

RUNDSCHAU

DEUTSCHLAND — OESTERREICH-UNGARN
SCHWEIZ — AUSLAND

Aus der Reichshauptstadt.

Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Die Hoch- und Untergrundbahn ist z. Zt. im Westen nicht nur mit der Umgestaltung des Bahnhofs Wittenbergplatz beschäftigt, auch auf der Station Bülowstraße war man letzthin eifrig tätig, um den aus der Aufhebung des Gleisdreiecks sich ergebenden Erfordernissen zu entsprechen. Seit 25. Juli d. J. ist nämlich der Verkehr auf der Linie Warschauer Brücke—Leipziger Platz—Spittelmarkt durch Umsteigen auf dem Bahnhof Bülowstraße bewerkstelligt worden, zu welchem Zweck die Zahl der Züge eine entsprechende Vermehrung erfahren hat. — Auf dem östlichen Teil der letztgenannten Station ist ein hölzerner Treppenübergang über beide Gleise innerhalb der Bahnstation selbst erbaut worden, um zu vermeiden, daß das Publikum den Ab- bzw. Aufstieg zum entgegengesetzten Gleise über die eigentlichen Bahnhofszugänge macht. Das bedeutet eine erfreuliche Zeitersparnis und Rücksichtnahme auf die Fahrgäste. Auf der Umbaustelle des Bahnhofs Wittenbergplatz sind bei der anhaltend trockenen Witterung der letzten Wochen die Bauarbeiten sehr gefördert worden. Wenn auch die notwendige Beseitigung der alten Anlagen, die dem Neubau weichen müssen, den Fortgang des Umbaus verlangsamt, so hofft man doch, Anfang des kommenden Sommers den neuen Bahnhof in Betrieb nehmen zu können.

Berliner Nordbahn. Die Verbreiterungsarbeiten an der Nordbahn haben im Laufe dieses Jahres eine bedeutende Förderung erfahren. Der größte Bahnhof der Vorortstrecke nach Oranienburg—Hermsdorf, der zugleich Endpunkt für eine große Anzahl von Vorortzügen ist, ist am 16. Juli d. J. dem Betrieb übergeben worden, allerdings erst für die nach Berlin gehenden Züge; für die anderen Züge muß noch das Gleis erhöht werden und werden dann alle Vorort- und Fernzüge über die neuen Gleise fahren. Da die östlich gelegenen Gleise für den Rangierverkehr auch schon erhöht und fertiggestellt sind, bleibt nur noch der jetzt benutzte schmale Streifen übrig. Dessen Erhöhung, sowie die Fertigstellung der noch fehlenden Tunnelglieder ist voraussichtlich noch im Laufe d. J. zu erwarten. — Der neue Hermsdorfer Bahnhof liegt bedeutend weiter nach Norden als der alte. Er ist reichlich 200 m lang und etwa 12 m breit. Er ist in seiner ganzen Länge überdacht, so daß eine Durchnässung der ankommenden Fahrgäste bei starkem Regen nun ausgeschlossen ist; statt des bisher einzigen Ausgangs sind jetzt deren zwei vorhanden. Der eine befindet sich an der Stelle des alten Ausgangs, der neue liegt am Nordende des Bahnhofes.

Berliner Nord-Südbahn. Die städtische Tiefbaudeputation hat in einer ihrer letzten Sitzungen beschlossen, von dem der Stadt für den Bau der Nord-Südbahn verliehenen Enteignungsrecht Gebrauch zu machen. Das Grundstück Friedrichstraße 138 soll, wie wir erfahren, im Wege der Enteignung für den Bau der Nord-Südbahn erworben werden.

Berliner Stadtbahn. Die endgültige Entscheidung über die Elektrifizierung der Berliner Stadtbahn wird im Landtage erst im Herbst d. J. erfolgen. Um mit den Arbeiten alsdann sofort beginnen zu können, werden die Vorarbeiten beschleunigt, so daß der Umbau der Stadtbahn voraussichtlich zu Beginn k. J. beginnen kann. Das vom Landtag verlangte umfangreiche Material ist zum Teil bereits bearbeitet worden. Die Verwaltung steht nach wie vor auf dem Standpunkte, daß die Elektrifizierung der Berliner Bahnen sich nicht mehr umgehen läßt.

Berlin—Stettiner Bahn. Der Ausbau der Vorortstrecke an der Berlin—Stettiner Bahn macht gute Fortschritte; die neuen Gleise zwischen Zepernick und Buch sind auch dem Betriebe übergeben worden. Der Eisenbahnverkehr bringt es mit sich, daß der viergleisige Betrieb nur langsam eingerichtet werden kann. Es wird daher noch einige Zeit dauern, bis er auf der gesamten Strecke Berlin—Bernau durchgeführt sein wird. Sehr hübsch ist, daß die alten häßlichen Bahnhöfe durch moderne ersetzt werden. — Während die Haltepunkte Blankenburg, Röntgental und Zepernick Bahnhöfe in Barockstil erhalten haben, ist der Personenbahnhof Buch noch im Bau.

Große Berliner Straßenbahn. Eine neue dreistellige Liniennummer führte die Große Berliner Straßenbahn am 22. Juli d. J. ein. Die Hälfte der Wagen der Linie 33, die von

der Pappelallee kommt, geht jetzt bis Witzleben, während der andere Teil an der Leibnitzstraße endigt. Dieser letztere Teil wird unter der Nummer 133 durch die Kant- und Wilmsdorfer Straße sowie über den Stuttgarter Platz nach der neuen Abfahrtstelle in der Kaiser-Friedrichstraße geführt.

Die Weiterführung der Straßenbahnlinien E und F bis zum Bahnhof Lichterfelde-West dürfte nunmehr verwirklicht werden, nachdem der Minister der öffentlichen Arbeiten die ihm darüber vom Polizeipräsidium vorgelegten Pläne ohne Einspruch wieder zurückgegeben hat und damit die bisherigen Schwierigkeiten beseitigt worden sind. Die Gemeinde Lichterfelde hat der Westlichen Berliner Vorortbahn die kleinbahngesetzliche Zustimmung zur Benutzung der in ihrem Gebiete belegenen Straße Unter den Eichen erteilt und für den Bau der neuen Bahnstrecke die beiden z. Zt. mit Rosen belegten Geländestreifen des Fahrdammes in der Straße „Unter den Eichen“ zur Anlegung eines eigenen Bahnkörpers zur Verfügung gestellt. Die Zustimmung ist bis zum 31. Dezember 1939 erteilt, und für den Fall, daß die Westliche Berliner Vorortbahn den Betrieb ihrer Bahn in Berlin über den 31. Dezember 1939 hinaus weiterführen sollte, bis zum Endpunkt der Betriebsführung, jedoch äußerstens bis zum 31. Dezember 1949. Für die Benutzung dieser Straße hat die Gesellschaft an die Gemeinde ein einmaliges Entgelt von 75 000 Mark gezahlt. Zuerst ist die Durchführung der Linien E und F in Aussicht genommen, doch sollen späterhin auch andere Linien bis dorthin erweitert werden; besonders ist für später die Verlängerung des Straßenbahnverkehrs bis nach Zehlendorf hin in Aussicht genommen. Es soll vorläufig umschichtig ein Wagen der Linie E und F bis zur neuen Endhaltestelle geführt werden, so daß ein 7½ Minutenverkehr entsteht.

Es ist zu erwarten, daß mit dem Bau der neuen Strecken bald begonnen und daß der Betrieb, wie vertraglich vorgesehen, binnen sechs Monaten nach Baubeginn eröffnet wird.

Straßenbahn Pankow-Lichtenberg. Zwischen den Gemeindebehörden der Vororte Pankow, Heinersdorf, Weißensee, Hohen-Schönhausen und Lichtenberg sowie einem Finanzkonsortium schweben gegenwärtig Verhandlungen wegen des Baues einer Straßenbahn durch die Orte. Der Nord-Ostring ist ein schon seit Jahren betriebenes Projekt, dessen Ausführung mit der fortschreitenden Bebauung in den Grenzbezirken Notwendigkeit geworden ist. Die Große Berliner Straßenbahn hat es bisher abgelehnt, einen solchen Nord-Ostring zu bauen.

Von den Straßenbahnen und Bahnen.

Aachen. Das Eisenbahnbetriebsamt II, dem die neu eröffneten Eifelbahnstrecken zugeteilt sind, wird demnächst von dem dortigen Marschierbahnhof nach Malmedy verlegt werden, wo ein neues Betriebsgebäude errichtet wird.

Alstertalbahn. Die Alstertalbahn wird in direkter Verlängerung der Blankenese—Ohlsdorfer Bahn von Ohlsdorf über Klein-Borstel, Gut Wellingsbüttel, Dorf Wellingsbüttel nach Poppenbüttel führen. Der Betrieb auf dieser Bahn soll von dem preußischen Staat geführt werden, und zwar so, daß ohne Umsteigen ein Teil der elektrischen Züge von Hamburg direkt nach Poppenbüttel durchgeführt wird. In letzter Zeit sind die Vorarbeiten für diese Bahn dadurch gefördert worden, daß die ganze Strecke abgesteckt worden ist. Es sind 4 Haltestellen vorgesehen, und zwar die erste auf Hamburger Gebiet, in der Gemeinde Klein-Borstel, die zweite auf dem Gebiet des Gutes Wellingsbüttel bei Hoheneichen, die dritte unmittelbar am Dorfe Wellingsbüttel, und die vierte auf dem Gebiet der Gemeinde Poppenbüttel. Durch letzteren Bahnhof werden sowohl die Gemeinden Poppenbüttel, wie der östliche Teil der Gemeinde Sasel Verbindung mit Hamburg erhalten. — Die Bahn wird von einer Gesellschaft gebaut werden, die sich vor längeren Jahren Ländereien gesichert hat, in deren Mitte die verschiedenen Bahnhöfe liegen. Nach Fertigstellung der Bahn geht diese in das Eigentum des preußischen Staates über.

Arnsberg-Soest. Wie wir hören, beabsichtigt die Ruhr-Lippe-Kleinbahn-Gesellschaft die Elektrifizierung der Kleinbahnstrecke Arnsberg—Neheim—Hüsten—Niederense—Günne—Soest für den Personenverkehr; die Direktion ist mit dem