

## Berlins Verkehrsaufgaben.

Vom deutschen Ingenieurtag.

In eigenartiger Weise gaben die kriegerischen Ereignisse der 57. Hauptversammlung des Vereins deutscher Ingenieure, die Reichsrat Dr.-Ing. A. v. Rippel als Vorsitzender gestern hier in der Aula der Technischen Hochschule eröffnete, ihr Gepräge.

Schon die Eröffnungsansprache „Richtlinien für die Zukunftsaufgaben deutscher Ingenieure“ wies darauf hin, wie die 27 Kriegsmomente einen Fortschritt bedeuten, der hinsichtlich der Ausreifung des deutschen Staatsgedankens mehr als 27 Friedensjahre auswiegt. Es gilt in Zukunft weit mehr als bisher die Ernährung und Bekleidung des Volkes vom Auslande unabhängig zu machen. Eine Vergrößerung der Ausfuhr lediglich des Handels wegen ist nicht zu unseren Gunsten. Die Landwirtschaft verdient in erster Linie unsere unmittelbare Förderung und bei Gleichwertfragen die Bevorzugung. Schon hat die Technik für zahlreiche aus dem Auslande kommende Stoffe Ersatz geschaffen (für Salpeter, Gummi, ferner die Ersatzmetalle). Auf dem Gebiete der Delgewinnung, der Faserstoffindustrie sind noch schwierige, aber aussichtsreiche Aufgaben zu lösen. Daneben muß man von der Technik fordern, mit höchstem wirtschaftlichen Wirkungsgrad zu arbeiten, wozu auch eine größere, nutzbringendere Auswertung und Schonung des menschlichen Geistes gehören. Zum Schluß gedachte v. Rippel der Organisationsaufgaben der Zukunft, die uns zur Erreichung der höchsten Gesamtleistung führen sollen. Nicht zum wenigsten sprechen hier die Schulfragen mit. Das große Ziel muß sein, nur die Hauptgrundlagen des Wissens und die Anleitung zu eigener Fortbildung zu geben. Mittel- und Volksschulen bedürfen einer Neuordnung, die Klust zwischen Technischen Hochschulen und Universitäten ist zu überbrücken. Den Offizieren ist eine verteilte mathematisch-naturwissenschaftliche Bildung zu geben. Außerordentlich wichtig ist die Teilnahme der einzelnen am Staatsleben, insbesondere die Beteiligung des Technikers in der Staats- und Gemeindeverwaltung. Dem Anwachsen und der Herrschaft eines ungeheuren Beamtentums ist entgegenzuarbeiten, ebenso einer allzu weitgehenden Industrialisierung Deutschlands auf Kosten der Landwirtschaft. Der Ruf nach mehr Persönlichkeit verdient, da das Wohl eines Volkes auf der Tüchtigkeit einzelner Führer beruht, die weitgehendste Unterstützung. Dieselbe Kraft, die die Anschläge unserer Feinde zunichte macht, wird uns auch befähigen, diese Friedensaufgaben später durchzuführen. (Lebh. Beifall.)

Die großen Verkehrsaufgaben Berlins und ihre Durchführung während des Krieges“ beleuchtete alsdann der Stadtbaurat von Berlin, Geh. Baurat Friedrich Krause, an der Hand zahlreicher Bilder und Pläne. Während in den Hauptstädten unserer Feinde und selbst neutralen Ländern die öffentlichen Bauten während des Krieges meist ganz eingestellt wurden, hat in Berlin sowohl der Staat wie die Gemeinde ganz außerordentlich umfangreiche und bedeutende öffentliche Bauten in Angriff genommen, wie sie kaum vorher in Friedenszeiten vorkamen. Fünf neue Brücken sind mit einem Kostenaufwand von 2¼ Millionen erbaut worden, darunter die Hindenburg-Brücke, die einen vollständig neuen Verkehrsweg schuf und zwei Stadtteile, die durch einen breiten Bahnkörper der Stettiner und der Stadtbahn voneinander getrennt waren, miteinander verband. Diese 138 Meter lange und 38 Meter breite Brücke bildet das Schlusglied einer im Ausbau befindlichen Ringstraße, die im Norden von Berlin von Plözensee bis nach Lichtenberg sich in einer Länge von 10,2 Kilometer und in einer Breite von 67,8 Meter erstreckt. Dann gedenkt Geheimrat Krause des Ausbaues der städtischen Straßenbahnlinien, die vorläufig etwas über 27 Kilometer lang sind. Nach der Inbetriebnahme des Linden-Tunnels, dessen Gestaltung und Innen-Einrichtung eingehend geschildert wird, wird sich bald dieses Netz auf 63 Kilometer erweitern.

Die bedeutendsten Bauausführungen hat die Stadt Berlin während des Krieges auf dem Gebiete des Schnellbahnwesens zu verzeichnen. Da die Stadt- und Ringbahn (56,5 Kilometer) und das Schnellbahnetz der Hoch- und Untergrundbahngesellschaft (37,6 Kilometer) im allgemeinen die Richtung von Ost nach West verfolgen, machte sich immer dringender das Verlangen geltend, in der Richtung von Norden nach Süden Schnellbahnen anzulegen. Zwei Linien wurden zu diesem Zweck gewählt: die 10,48 Kilometer lange Linie Gesundbrunnen-Neukölln, die der UEG. übertragen wurde und deren Bau von der Stadt sowohl durch eine Barzahlung bis zu einem Betrage von 5,9 Millionen Mark wie durch eine Garantieleistung für die Hälfte des Anlagekapitals subventioniert ist; die sog. Nord-Südbahn, die von der Stadt selbst ausgeführt wird, in der Müller- an der Seestraße beginnt, durch die Chaussee- und Friedrichstraße führt und an der Ecke Belle-Alliance- und Gneisenaustraße sich in zwei Zweige nach Tempelhof und Neukölln teilt, von denen zunächst der letztere bis zum Hermannplatz und von dort weiter auf Neuköllner Gebiet bis zur Ringbahn zur Ausführung gelangen soll. Die Nord-Südbahn hat bis zur Station Südring in Neukölln eine Länge von 12,78 Kilometer. Der staatliche Konsens erstreckt sich vorläufig nur auf die Strecke Seestraße bis Gneisenaustraße, da über die Gestaltung des Bahnhofes Hermannplatz, an dem die Nord-Südbahn sich mit der UEG-Bahn kreuzt, lange keine Einigung erzielt werden konnte und erst jetzt eine alle Beteiligten befriedigende Lösung gefunden worden ist. Daher ist auch bisher nur die 7,6 Kilometer lange Strecke See- bis Gneisenaustraße im Bau, deren Kosten auf 66,95 Millionen Mark veranschlagt sind. Die durchschnittlichen Kosten von 8,7 Millionen Mark für 1 Kilometer sind gegenüber den Kosten der Hoch- und Untergrundbahn von rund 5 Millionen Mark außerordentlich hoch. Aber die Bahn wird ihrer ganzen Länge nach als Untergrundbahn gebaut, der Bau findet in Hauptstraßen mit starkem Verkehr statt; außerdem hat der Tunnel ein größeres Profil erhalten, um das Fassungsvermögen der Wagen zu erhöhen. Redner schildert dann die Schwierigkeiten bei der Bauausführung (Kreuzung der Bahn mit vier Wasserläufen, Ueberwindung zweier Moortreden in der Friedrichstraße).

Zum Schluß seiner Betrachtung zeigt Stadtbaurat Krause, wie Berlin um die Entwicklung des Güterverkehrs zu Wasser besorgt ist. Der Osthafen an der Oberspree hat mit seinen Speicheranlagen und Lagerhallen der Stadt für die Lebensmittelversorgung während der Kriegszeit ausgezeichnete Dienste geleistet. Der Westhafen, der hauptsächlich dazu bestimmt ist, den Güterverkehr von Stettin, Hamburg und Magdeburg zu dienen, wurde wenige Monate vor Ausbruch des Krieges in Angriff genommen, seine beiden Hafenbecken sind bereits fertiggestellt, bald werden auch die hochgehofften Speicher vollendet sein.

Die Aufgaben der Technik im Dienste der öffentlichen Gemeinwesen sucht alsdann Prof. Aumann-Danzig darzulegen. Er trat mit Entschiedenheit dafür ein, den bisherigen technischen Aufgaben der öffentlichen Gemeinwesen zu erweitern.