

**Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen** 2c. 2c.

ermächtigen Unseren Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten hierdurch, den Rammern in Unserem Namen den beiliegenden Gesetz-Entwurf nebst Denkschrift,

betreffend die Herstellung einer die von Berlin ausgehenden Eisenbahnen verbindenden Schienenbahn,

zur verfassungsmäßigen Beschlußnahme vorzulegen.

Berlin, den 10. April 1851.

(gez.) **Friedrich Wilhelm.**

(gegenez.) von der Heydt.

Allerhöchste Ermächtigung.

### Gesetz-Entwurf,

die

Herstellung einer die Bahnhöfe der von Berlin ausgehenden Eisenbahnen verbindenden Schienenbahn betreffend.

#### §. 1.

Es soll eine die Bahnhöfe der von Berlin ausgehenden Eisenbahnen verbindende Schienenbahn für Rechnung des Staats ausgeführt werden.

#### §. 2.

Die Kosten der berliner Bahnhofs-Verbindungsbahn sollen im Betrage von dreihunderttausend Thalern vorläufig aus dem Eisenbahn-Fonds bestritten werden.

#### §. 3.

Unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten wird mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Beglaubigt:

Der Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten.

(gez.) von der Heydt.

Der Finanz-Minister.

(gez.) von Rabe.

### Denkschrift,

den

Bau einer die Bahnhöfe der von Berlin ausgehenden Eisenbahnen verbindenden Schienenbahnen betreffend.

Wenn die im Bau begriffene große Ostbahn vollendet und die noch rückständige Verbindung Potsdams mit der durch Schlesien führenden Eisenbahnlinie hergestellt sein wird, dann ist zwar das den Verhandlungen mit den Vereinigten ständischen Ausschüssen von

1842 zum Grunde gelegte große vaterländische Eisenbahn-Netz vollendet. Es besteht aber alsdann noch eine sehr fühlbare, gerade die Haupteisenbahn-Linien treffende Lücke, nämlich zwischen den Bahnhöfen der in Berlin mündenden Eisenbahnen. Sofern das preussische Eisenbahn-Netz den ausgesprochenen Zweck verfolgt, die Provinzen mit der Hauptstadt und unter sich zu verbinden und die Haupt-Verbindung der Provinzen unter einander, namentlich der westlichen und südlichen mit den östlichen und nördlichen über Berlin stattfindet, so gehört die berliner Bahnhofs-Verbindungsbahn, welche eine Verbindung der fünf berliner Bahnhöfe und somit zwischen allen hier mündenden Bahnen bewerkstelligt, ohne Frage zur Schließung des großen Netzes.

Bei der fortschreitenden Ausdehnung des Eisenbahn-Transports hat sich die Nothwendigkeit herausgestellt, auf jede thunliche Erleichterung des Uebetganges der Personen und Güter von einer Bahn zur anderen, insbesondere ohne Umladung der Güter, Bedacht zu nehmen.

Durch Vereinigung der Eisenbahn-Verwaltungen in engeren und weiteren Kreisen zur Einführung gleicher Grundsätze für die Verwaltung, den Betrieb und die technischen Einrichtungen der Bahnen, durch gegenseitige Benützung der Fahrzeuge beim Güter-Transport, durch in einander greifende Fahrpläne und andere erspriessliche Maßnahmen ist in dieser Beziehung bereits viel erreicht. Vor Allem aber ist hierzu die unmittelbare Schienenverbindung zwischen den verschiedenen an einander gränzenden Bahnen, mit anderen Worten ein vollständig geschlossenes Eisenbahn-Netz erforderlich.

In richtiger Würdigung dieses Bedürfnisses bemüht man sich in neuerer Zeit, trotz der nicht selten außerordentlichen Schwierigkeiten, überall die fehlenden Zwischenglieder noch einzufügen. Insbesondere bedarf es solcher Ergänzungsbahnen bei großen Städten, wo von mehreren Richtungen her verschiedene Bahnen zusammenstreffen. Für Paris, Wien, Dresden, Leipzig und andere Orte ist der Bau kostspieliger Schienenwege behufs der Verbindung der dort mündenden Bahnen bereits ausgeführt.

Die preussischen Eisenbahnen sind bei den Städten, bei welchen sie münden, mit Ausnahme von Berlin und Köln, überall bereits in unmittelbare Schienenverbindung gesetzt. Namentlich ist zu Breslau behufs Verbindung des Bahnhofs der Niederschlesisch-Märkischen mit dem der Oberschlesischen und der Breslau-Schweidnitzer-Freiburger Eisenbahn eine besondere Verbindungsbahn schon hergestellt worden. Auch die Bahnhöfe Berlins bedürfen einer derartigen Verbindung, wenn das große norddeutsche Eisenbahn-Netz, dessen Knotenpunkt Berlin ist, zum Schluß gebracht werden soll.

Nicht allein die Reisenden, welche von einer Bahn Berlins so gleich zur anderen übergehen wollen, trifft die Unbequemlichkeit der Unterbrechung des Schienenweges, sondern auch und zwar vorzugsweise den Güterverkehr. Das Kostspielige und Zeitraubende des Zwischentransports, das zweimalige, vielen Waaren nachtheilige und häufig ganz unzulässige Umladen, sind Uebelstände, die trotz der anerkanntwerthen Bemühungen der theilhaftigen Bahnverwaltungen, sie durch billige Preise und rasche Förderung thunlichst zu beseitigen, empfindlich bemerkbar bleiben.

Nur durch die Anlage einer die Bahnhöfe Berlins untereinander und mit den Wasserstraßen (der Spree, dem Landwehr-, Louisestädterischen und dem im Bau begriffenen berlin-spandauer Kanal) verbindenden Eisenbahn können jene Hemmnisse vollständig beseitigt und dadurch die Bahnen ihrer vollen Leistungsfähigkeit, so wie ihrer vornehmlichsten Bestimmung, der Vermittelung des Verkehrs zwischen den Häfen der Ost- und Nordsee mit dem Binnenlande, zugeführt werden. Der voraussichtlich eintretende Aufschwung im Transitohandel wird die vom einheimischen und auswärtigen Handelsstande bisher sehr vermiste Anlage von



Speichern an der Bahn nach sich ziehen, in denen die von verschiedenen Seiten herbeigeführten Güter bis zum günstigen Zeitpunkt der Weiterverladung auf Lager kommen. Ferner werden durch Güter-Annahmen und Ausgaben an geeigneten Punkten der Bahn für den Verkehr zwischen den verschiedenen Eisenbahnen mit der Stadt erhebliche Erleichterungen eintreten.

Vor hervorragender Wichtigkeit ist diese Bahn aber vorzugsweise für militärische Zwecke, da sie die Möglichkeit gewährt, die Betriebsmittel mehrerer Bahnen ohne Verzug zu vereinigen und so zu großen Operationen nach einer bestimmten Richtung hin sofort verfügbar zu stellen. Die Erfahrungen der neuesten Zeit haben das unabwiesliche Bedürfnis einer Bahnhofs-Verbindungsbahn in dieser Beziehung außer Zweifel gestellt.

Schon im Jahre 1845 wurde die Anlage derselben in ernsthafte Erwägung gezogen und durch Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 28. März 1845 im Allgemeinen genehmigt. Der demnächst angestellte Versuch, die Ausführung auf gemeinschaftliche Rechnung den beteiligten Eisenbahn-Gesellschaften zu überlassen, blieb jedoch ohne Erfolg, indem dieselben bei voller Anerkennung der Nützlichkeit des Unternehmens für ihre eigenen Bahnen, in Betracht des verschiedenen Interesses der einzelnen Eisenbahn-Gesellschaften und bei dem Mangel an Geldmitteln eine ablehnende Erklärung abgaben.

Nächstbem wurde eine Verhandlung mit einem inzwischen in Potsdam gebildeten Comité eingeleitet. Die von diesem Comité späterhin vorgelegten Entwürfe wurden nach allseitiger sorgfältiger Prüfung im Allgemeinen für ausführbar erachtet und durch die Allerhöchste Kabinets-Ordre vom 4. Februar 1848 die Ermächtigung erteilt, auf Grund jener Vorlagen mit dem Comité weiter zu verhandeln, auch demselben das Recht und die Erlaubnis sowohl zur Expropriation der erforderlichen Grundstücke, als auch zur Gründung einer Actien-Gesellschaft in Aussicht zu stellen.

Die kurz nachher folgenden politischen Ereignisse verhinderten den weiteren Verlauf des Unternehmens, so daß die Regierung sich bestimmt fand, die Vorarbeiten auf Staatskosten fortsetzen zu lassen. Diese Aufnahmen und Ermittlungen sind nunmehr so weit gediehen, daß das Bau-Projekt in allen wesentlichen Punkten festgestellt und der Kosten-Anschlag gefertigt ist.

Die Bahn soll von dem Stettiner Bahnhofe aus durch die Invalidenstraße beim Hamburger Bahnhofe vorüber, unfern des Unterbaums mittelst einer besonderen Brücke über die Spree, hiernächst bei der Raczynskischen Bilder-Gallerie und außerhalb beim Brandenburger Thore vorbei durch die Brandenburger Communication, außerhalb beim Potsdamer Thore vorüber durch die Potsdamer Communication, sodann fortdauernd in den inneren Communicationen (der Anhaltischen, Halleschen und Rottbuser) bleibend, innerhalb bei dem Anhaltischen, dem Halleschen, dem projektirten neuen Wasser- und dem Rottbuser-Thor vorbeigehend, durch das Köpnicer-Feld zur Spree und mittelst einer zweiten Brücke über die Spree zum Frankfurter Bahnhof geführt werden. Dieser Hauptlinie schließen sich die Nebenstränge zu den einzelnen Bahnhöfen an.

Bei eintretendem Bedürfnis kann später die Bahn vom Frankfurter Bahnhof beim Frankfurter, Landsberger, Prenzlauer und dem Schönhauser Thore vorbei auf der nördlichen Seite der Stadt bis wieder zum Stettiner-Bahnhof fortgeführt werden.

Das Bedürfnis, die Umfangsbahn in dieser Weise zu schließen, dürfte aber erst dann eintreten, wenn die Ostbahn dereinst unmittelbar über Landsberg a. d. W. und Rüstzin nach Berlin geführt sein wird.

Die Nähe von Gebäuden auf Strecken der Bahn und die Durchkreuzung lebhafter Straßen läßt den Betrieb auf derselben für jetzt mit Pferden rathsamer erscheinen; es ist jedoch Absicht, Schienen von solcher Tragfähigkeit anzuwenden, daß auch Lokomotiven auf derselben transportirt werden können.

Die Länge der Stadtbahn im vorbeschriebenen Trakt beträgt vom Stettiner bis Frankfurter Bahnhof 2210 Ruthen und mit Einschluß der nach den Bahnhöfen führenden Seitenstränge 2430 Ruthen oder 1,215 Meilen. Sie soll künftig zwei Geleise erhalten, um jeder Verkehrsstörung vorzubeugen, auch mit elektrischem Telegraphen versehen werden, dessen Apparate auf den Haltestellen und Güter-Expeditionen aufzustellen sind und die Korrespondenz unter einander und mit den Büreaus auf den verschiedenen Bahnhöfen ermöglichen.

Bei dem im November vorigen Jahres in Folge der Mobilmachung des Heeres hervortretenden dringenden Bedürfnis, die Transportmittel rasch und ohne unverhältnismäßige Kosten von einer Bahn zur anderen zu schaffen, ist inzwischen bereits mit dem Bau einer Verbindungsbahn von dem Stettiner und dem Hamburger Bahnhofe nach dem Potsdamer, nach erfolgter Genehmigung durch Königl. Erlaß vom 4. Dezember v. J. vorgegangen worden. Hierzu ist eine hölzerne Brücke über die Spree gebaut und diese, so wie vorläufig die Bahn selbst, nur zu einem Geleise eingerichtet. Die Kosten der ganzen eingleisigen Bahn mit hölzernen Brück-

fen über die Spree, ohne Niederlage-Plätze und Telegraphen, kurz, in einfachster Construction, betragen nach dem aufgestellten Ueberschlage nur 300,000 Rthlr.

Da die Bahn in dieser Gestalt dem Bedürfnis vor der Hand genügen wird, so glaubt die Regierung, die Kreditforderung für jetzt auf diese mäßige Summe beschränken zu können, vorbehaltlich der Ergänzung derselben, sobald das Bedürfnis des Verkehrs die Legung des zweiten Geleises und die sonstige Vervollkommenng der Anlage erheischt.

Die gegenwärtige Bedarfssumme von 300,000 Rthlr. dürfte, um die unter den gegenwärtigen Zeitverhältnissen nicht rathliche Aufnahme einer besonderen Anleihe zu vermeiden, vorläufig um so füglicher aus dem Eisenbahn-Fonds zu entnehmen sein, als dieselbe größtentheils aus den Ersparnissen von den in den Etats pro 1850 und 1851 für die garantirten Zinsen ausgetragten Summen von 400,000 resp. 255,000 Rthlr. bestritten werden kann. Von der für 1850 reservirten Summe von 400,000 Rthlr. ist nämlich ein Betrag von 150,000 Rthlr. erspart, und schon jetzt mit Zuverlässigkeit vorauszu sehen, daß von der pro 1851 ausgetragten Summe von 255,000 Rthlr. der Betrag von 80,000 Rthlr. erspart werden wird. Der Rest von 70,000 Rthlr. wäre für das Jahr 1852 auf den Ausgabe-Etat des Eisenbahn-Fonds zu bringen. Nach Inhalt der den Bau der Ostbahn, der Westfälischen und der Saarbrücker Eisenbahn betreffenden Denkschrift und des darauf bezüglichen Gesetzes vom 7. Dezember 1849 (Gesetz-Sammlung für 1849 S. 437) sollen zwar die Bestände, so wie für die mutmaßliche Dauer jener Bauten, also bis 1855, auch die etatsmäßigen jährlichen Einnahmen des Eisenbahn-Fonds zur Deckung der Kosten jener drei Eisenbahn-Bauten verwendet werden, und bei Bemessung der durch das Gesetz vom 7. Dezember 1849 bewilligten Anleihe von 21 Millionen Thalern ist angenommen, daß der Eisenbahn-Fonds bis zum Jahre 1855 einschließlich die Summe von 12 Millionen Thaler werde beitragen können. Es kann auch in Rücksicht auf das Maß der Einnahmen des Fonds aus den Ueberschüssen des Salzdebts über den Etat von 1843, welche vom Jahre 1848 ab nicht in dem vorausgesetzten Verhältnisse gestiegen sind, zur Zeit nicht übersehen werden, ob nicht alle Mittel des Fonds, einschließlich der jährlichen Ersparnisse an einzelnen Ausgabe-Etats-Positionen, zur Beschaffung der Summe von 12 Millionen Thaler erforderlich sein werden. Gleichwohl möchte es keinem erheblichen Bedenken unterliegen, die Anschlagssumme für die Berliner Verbindungsbahn vorläufig aus dem Eisenbahn-Fonds zu entnehmen, vorbehaltlich des Erfolges derselben allenfalls im Wege einer außerordentlichen Kredit-Bewilligung, wenn sich ergeben sollte, daß der Eisenbahn-Fonds dieselbe zur Beschaffung der 12 Millionen Thaler für die Ostbahn nicht entbehren kann.

Die Rentabilität der Verbindungsbahn in bestimmten Zahlen nachzuweisen, davon muß bei der Eigenthümlichkeit des Unternehmens Abstand genommen werden, da die mutmaßliche Benutzung derselben von Personen auch selbst nicht schätzungsweise näher angegeben steht. In Betreff der Güter läßt sich annähernd nachweisen, daß im Jahre 1849 ungefähr 1 Million Centner von den in Berlin mündenden Bahnen zum Weitertransport von Bahnhof zu Bahnhof zugesendet wurde, welche Quantität sich im Laufe der Zeit noch wesentlich steigern dürfte. Eine erheblichere Einnahme möchte von den Gütern zu erwarten sein, die für Berlin selbst auf den Eisenbahnen eingeführt werden und bisher nahe das Dreifache des durchgehenden Quantum betragen haben. Der größere Theil hiervon wird in Berlin nur gelagert, ändert seinen Eigenthümer oder durch Verarbeitung seine Form und wird dann im ursprünglichen oder veränderten Zustande von Berlin wieder versendet. Diese Güter werden einen größeren oder geringeren Theil der Verbindungsbahn mehr als einmal passiren, da voraussichtlich sehr bald die günstige Lage der Bahn von der Speculation zur Anlage von Speichern, Niederlagen und industriellen Unternehmungen aller Art benutzt werden dürfte.

Eine weitere Einnahme dürfte durch die Benutzung der Bahn als Omnibuslinie erwachsen.

Es ist hiernach anzunehmen, daß das auf den Bau der Verbindungsbahn zu verwendende Kapital genügend rentiren werde. Die Rente erscheint jedoch bei der großen Wichtigkeit der Bahn für höhere Staats-Zwecke von untergeordneter Bedeutung. Zur Wahrung dieser Zwecke würde die Herstellung der Bahn im allgemeinen Interesse für geboten erachtet werden müssen, auch wenn das Anlage-Kapital gar keinen Ertrag zu liefern verspräche.

Berlin, im April 1851.

Der Minister für Handel, Gewerbe  
und öffentliche Arbeiten.  
von der Heydt.

Der  
Finanz-Minister.  
von Rabe.