

Kalähne

3.-

1917

Professor Kalähne

Oliva bei Danzig

**DIE TÄTIGKEIT
DER STADTGEMEINDE BERLIN IM
KOMMUNALEN VERKEHRSWESEN**
EINE KRITISCHE STUDIE AUS DEM BERLINER VERKEHR

DISSERTATION

ZUR

**ERLANGUNG DER WÜRDE EINES
DOKTOR-INGENIEURS**

DER

KÖNIGL. TECHN. HOCHSCHULE ZU DANZIG

VORGELEGT

VON

DIPL.-ING. GUSTAV BECKER

AUS BERLIN

TAG DER PROMOTION: 10. JULI 1917

REFERENT: PROF. RICHARD PETERSEN

KORREFERENT: PROF. DR. ADOLF HASENKAMP

BERLIN 1917

Inhaltsübersicht.

Kapitel I.

Bedeutung des großstädtischen Verkehrswesens und Forderungen, die an die kommunale Verkehrspolitik zu stellen sind. Kurze Übersicht über die Entwicklung des Berliner Verkehrswesens und über das Verhältnis der Stadtgemeinde zu den Verkehrsgesellschaften. Entschluß der Stadtgemeinde zur Anlage kommunaler Verkehrsunternehmungen.	Seite 5—12
---	---------------

Kapitel II.

Geschichtliche Entwicklung der kommunalen Berliner Verkehrsunternehmungen und -projekte	12—30
1. „Straßenbahnen der Stadt Berlin“	12—18
2. „Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.“	18—21
3. Städtische Schnellbahnen	21—30

Kapitel III.

Verkehrsbedeutung der kommunalen Berliner Verkehrsunternehmungen und -projekte	30—39
1. „Straßenbahnen der Stadt Berlin“	30—34
2. „Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.“	34—35
3. Städtische Schnellbahnen	35—39

Kapitel IV.

Finanzverhältnisse der kommunalen Straßenbahn-Unternehmungen und Rentabilitätsuntersuchung der Nordsüdbahn	39—56
1. „Straßenbahnen der Stadt Berlin“	39—44
2. „Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.“	44—48
3. Städtische Nordsüdbahn	48—56

Kapitel V.

Die Tarife der kommunalen Berliner Verkehrsunternehmungen	56—58
---	-------

Kapitel VI.

Zusammenfassung. Gründe für das Versagen der Stadtverwaltung in der Verkehrspolitik. „Verband Groß-Berlin“	59—62
Literaturverzeichnis	62—63

II 37991



B-ka GPG

Z/6-1995/56

Kapitel I. Einleitung.

Das Dasein und das Wachstum der Großstädte hängen eng mit der Entwicklung des Verkehrswesens zusammen. Boden-, Wohnungs- und Ansiedlungspolitik der Großstadtgemeinde sind abhängig von der Gestaltung des großstädtischen Verkehrswesens, von der Gliederung, Ausdehnung und Leistungsfähigkeit des Verkehrsnetzes, von den Fahrzeiten und Fahrpreisen. Stadterweiterungen sind bedingt durch die Verkehrsanlagen zwischen dem Außengelände und der Innenstadt.

Wer daher die Gestaltung der Verkehrseinrichtungen beherrscht, ist in der Lage, die Entwicklung der Stadtanlage entscheidend — günstig oder ungünstig — zu beeinflussen.

Die Sorge für das Verkehrswesen, eine soziale Verkehrspolitik, ist also eine der wichtigsten Aufgaben der Verwaltung einer modernen Großstadt.

Die Tätigkeit der Kommunen im Verkehrswesen kann entweder eine indirekte sein, wenn sie sich auf die Beaufsichtigung und Beeinflussung der privatkapitalistischen Unternehmungen beschränkt, oder eine direkte, wenn sie in eigenem kommunalen Unternehmertum besteht.

Zu der Frage, ob es vom Standpunkt des öffentlichen Interesses vorzuziehen sei, daß die Kommunen die Verkehrs- und sonstigen der Allgemeinheit dienenden Unternehmungen dem Privatkapital überlassen, oder ob sie sich selbst als Unternehmer betätigen sollen, sind bis in die neueste Zeit hinein zahlreiche Veröffentlichungen erschienen¹⁾, daher dürfte es sich erübrigen, hier noch einmal auf diese Frage genauer einzugehen. Es möge nur das Ergebnis dieser Untersuchungen kurz gekennzeichnet werden: Danach erscheint das Problem, ob kommunale oder private Unternehmungen den Vorzug verdienen, dahin geklärt zu sein, daß eine allgemein gültige Lösung dieser Frage nicht möglich ist. Es läßt sich keine feste Grenze ziehen zwischen solchen Unternehmungen, die der Privatindustrie gehören, und solchen, die öffentlichen Verbänden vorbehalten bleiben sollen. Die Grenze ist veränderlich. Die Unternehmungen rücken zum Teil in den Kreis des öffentlichen Interesses, zum Teil entfernen sie sich davon. Nicht die Art der Unternehmung, sondern der Grad des

¹⁾ Es seien u. a. folgende genannt: Günther, Die kommunalen Straßenbahnen Deutschlands, Jena 1913; Mombert, Entwicklung der Gemeindebetriebe in Deutschland und im Ausland, aus Schriften des Vereins für Sozialpolitik 1910; Lord Avebury, Staat und Stadt als Betriebsunternehmen, 1909; J. Kollmann, Die Organisation kommunaler Betriebe. Vortrag, gehalten an der Technischen Hochschule zu Dresden, Dresden 1913; Fuchs, Entwicklung und allgemeine Bedeutung der Gemeindebetriebe und ihr Verhältnis zu privaten Betrieben. Aus Schriften des Vereins für Sozialpolitik, 1910.

öffentlichen Interesses ist maßgebend. Es wird also von Fall zu Fall zu entscheiden sein, ob sich eine Unternehmung mehr für die private oder mehr für die kommunale Form eignet.

Wie nun die Entscheidung bezüglich des Verkehrswesens auch ausfallen mag, ob die Beaufsichtigung der privatkapitalistischen Unternehmungen oder ob eigne kommunale Unternehmertätigkeit in Frage kommt, stets soll die erste Sorge der Kommune der Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse und der Wahrung der allgemeinen Verkehrsinteressen — durch Schaffung neuer erforderlicher Verkehrsgelegenheiten, durch richtige Anlage und Ausgestaltung derselben sowie durch Einrichtung möglichst niedriger Tarife — gelten.

Alle Sonderinteressen einzelner Kreise müssen nach Möglichkeit ausgeschaltet werden. Dazu ist es notwendig, daß bei privatkapitalistischen Verkehrsunternehmungen seitens der Stadtverwaltung dafür gesorgt wird, daß nicht der Vorteil der kleinen Gruppe der Aktionäre zu sehr in den Vordergrund gestellt wird. Andererseits muß bei kommunalen Verkehrsunternehmungen Vorsorge getroffen werden, daß die Direktion eine gewisse Selbständigkeit in der Geschäftsführung erhält und von dem Wohlwollen einzelner Stadtverordneter und Parteien möglichst unabhängig ist. Der Verkehrsdeputation sollte nicht die eigentliche Leitung der Betriebe, sondern nur die allgemeine Beaufsichtigung der Geschäftsführung — ähnlich wie dem Aufsichtsrat einer Gesellschaft — obliegen.

Ferner sollten es sich die Kommunen auch angelegen sein lassen, zu einer möglichst guten Wirtschaftlichkeit der Verkehrsunternehmungen beizutragen. Denn bei den privaten Unternehmungen wird bei guter Rentabilität der Kommune eine Beteiligung am Gewinn ermöglicht. Eine gedeihliche finanzielle Entwicklung fördert den Unternehmungsgeist und ist für die Verkehrsverhältnisse von Nutzen. Bei den eigenen (kommunalen) Unternehmungen kommt der Reingewinn der Stadtkasse und damit der Allgemeinheit unmittelbar zugute.

Wenn man das Berliner Verkehrsnetz betrachtet, so findet man, daß in Berlin außer der staatlichen Stadt- und Ringbahn sowohl privatkapitalistische als auch kommunale Verkehrsmittel bestehen, erstere allerdings in weitaus größerem Umfange.

An der Entwicklung des Berliner Verkehrswesens sind hauptsächlich folgende drei großen Unternehmungen beteiligt gewesen:

Die „Große Berliner Straßenbahn-A. G.“ nebst ihren Zweiggesellschaften¹⁾,

die Staatliche Stadt- und Ringbahn,

die „Allgemeine Berliner Omnibus-A. G.“.

Zu ihnen trat erst sehr viel später, nämlich im Jahre 1897, ein viertes größeres Verkehrsunternehmen hinzu, nämlich:

die „Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen“, deren erste Strecke im Jahre 1902 eröffnet wurde. Zu erwähnen sind

¹⁾ Diese sind: Die „Westliche Berliner Vorortbahn-A. G.“, die „Südliche Berliner Vorortbahn-A. G.“, die „Berlin-Charlottenburger Straßenbahn-A. G.“ und die „Neue Berliner Straßenbahn Nordost-A. G.“

ferner zwei kleinere, hier aber besonders interessierende Unternehmungen:

Die „Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.“ (seit 1899) und die „Straßenbahnen der Stadt Berlin“, deren erste Linie im Jahre 1908 in Betrieb genommen wurde.

Die Tabelle 1 zeigt uns, wie sich für das Jahr 1910 der Gesamtverkehr auf diese Unternehmungen verteilt.

Es wurden befördert:

Verkehrsmittel	beförd. Personen
auf Straßenbahnen	567 Mill.
auf der Stadt-, Ring- und Vorortbahn	309 „
auf Omnibussen	149 „
auf der Hoch- und Untergrundbahn	57 „

Tabelle 1.

Anteil des Schnellverkehrs am gesamten Verkehr für Berlin, Paris, London, New York im Jahre 1910.

Beförderungsmittel		Groß-Berlin		Groß-Paris		Groß-London		New York	
		Be-förderte Personen in Million.	Pro-zente des gesamten Verkehrs	Be-förderte Personen in Million.	Pro-zente des gesamten Verkehrs	Be-förderte Personen in Million.	Pro-zente des gesamten Verkehrs	Be-förderte Personen in Million. ¹⁾	Proz. d. Straß- u. Untergrund-Bahn-verkehrs zus. ²⁾
Schnellbahnen	Eisenbahnen (Stadt- u. Vorortbahnen)	309	28,2	246	20,3	800	33,8	1)	2)
	Hoch- und Untergrundbahnen	57	5,2	334	27,6	442	18,7	1)	66,0
	Gesamter Schnellverkehr	366	33,4	580	47,9	1242	52,5	1)	2)
Sonstige Verkehrsmittel	Straßenbahnen	567	51,8	480	39,7	728	30,7	1)	34,0
	Omnibusse	149	13,6	130	10,5	340	14,3	1)	2)
	Schiffe	8	1,2	20	1,9	60	2,5	1)	2)
Insgesamt		1090	100,0	1210	100,0	2370	100,0		100,0

¹⁾ In den Angaben über die absoluten Verkehrszahlen stimmen die verschiedenen Quellen nicht überein, wohl aber stimmen sie in den Relativzahlen überein, daher sind nur letztere aufgenommen.

²⁾ Über den lokalen und Vorort-Eisenbahnverkehr, sowie über den Omnibus- und Schiffsverkehr fehlen genaue Angaben, daher sind nur Straßen-, Hoch- und Untergrundbahnen berücksichtigt.

Von den auf Straßenbahnen beförderten 567 Mill. Personen entfallen auf:

die „Berliner Elektrische Straßenbahnen“¹⁾ 18,5 Mill.,

die „Straßenbahnen der Stadt Berlin“²⁾ 18,0 Mill.,

also auf die „Große Berliner“ bei weitem der größte Teil, auf die beiden andern Gesellschaften nur ein ganz bescheidener Teil.

Dieses Bild hat sich seither relativ nicht wesentlich verändert.

Zu diesen bestehenden Unternehmungen werden in naher Zukunft noch zwei bedeutende Verkehrsmittel, beide zur Verbindung von Norden nach Süden, hinzutreten, nämlich:

Die „Städtische Nordsüdbahn“ und

die „A. E. G.-Schnellbahn Gesundbrunnen—Neukölln“, so daß nach deren Fertigstellung im wesentlichen sechs Verkehrsunternehmer in Berlin vorhanden sein werden, nämlich:

Die „Große Berliner“ nebst Zweiggeseellschaften, der Staat (Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen),

die „Allgemeine Berliner Omnibus-A. G.“,

die „Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen“,

die Stadtgemeinde Berlin: a) „Straßenbahnen der Stadt Berlin“, b) „Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.“³⁾ und „Städtische Nordsüdbahn“,

die „A. E. G.-Schnellbahn-A. G.“.

Auf die Entwicklung der staatlichen Stadt- und Ringbahn hat die Stadtgemeinde Berlin einen nennenswerten Einfluß nicht ausgeübt. Wir können daher dieses Unternehmen bei den nachfolgenden Betrachtungen völlig ausscheiden.

Von den sonstigen Berliner Verkehrsunternehmungen steht die „Große Berliner“ sowohl nach der Verkehrsziffer (vgl. Tabelle 1) als auch nach der Ausdehnung des Liniennetzes bei weitem an erster Stelle.

Die Verdienste dieser Gesellschaft um die Förderung des Berliner Verkehrswesens — besonders durch die Anlage großer Durchmesserlinien, die das Außengelände der Stadt der Besiedelung und dem Verkehr erschlossen, sowie durch Einrichtung sehr billiger Tarife — sind von Buchmann in seiner Schrift: „Die Große Berliner Straßenbahn und ihre Bedeutung für die Verkehrsentwicklung von Groß-Berlin“⁴⁾ hervorgehoben worden. Andererseits zeigt aber Buchmann, daß die „Große Berliner“ sich später zum Schaden des Berliner Gesamtverkehrs der Anlage anderer Verkehrsunternehmungen lange Zeit erfolgreich widersetzt und jenen Zustand mitverschuldet hat, den man als „Berliner Verkehrsnot“⁵⁾ bezeichnete.

Hierdurch hat besonders die Entwicklung des Berliner Schnellbahnverkehrs (Hoch- und Untergrundbahnen), der für eine Weltstadt

1) Vgl. Tabelle 2 (Seite 40/41).

2) Vgl. Tabelle 5 (Seite 46/47).

3) Die „Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.“ gehört, wie wir später sehen werden, zu den im Besitze der Stadt Berlin befindlichen Verkehrsmitteln.

4) Verlag Springer, Berlin 1910.

5) Vgl. Mattersdorf, „Berliner Straßenbahn-Verkehrsnot“, Berlin 1908.

von der größten Bedeutung ist, sehr gelitten. Ein Blick auf die Tabelle 1 zeigt uns, wie sehr Berlin gegenüber anderen Weltstädten im Schnellverkehr zurückgeblieben ist.

In Buchmanns Schrift sind für uns von besonderem Interesse die Erörterungen über das Verhältnis der „Großen Berliner“ zur Stadtgemeinde Berlin, von denen hier folgendes angedeutet werden möge¹).

Anlässlich der mit großen Kosten verknüpften Elektrisierung der Straßenbahnen (Ende des vorigen Jahrhunderts) verlangte die Gesellschaft die Verlängerung des zwischen Stadt und Straßenbahn bestehenden Vertrages über das Jahr 1919 hinaus. Da diese städtischerseits versagt wurde, wandte sich die Gesellschaft an die Staatsbehörde (Ministerium der öffentlichen Arbeiten) um Ergänzung der städtischen Zustimmung und erhielt die staatliche Genehmigung gegen den Willen der Stadt bis zum Jahre 1949. Hierdurch wurde das Verhältnis zwischen der Stadt und der Straßenbahn sehr gespannt und die Frage der Übernahme des Straßenbahnunternehmens seitens der Stadtgemeinde völlig unklar. Weitere Streitigkeiten kamen dadurch hinzu, daß sich die „Große Berliner“, wie bereits erwähnt, der Anlage anderer Straßenbahnen und Schnellbahnen mit Hilfe des Konkurrenzinwandes lange Zeit erfolgreich widersetzte, woraus eine Reihe von langwierigen Prozessen zwischen Stadt und Straßenbahngesellschaft entstand²). Schließlich zeigt Buchmann noch, daß die Finanztransaktionen der Gesellschaft wiederholt zum Nachteil der Stadtgemeinde erfolgten.

Wir sehen hieraus, daß die Stadtgemeinde der Straßenbahngesellschaft gegenüber ziemlich machtlos und in der Verfügung über ihre Straßen stark beschränkt war. Um sich daher allmählich wieder frei zu machen und die Herrschaft über die Verkehrswege wieder zu gewinnen, entschloß sich die städtische Verkehrsdeputation³) im Jahre 1897, einige neue Straßenbahnlinien nicht wieder, wie bisher, der „Großen Berliner“ zu überlassen, sondern einem anderen Unternehmer zu übertragen. Sie schrieb daher diese Linien öffentlich aus.

Obwohl nun von den eingegangenen Angeboten das der „Großen Berliner“ für die Stadtgemeinde in pekuniärer Beziehung am günstigsten war, nahm die Verkehrsdeputation dasselbe nicht an, sondern verhandelte mit einer anderen anbietenden Firma, nämlich

¹) Vgl. auch „Aktenmaterial betr. das Verhältnis der Stadtgemeinde Berlin zur Großen Berliner Straßenbahn“. Aus Mitteilungen der Verkehrsdeputation, I. Abt., Berlin 1908.

²) Es sei hier erwähnt, daß der Streit zwischen Stadtgemeinde und Straßenbahn sowie die Frage des Ankaufes des Straßenbahnunternehmens seitens der Stadtgemeinde durch den neuen Vertrag von 1911 (angenommen in der Stadtverordneten-Versammlung vom 29. 6. 11) geregelt worden ist.

Dieser Vertrag und seine voraussichtlichen Folgen für den Berliner Verkehr ist u. a. von E. Schiff kritisch untersucht worden (vgl. E. Schiff, „Der neue Berliner Straßenbahn-Vertrag“, Elektrotechnische Zeitschrift 1911). Nach Schiffs Meinung ist der Vertrag sachlich in wesentlichen Punkten für die Stadtgemeinde und die Bevölkerung wenig günstig und in der Form vielfach unklar, so daß neue Zweifel möglich sein dürften.

³) Nähere Angaben über die Verkehrsdeputation folgen später.

der „Continentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen“, deren Angebot als das nächstgünstigste erschien. Diese mußte auf Veranlassung der Deputation bzw. einer hierfür eingesetzten, aus der Mitte der Deputation gewählten Kommission einen Vertragsentwurf ausarbeiten, welcher Bestimmungen enthielt, die eine dauernde Selbständigkeit und damit einen Wettbewerb des neuen Unternehmens gegenüber dem der „Großen Berliner“ verbürgen sollten. Während diese Verhandlungen noch stattfanden, wurde aber bekannt, daß eine Verschmelzung der „Continentalen Gesellschaft“ und der „Schuckert-Gesellschaft“ mit der Loewe-Gruppe, d. h. also mit dem Konzern der „Großen Berliner“, beabsichtigt wurde.

Wenn diese Absicht auch nicht zur Ausführung kam, so wollte doch die Verkehrsdeputation mit keinem dieser Unternehmer betreffs des Baues der Bahnen mehr verhandeln, sondern sie kam zu dem Schluß, daß es für den Verkehr und die Stadtgemeinde vorteilhafter sein würde, wenn sie die in Frage stehenden sowie überhaupt alle in Zukunft erforderlich werdenden neuen Straßenbahnlinien selbst baute und betriebe. Denn „wenn auch juristisch eine Form zur Verhütung der Verschmelzung gefunden werden könnte, so könnten doch tatsächlich vielleicht Verhältnisse und Beziehungen zwischen den vermeintlich voneinander unabhängigen Gesellschaften eintreten, welche zwar die Verträge nicht verletzen, aber doch ihre Wirkung vereiteln würden“¹⁾. Ferner war die Deputation der Ansicht, daß die Stadtgemeinde, wollte sie ein selbstständiges Unternehmen haben, nicht nur den Bau, sondern auch den Betrieb selbst übernehmen müßte.

Außer diesem Hauptzweck, ein selbstständiges Wettbewerbsunternehmen zu gründen, bei dem die Stadt in der Verfügung über ihre Straßen nicht beschränkt wäre, sollte ferner versucht werden, höhere Einnahmen zu erzielen, als sie durch Beteiligung am Gewinn einer Gesellschaft hätten erzielt werden können. Schließlich sollte das städtische Unternehmen einen Versuch in kleinerem Maßstabe darstellen und den Beweis erbringen, daß die Stadtgemeinde gewillt wäre, selbst als Unternehmerin im Verkehrswesen aufzutreten und fähig sein würde, eventuell das große Unternehmen der „Großen Berliner“ dereinst zu übernehmen. Sollte letzterer Fall aber nicht eintreten, so sollten die mit dem eignen Unternehmen gemachten Erfahrungen für die Ausarbeitung neuer Verträge mit Verkehrsunternehmern von Nutzen sein.

Die Verkehrsdeputation machte also im Oktober 1899 dem Magistrat den Vorschlag, hinfort neue Straßenbahnen für Rechnung der Stadtgemeinde zu bauen und zu betreiben und der Verkehrsdeputation die Verwaltung derselben zu übertragen. Der Magistrat stimmte diesem Vorschlage zu und empfahl ihn der Stadtverordneten-Versammlung in seiner Vorlage Nr. 653 von 1900, in welcher die eben erwähnten Gesichtspunkte zur Begründung derselben angeführt waren, zur Annahme.

¹⁾ Aus der Vorlage an die Stadtverordneten-Versammlung Nr. 653 von 1900.

Darauf faßten die Stadtverordneten in ihrer Sitzung vom 18. Oktober 1900 den prinzipiellen Entschluß, in Zukunft neue Straßenbahnen durch die Stadt bauen und betreiben zu lassen.

Zugleich wurde die Verwaltung der zu erbauenden Straßenbahnen der Verkehrsdeputation übertragen, deren Befugnisse folgendermaßen festgelegt wurden:

Die Deputation hat die Stadtgemeinde nach außen zu vertreten. Sie ist befugt, über die von der Staatsbehörde bei Erteilung ihrer Konzession gestellten Bedingungen zu entscheiden, und ist berechtigt zum Abschluß von allen Verträgen, welche Bau und Betrieb der Bahnen erfordern. Sie hat die Bauentwürfe zu genehmigen. Sie stellt die Fahrpläne fest und bestimmt die Preise für Abonnements-, Schüler- und Arbeiterkarten. Sie stellt die zum Bau und Betriebe der Straßenbahnen notwendigen Personen an und entläßt sie. — Von den vorstehenden Befugnissen kann die Deputation einzelne einer Unterkommission oder der Direktion der städtischen Straßenbahnen übertragen.

Darauf überreichte die Verkehrsdeputation noch im Jahre 1900 den Staatsbehörden ein Projekt über mehrere neue städtische Straßenbahnlinien zur grundsätzlichen Stellungnahme. Mit der Entwicklung dieses Projektes werden wir uns im 2. Kapitel näher beschäftigen.

Im gleichen Jahre wurde noch ein zweiter Schritt getan, indem die Verkehrsdeputation den Ankauf der Aktien eines bereits bestehenden Verkehrsunternehmens, der „Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.“, beschloß, der dann, wie wir im 2. Kapitel sehen werden, auch zustande kam.

Auch im Schnellbahnwesen begann die Stadtgemeinde um die Wende des Jahrhunderts eine eigene Tätigkeit. Sie mochte wohl fürchten, daß die „Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen“ allmählich eine ähnliche Monopolstellung im Schnellbahnwesen erringen würde, wie sie die „Große Berliner“ im Straßenbahnwesen besaß. Die Stadtgemeinde suchte daher die Erweiterungstrecken der Hoch- und Untergrundbahn vom Potsdamer Platz nach dem Spittelmarkt, Alexanderplatz usw. in ihren Besitz zu bekommen und reichte der Staatsbehörde hierfür im Jahre 1898 ein kommunales Projekt ein¹⁾, das aber zugunsten des Projektes der „Hochbahngesellschaft“ vom Polizeipräsidenten abgelehnt wurde.

Die Verkehrsdeputation arbeitete daher mehrere andere selbständige Projekte über kommunale Schnellbahnlinien aus, von denen hauptsächlich zwei, nämlich das der „Nordsüdbahn“ und das der „Nordwest—Südostbahn“, in der Folgezeit zur Entwicklung gelangten und mit denen wir uns im nächsten Kapitel näher beschäftigen werden.

Nach den vorstehenden Ausführungen hat die Stadtgemeinde Berlin in ihrer indirekten Verkehrstätigkeit, d. h. also in der Beaufsichtigung und Beeinflussung der Verkehrsgesellschaften, wenig Er-

¹⁾ Vgl. Verwaltungsberichte der Berliner Städtischen Verkehrsdeputation vom Jahre 1898.

folg gehabt. Sie vermochte die eingangs genannten, an die Verkehrstätigkeit einer Stadtverwaltung zu stellenden Forderungen — namentlich die Verbesserung des Verkehrswesens, die Befriedigung der allgemeinen Verkehrsbedürfnisse und die Ausschaltung von Sonderinteressen — nicht in genügendem Maße zu erfüllen. Dieser Mißerfolg ist im wesentlichen darin begründet, daß die Stadt auf die Gesellschaften keinen Zwang ausüben konnte, wünschenswerte Verkehrsverbesserungen durchzuführen. Die Stadt hatte einen Einfluß auf die Gesellschaften vorzugsweise nur durch das Recht, die Zustimmung zu Anträgen der Gesellschaft zu versagen. Dieser Umstand und ein gewisser Mangel an Rücksichtnahme auf die Lebensbedingungen der Gesellschaften führten zu einem sehr unerquicklichen Verhältnis namentlich zwischen der Stadt und der „Großen Berliner Straßenbahngesellschaft.“ Die Stadtgemeinde entschloß sich daher, um die Mißstände im Berliner Verkehrswesen zu beseitigen, zur direkten Verkehrstätigkeit, d. h. also zur Schaffung eigener kommunaler Verkehrsunternehmungen. Diese näher zu untersuchen, soll nun im folgenden unsere Aufgabe sein.

Kapitel II.

Geschichtliche Entwicklung der kommunalen Berliner Verkehrsunternehmungen und -projekte.

1. Straßenbahnen der Stadt Berlin.

Wie in der Einleitung bereits erwähnt, überreichte die Berliner städtische Verkehrsdeputation im Jahre 1900 den Staatsbehörden ein Projekt über mehrere städtische Straßenbahnlinien zur grundsätzlichen Stellungnahme.

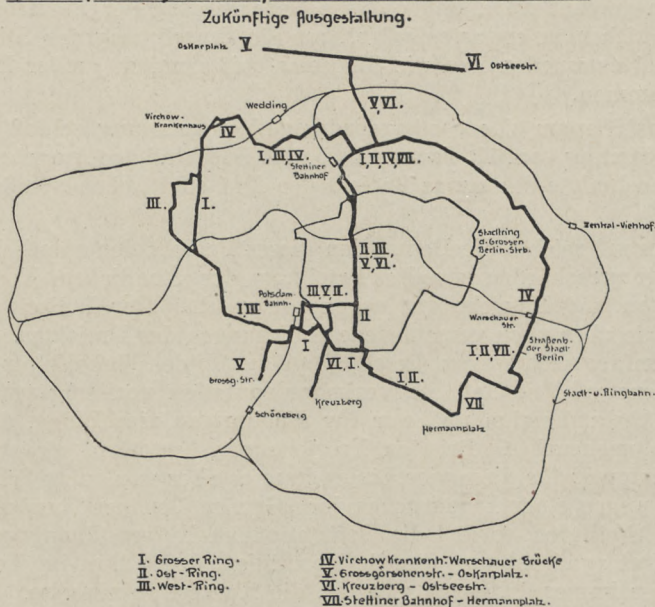
In diesem Projekt waren außer anderen zwei die Stadt von Norden nach Süden durchziehende Linien vorgesehen, welche die Straße „Unter den Linden“ im Zuge der Neustädtischen Kirchstraße kreuzen sollten. Diese Kreuzung wurde aber von höchster Stelle nicht genehmigt, und es wurde daher das Projekt so geändert, daß die geplanten Nordsüdlinien im mittleren Teil unterbrochen wurden, so daß also voneinander getrennte nördliche und südliche Linien entstanden.

Dieses geänderte Projekt wurde sodann von neuem den Staatsbehörden eingereicht, fand aber nur für die nördlichen Linien deren Billigung, während die südlichen Linien als unzweckmäßig abgelehnt wurden. Darauf empfahl die Deputation dem Magistrat, zunächst nur die Nordlinien, nämlich 1. die Linie Stettiner Bahnhof—Warschauer Brücke und 2. die Linie Virchowkrankenhaus—Wedding—Warschauer Brücke¹⁾ bauen zu lassen. Hierauf wollte aber der

¹⁾ Für diese und die folgenden Angaben betreffend Linienführung der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“ vgl. die Linienskizze (Fig. 1).

Magistrat nicht eingehen, da er die Nordlinien allein für unrentabel hielt und sich von dem städtischen Unternehmen nur dann einen annehmbaren Ertrag versprach, wenn das ganze Projekt zur Ausführung käme. Daher nahm die Verkehrsdeputation das Projekt der Südlinien wieder auf, änderte es aber so um, daß auf die Bedenken der Staatsbehörden möglichst Rücksicht genommen wurde. Auch wurde auf den Einspruch der „Großen Berliner“ die Führung durch die Markgrafenstraße statt durch die Friedrichstraße, die ursprüng-

Figur 1
— Linienführung der Straßenbahnen der Stadt Berlin. —



lich geplant war, beschlossen. Es wurden folgende drei südlichen Linien in Aussicht genommen (vgl. die Linienskizze):

1. Dönhoffplatz—Großgörschenstraße,
2. Dönhoffplatz—Kreuzberg,
3. Dönhoffplatz—Neukölln (Hermannplatz).

Nun erklärte der Magistrat, allerdings mit sehr knapper Majorität, sein Einverständnis mit dem ganzen Projekt der fünf Linien und machte der Stadtverordneten-Versammlung eine dementsprechende Vorlage (Nr. 470 von 1904).

Die Stadtverordneten beschäftigten sich mit dieser Angelegenheit erstmalig in ihrer Sitzung vom 2. Juni 1904. In dieser trat eine recht erhebliche Meinungsverschiedenheit bezüglich der prinzipiellen Gültigkeit des Beschlusses vom 18. Oktober 1900 in Erscheinung, auch war man entgegen der Ansicht des Magistrats der Meinung, daß weniger die Nordlinien als vielmehr die Südlinien unrentabel sein

würden. Es wurde daher die Vorlage einem Ausschuß zur weiteren Beratung übertragen. Dieser hatte lange Zeit, ungefähr fünf Monate, mit der Beratung des Projektes zu tun. In dem Ausschuß war man im allgemeinen der Ansicht, daß der Verkehrswert der städtischen Linien nicht sehr groß wäre. Die Nordlinien fanden nur eine knappe Majorität, die nur dadurch zustande kam, daß man die Linien aus Verkehrsgründen für notwendig erachtete, während man sich von ihrer Ertragsfähigkeit nicht viel versprach. Die Südlinien wurden für ganz ungeeignet gehalten. Erst als der Magistratsvertreter erklärte, daß seitens der Verkehrsdeputation die Untertunnelung der Straße „Unter den Linden“ und die Durchführung der Südlinien nach Norden geplant wäre, und daß die Genehmigung der Staatsbehörden hierzu sicher zu erwarten wäre, trat ein Umschwung der Stimmung ein, und es wurden nun die Südlinien mit ziemlich großer Mehrheit angenommen.

Das Plenum der Stadtverordneten-Versammlung schloß sich in seiner Sitzung vom 12. Januar 1905 dem Beschluß des Ausschusses an und genehmigte das ganze Projekt der fünf städtischen Straßenbahnlinien.

Darauf reichte die Deputation dieses Projekt den staatlichen Genehmigungsbehörden zwecks Erteilung der staatlichen Konzession zum Bau und Betriebe der neuen Linien ein. Der Polizeipräsident verlangte aber noch verschiedene Änderungen des Projektes. Besonders umfangreich waren dieselben an der Linie Dönhoffplatz—Großgörschenstraße, so daß die Verkehrsdeputation vorläufig von dieser Linie Abstand nahm und nur für die übrigen vier Linien die Konzession nachsuchte. Bei den Erörterungen betreffend die staatliche Genehmigung für diese vier Linien kam es aber wieder zu Schwierigkeiten wegen eines Einspruches der „Großen Berliner“ bezüglich der beiden Südlinien, so daß die Deputation im Einverständnis mit dem Magistrat zunächst nur für die Nordlinien, deren Bau im Verkehrsinteresse immer dringender wurde, die Konzession einholte.

Diese wurde endlich im Januar 1907 erteilt. Daraufhin brachte der Magistrat der Stadtverordneten-Versammlung eine Vorlage (Nr. 92 von 1907) auf Bewilligung der für die Anlage der Nordlinien, und zwar zunächst nur der Strecken vom Weddingplatz bzw. vom Stettiner Bahnhof nach dem Zentralviehhof, erforderlichen Mittel ein. Dieselben wurden von den Stadtverordneten in ihrer Sitzung vom 21. Februar 1907 bewilligt.

Die speziellen technischen Aufgaben des Baues und der Inbetriebsetzung übertrug die Verkehrsdeputation einer aus ihrer Mitte gebildeten Subkommission von sieben Mitgliedern. Bei den Vorbereitungen zum Bau ergaben sich aber noch Streitigkeiten mit der „Großen Berliner“ betreffs der von der Stadtgemeinde beabsichtigten teilweisen Mitbenutzung ihrer Gleise, so daß erst im November 1907 mit dem Bau begonnen werden konnte.

Der Bau der beiden Strecken Weddingplatz—Landsberger Allee und Stettiner Bahnhof—Landsberger Allee wurde dann im Juni 1908

fertiggestellt, und es wurden die Linien am 1. Juli 1908 mit einer Wagenfolge von 10 Minuten dem Verkehr übergeben.

Die Anschlußstrecken Landsberger Allee—Zentralviehhof und Weddingplatz—Virchowkrankenhaus folgten bald darauf im August 1905, nachdem die Mittel für die letztere Strecke von der Stadtverordneten-Versammlung in ihrer Sitzung vom 12. Dezember 1907 bewilligt worden waren.

Im zweiten Betriebsjahre, vom 1. April 1909 bis 31. März 1910, fand die Verlängerung der Linien vom Zentralviehhof nach der Warschauer Brücke statt, und zwar durch Ankauf dieser Flachbahnstrecke von der „Hochbahngesellschaft“. Die Mittel für diesen Ankauf wurden von den Stadtverordneten in der Sitzung vom 28. Oktober 1909 (Vorlage Nr. 903) bewilligt.

In dem Kaufvertrag zwischen Stadtgemeinde und „Hochbahngesellschaft“ verpflichteten sich beide Kontrahenten, im Verkehr zwischen Hochbahn und Flachbahn, d. h. für Fahrten bis bzw. vom Zentralviehhof, für die Zeit bis zum 31. Dezember 1919 Übergangskarten, wie sie bisher ausgegeben worden waren, auch fernerhin auszugeben, so daß der Tarifanteil der Hochbahn im Anstoß unverändert bleiben und auf die Flachbahn ein Betrag von 5 Pfennig für jede Fahrkarte entfallen sollte.

Im folgenden Jahre fand wieder eine Fortsetzung statt, nämlich von der Warschauer Brücke bis zum Görlitzer Bahnhof (Vorlage Nr. 485 von 1910; Bewilligung der Mittel in der Stadtverordneten-Versammlung vom 26. Mai 1910), wobei zum Teil die Gleise der „Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.“ mitbenutzt wurden. — Bezüglich der Mitbenutzung wurde mit dieser Gesellschaft ein Abkommen getroffen, wonach für die Mitbenutzung der Gleise eine entsprechende Entschädigung zu zahlen ist.

Im Jahre 1912 fand dann die letzte Erweiterung, nämlich vom Görlitzer Bahnhof zum Hermannplatz, statt.

Mit den Südlinien hatte sich die Verkehrsdeputation seit dem Jahre 1911 wieder beschäftigt und mit der „Großen Berliner Straßenbahn“ eine diesbezügliche Einigung erzielt, nachdem kurz zuvor eine allgemeine Auseinandersetzung und Einigung zwischen Stadt und Straßenbahn durch den Vertrag vom Jahre 1911 erfolgt war.

Sodann wurde zu Beginn des nächsten Jahres die Vorlage (Nr. 83) betreffs Bewilligung der Mittel für den Bau der Südlinien den Stadtverordneten eingereicht, und es wurden von denselben nach zweimaliger Beratung und nach Einsetzung eines Ausschusses in der Sitzung vom 22. Februar 1912 die erforderlichen Mittel bewilligt. Im gleichen Jahre erfolgten auch die Zustimmung des inzwischen ins Leben gerufenen „Verbandes Groß-Berlin“¹⁾ sowie die staatliche Genehmigung, letztere nachdem noch auf den Wunsch des Polizeipräsidenten der Endpunkt der Linien vom Dönhoffplatz nach der Behrenstraße verlegt worden war.

¹⁾ Näheres über den „Verband Groß-Berlin“ siehe am Schluß dieser Arbeit.

Darauf wurde sogleich mit dem Bau der Südlinien begonnen. Die erste Linie, Behrenstraße—Hermannplatz, wurde am 1. Mai 1913 dem Verkehr übergeben, und zwar wurde dieselbe als Verlängerung der Stammlinie Stettiner Bahnhof—Hermannplatz an diese betriebmäßig angegliedert. Die Betriebseröffnung der Linie Behrenstraße—Kreuzberg erfolgte im August, die der Linie Behrenstraße—Großgörschenstraße am 1. Oktober 1913.

Es bestehen seitdem also folgende von der Stadt gebaute und betriebene Linien:

1. Stettiner Bahnhof—Hermannplatz—Behrenstraße,
2. Virchowkrankenhaus—Hermannplatz,
3. Behrenstraße—Großgörschenstraße,
4. Behrenstraße—Kreuzberg,

die sämtlich im 10-Minuten-Verkehr betrieben werden.

Im Jahre 1913 betrug die Zahl der beförderten Personen ungefähr 28 Millionen, die Zahl der gefahrenen Wagenkilometer etwa 6 Millionen. Die Länge der zweigleisigen Betriebsstrecken beträgt 54,36 km, einschließlich der Zufahrtgleise etwa 60 km, wovon sich ungefähr 50 km im Eigenbesitz der Stadt befinden und der Rest Mitbenutzungsstrecken sind. Die Zahl der vorhandenen Wagen betrug 178, die der beschäftigten Personen 617.

Weitere Angaben über die bisherige Entwicklung des Unternehmens der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“ sind in den Tabellen Nr. 2 und 3 (Seiten 40, 41, 42) enthalten. Über dieselben wird an späterer Stelle noch Näheres ausgeführt werden.

Bei der Besprechung der Verhandlungen des Ausschusses zur Beratung der Magistratsvorlage betreffend das Projekt der städtischen Straßenbahnlinien vom Jahre 1905 hatten wir auch das Projekt eines Straßenbahnquertunnels unter der Straße „Unter den Linden“ erwähnt. Wir wollen uns jetzt mit der Entwicklung dieses Projektes noch etwas näher beschäftigen.

Die Verkehrsdeputation hatte, nachdem im Jahre 1900 von den Staatsbehörden die ursprünglich geplante Überführung der städtischen Straßenbahnlinien über die Straße „Unter den Linden“ abgelehnt worden war, einen Plan eines Straßenbahntunnels, der die Straße „Unter den Linden“ am Kaiser-Franz-Joseph-Platz queren sollte, ausgearbeitet und im Jahre 1904 der Staatsbehörde zur Stellungnahme eingereicht. Von dieser wurde aber erwidert, daß dem Tunnelprojekt erst näher getreten werden könnte, wenn die Frage, wo das neu zu erbauende Opernhaus stehen sollte, geregelt sein würde. — Die Verkehrsdeputation arbeitete jedoch an dem Projekt weiter und verhandelte auch mit der „Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft“ wegen der Mitbenutzung des von der Stadt zu erbauenden Tunnels seitens dieser Gesellschaft. Im Jahre 1909 war das Projekt so weit gediehen, daß die Deputation beschloß, die Zustimmung der Gemeindebehörden zum stadtseitigen Bau zweier Tunnel, die von den städtischen Straßenbahnlinien und denen der „Großen Berliner“ benutzt werden sollten und an deren Verzinsung und Amortisation sich die „Große

Berliner“ in angemessener Weise beteiligen sollte, einzuholen. Der Magistrat stimmte diesem Plane im Oktober des Jahres 1909 zu.

Mit der „Großen Berliner“ wurde im Jahre 1911 ein Vertrag betreffs der Benutzung der Tunnel abgeschlossen, aus welchem folgendes erwähnt sein möge:

Die beiden Tunnel, ein östlicher und ein westlicher, werden von der Stadtgemeinde auf eigene Kosten erbaut und bleiben in städtischem Besitz. Der östliche Tunnel soll ausschließlich dem Verkehr der „Großen Berliner“ und nur im Falle einer Betriebsstörung in dem westlichen Tunnel auch den städtischen Bahnen, der westliche Tunnel soll teils den „Straßenbahnen der Stadt Berlin“ und den „Berliner Elektrischen Straßenbahnen“, teils auch der „Großen Berliner“ (36 Züge in der Stunde) dienen. Als Entschädigung für die Benutzung der Tunnel hat die „Große Berliner“ an die Stadtgemeinde eine entsprechende Geldsumme zu zahlen.

Inzwischen nahm die Verkehrsdeputation, da die Opernhausfrage sich allmählich der Klärung näherte, auch die Verhandlungen mit der Staatsbehörde wieder auf und erreichte im Sommer des Jahres 1914, nachdem noch verschiedene Änderungen an dem Entwurf der Tunnel vorgenommen worden waren, die staatliche und die Allerhöchste Genehmigung.

Nunmehr brachte der Magistrat eine Vorlage (Nr. 332 von 1914) an die Stadtverordneten-Versammlung betreffs Bewilligung der zum Bau der Tunnel erforderlichen Mittel ein.

In der gleichen Vorlage und im Zusammenhang mit dem Tunnelprojekt wurde den Stadtverordneten ein Plan über verschiedene an dem bisherigen Netz der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“ vorzunehmende Änderungen und Erweiterungen vorgelegt, und es wurde die Bewilligung der hierfür erforderlichen Mittel beantragt.

Gemäß diesem Plane sollen nach Fertigstellung der Tunnel und einiger neuen Gleisstrecken hinfert folgende Linien der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“ eingerichtet und betrieben werden¹⁾:

I. Großer Ring: Virchowkrankenhaus — Zentralviehhof — Hermannplatz — Hallesches Tor — Tiergarten — Moabit — Virchowkrankenhaus. Wagenfolge 10 Minuten.

Der Große Ring benutzt auf einem großen Teil seiner Strecke, nämlich von der Gitschiner Straße bis nach Moabit, die Gleise der „Großen Berliner“.

II. Ostring: Stettiner Bahnhof — Zentralviehhof — Hermannplatz — Behrenstraße — Tunnel — Artilleriestraße — Stettiner Bahnhof. Wagenfolge 15 Minuten.

III. Westring: Behrenstraße — Großgörschenstraße — Lützowstraße — Tiergarten — Moabit — Christianiastraße — Swinemünder Straße — Gartenstraße — Artilleriestraße — Tunnel — Behrenstraße. Wagenfolge 10 Minuten.

Der Westring benutzt ebenso wie der Große Ring auf einer langen Strecke die Gleise der „Großen Berliner Straßenbahn“, sodann durch-

¹⁾ Vgl. die Linienskizze Fig. 1.

fährt er die Strecke Moabit—Christianastraße (Gesundbrunnen), die ursprünglich im Jahre 1912 von der Verkehrsdeputation als selbstständige Linie projektiert worden war¹⁾ und zu der die Stadtverordneten bereits in der Sitzung vom 11. April 1912 (Vorlage Nr. 332) die Mittel bewilligt hatten.

IV. Virchowkrankenhaus—Warschauer Brücke. Wagenfolge 10 Minuten. Die Linie bildet einen Teil der jetzigen Linie Virchowkrankenhaus—Hermannplatz.

V. Nordsüdlinie: Großgörschenstraße—Behrenstraße—Tunnel—Artilleriestraße—Gartenstraße—Swinemünder Straße—Oskarplatz. Wagenfolge 10 Minuten.

VI. Nordsüdlinie: Kreuzberg—Behrenstraße—Tunnel—Swinemünder Straße—Ostseestraße. Wagenfolge 20 Minuten.

Die Linien V und VI sind Fortsetzungen der jetzigen Linien Behrenstraße—Großgörschenstraße bzw. Behrenstraße—Kreuzberg nach Norden.

VII. Stettiner Bahnhof—Hermannplatz, nur während der verkehrsreichen Morgenstunden betrieben. Wagenfolge 7,5 Minuten.

Die Linie bildet einen Teil der jetzigen Linie Stettiner Bahnhof—Behrenstraße.

Die Stadtverordneten-Versammlung bewilligte noch im Jahre 1914 die zum Bau des Tunnels und zur Ausführung der oben beschriebenen Erweiterungen erforderlichen Mittel.

Auch die Zustimmung des Verbandes Groß-Berlin und die staatliche Genehmigung zur Ausführung dieser Projekte erfolgte kurz darauf, so daß noch im Jahre 1914 mit dem Bau des Tunnels und der neuen Strecken begonnen werden konnte²⁾.

Soviel über die Entstehung, bisherige Entwicklung und die für die Zukunft geplante Ausgestaltung des Unternehmens der „Straßenbahnen der Stadt Berlin.“

2. Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.

Im Jahre 1900 beschloß die städtische Verkehrsdeputation, wie bereits in der Einleitung erwähnt, einen großen Teil der Aktien der „Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.“, welcher der Stadtverwaltung angeboten worden war, anzukaufen.

Diese Gesellschaft besaß die von der Firma Siemens & Halske gebauten und betriebenen Straßenbahnlinien Behrenstraße—Treptow und Mittelstraße—Pankow (vgl. die Linienskizze Fig. 2), für welche die staatliche Konzession bis zum Jahre 1949 vorhanden war. Zwischen den „Berliner Elektrischen Straßenbahnen“ und der Firma „Siemens & Halske-A. G.“ bestand ein Betriebs- und Garantievertrag, gemäß

¹⁾ Dieser Teil ist seit dem Sommer des Jahres 1915 bereits im Betriebe.

²⁾ Inzwischen sind die beiden Tunnel fertiggestellt und zu Beginn des Jahres 1917 in Betrieb genommen worden.

welchem diese Firma den Betrieb der Bahnen zu führen hatte, und der „Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.“ eine Dividende von 5% so lange garantierte, bis das Unternehmen drei Jahre hintereinander einen Gewinn von 5% ohne jeden Zuschuß seitens der Firma Siemens & Halske abwerfen würde.

Der Magistrat trat dem Beschluß der Deputation bei und reichte den Stadtverordneten im Jahre 1901 eine diesbezügliche Vorlage (Nr. 67 von 1901) ein. Bei der ersten Beratung dieser Vorlage in der Stadtverordneten-Sitzung vom 17. Januar 1901 wurde aber von verschiedenen Stadtverordneten geltend gemacht, daß die geschäftliche



Lage des Unternehmens keine gute und der geforderte Preis — die Aktien wurden zum Kurse von $166\frac{2}{3}\%$ angeboten — ein zu hoher wäre. Daher wurde die Vorlage zunächst einem Ausschuß zur Vorberatung überwiesen.

Dieser Ausschuß kam jedoch zu dem Beschluß, das Angebot anzunehmen, und zwar wurde in dem Ausschußbericht hervorgehoben, daß weniger Gewinnabsichten hierbei maßgebend gewesen wären, als vielmehr der Wunsch, diese Linien nicht der „Großen Berliner Straßenbahn“, die sich auch für dieselben interessierte, in die Hände fallen zu lassen. Die Linien wären die einzigen von Punkten der Peripherie ins Herz der Stadt führenden radialen Straßenbahnverbindungen, die sich noch nicht im Besitze der „Großen Berliner“ befänden, daher müßte sich die Stadt diese noch freien Eingangstore offen halten.

Daraufhin beschloß dann die Stadtverordneten-Versammlung in ihrer Sitzung vom 24. Juni 1901 den Ankauf der Aktien.

Die Beschaffung des zum Verkauf stehenden Teiles der Aktien, der etwa 5 850 000 Mark betrug — während das gesamte Aktienkapital der Gesellschaft sich auf 6 Mill. Mark belief —, geschah durch das Bankhaus Koenen & Co. zum Kurse von $166\frac{2}{3}\%$.

Hierauf wurden die Organe der Gesellschaft, Vorstand und Aufsichtsrat, neu zusammengesetzt. In den ersteren kamen zwei Mitglieder der Verkehrsdeputation bzw. des aus der Mitte der Deputation gebildeten Verkehrsausschusses sowie der bisherige Betriebsleiter. Der Aufsichtsrat wurde aus acht Mitgliedern des Verkehrsausschusses und einem Vertreter der Firma „Siemens & Halske“ gebildet. Der mit dieser Gesellschaft bestehende Betriebs- und Garantievertrag blieb zunächst weiter in Gültigkeit.

Infolge der Besetzung des Vorstandes und des Aufsichtsrates fast nur mit Mitgliedern städtischer Behörden hatte die Stadtgemeinde also die Macht in Händen, und die weitere Entwicklung des Unternehmens kann als im Sinne der Stadtgemeinde angesehen werden, obwohl die Unternehmungsform der Aktiengesellschaft gewahrt blieb.

Von wichtigeren Daten der weiteren Entwicklung des Unternehmens der „Berliner Elektrischen Straßenbahnen“ seit dem Ankauf der Aktien durch die Stadtgemeinde Berlin seien folgende erwähnt:

Im Betriebsjahre 1902 die Beseitigung der in der Anlage und Betrieb sehr kostspieligen unterirdischen Leitung und Ersatz derselben durch oberirdische Leitung. Im Jahre 1904 Abschluß der Verhandlungen mit der Gemeinde Niederschönhausen betreffs der Verlängerung der Pankower Linie bis nach Niederschönhausen und im Jahre 1905 Inbetriebnahme dieser Verlängerung. Im Jahre 1907 Inbetriebnahme eines Abzweiges nach Französisch-Buchholz.

Im Jahre 1912 brachte der Magistrat der Stadtverordnetenversammlung eine Vorlage (Nr. 140) ein, wonach der zwischen der Stadtgemeinde und der „Berliner Elektrische Straßenbahnen-A.G.“ bestehende, bis zum Jahre 1919 gültige Zustimmungsvertrag durch einen neuen, bis zum Jahre 1939 laufenden, ersetzt werden sollte, da auch die Zustimmungen der Vorortgemeinden für einen längeren Zeitraum, nämlich bis 1941 bzw. 1945, erteilt worden waren. Ferner sollte der zwischen dem Unternehmen der „Berliner Elektrischen Straßenbahnen“ und der Firma „Siemens & Halske“ bestehende Betriebs- und Garantievertrag aufgelöst und das Betriebsrecht von dieser Firma erworben werden. Dies sollte geschehen, damit eventuell eine Vereinigung des Betriebes der „Berliner Elektrischen Straßenbahnen“ mit dem der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“ ermöglicht und dadurch eine bessere Wirtschaftlichkeit erzielt würde, und ferner, damit die Stadtgemeinde als Hauptaktionärin in Zukunft in der Lage wäre, ohne das Zutun eines Dritten die Verhältnisse des Unternehmens in ihrem Sinne zu regeln. Als Entschädigung sollten der Firma „Siemens & Halske“ 400 000 Mark bezahlt und eine langfristige Lieferungsberechtigung auf gewisse Artikel garantiert werden, wogegen sie auf

die ihr nach dem Betriebsvertrage zustehende Rückzahlung der geleisteten Zuschüsse verzichtete.

Die Vorlage wurde in der Stadtverordneten-Sitzung vom 22. Februar angenommen.

Im Jahre 1913 kam nach langen Verhandlungen ein Vertrag mit der Gemeinde Rosenthal bezüglich der Verlängerung der Schönhauser Linie nach dem Bahnhof Rosenthal der Liebenwalder Kleinbahn zustande, und im Jahre 1914 wurde diese Verlängerung in Betrieb genommen.

Es werden seitdem also folgende Linien von der „Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.“ betrieben:

Behrenstraße—Treptow,
Mittelstraße—Pankow,
Mittelstraße—Niederschönhausen,
Mittelstraße—Französisch-Buchholz,
Mittelstraße—Rosenthal.

Im Jahre 1913 betrug die Zahl der auf den Linien der „Berliner Elektrischen Straßenbahnen“ beförderten Personen nicht ganz 20 Millionen, die Zahl der gefahrenen Wagenkilometer etwa $5\frac{1}{4}$ Millionen. Weitere Angaben über die Entwicklung des Unternehmens in der Zeit von 1900 bis 1913 sind in den Tabellen Nr. 4 und 5 (Seiten 45, 46, 47) zusammengestellt.

Die zu einer Zeit geplante Vereinigung des Betriebes der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“ mit dem der „Berliner Elektrischen Straßenbahnen“ ist bisher noch nicht zustande gekommen.

Nachdem nunmehr die beiden Tunnel unter der Straße „Unter den Linden“ fertiggestellt sind, ist eine Vereinigung der bisher nördlich und südlich dieser Straße endenden Linien vorgenommen worden, so daß jetzt eine große Durchmesserlinie betrieben wird.

Soviel zur Geschichte der städtischen Straßenbahnunternehmungen.

Wir wollen uns nunmehr den städtischen Schnellbahnprojekten zuwenden.

3. Städtische Schnellbahnen.

Wie in der Einleitung bereits erwähnt, arbeitete die städtische Verkehrsdeputation im Jahre 1898 ein Projekt über mehrere kommunale Schnellbahnlinien aus. Von diesen Schnellbahnprojekten sind es hauptsächlich zwei, das der „Nordsüdbahn“ und das der „Nordwest-Südstbahn“, die in der Folgezeit von der Deputation weiter verfolgt wurden.

Wir wollen uns nun zunächst etwas eingehender mit der Entwicklung des Projektes der „Nordsüdbahn“ beschäftigen.

Im Jahre 1901 war dieses Projekt von der Verkehrsdeputation so weit vorbereitet, daß ein allgemeiner Entwurf desselben in der Vorlage Nr. 568 an die Stadtverordneten-Versammlung zur Genehmigung eingereicht werden konnte. Nach diesem Projekt war die Füh-



Prinz-Louis-Ferdinandstraße—Charlottenstraße, „Unter den Linden“, Friedrich-, Belle-Alliance-, Yorck-, Manstein-, Großgörschenstraße bis zur Potsdamer Straße an der Grenze von Schöneberg¹⁾).

Die Stadtverordneten-Versammlung genehmigte in ihrer Sitzung vom 13. Juni 1901 diesen allgemeinen Entwurf und bewilligte die Mittel zur Ausarbeitung eines genaueren Entwurfes. Im gleichen Jahre ging auch vom Polizeipräsidenten der Bescheid ein, daß seinerseits keine grundsätzlichen Bedenken gegen das Projekt beständen.

Darauf wurde die Ausarbeitung des genaueren Entwurfes der „Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen“ übertragen, die ihre Pläne bereits im nächsten Jahre (1902) fertigstellte. Bei der spezielleren Bearbeitung des Projektes seitens dieser Gesellschaft erwiesen sich bedeutende Änderungen des Entwurfes von 1901 als notwendig. Vor allem hielt die „Ges. f. d. B. v. U.“ die Friedrichstraße für die Aufnahme einer Unterpflasterbahn für zu verkehrsreich und zu eng und projektierte statt dessen die Führung vom Belle-Alliance-Platz durch die Linden-, Markgrafenstraße, Gendarmenmarkt und Charlottenstraße und weiter wie vorher. Ferner sollte der nördliche Endpunkt bis zur Reinickendorfer Grenze und der südliche bis nach der Hauptstraße in Schöneberg verschoben werden. Demnach sollte die ganze Länge der Bahn 11,2 km, und die Kosten sollten etwa 56 $\frac{1}{4}$ Mill. Mark betragen.

An diesem Projekt der „Ges. f. d. B. v. U.“ nahm dann die Verkehrsdeputation im Jahre 1903 noch weitere Änderungen vor. Insbesondere verlegte sie die Linienführung im südlichen Teil, um schlankere Kurven zu erhalten, nach der Belle-Alliance-, Kreuzberg-, Kaiser-Friedrich- und Grunewaldstraße. Da sich aber herausstellte, daß für die Führung in Schöneberg langwierige Verhandlungen mit dieser Gemeinde notwendig geworden sein würden, beschloß die Deputation, die Bahn vorläufig nicht in das Schöneberger Gebiet zu führen, sondern innerhalb des Berliner Weichbildes, am Kreuzberg, endigen zu lassen. Auch im nördlichen Teile nahm die Deputation eine wesentliche Änderung der Führung vor, indem dieselbe statt durch die Reinickendorfer Straße durch die belebtere Müllerstraße bis zur Seestraße verlegt wurde. Die Länge der Bahn nach diesem Projekt betrug 8,6 km, die Kosten wurden auf 51 Mill. Mark geschätzt. Es waren zwei Wagenklassen und ein Zonentarif von 10 und 20 Pfennig für die dritte bzw. von 15 und 30 Pfennig für die zweite Klasse vorgesehen. Die Wagen sollten größer als die der „Hochbahngesellschaft“ sein, nämlich 52 Sitz- und 48 Stehplätze, zusammen also 100 Plätze, enthalten. Der Strom sollte von den „Berliner Elektrizitäts-Werken“ entnommen werden.

Der Bau und der Betrieb der Bahn sollten, abweichend von ausländischen Großstädten, in eigener städtischer Regie erfolgen, und zwar gab die Verkehrsdeputation als Grund hierfür an, daß die Stadtgemeinde in Zukunft nur dann die Verkehrsbedürfnisse würde be-

¹⁾ Vgl. Linienskizze Fig. 3.

friedigen können, wenn sie nicht nur den Bau, sondern auch den Betrieb von Schnellbahnen in eigne Hand nähme.

In dieser Form ging das Projekt im Jahre 1905 an die Stadtverordneten-Versammlung (Vorlage Nr. 1028). Diese verwies die Vorlage zunächst an einen Ausschuß.

In diesem Ausschuß wurde die Frage erörtert, ob es nicht möglich wäre, die Nordsüdbahn statt unter der Linden-, Markgrafen- und Charlottenstraße usw. unter der Friedrichstraße in ihrer ganzen Länge zu führen, da diese Führung dem Verkehrsbedürfnis mehr entspräche. Da sich gelegentlich der Erörterungen über die von der „Großen Berliner Straßenbahn“ geplanten Tunnel in der Leipziger Straße die Möglichkeit ergeben hätte, eine Unterpflasterbahn bei geeigneter Bauweise auch in engen, verkehrsreichen Straßen anzulegen, und da die Staatsbehörden diesen Projekten wohlwollend gegenüberständen, so sei das gleiche auch für die Nordsüdbahn zu erwarten. Von einer entsprechenden Änderung der Vorlage wurde aber, um die Angelegenheit nicht zu verzögern, vorläufig abgesehen, da seitens des Magistratsvertreters versichert wurde, daß bei der weiteren Bearbeitung des Projektes die Führung durch die Friedrichstraße ins Auge gefaßt werden würde. Sodann wurde im Ausschuß die Anlage eines Zentralbahnhofes zur Erleichterung des Umsteigens auf andere Schnellbahnen, ferner die Weiterführung der Bahn bis ins Schöneberger Gebiet, um den Gemeinden Schöneberg und Wilmersdorf den Anschluß eigener Schnellbahnen zu erleichtern, und schließlich die Einrichtung nur einer Wagenklasse und eines Einheitstarifes beantragt. Diese Anträge wurden aber auf den Widerspruch der Magistratsvertreter hin zurückgezogen bzw. abgelehnt, und der Ausschuß beschloß, der Stadtverordneten-Versammlung zu empfehlen, gemäß der Vorlage zu beschließen.

Darauf wurde das Projekt von den Stadtverordneten in ihrer Sitzung vom 21. Dezember 1905 einstimmig angenommen und die Mittel (30 000 Mark) für die weitere Bearbeitung des Projektes bewilligt.

Nun arbeitete die Verkehrsdeputation einen neuen Entwurf mit der Führung der Bahn durch die Friedrichstraße aus und reichte denselben den Staatsbehörden ein, die im Jahre 1908 nach längeren Verhandlungen ihr grundsätzliches Einverständnis erklärten.

Ferner verhandelte die Deputation mit der Militärbehörde betreffs des Unterfahrens der Kaiser-Wilhelm-Akademie, das infolge der zunächst beabsichtigten Umgehung der Weidendammer Brücke erforderlich war. Eine Einigung kam aber nicht zustande, so daß sich die Deputation entschloß, die Linienführung unter die Weidendammer Brücke zu verlegen.

Eine bedeutende Schwierigkeit grundsätzlicher Art entstand dadurch, daß die „Große Berliner Straßenbahn-Gesellschaft“ gegen die Anlage der Nordsüdbahn (sowie auch gegen die städtischerseits erteilte Zustimmung zur Verlängerung der Hoch- und Untergrundbahn) Einspruch erhob, indem sie den Konkurrenz einwand aufstellte. Das zur Entscheidung dieser Angelegenheit eingesetzte Schiedsgericht ent-

schied jedoch, daß die Stadtgemeinde nur verpflichtet wäre, der „Großen Berliner“ den Schaden zu ersetzen, der durch Führung von Schnellbahnen unter Straßen, in welchen Straßenbahnen führen, entstände, daß im übrigen aber die Klage abzuweisen wäre¹⁾.

Ferner verhandelte die Verkehrsdeputation mit den südlichen Nachbargemeinden betreffs der Weiterführung der Nordsüdbahn nach deren Gebieten. Da aber eine Einigung betreffs der Linienführung nicht zustande kam, entschied sich die Deputation, die Bahn vorläufig am Belle-Alliance-Platz endigen zu lassen.

Nun endlich, im Jahre 1910, war das Projekt so weit gereift, daß es der Stadtverordneten-Versammlung zur Bewilligung der Mittel zum Bau der Bahn vorgelegt werden konnte. Aus dieser neuen Vorlage (Nr. 1116 von 1910) seien folgende Hauptpunkte zusammengestellt:

Die Bahn sollte an der Seestraße beginnen²⁾, die Müller-, Chaussee- und Friedrichstraße unterfahren und am Belle-Alliance-Platz endigen. Die Stationen sollten folgende sein: Seestraße, Gerichtstraße, Weddingplatz, Schwartzkopfstraße, Invalidenstraße, Oranienburger Tor, Stadtbahnhof Friedrichstraße, Behrenstraße, Leipziger Straße, Kochstraße, Belle-Alliance-Platz. Die Länge der Bahn betrug etwa $6\frac{2}{3}$ km, die Kosten wurden auf ungefähr 54 Mill. Mark geschätzt. Der Bau sollte in eigener Regie erfolgen, aber so, daß die einzelnen Teile in Losen an Unternehmer vergeben würden. Die Bauzeit sollte etwa vier Jahre, von der Planfeststellung ab gerechnet, betragen. Es sollten zwei Wagenklassen und ein Zonentarif von 10 Pfennig für fünf Stationen und von 20 Pfennig für die ganze Fahrt in der dritten Klasse, bzw. von 15 und 30 Pfennig in der zweiten Klasse vorgesehen werden. Die Wagen sollten 52 Sitz- und 58 Stehplätze enthalten, der Strom sollte von den Berliner Elektrizitäts-Werken entnommen werden. Die Zugfolge sollte etwa 3 bis 5 Minuten betragen.

Die Beratung der Vorlage geschah in der Sitzung der Stadtverordneten vom 1. Dezember 1910. In dieser Sitzung wurden von einer Seite Bedenken gegen das Zweiklassensystem geltend gemacht. Ferner wurde bemängelt, daß der Tarif zu sprunghaft wäre. Jedoch wurde das neue Projekt einstimmig angenommen, und es wurden die erforderlichen Mittel im Gesamtbetrage von 58 Mill. Mark — von denen ein Teil im Betrage von etwa 4 Mill. Mark für den Erwerb von später wieder zum Verkauf verfügbaren Grundstücken erforderlich war — bewilligt. Mit dem Bau sollte sogleich begonnen werden. Für denselben wurden 5 Mill. Mark vorschußweise zur Verfügung gestellt.

Trotzdem konnte aber mit dem Bau nicht sogleich begonnen werden, da die staatliche Konzession noch fehlte. Der Polizeipräsident machte nämlich zunächst die Konzessionserteilung davon abhängig, daß die Stadt Berlin sich zuvor mit den südlichen Nachbargemeinden

¹⁾ Es sei hier erwähnt, daß die „Große Berliner Straßenbahngesellschaft“ später in dem Vertrage von 1911 auf das Recht, der Anlage und dem Betriebe von Konkurrenzunternehmen zu widersprechen oder daraus Ansprüche auf Schadenersatz abzuleiten, verzichtet hat. (Vgl. auch die Bemerkungen in der Einleitung bezüglich des Vertrages von 1911).

²⁾ Vgl. Linienskizze Fig. 4.

spätere Fortsetzung der Bahn nach den südlichen Vororten erleichtert würde.

Darauf arbeitete die Verkehrsdeputation das Projekt dieser Verlängerungsstrecke aus, und der Magistrat reichte dasselbe im Jahre 1911 (Vorlage 1116) der Stadtverordneten-Versammlung ein, jedoch ohne die voraussichtlichen Kosten dieser Strecke anzugeben.

Die Länge dieser Strecke beträgt etwa 700 m, so daß also die ganze Länge der Bahn von der Seestraße bis zur Gneisenaustraße etwa 7,3 km betragen wird. Die Station Gneisenaustraße wurde so vorgesehen, daß Anschlüsse nach Neukölln und Tempelhof ohne weiteres möglich sind.

Die Stadtverordneten stimmten diesem Zusatzprojekt in ihrer Sitzung vom 21. September 1911 zu.

Für dieses abgeänderte Projekt wurde noch im gleichen Jahre die landespolizeiliche Genehmigung¹⁾ auf die Dauer von 90 Jahren erteilt, mit der Maßgabe, daß die Bahn im April 1916 fertiggestellt sein sollte. Gegen letztere Bestimmung erwirkte aber die Stadtgemeinde, daß die Bahn vier Jahre nach der Planfestsetzung fertiggestellt sein sollte. Ferner wurde der Stadtgemeinde durch Allerhöchsten Erlaß das Enteignungsrecht erteilt. Die eigentlichen Bauarbeiten wurden im nächsten Jahre, 1912, in Angriff genommen.

Die Vorlage betreffend Bewilligung der Mittel für die Verlängerungsstrecke Belle-Alliance-Platz—Gneisenaustraße wurde der Stadtverordneten-Versammlung erst bedeutend später, nämlich im Jahre 1914, eingereicht.

In dieser Vorlage wurden die Kosten für diese Strecke zu 8,2 Mill. Mark angegeben. Ferner wurden noch für verschiedene, nach 1910 vorgenommene Änderungen an dem Entwurf der Stammstrecke Seestraße—Belle-Alliance-Platz Mehrkosten aufgeführt, und zwar:

Für eine am Ringbahnhof Wedding einzuschiebende neue Station, die von den Stadtverordneten zwecks leichteren Überganges von einer Bahn auf die andere gewünscht worden war²⁾, 600 000 Mark; für den Abbruch der Weidendammer Brücke, der von der Aufsichtsbehörde verlangt worden war, und für die hierdurch bedingte Herstellung von Notbrücken etwa 1 Mill. Mark; für Einrichtung eines automatischen Signalsystems etwa 400 000 Mark; für die Beschaffung einer größeren Anzahl von Motorwagen 300 000 Mark; Mehrkosten für den Erwerb von Grundstücken 200 000 Mark; für verschiedene von der Aufsichtsbehörde verlangte Änderungen, wie Einrichtung zahlreicher Aufstellgleise und vermehrte Rücksichtnahme auf Kreuzungen mit anderen, eventuell später noch zu erbauenden Schnellbahnen etwa 1,2 Mill. Mark; für alle Änderungen zusammen also etwa 3,7 Mill. Mark. Die gesamten Mehrforderungen betragen demnach $8,2 + 3,7 = 11,9$ Mill. Mark.

Die Stadtverordneten berieten die Vorlage erstmalig in der Sitzung vom 24. September 1914 und beschlossen zunächst die Einsetzung

¹⁾ Die Genehmigungsurkunde wurde erst viel später, am 25. April 1914, ausgestellt.

²⁾ Vorlage 1159 von 1910, Sitzung der Stadtverordneten vom 22. Dezember 1910.

eines Ausschusses. Dieser Ausschub nahm die Vorlage unverändert an, und darauf bewilligte die Stadtverordneten-Versammlung in ihrer Sitzung vom 29. Oktober 1914 die genannten Mehrforderungen.

Die Kosten der ganzen Linie von der Seestraße bis zur Gneisenaustraße betragen also rund $58 - 4 + 12 = 66$ Mill. Mark.

Infolge der Einschlebung der neuen Station am Ringbahnhof Wedding sind die Stationen im Norden folgendermaßen geändert worden: Seestraße, Leopoldplatz, Ringbahnhof Wedding, Weddingplatz und weiter wie früher.

Inzwischen hatte die Verkehrsdeputation die Verhandlungen mit den südlichen Nachbargemeinden betreffs der Verlängerung der Nord-südbahn in deren Gebiete wieder aufgenommen und zunächst mit der Gemeinde Neukölln eine Einigung erzielt, auf Grund deren ein Vertragsentwurf über den Bau einer Anschlußstrecke von der Gneisenaustraße nach Neukölln ausgearbeitet wurde.

Der Magistrat stimmte den Vorschlägen der Deputation zu und überreichte im Januar des Jahres 1915 der Stadtverordneten-Versammlung eine dementsprechende Vorlage.

Gemäß dieser Vorlage ist die Führung der Anschlußstrecke folgendermaßen geplant (vgl. Linienskizze Fig. 4):

Die Bahn unterfährt die Gneisenaustraße und die Hasenheide bis zum Hermannplatz, wo die von der Gemeinde Neukölln zu erbauende und bis zur Südringstation Hermannstraße zu führende Bahnstrecke anschließen soll. Die Stationen der Strecke Gneisenaustraße—Hermannplatz sind folgende: Gneisenaustraße, Schleiermacherstraße, Kaiser-Friedrich-Platz und Hermannplatz. Die Länge dieses Bahnstückes beträgt 2,77 km. Die Kosten werden auf etwa 15,3 Mill. Mark geschätzt. Zu diesen Kosten hat die Gemeinde Neukölln 2 045 000 Mark für das auf der Grenze beider Gemeinden verlaufende Tunnelstück Hermannplatz—Kaiser-Friedrich-Platz und 480 000 Mark für den beiden Gemeinden gehörenden Bahnhof Neukölln beizusteuern. Ferner sollen aus der Summe von 15,3 Mill. Mark aus dem Wiederverkauf von Grundstücken etwa 200 000 Mark wieder verfügbar werden, so daß die wirklichen Ausgaben für die Stadt Berlin voraussichtlich 12 575 000 Mark betragen werden¹⁾.

Aus dem Vertragsentwurf zwischen den beiden Gemeinden Berlin und Neukölln seien folgende Punkte hervorgehoben:

Die Dauer des Vertrages beträgt 50 Jahre. Falls derselbe nicht 3 Jahre vor Ablauf gekündigt wird, so läuft er stillschweigend immer um 10 Jahre weiter. Beide Gemeinden verpflichten sich, die in ihren Weichbildern gelegenen Bahnstücke bis zum 1. März 1918 fertigzustellen²⁾, so daß der Betrieb an diesem Tage auf der ganzen Bahn von der Seestraße im Norden bis zur Ringbahnstation Hermannstraße im Süden aufgenommen werden kann. Jede Gemeinde ist berechtigt,

¹⁾ Die gesamte Länge der Bahn von der Seestraße bis zum Hermannplatz wird also $7,3 + 2,77 =$ etwa 10 km, die gesamten Kosten werden $66 + 12,6 = 78,6$ Millionen Mark betragen.

²⁾ Infolge des Kriegszustandes ist dieser Termin natürlich nicht mehr gültig..

den ihr gehörigen Teil der Bahn zu verlängern. Jede Gemeinde liefert den für den Betrieb ihres Streckenteiles erforderlichen Strom. Den Betrieb auf der ganzen Bahn führt die Stadtgemeinde Berlin. Für die Betriebsführung auf der Neuköllner Strecke mit dem Personal und den Wagen der Stadt Berlin bezahlt die Gemeinde Neukölln an die Stadt Berlin eine Entschädigung, die 24,23 Pfennige pro Wagenkilometer bei Sechswagenzügen beträgt und bis auf 27,98 Pfennig pro Wagenkilometer bei zwei Wagenzügen steigt. Für den Betrieb auf der Strecke Kaiser-Friedrich-Platz—Hermannplatz, die an der Grenze beider Gemeinden verläuft und beiden gemeinsam gehört, werden die Betriebsausgaben von Neukölln zur Hälfte erstattet.

Es wird abweichend von den früheren Vorlagen nur eine Wagenklasse eingerichtet. Der Tarif ist ein Staffeltarif, er beginnt mit 10 Pfennig für fünf Stationen und steigt von 5 zu 5 Pfennig. Für den Frühverkehr sollen besondere Vergünstigungen eingerichtet werden. Der Tarif gilt für die ganze Bahn, sowohl für den Berliner wie den Neuköllner Teil. Die Station Kaiser-Friedrich-Platz zählt als Durchgangsstation nicht mit, dafür bezahlt die Gemeinde Neukölln an Berlin 200 000 Mark, deren teilweise Rückzahlung für den Fall in Aussicht genommen ist, daß später der Tarif auf der Berliner Strecke auf 10 Pfennig für sechs Stationen ermäßigt werden sollte. Während 12 Stunden am Tage wird ein 5-Minuten-Verkehr eingerichtet. Auf Wunsch der Gemeinde Neukölln sind einzelne oder sämtliche Züge auf der Neuköllner Strecke durchzuführen. Falls die Stadt Berlin die Betriebsführung einem Dritten überträgt, so hat die demselben auch die Rechte und Pflichten aus diesem Verträge abzutreten.

Die Stadtverordneten berieten über diese gesamte Vorlage in ihrer Sitzung vom 14. Januar 1915 und setzten zunächst einen Ausschuß zur Prüfung derselben ein. Dieser beschloß, obwohl man der Meinung war, daß die Stadtgemeinde Berlin gemäß dem Verträge recht erhebliche Opfer zu bringen hätte, die Annahme der Vorlage zu empfehlen. Darauf wurde dieselbe in der zweiten Sitzung der Stadtverordneten-Versammlung vom 11. Februar 1915 ohne Debatte angenommen, d. h. es wurden sowohl die Mittel für den Bau der Verlängerungsstrecke nach Neukölln bewilligt als auch der Vertrag mit der Gemeinde Neukölln genehmigt.

Soviel über die Entwicklung des Projektes der Städtischen Nord-südbahn. —

Es mögen nunmehr einige kurze Bemerkungen betreffs des zweiten städtischen Schnellbahnprojektes, der schon erwähnten Nordwest-Südostbahn, folgen.

Im Jahre 1904 war dieses Projekt von der Verkehrsdeputation so weit ausgearbeitet, daß die Trasse der Bahn, die von Moabit im Nordwesten schräg durch die Stadt nach Neukölln im Südosten geführt werden sollte, ungefähr feststand. Darauf trat die Deputation mit der Staatsbehörde sowie mit der Stadt Neukölln in lange Verhandlungen betreffs dieses Bahnprojektes ein.

Die Verhandlungen mit der Staatsbehörde wurden aber im Jahre 1909 unterbrochen, da letztere erklärte, daß dieses Bahnprojekt auf

Allerhöchsten Wunsch bis zur Erledigung der Frage, wo das neu zu erbauende Opernhaus seinen Platz bekommen würde, zurückgestellt werden sollte.

Erst nach Klärung dieser Angelegenheit wurden die Verhandlungen zwischen Deputation und Aufsichtsbehörde wieder aufgenommen, und es wurde im Jahre 1913 seitens der Verkehrsdeputation ein geändertes Projekt überreicht. Nach diesem Projekt soll die Führung der Bahn ungefähr folgende sein:

Moabit (Kriminalgericht)—Lehrter Bahnhof—Königsplatz—Kemperplatz—Potsdamer Platz—Leipziger Straße—Spittelmarkt—Moritzplatz—Oranienplatz—Görlitzer Bahnhof—Treptow.

Für die Wahl von Treptow anstatt Neukölln als südlichen Endpunkt war der Umstand maßgebend, daß in der Zwischenzeit die beiden Nordsüdbahnprojekte, das städtische und das der A. E. G., so weit gereift waren, daß eine baldige ausreichende Schnellverbindung nach Neukölln gesichert erschien. Im übrigen waren für die Wahl der oben beschriebenen Linienführung nicht zum wenigsten die Ergebnisse des „Wettbewerbes um einen Bëbauungsplan für Groß-Berlin“¹⁾ und die dabei aufgestellten Verkehrsprojekte von Einfluß.

Es möge noch erwähnt werden, daß die Stadt Neukölln im Jahre 1909, als die Verhandlungen zwischen der Staatsbehörde und Berlin unterbrochen wurden, der ersteren den Vorschlag machte, daß sie selbst (die Gemeinde Neukölln) den südlichen Teil der Bahn, der ursprünglich vom Dönhoffplatz nach Neukölln führen sollte, bauen wollte, da ein außerordentlich starkes Bedürfnis hierfür vorläge. Dieser Plan wurde aber infolge der Verwirklichung der beiden anderen oben erwähnten Schnellbahnverbindungen nach Neukölln aufgegeben.

Soviel über die Entwicklung des zweiten städtischen Schnellbahnprojektes.

Kapitel III.

Verkehrsbedeutung der kommunalen Berliner Verkehrsunternehmungen und -projekte.

1. Straßenbahnen der Stadt Berlin.

Wir wollen die städtischen Verkehrsunternehmungen und -projekte, deren geschichtliche Entwicklung wir im vorigen Kapitel beschrieben haben, nunmehr gemäß den in der Einleitung aufgeführten, an ein Verkehrsmittel zu stellenden Bedingungen untersuchen.

Als erste Forderung hatten wir die aufgestellt, daß ein Verkehrsunternehmen den allgemeinen Verkehrsinteressen entsprechen müsse. Betrachten wir daraufhin zunächst die „Straßenbahnen der Stadt Berlin“.

¹⁾ Eberstadt-Möhring-Petersen, Wettbewerbsentwurf Groß-Berlin, Berlin 1910.

In der Vorlage des Magistrats von 1900 war als Hauptmotiv für die Anlage der städtischen Straßenbahnen angegeben worden, daß durch dieselbe ein selbständiges, vom Großkapital unabhängiges Unternehmen, eine Art Wettbewerbsunternehmen gegenüber der „Großen Berliner Straßenbahn-Gesellschaft“ geschaffen werden sollte.

Hierzu ist zu sagen, daß einerseits ein Wettbewerb im Verkehrswesen nicht in allen Fällen als vorteilhaft für die Allgemeinheit, oft überhaupt nicht als möglich betrachtet werden kann, und daß andererseits das verhältnismäßig kleine Unternehmen der städtischen Straßenbahnen nicht ernstlich als Konkurrenzbetrieb gegenüber dem Riesenbetriebe der „Großen Berliner“ wirken kann und niemals wirken wird.

Vergleicht man gemäß Tabellen 1, 2 und 4 die Verkehrsziffern der „Großen Berliner“ und ihrer Zweiggeseellschaften mit denen der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“ und der „Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.“, so sieht man, daß die Verkehrsleistungen der der Stadt gehörenden Linien im Vergleich mit der der „Großen Berliner“ recht gering sind. Dieses Verhältnis der Verkehrsleistungen wird sich voraussichtlich auch in der Zukunft nicht wesentlich ändern. Denn wenn auch die absoluten Verkehrszahlen der beiden städtischen Unternehmungen nach Fertigstellung und Inbetriebnahme der in der Vorlage von 1914 vorgesehenen Erweiterung sich voraussichtlich nicht unbedeutend erhöhen werden, so ist doch zu berücksichtigen, daß auch die Verkehrsleistungen der „Großen Berliner“, welcher neuerdings die Genehmigung zur Anlage verschiedener neuer Strecken erteilt worden ist, sich nicht unbedeutend erhöhen werden.

Außerdem ist zu bedenken, daß, falls es in Zukunft zur Übernahme der „Großen Berliner“ durch die Stadtgemeinde bzw. durch die Gesamtheit der Großberliner Gemeinden kommen sollte, ein Wettbewerb überhaupt nicht mehr in Frage kommen würde, sondern daß dann an die Stelle des früheren privaten Monopols einfach ein kommunales Monopol treten würde.

Als weiterer Grund für die Notwendigkeit des Baues und Betriebes städtischer Straßenbahnen war in der Vorlage von 1900 der angeführt worden, daß das städtische Unternehmen ein Versuchsobjekt bilden sollte, an dem die Stadtgemeinde sich in der Führung von Straßenbahn-Unternehmungen üben und Erfahrungen für die etwaige spätere Übernahme der „Großen Berliner“ sammeln sollte. Dieser Grund ist zwar u. E. nicht stichhaltig, denn ein günstiges Resultat eines kleinen Betriebes würde durchaus noch nicht das Gelingen eines sehr viel größeren Unternehmens verbürgen; er ist aber verständlich für denjenigen, der weiß, wie derartige Angelegenheiten in der Stadtverordneten-Versammlung gehandhabt werden. — Eine Aktiengesellschaft, welche eine ähnliche Vergrößerung oder Erweiterung ihres Unternehmens vorzunehmen willens wäre, würde voraussichtlich ganz anders verfahren.

Wenn wir nunmehr die Entwicklung des Projektes der städtischen Straßenbahnen betrachten, so fällt uns vor allem auf, daß dieselbe so außerordentlich langsam vor sich gegangen ist. Von dem Beschluß

der Verkehrsdeputation, diese Linien bauen zu lassen, bis zum Baubeginn sind nämlich volle zehn Jahre vergangen, von 1897 bis 1907; von dem Baubeginn bis zur derzeitigen (1916) Ausgestaltung weitere sechs Jahre, also zusammen sechzehn Jahre. Es ist zweifellos, daß diese Linien in viel kürzerer Zeit hergestellt worden wären, wenn sie seiner Zeit an einen Unternehmer vergeben worden wären.

Diese Verzögerung wurde außer durch die nicht unberechtigten Bedenken der Staatsbehörden, zum Teil auch dadurch verursacht, daß die Angelegenheit innerhalb der Gemeinde zu viele Instanzen: Deputation, Magistrat, Kommission und Stadtverordneten-Versammlung zu durchlaufen hatte, was ja allgemein ein Nachteil kommunaler Unternehmertätigkeit ist. Auch innerhalb einer Instanz, der Stadtverordneten-Versammlung, herrschte starke Meinungsverschiedenheit und Unschlüssigkeit bezüglich der Frage, ob überhaupt eigene städtische Verkehrsunternehmungen geschaffen werden sollten oder nicht, obwohl doch am 18. Oktober 1900 der grundsätzliche Beschluß, daß in Zukunft alle erforderlich werdenden neuen Straßenbahnlinien von der Stadtgemeinde anzulegen wären, gefaßt worden war. Hierdurch wurde den ausführenden Gemeindeorganen, Magistrat und Deputation, die Arbeit recht erschwert.

Besonders auffallend ist, daß die nördlichen Linien, über deren Notwendigkeit im Verkehrsinteresse alle beteiligten Kreise übereinstimmten und die auch aus zahlreichen Petitionen der Bevölkerung hervorging, nicht schneller zur Ausführung kamen. Es wäre vielleicht richtig gewesen, wenn gleich zu Anfang, als sich herausstellte, daß die Staatsbehörden dem Projekt der Südlinien — und nicht mit Unrecht — Schwierigkeiten bereiteten, nur für die nördlichen Linien die staatliche Konzession eingeholt worden wäre. Daß der Magistrat sich dieser teilweisen Konzessionseinholung widersetzte, zeugt von dessen völliger Verkennung der Verkehrsbedeutung der nördlichen Linien.

Die Nordlinien haben sich, wie aus den Tabellen Nr. 2 und 3 (Seiten 40, 41, 42) zu ersehen, in den Jahren von 1908 bis 1912 — während derer das Netz der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“ nur die Nordlinien umfaßte — gut entwickelt. Die Zahl der gefahrenen Wagenkilometer stieg in diesen Jahren von 1,01 Mill. auf 4,69 Mill., die der beförderten Personen von 5,77 auf 23,8 Mill. Die Zahl der pro Wagenkilometer beförderten Personen zeigt, wenigstens bis 1911, recht gute Werte, nämlich solche zwischen 5 und 6, während diese Zahl bei der „Großen Berliner“ im Durchschnitt aller Linien zwischen 4 und 5 schwankt und bei den kommunalen Straßenbahnen Deutschlands gemäß Günther¹⁾ im Gesamtdurchschnitt sogar nur zwischen 3 und 4 liegt.

Ebenso unrichtig wie die nördlichen Linien, nur im entgegengesetzten Sinne, sind vom Magistrat die Südlinien beurteilt worden, denen er gleich für die ersten Betriebsjahre eine gute Frequenz voraussagte. Es ist nämlich gerade das Gegenteil eingetreten, wie Tabelle 2 lehrt. Die Vermehrung des Verkehrs im Jahre 1913, in

¹⁾ Günther, „Die kommunalen Straßenbahnen Deutschlands“, Jena 1913.

welchem die Südlinien in Betrieb genommen wurden, von 23,8 auf 27,9 Mill. beförderte Personen, ist, auch wenn berücksichtigt wird, daß dieselben kein volles Jahr im Betrieb waren, ganz unzureichend in Anbetracht der sehr bedeutenden Vermehrung der Gleise, der Betriebsmittel, des Personals usw. Ein Blick auf die Zahl der im Jahre 1913 pro Wagenkilometer beförderten Personen lehrt uns, daß die durchschnittliche Besetzung der Wagen eine viel schlechtere geworden ist, woran nur die Südlinien schuld haben können.

Wenn auch das Ergebnis des ersten Betriebsjahres noch keinen ganz sicheren Schluß auf die zukünftige Entwicklung zuläßt, so kann man doch so viel sagen, daß die Südlinien in ihrer derzeitigen Form grundsätzlich Fehler aufwiesen. Sie waren viel zu kurz, endigten an einer ungeeigneten Stelle und hatten eine recht ungünstige Führung. Eine Entlastung der Leipziger Straße, die durch die Führung der Linien durch die Zimmerstraße in Aussicht gestellt wurde, kann gar nicht in Frage kommen, da die Zimmerstraße zu weit von der Leipziger Straße entfernt ist.

Von der Bau- und Betriebsleitung der Straßenbahnen der Stadt Berlin dürfte nichts Nachteiliges zu sagen sein, der Bau der Stamm- sowie der Erweiterungsstrecken erfolgte schnell und ohne Störung, der Betrieb ging stets glatt vonstatten.

Ein Nachteil in der Betriebsführung besteht jedoch insofern, als die Befugnisse der Betriebsleitung (Direktion) durch die Verkehrsdeputation sehr eingeschränkt sind, wie aus den früheren Angaben betreffend die Befugnisse der Deputation hervorgeht, während wir in der Einleitung die Forderung aufgestellt hatten, daß die Direktion eines kommunalen Verkehrsunternehmens möglichste Selbständigkeit erhalten müßte.

Betrachten wir nun die in der Vorlage von 1914 vorgesehenen Änderungen und Erweiterungen an dem Liniennetz der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“ bezüglich ihrer voraussichtlichen Bedeutung für den Verkehr¹⁾, so ist zunächst zu sagen, daß die beiden Linien Großgörschenstraße—Behrenstraße und Kreuzberg—Behrenstraße nach ihrer Durchführung nach Norden bis zum Oskarplatz bzw. zur Ostseestraße voraussichtlich größeren Verkehrswert besitzen werden, da vorläufig bis zur Eröffnung der Nordsüd-Schnellbahnen noch Bedarf an Nordsüd-Verbindungen vorhanden sein dürfte. Allerdings ist die Führung durch die etwas abseits gelegene Markgrafenstraße nicht gerade als glücklich zu bezeichnen, auch machen die Linien im südlichen Teil recht erhebliche Umwege. Die Linie Kreuzberg—Ostseestraße endigt an der Kreuzbergstraße, es wäre aber wohl besser, wenn dieselbe bis in den neubebauten Teil des westlichen Tempelhofer Feldes oder doch bis dicht an dieses heran verlängert würde, da es diesem neuen Stadtteil vorläufig noch an genügenden Verbindungen mangelt. Im Norden, in der Gegend der Christianiastraße und Bornholmer Straße, berühren beide Linien Gegenden, die noch wenig bebaut sind, und die durch die Linien erst erschlossen werden sollen. Von sehr

¹⁾ Vgl. Linienskizze Fig. 1.

großer Bedeutung für den Verkehr und sehr stark benutzt werden wohl die neuen Nordsüdlinien wegen der erwähnten Mängel voraussichtlich nicht sein, besonders wenn erst die Nordsüd-Schnellbahnen, die der Stadt und die der A. E. G., eröffnet sein werden.

Auch für den Westring und für den westlichen Teil des Großen Ringes ist unseres Erachtens kein rechtes Verkehrsbedürfnis vorhanden, mit Ausnahme vielleicht des Teiles des Westringes zwischen Moabit und Christianiastraße, der von der Bevölkerung mehrfach in Petitionen erstrebt worden ist.

Der nördliche und östliche Teil des Großen Ringes, ein großer Teil des Ostringes sowie die Linien Virchowkrankenhaus—Warschauer Brücke und Stettiner Bahnhof—Hermannplatz folgen im wesentlichen dem Zuge der jetzigen nördlichen Linien. Die durch Führung von vier Linien auf derselben Strecke bewirkte vermehrte Verkehrsgelegenheit dürfte wohl am Platze sein, da augenblicklich auf dieser Strecke eine ständige Überfüllung der Wagen vorhanden ist. Von dem westlichen Teil des Ostringes gilt Ähnliches wie für die Nordsüdlinien, nämlich daß die Führung durch die Markgrafenstraße keine glückliche ist. Allgemein kann man von den neuen Ringen sagen, daß die östlichen Strecken trotz der Häufung von vier Linien voraussichtlich guten Verkehr aufweisen werden, während die westlichen Strecken nicht recht einem Bedürfnis zu entspringen scheinen.

Bezüglich der Straßenbahntunnel unter der Straße „Unter den Linden“ möchten wir noch erwähnen, daß die starke Krümmung der Tunnel betriebstechnisch wenig günstig und nicht ungefährlich erscheint.

2. Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.

Wir wollen jetzt die Verkehrsbedeutung des zweiten städtischen Straßenbahnunternehmens der „Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.“ betrachten.

Der Verkehr auf den Linien der „Berliner Elektrischen Straßenbahnen“ hat sich, wie aus den Tabellen 4 und 5 (Seiten 45, 46, 47) zu ersehen, seit dem Jahre 1901 nicht sehr beträchtlich gehoben, jedenfalls bei weitem nicht in dem Maße wie der der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“. Ferner ist die Besetzung der Wagen, d. h. die Zahl der pro Wagenkilometer beförderten Personen, keine gute, sie bewegt sich nur zwischen 3,1 und 3,9. Dies hat seinen Grund zum großen Teil darin, daß die Linien, ähnlich wie die Südlinien der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“, im Zentrum enden, statt durch das Zentrum der Stadt hindurchzugehen, daß sie also keinen genügenden Verkehrswert besitzen. Es ist der Stadt bzw. der Gesellschaft erst ganz kürzlich gelungen, die Vereinigung der nördlichen Linien mit der südlichen und damit die Schaffung einer Durchmesserlinie (vgl. die Linienskizze Fig. 2) sicherzustellen, während die „Große Berliner Straßenbahn“ schon bedeutend früher viele große Durchmesserlinien geschaffen hat¹⁾.

¹⁾ Vgl. Buchmann, „Die Große Berliner Straßenbahn und ihre Bedeutung für die Verkehrsentwicklung von Groß-Berlin“, Berlin 1910.

Es ist ferner erst sehr spät, nämlich im Jahre 1914, gelungen, die Verlängerung der Schönhauser Linie nach Rosenthal herzustellen, obwohl doch die dortigen Verkehrsverhältnisse — das Umsteigen der auf dem Bahnhof Rosenthal der Liebenwalder Kleinbahn Ankommen den in die vollen Züge der Nordbahn bildete eine wahre Kalamität — schon lange dringend nach einer Straßenbahnverbindung von dem Bahnhof Rosenthal in das Stadtinnere verlangten.

In Zukunft wird nach erfolgter Vereinigung der Nordlinien mit der Süddlinie der Verkehr auf den neuen Linien und der Verkehrswert derselben natürlich besser sein, jedoch werden sie hinter den benachbarten Linien der „Großen Berliner“ zurückbleiben, da die Linienführung, ebenso wie die der Nordsüddlinien der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“, keine günstige ist, weil vorzugsweise Nebenstraßen benutzt werden (vgl. die Linienskizze Fig. 2), und da ferner anzunehmen ist, daß sich die Linien der „Berliner Elektrischen Straßenbahnen“ und die der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“ gegenseitig Konkurrenz machen werden.

3. Städtische Schnellbahnen.

Wir wollen nunmehr die Tätigkeit der Stadtgemeinde Berlin im kommunalen Schnellbahnwesen bezüglich ihrer Bedeutung für den Verkehr untersuchen.

In der Vorlage des Magistrats an die Stadtverordneten betreffs des Projektes der Nordsüd-Schnellbahn vom Jahre 1905 war gesagt worden, daß die Bedürfnisse des Verkehrs nur dann in geeigneter Weise würden befriedigt werden können, wenn die Stadtgemeinde selbst den Bau und Betrieb von Schnellbahnen in die Hand nähme.

Wenn wir nun demgegenüber bedenken, daß von den städtischen Projekten bisher nur eins, nämlich das der Nordsüdbahn, zur Ausführung gekommen ist, und daß deren Inbetriebnahme frühestens im Jahre 1918 stattfinden soll — so daß dann von dem Entschluß der Verkehrsdeputation, diese Bahn städtischerseits zu bauen, bis zu ihrer Inbetriebnahme insgesamt 21 Jahre (von 1897 bis 1918) vergangen sein werden —; wenn wir ferner bedenken, daß gerade die Anlage einer Nordsüdbahn für den Berliner Verkehr von dringender Notwendigkeit war, da es bisher in Berlin noch keine einzige Schnellbahn in nordsüddlicher Richtung gibt, während deren in ostwestlicher Richtung bereits seit längerer Zeit mehrere (die Stadtbahn, die Untergrundbahn Potsdamer Platz—Alexanderplatz und die Hochbahn Bülowstraße—Warschauer Brücke) vorhanden sind, so scheint es uns, daß die bisherige Tätigkeit der Stadtgemeinde Berlin im kommunalen Schnellbahnwesen die Erfüllung des vorher erwähnten Versprechens vermissen läßt.

Betrachten wir demgegenüber die „Hochbahngesellschaft“, deren Tätigkeit im Schnellbahnwesen nicht viel früher als die der Stadtgemeinde begonnen hat, so finden wir, daß diese in der gleichen Zeit ihr Netz in großartiger Weise ausgebaut hat; beträgt doch die Länge der von ihr betriebenen Strecken bereits etwa 37 ½ km, wobei die

Schwierigkeiten technischer, wirtschaftlicher und politischer Art nicht geringer waren als bei den städtischen Bahnen.

Besonders lang erscheinen die Zeiträume von der ersten Vorlage des städtischen Projektes im Jahre 1901 bis zur zweiten im Jahre 1905 und dann von 1905 bis zur dritten Vorlage im Jahre 1910, während doch die „Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen“, der die Ausarbeitung des Projektes übertragen worden war, dieselbe in weniger als einem Jahre fertigstellte.

Die zögernde Tätigkeit der Stadtgemeinde, die zum Teil durch geringes Entgegenkommen des Magistrats gegenüber den Plänen der Verkehrsdeputation verursacht wurde¹⁾, veranlaßte sogar im Jahre 1904 den Polizeipräsidenten, die Stadtbehörden zu ermahnen, sie sollten das Projekt der Nordsüdbahn energischer als bisher bearbeiten und dasselbe baldigst zur Ausführung bringen.

Auch die berechtigten Schnellverkehrswünsche der Berliner Nachbargemeinden vermochte die Stadt Berlin, da ihre Projekte zu langsam vorwärts kamen, nicht zu befriedigen.

Am längsten vernachlässigt wurde in dieser Beziehung die Gemeinde Neukölln, obwohl sie doch bei der großen Zahl ihrer Einwohner, der außerordentlichen Dichtigkeit ihrer Besiedelung und bei dem gewaltigen Verkehr nach und von Berlin am ehesten einer Schnellverbindung bedurfte. Wie stark dieses Bedürfnis war, geht zur Genüge schon daraus hervor, daß die Stadt Neukölln, wie wir vorher sahen, es unternehmen wollte, selbst eine Untergrundbahn nach Berlin zu bauen. In ähnlicher Lage wie Neukölln befanden sich auch andere Berliner Nachbargemeinden, die ebenfalls seitens der Stadt Berlin sehr geringes Entgegenkommen gegenüber ihren Verkehrsbedürfnissen fanden.

So kam es, daß bei dem Fehlen einer großzügigen Großberliner Verkehrspolitik das Interesse der Nachbarorte von dem Polizeipräsidenten wahrgenommen wurde, welcher beispielsweise vor der Erteilung der Konzession der Nordsüdbahn die vorherige Einigung Berlins mit den südlichen Nachbarorten forderte und zunächst die Fortführung der Bahn bis zur Gneisenastraße zwecks Erleichterung des späteren Anschlusses der Vororte durchsetzte. — Überhaupt ist das verschiedentliche Eingreifen des Polizeipräsidenten bei dem bis vor wenigen Jahren fehlenden Zusammenschluß aller Großberliner Gemeinden für den Großberliner Verkehr von großem Vorteil gewesen.

Wir wollen nunmehr die voraussichtliche Verkehrsbedeutung der städtischen Nordsüdbahn zu beurteilen versuchen und müssen hierzu zunächst die Linienführung ins Auge fassen. Wir haben gesehen, daß dieselbe im Laufe der Jahre bedeutende Änderungen erfahren hat²⁾. Daß schließlich die Führung durch die Müllerstraße und durch die Friedrichstraße in ihrer ganzen Länge gewählt worden ist, erscheint

¹⁾ Vgl. stenographische Berichte zu den Sitzungen der Stadtverordneten vom Jahre 1905 betreffend das Projekt der Nordsüdbahn.

²⁾ Vgl. die Linienskizzen Fig. 3 und 4.

trotz des schwierigeren und teureren Baues sowie der bedeutenden Verkehrsstörungen während des Baues als die richtige Lösung. Die Bahn gehört in die bzw. unter die Straße, in welcher der Verkehr herrscht. Andernfalls würde die Benutzung für das Publikum zu unbequem und der Zu- und Abgang zu zeitraubend sein, so daß für kürzere Fahrten ein Straßenverkehrsmittel vielleicht schneller zum Ziele führen würde. Daß aber bei der Fortsetzung der Bahn vom Belle-Alliance-Platz nach dem Hermannplatz in Neukölln der Umweg durch die Belle-Alliance- und Gneisenaustraße gemacht worden ist, statt die Bahn direkt durch die Blücherstraße zu führen, erscheint als ein Nachteil für den Verkehr. Dieser Umweg hat auch noch den Nachteil der Einschaltung einer weiteren Station und des damit verbundenen Aufenthaltes zur Folge. — Allerdings ist dabei aber zu bedenken, daß, falls die Gabelung der nach Neukölln und nach Tempelhof führenden Strecken bereits am Halleschen Tor vorgenommen worden wäre, der Landwehrkanal mit zwei Bahnen hätte unterfahren werden müssen.

Es ist daher schwer zu entscheiden, ob der Entschluß der Stadt Berlin, die Bahn durch die Belle-Alliance- und Gneisenaustraße, statt durch die Blücherstraße zu legen, der richtige war. Auch die Meinung der Sachverständigen hierüber ist geteilt.

Außer der Linienführung sind für die Verkehrsbedeutung einer Schnellbahn noch die Wahl der Endpunkte und der Zwischenstationen, die Umsteigemöglichkeiten auf andere Bahnen, die Betriebsführung und besonders die Wahl des Tarifes von Wichtigkeit.

Betreffs der Wahl der Endpunkte und der Zwischenstationen ist zu sagen, daß der nördliche Endpunkt an der Seestraße in Anbetracht der Nähe des Virchowkrankenhauses und anderer gemeinnützigen Anlagen, sowie bei der mehr und mehr zunehmenden Bebauung der nördlichen Stadtteile als recht geeignet erscheint.

Im Süden bildet das dicht bevölkerte Neukölln ein sehr wertvolles Hinterland. Auch die geplante Abzweigung nach Tempelhof wird der Stadt Berlin wertvollen Verkehrszuwachs bringen. Ob Tempelhof dabei auf seine Kosten kommen wird, ist eine andere Frage. Die Fahrgeldeinnahmen der Tempelhofer Strecke werden die Anlagekosten auf lange Zeit nicht verzinsen, vielleicht dürfte aber doch der indirekte Nutzen für Tempelhof den Bahnbau lohnend erscheinen lassen. Die Verhältnisse liegen für Tempelhof ähnlich wie für Schöneberg, welches auf eigene Kosten eine Bahn im Anschluß an die Hochbahn baute und an die Hochbahngesellschaft verpachtete und bisher jährlich eine große Summe zur Verzinsung des Anlagekapitals zuschießen mußte.

Die ebenfalls geplante Abzweigung nach Schöneberg erscheint wegen der sehr ungünstigen Linienführung — man werfe nur einen Blick auf den Plan von Berlin — als ganz unzweckmäßig. Man kann kaum annehmen, daß dieser Vorschlag ernst gemeint war.

Für die Anlage der Zwischenstationen ist zu fordern, daß dieselben in die Nähe von wichtigen Verkehrspunkten gelegt und daß die Stationsabstände so gewählt werden, daß die Fahrzeit und Zeit

für Zu- und Abgang zusammen ein Minimum werden. Beide Forderungen scheinen bei der Nordsüdbahn im allgemeinen erfüllt zu sein.

Bezüglich der Umsteigemöglichkeiten ist zu sagen, daß die Nord-südbahn an vielen Stellen mit dem übrigen Schnellbahnnetz Berlins verknüpft sein wird. Es wird ein Umsteigen auf folgende Bahnen möglich sein¹⁾: Auf den Nordring am Bahnhof Wedding, auf die Stadtbahn am Bahnhof Friedrichstraße, die Untergrundbahn an der Mohrenstraße, ferner auf die geplante Untergrundbahn Moabit—Treptow an der Leipziger Straße, auf die Hochbahn am Halleschen Tor, die Schnellbahn Gesundbrunnen—Neukölln am Hermannplatz und schließlich auf den Südring am Ringbahnhof Neukölln.

Jedoch ist diese Umsteigemöglichkeit an mehreren Stellen recht unbequem und zu zeitraubend. Anscheinend hat man an Baukosten sparen wollen. Jedenfalls war der Gedanke, daß eine möglichst gute Umsteigemöglichkeit mit den kreuzenden Bahnen geschaffen werden müsse, nicht ausschlaggebend für die Anlage der städtischen Nord-südbahn. Die geplante Gestaltung der Kreuzung mit der bestehenden Untergrundbahn in der Mohrenstraße und der zukünftigen Untergrundbahn in der Leipziger Straße läßt recht viel zu wünschen übrig.

Was sodann die geplante Betriebsführung anbetrifft, so erscheint es uns als richtig, daß der Betriebs- und Verkehrsdienst auf der ganzen Bahn einschließlich des Neuköllner Teiles ein einheitlicher, d. h. in einer Hand liegender, sein soll, ähnlich wie auch die „Hochbahngesellschaft“ auf sämtlichen Strecken des Netzes der Hoch- und Untergrundbahn, auch denen, die nicht in ihrem Besitze sind, den Betrieb führt. Ob es nun für den Verkehr vorteilhafter sein wird, wenn die Stadt, wie es geplant ist, selbst den Betrieb führt oder ob sie die Betriebsführung lieber einem Unternehmer übertragen sollte, möchten wir dahingestellt sein lassen.

Es mögen nun noch einige Bemerkungen über die Verkehrsbedeutung des zweiten städtischen Schnellbahnprojektes, nämlich das der Bahn Moabit—Treptow, folgen.

Der wesentlichste Zug des vorher kurz skizzierten Projektes ist der, daß die Bahn unter der Leipziger Straße in ihrer ganzen Länge geführt werden soll, wodurch voraussichtlich eine wirksame Entlastung des Straßenverkehrs der Leipziger Straße erreicht werden dürfte. Ferner wird durch die Bahn eine direkte Schnellverbindung zwischen Lehrter, Potsdamer und Görlitzer Bahnhof, die im Verkehrsinteresse sehr zu wünschen ist, hergestellt werden. Sodann ist zu erwarten, daß durch die Nordwest-Südostbahn eine teilweise Entlastung der Stadtbahn, welche im großen und ganzen parallel zu der ersteren — wenn auch in erheblichem Abstände — verläuft, erzielt werden wird. Schließlich ist von Bedeutung, daß durch diese Bahn der Stadtteil Moabit (Hansaviertel) eine Schnellverbindung mit dem Herzen Berlins (Potsdamer Platz), deren er sehr nötig bedarf, erhalten wird. —

¹⁾ Vgl. Linienplan Fig. 4.

Im Wettbewerb um einen Bebauungsplan für Groß-Berlin¹⁾ von 1910 sind gerade bezüglich dieses Projektes beachtenswerte Vorschläge gemacht worden. Die geplante Führung durch die Leipziger Straße beispielsweise ist daraus entnommen. Es dürfte sich lohnen, auch den weiteren Vorschlag des Wettbewerbsentwurfes zu übernehmen, diese Linie nicht als innerstädtische Schnellbahn, sondern als Entlastungslinie der alten Stadtbahn mit Zugübergang von der Hamburger nach der Görlitzer Bahn, also als eine neue künftige Stammlinie des staatlichen Stadt- und Vorortbahnnetzes auszuführen.

Wann das Projekt der Nordwest-Südostbahn, welche, wie eben kurz angedeutet, von wesentlicher Bedeutung für den Berliner Verkehr sein dürfte, zur Ausführung kommen wird, ist, da sich das Projekt noch immer im Vorbereitungsstadium befindet, zur Zeit nicht zu ermes sen.

Kapitel IV.

Finanzverhältnisse der kommunalen Straßenbahn - Unternehmungen und Rentabilitätsuntersuchung der Nordsüdbahn.

1. Straßenbahnen der Stadt Berlin.

Die für die Beurteilung der Finanzverhältnisse der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“ maßgebenden Daten sind zum Teil in der Tabelle 2, zum Teil in der Tabelle 3 zusammengestellt. Die Tabellen sind auch in Diagrammform (Fig. 5) nach den Vorbildern von Petersen dargestellt. Im Diagramm Fig. 5 sind als Abszissen die Betriebsleistungen in Millionen Wagenkilometern jährlich und als Ordinaten die Ausgaben und Einnahmen aufgetragen, und zwar derart, daß die senkrechten Strecken $O_1 A$ bis $O_2 B$ unterhalb der O -Linie die Betriebsausgaben einschließlich Rücklagen, die gesamten senkrechten Strecken AC bis BD die Betriebseinnahmen und die Differenzen beider, also die Ordinaten $O_1 C$ bis $O_2 D$ oberhalb der O -Linie, die Überschüsse der Betriebseinnahmen über die Ausgaben darstellen. Sodann sind noch die zur fünfprozentigen Verzinsung des Anlagekapitals erforderlichen Beträge sowie die Ausgaben in Pfennigen pro Wagenkilometer, wofür sich strahlenförmig zum Punkte O verlaufende Linien ergeben, eingetragen. —

Betrachten wir nun zunächst an Hand der Tabelle 2 den Betriebskoeffizienten (d. h. das Verhältnis der Betriebsausgaben zu den Betriebseinnahmen), der zwar keine direkte Beziehung zur Wirtschaftlichkeit besitzt, aber doch für den Vergleich von Bahnen, die unter annähernd gleichen Verhältnissen arbeiten, einigen Anhalt bietet, so

¹⁾ Vgl. Eberstadt - Möhring - Petersen, Wettbewerbsentwurf Groß - Berlin, Berlin 1910.

werden wir finden, daß der Betriebskoeffizient im Vergleich z. B. mit dem der „Großen Berliner“ nicht gerade ungünstig zu nennen ist, wie nachstehende Gegenüberstellung erkennen läßt.

Jahr	1908	1909	1910	1911	1912	1913
	%	%	%	%	%	%
Große Berliner	56,0	54,9	55,6	55,0	56,5	58,2
Straßenbahnen der Stadt Berlin	60,0	57,7	51,0	52,8	58,8	62,0

Im Vergleich mit dem von Günther¹⁾ festgestellten Durchschnittswert für alle kommunalen Straßenbahnen Deutschlands von 66,86% ist der durchschnittliche Betriebskoeffizient der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“ sogar recht günstig, wobei allerdings, wie schon bemerkt, zu bedenken ist, daß die Betriebskoeffizienten von Straßenbahnen, die unter ganz verschiedenen Verhältnissen betrieben werden, nicht ohne weiteres verglichen werden können.

Im Jahre 1913 ist der Koeffizient sehr gestiegen, was auf das Konto der in diesem Jahre in Betrieb genommenen Südlinien geschrieben werden muß.

Tabelle

Betriebsergebnisse der Straßen

Berichts- jahr	Gefahrene Wagen-Km.	Beförderte Personen		Betriebseinnahmen ²⁾		
		insgesamt	pro Wagen- Km.	insgesamt Mark	pro Wagen- Km. Pf.	pro Per- son Pf.
1908 ³⁾	1 010 480	5 769 700	5,71	540 200	53,5	9,36
1909	1 850 250	10 943 100	5,91	1 014 960	54,9	9,28
1910	3 029 630	18 098 350	5,97	1 648 806	54,4	9,11
1911	4 041 370	22 007 000	5,44	2 029 400	50,2	9,22
1912	4 694 262	23 828 900	5,08	2 217 420	47,3	9,31
1913 ⁴⁾	5 956 815	27 944 018	4,70	2 602 600	43,8	9,32

¹⁾ Günther, „Die kommunalen Straßenbahnen Deutschlands“, Jena 1913.

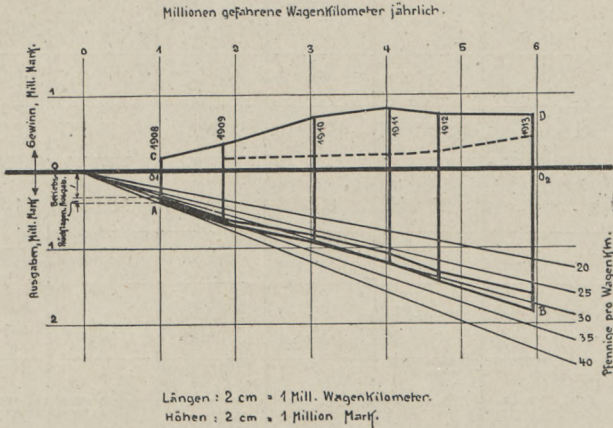
²⁾ D. h. Einnahmen aus dem Verkauf von Fahrscheinen sowie von Zeit- und Arbeiterkarten.

³⁾ Das Berichtsjahr 1908 umfaßt nur 9 Monate.

⁴⁾ Inbetriebnahme der Südlinien am 1. Mai, 1. August, 1. Oktober (je eine).

Die Betriebseinnahmen und -ausgaben pro Wagenkilometer (vgl. Tabellen und Diagramme) sind durchweg bedeutend höher, als sie in

—Figur 5—
—Straßenbahnen der Stadt Berlin.—



2.

bahnen der Stadt Berlin.

Betriebsausgaben			Betriebs- Koeffi- zient %	Betriebs- gleis- länge (2 gleisig) Km	Zahl der Wagen		Zahl der beschäft- tigten Personen
insgesamt Mark	pro Wagen- Km. Pf.	pro Per- son Pf.			Motor- wagen	An- hän- ger	
330 550	32,7	5,74	60,0	19,57	28	12	147
603 205	32,6	5,53	57,7	26,22	36	23	238
841 080	27,7	4,64	51,0	30,09	54	35	317
1 070 887	26,5	4,86	52,8	30,09	54	50	397
1 303 750	27,7	5,48	58,8	33,09	54	50	476
1 609 300	27,4	5,77	62,0	54,36 ¹⁾	100	78	617

der Ertragsberechnung zur Vorlage des Magistrats von 1904 geschätzt worden waren. In dieser waren hierfür Werte von nur 34 bzw. 25 Pfennig angenommen worden.

¹⁾ Einschl. Zufahrtgleise 60 km, davon im Eigenbesitz der Stadt etwa 50 km.

Tabelle 3.
Finanzverhältnisse der Straßenbahnen der Stadt Berlin.

Berichtsjahr		1908 ¹⁾	1909	1910	1911	1912	1913
Anlagekapital . . . Mark		³⁾	3 515 000	5 116 000	5 116 000	5 563 000	9 059 000
Einnahmen ²⁾ . . . „		549 712	1 045 548	1 656 311	2 029 754	2 217 680	2 603 100
Ausgaben „		330 550	603 205	841 080	1 070 887	1 303 750	1 609 300
Überschuß „		219 162	442 345	815 231	958 867	913 930	993 800
Zuwendung zu dem Erneuerungsfonds . . . „		26 362	69 784	86 120	119 300	133 984	251 950
Reingewinn (absolut) . . . „		192 800	372 561	729 111	839 567	779 946	741 850
Reingewinn in Prozenten des Anlagekapitals . . . %		³⁾	10,6	14,2	16,3	14,0	8,2
Vom Reingewinn werden verwandt:	Zur Verzinsung des Anlagekapitals Mark	64 536	118 989	161 040	193 753	176 646	336 998
	Zur Tilgung des Anlagekapitals „	128 264	157 027	396 971	—	114 847	—
	An die Stadt- hauptkasse . . . „	—	96 545	171 100	645 814	488 453	404 852

Die erzielten Reingewinne in Prozent des Anlagekapitals (gesamte Verzinsung) sind, mit Ausnahme des Jahres 1913, gut zu nennen, wenn man bedenkt, daß von 110 kommunalen Straßenbahnen Deutschlands, gemäß Günther⁴⁾, nur acht Reingewinne von 10 oder mehr Prozent des Anlagekapitals aufweisen können. Hierbei sei bemerkt, daß unter Reingewinn gemäß den Erläuterungen des „Frageheftes zur Statistik der Straßenbahnen⁴⁾“ der Betrag verstanden ist, der sich aus dem Überschuß nach Abzug der Zuwendung zu den Erneuerungs- und Spezialreservefonds — nicht auch des Betrages für die Verzinsung des Anlagekapitals — ergibt.

Auch aus Petersens „Zeichnerischer Darstellung von Ertragsberechnungen für wirtschaftliche Unternehmungen der Städte“⁵⁾ ergibt sich, daß die Verzinsung der meisten Straßenbahnen Deutschlands weit unter 5% zurückbleibt.

¹⁾ Das Berichtsjahr 1908 umfaßt nur 9 Monate.

²⁾ D. h. Einnahme aus Fahrgeldern, aus Stromabgabe an Dritte usw.

³⁾ Für das erste Jahr fehlen genaue Angaben.

⁴⁾ Günther, „Die kommunalen Straßenbahnen Deutschlands“, Jena 1913.

⁵⁾ Aus „Städtebauliche Vorträge“, 1909, Band II, Heft VIII.

Die Anlagekosten pro Kilometer Doppelgleis ergeben sich aus dem gesamten bisher aufgewandten Anlagekapital von 9 059 000 Mark¹⁾ und der Länge der im Eigenbesitz der Stadt befindlichen Gleise von 50 km zu etwa 185 000 Mark, während dieselben gemäß Günther für alle kommunalen Straßenbahnen Deutschlands im Durchschnitt 180 000 Mark betragen.

Die Zuwendungen zu den Erneuerungsfonds betragen für die Jahre 1909 bis 1913: 2,0, 1,7, 2,3, 2,24 und 2,8 %, im Mittel 2,24 % des Anlagekapitals. Für die Tilgung des Anlagekapitals sind bisher insgesamt 797 100 Mark aufgewandt worden (vgl. Tabelle 3), dies ergibt pro Jahr 1½ % des Anlagekapitals; für Erneuerung und Tilgung zusammen sind also im Mittel 3¾ % aufgewandt worden, während dieser Betrag für alle kommunalen Straßenbahnen Deutschlands durchschnittlich = 3,65 % ist.

Wenn wir noch gemäß Tabelle Nr. 3 zusammenzählen, was die Stadtgemeinde aus ihrem Unternehmen in den Jahren 1908 bis 1913 wirklich gewonnen hat, d. h. wieviel Geld in die Stadthauptkasse geflossen ist, so ergibt sich eine Summe von 1 806 760 Mark. Schätzen wir andererseits die Einnahmen, die die Stadtgemeinde aus diesen Linien bei Vergebung an die „Große Berliner“ gehabt haben würde, indem wir annehmen, daß sich der Anteil der Stadt an den Einnahmen der Gesellschaft entsprechend der Zahl der auf diesen Linien beförderten Personen erhöht haben würde, so kommen wir auf einen Betrag von annähernd 960 000 Mark.

Man sieht also, daß die Finanzverhältnisse des Unternehmens der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“ im Vergleich mit denen anderer kommunalen Straßenbahnen als ziemlich günstig bezeichnet werden können, wenigstens trifft dies für die Zeit bis 1912 zu. Von da ab wurden allerdings alle Werte durch die Inbetriebnahme der südlichen Linien stark verschlechtert. Ein Vergleich mit den Ergebnissen privater Straßenbahn-Aktiengesellschaften ist nicht ohne weiteres möglich, weil die sehr erheblichen Generalunkosten der Stadtverwaltung in den Ertragsberechnungen kommunaler Unternehmungen nicht zu erscheinen pflegen, sondern an anderer Stelle verbucht werden.

Ob sich die im Jahre 1913 stark gesunkene Rentabilität des Unternehmens der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“ nach Aus-

¹⁾ Das Anlagekapital setzt sich wie folgt zusammen:

Nördliche Linien	2 830 450	Mark
Strecke Virchowkrankenhaus—Warschauer Brücke	700 000	„
Strecke Warschauer Brücke—Görlitzer Bahnhof	295 140	„
Vergrößerung des Wagenparks	327 450	„
Erste Erweiterung des Norddepots	138 050	„
Zweite Erweiterung des Norddepots	378 720	„
Strecke Görlitzer Bahnhof—Hermannplatz	209 030	„
Drei Südlinien	2 816 000	„
Bau des Süddepots	682 000	„

Summa 8 376 840 Mark

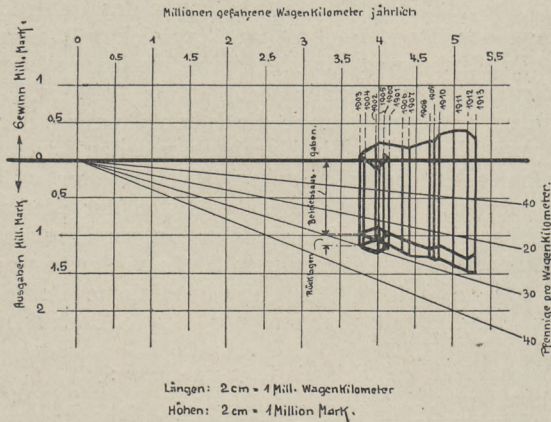
Von dieser Summe sind bereits die Beträge für Tilgung für die Jahre 1908 bis 1910 = 682 262 Mark abgerechnet; addiert man dieselben zu obiger Summe, so ergibt sich als wirkliches Anlagekapital 9 059 100 Mark.

führung und Inbetriebnahme der vorher besprochenen Erweiterungen wieder verbessern und ihren alten Stand erreichen wird, erscheint zweifelhaft. Denn in Zukunft werden sowohl die direkten Betriebsausgaben durch den Betrieb der sehr langen Strecken, als auch die indirekten Ausgaben für die Verzinsung des stark vermehrten Anlagekapitals — der Bau des Tunnels soll $3\frac{1}{4}$ Millionen Mark, die sonstigen Erweiterungen $1\frac{1}{2}$ Millionen Mark kosten — außerordentlich anschwellen, wogegen eine entsprechende Steigerung des Verkehrs und damit der Einnahmen nicht mit Sicherheit erwartet werden darf.

2. Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.

Betrachten wir die Rentabilität des Unternehmens der „Berliner Elektrischen Straßenbahnen“ gemäß den Tabellen 4 und 5 und dem Diagramm Fig. 6, so fällt uns vor allem die Höhe der Ausgaben im Vergleich mit der der Einnahmen auf. Diese hohen Ausgaben wurden gemäß den Geschäftsberichten der Gesellschaft hauptsächlich dadurch verursacht, daß sowohl die rollenden Betriebsmaterialien als auch die

— Figur 6 —
— Berliner Elektr. Straßenbahn A-G. —



Gleise und Leitungen bei der Übernahme der Aktien durch die Stadt in recht schlechtem Zustande waren, so daß für deren Instandsetzung lange Zeit große Aufwendungen gemacht werden mußten. Auch die Umwandlung der unterirdischen in oberirdische Stromzuführung verursachte große Kosten.

Demgegenüber waren die Einnahmen infolge der schlechten Besetzung der Wagen lange Jahre hindurch recht geringe, so daß bedeutende Zuschüsse seitens der Garantiegesellschaft Siemens & Halske erforderlichlich wurden.

Tabelle 4.
Betriebsergebnisse der „Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.“

Berichts- jahr	Gefahrene Wagen-Km.	Beförderte Personen		Betriebs-einnahmen				Betriebsausgaben			Betriebs- Koeffi- zient %
		insgesamt	pro Wagen- Km.	insgesamt Mark	pro Wagen- Km. Pfenning	pro Person Pfenning	insgesamt Mark	pro Wagen- Km. Pfenning	pro Person Pfenning		
1900	4 071 007	13 281 000	3,27	1 197 648	29,4	9,0	907 303	22,3	6,83	76,0	
1901	4 120 024	13 036 450	3,17	1 140 129	27,7	8,8	926 683	22,5	7,10	81,0	
1902	3 985 034	13 235 000	3,35	1 089 488	27,4	8,2	983 040	24,7	7,43	90,0	
1903	3 758 710	13 586 260	3,62	1 139 279	30,3	8,4	862 300	22,9	6,35	76,0	
1904	3 768 140	14 034 880	3,75	1 202 483	32,0	8,6	847 637	22,4	6,05	71,0	
1905	3 982 524	15 060 120	3,80	1 285 635	32,3	8,6	802 704	20,2	5,33	62,5	
1906	4 314 140	16 269 092	3,80	1 393 110	32,3	8,5	961 075	22,3	5,91	69,0	
1907	4 401 152	16 910 296	3,85	1 446 509	32,8	8,6	992 133	22,6	5,87	68,5	
1908	4 665 820	17 249 973	3,70	1 512 078	32,4	8,8	1 057 812	22,7	6,12	70,0	
1909	4 719 133	17 478 244	3,71	1 537 035	32,5	8,8	1 047 149	22,3	6,00	68,5	
1910	4 833 955	18 405 240	3,80	1 634 523	33,8	8,9	1 005 770	20,8	5,48	61,5	
1911	5 004 174	19 376 600	3,88	1 733 044	34,7	9,0	1 071 210	21,5	5,53	61,5	
1912	5 172 503	20 296 080	3,95	1 820 766	35,2	9,0	1 297 293	25,1	6,39	71,3	
1913	5 277 883	19 751 363	3,75	1 781 107	33,8	9,0	1 241 474	23,6	6,30	69,8	

Tabelle
Finanzverhältnisse der „Berliner

Berichtsjahr	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Einnahmen . Mark	1 218 972	1 166 619	1 115 096	1 172 997	1 222 755	1 314 330
Ausgaben . . Mark	989 061	1 004 520	1 082 222	966 335	954 891	901 185
Überschuß . Mark	229 911	162 099	32 874	206 662	267 864	413 145
Zum Erneuerungsfonds . . . Mark	166 553	173 018	174 278	170 128	173 052	171 175
Reingewinn . Mark	63 358	— 10 919	— 141 404	36 534	94 812	241 970
Reingewinn in % des Aktienkapitals von 6 Mill. Mark	1,05	0	0	0,61	1,57	4,01
Zuschuß v. Siemens & Halske . Mark	318 227	394 660	515 287	335 964	278 662	126 047
Gewinn einschließl. Zuschuß v. Siemens & Halske. . Mark	381 585	383 741	373 883	372 498	373 474	368 017
Vom Gewinn wurden verwandt:	Für Dividende auf das Aktienkapital . Mark	300 000	300 000	300 000	300 000	300 000
	Zur Tilgung des Aktienkpt. Mark	55 517	57 673	58 094	56 709	57 685
	Zum Reservefunds . Mark	16 303	16 303	15 789	15 789	15 789
	Tantieme an den Vorstand Mark	3 098	3 097	—	—	—
	Tantieme a. d. Auf- sichtsrat Mark	6 667	6 668	—	—	—

Erst im Jahre 1911 wurde ein solcher Gewinn erzielt, daß eine Dividende von 5 % gezahlt werden konnte, ohne daß ein Zuschuß von der Firma „Siemens & Halske“ nötig war. Im nächsten Jahre war aber der Reingewinn bereits wieder geringer, und im Jahre 1913 sank er infolge der Erhöhung des zum Erneuerungsfonds abgeführten Betrages noch bedeutend herunter, so daß eine Dividende von nur 3½ % zur Ausschüttung kam. Der Geschäftsbericht der „Berliner Elektrischen Straßenbahnen-A. G.“ vom Jahre 1913 sagt darüber, daß in Zukunft voraussichtlich weiterhin große Ausgaben für Erneuerung

5.

Elektrische Straßenbahnen-A. G.“

1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913
1 420 486	1 472 113	1 539 040	1 559 125	1 658 708	1 760 006	1 827 659	1 781 107
1 062 181	1 101 121	1 173 075	1 170 380	1 142 631	1 206 975	1 297 293	1 241 474
358 305	370 992	365 965	388 745	516 077	566 760 ¹⁾	554 796 ¹⁾	552 407 ¹⁾
172 321		116 200	145 554	174 433	175 247	175 609	243 000
185 984		249 765	243 191	341 644	391 513	379 187	309 407
3,11		4,15	4,06	5,70	6,51	6,32	5,13
179 506	Angaben fehlen	100 590	125 374	31 996	—	—	—
365 490		350 355	368 565	373 640	391 513	379 187	309 407
300 000		300 000	300 000	300 000	300 000	300 000	210 000
58 494		38 602	58 764	58 779	59 050	59 209	80 490
6 996		11 753	9 801	14 861	16 623	15 286	11 212
				Abschlagszahlung a. S. & H. für früher gemachte Zuschüsse M.		1 584	—
			Vortrag auf neue Rechnung . Mark		14 256	4 692	7 705

des Materials nötig sein würden, und daß deshalb der bisherige für den Erneuerungsfonds bestimmte Betrag hätte erhöht werden müssen.

Wenn man nun bedenkt, daß die Aktien des Unternehmens von der Stadtgemeinde zu dem hohen Kurse von 166% % gekauft wurden, daß also für etwa 6 Millionen Mark Aktien etwa 10 Millionen Mark bezahlt wurden, so erscheint sowohl die frühere Dividende von 300 000 Mark = 5% von 6 Millionen Mark Aktienkapital und noch

¹⁾ Im Überschuß ist der Gewinnvortrag enthalten.

mehr die im Jahre 1913 ausgezahlte Dividende von 210 000 Mark = $31\frac{1}{2}\%$ von 6 Millionen, welche einer tatsächlichen Verzinsung von nur 3 bzw. 2,1 % des von der Stadt angelegten Geldes entsprechend, als sehr gering. Der Ankaufskurs von $166\frac{2}{3}\%$ war eben viel zu hoch und entsprach nicht der geschäftlichen und wirtschaftlichen Lage des Unternehmens. Die Aktien der Gesellschaft waren noch kurze Zeit vorher zu dem Kurse von 120 % an der Börse angeboten worden, und wohl erst dann, als die Absicht der Stadtgemeinde zum Ankauf der Aktien bekannt wurde, ging der Kurs in die Höhe, woraus zu schließen ist, daß möglicherweise von den beteiligten städtischen Kreisen nicht vorsichtig genug zu Werke gegangen wurde.

Daß bei der doch recht unsicheren Lage des Unternehmens der Garantievertrag mit der Firma Siemens & Halske im Jahre 1911, nachdem doch erst ein einziges Mal eine Dividende von 5 % ohne Zuhilfenahme eines Zuschusses erzielt worden war, aufgelöst und die Firma von ihrer Garantiepflicht entbunden wurde, erscheint daher vom Standpunkt der städtischen Finanzen als nicht unbedenklich.

Daß die Rentabilität der „Berliner Elektrischen Straßenbahn“ durch die Vereinigung der Nordlinien mit der Südlinie eine viel bessere werden wird, ist gemäß den Bemerkungen über den voraussichtlichen Verkehrswert derselben nicht wahrscheinlich. Eine Ersparnis in den Betriebsausgaben und damit eine gewisse Verbesserung der Rentabilität ließe sich vielleicht durch die Betriebsvereinigung mit den „Straßenbahnen der Stadt Berlin“, die vorher erwähnt wurde, erreichen. Aber eine angemessene Verzinsung des von der Stadtgemeinde angelegten Kapitals dürfte infolge des zu hohen Kaufpreises für lange Zeit unmöglich sein.

3. Städtische Nordsüdbahn.

Wir wollen jetzt auf die finanzielle Seite des Projektes der Nordsüdbahn eingehen und untersuchen, wie sich ihre Rentabilitätsverhältnisse, die bei einer Schnellbahn, und besonders einer unterirdischen, infolge der hohen Anlagekosten von viel einschneidenderer Wirkung auf die städtischen Finanzen als bei Straßenbahnen sind, voraussichtlich gestalten werden.

Zunächst wollen wir betrachten, wie der Magistrat die Rentabilitätsverhältnisse beurteilt bzw. der Stadtverordneten-Versammlung dargelegt hat.

Die erste Rentabilitätsrechnung über die Nordsüdbahn wurde den Stadtverordneten seitens des Magistrats im Jahre 1905 vorgelegt. Dieser Rechnung, die ein viel zu günstiges Bild ergab, war die Führung der Bahn durch die Linien-, Markgrafen- und Charlottenstraße mit einer Gesamtlänge von etwa 8,6 km und einem Anlagepreis von ungefähr 51 Millionen Mark zugrunde gelegt. Auf die Fehlerhaftigkeit dieser Rechnung, insbesondere die Annahme zu hoher Verkehrsziffern ist von Petersen¹⁾ bereits im Jahre 1909 hingewiesen worden.

¹⁾ Petersen, „Zur Schnellbahnfrage Groß-Berlin“, Elektrotechnische Zeitschrift, Jahrgang 1909.

Es erübrigt sich daher, auf dieselbe noch einmal einzugehen, zumal das Projekt später bedeutende Änderungen erfahren hat.

Für die geänderte Vorlage des Jahres 1910 wurde überhaupt keine neue Rentabilitätsberechnung eingereicht, obwohl doch die Kostenverhältnisse — die Bahn wurde bei einer ungefähren Länge von 6,6 km auf 54 Millionen Mark veranschlagt — ganz andere geworden waren. Während nach dem früheren Projekt die Anlagekosten pro Kilometer nur 5,9 Millionen Mark betragen, stiegen dieselben nach dem neuen Projekt auf 8,2 Millionen Mark, also um fast 40 %!

Eine neue Rentabilitätsrechnung wurde vom Magistrat erst in der Vorlage vom Jahre 1915 vorgelegt. Sie sieht folgendermaßen aus:

Betriebsjahr	Beförderte Personen		Überschuß	
	auf der ganzen Bahn	pro km	Mill. Mark	% d. Anlagekap.
1	48,28 Mill.	3,77 Mill.	2,75	3,5
5	52,52 „	4,10 „	3,38	4,3
10	58,24 „	4,56 „	3,93	5,0

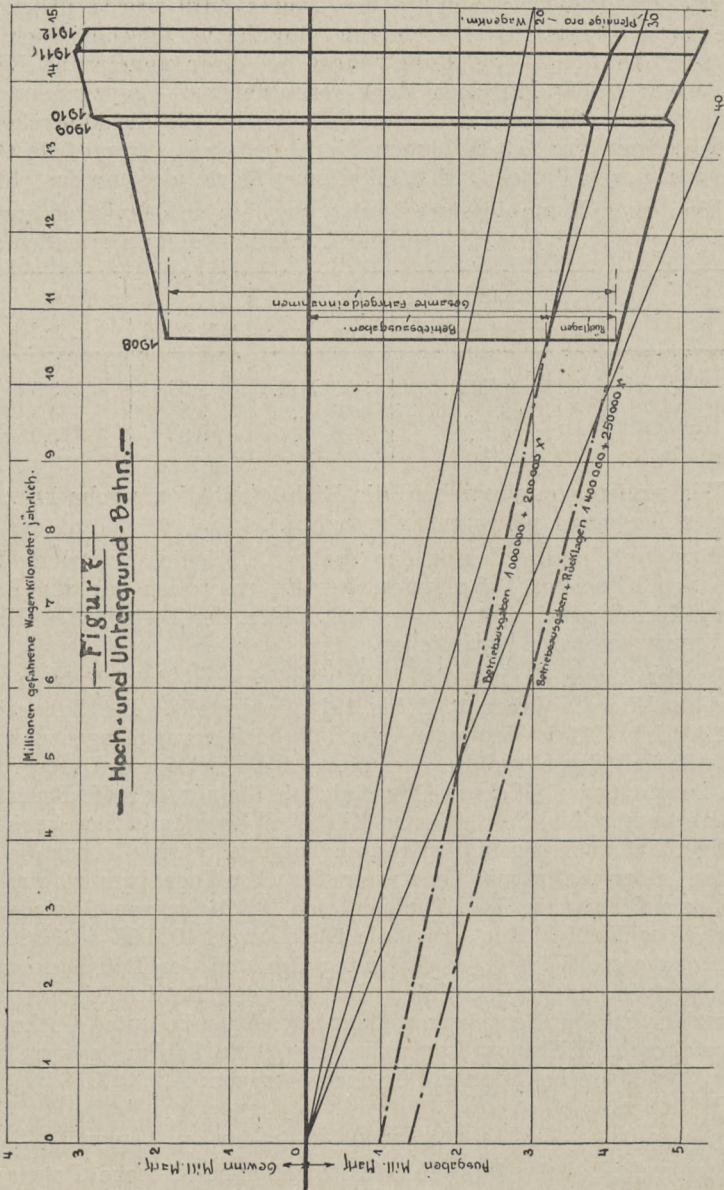
Wir wollen nun versuchen, die Richtigkeit dieser sehr kurz gehaltenen Rechnung näher zu untersuchen.

Was zunächst die Zahlen der Spalte 3, „jährlich beförderte Personen pro Kilometer Bahnlänge“, betrifft, so wollen wir zur Beurteilung derselben die entsprechenden Zahlen der bestehenden Hoch- und Untergrundbahn heranziehen.

In der Figur 7 sind die hauptsächlichsten Betriebsdaten der Hochbahn für die Jahre 1908 bis 1912 dargestellt. Die Zeitperiode von 1908 bis 1912 ist deswegen zum Vergleich herangezogen worden, weil während derselben die Gleislänge der Hoch- und Untergrundbahn konstant war (17,8 km Doppelgleis). Da nämlich die Rentabilitätsberechnung der Nordsüdbahn für eine konstante Streckenlänge durchgeführt werden soll, dürfen zum Vergleich ebenfalls nur die Ergebnisse einer Bahn mit konstanter Streckenlänge benutzt werden. Nach dem Diagramm Fig. 7 ergibt sich für die reinen Betriebsausgaben einschließlich Rücklagen die Gleichung $1\,400\,000 + 250\,000 x$, wobei das erste Glied jeder Gleichung den von der Betriebsleistung unabhängigen, das zweite Glied den mit der Betriebsleistung sich ändernden Teil der Betriebsausgaben darstellt; x bedeutet die Anzahl der gefahrenen Millionen Wagenkilometer. Die Zahlen der pro Kilometer Bahnlänge beförderten Personen betragen: 2,7, 3,25, 3,28, 3,60, 3,62 Millionen.

Bedenken wir nun, daß die Führung der Hoch- und Untergrundbahn zum Teil, besonders auf der wichtigsten Strecke Potsdamer Platz—Alexanderplatz, eine ziemlich unglückliche zu nennen ist und daß die Bahn durchaus nicht überall hochwertige Verkehrsgegenden berührt, daß andererseits die Nordsüdbahn in fast gerader Linie durch die wichtigsten Berliner Verkehrsstraßen unter Berührung erstklassiger Verkehrsknotenpunkte geführt werden soll, so will es uns

scheinen, daß die vom Magistrat für die Nordsüdbahn angesehenen Verkehrszahlen wohl annähernd erreicht werden dürften.



Um nun die voraussichtlichen Werte der Überschüsse zu er- messen, müssen wir zunächst die voraussichtlichen Höhen der Ein- nahmen, dann die der Ausgaben ermitteln und die Differenz beider nehmen.

Zur Bestimmung der Einnahmen, und zwar der reinen Fahrgeldeinnahmen¹⁾, müssen wir die Zahlen der insgesamt beförderten Personen mit den durchschnittlichen Einnahmen pro beförderte Person multiplizieren.

Die in der Spalte 2 der Rentabilitätsrechnung der Stadt angegebenen Zahlen beziehen sich, wie eine Division derselben durch die Zahlen der dritten Spalte ergibt, auf die ganze Länge der Bahn einschließlich des Neuköllner Teiles (etwa 13 km). Um also die Zahl der auf der Berliner Strecke (etwa 10 km) beförderten Personen zu erhalten, multiplizieren wir die Länge der Berliner Strecke mit der Zahl der pro Kilometer beförderten Personen und erhalten für das 1. Betriebsjahr 37,7 Millionen, das 5. Betriebsjahr 41,0 Millionen, das 10. Betriebsjahr 45,6 Millionen.

Für die Ermittlung der durchschnittlichen Einnahme pro beförderte Person wollen wir wieder die Werte der Hoch- und Untergrundbahn benutzen. Dieselben betragen im Durchschnitt der Jahre 1908 bis 1912 12,8, also rund 13 Pfennig. Wenn wir nun berücksichtigen, daß einerseits infolge der kürzeren mittleren Stationsabstände bei der Nordsüdbahn — die Stationsabstände der Nordsüdbahn verhalten sich zu denen der Hoch- und Untergrundbahn ungefähr wie 4,1 zu 5 — eine Erhöhung dieser Ziffer zu erwarten ist, daß aber andererseits die zweite Wagenklasse fortfällt, wodurch die durchschnittliche Einnahme herabgedrückt wird, so erscheint wohl der Schluß gerechtfertigt, daß sich diese beiden entgegengesetzten Faktoren annähernd ausgleichen werden, und daß die Einnahme für die beförderte Person bei der Nordsüdbahn ungefähr die gleiche sein wird wie bei der Hoch- und Untergrundbahn, also etwa 13 Pfennig. Wir wollen aber der Sicherheit halber noch für zwei andere Werte, einen niedrigeren von 12 Pfennig und einen höheren von 14 Pfennig, die Ermittlung der Rentabilität durchführen.

Aus der Zahl der beförderten Personen und der Einnahme pro beförderte Person erhalten wir die gesamten Fahrgeldeinnahmen:

Einnahme pro beförderte Person	12 Pfennig	13 Pfennig	14 Pfennig
1. Betriebsjahr	4,52 Mill. Mark	4,90 Mill. Mark	5,27 Mill. Mark
5. „	4,93 „ „	5,33 „ „	5,72 „ „
10. „	5,47 „ „	5,93 „ „	6,38 „ „

Zur Berechnung der Betriebsausgaben haben wir zunächst die Zahlen der gefahrenen Wagenkilometer zu ermitteln. Dieselben ergeben sich, indem wir die in der Rechnung der Stadt angegebenen Zahlen der insgesamt beförderten Personen durch die Zahl der pro Wagenkilometer beförderten Personen dividieren. Die letztere betrug bei der Hoch- und Untergrundbahn für die Jahre 1902 bis 1912 durchschnittlich 4,42. Bei den Wagen der Nordsüdbahn, deren

¹⁾ Sonstige Einnahmen aus etwaiger Vermietung von Reklameflächen usw. sollen hier nicht berücksichtigt werden.

Fassungsraum sich zu dem der Hochbahnwagen ungefähr wie 110 : 75 verhalten wird, dürfte sich also eine Besetzung von $4,42 \times 110 : 75 =$ etwa 6,4 Personen pro Wagenkilometer ergeben.

Hieraus folgen:

Gefahrene Nutzwagenkilometer

im 1. Betriebsjahr	37,7 : 6,4 = etwa	5,85 Millionen
„ 5. „	41,0 : 6,4 = „	6,30 „
„ 10. „	45,5 : 6,4 = „	7,10 „

Rechnet man zu vorigen noch 5 % für Rangieren hinzu, so erhält man:

Gesamte gefahrene Wagenkilometer

im 1. Betriebsjahr	etwa	6,05 Millionen
„ 5. „	„	6,61 „
„ 10. „	„	7,35 „

Aus diesen wagenkilometrischen Leistungen ergeben sich bei Annahme eines täglich ungefähr 20stündigen Betriebes und einer durchschnittlichen Zugfolge von 5 Minuten folgende Zuglängen:

im 1. Betriebsjahr	von	3,5 Wagen
im 5. „	„	3,85 „
im 10. „	„	4,3 „

Da ein Betrieb mit weniger als vier Wagen durchschnittlich nicht gut möglich sein dürfte, so sieht man, daß unsere vorstehende Annahme einer Besetzung von etwa 6,4 Personen pro Wagenkilometer schon recht günstig für die Stadt gerechnet ist.

Aus dem Diagramm Fig. 17 ersahen wir, daß sich für die Betriebsausgaben bei der Hoch- und Untergrundbahn der Wert ergab:

$$1\,400\,000 + 250\,000 \times x$$

Wenn man bedenkt, daß sich bei der Nordsüdbahn die Stromkosten erstens wegen des größeren Wagengewichtes und zweitens wegen der häufigeren Bremsungen auf der gleichen Streckenlänge (die Stationsabstände der Nordsüdbahn verhalten sich zu denen der Hochbahn ungefähr wie 4 zu 5) höher stellen werden als bei der Hochbahn, und daß auch die Wagen- und Bahnunterhaltungskosten infolge des größeren Wagengewichtes steigen werden, so möchten wir für die Nordsüdbahn als zweiten (veränderlichen) Teil der Betriebsausgaben einschließlich Rücklagen ungefähr den Wert

$$300\,000 \times x$$

einsetzen. Den ersten (konstanten) Teil der Betriebsausgaben der Nordsüdbahn würden wir unter Berücksichtigung der Streckenlänge, der Zahl der Stationen usw. schätzen auf ungefähr

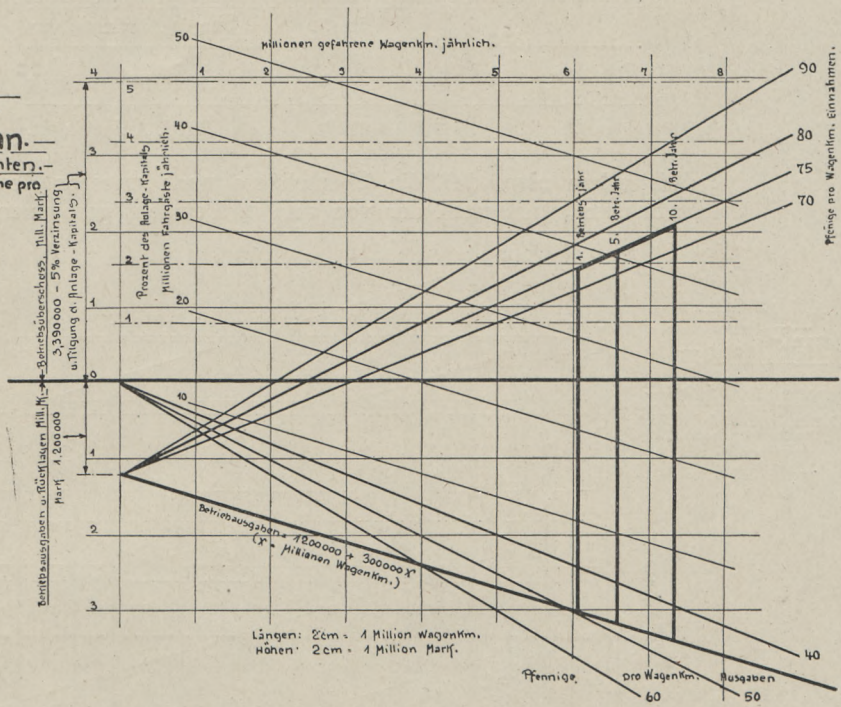
$$1\,200\,000.$$

Demnach ergibt sich für die gesamten Betriebsausgaben der städtischen N o r d s ü d b a h n der Ausdruck:

$$1\,200\,000 + 300\,000 \times x.$$

Wir haben nun in den Fig. 8 bis 10 diesen Ausdruck zeichnerisch dargestellt und über der Linie der Betriebsausgaben für die im 1.,

Fig. 8
Städtische
Nordsüd-Bahn.
Rentabilitäts - Aussichten.
Durchschnittliche Einnahme pro beförderte Person
— 12 Pfg. —



5. und 10. Betriebsjahr geleisteten Wagenkilometer die vorher errechneten Fahrgeldannahmen für die drei angenommenen Fälle:

1. 12 Pfennig Einnahme pro beförderte Person
2. 13 " " " " "
3. 14 " " " " "

aufgetragen. Dann ergeben sich folgende Überschüsse:

	im 1.	im 5.	im 10. Betriebsjahr
Fall 1	1,5	1,75	2,1 Mill. Mark
" 2	1,9	2,15	2,55 " "
" 3	2,25	2,6	3,0 " "

oder in Prozenten des Anlagekapitals¹⁾:

	im 1.	im 5.	im 10. Betriebsjahr
Fall 1	1,9	2,2	2,6
" 2	2,35	2,65	3,2
" 3	2,8	3,25	3,75

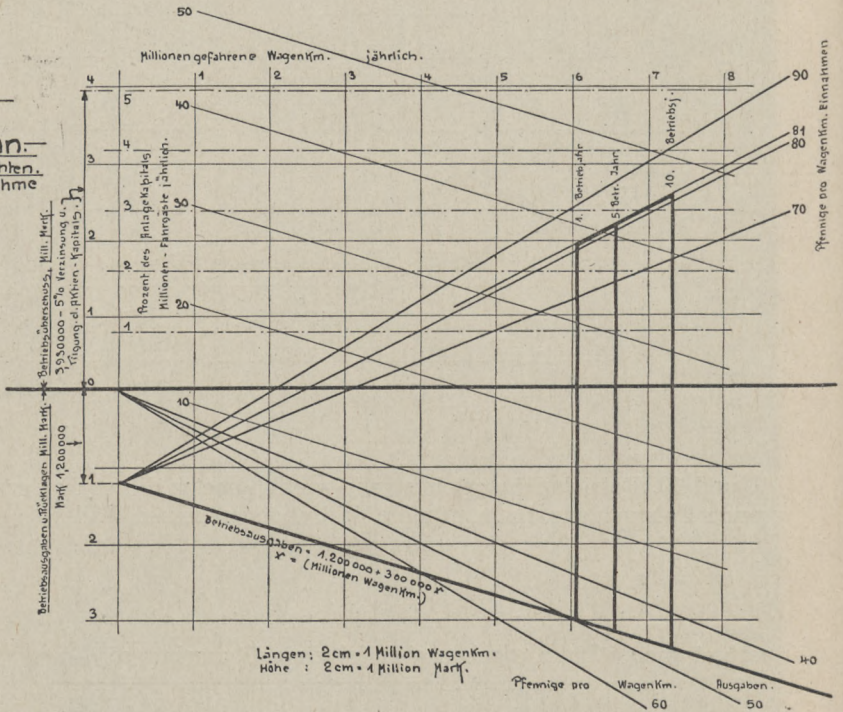
¹⁾ welches, wie vorher gesagt, ungefähr 78,5 Millionen Mark beträgt.

während die Rechnung der Stadt, wie wir auf Seite 49 sahen, folgende Werte aufwies:

	im 1.	im 5.	im 10. Betriebsjahr
	2,75	3,38	3,93 Millionen Mark
	3,5 %	4,3 %	5 % d. Anlagekapit.

Wir sehen also, daß die Überschüsse nach unserer Rechnung selbst in dem günstigsten der von uns in Betracht gezogenen Fälle

— Fig. 9 —
 — Städtische —
 Nordsüd-Bahn.
 Rentabilitäts-Aussichten.
 Durchschnittliche Einnahme
 pro Person
 — 13 Pfg. —



— 14 Pfenning Einnahme pro beförderte Person — weit hinter den von der Stadt errechneten Werten zurückbleiben, so daß wir wohl sagen dürfen, daß die Rechnung der Stadt nicht den Betriebserfahrungen bei der vorhandenen Hoch- und Untergrundbahn entspricht.

Wir haben ferner in den Diagrammen Fig. 8 bis 10 die Einnahmen und Ausgaben pro gefahrenen Wagenkilometer sowie die Zahlen der jährlich insgesamt beförderten Personen dargestellt, so daß uns die Diagramme ein recht anschauliches Bild der voraussichtlichen Betriebs- und Rentabilitätsverhältnisse der Nordsüdbahn bieten.

Wenn man die vorstehenden, von uns errechneten Werte der Überschüsse und der Verzinsung betrachtet, so muß man sagen, daß die Rentabilitätsaussichten der Nordsüdbahn durchaus nicht als günstig

ten, auch da, wo keine zwingende Notwendigkeit, wie z. B. zu enge Straßen, hierzu vorlag, so sind dadurch die Anlagekosten der Berliner Schnellbahnen auf eine unnötige und unzulässige Höhe gestiegen. So kostet die in ihrer ganzen Länge unterirdisch geführte Nord-südbahn etwa 8 Mill. Mark pro Kilometer (einschließlich rollenden Materials), die größtenteils als Untergrundbahn ausgeführte Strecke Potsdamer Platz—Schönhauser Allee der Gesellschaft für Hoch- und Untergrundbahnen ebenfalls ungefähr 8 Mill. Mark und die fast auf ihrer ganzen Länge unterirdisch geführte A. E. G.-Bahn Gesundbrunnen—Neukölln sogar 9 Mill. Mark, während die Kosten der Stammstrecke Warschauer Brücke—Wilhelmplatz der Hoch- und Untergrundbahngesellschaft, die zum großen Teil als Hochbahn ausgeführt ist, nur etwa 4 bis 5 Mill. Mark pro Kilometer betragen¹⁾.

Die Entscheidung der Stadtverordneten zugunsten der Untergrundbahnen muß daher auf die Gestaltung der Tarife ungünstig wirken.

Kapitel V.

Die Tarife der kommunalen Berliner Verkehrsunternehmungen.

Für die Festsetzung der Personentarife der öffentlichen Verkehrsmittel ist einerseits das fahrende Publikum bzw. die Behörde, die die Interessen des Publikums zu wahren hat, andererseits der Verkehrsunternehmer maßgebend. Über die Forderungen, welche von diesen beiden Interessenten an den Tarif zu stellen sind, sind ausführliche Veröffentlichungen vorhanden²⁾, wir können uns daher hier darauf beschränken, das Ergebnis dieser Untersuchungen kurz zu kennzeichnen.

Vom Standpunkt der Allgemeinheit ist zu wünschen, daß die Tarife möglichst niedrig bemessen sind, damit der Verkehr nach den Außenbezirken der Stadt und damit das Wohnen in gesunden Stadtteilen möglichst erleichtert wird. Besondere Rücksicht ist auf die arbeitende Bevölkerung durch Einrichtung von billigen Arbeiterkarten zu nehmen.

Dagegen ist vom Standpunkt des Unternehmers, auch wenn derselbe eine Kommune oder ein sonstiger öffentlicher Verband ist, zu fordern, daß die Tarife und die Betriebseinnahmen derartig sind,

¹⁾ Zur Frage der Anlagekosten sowie der Vor- und Nachteile von Hoch- bzw. Untergrundbahnen vgl. R. Petersen, Rentabilität städtischer Schnellbahnen, Berlin 1908; E. Schiff, Die Schnellbahnfrage, Elektrotechnische Zeitschrift 1912; G. Kemmann, Zur Schnellverkehrspolitik der Großstädte, Vortrag, gehalten in der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung Berlin 1910; O. Blum, Zur Verkehrspolitik der Großstädte mit besonderer Berücksichtigung der Berliner Verhältnisse, Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, 1908.

²⁾ Es seien u. a. erwähnt: a) betreffend Straßenbahnen: L. Weiß, Die Tarife der deutschen Straßenbahnen, Karlsruhe 1904; b) betreffend Schnellbahnen: G. Kemmann, Die Fahrpreise der Stadtschnellbahnen in Europa und Amerika Berlin 1912.

daß nicht nur die Unkosten gedeckt werden, sondern daß noch ein angemessener Überschuß verbleibt. Nur dann werden der Unternehmungsgeist und die Lust zur Schaffung von Verkehrsverbesserungen rege erhalten.

Im großen und ganzen sind zwei Tarifarten zu unterscheiden, erstens der Teilstrecken- oder Staffeltarif und zweitens der Einheits-tarif. Bei ersterem wird ein bestimmter Grundpreis (10 Pfennig) für eine gewisse Anzahl von Teilstrecken festgelegt und bei weiteren Strecken staffelförmig erhöht (auf 15 Pfennig, 20 Pfennig usw.). Bei letzterem wird für jede Fahrt von ganz beliebiger Entfernung ein einheitlicher Preis (10 Pfennig) zugrunde gelegt. Die Entwicklung des Tarifwesens ist in Deutschland vielfach vom Staffeltarif zum Einheits-tarif übergegangen. Der letztere hat den Vorzug der Einfachheit, ist aber nicht gerecht und wird bei sehr großen Städten mit ihren ungeheuren Entfernungen zwischen Arbeits- und Wohnvierteln zu einer Gefahr für die Wirtschaftlichkeit der Unternehmungen. Es macht sich daher in den Weltstädten neuerdings die Tendenz bemerkbar, wieder zum Teilstreckentarif zurückzukehren, bei dem die Fahrpreise den Leistungen des Unternehmers angepaßt sind.

Bei den Berliner städtischen Straßenbahnunternehmungen besteht bisher der Einheits-tarif; es wird sich aber nach Inbetriebnahme der neuen großen Ringlinien vielleicht die Notwendigkeit ergeben, zu einem Teilstreckentarif überzugehen. Neben den Einzelfahrkarten gibt es auch Zeitkarten, und zwar Monats-, Schüler-, Polizei- und Arbeiterwochenkarten. Die Preise derselben sind folgende:

Zeitkarten für den Monat	6,70	Mark
Schülerkarten für den Monat	3,00	„
Polizeikarten für den Monat	2,05	„
Arbeiterwochenkarten:		
bei zweimaliger Fahrt täglich	1,00	„
bei einmaliger Fahrt täglich	0,50	„

Die Einnahmen aus den Zeitkarten sind aber im Verhältnis zu den gesamten Betriebseinnahmen ziemlich gering, wie nachstehende Zusammenstellung für das Jahr 1913 erkennen läßt:

	Betriebseinnahmen	
	Mark	in % der gesamten Einnahmen
Aus Einzelfahrscheinen	2 497 600	96
„ Monatskarten	80 000	3,1
„ Schülerkarten	5 000	0,14
„ Polizeikarten	2 500	0,06
„ Arbeiterkarten	17 500	0,7
Ingesamt	2 602 600	100,00

Bezüglich der Tarife für Schnellbahnen hat Kemmann¹⁾ gezeigt, daß es falsch ist, für dieselben die sehr niedrigen Straßenbahntarife

¹⁾ G. Kemmann, Die Fahrpreise der Stadtschnellbahnen in Europa und Amerika, Berlin 1912.

(die meistens Einheitstarife sind) zugrunde zu legen, wie die Beispiele mehrerer ausländischen Bahnen, welche schlecht rentieren, beweisen. Denn eine durch niedrige Tarife etwa bewirkte hohe Verkehrsziffer hat durchaus nicht immer eine entsprechende Erhöhung der Reingewinne zur Folge, wie man zunächst annehmen könnte. Es kann vielmehr unter besonders ungünstigen Bedingungen sogar das Gegenteil eintreten. Es ist ferner auch ganz unberechtigt, zu verlangen, daß eine Schnellbahn zu den gleichen Preisen befördern müsse wie eine Straßenbahn, da ja die Schnellbahn in der Anlage sehr viel teurer ist und der Straßenbahn gegenüber den Vorteil der bedeutend größeren Fahrgeschwindigkeit besitzt, ein Vorteil, der in Millionenstädten nicht hoch genug zu schätzen ist. Andererseits ist es aber mit Rücksicht auf die Konkurrenz der Straßenbahnen notwendig, dem Publikum die Möglichkeit zu bieten, kürzere Strecken zum Einheitssatz der Straßenbahnen zu fahren. Hieraus folgt, daß der Schnellbahntarif am besten vom Grundpreis von 10 Pfennig ausgeht und in geeigneter Weise gestaffelt wird.

Der in der Nordsüdbahnvorlage vom Jahre 1910 vorgesehene Tarif mit seiner Staffelung von 10 Pfennig gleich auf 20 Pfennig wäre jedoch zu sprunghaft gewesen, und es ist ein Fortschritt, wenn die neueste Vorlage vom Jahre 1915 eine Staffelung von 5 zu 5 Pfennig vorsieht, also die gleiche wie bei der bestehenden Hoch- und Untergrundbahn, deren Tarif sich durchaus bewährt hat.

Von großem Nachteil für den Tarif ist die Ausführung der Schnellbahnen als unterirdische Bahnen. Wir haben nämlich im vorigen Kapitel gesehen, daß die Anlagekosten und damit gleichzeitig die Ausgaben für Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals durch die vollständig unterirdische Ausführung außerordentlich vermehrt werden. Soll daher die Bahn eine annehmbare Wirtschaftlichkeit aufweisen, so müssen notwendigerweise die Fahrpreise verteuert werden. Dadurch wird vielen Einwohnern unmöglich gemacht, draußen zu wohnen, drinnen zu arbeiten. Es verdient aber festgenagelt zu werden, daß eine große Anzahl von Hausbesitzervereinen mit den zu ihnen gehörenden Stadtverordneten gegen die Hochbahnen und für die Untergrundbahnen Stellung genommen haben mit der Begründung: Wir wollen keine billigen Tarife haben, damit unsere Mieter nicht hinausziehen.

Es erscheint uns schließlich im Interesse des gesamten Berliner Verkehrs als sehr wichtig und wünschenswert und bei geeigneter Bemessung der Fahrpreise auch wirtschaftlich durchaus möglich, daß das Umsteigen von der Nordsüdbahn auf die andern von der städtischen Bahn zu kreuzenden Schnellbahnen durch Ausgabe von in den Tarif einbezogenen Umsteigekarten erleichtert würde. Dadurch würde der Verkehrswert des Berliner Schnellbahnnetzes noch bedeutend gesteigert werden. Leider ist in den Magistratsvorlagen nichts darüber gesagt, ob und inwieweit ein solcher Umsteigeverkehr eingerichtet werden soll.

Kapitel VI.

Schluß.

Wenn wir gemäß vorstehenden Ausführungen die Tätigkeit der Stadtgemeinde Berlin im kommunalen Verkehrswesen noch einmal kurz überblicken, so sehen wir, daß die Stadtgemeinde, obwohl sie sich bereits seit dem Jahre 1897, also seit 20 Jahren, mit kommunalen Verkehrsunternehmungen beschäftigt, doch nur wenig erreicht hat.

Die Straßenbahnen der Stadt Berlin sind im Vergleich zu dem gesamten Verkehrsnetz Berlins doch nur als unbedeutendes Stückwerk zu bezeichnen. Sie sind aus dem Kampf mit der „Großen Berliner Straßenbahn“ heraus entstanden. Das gleiche gilt auch von den im Besitz der Stadtgemeinde befindlichen Berliner Elektrischen Straßenbahnen-A. G. Auch nach Durchführung und Inbetriebnahme der geplanten Erweiterungen beider Unternehmungen werden diese keine bedeutende Rolle im Berliner Verkehrswesen spielen und die überragende Stellung der „Großen Berliner“ nicht nennenswert beeinflussen können.

Ein Nachteil ist es, daß die Vereinigung beider städtischen Unternehmungen in gemeinsame Verwaltung, die doch so natürlich wäre, bisher noch nicht gelungen ist.

Noch langsamer und schwerfälliger als im Straßenbahnwesen war die Tätigkeit der Stadt im kommunalen Schnellbahnwesen, deren Anfänge ebenfalls bis zum Jahre 1897 zurückreichen. Obwohl dieses wichtige Gebiet für die Betätigung der Stadtgemeinde noch ziemlich frei war, ist doch nur der Bau einer einzigen städtischen Schnellbahnlinie in Angriff genommen worden, und auch deren Fertigstellung wird wohl noch verschiedene Jahre erfordern. Die Stadtverwaltung ist sich offenbar der Notwendigkeit schneller Schaffung von Schnellbahnen und der Bedeutung derselben für die Bewältigung des immer mehr anwachsenden Verkehrs nicht recht bewußt gewesen. Die Betrachtung des Nordsüdbahnprojektes hat uns ferner gelehrt, daß genügende Rücksichtnahme auf die Nachbarorte und auf andere Bahnen gefehlt hat.

Bezüglich der pekuniären Seite hat unsere Darstellung ergeben, daß die Rentabilität der „Straßenbahnen der Stadt Berlin“ im allgemeinen als annehmbar zu bezeichnen ist, die der „Berliner Elektrische Straßenbahnen-A. G.“ dagegen als recht schlecht.

Bedenklich sieht auch die finanzielle Seite der Nordsüdbahn aus. Durch die Forderung der Stadtverordneten nach vollständig unterirdischer Ausführung dieser Bahn sind, ebenso wie bei den nicht-kommunalen Schnellbahnen — den Erweiterungslinien der Hoch- und Untergrundbahn sowie bei der A. E. G.-Bahn —, die Anlagekosten ungeheuer hohe geworden und lassen, wie unsere Rentabilitätsuntersuchungen ergeben haben, eine annehmbare Verzinsung des angelegten Kapitals für absehbare Zeit als ziemlich aussichtslos erscheinen.

Wenn also die Berliner Stadtgemeinde, wie wir in der Einleitung angedeutet haben, einerseits in der Beherrschung und Regelung der privatkapitalistischen Verkehrsunternehmungen versagt, die beengten Berliner Verkehrsverhältnisse nicht zu bessern vermocht, die Rentabilität der Schnellbahnen durch die Forderung unterirdischer Ausführung gefährdet und den Tarif verteuert hat, so ist andererseits ihre bisherige Tätigkeit im kommunalen Verkehrsunternehmertum zu langsam und unbedeutend gewesen, um zur Verbesserung des Verkehrs wesentlich beizutragen. Außerdem sind die Rentabilitätsaussichten der städtischen Bahnen für die Zukunft recht ungünstig.

Wenn wir nach den inneren Gründen für dieses Versagen der Stadtverwaltung fragen, so kann nicht die Einrichtung der Stadtverwaltungen als solche hierfür verantwortlich gemacht werden, denn es gibt viele Städte, teils mit ganz oder vorwiegend privatkapitalistischen, teils mit kommunalen Verkehrsunternehmungen, in denen sich die Stadtverwaltungen durchaus einen führenden Einfluß auf das Verkehrswesen gewahrt und dasselbe in mustergültiger Weise entwickelt und gefördert haben. Hierzu verhelfen jedoch Kommissionen und Deputationen allein nicht. Große Erfolge knüpften sich immer an bestimmte Persönlichkeiten, die gestützt auf gründliche Sachkenntnis mit weitem, klarem Blick und sozialem Empfinden eine großzügige, zielbewußte und energische Tätigkeit entfalteten. Gewiß muß zugegeben werden, daß es der Stadtgemeinde am guten Willen, die Verkehrsverhältnisse zu bessern, nicht gefehlt hat, wie die Gründung eigener kommunaler Verkehrsmittel beweist. Aber der Hauptgrund alles Übels ist, daß die Stadtgemeinde Berlin, genau wie die andern Großberliner Gemeinden, auf dem Gebiet des Verkehrswesens das betrieben hat, was man bei kleinen Gemeinden mit Kirchturmpolitik bezeichnet. Die Stadtverwaltung hat bisher nicht erkannt, daß sie nur dann Erfolg haben kann, wenn sie die Führung in einer großzügigen Großberliner Verkehrspolitik übernimmt.

Alles, was in Berlin an großzügigen Verkehrseinrichtungen vorhanden ist, ist nicht durch die Stadt geschaffen, sondern teils durch den Staat, teils durch Privatgesellschaften, und meistens gegen sehr starke hemmende Einflüsse seitens der Stadt Berlin.

Diese Hemmungen gründen sich zum erheblichen Teil auf die Sonderinteressen der Bodenspekulation, deren Einfluß auf die Zusammensetzung der Berliner Stadtverordneten-Versammlung bekanntlich sehr groß ist.

Da die Stadtgemeinde sich zu einer großzügigen Großberliner Verkehrspolitik nicht durchringen konnte, die benachbarten Gemeinden aber einzeln nicht stark genug waren für eine solche Politik, so entstand ein Zustand des Kampfes aller gegen alle um kleine Sondervorteile. Dabei hat die Stadt Berlin nicht erkannt, daß sie unbequeme Anträge von anderer Seite nicht dadurch beseitigen kann, daß sie die notwendige Zustimmung versagt, sondern nur dadurch, daß sie selbst bessere Vorschläge macht.

Eine großzügige Großberliner Verkehrspolitik war nicht möglich, weil ein Zusammenschluß der Gemeinden für die Verkehrsangelegenheiten fehlte. Die Folge davon war, daß an Verkehrsverbesserungen

im wesentlichen nur das geschah, was sich mit dem Interesse der großen privaten Verkehrsgesellschaften vertrug.

Seitens der Stadt Berlin wurden allerdings bereits in den 90er Jahren des vorigen Jahrhunderts mit den Vororten Verhandlungen geführt zwecks Abschlusses eines freiwilligen Verkehrsverbandes mit diesen. Anlaß zu dem gewünschten Zusammenschluß gaben die der „Großen Berliner“ gegen den Willen der Stadt vom Staate erteilte Konzessionsverlängerung und später das Verlangen dieser Gesellschaft nach der Zustimmung der Stadt zu den von letzterer nicht gebilligten Tunnelentwürfen und zur Verlängerung des Vertrages über das Jahr 1919 hinaus. Der Verband erschien auch deshalb als notwendig, weil das Heimfallrecht gemäß dem Kleinbahngesetz nur der Gesamtheit der wegeunterhaltungspflichtigen Gemeinden zustand.

Es wurde daher von der Berliner Verkehrsdeputation ein Statut betreffend den freiwilligen Verband ausgearbeitet, dessen Ausarbeitung aber erst im Jahre 1907 so weit gereift war, daß es den Stadtverordneten vorgelegt werden konnte (Vorlage Nr. 1228). Die Stadtverordneten beschäftigten sich mit dieser Vorlage in ihren Sitzungen vom 16. Januar, 7. Mai und 11. Mai 1907 und beschlossen, den Magistrat zu ermächtigen, mit den Vororten gemäß dem Statut Verträge abzuschließen.

Nun folgten lange Verhandlungen zwischen Berlin und den Nachbargemeinden, die aber nur zu einem teilweisen Ergebnis führten. Verschiedene Vororte machten Schwierigkeiten, da ihre Interessen gemäß dem Statut ihrer Meinung nach nicht genügend gewahrt waren. Und in der Tat war dasselbe so abgefaßt, daß der Stadt Berlin in allen wichtigen Fällen ein Übergewicht über die Gesamtheit der übrigen Gemeinden gegeben war, so daß die Erfüllung der Verkehrswünsche der letzteren nicht genügend gesichert erschien.

Dieser geplante freiwillige Verkehrsverband scheiterte, weil die Stadt Berlin ihre Gemeindeinteressen gegenüber der „Großen Berliner Straßenbahn“ zu sehr in den Vordergrund schob. Es war keinesfalls der Gedanke einer großzügigen Großberliner Verkehrspolitik, der die Stadt Berlin bei den Verhandlungen über diesen Verband leitete. So konnten die Dinge aber nicht weitergehen.

Die Angelegenheit des freiwilligen Verbandes wurde dann gegenstandslos, da inzwischen der Staat sich der Sache annahm und, um die Verkehrsinteressen von Groß-Berlin zu schützen, durch das Zweckverbandsgesetz den „Verband Groß-Berlin“ schuf, der am 1. April 1912 in Kraft trat. — Die Verkehrsbedeutung und die Verkehrsaufgaben des „Verbandes Groß-Berlin“ sowie die Beziehungen der Stadt Berlin zu demselben sind von anderer Seite¹⁾ bereits besprochen worden, es sei daher hier nur kurz folgendes erwähnt.

Auf den „Verband Groß-Berlin“ sind die Zuständigkeiten übergegangen, die nach dem Kleinbahngesetz sonst den Wegeunterhaltungspflichtigen, also bisher den einzelnen Gemeinden Groß-Berlins, zukamen. Damit ist ein Organ der Selbstverwaltung geschaffen,

¹⁾ Vgl. R. Petersen, Die Verkehrsaufgaben des Verbandes Groß-Berlin, Berlin 1911; ferner: Preuß, Sozialpolitik im Berliner Verkehr. Aus Schriften der Gesellschaft für soziale Reform, Berlin 1912.

dessen Aufgabe ist, eine Großberliner Verkehrspolitik zu treiben. Diese Schöpfung ist aber auf sehr starken Widerstand der Stadt Berlin gestoßen, die sich benachteiligt fühlt, da sie an Stimmrecht nur 40 von 100 besitzt, während sie an den Kosten in erheblich höherem Verhältnis beteiligt ist.

Jedenfalls besteht der merkwürdige Zustand, daß der Vorsitzende des „Verbandes Groß-Berlin“ zugleich sein schärfster Gegner, nämlich der Oberbürgermeister der Stadt Berlin ist.

Eine Erlösung aus den dauernden Unerquicklichkeiten in den Fragen des Großberliner Verkehrswesens ist erst dann zu erwarten, wenn bei den einzelnen Gemeinden die Erkenntnis durchgedrungen sein wird, daß eine großzügige weltstädtische Verkehrspolitik die Voraussetzung für eine gedeihliche Entwicklung Groß-Berlins und damit der einzelnen Gemeinden ist, daß eine solche Politik aber nur dann möglich ist, wenn die einzelnen Gemeinden diese Dinge zunächst aus dem Gesichtswinkel „Groß-Berlins“ und erst in zweiter Linie aus dem des Interesses der einzelnen Gemeinden betrachten.

Literaturverzeichnis.

- Aktenmaterial betreffend das Verhältnis der Stadt Berlin zur „Großen Berliner Straßenbahn“, mitgeteilt von der Städtischen Verkehrsdeputation.
- Statistische Jahrbücher der Stadt Berlin betreffend Verkehrszahlen.
- Stenographische Berichte zu den Sitzungen der Stadtverordneten-Versammlung zu Berlin, betreffend das Berliner Verkehrswesen, aus Akten der Stadtverordneten-Versammlung zu Berlin für die Jahre 1900 bis 1915, gemäß Spezialverzeichnis.
- Verwaltungsberichte der Berliner Städtischen Verkehrsdeputation für die Jahre 1897 bis 1914.
- Vorlagen des Berliner Magistrats an die Stadtverordneten-Versammlung, betreffend das Berliner Verkehrswesen, aus Akten der Stadtverordneten-Versammlung zu Berlin für die Jahre 1900 bis 1915, gemäß Spezialverzeichnis.
- Biedermann, Friedensschluß zwischen Stadt und Großer Berliner, aus Deutscher Straßen- und Kleinbahnzeitung 1912.
- O. Blum, Zur Verkehrspolitik der Großstädte mit besonderer Berücksichtigung der Berliner Verhältnisse, vorgetragen im Berliner Bezirksverein Deutscher Ingenieure am 1. April 1908, aus Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure, Berlin 1908.
- Buchmann, Die „Große Berliner Straßenbahn“ und ihre Bedeutung für die Verkehrsentwicklung von Groß-Berlin, Berlin 1910. Jul. Springer.
- Eberstadt-Möhring-Petersen, Wettbewerbsentwurf Groß-Berlin, Berlin 1910.
- Freund, Gemischt-wirtschaftliche Unternehmungen, aus Praxis der kommunalen und sozialen Verwaltung, Tübingen 1913.
- Fuchs, Entwicklung und allgemeine Bedeutung der Gemeindebetriebe und ihr Verhältnis zu privaten Betrieben, aus Schriften des Vereins für Sozialpolitik 1910.
- Gerlach, Elektrische Untergrundbahn der Stadt Schöneberg 1911.
- Geschäftsberichte der „Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen“ für die Jahre 1905 bis 1912.
- Geschäftsberichte der „Großen Berliner Straßenbahn-A. G.“ für die Jahre 1904 bis 1913.

- Gesetz über Kleinbahnen und Privatanschlußbahnen von 1892.
Große Berliner Straßenbahn, Denkschrift, Berlin 1911.
Günther, Die kommunalen Straßenbahnen Deutschlands, Jena 1913.
Hermes, Finanzierung und Rentabilität deutscher Straßenbahnen,
aus Abhandlungen des staatswissenschaftlichen Seminars der Uni-
versität Jena, Jena 1909.
G. Kemmann, Zur Schnellverkehrspolitik der Großstädte, Vortrag
gehalten in der Allgemeinen Städtebau-Ausstellung Berlin 1910.
Derselbe, Fahrpreise der Stadtschnellbahnen in Europa und Amerika,
Berlin 1912.
Derselbe, Zur Eröffnung der „Hoch- und Untergrundbahn“, Berlin
1912. Jul. Springer.
Derselbe, Die Tunnelentwürfe der „Großen Berliner Straßenbahn“,
Berlin 1908.
J. Kollmann, Die Organisation kommunaler Betriebe, Vortrag ge-
halten an der Technischen Hochschule zu Dresden, Dresden 1913.
Lord Avebury, Staat und Stadt als Betriebsunternehmer, 1909.
Mattersdorf, Berliner Straßenbahnverkehrsnot 1908.
Mombert, Entwicklung der Gemeindebetriebe in Deutschland und im
Ausland, aus Schriften des Vereins für Sozialpolitik 1910.
Richard Petersen, Rentabilität städtischer Schnellbahnen, Berlin
1908.
Derselbe, Die Verkehrsaufgaben des Verbandes Groß-Berlin, Vortrag
gehalten zum Schinkelfest des Architekten-Vereins zu Berlin, den
13. März 1911, Berlin 1911. Carl Heymann.
Derselbe, Zur Schnellbahnfrage von Groß-Berlin, aus Elektrotech-
nischer Zeitschrift 1909.
Derselbe, Die Aufgaben des großstädtischen Personenverkehrs und
die Mittel zu ihrer Lösung, aus Städtebauliche Vorträge, Berlin 1908.
Wilh. Ernst & Sohn.
Derselbe, Zeichnerische Darstellung von Ertragsberechnungen für
wirtschaftliche Unternehmungen der Städte, aus Städtebauliche Vor-
träge, Berlin 1909. Wilh. Ernst & Sohn.
Derselbe, Personenverkehr und Schnellbahnprojekte in Berlin, aus Deutsche
Straßen- und Kleinbahnzeitung 1907.
Preuß, Sozialpolitik im Berliner Verkehr, vorgetragen am 10. Februar
1911, aus Schriften der Gesellschaft für soziale Reform, Berlin 1912.
E. Schiff, Die Schnellbahnfrage, Studie auf Grund des Planes der
Linie Gesundbrunnen-Rixdorf, aus Elektrotechnischer Zeitschrift 1912.
Derselbe, Der neue Berliner Straßenbahnvertrag, aus Elektrotech-
nischer Zeitschrift 1911.
G. Schimpff, Wirtschaftliche Betrachtungen über Stadt- und Vor-
ortbahnen, 1913.
Verwaltungsberichte der „Berliner Elektrischen Straßenbahnen-
A.G.“ für die Jahre 1900 bis 1913.
L. Weiß, Die Tarife der Straßenbahnen, Karlsruhe 1904.
Wittig, Zur Eröffnung der Untergrundbahn nach Westend, Berlin 1908.
Derselbe, Weltstädte und elektrischer Schnellverkehr, Vortrag, Berlin
1909.
Zweckverbandsgesetz für Groß-Berlin von 1911.

Zeitschriften.

- Verschiedene Aufsätze aus den neueren Jahrgängen der
Deutschen Straßen- und Kleinbahn-Zeitung,
Verkehrstechnischen Woche,
Elektrotechnischen Zeitschrift,
Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure,
Elektrischen Kraftbetriebe und Bahnen.

Spezialverzeichnis der Vorlagen und stenographischen Berichte zu

Jahr	Straßenbahnen der Stadt Berlin	Berliner Elektrische Straßenbahnen	Städtische Nordsüdbahn
1900	Bau von Straßenbahnen durch die Stadtgemeinde		
1901		Ankauf der Aktien	Entwurf der Nordsüdbahn
1902			
1903			
1904	Bau von Städtischen Straßenbahnlinien		
1905	Desgleichen		Entwurf der Bahn
1906			
1907	Bau von zwei nördlichen Linien		
1908			
1909	Verlängerung Zentral-Viehhof—Warschauer Brücke		
1910	Verlängerung Warschauer Brücke—Görlitzer Bahnhof. Vermehrung der Wagen		Bau der Bahn und Bewilligung der Mittel für denselben. Haltestelle im Norden
1911			Verlängerung bis zur Gneisenaustraße
1912	Verlängerung Görlitzer Bahnhof—Neukölln. Bau der drei Südlinien. Linie Moabit—Christianastr. Bau des Südepots		
1913			Abbruch der Weidendammer Brücke
1914	Lindentunnel und Ausbau der städtischen Straßenbahnen	Neuer Vertrag	Bewilligung der Mittel für die Verlängerung nach Gneisenaustraße
1915			Bewilligung von Mitteln für die Verlängerung nach Neukölln

6.

den Sitzungen der Stadtverordneten betr. das Berliner Verkehrswesen.

Große Berliner Straßenbahn	Hoch- und Untergrundbahn-Gesellschaft	A. E. G.-Bahn Gesundbrunnen—Neukölln
	Einspruch der Großen Berliner gegen Bahn Potsdamer Platz—Spittelmarkt	
Zustimmung der Stadt auf 90 Jahre und Tunnelprojekte		
	Vertrag betr. Strecke Potsdamer Platz—Spittelmarkt—Schönhauser Allee	
Gründung eines Verkehrsverbandes mit den Vororten		
Desgleichen		
	Untergrund- statt Hochbahn in der Schönhauser Allee	
Stand der Verkehrsfragen		
Neuer Vertrag zwischen Stadt und Großer Berliner	Vertrag betr. Frankfurter-Allee-Linie	Vertrag zwischen Stadt und Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft
		Endgültiger Vertrag

Abriß meines Lebens- und Bildungsganges.

Ich bin geboren am 23. Dezember 1882 zu Berlin als Sohn des verstorbenen Kaufmanns G. Becker, ev. Konfession und preußischer Staatsangehöriger. Ich besuchte das Friedrichsgymnasium zu Berlin und verließ dasselbe im Jahre 1902 mit dem Zeugnis der Reife. Darauf war ich ein Jahr lang als Eleve in einer Maschinenfabrik tätig und bezog im Herbst 1903 die Kgl. Technische Hochschule zu Berlin, an der ich im Februar 1908 die Diplom-Hauptprüfung bestand. Seitdem bin ich als Konstruktions-, Betriebs- und Projektierungsingenieur im In- und Ausland tätig gewesen. In den Jahren 1912 bis 1914 widmete ich mich neben meinem Beruf dem Studium der Staatswissenschaften an der Kgl. Friedrich-Wilhelms-Universität zu Berlin.

Gustav Becker.

