

RUNDSCHAU DEUTSCHLAND — OESTERREICH-UNGARN SCHWEIZ — AUSLAND

Aus der Reichshauptstadt. 13. 5. 11

Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Zur Messung der Geschwindigkeit fahrender Züge werden auf Veranlassung des Kgl. Eisenbahn-Zentralamts auf verschiedenen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin neue Registrierapparate aufgestellt. Die ersten Apparate dieser Gattung sind von der Berliner Hoch- und Untergrundbahn auf dem Gleisdreieck in Betrieb genommen worden. — Die dauernde Kontrolle der Fahrgeschwindigkeit der das Gleisdreieck passierenden Züge trägt sicherlich zur Erhöhung der Betriebssicherheit der Hoch- und Untergrundbahn bei.

Berliner Schnellbahnring. Die Schaffung eines Berliner Schnellbahnringes für Berlin wurde, dem Vernehmen nach, in einer der letzten Sitzungen des Hausbesitzervereins Süden angeregt. Nachdem der Bau der Nord-Süd-Bahn gesichert ist und der Plan einer Anschlußbahn Wedding-Bahnhof Gesundbrunnen Aussicht auf Verwirklichung hat, läßt sich der Ring der Schnellbahnen leicht auch im Süden in der Weise schließen, daß im Anschluß an die Nord-Süd-Bahn vom Blücherplatz aus eine Untergrundbahn durch die Blücher- und Urbanstraße bis zur Grimmstraße geführt wird, wo sie dann in der vom Magistrat bereits beschlossenen Schnellbahn Gesundbrunnen—Rixdorf ihre natürliche Fortsetzung hätte.

Große Berliner Straßenbahn. Wie wir vernehmen, soll demnächst die G-Linie der Großen Berliner Straßenbahn von der Dorotheenstraße ab über Neue Wilhelm-, Luisen- und Invalidenstraße bis zum Stettiner Bahnhof weitergeführt werden. — Diese Änderung würde sicherlich für den alten Teil von Wilmersdorf und besonders auch für das Verkehrsgebiet der Umlandstraße, welchem bisher eine direkte Verbindung mit dem Stettiner Bahnhof fehlte, eine wesentliche Verkehrsverbesserung bedeuten.

Untergrundbahn Moabit—Rixdorf. Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat, wie verlautet, beim Berliner Magistrat angeregt, für die städtischerseits geplante Untergrundbahn Moabit—Dönhofsplatz—Rixdorf in ihrem nördlichen Teil mit Rücksicht auf den Neubau des Opernhauses eine andere Linienführung zu wählen. — Nach dem Vorschlag des Ministers soll diese Schnellbahn nach Unterfahung der Spree nicht direkt in die Dorotheenstraße, sondern nach dem Königsplatz geführt werden, wo unmittelbar vor dem neuen königlichen Opernhaus ein Bahnhof projektiert wird. Vom Königsplatz soll die Bahn nach dem Brandenburger Tor gehen und von da aus durch die Straße Unter den Linden fortgeführt werden; am alten Opernhaus soll die Untergrundbahn dann wieder in die alte Trasse einbiegen. — Bei der Stadt besteht keine große Geneigtheit, diesen Änderungen des langwierigen Projekts ohne weiteres zuzustimmen, um so weniger, als die jetzt endlich vor dem Bau stehende Nord-Südbahn durch diese Verschiebung der Trasse für Moabit—Rixdorf aufs neue verzögert werden würde. — Nach den jetzigen Schnellbahnplänen Berlins unterfährt die Linie Moabit—Rixdorf die Nord-Südbahn an der Kreuzung der Dorotheen- und Friedrichstraße; zwischen den Bahnhöfen der beiden Linien, am Stadtbahnhof Friedrichstraße und in der Dorotheenstraße, ist ein unterirdischer Verbindungsgang geplant. — Wird nun die Linie Moabit—Rixdorf durch die Linden geführt, so ist ein solcher Übergangsverkehr von und zur Nord-Südbahn nicht möglich, und es müßte erwogen werden, auf letzterer auch an der Kreuzung der Linden und Friedrichstraße einen Bahnhof anzulegen, was im Hinblick auf die Enge der Friedrichstraße zwischen Behren- und Dorotheenstraße unmöglich ist. Außerdem wird die Nord-Südbahn an der Kreuzung der Linden mit Rücksicht darauf, daß die Weidendammer Brücke und die Spree unterfahren werden müssen, schon so tief geführt, daß eine Unterfahung der Linie Moabit—Rixdorf das Projekt bedeutend verteuern würde. — In städtischen Kreisen ist man vorwiegend der Meinung, daß das Krollsche Terrain für das Opernhaus nicht sehr günstig sei, und daß der Umweg, den eine Schnellbahn dorthin machen müsse, durch den geringen Verkehr der Opernhausbesucher auf der Schnellbahn bei weitem nicht ausgeglichen werden würde.

Reinickendorfer—Liebenwalder—Gr.-Schönebecker Bahn. Die Elektrifizierung der Reinickendorfer—Liebenwalder Sekundärbahn, die, wie wir erfahren, nach Ablauf der Genehmigungsurkunde in diesem Jahre noch nicht übernommen werden wird, dürfte voraussichtlich im nächsten Jahre vor sich gehen. Gegenwärtig werden durch die Bergmann-Elektrizitäts-Unternehmungen-Aktiengesellschaft mit elektrischen Motorwagen Versuche angestellt, die bisher günstig ausgefallen sein sollen.

Wilmersdorfer Schnellbahn. Wie verlautet, kann der Bau der Wilmersdorfer Untergrundbahn demnächst in Angriff genommen werden, nachdem das rechtskräftige Plan-Feststellungsverfahren jetzt beendet worden ist, ohne daß von Anliegern Einspruch gegen die Linienführung erhoben wurde. — Die Hochbahngesellschaft, welche die Untergrundbahn baut, ist vertraglich verpflichtet, die Bahn ebenso wie die Charlottenburger Zweiglinie in 2½ Jahren nach dem Plan-Feststellungsverfahren fertigzustellen. — Danach würde die vom Wittenbergplatz ab

führende Untergrundbahn im Oktober 1913 in Betrieb gesetzt werden.

Von den Bahnen und Straßenbahnen.

Breslauer Straßenbahnen. Im Interesse der Sicherheit und rascheren Abwicklung des Verkehrs an den Haltestellen der dortigen Straßenbahnen richtete vor einigen Jahren der Droschkenbesitzerverein und die Fuhrherren-Innung gemeinsam an das Breslauer Polizeipräsidium ein Gesuch, daß die Straßenbahn-Gesellschaften veranlaßt werden mögen, ihre Züge stets nur rechts vor jeder Straßenecke halten zu lassen. Die Behörde kam daraufhin dieser Anregung auch teilweise nach, indem die Direktionen angehalten wurden, ihre Haltestellen entsprechend zu verlegen. — Diese Änderung hatte sich im Laufe der Jahre in der Praxis recht gut bewährt, und beschloß der Droschkenbesitzerverein in seiner kürzlich abgehaltenen Mitgliederversammlung, an die Polizei die Eingabe zu richten, diese Maßnahme nunmehr durchweg zur Einführung zu bringen. Besonders in den engen Straßenkreuzungen, so z. B. auf der Ohlauerstraße, an der Ecke Schuhbrücke und Altüberstraße, auf der Nikolaistraße, Ecke Nikolai- und Herrenstraße, Albrechtsstraße und Ecke Schuhbrücke usw.

Köln-Bonner Kreisbahnen. Seit mehreren Jahren wurde die Frage erörtert, ob auch bei der Vorgebirgsbahn statt des Dampfbetriebes der elektrische Betrieb eingeführt werden solle. Die großen Summen, die hierfür beansprucht werden müßten, standen der Verwirklichung eines derartigen Planes bisher entgegen, ebenso die sicher zu erwartende geringere Rentabilität der künftigen elektrischen Bahn. — Da die Stadt Köln jedoch erklärte, daß sie die Erlaubnis für die Benutzung der städtischen Straßen durch Dampflokomotiven für die Folge nicht mehr erteilen werde, traten Aufsichtsrat und Direktion der Prüfung der angeregten Frage wieder näher. Die Pläne sind bereits fertiggestellt; sie sehen auch einen Ortsgüterbahnhof an der Luxemburger Straße vor, doch soll die Verwirklichung dieser Idee bei der Staatsbahnverwaltung auf erhebliche Schwierigkeiten stoßen. Es darf jedoch erwartet werden, daß es den berufenen Vertretern der Interessen der Stadt und der Köln-Bonner Kreisbahnen, wie nicht minder der stark interessierten Kaufmannschaft und der Industrie gelingen wird, den Widerstand der Staatsbahnverwaltung zu überwinden, ist doch für die gedeihliche Fortentwicklung von Handel und Industrie dieser Bahnhof eine Notwendigkeit. Die Aufbringung der ziemlich bedeutenden Mittel, es handelt sich um mehrere Millionen Mark, dürfte wohl mittels einer durch die Städte Köln und Bonn und die Landkreise Köln und Bonn aufzunehmenden Anleihe erfolgen, für die diese die Bürgerschaft übernehmen.

Mannheimer Straßenbahn. Am 1. April d. J. sind bei der dortigen städtischen Straßenbahn Streckenabonnements eingeführt worden. Hiervon und von den billigen Arbeiterwochenkarten wird eine erhebliche Zunahme des Verkehrs, besonders der Arbeiter erwartet. Schon jetzt reichen, wie verlautet, die Anhängewagen nicht mehr aus, und in den Hauptverkehrsstunden müssen Motorwagen als Anhängewagen benutzt werden. — Das Straßenbahnamt hat deshalb die Beschaffung von weiteren 20 Anhängewagen beantragt, und ist dem Bürgerschaftsausschuß eine Vorlage zugegangen, in der für diesen Zweck 140 000 Mk. angefordert werden.

Solinger Stadtbahn und Kreisbahn. Die Stadtverordneten haben jüngst in geheimer Sitzung die Verpachtung der Stadtbahn auf 20 Jahre an das Rhein.-Westfälische Elektrizitätswerk genehmigt und den Vertreter der Stadt in der Kreisbahnkommission ermächtigt, auch ihre Zustimmung zur Verpachtung der Kreisbahn an das Rheinisch-Westfälische Elektrizitätswerk zu geben.

Bau von Nebenbahnen. Durch den dem Landtag vorzulegenden Gesetzentwurf, betreffend den Bau von Nebenbahnen sollen u. a. verwendet werden für den Bau einer Nebeneisenbahn von Walburg—Velmeden nach Eichenberg 8 307 000 Mk. und zur Herstellung eines zweiten Gleises auf der Strecke Bebra—Hönebach 190 000 Mk.

Personalien.

Professor Ernst Häsel †. Plötzlich und unerwartet verschied am 3. April d. J. Prof. Ernst Häsel in fast vollendetem 67. Lebensjahre. Die Nachricht von seinem Tode dürften viele seiner Verehrer, deren Zahl sehr groß war, mit aufrichtiger Trauer gelesen haben, war er doch als praktischer Ingenieur, wissenschaftlicher Techniker und gewandter Hochschullehrer hochgeschätzt durch seine glänzenden Leistungen.

Geboren am 25. Mai 1844 in St. Andreasberg im Harz als Sohn des dortigen Pfarrers, besuchte er nach Erledigung des Gymnasiums in Hildesheim das Polytechnikum in Hannover. Im Jahre 1865 legte er seine erste Staatsprüfung ab, trat als Ingenieurassistent bei der Hannoverschen Staatsbahn ein, blieb