

Wertheim und die Untergrundbahn.

Von

Dr. Fritz Bernhard.

B) 677 BER

Preis 30 Pfennig.

Bibliothek
der
Handelstammer
in
Berlin.

Verlag Continent

Berlin-Charlottenburg.

[1903]

Es wird keinem vernünftigen Menschen einfallen, das rollende Rad der Zeit aufhalten oder gar rückwärts drehen zu wollen. Denn jedes Zeitalter schafft sich selbst die Bedingungen des wirtschaftlichen Verkehrs, die seiner Entwicklung angemessen sind. So hat uns das letzte Jahrzehnt die Großbetriebe der modernen Warenhäuser gebracht, die ohne Zweifel eine praktische und zeitgemäße Form des Warenumschlages darstellen. Wie sich die Verhältnisse weiter gestalten werden, kann wohl Niemand mit Sicherheit behaupten, denn die Entwicklung der Großbetriebe ist in Deutschland noch verhältnismäßig jung. Aber soviel kann man doch schon ersehen, daß die Besorgnis, es könnten alle Kleinbetriebe, alle kleineren, selbständigen Existenzen im Handelsgewerbe von den Großbazaren aufgesogen werden, unrichtig ist. Das erweist ein Analogieschluß auf die ältere Entwicklung ähnlicher Verhältnisse in Paris und New-York, wo die kleinen Geschäfte sich sehr wohl neben den großen Warenhäusern behaupten.

Die Besorgnis vor der wirtschaftlichen Übermacht der Großbetriebe hat dem Staat zum Vorwand gedient, die Warenhäuser unter ein Ausnahme-Steuergesetz zu stellen, das in der Hauptsache seinen Zweck verfehlt hat. An dieser Tatsache ist nicht zu rütteln, so laut auch das Geschrei der Mittelstandspolitiker ertönen mag.

Doch darüber wollen wir mit den staatlichen Gewalten nicht rechten. Der Stand der selbständigen Gewerbetreibenden ist überdies stark und zahlreich genug, sich selbst seiner Haut zu wehren, sofern nur der Staat bei seinem jetzigen Grundsatz des *laissez-aller* verharret und sich davor hütet, in die natürliche Entwicklung der Dinge zu Gunsten der Warenhäuser einzugreifen.

Nun bereitet sich aber in aller Stille ein Ereignis vor, das für die Kleinbetriebe Berlins die schwerwiegendsten Folgen nach sich ziehen muß.

Es wird mit aller Bestimmtheit versichert, daß der Bahnhof der nach dem Zentrum projektierten Untergrundbahn nicht unter dem Potsdamer Platz, sondern unter oder unmittelbar vor dem Warenhaus von Wertheim angelegt werden soll!!

Dagegen muß aus vielen Gründen der schärfste Einspruch erhoben werden.

Als in der verfloffenen Reichstagsession der Staatssekretär des Reichsmarineamts mit dem Plan eines Neubaus seines Amtsgebäudes hervortrat, da erlitt er kläglich Schiffbruch. Mit großer Einmütigkeit lehnte die deutsche Volksvertretung das Projekt ab. Und unter den Gründen sprachen für die Kenner Berliner Verkehrs- und Wirtschaftsverhältnisse nicht zum wenigsten die Bedenken mit, die gegen eine Verlegung des Hauptbahnhofs der Untergrundbahn vom Potsdamer Platz nach einer nördlichen Stelle sprechen.

Die Gründe dagegen liegen auf der Hand.

Erstens: der Verkehr wird vergewaltigt.

Das Publikum kommt mit Straßenbahn, Omnibus, Fern- und Vorortzügen am Potsdamer Platz bezw. Potsdamer Bahnhof an, um von dort die Untergrundbahn nach dem

Westen, Osten oder dem Zentrum zu benutzen. Wird nun der Bahnhof der Untergrundbahn an das Nordende des Leipziger Platzes verlegt, dann zwingt man das Publikum, drei bis vier Minuten durch das Straßengewühl zu Fuß zu gehen!

Es kann doch nicht geleugnet werden, daß dadurch eine Gefahr geschaffen wird, die vermieden wird, wenn das Publikum unmittelbar aus der Straßenbahn zur Untergrundbahn gelangen kann. Und mit welchem Recht will man dem Publikum zumuten, den überflüssigen Weg bei schlechtem Wetter, bei Schnee und Regen zurückzulegen? Wenn wir wirklich nach dem bekannten Wort des Kaisers im Zeichen des Verkehrs stehen, dann wäre es zum mindesten eine Krähwinkelei, die den Spott aller Fremden herausfordern würde, wollte man den Bahnhof nicht an der Stelle anlegen, an der ihn alle, mögen sie von Osten, Westen oder Süden kommen, zu finden erwarten! Man kann doch nicht Plakate auf dem Potsdamer Platz aufstellen, die dem Publikum verkünden, daß im Geschäftsinteresse des Warenhauses Wertheim der Untergrundbahnhof vier Minuten nach Norden verlegt werden mußte. Ganz dasselbe gilt für die Passanten, die mit der Untergrundbahn am Potsdamer Platz anlangen und von dort mit Straßenbahn, Omnibus, Fern- und Vorortzügen weiterfahren wollen. Auch ihnen schafft man eine ganz unberechtigte Belästigung und Zeitversäumnis, wenn man sie zu einem Fußweg von mehreren Minuten zwingt.

Als es sich darum handelte, die Straßenbahn über die „Linden“ zu führen, da galt der ganze Zweck für vereitelt, wenn das Publikum aussteigen und hundert Schritt über die Straße bis zum nächsten Wagen gehen sollte. Dort kam nur eine Straßenbahnlinie in Betracht, hier aber der tausendfache Verkehr!

Zweitens: Eine Entlastung des Potsdamer Platzes für den Fußgänger-Verkehr ist dringende Notwendigkeit. Wer nur einmal mit offenem Auge beobachtet hat, mit welcher Gefahr sich das zu Fuß gehende Publikum durch die Wagen der Straßenbahn, Omnibusse, Lastfuhrwerke, Equipagen, Droschken und Dreiräder hindurchwinden muß, um über den Platz zu gelangen, der wird zugestehen müssen, daß bei der natürlichen Zunahme des Wagenverkehrs bald die Grenze erreicht sein wird, an der die Polizei, im Interesse der Sicherheit von vielen Tausenden, Halt gebieten muß.

Und da will man noch durch eine verkehrte Maßregel den Fußgängerverkehr über den Potsdamer Platz künstlich steigern? Denn es bedarf doch wirklich keines Beweises, daß alle diejenigen Personen, die bisher mit der Straßenbahn nach dem Zentrum der Stadt weiterfahren oder von sicherem Trittoir aus einen nach Norden fahrenden Wagen bestiegen, nunmehr am Potsdamer Platz umsteigen werden, um die weitaus schnellere Untergrundbahn zu erreichen. Will man wirklich all diese Tausende nötigen, ganz oder teilweise den Potsdamer Platz zu überschreiten? Dagegen bäumt sich ja der gesunde Menschenverstand auf!

Wir erwarten deshalb vom Polizeipräsidium, daß es diesen Versuch, die Gefährlichkeit des Verkehrs auf dem überlasteten Potsdamer Platz durch neue Massen von Fußgängern zu erhöhen, im Interesse der Verkehrssicherheit verhindert!

Im Interesse der Verkehrssicherheit kann und darf der Bahnhof der Untergrundbahn nur unter dem Potsdamer Platz angelegt werden!

Man sagt, das Beste ist auch das Einfachste, das trifft in diesem Falle zu. Aber nicht immer geht das Wort in Erfüllung, daß das Vernünftigste sich stets Bahn bricht.

Hier liegt die Gefahr vor, daß die Kapitalkraft im Dienst eines Sonderinteresses die Interessen der Allgemeinheit vergewaltigt.

Wozu soll die Untergrundbahn dienen? Nun, sehr einfach: dem Verkehr! Aber wohl gemerkt: nicht dem Geschäftsverkehr eines einzelnen Warenhauses. Das würde aber eintreten, wenn der Bahnhof direkt unter dem Warenhaus Wertheim, oder in unmittelbarer Nähe angelegt würde. Es besteht ja noch ein anderes Projekt, einen Bahnhof am **Wilhelmsplatz** mit **Eingang von der Boßstraße** anzulegen. Das wäre auch eine Begünstigung des Warenhauses von Wertheim, das dadurch einen bequemen Zugang zu seinen Geschäftsräumen von der Boßstraße aus erhielte. Aber welche Widersinnigkeit liegt darin, den Verkehr von seinem Hauptwege nach einem stillen Winkel abzulenken, wo Niemand anders als **eine** Firma davon Vorteil zieht. Dies Projekt ist von einer so grotesken Lächerlichkeit, daß es schon daran allein scheitern muß. Man denke nur: es soll ein neues modernes Verkehrsmittel geschaffen werden, aber man bringt eine seiner Hauptmündungen abseits von der großen Straße zu Tage, auf der die Massen des Publikums dahinfluten. Man sagt nicht mit Unrecht: wer das Kreuz hat, segnet sich. Hier würde die Variante lauten: das Warenhaus, das Millionen, wie man sagt, zum Opfer bringen will, um den Bahnhof unter seinen Geschäftsräumen zu bekommen, würde ja töricht handeln, wenn es sich nicht die allerbequemsten Aufgänge zu seinen Verkaufsräumen dabei ausbedingen würde. Alle Achtung vor dem Weitblick der Leiter dieser Firma, die es dem Publikum so bequem machen will! Aber hier heißt es für die staatlichen Gewalten aufzupassen, damit die Firma Wertheim nicht zu viel sich segnet! Dann könnten ja auch Tieß, Herzog oder Gerson kommen und die Anlage eines

Bahnhofs mit bequemen Aufgängen zu ihren Geschäftsräumen verlangen!

Man denke sich nur die Konsequenzen dieses Prinzips aus, dann wird man sofort merken, wie widersinnig es ist, einer Firma auf Kosten aller andern solch eine gewaltige Vergünstigung einzuräumen.

Die Leipziger Straße ist in geschäftlicher Beziehung unstreitig als das Herz Berlins zu bezeichnen. Dagegen kann kein Widerspruch erhoben werden, denn wir konstatieren nur das Facit einer Entwicklung, die in allen Großstädten früher oder später eintritt, die Konzentration der größeren, namentlich der exportierenden Geschäftsbetriebe nach einem Mittelpunkt hin. In Berlin hat diese Entwicklung, dank der wunderbar eigenartigen Lage der Leipziger Straße, ein Gegengewicht in den zahlreichen kleinen Läden erhalten, die dort trotz der gewaltigen Ladenmiete und trotz der Konkurrenz großer Warenhäuser und Spezialgeschäfte ihre Existenzbedingungen finden, weil eben in der großen Zahl der Passanten noch genügend Menschen sich finden, die individuelle Erzeugnisse des Gewerbfleißes und nicht bloß Massenware zu kaufen wünschen.

Alle diese Geschäfte werden in der Grundlage ihrer Existenzbedingungen bedroht, wenn man das Publikum, um eine drastische Redensart anzuwenden, mit der Nase darauf stoßen wird, die bequemen Treppen vom Untergrundbahnhof zum Warenhanse Wertheim emporzusteigen. Und dieselbe Gefahr schafft man den kleineren Geschäften, wenn man den Verkehr gewaltsam von der Leipzigerstraße nach dem stillen Wilhelmsplatz ablenkt.

Der Zweck der Hochbahn wie der nenanzulegenden Untergrundbahn ist ein zwiefacher: sie soll ebenso gut zentralisieren wie dezentralisieren. Das heißt, sie soll dem Publikum Gelegenheit bieten, mit derjenigen Schnelligkeit,

die das moderne Wirtschaftsleben in einer Millionenstadt gebieterisch erfordert, nach dem Zentrum der Stadt zu gelangen. Der zweite Zweck, den Menschenstrom auch in entgegengesetzter Richtung zu leiten, ist mindestens ebenso wichtig, denn dadurch wird erstens eine Entlastung der sogenannten City ermöglicht und zweitens auch die Existenzmöglichkeit vieler Engros-Geschäfte, die etwas entfernter vom Zentrum domizilieren, gewährleistet.

Das ist für die weitere Entwicklung Berlins ein Gesichtspunkt von der weittragendsten Bedeutung, wenn wir nicht bald zu himmelhohen Wolkenkratzern gelangen wollen. Und selbstverständlich ziehen auch die Detailgeschäfte und das Publikum von dieser dezentralisierenden Wirkung der Untergrundbahn Vorteil. Es ist doch kein Geheimnis, daß im Osten und Norden infolge der billigeren Ladenmieten fast alle Waren billiger sind als im Westen und im Zentrum. Bisher hat ein Ausgleich nur in sehr unvollkommener Gestalt stattfinden können, weil die Zeitverschwendung bei Benutzung der Schneckenpost, die man auch die „Elektrische“ nennt, sowohl für die Hausfrau wie für den Geschäftsmann eine zu große Zeitverschwendung bedeutete. Mit Entstehung der Hochbahn hat bereits, namentlich im Detailverkehr, ein regerer Geschäftsverkehr vom Westen zum Osten sich entwickelt.

Mit der Vollendung der Untergrundbahn würde derselbe Prozeß vom Westen, Osten und Süden nach dem Zentrum und umgekehrt sich vollziehen, wenn — ja wenn man nicht an der wichtigsten Stelle einen Polypen einschalten wird, der mit seinen Fangarmen unwiderstehlich das kaufslustige Publikum an sich zieht.

Es sei hier gestattet, kurz ein drastisches, aus dem Leben gegriffenes Beispiel einzuschalten. Eine Hausfrau, die in Schöneberg wohnt, hat auf einer Besuchsreise nach

dem Norden ein Geschäft kennen gelernt, das sich durch seine überaus geschickte Schaufensterdecoration empfahl. Die Dame, die, nebenbei gesagt, ein halbes Duzend Kinder zu bekleiden hat, kaufte mehrere Gegenstände, soweit es ihr Barvorrat, den sie bei sich hatte, zuließ, und war mit dem Einkauf so zufrieden, daß sie beschloß, den Laden bald wieder aufzusuchen. Sie ist bisher nicht dazu gekommen, weil sie die weite Reise scheut, die ihr einen halben Arbeitstag nimmt, den sie ihrem Haushalt schuldet.

Das ist ein einzelnes, geradezu aus dem Leben gegriffenes Beispiel, das aber als typisch bezeichnet werden muß. Diese Hausfrau wird sicherlich nach Vollendung der Untergrundbahn das Geschäft, das ihr bei einmaligem Einkauf eine Erleichterung der Haushaltungssorgen schaffte, gern aufsuchen wollen, wenn ihr nicht der Bahnhof unter Wertheim in die Quere kommt. Muß sie vom Potsdamer Platz noch fünf bis sechs Minuten dorthin zu Fuß gehen, dann wird sie gewiß lieber mit der Untergrundbahn zu dem ihr lieb gewordenen Geschäft weiter fahren. Denn auch hier gilt entschieden das Wort: „Kleine Ursachen, große Wirkungen“, da der Einzelfall sich tausendfach wiederholen würde!

Ziehen wir einmal das Facit der bisherigen Betrachtung! Es lautet:

Erstens: Mit der Verlegung des Bahnhofs der Untergrundbahn vom Potsdamer Platz zum Geschäft von Wertheim ist eine Belästigung des Publikums und Vergewaltigung des Verkehrs verbunden.

Zweitens: Die Gefahr, die am Potsdamer Platz für jeden Fußgänger schon jetzt besteht, wird ins Ungemessene erhöht.

Drittens: Das Warenhaus von Wertheim wird in unerhörter Weise bevorzugt, die Detailgeschäfte werden in ihrer Existenz aufs schwerste bedroht.

Viertens: Der wirtschaftliche Ausgleich zwischen den verschiedenen Stadtgebieten wird gehindert.

Es kommt aber noch ein **wirtschaftlicher Gesichtspunkt von der allergrößten Tragweite** in Betracht! Das ist die Entwertung von Grund und Boden in der Leipziger- und den angrenzenden Straßen, die unfehlbar eintreten muß, sowie die Inhaber der kleineren Detailgeschäfte nicht mehr imstande sind, die bisherigen hohen Ladenmieten zu zahlen. Dieser Fall wird aber mit zwingender Notwendigkeit eintreten, wenn der Bahnhof der Untergrundbahn nicht an der Ecke der Mauer- oder der Friedrichstraße, sondern am Wilhelmsplatz angelegt wird. Man verlegt doch sonst die Bahnhöfe dorthin, wo das Verkehrsbedürfnis sie fordert! Weshalb will man sie hier bei diesem Unternehmen, das wirtschaftlich millionenfach bedeutsamer ist als eine Eisenbahn von Stadt zu Stadt, nur einer einzigen Firma dienstbar machen!?

Die Erklärung dafür giebt einzig und allein die Tatsache, daß **hinter Wertheim die Discontogesellschaft steht**, deren — selbstverständlich nur in zulässiger Weise ausübter — Einfluß bei den maßgebenden Stellen sich an die unmöglich erscheinende Aufgabe wagen darf, **eine der wichtigsten Geschäftsstraßen der Reichshauptstadt erheblich zu entwerten**. Wie man sagt, ist die Discontogesellschaft an der Firma Wertheim mit etwa zehn Millionen Mark beteiligt. Ob es nun zwei oder drei Millionen mehr oder weniger sind, erscheint ganz gleichgültig. Es ist auch nicht verwerflich, daß eine Erwerbsgesellschaft, die verdienen will, sich mit Kapital an einem Warenhause beteiligt, das eine gute Verzinsung gewährleistet. Sowie aber eine Erwerbsgesellschaft ihre einflußreiche Stellung dazu benutzt, um ein der Allgemeinheit dienendes Verkehrsinstitut ihren speziellen Geldinteressen

dienstbar zu machen, hört die Berechtigung dieser Interessen auf.

Noch immer hat in gesunden staatlichen sowie kommunalen Verbänden das Interesse der Allgemeinheit über jedem Sonderinteresse gestanden. Hier bereitet sich ein Fall vor, der das Gegenteil bedeuten würde. Hier soll eine einzelne Firma bevorzugt werden unter schwerwiegendster Benachteiligung und Bedrohung vieler Einzelexistenzen, die dem Staat wie der Stadt als Steuerzahler weitaus wertvoller sein müßten als ein an sich schon übermächtiges Warenhaus. Hier will man selbständige Existenzen vernichten lassen, deren Erhaltung aus sozialen Gründen das Endziel jeder Staatsweisheit sein müßte.

Es handelt sich also nicht nur um einige Geschäftsleute und Hausbesitzer — mag deren Zahl hundert oder tausend betragen —, sondern dem ganzen erwerbstätigen Bürgerstand rufen wir zu:

„tua res agitur“!

(„Das geht auch dich an!“)

Es würde ein Präzedenzfall geschaffen werden von der weittragendsten Bedeutung, wenn die in Betracht kommenden Gewalten mit einem Federstrich zu gunsten eines kapitalkräftigen Warenhauses gegen die Interessen der Allgemeinheit entscheiden sollten. Es würde ein Fehler gemacht werden, der nie wieder gut zu machen ist. Denn ist einmal die Untergrundbahn gebaut, dann ist ihr Weg für alle Zeiten festgelegt.

Deshalb rufen wir das ganze erwerbstätige Bürgertum zu dem

Schärfsten Protest

gegen die Begünstigung der Firma Wertheim auf. Wir bekämpfen weder die Firma Wertheim an sich, noch die Warenhäuser im allgemeinen. Wir verlangen nur, daß man das neue Verkehrsmittel der Untergrundbahn nicht einem einzigen Sonderinteresse dienstbar macht!

Nur die öffentliche Meinung

ist stark genug, einen schwerwiegenden Fehler, der gemacht werden könnte, rechtzeitig zu verhindern, aber nur wenn sie mit der ganzen Kraft, die ihr innewohnt, auftritt. Nur wenn die maßgebenden Stellen in Staat und Kommune mit allem Nachdruck darauf hingewiesen werden, unter welchen Gesichtspunkten die öffentliche Meinung eine Ausgestaltung der Untergrundbahn betrachtet, die mit oder ohne Absicht das Sonderinteresse der Firma Wertheim fördert und Tausende von anderen Geschäftsleuten und Grundbesitzern aufs schwerste schädigen würde, kann der Einfluß der Discantogesellschaft oder der Firma Wertheim paralytisch werden.

Das Gefühl der Verantwortung, das bei den maßgebenden Stellen sicherlich vorhanden ist, wird auch in diesem hochwichtigen Fall nicht versagen und umsoweniger, je mehr es von dem lauten Protest des erwerbstätigen Bürgertums gestärkt und geschärft wird!



Verlag Continent, Theo Gutmann
Berlin-Charlottenburg.

Marie Madeleine

Aus faulem Holze

Novellen

broschiert Mk. 2,50

elegant gebunden Mk. 3,50

Man kann die Verfasserin nicht einen weiblichen Covote nennen, denn neben ihr erscheint Covote grob, in Deutschland bilden diese Skizzen eine Gattung für sich. In die Hände jugendlicher Personen gehören sie nicht . . .

Hamburger Fremdenblatt.

Marie Madeleine, eine ohne Frage sehr impulsive Individualität, ist ein Vulkan, der glühende Lava und heiße Steine auswirft.

Königsberger Hartung'sche Zeitung.

Die Verfasserin vereinigt in diesen Novellen die Grazie eines Boccaccio, die künstlerisch-freie, virtuose Darstellung eines Maupassant mit der bewußten und absichtlichen Schlüpfrigkeit eines Paul de Kock . . .

Frankfurter Oder-Zeitung.

Eine gewisse prickelnde Grazie, die mit zierlicher Eleganz über trübe Lachen hinwegzutänzeln weiß, wird man diesen Novellen nicht absprechen können, und zuweilen erfreut man sich an einem fein und duftig gemalten Pastellbildchen.

Schlesische Zeitung, Breslau.

Marie Madeleine

Die drei Nächte, Liebeslieder . . . eleg. gebunden Mk. 3,50

An der Liebe Narrenseil, Gedichte broschirt Mk. 3,—

gebunden Mk. 4,—

Lurusband Mk. 5,—

Die indische Felsentaube, Roman broschirt Mk. 2,—

Prachtband Mk. 3,50

Krabben, Seebadgeschichten.

Illustriert von Wilhelm Jordan Mk. 1,—

== Durch jede Buchhandlung oder den Verlag zu beziehen. ==