

# RUNDSCHAU

## DEUTSCHLAND — OESTERREICH-UNGARN SCHWEIZ — AUSLAND

### Aus der Reichshauptstadt.

**Allgem. Berliner Omnibus-A.-G.** Die vielfach verbreitete Nachricht, daß die Autobuslinie 8 vom 1. April d. J. ab wieder an der Speyerer Straße halten soll, anstatt auf dem Bayerischen Platz, ist nicht zutreffend. Wir erfahren dazu, daß sich allerdings die Bewohner des Bayerischen Platzes über große Staubbelastigungen durch die Autobusse beschwert haben. Das dauernde Umfahren des ganzen Platzes, der dadurch sich entwickelnde Staub und das große Geräusch seien, ganz abgesehen von der Verkehrsgefahr, mit dem Erholungszweck der Platzanlage nicht in Einklang zu bringen. — Daraufhin hat der Berliner Polizeipräsident nun angeordnet, daß die Wagen vom 1. April ab entweder durch die Martin-Luther- und Grunewaldstraße, am Bayerischen Platz vorüber bis zur Berliner und Badischen Straße gehen oder durch die Martin-Luther-Straße in gerader Linie bis zum Wartburgplatz. Bei erstgenannter Linienführung würde der Bayerische Platz also nach wie vor die direkte Autobusverbindung behalten.

**Berliner Hoch- und Untergrundbahn.** Die Hoch- und Untergrundbahn plant für den Ausbau der Strecke Gleisdreieck—Wittenbergplatz die Ausgabe von 5 % ihrer Vorzugsaktien im Betrage von etwa 20 Mill. M. Die Dividende für 1913 soll bekanntlich wieder mit 6 % vorgeschlagen werden.

Mit dem Weiterbau der Hochbahn-Weststrecke ist begonnen worden, indem das Haus Kurfürstenstr. 26 niedergelegt wird. Der erste Bahnhof auf dieser Strecke erstet an der Ecke der Kurfürsten- und Potsdamer Straße; insgesamt sollen für den Bau der Hochbahn 20 Grundstücke ganz und 11 zum Teil enteignet werden. Der Bau der neuen Strecke ist vom Gleisdreieck nach Westen zu bereits bis zur Dennewitzstraße gediehen und wird von hier aus nach Ueberschreitung der Dennewitzstraße bis zum Nollendorfplatz weitergeführt. Diese Arbeiten werden in etwa 2 Jahren beendet sein.

Für eine Ausdehnung der Dahlemer Schnellbahn nach Teltow zu wird eifrig Propaganda gemacht. Danach sollte Teltow versuchen, Anschluß an die Untergrundbahn Dahlem zu erhalten. Der „Dahlemer Weg“, diese alte historische Straße, führt in gerader Linie von Teltow nach Dorf Dahlem. Technische Schwierigkeiten bis zur Zehlendorfer Str. sind nicht zu überwinden, es wäre hier die billigste Herstellung als Niveaubahn gegeben. Erst kurz vor der Zehlendorfer Straße müßte die Bahn Hochbahn werden, um dort diese, die Potsdamer Eisenbahn und die Potsdamer Chaussee zu überschreiten. Nach Wegfall dieser 1 km langen Strecke senkt sich die Trasse wieder und erreicht als Einschnittbahn die Station „Dorf Dahlem“. — Teltow erhält durch dieses Projekt nicht nur Verbindung mit dem Westen Berlins, sondern auch mit der Wannseebahn (Station Lichterfelde-West). Opfer muß Teltow natürlich bringen, will es ja auch und findet Rückhalt an den verschiedenen Terraingesellschaften, deren Ländereien aufgeschlossen würden. Auch Lichterfelde und Zehlendorf hat großes Interesse an der Ausführung, da die Trasse vorzugsweise Zehlendorfer Besitz durchschneidet. Schließlich glaubt man, daß Dahlem für die Ausführung um so eher Interesse haben könnte, als die neue Linie sehr wichtig für ihre Hauptlinie ist und nicht nur den gesamten Teltower Verkehr, sondern auch den des westlichen Lichterfelde erfaßt.

**Potsdam.** Die dortigen Stadtverordneten nahmen einstimmig die Magistratsvorlage über den Bau der Straßenbahn von Potsdam nach Bornim an; die Kosten stellen sich auf ca. 650 000 M.

### Von den Straßenbahnen und Bahnen.

**Bielefeld.** Laut Beschluß der Stadtverordnetenversammlung soll im Laufe dieses Sommers die neue Ost-West-Straßenbahn gebaut werden.

**Celler Straßenbahn.** Jüngst wurde in der Aufsichtsratsversammlung beschlossen, infolge der günstigen Entwicklung des Unternehmens das bisher an Sonn- und Festtagen geforderte erhöhte Fahrgeld für Kinder fallen zu lassen. Der Fahrpreis für Kinder beträgt demnach jetzt durchweg 5 Pfg. Die zu ermäßigten Preisen fahrenden Kinder haben aber

auf Sitzplätze nur Anspruch, soweit diese nicht für vollzahlende Fahrgäste benötigt werden.

**Filderbahn.** Vom 1. April d. J. ab werden Dutzendkarten für die Stationsverbindung Stuttgart-Degerloch nicht mehr ausgegeben, doch behalten die bis einschl. 31. März d. J. gelösten Dutzendkarten bis zum Ablauf der Geltungsdauer von 6 Monaten Gültigkeit. An die Stelle der Dutzendkarten treten ab 1. April d. J. Zeitkarten für 6 Berg- und 6 Talfahrten, gültig für die Dauer eines Kalendermonats zum Preise von 1,60 M.

**Kleinbahn Gittelde—Grund G. m. b. H.** Der Bau einer Laderampe für Kopf- und Seitenverladung wurde in der Generalversammlung am 9. Oktober v. J. beschlossen; die Inbetriebnahme der Rampe erfolgt voraussichtlich am 1. April d. J. Von genanntem Zeitpunkte ab können Möbel- und andere große Wagen, Lokomobilen und dgl., sowie Viehsendungen auf die Kleinbahn übergehen.

**Große Leipziger Straßenbahn.** In der am 20. Februar d. J. abgehaltenen Aufsichtsratsversammlung wurde der Abschluß für das Geschäftsjahr 1913 seitens des Vorstandes vorgelegt. Derselbe ergibt nach Dotierung des Erneuerungsfonds und des Amortisationsfonds einen Reingewinn von 1 505 250 Mark. Der auf den 17. d. M. einberufenen Generalversammlung soll vorgeschlagen werden, hiervon nach den üblichen Rückstellungen für Tantiemen und Gratifikationen eine Dividende von 10 (10) % zu verteilen.

**Straßen-Eisenbahngesellschaft Hamburg.** In der jüngst stattgehabten Aufsichtsratsversammlung wurde beschlossen, in der am 25. März d. J. stattfindenden ordentl. Generalversammlung für das Jahr 1913 die Verteilung einer Dividende von 10 % (10 %) vorzuschlagen. Es sollen nach Abschreibungen und Rücklagen in den Erneuerungs- und Haftpflichtfonds sowie Dotierung der Pensionskasse 428 531,89 (441 614,02) M. auf neue Rechnung übertragen werden.

**Köln.** Der Verkehr auf der Kleinbahn Köln—Mülheim-B.-Gladbach hat eine solche Steigerung erfahren, daß der zweigleisige Ausbau von Delbrück nach Thienbruch notwendig ist. Die der Stadtverordnetenversammlung zu machende Vorlage sieht einen Kostenaufwand von 60 000 Mark vor.

**Magdeburger Straßen-Eisenbahngesellschaft.** In der am 17. Februar d. J. stattgehabten Aufsichtsratsversammlung wurde beschlossen, der auf den 16. d. M. anberaumten ordentl. Generalversammlung für das abgelaufene Geschäftsjahr 1913 (31. Dez.) eine Dividende von 9½ % vorzuschlagen.

**Mindener Elektrische Straßenbahn.** Durch den Ankauf der Dampfstraßenbahn Minden-Porta, dem die Stadtverordneten sowie auch die Aktionäre ihre Zustimmung gegeben haben, ist der erste Schritt zum weiteren Ausbau des Vorhabens getan. Die Mindener Elektrische Straßenbahn, mit deren Bauarbeiten jetzt im Frühjahr begonnen wird, soll nach Möglichkeit schon im Herbst d. J. in Betrieb genommen werden. In erster Linie war sie zur Verbindung der auf dem linken Weserufer liegenden Altstadt mit der auf dem rechten Weserufer liegenden Bahnhofsvorstadt geplant.

**Oesterreichische Staatsbahnen.** Die Vereinheitlichung des Staatsbahnbetriebes, wie sie durch die Verstaatlichung ermöglicht worden ist, setzt auch Einheitlichkeit in der Bezeichnung der Güter- und Personenwagen voraus. Nun ist die Umnummerierung der Güter- und Personenwagen der Staatsbahnen, insgesamt mehr als 25 000 Wagen, bereits im Zuge. Dies ist aber nur in den Werkstätten durchführbar, und die Wagen können meist nur gelegentlich der zeitweisen Wagenprüfung dorthin gelangen. Bei Schnellzugwagen erfolgt solche nach jedesmaligem Durchlaufe von 40 000 km oder spätestens, wie das bei den Personenzugwagen Regel ist, innerhalb 6 Monaten; die Güterwagen haben noch längere Fristen. Daher dürfte die vollständige Durchführung der Umnummerierung der Personen- und Güterwagen etwa 2—3 Jahre beanspruchen.

### Personalien.

**Preußen.** Den Reg.- und Bauräten Borishoff, Eppers und John in Essen a. Ruhr, dem Beigeordneten Baurat Jansen in Mülheim a. Rh. und dem Stadtbaurat Glage in Königsberg i. Pr. wurde der Rote Adler-Orden IV. Kl., den Geh. Bauräten Seeliger in Potsdam, Wolf u. Stammfer