitliche Beschluß- und Verwaltungsgerichtsbehörde für den ganzen Bezirk geschaffen werden. Damit eröffnete sich zugleich die Möglichkeit, die anormalen Verwaltungseinrichtungen für Berlin zu beseitigen, sofern nicht etwa ganz besondere Zweckmäßigkeitsgründe für deren Ausdehnung auf den ganzen Bezirk sprechen, wie dies z. B. in bezug auf die Zusammenfassung der ganzen Schulverwaltung in dem Provinzialschulkollegium wohl der Fall sein könnte. Jedenfalls aber würde damit den Ausnahmebestimmungen zu Lasten von Berlin, wonach die nichtrichterlichen Funktionen des Bezirksausschusses der Oberpräsident wahrnimmt, ein Ende gemacht werden, und die Reichshauptstadt vollständig in die Rechtsordnung unseres Verwaltungssystems einrücken. Deshalb braucht sich Berlin nicht mit dem Schlagwort: ‚Der Spreepräfekt kommt‘ schrecken zu lassen. Weit davon entfernt, seine rechtliche Stellung zu schwächen, würde die Bildung des Regierungsbezirks Berlin ihm stärkeren Rechtsschutz sichern.

Hiernach erscheint der Erlaß von Gesetzen betreffend die Errichtung von Zweckverbänden, an denen Stadtkreise beteiligt sind, und betreffend die Bildung eines Regierungsbezirks Groß-Berlin so dringlich wie möglich.“

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 24. Januar 1910 gab der Unterstaatssekretär Holtz auf die vom Abgeordneten Frhr. v. Zedlitz angeregte Frage der Bildung von Zweckverbänden die Erklärung ab, daß zwar Vorarbeiten zur gesetzlichen Regelung der Bildung von Zweckverbänden im Gange seien, daß es aber fraglich sei, ob die Regierung noch in der Session von 1910 einen Gesetzentwurf vorlegen werde, denn sie wolle die Verhandlungen der Gemeindekommission abwarten, weil sie vielleicht hieraus wertvolle Winke entnehmen könnte.

In der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 13. Juni 1910 brachten die Abgeordneten Linz und Graf von Spee (Zentrum) folgenden Antrag zur Beratung:

„Die Staatsregierung wird um baldige Vorlage eines Gesetzentwurfs ersucht, wonach

1. die Bestimmungen Titel IV §§ 128 bis 138 der Landgemeindeordnung für die sieben östlichen Provinzen vom 3. Juli 1891, betreffend Verbindung nachbarlich belegener Gemeinden und selbständiger Gutsbezirke behufs gemeinsamer Wahrnehmung kommunaler Angelegenheiten, auf alle Provinzen der Monarchie entsprechend ausgedehnt werden,

2. eine Verbindung von nachbarlich belegenen Stadtgemeinden unter sich behufs gemeinsamer Wahrnehmung kommunaler Angelegenheiten zulässig ist.“

In Verbindung mit diesem Antrage stand ein Antrag der Abgeordneten Frhr. v. Zedlitz und Vorster (Freikonservativ) zur Beratung, der besagte, es solle dem obigen Antrage Linz hinzugefügt werden:

„Dem Landtage in der nächsten Tagung einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch welchen zum Zwecke einheitlicher Regelung des Verkehrs, des Bebauungsplanes, der baupolizeilichen Vorschriften und der Waldfrage ein Zweckverband Groß-Berlin, und aus diesem ein besonderer Verwaltungsbezirk nach Art der Regierungsbezirke gebildet wird.“

Der Antrag Linz wurde angenommen, der Antrag Zedlitz der Gemeindekommission überwiesen. Letzteres kann man nur aufrichtig bedauern, denn ein Gesetz im Sinne des Zedlitzschen Antrages ist für Groß-Berlin doch zweifellos eine der dringendsten Forderungen des Tages, zumal die Vergangenheit klar genug bewiesen hat, daß mit Zweckverbänden auf der Grundlage des freiwilligen Zusammenschlusses in Groß-Berlin nichts ausgerichtet wird. Eine starke Regierung dürfte eigentlich nicht mehr länger zögern, den Regierungsbezirk Groß-Berlin zu schaffen, schon um dem Vorwurf zu entgehen,

der ihr täglich von unhaltbaren tatsächlichen Verhältnissen ins Gesicht geschleudert wird, die genugsam die jetzige Hilflosigkeit der preußischen Verwaltung in dieser Angelegenheit charakterisieren.

Aber noch nach einer anderen Richtung hin wirft sich die Frage auf, ob die Entwicklung des Berliner Verkehrswesens nicht eine Ergänzung der bestehenden gesetzlichen Vorschriften bedingt.

Die Hoch- und Untergrundbahnen, wie sie jetzt in immer größerem Umfange in Groß-Berlin geplant sind, werden nach dem Kleinbahngesetz behandelt. Dieses ist jedoch sowohl in bezug auf die zeitliche Begrenzung der Genehmigung als in bezug auf den Ausschluß der Prüfung des Verkehrsbedürfnisses und seiner zweckmäßigsten Befriedigung bei Erteilung der staatlichen Genehmigung mehr auf solche Verkehrsunternehmungen zugeschnitten, die ohne allzu große Schwierigkeiten einer Veränderung unterworfen werden können. Die Hoch- und namentlich die Untergrundbahnen aber legen durch die Höhe ihrer Anlagekosten und durch die Art ihrer Konstruktion die Verkehrsverhältnisse der von ihnen berührten Verkehrsgebiete für absehbare Zeit völlig fest. Für ihre Genehmigung kommen wesentlich andere Gesichtspunkte in Betracht, als sie in dem Kleinbahngesetze vorgesehen sind. Es verdient daher ernste Erwägung, ob nicht eine Ergänzung der Bestimmungen des Kleinbahngesetzes für die städtischen Schnellbahnen sich empfehlen wird.

Notwendigkeit der Ergänzung des Kleinbahngesetzes.

Wird also die allgemeine Ordnung des gesamten Verkehrsgebietes Groß-Berlin durch Schaffung eines neuen Regierungsbezirks Groß-Berlin und durch die auf neuen gesetzlichen Bestimmungen beruhende, eventuell zwangsweise zu bewerkstelligende Bildung öffentlich rechtlicher Zweckverbände zu erreichen sein, so bleibt nunmehr noch die Erörterung der Frage übrig, nach welchen Gesichtspunkten die Beziehungen und Aufgaben der in diesem Verkehrsgebiet in Betracht kommenden Verkehrsmittel zu ordnen sind.

Heute wird der echte Vorortverkehr, oder der „Vorortverkehr im weiteren Sinne“, d. h. der Verkehr von und nach den weiter entfernten Vororten, wie Erkner, Bernau, Spandau usw. nur von der Eisenbahn vermittelt, da Schnellbahnen zu teuer und Straßenbahnen wegen ihrer geringen Reisegeschwindigkeit hierzu völlig ungeeignet sind. Das muß auch in Zukunft so bleiben, nur wäre zu wünschen, daß seitens der Staatseisenbahnverwaltung den berechtigten Verkehrswünschen der Vorortsbewohner in weitestgehender Weise Rechnung getragen wird.

Die Rollenverteilung zwischen den Hauptverkehrsmitteln des gesamten Berliner Verkehrsgebiets.

Der Verkehr innerhalb Berlins und von und zu den nahen Vororten, also der sog. „innere Personenverkehr“, und der „Vorortverkehr im engeren Sinne“ wird heute insgesamt in der Hauptsache von der Stadt- und Ringbahn, der Straßenbahn und dem Omnibus bewältigt. In Zukunft ist folgende Ordnung anzustreben:

Die Vorortbahnen.

Die Stadt- und Ringbahn.

Die Stadt- und Ringbahn, über die auch ein großer Teil des „Vorortverkehrs im weiteren Sinne“ läuft, hat ihr bisheriges Verkehrsgebiet zu behalten. Innerhalb dieses Gebietes hat aber der Gesamtverkehr, sowie der Sonn- und Festtagsverkehr, der besonders bei gutem Wetter manchmal ganz ungeheuerliche, ja lebensgefährliche Dimensionen annimmt und sich oft auf wenige Stunden zusammendrängt, derart zugenommen, daß die Bahnverwaltung nicht mehr imstande ist, den Anforderungen des Verkehrs zu genügen. Deshalb ist die Umwandlung der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen in den elektrischen Betrieb zu fordern, wodurch die Leistungsfähigkeit der Stadtbahn um 50% gesteigert werden würde. Leider liegt nach den seitens des Ministers in der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses Anfang März 1909 abgegebenen Erklärungen die Elektrisierung dieser Bahnen noch im weiten Felde und würde unbedingt eine Erhöhung der Personentarife im Gefolge haben.

Die Schnellbahnen.

Die Schnellbahnen sind für die Zukunft als das Heilmittel der Berliner Verkehrsverhältnisse zu betrachten, ihre Herstellung ist daher in jeder Weise zu fördern und zu begünstigen. Ihre Aufgabe ist es, in der durch das Fortschreiten der Bebauung so groß gewordenen Innenstadt für schnellen Binnenverkehr zu sorgen, die Außenbezirke und die näheren und entfernteren Vororte im Schnellverkehr enge an die Innenstadt anzuschließen und der Straßenbahn somit überhaupt einen Teil des Verkehrs abzunehmen, da diese den gesamten Lokalverkehr, wie gezeigt, nicht mehr zu bewältigen vermag. Die bei dem Streit um die südwestlichen Schnellbahnen zutage getretene Sonderpolitik und Systemlosigkeit ist seitens des Ministeriums nach gesetzlicher Regelung in vorher angegebenen Sinne rücksichtslos zu brechen, da hierdurch keine ernste Hilfe gebracht, sondern nur neue Hindernisse zu den alten hinzugefügt werden.

Die Straßenbahnen.

Die Straßenbahnen haben in Zukunft in der Hauptsache dem näheren Lokalverkehr zu dienen und die Rolle des Zubringers für die Schnellbahnen zu übernehmen. Die ihnen bisher zugefallene Aufgabe der Bewältigung des großen Durchgangsverkehrs hat dann den Schnellbahnen zuzufallen.

Damit hat sich die Rolle der Großen Berliner Straßenbahn in ihrer Wesenheit völlig geändert. Sie muß sich heute mit dem Gedanken vertraut machen, daß ihre derzeitige Hegemonie im Schwinden begriffen ist, und daß sie mit fortschreitender Durchführung der Schnellbahnprojekte nur dort Herrin des Personenverkehrs bleibt, wo Schnellbahnen nicht vorhanden sind oder wo der Verkehr so intensiv geworden ist, daß beide Verkehrsmittel nebeneinander nur imstande sind, die Verkehrsströme richtig abzuleiten. Mit dieser Entwicklung wird dann in Zukunft auch das gegenwärtige Betriebssystem und der Fahrplan

der Großen Berliner Straßenbahn voraussichtlich eine Änderung erfahren müssen. Hierbei ist jedoch in Betracht zu ziehen, daß wegen der hohen Anlagekosten der Schnellbahnen deren Feld naturgemäß stets ein begrenztes bleiben wird.

Der Omnibus bleibt das Hauptverkehrsmittel in den von Straßen- und Schnellbahnen nicht durchzogenen Straßen und hat als Pferde-Omnibus dem Binnenverkehr auf kleinen Entfernungen zu dienen. Für größere Entfernungen ist er überlebt. Er kann eine Verkehrssteigerung nur noch durch billigen Fahrpreis oder durch die Eröffnung neuer Verkehrsverbindungen erreichen, wozu übrigens vom Osten bis zum Norden Berlins und im Westen ein hinreichendes Verkehrsbedürfnis vorhanden ist, wie überhaupt für ihn diejenigen Gegenden Berlins in Frage kommen, welche eine starke Bebauung und hiermit eine schnell wachsende Bevölkerung aufweisen, an Straßen- und Schnellbahnen jedoch noch nicht angeschlossen sind.

Der Omnibus.
Pferde-
Omnibus.

Als Auto-Omnibus¹⁾ erfüllt er ähnliche Aufgaben wie die Straßenbahn. Nach dem heutigen Stande der Technik erfordert er jedoch noch recht große Unterhaltungskosten, da das Material sich sehr schnell abnutzt, und daher viele Reparaturen bzw. Erneuerungen notwendig sind. Ferner erheischt er noch sehr viel Betriebskraft, und auf Grund seiner Bauart mit Explosionsmotoren gewährleistet er zurzeit wegen der starken Schüttelbewegung und des intensiven Petroleum- bzw. Benzingeruchs kein angenehmes Fahren. Bei fortschreitender technischer Vervollkommnung wird er sich aber in Zukunft nicht nur für den Nahverkehr auf belebten Straßen, sondern auch für den Verkehr auf weitere Entfernungen eine gute Stellung unter den großstädtischen Verkehrsmitteln erobern. Wo z. B. eine Straßenbahn aus örtlichen Gründen, wie wegen beschränkter Wege, schwacher Straßenbettung, weiter Entfernung von den Hauptstraßen, mangelnder Rentabilität wegen ungleichmäßiger Benutzung usw. nicht einsetzen kann, ist der Auto-Omnibus als schnelles und bewegliches Verkehrsmittel am Platze. Er kann sich auch dem belebtesten Straßenverkehr anschmiegen, enge Straßen und Chausseen befahren, kann zu verkehrssarmen Zeiten leicht eingezogen, zu Zeiten starken Verkehrs schnell wieder in Betrieb gestellt werden. Er fährt ebenso schnell, als die Straßenbahn, in belebten Straßen sogar nachweislich schneller, hat ein ziemlich großes Fassungsvermögen, wenn er mit Decksitzen versehen ist, ist an kein Gleis gebunden und hat sich z. B. bei den schweren Schneefällen im Februar und März 1909, als alle Verkehrsmittel in Berlin versagten, ganz besonders bewährt. Wenn es der Industrie gelungen sein wird, einen

Auto-Omnibus.

¹⁾ Gutem Vernehmen nach plant die Allgemeine Omnibus-A.-G. die vollständige Verwandlung ihres Betriebes in den Automobilbetrieb. Die allmähliche Umgestaltung soll innerhalb der nächsten 2—3 Jahre vor sich gehen.

dauerhaften, sparsamen, billigen Wagentyp herzustellen, wird der Auto-Omnibus den Pferde-Omnibus verdrängen und außerdem der Straßenbahn erhebliche Konkurrenz machen.

Wenn die Regelung der Berliner Verkehrsverhältnisse nach den in diesem Kapitel kurz skizzierten Gesichtspunkten gehandhabt wird, ist eine Besserung zweifellos erreicht. Der angegebene Weg ist sicher nicht der einzige und der beste, aber er ist gangbar und führt zum Ziele, und das ist schließlich die Hauptsache. Der Bevölkerung Groß-Berlins wäre es zu wünschen, daß er oder ein anderer recht bald begangen würde.

Register.

- Aktienkapital 14, 17, 34, 53 ff., 59.
Aktienkauf durch die Stadt Berlin 59, 126.
Aktien, Kurs der 53, 54ff., 60.
Amortisationsfonds 54.
Angestellte, Baugenossenschaft 70.
— Beamtenunterstützungsfonds 68.
— Betriebskrankenkasse 64.
— Bezirksversammlungen 73.
— Darlehnsfonds 70.
— Dienstkleidung 63.
— Dienstzeit 60, 72.
— Ehrenuhren 68.
— Einkaufsfonds 70.
— Ferienkolonien 70.
— Fluktuation 72.
— freiwillige Aufwendungen seitens der Gesellschaft 71.
— Gehaltsverhältnisse 63.
— Geldgeschenke 68.
— Hinterbliebenenfürsorgekasse 69.
— Invaliditäts- und Altersversicherung 67.
— Kündigungsfrist 64.
— Ordnungsstrafen 64.
— Politische Gesinnung 73.
— Rechtsschutz durch den Verein 70.
— Ruhegehaltskasse 68.
— Soziale Lage 60 ff.
— Sterbegeld 65, 69.
— Streik 1900 60 ff.
— Unfallversicherung 67.
— Unterstützungsfonds 67, 70.
— Verein der 69.
— Vertrauensmännerversammlungen 73.
— Weihnachtsgeschenke 68.
— Witwenunterstützungsfonds 69.
— Zahl 60, 72.
Ankauf der Gesellschaft durch die Stadt und nachherige Wiederverpachtung an die Gesellschaft 128.
Anschlußbetrieb 32 ff.
- Anteil der Großen Berliner Straßenbahn an der Verkehrsentwicklung und -Bewältigung 104 ff.
Arbeiterwochenkarten 80.
Arbeiter, Zahl der in Berlin in Fabriken beschäftigten männlichen und weiblichen 88.
Ärzte der Krankenkasse 65.
Aufsichtsrat, Tantiemen 73.
Außenstadt 99.
Auto-Omnibus 135.
- Baugenossenschaft des Vereins der Angestellten 70.
Beamtenunterstützungsfonds 68.
Berlin, Aktienkauf durch die Stadt 59, 126.
— bauliche Ausdehnung 83.
— Betriebe 89.
— Bevölkerung 83, 84, 94.
— Bodenpreise 85.
— Citybildung 85.
— Eigene Straßenbahnen 49.
— Entschädigungsansprüche an die Gesellschaft 58.
— Entwicklung des Personenverkehrs 94 ff.
— Entwicklung einzelner Vororte 86ff.
— Flächengröße 84.
— Fremdenverkehr 90 ff.
— Gewerbetätige 88.
— Heimarbeiter 89.
— Industrielle Entwicklung 88 ff.
— Innenstadt 99, 103.
— Möglichkeiten einer zukünftigen Ordnung des Verkehrs 112.
— Organisation von Groß-Berlin 129.
— Schnellbahnfrage 97, 116 ff., 134.
— Skizze des Verkehrsgebietes 99.
— Streitigkeiten zwischen Stadt und Straßenbahn 44 ff.
— Tagesverkehr auf einzelnen Straßen 92.

- Berlin, Verkehrsentwicklung 83 ff.
— Verkehrsnot 18, 108 ff.
— Verkehrsverband 126 ff., 129 ff.
— Verkehrsverhältnisse, heutiges Bild 129.
— Verträge mit der Stadt 3, 9, 11, 17, 37 ff.
— Vorschläge der Stadt zur Entlastung der zu stark belasteten Straßen 115 ff.
— Vorschläge zur Regelung des Verhältnisses zwischen Stadt und Straßenbahn 120 ff.
Berlin-Charlottenburger Straßenbahn 21, 28 ff., 56 ff., 76, 79.
— Zeitkarten der 79.
Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft E. Besckow 2.
Betrieb, Umwandlung des Pferdebetriebs in den elektromotorischen 16 ff., 20.
Betriebe, Zahl der in Berlin vorhandenen 89.
Bevölkerungsdichte 84.
Bevölkerung, Beziehungen innerhalb der Berliner 94.
— Berlins, die Vermehrung der 83.
— Verteilung der, auf Berlin und die Vororte 84.
Bodenpolitik, kommunale 121.
Bodenpreise, Berliner 85.

Charlottenburger Straßenbahn 21, 28 ff., 56 ff., 76, 79.
Citybildung 85.

Dampfbetrieb 7.
Dahrlehnsfonds 70.
Direktoren und Beamte, Gehälter und Tantiemen 73.
Dividenden der Gesellschaft 54 ff.

Eger, Geh. Reg.-Rat Dr. 46.
Einflußgebiet der Gesellschaft 104.
Eingemeindung der Vororte 129.
Eingung, Vorschlag einer gütlichen 128.
Einkaufsfonds 70.
Einwohner Berlins, Zahl der 83.
Elektromotorischen Betrieb, Umwandlung des Pferdebetriebes in den 16 ff., 20.
Emissionskurs der Aktien 53.
Entlastung der zu stark belasteten Straßen, Vorschläge der Stadt Berlin zur 115 ff.
Entschädigungsansprüche der Stadt Berlin 58.
Entwicklungsperioden der Gesellschaft 1 ff.
Erneuerungsfonds 54.

Familienkarten 78.
Fahrzeiten der Straßenbahn im Vorortverkehr 105 ff.
Finanzgebahren der Gesellschaft 53 ff.
Firma, Umwandlung der, in „Große Berliner Straßenbahn“ 42.
Fonds der Gesellschaft 53 ff.
Fremdenverkehr, der Berliner 90 ff.

Genehmigung, staatliche, bis Ende 1949 45.
Gehälter und Tantiemen der Direktoren und Beamten 73.
Gehaltsverhältnisse der Angestellten 63.
Gemeindewirtschaft, die Bedeutung von Straßenbahnen als Objekte der 121 ff.
Geschenke an die Angestellten 69.
Gesellschaftszuschuß zur Krankenkasse 65.
Gewerbtätige, ihre Zahl in Gehilfenbetrieben in Berlin 88.
Gleim, Wirkl. Geh. Ob.-Reg.-Rat 46.
Gleise, Mitbenutzung 49.
Groß-Berlin, Organisation 129.
— Verkehrsverband 126 ff., 129 ff.
Große Berliner Motor-Omnibus-Gesellschaft m. b. H. 34.
Große Berliner Pferdeisenbahn-Aktiengesellschaft 3.
Große Internationale Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft 2, 8.
Gründung der Gesellschaft 3.

Heimarbeiter, Zahl in Berlin 89.
Hinterbliebenenfürsorge 69.
Hoch- und Untergrundbahn 48, 96 100.

Jahreskarten 77.
Industrielle Entwicklung Berlins 88 ff.
Innenstadt 99 ff., 103.
— Belastung der 100, 103.
Invaliditäts- und Altersversicherung 67.

Kapitalbeschaffung 53 ff.
Kirschner, Oberbürgermeister 58.

- Kleinbahngesetz, notwendige Ergänzung desselben 133.
Kommunalbetrieb, seine Vorteile und Nachteile 122.
Kommunale Straßenbahnen 121 ff.
Kommunalisierung der Großen Berliner Straßenbahn 125.
Krankenkasse, Ärzte der 65.
— Betriebs- 64.
— Gesellschaftszuschuß 65.
Kündigungsfrist der Angestellten 64.
Kurs der Aktien 53, 54 ff., 60.

Leipziger Straße, Überlastung der, und anderer Straßen und Plätze 109 ff.
Linienkarten 77.

Monatskarten 78.

Neue Berliner Pferdebahn-Gesellschaft 9, 14, 19.
Neue Berliner Straßenbahnen Nordost, Akt.-Ges. Berlin-Hohenschönhausen 34.

Obligationen, Obligationsschuld 53.
Omnibus, Auto- 34, 135.
Omnibusverkehr 96, 135.
Ordnung, Allgemeine, des gesamten Verkehrsgebietes Groß-Berlin und systematische Ordnung der Beziehungen seiner Verkehrsmittel 129 ff.
— des Berliner Verkehrs, die vier Hauptprobleme in der 112 ff.
Ordnungsstrafen der Angestellten 64.

Personal, Fluktuation 72.
— Politische Gesinnung 73.
Personenverkehr 36, 94 ff., 97.
Potsdamer Platz, Linienbelastung 108ff.
Prioritätsobligationen 53.
Prozeßkosten im Streitverfahren mit der Stadt Berlin 48.

Rechtsverhältnisse, Beurteilung der heutigen 50 ff.
Rechtsschutz, Gewährung von, durch den Verein der Angestellten 70.
Reservefonds 53.
Ringbahn 5 ff.
Ruhegehaltsskasse 68.

Schiedsgericht 49, 50.
Schnellbahnen 97, 116 ff. 134.
Schülerzeitkarten 81.

Sonderzüge 81.
Soziale Lage der Angestellten 60 ff.
Städtische Straßenbahnen 121 ff.
Stadt- und Ringbahn 9, 96, 100, 134.
Stagnation der Großen Berliner Straßenbahn 33.
Sterbegeld 65, 69.
Straßenbahnen, eigene, der Stadt Berlin 49.
Straßen, Entlastung zu stark belasteter 115 ff.
Streik der Angestellten 1900 60 ff.
Streitigkeiten mit der Stadt Berlin 44 ff.
Südliche Berliner Vorortbahn 21, 26, 56 ff., 76, 81.

Tantiemen des Aufsichtsrats, der Direktoren und Beamten 73.
Tarife 56 ff., 74 ff.
— Ausnahme-, für Minderbemittelte 121.
— Einführung des 10 Pfennigtarifs 74 ff.
Transportarbeiterverband 71.
Tunnelprojekte 59, 112 ff.
— Übersichtskarte der 113.

Überlassungsvertrag 46 ff.
Überlastung der Leipziger Straße und anderer Straßen und Plätze 109 ff.
„Unter den Linden“, Genehmigung der Durchquerung der Straße 13.
Unfallversicherung der Angestellten 67.
Untergrundbahn, Streitigkeiten anlässlich der Verlängerung der 47.
Unterstützungsfonds 67, 70.

Verein der Angestellten der Großen Berliner Straßenbahn 60, 69.
— der Angestellten, Baugenossenschaft des Vereins 70.
— Rechtsschutz 70.
Vereinigung und Verschmelzung mit andern Gesellschaften 19, 21, 32, 34.
Verkehr, Anteil der Großen Berliner Straßenbahn an seiner Entwicklung und Bewältigung 104 ff.
— Belastung der Innenstadt 100, 103.
— Entwicklung in Berlin 83 ff.
— Entwicklung des Personenverkehrs 94 ff., 97.
— Fahrzeiten im Vorortverkehr der Straßenbahn 105 ff.
— Fremdenverkehr in Berlin 90 ff.
— Hauptprobleme in seiner Ordnung 112 ff.

- Verkehr, Hemmung seiner Entwicklung durch die Große Berliner Straßenbahn 110.
- Linienverbindungen nach den Vororten 106.
 - Möglichkeiten seiner zukünftigen Ordnung in Berlin 112.
 - Schwierigkeiten auf Grund der örtlichen Verhältnisse 98.
 - Skizze des Berliner Verkehrsgebietes 99.
 - Tage des stärksten Verkehrs 106 ff.
 - Tagesverkehr auf einzelnen Straßen Berlins 92.
 - Zunahme desselben und Kulminationspunkt 97.
- Verkehrsbewegung, Graphische Darstellung der, durch die Oberverkehrsinspektion 82.
- Verkehrsgesellschaften, Vor der Gründung der großen Berliner Straßenbahn bestehende 2 ff.
- Verkehrsnot 18, 108 ff.
- Verkehrsverband Groß-Berlin 126 ff.
- Verkehrsverhältnisse, das heutige Bild der Berliner 129.
- Verkehrswellen 94.
- Verstaatlichung von Straßenbahnen 128.
- Verträge mit der Stadt Berlin 3, 9, 11, 17, 37 ff.
- Verträge mit Gemeinden (außer Berlin) 42 ff.
- Vorortbahnen 133.
- Vororte, Eingemeindung der 129.
- Entwicklung einzelner Berliner 86 ff.
 - Schnellbahnprojekte 97.
 - Verteilung der Bevölkerung auf Berlin und seine 84.
 - Zuzüge und Fortzüge 86.
- Vorortverkehr, die Hauptverkehrsmittel im 133.
- Fahrzeiten der Straßenbahn 105 ff.
- Vorschläge zur Regelung des Verhältnisses zwischen Stadt und Straßenbahn 120 ff.
- Weihnachtsgeschenke für die Angestellten 68.
- Westend-Gesellschaft (H. Quistorp & Co.) 3, 28.
- Westliche Berliner Vorortbahn 21 ff., 56 ff., 76.
- Wirtschaftliche Lage der Angestellten 71.
- Witwenunterstützungsfonds 69.
- Zedlitz und Neukirch, Frhr. v. 47, 131.
- Zehnpfennig-Tarif, Einführung des 74 ff.
- Zeitkarten 77, 79.
- Zweckverband Groß-Berlin und seine zwangsweise Bildung 131.

Additional material from *Die Entwicklung der Großen Berliner Straßenbahn und ihre Bedeutung für die Verkehrsentwicklung Berlins*, ISBN 978-3-662-38605-7, is available at <http://extras.springer.com>

