



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Berlin, wie es wächst und verschlingt.

**urn:nbn:de:gbv:46:1-908**

Preßgesetzes den Burschen das Handwerk erschwert wird, welche ihr schamloses Gewerbe mittelst der Presse betreiben, so hat doch wahrhaftig kein anständiger Mensch einen Grund, die angestrebte Verbesserung des Gesetzes zu bekämpfen.



## Berlin, wie es wächst und verschlingt.



Als ich im Jahre 1871 zum erstenmale nach Berlin kam, hatte ich auch einen Besuch in der Lützowstraße zu machen. Diese existirte also bereits; aber wie? Fertige Häuser, im Entstehen befindliche Bauten und wüste Plätze lösten einander in buntem Wechsel ab; vollständig bewohnt waren erst einige Gebäude, und die Leute, die man dort fand, machten im allgemeinen stark den Eindruck von „Trockenwohnern.“ Der nördlichere Teil, gegen den Tiergarten zu, war natürlich noch vollständig öde, und ebenso war an die heute so freundlichen und vornehm angehauchten Zwischenstraßen nach dem Landwehrkanal zu noch nicht zu denken. Man konnte damals den Kanal westlich bis zur Potsdamer Brücke als Grenze des eigentlichen Stadtgebietes betrachten; weiterhin gab es auch auf der nördlichen Seite des Kanals, da wo sich jetzt eine ununterbrochene Reihe von Prachtstraßen bis zur Höhe des Zoologischen Gartens und darüber hinaus hinzieht, wohl verschiedene Straßenansätze, aber noch wenig fertiges und zum Beziehen einladendes.

Wie ist es heute? Die Potsdamer Straße, damals jenseits der Potsdamer Brücke noch sehr lückenhaft, geht heute ununterbrochen bis nach Schöneberg hinein, derart, daß die Grenze dieses Ortes gar nicht zu erkennen wäre, wenn nicht der Botanische Garten und die prächtige, in weitgedehntem, schattigem Parke liegende Villa eines der Schöneberger „Millionenbauern“ sie bezeichnete. Rechtwinklig durchschnitten aber wird die Potsdamer Straße jetzt außer von der Lützowstraße noch von der Steglitzer, der Kurfürsten-, der Bülow-, der Alvensleben-Straße; ein hochentwickeltes System von Verbindungsstraßen ist zwischen den vorstehend genannten entstanden, und das ganze ungeheure, damals noch größtenteils wüste Gebiet bis zum Zoologischen Garten kann als bebaut betrachtet werden. Der Lützowplatz liegt heute „mitten in Berlin,“ der Magdeburgische Platz an der Lützowstraße ist ein gewaltiger städtischer Verkehrsmittelpunkt geworden, und der Kanal geht heute aus einem der vornehmsten und schönsten Stadtteile in nächster Nähe des Zoologischen Gartens unmittelbar

in die hintern, entlegeneren, vielen Berlinern daher kaum bekannten Partien des Tiergartens über.

Dies ist nur ein Beispiel von den riesigen Dimensionen, in denen das Vorrücken Berlins in die umgebende Landschaft sich vollzieht. Allerdings ist es dasjenige, welches dem Fremden am stärksten zum Bewußtsein kommt; denn dieses „Potsdamer Viertel“ ist ja — und mit Recht — ein Hauptstolz der Berliner, die sich und andern wahrheitsgemäß sagen, daß Deutschland an keinem zweiten Orte etwas ähnliches aufzuweisen habe. Dahin rückt denn auch mehr und mehr der Schwerpunkt des feinern geselligen und geistigen Lebens von Berlin. Von diesem Standpunkte aus ist unleugbar der westliche Teil der Leipziger Straße, vom Leipziger Platz bis zur Charlottenstraße, das wahre Zentrum von Berlin geworden, und der Potsdamer Platz liegt heute nicht mehr an der Peripherie, sondern in unmittelbarster Nähe des Zentrums. Man hat längst mit Recht darauf hingewiesen, daß die in Berlin sich vollziehenden Verschiebungen mehr bedeuten als die veränderte Lebensstellung der in diesem und in jenem Stadtteile wohnenden Menschen, und daß Berlin im Begriffe steht, besondere, ausgedehnte „Geschäfts-Stadtteile“ auszuscheiden, in denen sozusagen niemand mehr wohnt, womit dann eine schärfere Präzisierung der den verschiedensten Bevölkerungsklassen zukommenden Wohnstadtteile ganz von selbst Hand in Hand gehen wird. Alle diese Verhältnisse sind so großartig und für ganz Deutschland von solcher Bedeutung, daß es gewiß vielen Lesern d. Bl. nicht unerwünscht sein wird, wenn ich im Anschlusse an das in meinem neulichen Artikel „Der große Berliner Maurerstreik und die bauliche Entwicklung von Berlin“ hierüber gesagte den Versuch einer zusammenfassenden Darstellung dieser im Gange begriffenen Neugestaltung von Berlin und des voraussichtlichen Fortganges derselben für die nächste Zeit unternehme.

Dasjenige, was wir in unsern jüngern Jahren als das „alte Berlin“ kannten oder beschreiben hörten, begrenzte sich deutlich und einfach genug. Westlich reichte es bis an den Tiergarten und streckte sich an zwei Stellen — im Norden mit den „Zelten“ auf dem linken und Moabit auf dem rechten Spreeufer, im Süden mit der Potsdamer Straße und den von ihr ausgehenden Straßen — den Tiergarten entlang, ihn gleichsam von zwei Seiten umfassend. Südlich bildete der Landwehrkanal die äußerste Grenze, ohne daß jedoch (zumal auf der Ostseite) das Terrain bis zu demselben ausgefüllt gewesen wäre; vom Hallischen Thore her gingen wohl einige Straßenansätze über den Kanal hinaus in der Richtung zum Kreuzberg und nach der Hasenheide, aber bedeutend war das nicht, und an eine Ausdehnung bis zum Kreuzberge oder bis zu dem dahinter sich ausdehnenden „Tempelhofer Felde“ oder gar bis zu dem links davon gelegenen großen Dorfe Rixdorf und dem weiterhin an der Spree gelegenen Treptow dachte damals noch kein Mensch. Östlich stieß die Stadt an den Friedrichshain; die Ortschaften Lichtenberg und Friedrichsberg, sowie

weiter nördlich Weißensee lagen sehr, sehr im Hintergrunde. Nach Norden endlich bildete eine Linie die Grenze, welche von dem alten Moabiter Zellengefängnis aus an dem Endpunkte der Friedrichstraße vorüber ziemlich gleichmäßig in westöstlicher Richtung verlief. Darüber hinaus begann sich allerdings auf dem Gebiete des alten „Wedding“ und des früher sogenannten Bogtlandes ein zusammenhängendes Straßennetz zu entwickeln, aber von einer Anerkennung desselben als gleichberechtigten Stadtteils war man doch noch sehr weit entfernt, und weite, wüste Strecken — von denen ein Teil später als „Humboldtszhain“ angelegt wurde — dehnten sich dazwischen aus. Dann kam ein wenig bewohntes Gebiet, jenseits dessen der Gesundbrunnen, das freundliche Städtchen Bantow und andre Ortschaften lagen; daß auch dies noch dem lebenden Geschlechte als werdender Stadtteil erscheinen sollte, würde sicherlich noch vor zwanzig Jahren als eine ganz tolle Phantasie betrachtet worden sein. Suchen wir nun zu einem Resultate darüber zu kommen, wo überhaupt Raum zu baulicher Entwicklung vorhanden war. Im Norden war dies im ausgedehntesten, unbeschränktesten Maße der Fall; stand doch das ganze ungeheure Gebiet von der Jungfernhaide bis Heinersdorf, mehr als eine Meile breit, zur Verfügung, soweit nicht die vergleichsweise unbedeutenden vorgenannten Ortschaften, sowie die schon bebauten Teile des Weddings dasselbe vorweggenommen hatten. Im Osten war gleichfalls eine fast beliebige Entwicklung möglich, zumal im Nordosten; weiter südlich stand der Friedrichshain im Wege und östlich davon war für verschiedene Zwecke schon sehr viel Terrain vergriffen, wie denn inzwischen in dieser Gegend der kolossale neue Viehhof angelegt worden ist. Im Südosten, die Spree aufwärts, war wenig Raum, da die Stadt das meiste auf dem linken Spreeufer verfügbare Terrain zu den seitdem hergestellten herrlichen Parkanlagen in Anspruch nahm und links Rummelsburg, Stralau und der Rummelsburger See nicht viel übrig ließen; aber unmittelbar anstoßend, gegen die Hasenhaide und weiterhin gegen Nixdorf hin, gab es geeigneten Boden in großer Menge, ebenso im eigentlichen Süden, zwischen dem Landwehrkanal und dem Tempelhofer Felde. Im Westen wieder stand der Tiergarten im Wege; doch blieb nördlich und südlich davon ein ziemlicher Spielraum. Nördlich, jenseits der Spree, lag Moabit, der Stadt zunächst Alt-, mehr nach Westen gegen Charlottenburg zu Neu-Moabit; da war die Entwicklungsfähigkeit auch so gut wie unbegrenzt, da sie gewissermaßen nur an der nördlich anstoßenden Jungfernhaide eine Schranke fand. Südlich, d. h. also südwestlich, schloß sich an Berlin das reiche, stattliche Dorf Schöneberg, weiterhin kam Steglitz, dann Lichterfelde, hieran nördlich anstoßend gab es da noch die Ortschaften Wilmersdorf und Schmargendorf; damit war der Raum zwischen dem Tiergarten, dem Grunewald und der Potsdamer Bahn ausgefüllt. An das schwer zugängliche Terrain jenseits der Potsdamer Bahn, gegen die Ortschaften Lankwitz, Mariendorf und Tempelhof zu, dachte damals noch kein Mensch.

Es überfällt einen eine Art Schreckensgefühl, wenn man sich diesen vor zwanzig Jahren gegebenen Sachverhalt vergegenwärtigt. Denn wie lange noch, so muß man sich sagen: Alles bebaut! Wie lange noch, so grenzt Berlin westlich an den Grunewald und südlich an das Tempelhofer Feld — den berühmten Manöverplatz, auf dessen Preisgeben in absehbarer Zeit sicherlich nicht zu rechnen ist —, und ist damit nach diesen Richtungen hin an zwei Grenzen angekommen, über die es, als Stadt, schwerlich hinaus kann! Wie lange noch, so ist auch süd- und nordöstlich und nördlich bis nach Kummelsburg, Weißensee und Pankow hin kein Raum mehr, und es muß selbst nach diesen Seiten hin über stundenweit entlegene Ortschaften hinausgegriffen werden! Was soll daraus schließlich werden?

Sehen wir uns nun das heutige Berlin an, und zwar so, daß wir die offenbar schon im Entstehen begriffenen Straßen, sowie die in nächster Zeit als abgeschlossen zu betrachtenden Stadtteile überall mitrechnen und schon in unsre Betrachtung mit hineinziehen; denn diese ganze Betrachtung könnte nichts nützen, wenn sie schon nach drei bis vier Jahren als überholt bezeichnet werden müßte. Um mit dem Norden zu beginnen, so ist der Wedding heute ein schöner, großartiger Stadtteil geworden, mit Kirchen, öffentlichen Plätzen, Märkten zc., durchzogen von Pferdebahnlinsen, in regstem Verkehr mit allen Stadtteilen; und über ihn hinaus reißt sich bereits, begünstigt durch die dort vorübergehende Nordringbahn mit ihrer Gesundbrunnen-Station, Straße an Straße. Es wäre zu viel gesagt, wollte man schon das ganze Terrain bis Pankow oder gar bis Tegel als städtisch offkupirt bezeichnen, aber zu Ende dieses Jahrhunderts wird auch daran nicht mehr viel fehlen. Ähnliches gilt von dem neben dem Wedding gelegenen, östlich daranstoßenden Gebiete, dem eigentlichen „Norden von Berlin“ (früher „Rosenthaler Vorstadt“), mit seinem alten Viehhofo, an dessen Neubelebung für allerhand Zwecke eifrig gearbeitet wird; auch dies ist längst ein eigener, allgemein als solcher betrachteter Stadtteil geworden, und wenn Berlin an demselben auch keine große Freude hat (es ist dies das eigentliche Sozialdemokratenviertel), so präsentirt er sich doch äußerlich nicht schlechter als die meisten andern. Nun kommt der Nordosten, die Richtung nach Schönhausen und Weißensee. Hier ist die Entwicklung allerdings lückenhafter und mehr auf bestimmte Straßenzüge beschränkt, aber auch hier findet sie in großem Maße statt. Natürlich sind es nicht gerade Villen oder Prachtbauten, welche hier — in der vom klimatologischen Standpunkte ungünstigsten Richtung — errichtet werden; Wohnungen für kleine Leute und dem allgemeinen Bedürfnisse dienende Geschäfte, das allein entspricht der hier zu Tage tretenden Nachfrage. Immerhin fehlt es nicht an Gärten, und schöne, alte Alleen geben den Hauptstraßen ein ebenso freundliches wie stattliches Gepräge. Ähnliche Verhältnisse entwickeln sich südlich oder südöstlich von dieser Gegend, um den neuen Viehhof her; in Bezug auf schnelle Entstehung ganzer, starkbewohnter Stadtteile dürfte dieser

Bezirk bald obenan stehen. Noch weiter südlich, die Spree hinauf, geht es aus den schon angegebenen Gründen langsamer; das Terrain ist hier sozusagen vergriffen und darum sehr teuer. Auf dem linken Spreeufer ist Treptow jetzt schon so gut wie mit Berlin zusammengewachsen, und mächtig wird daran gearbeitet, den gegen Nixdorf hin, sowie zwischen der Hasenhaide und Berlin noch vorhandenen Zwischenraum auszufüllen und Kolonienarme an Köpenick vorüber bis hin nach Grünau am Langen See auszustrecken. Hier muß und kann noch einige Entwicklung stattfinden; auf dem Terrain des eigentlichen Südens von Berlin aber, zwischen dem Tempelhofer Felde oder dem Kreuzberge und der Stadt, ist jetzt schon so gut wie nichts mehr übrig. Dasselbe gilt vom Südwesten, wo die Strecke bis Schöneberg und bis zum Zoologischen Garten jetzt vollständig verschlungen und das Zusammenstoßen mit Charlottenburg bewerkstelligt ist, sodaß jetzt schon an Ausfüllung des Gebietes bis zur Kaiserstraße, die vom Zoologischen Garten her an Wilmersdorf vorüber nach Friedenau und Steglitz führt, gearbeitet wird. In dieser Gegend setzt auch der vielbesprochene „Kurfürstendamm“ an, welcher den Zoologischen Garten direkt mit dem Grunewald und dessen schönsten nördlichen Partien (Halensee und Hundekuhlensee) in Verbindung bringen und sich zu einer prachtvollen Straße ersten Ranges ausbilden soll; bekanntlich ist die ihn durchziehende Pferdebahn schon im Bau begriffen. Für das hier gelegene, sowie das gegen Charlottenburg hin anstoßende Terrain werden jetzt schon die höchsten Preise (1000 bis 1200 Mark pro Quadratruute) bezahlt. Von allen Seiten streckt Charlottenburg in dieser Richtung seine Arme aus, und es wird nicht mehr viele Jahre dauern, so ist hier bis zum Kurfürstendamme südlich und bis zur Kaiserstraße westlich alles vergriffen. Nun bleibt noch Moabit übrig. Auch hier ist in der Nähe der Stadt, bis zu dem neuen kolossalen Justizgebäude, nicht mehr viel vorhanden; westlich gegen Charlottenburg ist noch Entwicklungsfähigkeit da, aber die Menge des nicht allzu entlegenen Terrains ist doch auch hier schon eine beschränkte geworden. Was noch südlich von Moabit, in der Nähe der Spree und des Tiergartens, übrig war, ist eben im Begriffe zu verschwinden.

Was existirt also noch von wirklich freiem, einigermaßen für jedermann zum Kaufe stehendem Terrain? Noch viel im Norden, ziemlich viel im Osten und Nordosten, einiges im Südosten (um die Hasenhaide herum und gegen Nixdorf hin), einiges im Südwesten (gegen die Kaiserstraße zu) und einiges im Nordwesten (in den hintern Theilen von Moabit); das ist alles. In dem durch angenehme und bequeme Lage besonders begünstigten Südwesten ist auch noch das Gebiet über die Kaiserstraße hinaus, bis Schmargendorf und Dahlem, in Betracht zu ziehen; dann hört's auf — und der Grunewald fängt an. Nun weiß jedermann, daß Norden und Osten diejenigen Richtungen sind, nach denen die bauliche Entwicklung nur für die geringeren Bevölkerungsklassen sich vollzieht; bei den östlichen Stadtteilen ist dies schon aus dem bekannten Grunde

der Fall, weil dieselben bei Westwind (der doch bei uns die vorwiegende Windrichtung bildet) alle schlechten Dünste der Stadt bei sich müssen vorüberziehen oder gar sich absetzen lassen, während die Ostwinde, weil verdünnend und emporhebend, für die westlichen Stadtteile keineswegs in ähnlicher Weise belästigend sind. Wohl übt trotzallem der neue Viehhof eine kolossale Anziehungskraft, und für sehr viele Leute giebt es ja auch vorwiegende Gründe, im Norden oder Osten wohnen zu wollen, aber wer frei verfügen kann und zu den Bessersituirten gehört, den drängt es doch nach Westen und Südosten, und zwar nach letzterem dann, wenn er hervorragenden Wert auf die Fluß- und Seepartien der obern Spree legt, nach Westen in allen übrigen Fällen und zumal dann, wenn er auf bequeme Gelegenheit zu Ausflügen nach Potsdam und in den Grunewald rechnet. Daran, daß letzteres die Glanzpunkte in der landschaftlichen Umgebung von Berlin sind, ist doch einmal nicht vorbeizukommen, so hübsch auch die obere Spree, der Müggelsee, Köpenick zc., so anziehend Tegel mit seinem Walde, mit dem Tegeler See und der Fahrstrecke nach Spandau, so freundlich Bantow mit seinen Gartenstraßen u. s. w. sein mögen. Was Moabit betrifft, so ist dasselbe doch wiederum nicht jedermanns Sache, des Justizgebäudes und der stark vorwiegenden Arbeiterbevölkerung wegen. So bleibt denn als unzweifelhaft beste, angenehmste und die schönste Gelegenheit zu Ausflügen bietende Richtung der Südwesten übrig, und das „Potsdamer Viertel“ legt den deutlichen Beweis dafür ab, daß die Berliner dies auch längst begriffen haben. Dort hinaus liegt auch das vergleichsweise wenige, was Berlin an eigentlichen Villenstraßen oder gar Villenorten besitzt.

Das heutige Berlin ist also zu rechnen: westlich bis zum neuen Joachimsthaler Gymnasium an der Kaiserstraße; nördlich bis über den Gesundbrunnen hinaus; östlich bis zum Viehhofe; südlich bis zum Tempelhofer Felde. Diese Endpunkte sind noch nicht auf der ganzen Linie erreicht (wiewohl sie, zumal im Westen, auch schon überschritten sind), aber sie können als die Landmarken für die gegenwärtige Ausdehnung der Reichshauptstadt betrachtet werden. Auszufüllen ist noch manches; aber welchen Raum erfordert auch eine jährliche Bevölkerungszunahme um 40- bis 50 000 Seelen! In den letztverfloffenen Wochen betrug durchschnittlich die Zahl der Zuziehenden etwa 4000 mehr als die der Abziehenden! Jedes Jahr muß eine ganze Mittelstadt neu angebaut werden!

Nun findet aber ein gewisser, bis jetzt verhältnismäßig schwacher, doch in sichtlichem Wachstum befindlicher Abzug derjenigen Teile der Bevölkerung, die es ermöglichen können, in die Vororte statt. Diese Vororte sind: im Norden Tegel und Bantow; im Osten Weißensee (Lichtenberg und Friedrichsberg sind nicht mehr als Vororte zu betrachten), Stralau und Rummelsburg; im Südosten Friedrichshagen und Erkner, sowie die noch kleinen, aber rasch sich entwickelnden Kolonien Adlershof, Hantels Ablage u. s. w. an der Görlitzer Bahn; im Süden Rigdorf und Tempelhof; im Südwesten Schöneberg, Friedenau, Steglitz,

Lichterfelde; im Westen Charlottenburg — denn so despektirlich es manchem Charlottenburger vorkommen mag, seine Stadt einfach als Vorort von Berlin aufgefaßt zu sehen, so ist es doch im Grunde nichts anderes — und Westend. Von diesen ist Rixdorf auszuscheiden, weil es doch mehr Arbeiterquartier ist. Ähnliches gilt von Stralau und Rummelsburg. Friedrichshagen und Erkner sind auszuscheiden, weil sie (aller bequemsten Eisenbahnverbindungen unerachtet) doch zu weit entlegen sind; für Sommerfrischler und für Pensionäre, die gelegentlich auch einmal in Berlin einen raschen Besuch abstatten wollen, mögen sie reizend sein, wie denn ohne Zweifel die landschaftliche Lage eine ganz allerliebste ist, aber für regelmäßigen, täglichen Verkehr mit Berlin ist doch eine stundenlange Eisenbahnfahrt zu viel. Aus demselben Grunde müssen auch die so vornehmen wie schönen Villenquartiere von der Betrachtung ausgeschlossen werden, welche südwestlich am Wannensee und noch weiterhin am Griebnitzsee (Neu-Babelsberg) entstanden sind; wundervoll, gewiß — aber nicht für Leute, die wenn nicht in, so doch dicht bei Berlin wohnen und in Berlin ihre täglichen Geschäfte bequem erledigen wollen. Die Orte an der Görlitzer Bahn sind noch zu unbedeutend. Tegel und Pankow endlich haben doch nur Pferdebahnverbindung mit Berlin, sodaß die Hauptstadt auch von hier nur mit großem Zeitverlust zu erreichen ist. Es bleiben also nur die westlichen und südwestlichen Vororte, ferner Tempelhof und Weißensee. Weißensee ist sehr hübsch und hat neuerdings einen großen Aufschwung genommen, unter anderm auch dadurch, daß der bekannte Gastwirt Sternecker den Schauplatz seiner Thätigkeit von der „Neuen Welt“ in der Hasenheide hierher, in das ehemalige Schloß Weißensee, verlegt hat. Aber bis jetzt hat der Ort doch das Kolonieartige, Unfertige nicht abzustreifen vermocht, und wir halten es nicht für wahrscheinlich, daß sich viele Leute ohne bestimmte Veranlassung hier niederlassen werden. Tempelhof empfiehlt sich vielfach; es ist gleichzeitig Dorf, Villenvorstadt und Ausflugsziel für die Berliner, ist hübsch gelegen, sogar nicht ohne einen gewissen romantischen Reiz, und mit der Hauptstadt so bequem wie möglich verbunden. Auch beginnen schon die benachbarten Dörfer an den Vorteilen dieser Lage teilzunehmen. Aber für Ausflüge nach Potsdam und dem Grunewald liegt Tempelhof nicht hervorragend günstig, und die Nähe des Exerzierplatzes hat doch neben manchen Annehmlichkeiten auch ihre Schattenseiten. Schöneberg ist ohne Zweifel der günstigste aller Vororte; dafür ist es eigentlich auch schon kein solcher mehr, sondern muß (auch was die Preise betrifft) als Teil von Berlin betrachtet werden. Der Erwerb eines eignen Grundstückes ist hier weniger möglich als irgendwo, da die „Millionenbauern“ in der denkbar echtsten Mischung von Bauernschlauheit und Bauernhartköpfigkeit an den fabelhaftesten Preisen festhalten, in der Überzeugung, daß man ihnen dieselben früher oder später doch bewilligen müsse. Dies ist auch der Grund, weshalb die Chausseestrecke von hier bis Friedenau für die Bauthätigkeit noch fast unberührt ist. Friedenau,

aus dem Jahre 1871 stammend und daher seinen Namen tragend (bis dahin war der jetzige blühende Ort ein völlig kahler Teil des verschwundenen Rittergutes Wilmersdorf), hat seine großen Vorzüge: die verhältnismäßige Nähe der Stadt, den Besitz zweier Bahnhöfe (der Potsdamer und der Ringbahn), die hohe und gesunde Lage, die rasche Entfaltung lokaler Annehmlichkeiten. Aber leider hat der Ort mit einigen, allerdings mehr auf Unkenntnis und Spottlust wie auf wirkliche Verhältnisse zurückzuführenden übeln Nachreden zu kämpfen. Steglitz ist reizend und bietet große Annehmlichkeiten; insbesondere ist der Fichtenberg, eine bewaldete, jetzt parzellirte und sich allmählich in einen Villenbezirk umwandelnde Höhe, für Spaziergänger entzückend. Dagegen hat der untere Teil die Schattenseite, daß es (des fehlenden Gefälles wegen) kaum möglich ist, eine geordnete Kanalisation zu bewerkstelligen, und die Bewohner des Fichtenberges klagen sehr über die Gnizen (Schnaken), die kaum minder schlimm als Moskitos seien. Steglitz befindet sich in mächtiger Entwicklung, und schon beginnt der Spekulationsbau von Miethäusern hier einen großen Umfang anzunehmen, während Friedenau mehr der Sitz für die Errichtung kleiner Einfamilienvillen ist. Lichterfelde, der dritte oder mit Einrechnung von Schöneberg vierte der an der Potsdamer Bahn liegenden Vororte, bietet in mancher Hinsicht beachtenswerte Vorteile, nur ist es schon etwas entfernt. Nach Friedenau, am Ende auch nach Steglitz kann man schlimmstenfalls einmal aus der Stadt zu Fuße gehen, aber nach Lichterfelde doch kaum mehr. Geht einmal die längst projektierte Pferdebahn durch die weitgedehnte Schaar von Villengruppen, welche zusammen den Namen Lichterfelde trägt, der ganzen Länge hindurch, dann durch Steglitz nach Friedenau und von hier einerseits nach Schöneberg, andererseits durch die Kaiserstraße zum Zoologischen Garten, dann allerdings wird dieser Punkt nicht mehr so gefährlich sein, aber einstweilen fällt er hindernd ins Gewicht. Übrigens befindet sich auch Lichterfelde in großer und stetiger Aufnahme. Behlendorf, der fünfte und letzte in der Reihe dieser Orte, ist für das bessere Publikum zu entlegen und bietet zu wenig sonstige Vorteile, doch wohnen hier zahlreiche Arbeiter, und auch zu Sommerwohnungen ist der Ort für kleinbürgerliche Familien recht beliebt. Ein eigentlicher Vorort ist es zur Zeit wohl kaum, doch dürfte es sich später zu einem solchen entwickeln. Endlich haben wir da Charlottenburg, mit all seinen 40- bis 50 000 Einwohnern und seinen breiten, prächtigen Straßen doch nichts selbständiges, sondern nur ein großer Protest gegen Berliner Wohnungszustände und ein erster krampfhafter, halb unbewußter Ansaß dazu, denselben etwas erfreulicherer gegenüberzustellen. Dies ist und bleibt das Gepräge von Charlottenburg. Die Stadt hat (oder hatte bis zur Eröffnung des Polytechnikums, welches diese Verhältnisse mit der Zeit etwas ändern dürfte) keine Hotels, keine großen Ladengeschäfte, keine feinen Restaurants; sie ist ein Vorort im großen, in den eine Anzahl altspießbürgerlicher, eingeborner Elemente eingesprengt sind — das ist alles. Als Vor-

ort hat Charlottenburg eine große Zukunft, aber nur um desto schneller mit Berlin zusammenzuwachsen und ihn ihm aufzugehen. An Charlottenburg reiht sich Westend; sehr schön, sehr entwicklungsfähig, aber — sehr entlegen. Trotzdem findet gerade dort, dicht am Rande des Grunewaldes, eine großartige Spekulationsthätigkeit statt. Was zwischen Charlottenburg und der Potsdamer Bahn noch die Orte Wilmersdorf und Schmargendorf, sowie die Domäne Dahlem betrifft, so wiegen hier zur Zeit noch bäuerliche Verhältnisse vor; in zehn Jahren wird jedoch Wilmersdorf sein, was jetzt Schöneberg ist, und bei Schmargendorf wird dieselbe Entwicklung nicht mehr lange auf sich warten lassen. Zum Schlusse wäre nun noch des verunglückten Vorortes Südend zu gedenken, welcher sich zwischen Tempelhof und Steglitz in ein reizendes Thälchen gebettet findet. Lage — allerliebste; Verbindungen — bequem genug (mittels der nahen Station der Anhalter Bahn); Entwicklungsfähigkeit ist aber für das nächste halbe Menschenalter noch nicht vorhanden, und demnach auch das Wohnen dort ein tristes und unbehagliches. Auch für Südend wird die Zeit kommen, aber — erst später. Noch mehr als Westend ist Südend seiner Zeit vorausgeeilt.

Fast alle diese Vororte schwellen von Jahr zu Jahr mächtig an. Steglitz kann heute auf 10000, Friedenau auf 3- bis 4000 Einwohner angeschlagen werden, und noch vor Ende dieses Jahrhunderts werden beide ihre Einwohnerzahl verdoppelt haben. Umso rascher vollzieht sich ihr Zusammenwachsen mit Berlin, und zwar nicht nur dadurch, daß überall Straßen hergestellt werden, sondern namentlich durch die immer bequemer und großartiger sich gestaltenden Verbindungen. Schon die Potsdamer, die Anhalter, die Görlitzer, die Niederschlesisch-Märkische Bahn hatten in dieser Hinsicht sehr anerkanntes geleistet; billige Abonnementsbillets (für Friedenau z. B. kostet ein solches Billet 2. Klasse für das ganze Jahr 64 Mark 80 Pfennige und sodann für jedes weitere Glied der Familie die Hälfte dieses Betrages, wobei aber nicht nur die Potsdamer, sondern auch die Stadtbahn sowohl für den Potsdamer wie für den Anhalter Bahnhof benutzt werden kann; für Steglitz und Lichterfelde stellt sich der gleiche Abonnementsbetrag auf etwa 100 Mark), außerdem noch außerordentliche Vergünstigungen für Schülerbillets u. dergl., erleichterten den Verkehr ungemein, und die Lokalzüge (bei der Görlitzer Bahn „Omnibuszüge“ genannt) verkehrten in einer Reichlichkeit, die in der That jedem Bedürfnis genügte und selbst weitgehenden Nachtschwärmereien Rechnung trug. Auch die Dampfschiffahrt auf der obern Spree kam in dieser Hinsicht zu statten, wiewohl weniger zu regelmäßigen Verkehrs- als zu Vergnügungszwecken; viel wichtiger, und zwar gerade in geschäftlichem Sinne, wird sich die projektierte Ausbildung des Berliner Wasserstraßennetzes (Anlage von Kanälen zur direkten Verbindung der Havelseen mit der obern Spree, sowie eines besondern „Nordkanals“) erweisen, und dies wird wiederum in erster Linie dem Südwesten zu gute

kommen. Von der größten Wirksamkeit aber dafür, in den Berlinern das tiefgewurzelte Vorurteil gegen das „Draußenwohnen“ zu zerstören und dem gewaltigen Zuge der Zeit gegen die Peripherie hin zu Hilfe zu kommen, hat sich schon heute die Stadtbahn erwiesen und wird in dieser Hinsicht noch von ganz anderer Bedeutung werden. Es ist mehr als ein halbkindischer, harmloser Einfall, wenn der Kladderadatsch um die Zeit der Eröffnung das Verschen brachte: „Stadtbahnzug, Anschlußzug, Vorortzug, Nordringzug, Südringzug — ist denn das noch nicht genug?“ Die kolossale Vielseitigkeit und Großartigkeit des ganzen Betriebes wird vielmehr hierdurch glücklich genug angedeutet. Mit ihren weit über zwanzig Stationen, ihren von zehn zu zehn Minuten auf einander folgenden Zügen, ihrer gegen die Passagiere ausgeübten Nötigung zu eigener Obsole und selbständigem Studium der Zielpunkte und Verbindungen ist sie zu einer ganz eigenartigen Erscheinung des Berliner Lebens geworden, welche heute schon den einschneidendsten Einfluß auf eine Menge von Verhältnissen übt und einen immermehr wachsenden gewinnen wird. Für einen wie großartigen Fortschritt galt es nicht, als die Pferdebahn ihre Verbindungslinie um die innere Stadt her schuf, und man „ohne umzusteigen“ vom Landsberger Thore zum Brandenburger Thore kommen konnte! Jetzt schwingt sich, eine halbe Meile bis eine Meile von dieser inneren Linie entfernt, die Eisenbahn um Berlin, zieht außerdem mitten hindurch und mündet obendrein noch auf fünf Berliner Peripherie-Bahnhöfen ein, so jede wünschenswerte Verbindung herstellend. Doch nein — nicht jede. Bedürfnis reiht sich an Bedürfnis, und jede Befriedigung des einen läßt sofort das andre umso schärfer hervortreten. Noch fehlen die Querverbindungen, und da dies dem Publikum zunächst hinsichtlich des verkehrbedürftigen und leistungsfähigen Südwesten zum Bewußtsein gekommen ist, so sagt man nun: es fehlt eine Querverbindung von einer der Tiergartenstationen direkt mit dem Potsdamer und Anhalter Bahnhof und vielleicht noch weiter in die Stadt hinein, um für diese Fahrten den Umweg über Charlottenburg-Westend und weiterhin über Friedenau zu ersparen. Von einem bestimmten „Projekte“ zur Ausfüllung dieser „Lücke“ (die sicherlich im Bewußtsein des Publikums sehr bald ihre Schwestern bekommen wird) ist zwar noch keine Rede, aber die Sache wird so lebhaft besprochen, daß man wohl sagen darf, sie sei bereits aus dem Reiche der „Ideen“ heraus in das der „Vorbereitungen“ getreten. Wir geben fünf Jahre Zeit, dann wird auch diese Linie gebaut sein; neue Stadtbahnlinien werden vom Tiergarten her die auf den Potsdamer Platz mündenden stolzen Straßen durchbrochen haben, und aus dem Süden und Südwesten wird man direkt auf die Stadtbahn- und Nordringstationen im Tiergarten fahren.

Man hat mit dem Ringe, den die Stadtbahn um Berlin her beschreibt, ziemlich weit hinausgegriffen, sodaß für die allernächste Zeit ein Hinauswachsen Berlins über denselben nicht zu besorgen ist. Zur Zeit ist „Berlin“ noch überall innerhalb desselben, und für das nächste Menschenalter ist auch Raum

genug zur Entfaltung geblieben, ja vielleicht noch etwas länger; denn auch ein ziemliches Hinauswachsen darüber würde ja die Wirksamkeit der Ringbahn nicht beeinträchtigen, vielmehr wird dieselbe zu ihrer vollen Bedeutung erst dann gelangen, wenn sich sie nicht mehr am Rande, sondern innerhalb der Stadt befindet. Dennoch ist die Vermutung gerechtfertigt, daß, wenn man gewußt hätte, wie riesig Berlin seine Glieder dehnen würde, man noch etwas weiter hinausgegangen wäre, denn heute ist niemand mehr im Zweifel darüber, daß die Zeit kommen wird, wo die Ringbahn nicht mehr genügt. Indessen bis dahin dauert es noch eine ziemliche Zeit, und einstweilen sagt der Berliner sich mit berechtigtem Stolz, daß die Zukunft richtig berechnet und die wahrscheinliche Entwicklung trefflich vorhergesehen, ihr auch, soweit die Eisenbahn dies kann, in durchaus guter und erfreulicher Weise die Richtung gegeben worden sei. Wohl ist der Zug in die Vororte bis jetzt durch die Stadtbahn nicht in dem Maße hervorgerufen worden, wie man dies angenommen hatte, aber der Verkehr mit denselben, die Ausbildung der innern Verbindungen, die Benutzung zu Vergnügungsausflügen u. dergl. hat schnell einen riesigen Umfang gewonnen, und schon ist zu merken, daß auch das Draußenwohnen für die Berliner seine Schrecken zu verlieren beginnt. Es müßte uns alles täuschen, oder es wird noch vor Ablauf dieses Jahrhunderts eine Massenauswanderung der Berliner in ihre Vororte beginnen; und wie die Menschen und besonders die Berliner nun einmal beschaffen sind, so wird dann an die Stelle der spöttischen Bemerkungen, die man jetzt noch häufig über Friedenau, Steglitz, Westend u. hören kann, ein begeisterungsvolles Lobpreisen des angenehmen Lebens in diesen Orten, allerdings vor allem — der bequemen Verbindungen derselben mit Berlin treten.

Noch ein Wort über den Charakter, den die bauliche Thätigkeit in Berlin während des letzten halben Menschenalters getragen hat. Es ist mit den Berliner „Mietkasernen“ nicht ganz so arg, wie man sich dies draußen vielfach denkt. Häuser mit Erdgeschos, vier Stockwerken, Mansarde und Kellerwohnung kommen allerdings zahlreich vor, zumal in gewissen Verbindungsstraßen, sowie im Norden und Osten, aber die Regel bilden sie gottlob nicht. Die Höfe sind durchgehends jammervoll, aber es sind doch immer noch Höfe, während sie z. B. in Hamburg vielfach zu bloßen Schächten herabgesunken sind. Das äußere Aussehen ist natürlich im allgemeinen ein sehr schmuckloses und infolge dessen tristes und ödes, aber man muß doch schon in die schlechteren Stadtteile gehen, um ein eigentlich schmutziges Aussehen zu finden. Nicht selten sind neuerdings selbst im Innern der Stadt wahre Prachtbauten geworden, edel und stilvoll. Bei alledem gestaltet sich das Innere von Berlin mehr und mehr zu einem schrecklichen Steinklumpen, und es ist ein wahrer Segen, daß gegenwärtig viel für die Anlegung von Schmuckplätzen oder doch freien Plätzen und Plätzchen geschieht, daß auch die neu entstehenden öffentlichen Gebäude, z. B. die Markthallen, mit Rücksicht hierauf angelegt werden, sowie daß eine neue Bauordnung endlich

doch in Aussicht steht. Bekanntlich ist Berlin eine der engstbewohnten Großstädte, die es giebt; schon als Kinder haben wir gelernt, Köln (dem es doch wahrlich an Straßenge nicht fehlt) habe mehr Flächenraum als das damalige, viermal so viel Einwohner zählende Berlin, und lange Zeit wird dieses Verhältnis sich eher verschlimmert als verbessert haben. Jetzt freilich wird, wenigstens im Südwesten, reichlicher gebaut, und selbst die Zahl von Einfamilienwillen ist dort (nicht nur in den Vororten) im Zunehmen. Gärten oder sonstigen frei verfügbaren Raum hat das innere Berlin nur noch sehr wenig, und das Einreißen alter Häuser und Aufbauen von neuen, raumsparenden hat bereits in einem solchen Umfange stattgefunden, daß schwerlich noch viel zu thun übrig bleibt. Erstreckt sich dieses Einreißen doch jetzt schon auf Häuser, die der neuere Bewohner von Berlin erst hat entstehen sehen. Man wird sagen dürfen: das Innere von Berlin gestaltet sich teils zur bloßen Geschäftsstadt, teils nimmt es einen monumentalen Charakter an, teils endlich ist es Luxusstadt ersten Ranges. Nicht nur für den einfachen Mann, nein, auch für den wohlstuirten mittleren Bürgermann wird diese Häusermasse bald keinen Wohnraum mehr bieten.

Wer irgend kann, der wird hinausflüchten. Kann er's erschwingen, so wird er in den schönen neuen Straßen des Südens und Südwestens, oder doch überhaupt in den neueren, außerhalb der Altstadt entstandenen Straßen wohnen, dort wo es noch Gärten giebt und viele Häuser sich noch ein villenartiges Aussehen bewahrt haben, und auch diejenigen Häuser, bei denen dies nicht der Fall ist, größtenteils nicht nur stattlich, sondern auch freundlich ins Auge fallen. Besitzt er hierzu die Mittel nicht, nun so geht er in die Vororte, wo er heute noch für 10= bis 12000 Thaler, ja noch weniger, ein Villchen mit Garten kaufen und eine hübsche Familienwohnung in freundlicher Umgebung für 4= bis 500 Thaler mieten kann. Ist er Rentner, so geht er auch wohl noch etwas weiter. An den herrlichen, wald- und hügelumkränzten Seen, welche den Westrand des unvergleichlichen Grunewaldes bilden und sich von hier zwischen Schmöckern und fürstlichen Parks gegen Potsdam hin erstrecken, da giebt es jetzt auch bescheidene *Buen retiro's* in Menge. Eine halbe Stunde Eisenbahnfahrt von hier durch den Grunewald, und man ist zu Westend-Charlottenburg, am Knotenpunkte der Stadt- und Ringbahn; zwei bis drei Stationen der Potsdamer Bahn, und man ist mitten in den Berliner Vororten. Und selbst diesen stillen Villenkolonien rückt die Riesenstadt immer näher. Wie lange noch, und der Grunewald mit seinen schattigen Tiefen und verborgenen kleinen Wasserpiegeln, mit seinen Hügeln und Fernsichten und wundervollen meilenweiten Uferpromenaden am Rande der Havelseen, mit seinen Wildparken und seiner ganzen köstlichen Waldeinsamkeit ist für Berlin das geworden, was heute der Tiergarten ist!