

Nadine Lind

**Städtische Nahverkehrsmittel
in London und Berlin,
1830–1914**

Verlag Dr. Kovač

**Hamburg
2016**

Inhaltsverzeichnis

| | |
|--|-----------|
| Einleitung | 11 |
| Teil 1 Historischer Kontext | 27 |
| 1. Die Verkehrsmittel in London und Berlin - Ein periodischer Überblick | 27 |
| 1.1 Die Bevölkerungsentwicklung | 27 |
| 1.2 Der öffentliche Personennahverkehr | 28 |
| 1.3 Der Omnibus | 29 |
| 1.4 Die Straßenbahn | 32 |
| 1.5 Die Schnellbahnen | 35 |
| 2. Die Administration | 39 |
| 2.1 Die staatliche Verwaltung | 39 |
| 2.1.1 London | 39 |
| 2.1.2 Berlin | 40 |
| 2.2 Das Local Gouvernment oder die kommunale Verwaltung | 41 |
| 2.2.1 London | 41 |
| 2.2.2 Berlin | 43 |
| 3. Die Stadtplanung | 45 |
| 3.1 Die Stadtplanung in London | 45 |
| 3.2 Die Stadtplanung in Berlin | 47 |
| 4. Interessenverbände | 50 |

| | |
|---|-----------|
| Teil 2 Die Omnibusse | 57 |
| 1. Der Omnibus in London | 57 |
| 1.1 Die staatliche Dimension der Einführung und Expansion des Omnibusses in London | 57 |
| 1.2 Die municipale Interaktion zur Einführung des Omnibusses in London | 63 |
| 1.3 Die privatwirtschaftlichen Initiativen und die Einflussnahme der Interessenvertretungen auf die Einführung des Omnibusses in London | 65 |
| 1.3.1 George Shillibeer | 65 |
| 1.3.2 Walter Hancocks Dampfomnibus | 68 |
| 1.3.3 Von der Unternehmensvielfalt zur London General Omnibus Company (LGOC) | 69 |
| 1.3.4 Die Einflussnahme der Interessengruppen | 73 |
| 1.4 Die Wahrnehmung und Bedeutung des Omnibusses | 74 |
| 1.4.1 Die Bedeutung der Verkehrsplanung | 74 |
| 1.4.2 Die öffentliche Aufnahme des Verkehrsmittels | 75 |
| 2. Der Omnibus in Berlin | 80 |
| 2.1 Die staatliche Interaktion zur Einführung des Omnibusses in Berlin | 80 |
| 2.2 Die kommunalen Interaktionen zur Einführung des Omnibusses in Berlin | 83 |
| 2.3 Die privatwirtschaftlichen Initiativen und die Einflussnahme der Interessenvertretungen auf die Einführung des Omnibusses in Berlin | 84 |
| 2.3.1 Die Rolle des Unternehmertums bei der Etablierung des Omnibusses | 84 |
| 2.3.2 Die Einflussnahme der Interessengruppen | 88 |

| | | |
|---------------|--|-----------|
| 2.4 | Die Wahrnehmung und Bedeutung des Omnibusses | 88 |
| 2.4.1 | Die Bedeutung der Verkehrsplanung | 88 |
| 2.4.2 | Die öffentliche Aufnahme des Verkehrsmittels | 89 |
| 3. | Die Konvergenzen und Divergenzen in der Einführung und Entwicklung des Omnibusses in London und Berlin | 93 |
| Teil 3 | Die Straßenbahnen | 97 |
| 1. | Die Straßenbahn in London | 97 |
| 1.1 | Die staatlichen Debatten zur Einführung der Straßenbahn in London | 97 |
| 1.1.1 | Der Antrag der London General Omnibus Company | 97 |
| 1.1.2 | Die parlamentarische Debatte zur ersten konzessionierten Straßenbahn | 98 |
| 1.1.3 | Die parlamentarische Debatte zur Einführung des Tramways Act von 1870 | 100 |
| 1.1.4 | Die parlamentarische Debatte zur Elektrifizierung der Straßenbahn | 104 |
| 1.2 | Die kommunalen Interaktionen zur Einführung der Straßenbahn in London | 106 |
| 1.2.1 | Die Vestries | 106 |
| 1.2.2 | Die City of London | 111 |
| 1.2.3 | Das Metropolitan Board of Works (MBW) und das London County Council (LCC) | 113 |
| 1.2.4 | Der Tramways Act von 1870 und die kommunalen Autoritäten | 115 |
| 1.3 | Die privatwirtschaftlichen Initiativen und die Einflussnahme der Interessenvertretungen auf die Einführung der Straßenbahn in London | 116 |
| 1.3.1 | George Francis Train | 116 |
| 1.3.2 | William Joseph Curtis | 119 |
| 1.3.3 | Die London General Omnibus Company (LGOC) | 120 |

| | | |
|-----------|--|------------|
| 1.3.4 | John Noble and Company | 122 |
| 1.3.5 | Die drei ersten erfolgreichen Straßenbahnlinien | 122 |
| 1.3.6 | Die Einflussnahme der Interessengruppen | 124 |
| 1.4 | Die Wahrnehmung und Bedeutung der Straßenbahn | 127 |
| 1.4.1 | Die Bedeutung der Verkehrsplanung | 127 |
| 1.4.2 | Die öffentliche Aufnahme des Verkehrsmittels | 128 |
| 2. | Die Straßenbahn in Berlin | 131 |
| 2.1 | Die staatliche Interaktion zur Einführung der Straßenbahn in Berlin | 131 |
| 2.1.1 | Die ersten Konzessionsgesuche | 131 |
| 2.2 | Die kommunalen Interaktionen zur Einführung der Straßenbahn in Berlin | 138 |
| 2.2.1 | Die Rolle der Stadt bei der Entstehung der Straßenbahnen | 138 |
| 2.2.2 | Die Kommunalisierung der Straßenbahnen | 143 |
| 2.3 | Die privatwirtschaftlichen Initiativen und die Einflussnahme der Interessenvertretungen auf die Einführung der Straßenbahn in Berlin | 145 |
| 2.3.1 | Die Kleinunternehmer | 145 |
| 2.3.2 | Die Vormachtstellung der Großen Berliner Pferdebahn | 146 |
| 2.3.3 | Die technische Entwicklung und die Elektrifizierung der Straßenbahn | 148 |
| 2.3.4 | Die Einflussnahme der Interessengruppen | 150 |
| 2.4 | Die Wahrnehmung und Bedeutung der Straßenbahn | 156 |
| 2.4.1 | Die Bedeutung der Verkehrsplanung | 156 |
| 2.4.2 | Die öffentliche Aufnahme des Verkehrsmittels | 157 |
| 3. | Die Konvergenzen und Divergenzen in der Einführung und Entwicklung der Straßenbahnen in London und Berlin | 161 |

| | |
|---|------------|
| Teil 4 Die Schnellbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen | 169 |
| 1. Die Untergrundbahn in London | 169 |
| 1.1 Die staatliche Dimension der Einführung und Expansion der Untergrundbahn in London | 169 |
| 1.1.1 Charles Pearson und das City-Terminus-Projekt | 169 |
| 1.1.2 Die Metropolitan Railway | 172 |
| 1.1.3 Die Hammersmith and City Railway | 181 |
| 1.1.4 Die Metropolitan Distrikt Railway | 182 |
| 1.1.5 Die elektrische Traktion und die City and South London Railway | 184 |
| 1.2 Die municipale Interaktion zur Einführung der Untergrundbahn in London | 187 |
| 1.2.1 Die City of London | 187 |
| 1.2.2 Die Vestries | 195 |
| 1.2.2.1 St. Pancras | 195 |
| 1.2.2.2 St. Marylebone | 197 |
| 1.2.2.3 St. Mary Islington | 199 |
| 1.2.2.4 Whitechapel | 200 |
| 1.2.3 Das Metropolitan Board of Works (MBW) | 200 |
| 1.3 Die privatwirtschaftlichen Initiativen und die Einflussnahme der Interessenvertretungen auf die Einführung der Untergrundbahn in London | 203 |
| 1.3.1 Die wirtschaftlichen Akteure und Charles Pearsons City Terminus | 203 |
| 1.3.2 Die Metropolitan Railway Company | 205 |
| 1.3.3 Die Metropolitan District Railway | 213 |
| 1.3.4 Die Elektrifizierung der Untergrundbahn | 215 |
| 1.3.5 Die Einflussnahme der Interessengruppen | 217 |
| 1.4 Die Wahrnehmung und Bedeutung der Untergrundbahn | 219 |
| 1.4.1 Die Bedeutung der Verkehrsplanung | 219 |
| 1.4.2 Die öffentliche Aufnahme des Verkehrsmittels | 220 |

| | |
|--|------------|
| 2. Die Schnellbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin | 227 |
| 2.1 Die staatliche Interaktion zur Einführung der Schnellbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin | 227 |
| 2.1.1 Die Verbindungsbahn | 227 |
| 2.1.2 Die Ringbahn | 232 |
| 2.1.3 Die Stadtbahn | 238 |
| 2.1.4 Die Hoch- und Untergrundbahn | 244 |
| 2.2 Die kommunalen Interaktionen zur Einführung der Schnellbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin | 249 |
| 2.2.1 Die Verbindungsbahn | 249 |
| 2.2.2 Die Ringbahn | 249 |
| 2.2.3 Die Stadtbahn | 251 |
| 2.2.4 Die Hoch- und Untergrundbahn | 255 |
| 2.3 Die privatwirtschaftlichen Initiativen und die Einflussnahme der Interessenvertretungen auf die Einführung der Schnellbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin | 259 |
| 2.3.1 Die Verbindungsbahn | 259 |
| 2.3.2 Die Ringbahn | 261 |
| 2.3.3 Die Stadtbahn | 262 |
| 2.3.4 Die Hoch- und Untergrundbahn | 268 |
| 2.3.5 Die Einflussnahme der Interessengruppen | 275 |
| 2.4 Die Wahrnehmung und Bedeutung der Schnellbahnen, Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin | 280 |
| 2.4.1 Die Bedeutung der Verkehrsplanung | 280 |
| 2.4.2 Die öffentliche Aufnahme der Verkehrsmittel | 282 |
| | |
| 3. Die Konvergenzen und Divergenzen in der Einführung und Entwicklung der Schnell-, Hoch- und Untergrundbahnen in London und Berlin | 289 |
| | |
| Zusammenfassung | 299 |
| | |
| Bibliografie | 313 |