

möglich war, das für das gesammte Unternehmen erforderliche Capital von 150 000 000 Mark aufzubringen. Diese ungünstigen Verhältnisse verschlechterten sich mit der Zeit immer mehr. Durch den Ankauf der Grundstücke in Berlin, Charlottenburg und Potsdam hatte die Gesellschaft Verpflichtungen übernommen, die den Tageswerth der Actien soweit herabdrückten, daß sie bald nicht mehr im Stande war, auch nur die Mittel für das beschränkte Unternehmen zu beschaffen, und daher gegen Ende des Jahres 1873 sich genöthigt sah, die Staatsregierung um Unterstützung oder um gänzliche Uebernahme der Bauausführung anzugehen.

Hiermit war die Frage gestellt, ob das Unternehmen ganz aufgegeben werden sollte oder nicht. Höheren Orts konnte man sich der Erkenntniß nicht verschließen, daß die Ausführung der Stadtbahn nur eine Frage der Zeit sei, und daß unter den obwaltenden Verhältnissen die sofortige Ausführung die geringsten Kosten hinsichtlich des Grunderwerbs verursachen würde. Versagte der Staat seine Mithilfe, so stand mit Sicherheit zu erwarten, daß die mit Mühe erworbenen Grundstücke von der Gesellschaft wieder veräußert werden mußten, und daß sich so bald keine andere Privatgesellschaft finden würde, um den Bahnbau wieder aufzunehmen. Sollte aber der Staat durch die Macht der Verhältnisse später hierzu gezwungen werden, so würde er solchen nur mit erheblich höheren Geldopfern zur Ausführung bringen können.

Zu diesen Erwägungen trat noch der Umstand hinzu, daß der Staat, abgesehen von der Rücksicht auf den allgemeinen Verkehr, auch wegen seines eigenen Vortheils auf das baldige Zustandekommen der Bahn Werth legen mußte.

Wie erwähnt, sollte die Bahn von einem Punkte zwischen den Bahnhöfen der beiden östlichen Staatsbahnen, der Ostbahn und der Niederschlesisch-Märkischen Bahn, ausgehen, die Stadt in Anlehnung an die Spree und den Königsgraben von Osten nach Westen durchziehen und bei Charlottenburg an der Südseite dieses Ortes aufhören. Das östliche Ende sollte an die beiden vorgenannten Staatsbahnen, das westliche Ende unter anderen an die auf Kosten des Staats zur Ausführung vorbereitete Bahn Berlin-Wetzlar, beide Enden auch an die Ringbahn, welche gleichfalls dem Staate gehört, angeschlossen werden. Die Staats-Eisenbahnverwaltung durfte für ihre Hauptlinien, einschließlich der Ringbahn, von einer derartigen Bahnverbindung, welche dieselben sowohl unter sich, wie mit dem Herzen der Stadt in unmittelbare Berührung brachte, mit ziemlicher Sicherheit eine wesentliche Zunahme des Verkehrs und der Einnahmen erwarten. Zudem wurde ihr die Möglichkeit geboten, beim Bau der Bahn Berlin-Wetzlar die Kosten für einen Berliner Personenbahnhof zu sparen, indem sie sowohl die in der Stadt gelegenen Zwischenstationen der Stadtbahn, als auch den Endbahnhof im Osten für die Betriebszwecke der erstgenannten Bahn mit benutzen konnte. Die hierdurch zu erzielende Resparniß ließ sich seinerzeit auf 9 bis 10 Millionen Mark schätzen.

In Erwägung dieser Umstände und Vortheile wurde die Ausführung des Unternehmens als durchaus nothwendig erachtet und die Unterstützung desselben beschlossen. Durch Vertrag vom 15. December 1873 vereinigte sich dann die Königliche Staatsregierung mit der Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft zu einem Actienunternehmen für den Bau und Betrieb der Berliner Stadtbahn, zu welchem auch die drei Privatbahn-Gesellschaften, die Berlin-Potsdam-Magdeburger, die Magdeburg-Halberstädter und die Berlin-Hamburger Bahn, zugezogen wurden, für welche das Zustandekommen der beabsichtigten Anschlüsse ihrer Bahnen an die Stadtbahn gleichfalls von besonderem Werth war.

Doch erst, nachdem nicht ohne Ueberwindung vielfacher Fährlichkeiten aus diesem Actienunternehmen, wie in der Einleitung zur Beschreibung der einzelnen Bauwerke der Stadtbahn (S. 1 u. ff.) weiter auseinandergesetzt ist, ein Staatsunternehmen geworden, konnte endlich eine gesicherte Grundlage sowie ein festes Bauprogramm geschaffen und im Frühjahr 1879 mit der Ausarbeitung der Specialentwürfe begonnen werden. Zielbewußt und erfüllt von dem Wunsche, Tüchtiges und den Erwartungen Entsprechendes zu liefern, schritt demnächst die Direction der Berliner Stadt-Eisenbahn an die Ausführung des Werkes. Inwieweit ihr Wunsch in Erfüllung gegangen und die aufgewendete Mühe und Arbeit von Erfolg gewesen, dafür legt das fertige Bauwerk in seiner Gesamtheit ein beredtes Zeugniß ab.

Getragen von einem massiven, in gefälligen Formen ausgeführten Viaduct, suchen die vier Geleise der Bahn in vielfachen Windungen ihren Weg durch das Häusermeer der Stadt, bald in dem letzteren verschwindend und sich dem Blicke entziehend, bald beim Ueberkreuzen der Wasserläufe, Straßen, Plätze usw. auf kürzere oder längere Strecken wieder sichtbar werdend. Die geräumigen und in gediegener Ausstattung angelegten Stationen, sowie die leichten, in mannigfacher Weise gestalteten Eisenconstructions zu den Unterführungen der verschiedenen Verkehrswege bringen in die einfachen Linien des Viaducts eine wohlthuende Abwechslung und haben Veranlassung zu reizvollen architektonischen Bildern gegeben. Hierin unterscheidet sich dieser Bau vortheilhaft von den zu gleichen Zwecken ausgebauten Verkehrswegen in London und New-York.

Während bei Ausführung der letzteren nur dem nackten Verkehrsbedürfniß Rechnung getragen worden ist, hat man sich bei der Berliner Stadtbahn ein höheres Ziel gesteckt; man hat den Bedürfnisbau zu einem stattlichen Monumentalbau gestaltet, der das Wesen der Bahn zur äußeren Erscheinung bringt und dieselbe in ansprechender Weise in das Gesamtbild der Stadt einfügt.

Die Stadtbahn als Hochbahn auszubilden, — dieser Gedanke ist bereits bei Anregung des ganzen Unternehmens von Herrn Baurath Orth ausgesprochen und, mit einer einzigen Ausnahme,^{*)} auch bei den späteren, sich vielfach ändernden

^{*)} Nach dem ersten von der Deutschen Eisenbahnbau-Gesellschaft vorgelegten Entwurf sollte die Strecke westlich der Marschallbrücke theilweise in einem Tunnel liegen.