

Digitales Brandenburg

hosted by Universitätsbibliothek Potsdam

14. (11. ausserordentl.) Versammlung des XIX. Vereinsjahres.

14. (11. ausserordentl.) Versammlung des XIX. Vereinsjahres.

Mittwoch, den 19. Oktober 1910.

Ausflug nach dem Pichelswerder und der Döberitzer Heerstrasse.

Auf vielfach geäußerten Wunsch fand heute ein Besuch der neuen Döberitzer Heerstraße statt. Die Teilnehmer fuhren teils auf Kremsern um $\frac{1}{2}$ 2 Uhr vom Brandenburger Tore in Berlin ab, teils schlossen sich andere Mitglieder in Charlottenburg und die Spandauer Mitglieder in Pichelsdorf an.

Das herrliche Herbstwetter verstattete die Schönheiten der gewaltigen neuen Verkehrsstraße, die mit schönen Gartenanlagen bis Pichelsberg geschmückt ist, zu bewundern und mehrere großartige Bauten Charlottenburgs, das neue Polizei-Präsidium, sowie das Herder-Reformgymnasium zu betrachten. Auch die beiden neuen Brücken, insbesondere die monumentale Unterbrückung des Stößensees, sowie die Havelbrücke fanden gebührende Beachtung.

Nachdem im Pichelsdorfer Restaurant der Deutschen Bierbrauerei der Kaffee eingenommen, begaben die Anwesenden sich unter Führung des ersten Vorsitzenden, Herrn Stadtältesten Friedel, nach dem Pichelswerder, wo dieser auf dessen Lage und Bedeutung als Naturschutzdenkmal eindringlich mit dem Wunsche aufmerksam machte, dem allgemein beigepflichtet wurde, daß mindestens die Hochplatte der Insel mit der Aussicht auf Schildhorn ungeschmälert der Nation erhalten bleiben solle, verschont von Garten- und besonders von sogen. stilvollen Villenanlagen.

Alsdann ging es nach dem Wirtshaus Wilhelmshöhe auf Pichelswerder. In dem Saal mit der prächtigen Aussicht über den Stößensee nach Pichelsberg hielt darauf unser Ausschußmitglied, Herr Magistrats-Bibliothekar Dr. Gustav Albrecht, den nachstehenden Vortrag.

Die Döberitzer Heerstrasse.

Das Bedürfnis, für den gesteigerten Verkehr, besonders für Automobile, breite Fahrstraßen zu schaffen, hat in den letzten 10 bis 12 Jahren in der Umgebung Berlins eine Reihe von neuen Verkehrswegen entstehen

lassen, die meist in schnurgerader Richtung angelegt sind, damit die Benutzer das gewünschte Ziel in möglichst kurzer Zeit erreichen können, und die, dem modernen Schönheitssinn entsprechend, vielfach als Prachtstraßen ausgebaut sind.

Einer dieser neuen Verkehrswege ist die Döberitzer Heerstraße, die nicht allein als eine gute und breite Verbindungsstraße von der Reichshauptstadt mit dem Grunewald, den Havelufeln und dem Havellande angelegt ist, sondern wie der Name erkennen läßt, den Zweck hat, einen schnellen und ungehinderten Truppentransport von Berlin nach dem Militär-Übungsplatz Döberitz zu ermöglichen.

Der Gedanke, durch eine Verlängerung und Verbreiterung der Bismarckstraße in Charlottenburg eine geeignetere Verbindung dieser Stadt mit dem Grunewald und dem Westen zu schaffen als über Westend oder über Halensee, tauchte bereits im Jahre 1898 auf. Damals veröffentlichte der Regierungs-Bauführer Ludwig Hercher*) in der „Deutschen Bauzeitung“ (No. 15 vom 19. Februar 1898) einen Aufsatz, in dem er die Vorteile einer Verlängerung der Bismarckstraße über das Charlottenburger Schützenhaus nach Westen hinaus und einer direkten Verbindungsstraße vom „Knie“ in Charlottenburg durch die verbreiterte Bismarckstraße bis zur Pichelsberger Chaussee nachwies und hervorhob, daß durch eine Überbrückung der Ringbahn hinter dem Schützenhause ein bequemer Zugang zu der Höhe von Westend, dem sogenannten Spandauer Berge, nach dem Grunewald und nach der Havel geschaffen werden könne. Der Gedanke, den Hercher später in einer Broschüre**) weiter ausführte, fand Anklang in maßgebenden Kreisen, namentlich bei den Besitzern der von der geplanten Verbindungsstraße berührten Grundstücke, so bei der Deutschen Bank, die südlich und südwestlich von Westend Baugelände besaß, und der Plan Herchers wurde in Zeitungen und Fachzeitschriften von allen Seiten beleuchtet. Durch diese Erörterungen wurden die Militärbehörden auf den großartigen Plan aufmerksam gemacht. Sie erkannten sofort, welche Vorteile eine solche Verbindungsstraße von der Reichshauptstadt nach der Havel und dem Havellande für Truppenmärsche nach dem neuen Döberitzer Übungsplatz darbieten würde, und da dieser von großer Bedeutung für die kriegsmäßigen Übungen des Gardekorps ist, so lag der Militärbehörde sehr viel daran, einen direkten Verbindungsweg von Berlin nach dem Übungsplatz zu schaffen. Von den beiden anderen in Frage kommenden Garnisonstädten Potsdam und Spandau war das Gelände bei Döberitz, verhältnismäßig leicht zu erreichen, von Berlin mußten die Truppen aber den Umweg über Spandau machen, da unterhalb dieser Stadt keine Brücke über die Havel führte.

*) Jetzt Kreisbauinspektor in Wiesbaden.

**) L. Hercher, die Entwicklung Groß-Berlins im Westen. Coblenz [1899].

Wirft man einen Blick auf die Karte, so sieht man, daß die Charlottenburger Chaussee bzw. die Berliner Straße am sogen. „Knie“ eine scharfe Schwenkung nach Nordwesten macht und am Charlottenburger Schloß und am Spandauer Bock vorüber den unteren Teil von Spandau erreicht. Die Landstraße zieht sich dann durch die ehemalige Festung Spandau hindurch und erreicht erst jenseits der Havel den Anschluß an die Berlin-Hamburger Chaussee, an der der Döberitzer Übungsplatz liegt. Einerseits weicht also die alte Landstraße in einem beträchtlichen Bogen von der direkten Verbindungslinie zur Havel ab, und andererseits erforderte der Marsch durch die Festung Spandau eine beträchtliche Zeit, was bei großen Truppenmassen von Nachteil sein mußte. Es ist deshalb zu verstehen, daß die Militärbehörden die Anlage einer geraden Verbindungsstraße von Berlin zur Havel wünschten, da diese ungefähr 8 Kilometer kürzer wurde als die alte Landstraße über den Spandauer Bock und über Spandau. Die direkte Verbindungsstraße war nun bereits in der Bismarckstraße gegeben, da diese die geradlinige Fortsetzung der Charlottenburger Chaussee nach Westen bildete.

Die Folge dieser Erwägungen war, daß Kaiser Wilhelm II. von dem geplanten Unternehmen in Kenntnis gesetzt wurde und daß dieser den damaligen Oberpräsidenten der Provinz Brandenburg, den jetzigen Reichskanzler von Bethmann Hollweg, zu einem Bericht über die Bedeutung der geplanten Anlage für die Entwicklung des Verkehrs von Berlin nach dem Grunewald und dem Havellande veranlaßte. Durch diesen Bericht wurde der Kaiser lebhaft für den Plan interessiert und die beteiligten Kreise konnten nun einer schnellen Ausführung sicher sein. Die Staatsbehörden setzten zur Beratung aller auf das geplante Unternehmen bezüglichen Fragen, besonders der fiskalischen Beteiligung, einen Ausschuß von Vertretern der zuständigen Ministerien ein, der zu seinen Beratungen auch den Oberpräsidenten und den Regierungspräsidenten zuzog.

Selbstverständlich verhehlte man sich in den maßgebenden Kreisen nicht, daß die Ausführung des geplanten Unternehmens große Ausgaben erfordern würde. Deshalb mußten die beteiligten Gemeinden und Behörden für den Plan gewonnen und zur Übernahme eines Teiles der Kosten herangezogen werden. In Frage kamen die Städte Charlottenburg und Spandau, die Ortschaften Pichelsdorf und Staaken, der Forstfiskus und die Kreise Teltow und Osthavelland.

Die Vorteile des Unternehmens lagen auf der Hand. Durch die geplante Heerstraße erhielten die genannten Orte eine bessere und kürzere Verbindung unter einander und mit Berlin, außerdem war den Gemeinden Gelegenheit zur Ausnutzung und Bebauung brachliegender Ländereien geboten und hierdurch und durch die bessere Verbindung mußte der Wert des an der Heerstraße liegenden Geländes erheblich steigen.

In Charlottenburg war man nicht abgeneigt, das Unternehmen zu unterstützen, doch scheute man anfangs die hohen Kosten. Die Bismarckstraße, die 26 bzw. 30 m breit war, sollte nach den Voranschlägen auf 50 m verbreitert werden, es mußten also sämtliche Grundstücke auf einer Straßenseite vom Magistrat angekauft werden, ferner war es nötig, das Charlottenburger Schützenhaus, sowie verschiedene Ländereien hinter diesem und auf dem Spandauer Berge nach Westend hin käuflich zu erwerben. Da aber die Regierung, der an der Ausführung des Planes viel lag (Schreiben des Regierungspräsidenten vom 18. Mai 1899) großes Entgegenkommen zeigte und bereit war, militär- und forstfiskalisches Gelände zwischen der Ringbahn und der Spandauer Anschlußbahn, so beim Garnisonlazarett, am Spandauer Bock und in der Jungfernheide, der Stadt Charlottenburg zum billigen Preise zu überlassen, und dieser die großstädtische Bebauung von Neu-Westend, sowie die Enteignung der Grundstücke zur Verbreiterung der Bismarckstraße zugestand, falls ein freihändiger Erwerb nicht möglich wäre, und da die Deutsche Bank, die als Besitzerin umfangreicher Ländereien bei Westend und als Gründerin von Neu-Westend stark interessiert war, ferner die Straßenbahn-Gesellschaft und die Gesellschaft für Hoch- und Untergrundbahnen sich bereit erklärten, einen Teil der auf die Stadt entfallenden Kosten zu tragen, so entschloß sich der Charlottenburger Magistrat das Unternehmen zu unterstützen. Im Mai 1902 ging der Stadtverordneten-Versammlung eine Vorlage zu, in der zur Verbreiterung der Bismarckstraße und zur Anlage der Döberitzer Heerstraße auf Charlottenburger Gebiet eine Anleihe von 10 Millionen Mark gefordert wurde, die zum Teil durch den Verkauf von Grundstücken in der Bismarckstraße und durch die Umsatzsteuer aus Grundstücksverkäufen in Neu-Westend gedeckt werden sollte, und am 14. Mai schloß die Stadtverordneten-Versammlung sich dem Antrage des Magistrats an. Hierdurch war die Anlage der Heerstraße vom „Knie“ bis zum jetzigen Reichskanzler-Platz am Anfang des Grunewalds gesichert*)

Die Ausgestaltung der Heerstraße durch den Grunewald bis zur Havel übernahm der Forstfiskus, der sich auch zur Überlassung der zur Verbreiterung nötigen Waldstreifen bereit erklärte. Die Chaussee nach Pichelsberg war bereits vorhanden, sie konnte bis ziemlich zur Försterei benutzt werden. Von hier bis zum Stößensee mußte die Heerstraße neu angelegt und dann über den See nach dem Pichelswerder fortgeführt werden. Außerdem war der Bau einer festen Brücke über die Bahn von Charlottenburg nach Spandau erforderlich.

In die Kosten des Baues der zweiten Brücke vom Pichelswerder über die Havel nach Pichelsdorf wollten sich der Kreis Teltow und der

*) In Anlehnung an diese Beschlüsse setzte Hercher (s. oben) seine Ansicht über die Verbreiterung der Bismarckstraße und ihre Fortführung in No. 68 des „Centralblatts der Bauverwaltung“ (vom 27. August 1902) nochmals auseinander.

Forstfiskus teilen; der Kreis übernahm schließlich 750 000 Mark, der Fiskus 450 000 Mark. Die Kosten der Weiterführung der Heerstraße von Pichelsdorf bis zur Hamburger Chaussee bei Staaken trugen der Kreis Osthavelland, die Gemeinden Pichelsdorf und Staaken und die Stadt Spandau.

Die Verhandlungen der Regierung mit Spandau nahmen längere Zeit in Anspruch, da die Spandauer Stadträte die hohen Kosten scheuten und nicht einsehen konnten, daß die Anlage der Heerstraße ihrer Stadt Vorteile bringen würde, weil sie diese nur an der südwestlichen Grenze berührt und den Durchgangsverkehr zwischen Berlin und dem Havellande ablenken wird. Erst dem Entgegenkommen der Militärbehörden, die eine teilweise Aufhebung der Rayonbeschränkung und die Schleifung der Festungswerke in Aussicht stellten, gelang es, die Stadtverwaltung geneigter zu stimmen, und schließlich erklärte sich im Januar 1907 die Stadtverordneten-Versammlung bereit, zum Ausbau der Döberitzer Heerstraße auf Spandauer Gebiet $1\frac{1}{2}$ bis 2 Millionen Mark zu bewilligen, unter der Voraussetzung, daß der Militärfiskus seine Zusage erfülle und die Kosten nach und nach von den Anliegern wieder eingezogen werden könnten. Auch die Gemeinde Staaken wußte vom Militärfiskus die Zusage einer teilweisen Aufhebung der Rayonbeschränkung zu erlangen und erklärte sich schließlich zur Übernahme der Kosten in Höhe von 30 000 Mark bereit. Die Gemeinde Pichelsdorf beteiligte sich mit 10 000 Mark an den Kosten zum Ausbau der Heerstraße auf ihrem Gebiet.

Die Ausführung des gewaltigen Plans einer Heerstraße von Berlin über Charlottenburg und Pichelsdorf nach dem Döberitzer Truppen-Übungsplatz war nun gesichert, nur über die Führung der Heerstraße selbst war man sich bis zum Jahre 1907 noch nicht einig. Bis zum Pichelswerder lag die Führung der Straße fest: sie sollte vom „Knie“ in Charlottenburg durch die verbreiterte Bismarckstraße zum Schützenhaus und dann über die Ringbahn und am Lazarett vorbei über die Höhe von Westend zur Pichelsberger Chaussee geleitet werden und diese bis zur Försterei Pichelsberg benutzen, worauf die Anschlußstrecke bis zum Stößensee fortgeführt werden mußte. Über die weitere Führung wurden im Laufe der Jahre verschiedene Pläne gefaßt. Nach dem ursprünglichen Entwurf sollte die Heerstraße den Stößensee, die Südspitze des Pichelswerders, das Gemünde der Havel und die Scharfe Lanke südlich von Pichelsdorf überschreiten und dann an Karolinenhöhe und Seeburg vorüber nach dem südlichen Abschnitt des Döberitzer Übungsplatzes geleitet werden. Bei dieser Linienführung, die allerdings eine schnurgerade Richtung nach Westen bot, waren aber die breiten Wasserflächen des Stößensees (250 m) und der Scharfen Lanke (400 m) zu überbrücken und der Steilrand des hohen Havellandes bei Karolinenhöhe zu durchbrechen, was beträchtliche Schwierigkeiten darbot und erhebliche Kosten verursacht haben würde.

Man ließ deshalb diesen Plan bald fallen und wählte vom Pichelswerder aus eine nördliche Richtung. Von der Südspitze des Werders wollte man nach Norden abbiegen, die Havel bei Pichelsdorf überschreiten und die Heerstraße durch diese Ortschaft und die Wilhelmsvorstadt von Spandau nach Staaken führen, worauf man dann eine südwestliche Richtung nach dem Übungsplatz einzuschlagen gedachte. Diese Linienführung erschien aber bald der verschiedenen Knickungen wegen ungeeignet. Die Bauleiter ließen auch diesen Plan fallen und wählten nun die jetzt zur Ausführung gelangte Straße, die den Stößensee auf einem Erddamm überschreitet, mitten durch den Pichelswerder nach Pichelsdorf führt und von hier in nordwestlicher Richtung an der Trainkaserne in der Wilhelmsstadt vorbei über Amalienhof am Hahneberg entlang zum Chausseehaus bei Staaken geht, wo sie beim Kilometerstein 20 in die Hamburger Chaussee mündet, die nun weiter über Dallgow nach dem Lager des Übungsplatzes benutzt wird.

Mit dem Bau der Heerstraße wurde auf Charlottenburger Gebiet bereits im Jahre 1903 begonnen. Um die Bismarckstraße auf 50 m zu verbreitern, kaufte der Charlottenburger Magistrat die Grundstücke auf der Südseite der Straße an und benutzte das Gelände zur Hälfte als Straßenland, während die andere Hälfte zur Bebauung bestimmt wurde. Die Nordseite der Bismarckstraße blieb unverändert. Bis zum Sophie Charlotte-Platz bot die Anlage der Heerstraße, die hier als Prachtstraße ausgestaltet wurde, keine Schwierigkeiten, diese begannen erst hinter dem Platz. Hier zog sich von Nordosten nach Südwesten die Mulde eines früheren Wasserlaufs hin, die ausgefüllt und bis zur Hochfläche des Spandauer Berges angehört werden mußte. Zu dieser Ausgleichung des Geländes war im Zuge der Heerstraße eine Aufschüttung von 4 m bis zu 6 m notwendig, wozu das Material von den Höhen am Lietzensee und vom Spandauer Bock auf Feldbahnen herangeschafft wurde. Der Bau dieser Strecke hat gewaltige Erdarbeiten erfordert und das Stadtbild ganz erheblich verändert. Die tiefgelegene Ringbahn wurde auf einer massiven Brücke überschritten und das Gelände der Höhe von Westend bis zum Reichskanzler-Platz dem Straßenzuge entsprechend abgetragen. Gleichzeitig mit dem Straßenbau wurde die Untergrundbahn angelegt, die vom „Knie“ durch die Bismarckstraße und den Kaiserdamm zum Reichskanzler-Platz und weiter zum Spandauer Bock führen sollte. Vom Reichskanzler-Platz wurde die Heerstraße durch das Gebiet von Neu-Westend bis zur Bahnstrecke Charlottenburg—Spandau geführt, wo sie in die Pichelsberger Chaussee übergang. Trotz der umfangreichen Erdarbeiten wurde die Anlage verhältnismäßig schnell fertiggestellt, bereits im Jahre 1908 war sie bis zum Reichskanzler-Platz befahrbar.

Über die Spandauer Bahnstrecke mußte im Zuge der Heerstraße bei dem jetzigen Bahnhof „Heerstraße“ eine massive Brücke gebaut und

jenseits der Bahn die Chaussee nach Pichelsberg von 15 auf 50 m verbreitert werden. Diese Arbeiten führte der Forstfiskus aus, der auch für die Ausgleicheung des Geländes im Grunewald, so bei den Sau-suhlschluchten, wo Aufschüttungen nötig waren, sorgte. Auch diese Erdarbeiten wurden verhältnismäßig schnell fertig gestellt, so daß die Heerstraße im Jahre 1909 bis zum sogenannten „Frühstücksplatz“ unweit der Försterei Pichelsberg benutzbar war.

Größere Schwierigkeiten bot die Fortführung der Straße von der Försterei bis zum Stößensee und die Überbrückung und Durchquerung dieses Sees bis zum Pichelswerder hinüber. Von der Försterei fiel das Gelände zum Teil ziemlich abschüssig zum Stößensee ab. Hier mußten umfangreiche Erdarbeiten und Aufschüttungen vorgenommen werden, zu denen das Material von den benachbarten Höhen des Grunewalds auf Feldbahnen herbeigeschafft wurde. Dann bereitete die Aufschüttung eines Erddammes durch den Stößensee zum Pichelswerder hinüber ungeahnte Schwierigkeiten, auch der Bau des Viadukts für die Brücke von der Heerstraße zu dem 20 m hohen Damm nahm geraume Zeit in Anspruch. Von einer völligen Überbrückung hatte man der technischen Schwierigkeiten und der hohen Kosten wegen von vornherein abgesehen und beschlossen, durch den See einen 20 m hohen Erddamm aufzuschütten. Nur eine Durchfahrt zwischen den beiden Hälften des Sees in einer Breite von 30 m sollte mit einer eisernen Brücke überspannt werden. Hätte man geahnt, welche außerordentlichen Schwierigkeiten sich der Aufschüttung entgegenstellen würden, so hätte man sicher die Anlage einer vollständigen Brücke über den See dieser Aufschüttung vorgezogen. Durch Bohrungen war festgestellt worden, daß meterhoher Moorboden den Seeboden bedeckte und daß erst in einer Tiefe von 35 m fester Boden war. Es galt nun den Moorboden zu festigen, und Tausende von Kubikmetern Erde und Sand wurden in den See geschüttet, aber es erforderte die Arbeit mehrerer Jahre, ehe es gelang, einen einigermaßen festen Untergrund für die weitere Aufschüttung des Dammes zu schaffen. Der Moorboden wurde durch den Druck der hineingeschütteten Erdmassen immer wieder nach beiden Seiten auseinander gepreßt, und zu wiederholten Malen versank der Damm, der schon den Wasserspiegel des Sees überragte, in die Tiefe, während der Moorboden zu beiden Seiten emporquoll. Oft sanken ganze Feldbahnzüge mit den darauf befindlichen Arbeitern und den Erdmassen in den See. Schließlich glückte es aber, den emporgequollenen Moorboden durch Rasen und durch Faschinen zu festigen und den Damm allmählich in die Höhe zu bringen. Nachdem dieser längere Zeit gelagert hatte und fest geworden war und wiederholte Belastungsproben seine Tragfähigkeit erwiesen hatten, konnte mit dem Bau der Eisenkonstruktion von dem auf der Pichelsberger Seite errichteten Viadukt nach dem Damm begonnen werden. Die Überführung war gegen Ende des Jahres 1909

vollendet, und um die Mitte des Jahres 1910 konnte die Brücke über den Stößensee dem Verkehr übergeben werden.

Die Weiterführung der Heerstraße über den Pichelswerder ging glatt von statten, ebenso bot der Bau der Havelbrücke nach Pichelsdorf hinüber geringe Schwierigkeiten dar, nur Erhöhungen und Befestigungen der westlichen Uferseite waren erforderlich, und auch auf Pichelsdorfer und Spandauer Gebiet wurde die Heerstraße schnell weitergeführt, nachdem die Sumpfgebiete am Grimnitzsee, in der Börnicker Lake und am Upstall durch Erdschüttungen, die gegen 300 000 Mark Kosten erforderten, gefestigt waren. Die letzte Strecke der Heerstraße zwischen Amalienhof, Staaken und Dallgow ist noch im Bau und wird voraussichtlich im Laufe des Jahres 1911 vollendet werden.

Durch den Bau der Heerstraße sind mannigfache Veränderungen im Stadtbilde von Charlottenburg und im Landschaftsbilde des Grunewalds und der Havelufer verursacht worden, die an einigen Stellen landschaftliche Schönheiten zerstört, an andern dagegen solche geschaffen haben.

Das Stadtbild von Charlottenburg ist durch die Anlage der Heerstraße entschieden vorteilhaft ausgestaltet worden. Nähert man sich vom Tiergarten her der Stadt, so erblickt man zunächst den 20 m hohen Monumentalbau der Charlottenburger Brücke, der von Prof. Bernhard Schäde 1905 als Eingangstor zur Heerstraße entworfen, im Herbst 1908 vollendet und vom Bildhauer Heinrich Baucke mit den 3½ m hohen Standbildern des Königs Friedrich I. und der Königin Sophie Charlotte geschmückt wurde. Dann gelangt man durch die von alten Bäumen beschattete Berliner Straße, an dem langgestreckten Bau der Technischen Hochschule vorüber, zum „Knie“ und zur Bismarckstraße, die in ihrer neuen Gestalt eine wesentliche Verschönerung gegen früher erfahren hat. Sie ist auf 50 m verbreitert, durch Blumenbeete und Rasenstreifen zu einer Prachtstraße umgestaltet und mit einer Anzahl monumentaler Gebäude besetzt worden. Unter diesen verdienen Beachtung: das Schillertheater und die Geßnerschen Häuser an der Grolmanstraße, die Kaiserhallen in der Nähe der Wilmersdorferstraße und die in Sandetein gehaltene Straßenfront zwischen Wilmersdorfer- und Fritschestraße. Auch der Sophie Charlotte-Platz ist mit schönen Bauten besetzt und desgleichen der nun beginnende Kaiserdamm, auf dem das Polizeipräsidium und verschiedene Privathäuser die Aufmerksamkeit auf sich ziehen. An der Ecke des Königswegs eröffnet sich ein prächtiger Blick auf den Lietzensee und seine mit schönen Anlagen gezierten Ufer, auf das Reichs-Militärgericht und den Lietzensee-Park. Auf einer künstlerisch mit Kiefern- und Eichenlaub geschmückten Brücke überschreitet man die Ringbahn und gelangt an architektonisch schönen Bauten vorüber zu dem in herrlichem Blumenflor prangenden Reichskanzler-Platz, von dem sich ein prächtiger Blick auf die neuen Straßen-

anlagen von Neu-Westend, auf das Herder-Reformgymnasium und den ansprechenden Bau des Bahnhofs „Heerstraße“ eröffnet. Durchweg schmücken Blumenanlagen den Kaiserdamm und die nun beginnende Heerstraße bis zur Brücke über den Stößensee.

Bald hinter der massiven Brücke beim Bahnhof „Heerstraße“ bietet sich nach rechts ein Blick auf das schöne Restaurant und die anderen Baulichkeiten der Rennbahn Grunewald und von dem Viadukt der Brücke über den Stößensee hat man einen prächtigen Rundblick auf den See, den Pichelswerder, das Dorf Tiefwerder, die Stadt Spandau und die Kiefern Höhen des Grunewalds. Durch die Aufschüttung des Dammes ist allerdings der reizende Ausblick von den Gartenlokalen in Pichelsberg über den See nach dem Pichelswerder hin beseitigt worden, aber der Ausblick von der Höhe des Dammes entschädigt in hohem Grade für diesen Verlust. Auch der imposante Aufbau des Viadukts mit der eisernen Brücke bietet von unten gesehen einen schönen Anblick dar. Auf dem Pichelswerder ist die Idylle durch die breite Durchlagerung der Heerstraße sehr gestört worden, aber, solange der Waldbestand nicht zu sehr gelichtet wird und dort keine protzigen Villenbauten errichtet werden, läßt sich die Veränderung des ursprünglichen Landschaftsbildes mit Rücksicht auf die Vorteile des Verkehrs ertragen. An der Westseite hat der Pichelswerder durch den Bau der Havelbrücke viel gewonnen, und wenn die zu beiden Seiten befindlichen Terrassenbauten erst gärtnerisch ausgestaltet sind, wird der Anblick noch schöner sein. Im weiteren Verlaufe der Heerstraße auf havelländischem Gebiet hat sich im Landschaftsbilde zunächst wenig geändert, doch dürfte auch hier nach und nach eine Umgestaltung vor sich gehen, da bald eine rege Bebauung einsetzen wird.

Die Anlage der Döberitzer Heerstraße bietet unbestreitbar viele Vorteile dar. Ihre Bedeutung für den Truppenverkehr von Berlin und Charlottenburg nach dem Döberitzer Übungsplatz ist bereits oben erwähnt. Außerdem ist durch den Bau der Heerstraße für die Bewohner von Berlin, Charlottenburg, Spandau und den Dörfern des östlichen Havelandes ein neuer Zugangsweg zum Grunewald geschaffen worden, der durch Untergrund- und Eisenbahn mit den genannten Orten in Verbindung steht. Für Berlin und Charlottenburg bilden die Bahnhöfe Reichskanzler-Platz, Heerstraße, Rennbahn und Pichelsberg (der im Sommer 1911 eröffnet wird) neue Ausgangspunkte für Ausflüge in den Grunewald und nach dem Pichelswerder, während die Heerstraße selbst den direkten Verkehr zu den Havelufeln und nach den Ortschaften des Havellandes ermöglicht. Für diese wiederum, hauptsächlich für Pichelsdorf, Gatow, Spandau und Staaken, bilden die Havelbrücke bei Pichelsdorf und der Damm durch den Stößensee einen neuen verkürzten Zugangsweg nach dem Pichelswerder und dem Grunewald und die genannten Bahnhöfe neue Ausgangspunkte für Ausflüge in den Grunewald, während andererseits die

Untergrundbahn im Anschluß an die Heerstraße eine schnelle Verbindung mit Berlin darbietet. Es ließen sich noch weitere Vorteile, die durch den Bau der Heerstraße geschaffen worden sind, anführen, und ihre Zahl wird sich ständig vermehren, wenn erst die seitlichen Zufahrtsstraßen zur Heerstraße ausgebaut sein werden.

Alles in allem ist die Anlage der Döberitzer Heerstraße als ein gewaltiger Fortschritt im Verkehrswesen von Groß-Berlin zu bezeichnen, und unsere Nachkommen werden es den Behörden und den beteiligten Gemeinden später danken, daß sie so schnell und so opferwillig die Ausführung des gewaltigen Unternehmens in die Hand genommen und dieses erfolgreich vollendet haben.

Der Vortrag wurde von den anwesenden Teilnehmern sehr beifällig aufgenommen, worauf der 1. Vorsitzende dem Redner den Dank der Gesellschaft aussprach.

15. (12. außerordentl.) Versammlung des XIX. Vereinsjahres.

Freitag, den 21. Oktober 1910.

Besichtigung des Geschäftshauses und der Einrichtungen der Firma Rudolph Hertzog

mit freundlicher Genehmigung des Inhabers und unter
sachverständiger Führung.

Die etwa 200 Teilnehmer versammelten sich pünktlich 2 Uhr in der Eingangshalle, Breitestraße 15 und wurden von dem Chef des Hauses Herrn Rudolf Hertzog, dem Enkel des Begründers der Firma, auf das Freundlichste begrüßt.

Der erste Vorsitzende Geheimrat E. Friedel gab einen kurzen Abriß der baulichen Entwicklung des Gebäudekomplexes an den in Betracht kommenden drei Fronten der Breiten-, Scharren- und Brüderstraße und bedauerte dabei, daß das in den achtziger Jahren vor. Jahrh. aufgetauchte Projekt, wonach die gesamte bisherige Scharrenstraße kassiert und die Hertzogsche Hauptfassade an die Gertraudenstraße verlegt werden sollte, mangels einer Einigung zwischen den städtischen Behörden und der Hertzogschen Vormundschaft nicht habe zur Ausführung kommen können, wobei die Differenz wenige Hunderttausend Mark betragen, die bei dem viele Millionen umfassenden Gesamtprojekt nicht hätte den Ausschlag geben sollen, was leider trotzdem geschehen.

Immerhin sei auf Grundlage des jetzt ausgeführten Projekts bei allen drei Straßenfronten schließlich eine Einigung erzielt und dadurch in jedem