

# RUNDSCHAU

DEUTSCHLAND — OESTERREICH-UNGARN  
SCHWEIZ — AUSLAND

Aus der Reichshauptstadt.

**Berliner Hoch- und Untergrundbahn.** Die Hochbahngesellschaft konnte den z. T. noch unfertigen Eindruck des neuen Bahnhofs Gleisdreieck noch zu den Weihnachtstagen beseitigen. In der oberen Halle, die den Anschlußverkehr nach dem Osten vermittelt, ist auch das zweite Gleis in Betrieb genommen worden, so daß der freien Verkehrsabwicklung keine Hindernisse mehr entgegenstehen und in den Hauptverkehrsstunden der fahrplanmäßige Dreiminutenverkehr glatt durchgeführt werden kann. Die untere Halle hat einen neuen Abschluß erhalten. Um die Fahrgäste noch vor der Fertigstellung der Glas- und Eisenkonstruktionen gegen alle störenden Witterungseinflüsse zu schützen, ist die Halle an den Seiten mit Leinwandwänden als Abschluß versehen worden. Zur Beleuchtung sind zwei lange Reihen von der Decke herabhängender Glühlampen in der Halle angeordnet; hierdurch ist es möglich, daß die einfahrenden Züge in der hellsten Beleuchtung stehen, wodurch das Ein- und Aussteigen erleichtert wird.

Seit kurzer Zeit ist auf sämtlichen Haupt- und Nebenstrecken der Hochbahngesellschaft und der in Tarifgemeinschaft mit der Gesellschaft stehenden Schöneberger Bahn ein ermäßigter Tarif eingeführt worden. Der bisherige 15-Pfg.-Fahrpreis ist ermäßigt auf 10 Pfg. für die Strecken: Bülowstraße bis Bismarck- oder Hauptstraße; Nollendorfplatz bis Wilhelmplatz oder Sophie-Charlotten-Platz; Wittenbergplatz bis Kaiserdamm oder Hauptstraße, Zoologischer Garten bis Reichskanzlerplatz oder Stadtpark; Charlottenburg (Knie) bis Bayerischer Platz; Bismarckstraße bis Viktoria-Luisen-Platz; Hallesches Tor bis Warschauer Brücke; Möckernbrücke bis Schlesisches Tor. — Der 20-Pfg.-Fahrpreis ist auf 15 Pfg. herabgesetzt für die Strecken: Bülowstraße bis Reichskanzlerplatz, Wilhelmplatz bis Stadtpark; Sophie-Charlotte-Platz bis Stadtpark; Kaiserdamm bis Bayerischer Platz; Reichskanzlerplatz bis Viktoria-Luisen-Platz; Bismarckstraße bis Hauptstraße. — Statt 25 Pfg. werden jetzt 20 Pfg. erhoben für die Strecken: Friedrichstraße bis Reichskanzlerplatz; Hausvogteiplatz bis Kaiserdamm; Spittelmarkt bis Wilhelmplatz oder Sophie-Charlotte-Platz; Reichskanzlerplatz bis Hauptstraße oder Prinzenstraße; Warschauer Brücke bis Spittelmarkt oder Knie oder Stadtpark; Schlesisches Tor bis Bismarck- oder Hauptstraße; Oranienstraße bis Wilhelmplatz oder Sophie-Charlotte-Platz; Kottbuser Tor bis Kaiserdamm. — Endlich ist der 30-Pfg.-Fahrpreis ermäßigt auf 25 Pfg. für die Strecken: Warschauer Brücke bis Kaiserdamm und Reichskanzlerplatz-Schlesisches Tor bis Reichskanzlerplatz.

**Große Berliner Straßenbahn.** Am 6. Januar d. J. wurde die Straßenbahnlinie Nr. 44, die von der Bellealliance- Ecke Bergmannstraße nach Neu-Tempelhof bis zum Parking verlängert worden ist, für den Betrieb eröffnet, nachdem die landespolizeiliche Abnahme der neuen Strecke am 3. d. M. ohne Ausstellungen erfolgt war.

Die Verlängerung der Linie Nr. 36 vom Bahnhof Schönholz durch den westlichen Teil von Niederschönhausen bis zur Hauptstraße in Wilhelmsruh-Rosenthal dürfte in aller nächster Zeit zu erwarten sein. Die beiden interessierten Gemeinden Rosenthal und Niederschönhausen wollen die Ausführung dieses Projektes möglichst beschleunigen; die Kosten sollen von beiden Orten gemeinsam getragen werden, und zwar wird Rosenthal zwei Drittel und Niederschönhausen ein Drittel aufbringen.

Eine Bestimmung des Vergleichsvertrages, der bekanntlich im Jahre 1911 zwischen der Stadt Berlin und der Großen Berliner Straßenbahn abgeschlossen wurde, hat bereits eine, wenn auch nicht erhebliche Änderung erfahren. Auf Antrag der Straßenbahn hat die städtische Verkehrsdeputation einer Änderung der Bedingungen zugestimmt, durch die auch die früher strittige Mitbenutzung und Kreuzung durch fremde Bahnen geregelt wird. — Der Paragraph 2 dieser Bedingungen ist bis jetzt dahin geändert worden, daß die Sätze für die Vergütung der Stromkosten bei Mitbenutzung von Gleisstrecken der „Großen Berliner“, die früher für die verschiedenen Unternehmungen verschieden waren, gleichgestellt werden, was sicherlich eine Verbesserung des Vertrages bedeutet.

**Schöneberg und die Berliner Hochbahngesellschaft.** Die neue Linie, die die Hochbahngesellschaft im Zusammenhange mit der Auflösung des Gleisdreiecks vom Wittenbergplatz über den Nollendorfplatz durch die Motzstraße und die Kurfürstenstraße zum Gleisdreieck emporführen will, berührt an der Apostelkirche, am Kreuzpunkt der Motz- und Kurfürstenstraße, auf einer Strecke von 70 m Schöneberger Gebiet. Die Verhandlungen, die die Hochbahngesellschaft mit der Stadt Schöneberg wegen Benutzung dieser Strecke geführt hatte, kamen vor dem Inkrafttreten des Zweckverbandsgesetzes nicht zum Abschluß, weil beide Parteien sich nicht darüber einigen konnten, ob und in welchem Umfange die Hochbahngesellschaft gegenüber anderen gleichartigen Unternehmungen Opfer zu bringen habe. Die Hochbahn erklärte sich schließlich bereit, diejenigen Mehrkosten zu übernehmen, die der Stadt Schöneberg durch Überführung ihrer eigenen Untergrundbahn über den Bahntunnel der Hochbahngesellschaft entstehen. Sie wollte aber zugleich allgemein und grundsätzlich festgestellt wissen, daß sie nur für die baulichen Mehrkosten aufzukommen habe, die durch das Vorhandensein solcher städtischer Anlagen erwachsen, die schon vor dem Vertragsabschluß bestanden oder von der Stadtgemeinde zur Ausführung beschlossen waren. — Nach dem Inkrafttreten des Zweckverbandsgesetzes hat nunmehr der Zweckverband die fragliche Zustimmung zu erteilen, und der Verbandsausschuß hat kürzlich einen Zustimmungsvertrag genehmigt; er will sich den grundsätzlichen Standpunkt der Stadt Schöneberg zu eigen machen und dem Bestreben der Hochbahngesellschaft entgegenzutreten, daß der jetzt abzuschließende Vertrag und der Gang der bisherigen Verhandlungen dazu benutzt werden, um daraus eine für Schöneberg und für den Verband nachteilige Auslegung älterer Vertragsbestimmungen herzuleiten und in schwebenden Streitigkeiten zu verwerten. Er will dies bei Abschluß des Vertrages noch ausdrücklich der Hochbahngesellschaft mitteilen, sieht jedoch von einer Aufnahme in den Vertrag selbst ab, da der Vertrag das Zugeständnis der Hochbahn enthält, die Mehrkosten zu übernehmen, die durch die Fortführung der Schöneberger Bahn über die neu zu genehmigende Strecke entstehen. — Zu dem danach abzuschließenden Verträge ist nach dem Zweckverbandsgesetz das Einverständnis der Stadt Schöneberg erforderlich; dieses soll in Form eines Einverständnisvertrages zwischen dem Verbands- und der Stadt Schöneberg gegeben werden.

**Spandau.** Der dringend nötige zweigleisige Ausbau der Spandauer Nonnendammbahn ist kürzlich in der Straßenbau- deputation und im Magistrat eingehend beraten worden; als Termin der Ausführung ist vorläufig das diesjährige Frühjahr in Aussicht genommen worden. Der zweigleisige Ausbau wird voraussichtlich auch eine Vermehrung des Wagenparks erfordern, da sodann viel mehr Züge auf dieser Linie verkehren müssen.

## Von den Straßenbahnen und Bahnen.

**Koblenzer Straßenbahn.** Bekanntlich hatte die kgl. Regierung am 1. Januar 1904 die Konzession der dortigen Straßenbahn bis zum Jahre 1964 verlängert, ohne die Stadt davon in Kenntnis zu setzen. In einer der letzten Stadtverordnetenversammlungen war diese Angelegenheit scharf besprochen worden. Daraufhin richtete Regierungspräsident Scherenberg ein Schreiben an den Oberbürgermeister, in dem er erklärte, daß die Angriffe auf den damaligen Regierungspräsidenten v. Hövel unberechtigt gewesen seien. Die Rechte der Stadt bezüglich des Erwerbsrechtes der Straßenbahn seien durch die Genehmigungsurkunde nicht berührt oder gehindert worden, der Stadt sei auch das volle Verfügungsrecht über die städtische Straßenbahn geblieben. — In der Stadtverordnetenversammlung führte der Oberbürgermeister als Entgegnung aus, die Konzession sei auch für eine Zeit erteilt worden, für die die gesetzlich erforderliche Zustimmung der Stadt nicht vorgelegen habe. Die Erteilung einer solchen Konzession entspreche nicht den gesetzlichen Bestimmungen; diese Behauptung müsse aufrecht erhalten werden. Die Lage der Stadt sei jetzt wesentlich schwieriger, als wenn die Konzession im Jahre 1932 abgelaufen wäre; weiteres sei in der