

Die Berliner Pferdebahnen waren in den letzten Jahren unter großen Kosten in „elektrische Bahnen“ umgewandelt worden. Gleichzeitig aber baute man schon eifrig an einem Riesenwerk, das nunmehr vollendet ist: an der „Hoch- und Untergrundbahn“.

3. Eine umfassende weitere Vermehrung der elektrischen Straßenbahnen war kaum noch möglich. Die verkehrsreichen Straßen Berlins können schon jetzt vielfach die Flut der Fuhrwerke aller Art nur noch mit knapper Not aufnehmen. Man mußte suchen, sie zu entlasten, und das war nur möglich, wenn man entweder Hochbahnen, Bahnen auf Überführungen, schuf oder unterirdische Bahnen oder endlich, wie es jetzt geschehen ist, beide je nach der Art der Stadtgegenden, die sie durchziehen, vereinigte.

Die große Firma Siemens & Halske, die seit 1893 die Konzeption zum Bau der neuen Bahn erhielt, hatte für diese eine Strecke gewählt, auf der das Verkehrsbedürfnis besonders greifbar in die Erscheinung trat. Während nämlich die Stadtbahn Westen und Osten Berlins im nördlichen Teile der Stadt verknüpft, fehlte eine derartige Verbindung durch eine schnellfahrende Bahn für die südlichen Stadtgegenden vollständig.

Eine Hoch- und Untergrundbahn! Die Mär, über die wir Kinder uns Anno dazumal gar nicht beruhigen konnten, ist nun zur Wahrheit geworden: die Bahn fährt, wenn auch nicht über die Häuser dahin, so doch in der Höhe des ersten Stockwerks, sie fährt gelegentlich durch Häuser hindurch, sie erklimmt einmal die Höhe eines dreistöckigen Hauses und verschwindet an andern Stellen ganz unter dem Pflaster der Straßen!

Der größte Teil der Strecke, etwa 10 Kilometer, ist als Hochbahn erbaut. Als solche beginnt sie im Osten Berlins ihren Lauf, überschreitet die Spree auf der zinnenbekrönten Oberbaumbrücke und schlängelt sich auf etwa drei Meter hoher Eisenüberführung, zunächst bis zum Halle'schen Tor.

Ich will nicht behaupten, daß sie gerade zum Schmuck der Straßen dient, trotzdem die Bautechniker und die Architekten das Möglichste getan haben, sie dem Auge angenehm zu machen, den starren Eindruck der Eisenmassen zu mildern, die sehr zweckmäßig gebauten kleinen Bahnhöfchen hübsch herauszuputzen. Das Betriebsgeräusch der fahrenden Züge ist, dank dem elektrischen Betrieb und dank der ganzen Konstruktion, besonders der ausgezeichneten Schalldichtung, auch dank dem Wagenbau, so gering, daß es kaum irgend jemand belästigt. Die alte Stadtbahn, die ja immer noch am Loko-