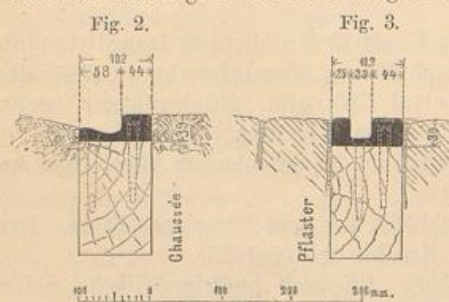


## f) Die Pferdeeisenbahnen. \*)

Am 23. März 1865 wurde dem Capitain A. F. Moller aus Kopenhagen die erste Konzession zu einer Pferdeeisenbahn von Berlin nach Charlottenburg ertheilt; schon während des Baues wurde dieselbe an eine Aktien-Kommandit-Gesellschaft: „Berliner Pferdeeisenbahn-Gesellschaft, E. Beskow“ mit einem Grundkapital von 840000 Mark abgetreten. Die Konstruktionen der Bahn und der Wagen waren anfänglich in allen wesentlichen Theilen nur eine Kopie der zu Kopenhagen ausgeführten Bahn.

Die eingleisige Bahn, in einer Gesamtlänge von 8<sup>km</sup> und mit 10 Weichen, beginnt am Kupfergraben in Berlin und endigt hinter dem Schloss zu Charlottenburg in der Spandauerstrasse dortselbst; von der Sommerstrasse zu Berlin ab führt ein z. Z nicht im Betriebe befindliches Zweiggleise bei Krolls Etablissement und den Zelten vorüber und mündet beim kleinen Stern im Thiergarten wieder in das Hauptgleise ein. Der Oberingenieur Culin und die Ingenieure J. und O. Büsing aus Hamburg leiteten den Bau dieser Bahn. Die Betriebseröffnung fand am 22. Juni 1865 mit 18 Wagen statt. Zur Zeit besitzt die Gesellschaft 30 Wagen, — von denen die 18 zuerst beschafften Wagen aus der Lauenstein'schen Wagenfabrik bei Hamburg, 6 Stück aus einer Wiener Wagenfabrik bezogen und der Rest in eigenen Werkstätten gebaut wurden, — und gegen 200 Pferde. Das Betriebsetablissement mit den Stallungen, Wagenremisen, Reparaturwerkstätten, Verwaltungsgebäuden, der Restauration u. dgl. befindet sich in Charlottenburg.

Die ursprüngliche, einfache Weichenkonstruktion und das schwache Schienenprofil von 14,7<sup>k</sup> pro lfd. Meter machten bereits im Jahre 1867 wesentliche Umbauten erforderlich. Die nunmehr verwendeten Schienenprofile Fig. 2 in der Chaussee und Fig. 3 in Pflasterungen wiegen pro lfd. Meter 22,7<sup>k</sup>.



Schienenprofile der Berlin-Charlottenburger  
Pferde-Eisenbahn.  
Maasstab  $\frac{1}{10}$  nat. Gr.

Die ursprüngliche, einfache Weichenkonstruktion und das schwache Schienenprofil von 14,7<sup>k</sup> pro lfd. Meter machten bereits im Jahre 1867 wesentliche Umbauten erforderlich. Die nunmehr verwendeten Schienenprofile Fig. 2 in der Chaussee und Fig. 3 in Pflasterungen wiegen pro lfd. Meter 22,7<sup>k</sup>. — Die Gesellschaft hat die Verpflichtung den Fahrdamm zwischen und neben den Schienen in einer Gesamtbreite von 2,8 m auf ihre Kosten in gutem Zustande zu erhalten und dem Fiskus an Chausseegeld ein jährliches Pauschquantum von 24000 Mark zu zahlen. Die Durchschnittsfrequenz ergibt 200 Touren täglich mit 24,5 Personen und 3,536 Mark Gesamtkosten pro Tour. Für diese Berlin-Charlottenburger Bahn ist der Bau des zweiten Gleises in Aussicht genommen und bis zur definitiven Bauerlaubnis, für welche der Königl. Thiergartenverwaltung ein jährl. Beitrag von 9000 Mark zur Verschönerung des Thiergartens offerirt wurde, gediehen. Ebenso soll demnächst eine doppelgleisige Zweigbahn vom Grossen Stern im Thiergarten durch die Fasanerieallee nach dem Zoologischen Garten geführt werden. 1872 wurde die Berlin-Charlottenburger Pferdebahn auf Kosten der Westend-Gesellschaft über

\*) Nach Angaben des Hrn. Ingenieur Johannes Büsing.

Charlottenburg hinaus bis zu der Kolonie Westend weitergeführt, die Länge dieser Verlängerung beträgt  $1,4^{\text{km}}$ ; der Betrieb wird einheitlich mit der Hauptbahn durch die Berliner Pferdeisenbahn-Gesellschaft, E. Besckow, ausgeführt; diese Bahn ist eingeleisig mit 2 Weichen und hat eine  $0,62^{\text{km}}$  lange Steigung von 1:30, die mit 3 Pferden befahren wird.

Neben dieser älteren Pferdeisenbahn-Gesellschaft ist in neuerer Zeit eine zweite entstanden. Am 8. November 1871 bildete sich die „Grosse Berliner Pferdeisenbahn-Aktiengesellschaft“ mit einem Grundkapital von 150000 Mark, — welches bis auf 1,000000 Mark erhöht werden kann, — zum Ausbau eines Netzes von Pferdeisenbahnen in und um Berlin, welches aus einer Ringbahn und 13 meistens von dieser abzweigenden Radialbahnen bestehen soll. (Büreau: Unter den Linden 16. Oberingenieur: Fischer-Dick). — Von dem durch diese Gesellschaft projektirten Bahnnetze sind bereits im Betrieb:

a) die zweigleisige Bahn vom Rosenthaler Thore am Viehmarkt vorüber bis zum Gesundbrunnen auf der sogenannten Pankinsel,  $3,13^{\text{km}}$  lang; diese Bahn wird gemeinschaftlich betrieben mit dem, ebenfalls schon vollendeten und zweigleisigen Theile der Ringbahn vom Rosenthaler Thore bis zum Oranienburger Thore von  $1,0^{\text{km}}$  Länge.

b) Vom Oranienburger Thor durch die Kommunikation am Neuen Thor und die Invalidenstrasse nach Moabit  $2,0^{\text{km}}$  lang, und zum weitaus grössten Theil zweigleisig.

c) Vom Halleschen Thore bis zur Wilhelmshöhe zweigleisig und  $1,2^{\text{km}}$  lang; die Tour wird vorläufig gemeinschaftlich betrieben mit der zweigleisigen Ringbahnstrecke: Brandenburger Thor-Hallesches Thor von  $2,5^{\text{km}}$  Länge.

d) Vom Schönhauser Thor bis Pankow durch die Schönhauser Allee  $4,9^{\text{km}}$  lang.

Konzessionirt sind dieser Gesellschaft ferner und zum Theil schon im Bau begriffen:

e) die fehlenden Theile der Ringbahn vom Rosenthaler Thore durch die Wollankstrasse und Schönhauser Kommunikation nach dem Prenzlauer Thor vorüber am Nikolai- und Marienkirchhofe nach dem Königthore, entlang am Friedrichhain nach dem Landsbergerthore, beim Böhmischem Brauhause vorüber durch die Fruchtstrasse nach dem Ostbahnhofe, durch die Koppenstrasse beim Niederschlesisch-Märkischen Bahnhofe vorüber und über die Schillingbrücke vor Bethanien durch die Mariannen-, Skalitzer- und Gitschiner Strasse nach dem Halleschen Thore. Die ganze Ring-Bahn erhält 2 Gleise und eine Gesamtlänge von  $11,75^{\text{km}}$ , wovon bereits  $3,5^{\text{km}}$  fertig gestellt sind.

f) Die Strecke von Moabit bis zum rechten Spree-Ufer an der Spreebrücke in Charlottenburg  $7,0^{\text{km}}$  lang.

g) Vom Oranienburger Thor durch die Chaussee- und Müllerstrasse nach Tegel  $10,47^{\text{km}}$  lang.

h) Vom Weddingplatz der Bahn ad. g. abzweigend nach Reinickendorf  $3,77^{\text{km}}$  lang und in Verlängerung der Bahn ad. e. von  $1,5^{\text{km}}$  Länge.

i) Vom Königthor durch die Greifswalder Strasse nach Weissensee  $4,2^{\text{km}}$  lang.

k) Vom Landsbergerthor durch Lichtenberg zur Kolonie Friedrichsberg  $4,6^{\text{km}}$  lang.

l) Vom Frankfurter Thor bei der Kolonie Friedrichsberg vorüber nach Friedrichsfelde von 5,28<sup>Km</sup> Länge.

m) Von der Einmündung der Boxhagener Strasse in die Frankfurter Chaussee der Bahn ad. l. bei der Kolonie Boxhagen vorüber nach dem Rummelsburger See 4,2<sup>Km</sup> lang.

n) Von der Köpenicker Brücke nach Treptow 4,9<sup>Km</sup> Länge.

o) Vom Halleschen Thor durch die Pionierstrasse nach Ricksdorf 3,52<sup>Km</sup> lang.

p) Die Fortführung der ad. e. genannten Strecke von Wilhelmshöhe bis Tempelhof 2,57<sup>Km</sup> lang.

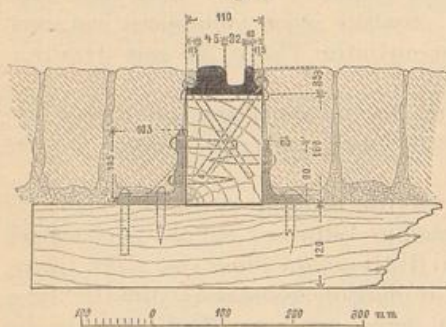
q) Vom Potsdamer Thor nach Schöneberg 3,77<sup>Km</sup> lang. Für diese Bahn war dem Kapitain A. F. Moller aus Kopenhagen bereits 1865 eine Konzession ertheilt und auf Antrag auch bis 1867 verlängert worden, dieselbe ist demnächst aber verfallen und diese Linie 1871 der Grossen Berliner Pferdeisenbahn-Gesellschaft von Neuem gegeben worden.

Die ad. f bis g aufgeführten Bahnen sollen zunächst nur eingleisig werden.

Die Konstruktion aller dieser letzt-erwähnten Bahnen stimmt in den wesentlichen Theilen des Holzunterbaues mit derjenigen der Berlin-Charlottenburger Bahn überein, das Schienenprofil, die Befestigung der Schienen, sowie die Weichen wurden nach den Konstruktionen der Ingenieure O. und J. Büsing gewählt. Die Schiene Fig. 4 wiegt pro lfd. Mtr. 19,67<sup>k</sup>. Es kommt etwa  $\frac{4}{5}$  des Gesamtquantums in Längen von 7<sup>m</sup>, der Rest in Längen von 6<sup>m</sup> zur Verwendung; die Schienenstösse liegen auf 28<sup>zm</sup> langen und 0,8<sup>zm</sup> starken Unterlagplatten; das Spurmaass der Bahn stimmt mit dem der Lokomotiv-Eisenbahnen überein und beträgt 1,44<sup>m</sup>. Bei doppelgleisigen Bahnen ist die Normalentfernung der Gleise 2,8<sup>m</sup> von Mitte zu Mitte. Die engsten Kurven haben 25<sup>m</sup> Radius. Pro. lfd. Meter einfachen Gleises einschliesslich eines Pflasters mittlerer Qualität, betragen die Herstellungskosten ca. 45 Mark.

Die Wagen mit eisernem Untergestell und Decksitzen aus der Wagenfabrik von F. Grums in Hamburg fassen 56—60 Personen, haben ein Gewicht von prp. 75 Ztr. und kosten e. 5500 Mark; ihre grösste Länge beträgt 7,5<sup>m</sup>; grösste Breite 2,0<sup>m</sup>; die Höhe einsch. Sonnenzelt 4,5<sup>m</sup> und der Achsstand 1,8<sup>m</sup>; die Räder haben gusseiserne Scheiben mit Feinkorneisen-Bandagen und sitzen auf den Stahlachsen fest; der Wagen federt auf Gummi und auch die Deichselstange ist mittels Gummi-Zylinder elastisch, um beim Anziehen des Wagens den Stoss für die Pferde zu mildern. In letzter Zeit hat die Gesellschaft Probewagen von verschiedenen anderen Bahnen des In- und Auslandes bezogen, um durch Versuche und eigene Erfahrungen das zweckmässigste und für die Berliner Bedürfnisse geeignetste Betriebmaterial ausfindig zu machen; besonders scheinen die kleineren, einpferdigen und leichten amerikanischen Wagen Beifall zu finden.

Fig. 4.



Schienenprofile der Grossen Berliner Pferde-Eisenbahn-Gesellschaft.

Maassstab  $\frac{1}{10}$  nat. Gr.



Antiquarische Anstalt

Maassstab 1 : 2 000 000

4. pag. 11

proprietaria Gerdle

Lith. Anst. v. Leopold Reuter in Berlin