

100 hinauf, in den nördlichen Arbeitervierteln gar auf 111. In der Rosentaler Vorstadt haufen 670 Menschen auf 1 ha, im Tiergartenviertel 150! Die Entvölkerung der Innenstadt, in der doch das geschäftliche Leben sich zusammenballt, erforderte naturgemäß eine ungeheuerliche Steigerung des städtischen Verkehrs, und zwar ist sie erst in den letzten dreißig Jahren erfolgt. Als erste Pferdebahnlinie Deutschlands wurde 1865 die Strecke von Berlin nach Charlottenburg in Betrieb genommen. Vier Jahrzehnte später hatten die Straßenbahnen 400 km Betriebslänge, also eine Strecke, die länger ist als die Eisenbahn von Berlin bis Breslau, und beförderten auf 100 einzelnen Linien 425 Millionen Personen jährlich. Auf Berlin entfällt jetzt fast die Hälfte des gesamten preußischen Straßenbahnverkehrs, nahezu 30% des gesamten deutschen, obschon die Berliner Straßenbahnen an Betriebslänge nur  $\frac{1}{8}$  der preußischen,  $\frac{1}{9}$  der deutschen ausmachen. Daraus ergibt sich die Stärke des Berliner Verkehrs. Hierzu kommen nun noch die Personenbeförderungen auf der Stadtbahn, die jährlich von rund 125 Millionen Menschen benutzt wird, auf der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn, die von etwa 50 Millionen Menschen in Anspruch genommen wird, der Omnibusse, die von weiteren 100 Millionen gebraucht werden, und bei denen in den letzten zehn Jahren der Verkehr sich um 150% gesteigert hat gegen nur 120% der Straßenbahnen. Dabei haben auch sie sich in dauerndem Betrieb erst seit den sechziger Jahren des 19. Jahrhunderts halten lassen. Trotz der Elektrifizierung des Straßenbahnbetriebes und des Ersatzes vieler privaten Fuhrwerke und Geschäftswagen durch Kraftfahrzeuge ist in den letzten zehn Jahren die Zahl der Pferde in Berlin selbst um 12000 gestiegen und beläuft sich, die Vororte nicht gerechnet, auf 60000. Wieder eine Zahl, die den ungeheuren Innenverkehr kennzeichnet!

Weiter erkennt man auf dem Stadtplan in den Zügen der Elsass- und Lothringer, der Königgräzer, Gitschiner und Skalitzer Straße einen nach außen vorgeschobenen Ring, der eine Reihe jüngerer Vorstädte mit Altkölln und Altberlin zur Einheit zusammenfaßt. Auch in ihnen überwiegt das Geschäftsleben, wenn auch der in die Ferne greifende Handel nach und von außen nicht so stark in die Waagschale fällt. Auch hier gibt es Fabriken und Gewerbetriebe in Menge, jedoch haben sich auch weite Häuserviertel und Straßenzüge mit Mietswohnungen dazwischen noch gehalten, meist nüchternen Kasernenbauten aus der Zeit von Berlins jähestem Wachstum, den siebziger und achtziger Jahren