

RUNDSCHAU

DEUTSCHLAND — OESTERREICH-UNGARN SCHWEIZ — AUSLAND

Aus der Reichshauptstadt.

Allgemeine Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft. Die Automobilomnibuslinie No. 8: Martin-Lutherstraße—Straußberger Platz ist am 10. Mai d. J. von der Ecke Martin-Luther- und Hohenstaufenstraße durch die Speyerer Straße bis zum Bayrischen Platz in Schöneberg verlängert worden. Die Verlängerung über den Strausberger Platz hinweg bis zum Wörther Platz soll demnächst ebenfalls stattfinden.

Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Für den Umbau des Gleisdreiecks auf der Hochbahn sind die erforderlichen Vorarbeiten flott im Gange, und ist der Weg, den die neue direkte Ostlinie nehmen wird, bereits zu erkennen. Da die staatliche Genehmigung der Umbaupläne voraussichtlich doch bald zu erwarten ist, dürfte die Auflösung des Gleisdreiecks zu einem Kreuzungs- und Turmbahnhof Luckenwalder Straße noch im Herbst d. J. vollzogen werden. Indessen bildet dieser Zustand, solange nicht auch die neue Strecke durch den Häuserblock zwischen Kurfürsten- und Steglitzer Straße und Motzstraße bis zum Wittenbergplatz gebaut und unmittelbar mit der Oststrecke nach der Warschauer Brücke verbunden ist, immerhin nur ein Provisorium, denn alle vom Westen kommenden Fahrgäste müssen, um nach dem Osten weiterfahren zu können, auf der Station Luckenwalder Straße umsteigen. Diese vorübergehende Unbequemlichkeit wird aber dadurch erleichtert, daß die Zahl der Züge sowohl auf der alten West- wie auf der Oststrecke bedeutend vermehrt wird, so daß die Passagiere doch schnell Anschluß finden. — Wenn nun die Bahn durch die Motzstraße in Betrieb genommen ist, verkehren natürlich auch wieder direkte west-östliche Hochbahnzüge, und brauchen dann auf dem Bahnhof Luckenwalder Straße nur die verhältnismäßig wenigen Fahrgäste umzusteigen, die, vom Osten kommend, nach dem Leipziger Platz wollen.

Der Umbau des Untergrundbahnhofes Wittenbergplatz ist jetzt so weit vorgeschritten, daß die Umlerung des Bahnbetriebes nach der neuen Bahnhofshalle ausgangs d. M. erfolgen kann. Danach fällt die alte Haltestelle vollständig weg und wird an ihrer Stelle eine neue für die neue Schnellbahn nach Wilmsdorf und über den Kurfürstendamm errichtet. Die neue Bahnanlage hat eine Breite von 12 m. — Während des Umbaues der jetzigen Haltestelle Wittenbergplatz werden sämtliche Züge auf den neuen Bahnsteigen abgefertigt werden.

Der Berliner Postbahnhof. Der große Postbahnhof an der Luckenwalder Straße, wohl eine der großartigsten Verkehrsanlagen, die es auf dem Kontinent geben dürfte, ist in seinem Äußeren vollendet und wird jetzt innen ausgestattet. Besonders sind die beiden langen Hallen fertig, die mit Doppelgleisen versehen sind und am Ende eine Schiebebühne besitzen, so daß die Wagen nach erfolgtem Ladegeschäft auf dem anderen Gleis wieder hinausbefördert werden können. Durch diese „Post-Verladestelle“, wie der Postladebahnhof amtlich genannt wird, soll bekanntlich der Potsdamer- und der Anhalter Bahnhof entlastet werden.

Berliner Schwebebahn. Die Schwebebahn-Probestrecke in der Brunnenstraße sollte bekanntlich nach einem Beschluß des Berliner Magistrats jetzt abgebrochen werden, doch ist die Schwebebahn-Gesellschaft bis jetzt diesem Verlangen nicht nachgekommen, sondern hat den Magistrat gebeten, vorläufig seine Forderung zurückzustellen, da sie nach den bei Errichtung der Probestrecke getroffenen Abmachungen erst dann zum Abbruch verpflichtet sei, wenn die Genehmigung für das Schwebebahnprojekt endgültig versagt sei. Diese Voraussetzung ist aber nicht erfüllt, solange die Entscheidung im Groß-Berliner Zweckverband noch nicht erfolgt ist, und das Projekt der A. E. G. die Genehmigung der Aufsichtsbehörden noch nicht erhalten hat. — Jetzt hat die Schwebebahn-Gesellschaft nun dem Zweckverband Groß-Berlin ein erweitertes Projekt Reinickendorf—Britz eingereicht, das im wesentlichen derselben Trasse folgt, die dem ersten Projekt zugrunde lag und über das erst entschieden werden muß.

Berliner Stadtbahn. Zu der geplanten Elektrifizierung der Berliner Stadtbahn und der Vorortstrecken hat der Verkehrsverband an der Görlitzer Bahn (südöstliches Vorortgebiet) eine Entschließung gefaßt, in der es heißt: Die Ermöglichung eines schnelleren und stärkeren Verkehrs erscheint uns geboten für eine gedeihliche Weiterentwicklung der Vororte und eine zweckmäßige Lösung der Wohnungsfrage im Interesse der Volksgesundheit. Die beabsichtigte Elektrifizierung der Stadtbahn und der Vorortstrecken wäre allerdings für die Masse der Bevölkerung nur annehmbar, wenn keine Erhöhung der Fahrpreise damit verbunden wird und wenn die Einrichtung der Arbeiter-, Monats- und Nebenkarten aufrechterhalten bleibt.

Große Berliner Straßenbahn. Die Direktion der Großen Berliner Straßenbahn beabsichtigt, dem Vernehmen nach, Verbesserungen in der Nummernbezeichnung ihrer Straßenbahnwagen einzuführen. Die kleinen Nummern auf den seitlichen

Wagenschildern sollen wegfallen und dafür an jeder Seite des Wagens eine große, deutlich sichtbare, kreisrunde Tafel mit der Liniennummer angebracht werden. Auch die Anhängewagen sollen an der oberen Rückseite mit Liniennummern versehen werden.

Köpenick b. Berlin. Die Eröffnung der Straßenbahn Köpenick—Adlershof wird voraussichtlich am 1. Oktober d. J. erfolgen. Ferner wird die Kreisbahn Adlershof—Alt-Glienicke jedenfalls auch in den Betrieb der Stadt übergehen und soll dann über Falkenberg nach Grünau weitergeführt werden, um zusammen mit der Strecke Grünau—Köpenick eine vollständige Ringbahn zu bilden. — In Aussicht genommen sein soll seitens der Stadt Köpenick auch die Strecke Alt-Glienicke—Rudow.

Von den Straßenbahnen und Bahnen.

Straßenbahn Altona—Blankenese. Über den kürzlich erfolgten Verkauf der Straßenbahn an das Elektrizitätswerk „Unterelbe“ wird noch bekannt, daß diese Gesellschaft die Bahn für 260 000 Mk. mit Wagen, Elektrizitätswerk und Oberbau angekauft und gleichzeitig von der „Helios“-Gesellschaft die Aktien im Nennwerte von 1,2 Mill. Mk. erhalten hat. Gleichzeitig hat sich letztere aller Forderungen an die Bahn, die etwa 1 Mill. Mk. betragen, enthalten. — Die „Unterelbe“ hat dann mit den Gemeinden Nienstedten und Klein-Flottbeck langfristige Stromlieferungsverträge abgeschlossen; bisher konnte Nienstedten die Kabelbenutzung jedes Jahr kündigen. Die Voraussetzung für die Übernahme der Bahn bildet jedoch die Zustimmung der Stadt Altona. Diese hat den städtischen Kollegien die Annahme folgender Bedingungen unterbreitet: Die Stadt Altona erhält 50 000 Mk. ausbezahlt, und liefert dafür an die „Helios“-Gesellschaft die von dieser hinterlegte Kautions von gleicher Höhe zurück; sie verzichtet auf die weiteren Forderungen an die Bahn (36 565 Mk.). Die von der Bahn künftig in Altona zu zahlende Abgabe beträgt nicht wie bisher, unter allen Umständen 20 000 Mk., sondern wird in angemessener Höhe aus dem Reingewinn festgesetzt, wenn die Verzinsung des von der „Unterelbe“ für die Bahn aufgewandten Kapitals 6 % übersteigt. — Die Stadt Altona stellt die Konzessionsverlängerung in Aussicht und ist mit der Beseitigung der Schleife durch die Barnerstraße in Altona einverstanden; sie kann die Bahn innerhalb dreier Jahre für den Kaufpreis von 200 000 Mk. erwerben. — Dieser Kaufpreis erhöht sich weiter um die Aufwendungen, die die „Unterelbe“ für die Bahn gemacht hat, ferner um die etwaigen Betriebsverluste und um den Betrag, der zugeschossen werden muß, um eine Nettoverzinsung von 4½ % des von der „Unterelbe“ aufgewandten Kapitals zu erhalten. Auch wird der Stadt Altona das dauernde Vorkaufsrecht eingeräumt.

Altona—Kaltenkirchener Eisenbahn. Die Bauarbeiten für den Neubau der Bahnstrecke bis Quickborn schreiten rüstig vorwärts. Von Burgwedel bis Bönningstedt ist der neue Bahndamm fertiggestellt und mit dem Legen der Schienen begonnen worden. In Eidelstedt haben die Verhandlungen über die Abtretung des durch die Verlegung des Bahnhofs notwendigen Geländes zu keinem Ergebnis geführt; die Bahn muß vielmehr gegen einen Besitzer das Enteignungsverfahren anwenden lassen.

Benutzung der Gepäckaufzüge durch kranke oder gebrechliche Personen. Um einem mehrfach zutage getretenen Bedürfnis zu entsprechen, hat auch die Generaldirektion der Reichseisenbahnen angeordnet, daß auf dem Straßburger Bahnhof kranke oder gebrechliche Personen, denen infolge ihres körperlichen Zustandes die Benutzung der Bahnsteigtreppe unmöglich ist oder schwer fällt, unentgeltlich die Gepäckaufzüge benutzen dürfen. Die in Frage kommenden Reisenden sollen von einem Gepäckträger oder einem sonstigen mit der Bedienung der Aufzüge betrauten Eisenbahnbediensteten begleitet werden. Bei Benutzung eines der auf dem Bahnhof bereitstehenden Krankenfahrstühle wird eine der Akkordkasse der Gepäckträger zufließende Gebühr von 1 Mk. erhoben. Abreisende Kranke wenden sich an die Ausgabestelle der Gepäckabfertigung, ankommende an den Aufsichtsbeamten auf den Bahnsteigen.

Elektrischer Vollbahnbetrieb in Bayern. Wie in Preußen und Baden, so ist jetzt auch in Bayern mit der Einführung des elektrischen Vollbahnbetriebes der Anfang gemacht worden. Es ist beabsichtigt, alle auf der Strecke von Garmisch-Partenkirchen nach Griesen und Reutte verkehrenden Züge elektrisch zu betreiben. Die dafür erforderlichen fünf Lokomotiven sind jetzt bei den Maffei-Schwartzkopf-Werken, G. m. b. H. in Berlin, bestellt worden. — Die neue elektrische Zugförderung soll noch in diesem Jahre dem Betriebe übergeben werden.

Frankfurt a. M.—Kronberg. Gegenwärtig schweben Verhandlungen zwischen der preußisch-hessischen Eisenbahnverwaltung und der Kronberger Eisenbahngesellschaft, die eine Verstaatlichung der Eisenbahnlinie Frankfurt a. M.—Kronberg bezwecken. Diese 17 km lange Bahnstrecke hat sehr starke Verkehrsziffern aufzuweisen, die Verkehrsbelastung ist