

Die Einrichtung des Lokalverkehrs auf der Berliner Stadtbahn



Zwei Beiträge zur
Verkehrsgeschichte von 1881

Zeitreisen

- Beiträge zur Kultur- und Technikgeschichte -

Die Einrichtung des Lokalverkehrs auf der Berliner Stadtbahn

epilog.de
zeitreisen zur kultur + technik

Herausgegeben von Ronald Hoppe
edition.epilog.de

Für diese Ausgabe wurden die Originaltexte in die aktuelle
Rechtschreibung umgesetzt und behutsam redigiert.
Längenangaben und andere Maße wurden gegebenenfalls
in das metrische System umgerechnet.

Die Einrichtung des Lokalverkehrs auf der Berliner Stadtbahn

ZENTRALBLATT DER BAUVERWALTUNG • 8.10.1881

Die Berliner Stadtbahn erhält zwei getrennt durchgeführte Gleispaare. Das nördliche Gleispaar ist für den Lokalverkehr bestimmt und wird voraussichtlich noch vor Ablauf dieses Jahres dem Betrieb übergeben werden. Auf dem südlichen Gleispaar sollen die Personenzüge der Dresdener, Potsdamer, Lehrter und Hamburger Bahn zum großen Teil, die der Ostbahn, der Niederschlesisch-Märkischen und der Wetzlarer Bahn sämtlich durch die Stadt geführt werden. Die Eröffnung des Betriebes auf letzterem Gleispaar ist erst im nächsten Frühjahr zu erwarten.

Wie in der Situations-Skizze angedeutet ist, schließen sich die Lokalgleise der Stadtbahn im Süden von Charlottenburg gabelförmig an die Ringbahn an, indem von der daselbst neu angelegten Station Charlottenburg ein Zweig nördlich nach dem Bahnhof Westend (bisher Charlottenburg-Westend genannt) und ein Zweig südlich nach dem Bahnhof Grunewald führt. Von Westen nach Osten fortschreitend folgen an den Lokalgleisen der Stadtbahn die Stationen: Zoologischer Garten, Bellevue, Lehrter Bahnhof, Friedrichstraße, Börse, Alexanderplatz, Jannowitzbrücke und Schlesischer Bahnhof (bisher gewöhnlich als Frankfurter Bahnhof bezeichnet). Von