

# RUNDSCHAU

DEUTSCHLAND — OESTERREICH-UNGARN  
SCHWEIZ — AUSLAND

Aus der Reichshauptstadt. 19. 8. 11

**Berliner Untergrundbahn.** Der Bau der Untergrundbahnstrecken im Westen Berlins schreitet jetzt kräftig vorwärts. Vom Auguste-Viktoria-Platz angefangen bis zum Wittenbergplatz sind die Ausschachtungen in vollem Umfang im Gange, auch mit den Rammarbeiten ist begonnen worden. Die provisorische Straßenbahnverlegung ist hergestellt, man hat bereits mit der Aufstellung der Krane zum Ausheben des Bodens angefangen. — Von den beiden Untergrundbahnstrecken, die vom Wittenbergplatz aus gebaut werden, führt die eine bekanntlich durch die Kleiststraße—Wittenbergplatz, Tauentzien-, Nürnberger- und Spichernstraße bis zur Kaiserallee und schließt dort an die ebenfalls im Bau begriffene Strecke der Wilmerdorfer Untergrundbahn an. — Die zweite Linie, die am Wittenbergplatz beginnt, geht durch die Tauentzienstraße—Kurfürstendamm bis Umlandstraße. Von dort geht sie zunächst nicht weiter, später ist jedoch eine Weiterführung der Linie bis zum Ende des Kurfürstendamms (Halensee) geplant; mit der Verlegung der provisorischen Straßenbahngleise ist auf dem Kurfürstendamm bereits begonnen worden. — Am weitesten vorgeschritten sind die Arbeiten auf dem Wittenbergplatz und an der oberen Tauentzienstraße, wo man mit der Abfuhr der Erdmassen beschäftigt ist. Z. Zt. ist man dabei, die Tunneldecke des alten Untergrundbahntunnels einzubringen. An der Nordseite der Tauentzienstraße ist das Erdreich bis auf den Grundwasserspiegel ausgeschachtet, und man ist jetzt dabei, die Beobachtungsbrunnen zu bohren zur Feststellung des Wasserstandes, um bei der Wasserhaltungsanlage den versenkten Wasserspiegel des Grundwassers bestimmen zu können. — Der Wittenbergplatz wird übrigens ein anderes Aussehen erhalten insofern, als ein großes Eingangsgebäude zu den Bahnsteigen des Platzes errichtet und außerdem große Rasenflächen angelegt werden sollen.

**Berlin—Mittenwalder Bahn.** Die unerquicklichen Verkehrsverhältnisse in den südöstlichen Vororten Berlins: Britz, Buckow, Rudow usw., die an der Mittenwalder Bahn gelegen sind, hatten, wie wir erfahren, die Betriebspächterin dieser Bahn, die Firma Vering & Wächter, veranlaßt, mit der gleichfalls in Mittenwalde endenden Königswusterhausen—Mittenwalder—Töpchiner Bahn, die der Eisenbahn-Baugesellschaft Becker gehört, in Ankaufsverhandlungen zu treten. Man wollte die Bahnen zusammenbetreiben und gleichzeitig eine Verlängerung nach Zossen anstreben. Hierdurch wäre ein wesentlich vereinfachter und für die anliegenden Ortschaften vorteilhafter Betrieb möglich geworden. — Der Landrat des Kreises Teltow, sowie der Regierungspräsident standen dieser Sache wohlwollend gegenüber, doch ist vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten der Bescheid gekommen, daß diese Zusammenlegung bzw. Verlängerung der beiden Bahnlinien nicht genehmigt werden könne, weil durch die mögliche Vereinfachung und infolgedessen Verbilligung des Betriebes der Staatsbahn eventuell eine Konkurrenz bereitet werden könne, welche zu verhindern die Regierung auf Grund eines alten Gesetzes vom 3. November 1838 in der Lage sei. — Die beteiligten Kreise sollen hierüber recht erhitert sein, und beabsichtigen, die Angelegenheit im Abgeordnetenhaus zur Sprache zu bringen.

**Das Gleisdreieck der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.** Die Auflösung des Gleisdreiecks der elektrischen Hochbahn sollte nach dem ursprünglichen Plan bis zum Jahre 1916, und zwar nach Fertigstellung der Entlastungsgleise durch die Kurfürstenstraße erfolgen. Neuerdings ist wie vernehmbar wird, nun vom Minister der öffentlichen Arbeiten die Frage angeregt worden, ob der Umbau des Gleisdreiecks sich nicht schon früher bewirken lasse. — Die Anregung des Ministers bezweckt aber keine sofortige Auflösung, sondern lediglich eine Beschleunigung des Umbaus um ein oder zwei Jahre, wie sie die Hochbahngesellschaft schon selbst ins Auge faßte.

**Große Berliner Straßenbahn.** Die Straßenbahnlinie No. 28, die bisher bei der Irrenanstalt in Dalldorf endigte, ist vom 9. d. M. ab nach dem Nordbahnhof Wittenau durchgeführt worden. — Für den aufblühenden Nachbarort dürfte diese Verkehrsverbesserung eine außerordentliche Bedeutung im Gefolge haben, da die Straßenbahn nunmehr die Hauptverkehrsstraßen Wittenaus durchzieht und eine unmittelbare Verbindung mit Berlin hergestellt ist. — Die feierliche Eröffnung der neuen Linie fand um 10 Uhr vormittags statt.

**Die Grunewaldvorortbahn** Diese Bahn, deren Fertigstellung infolge des Streiks der Berliner Eisenkonstruktionsarbeiter verzögert wurde, dürfte nunmehr, da nur noch die große Brücke über das Gelände der Hamburg-Lehrter Bahn bei Spandau noch nicht völlig fertiggestellt ist, zum 5. September d. J. eröffnet werden. Die landespolizeiliche Abnahme fand am 10. August statt und wohnten ihr Vertreter der Regierung, der Eisenbahndirektion Berlin, der Stadt Spandau, sowie der Vororte Ruhleben, Grunewald, Forst usw. bei. — Da die neue Bahn zwischen Spandau und Charlottenburg den Grunewald in großem Bogen durchschneidet und zwei neue Bahnhöfe berührt, ist die Fahrzeit

zwischen Charlottenburg und Spandau, die bisher 14 Minuten betrug, auf 19 Minuten verlängert worden. — Auf ein Gesuch der Stadt Spandau um Verkürzung der Fahrzeiten hat die Eisenbahnverwaltung jetzt zugestanden, die Fahrzeiten auf der neuen Strecke von 19 auf 16 Minuten herabzusetzen. Außerdem sollen in jeder Richtung drei Züge mit der bisherigen Fahrzeit von 14 Minuten über die Ferngleise verkehren.

## Von den Bahnen und Straßenbahnen.

**Landau.** Da sich wegen des Grunderwerbes für die elektrische Straßenbahn Neustadt—Edenkoben—Landau neue Schwierigkeiten ergeben haben, gilt es als ziemlich sicher, daß mit dem Bau der Straßenbahn erst im Frühjahr 1912 begonnen werden kann.

**Jubiläum der Main-Neckar-Bahn.** Am 1. August 1846 wurde die Main-Neckar-Eisenbahn dem Betriebe übergeben, so daß am 1. August d. J. 65 Jahre seit diesem für das dortige Land immerhin bemerkenswerten Ereignis verstrichen waren. — Die genannte Bahn war die erste Eisenbahn in Hessen überhaupt und eine der ersten in ganz Deutschland. Der anfängliche Verkehr war, wie wir erfahren, für die heutigen Verhältnisse recht bescheiden; vier bis fünf Züge in jeder Richtung genügten für den Betrieb. Auch die Ausstattung der Wagen war teilweise sehr einfach; die dritte Wagenklasse z. B. hatte keine geschlossenen Fenster, sondern nur Vorhänge, so daß man im Winter in diesen Wagen frieren konnte. Bequemlichkeiten besaßen sie gar keine.

**Ruppiner Kreisbahn — Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Eisenbahn.** Die beiden Bahnen haben, wie verlautet, den Plan einer Vereinigung ins Auge gefaßt und eine Aussprache darüber auf die Tagesordnung der am 23. September d. J. stattfindenden Generalversammlungen gesetzt. Die beiden Bahnen stehen sich schon jetzt insofern nahe, als der Betrieb der Ruppiner Kreisbahn an die Kremmen-Neuruppin-Wittstocker Bahn seit 1905 bis zum 1. April 1913 übertragen worden ist. Letztgenanntem Unternehmen steht die Firma Lenz & Co. nahe. — Beide Bahnen wiesen in den Geschäftsjahren 1908/09 und 1909/10 gleiche Rentabilität auf (je 4 und 4½ % Dividende). — Die Kremmen-Neuruppiner Bahn hat ein Aktienkapital von 3,3 Mill. Mk. und eine Obligationsschuld von rd. 1 Mill. Mk., die Ruppiner Kreisbahn ein Aktienkapital von 2,3 Mill. Mk. und 115 000 Mk. Anleiheschulden aufzuweisen.

**Die Donau-Adria-Bahn.** Unserem Vernehmen nach hat der türkische Ministerrat seine Genehmigung zum Bau der Donau-Adriabahn sowohl grundsätzlich wie technisch gemäß den ihm unterbreiteten Vorschlägen des Syndikus erteilt; die Bahnstrecke wird ca. 200 km länger sein als ursprünglich geplant war. Sie wird von Prinzend aus längs der Schwarzen Drina bis Kukus und dann weiter bis Debra und von da längs dem Mofri bis San Giovanni di Medua am Adriatischen Meere führen; Skutari wird durch eine Zweiglinie angeschlossen werden.

**Österreichische Südbahn.** Die angekündigte Konferenz in Angelegenheit des Projekts der Sanierung der Südbahn hat in Wien am 31. Juli d. J. im Finanzministerium, unter Vorsitz des Finanzministers, in Abwesenheit des Leiters des Eisenbahnministeriums, sowie von Vertretern der Südbahngesellschaft stattgefunden. In mehrstündiger Beratung wurde der Inhalt des Übereinkommens und die daran geknüpften Forderungen der Südbahn einer eingehenden Erörterung unterzogen. — Unter beiderseitiger Anerkennung der besonderen Dringlichkeit dieser Angelegenheit wurde beschlossen, die in Frage stehenden Punkte zunächst durch Beratung der Fachreferenzen klarzustellen, worauf baldigst wieder eine gemeinsame Zusammenkunft stattfinden solle, um auf Grund dieser Spezialberatungen eine Annäherung in den strittigen Punkten herbeizuführen.

**Chicago, Untergrundbahn für Güterbeförderung.** Die bereits seit mehreren Jahren in Betrieb befindliche Untergrundbahn für Güterbeförderung in Chicago, die von der Illinois-Gesellschaft betrieben wird, ist allmählich weiter ausgebaut worden und umfaßt gegenwärtig ein 96,5 km langes Netz. Die Bahn hat Anschluß an 41 Güterbahnhöfe der in Chicago einmündenden Eisenbahnen. Sie besitzt selbst vier Bahnhöfe für den öffentlichen Verkehr und 28 Lagerhäuser; außerdem sind noch mehrere Geschäftshäuser durch besondere Gleise angeschlossen. Neben Stückgütern werden auch Kohlen auf der Bahn befördert und mehrere Kraftwerke von großen Geschäftshäusern lassen sogar die Asche und die Schlacken durch die Bahn fortschaffen. — Die Betriebsmittel bestehen aus 125 elektrischen Lokomotiven und ca. 3000 Wagen.

## Personallen.

**Preußen.** Dem etatmäßigen Professor an der Techn. Hochschule in Berlin, Dr.-Ing. G. Schlesinger, in Dt.-Wilmerdorf wurde der Rote Adler-Orden IV. Kl., dem etatmäßigen Professor an derselben Anstalt, Geh. Regierungsrat Dr. O. Witt in Westend der Kgl. Kronen-Orden II. Kl. verliehen; ferner wurde der Ober-