

Bank und Geschichte

Historische Rundschau



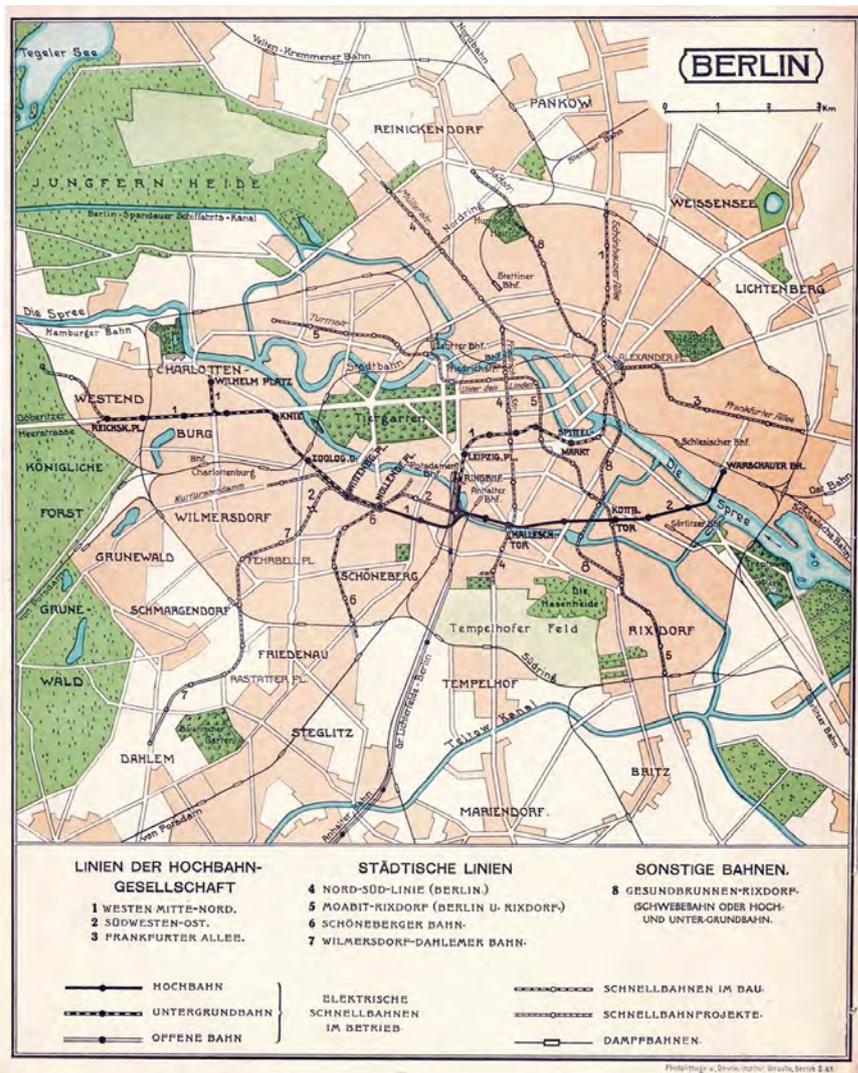
Historische Gesellschaft
der Deutschen Bank e.V.



Nr. 46

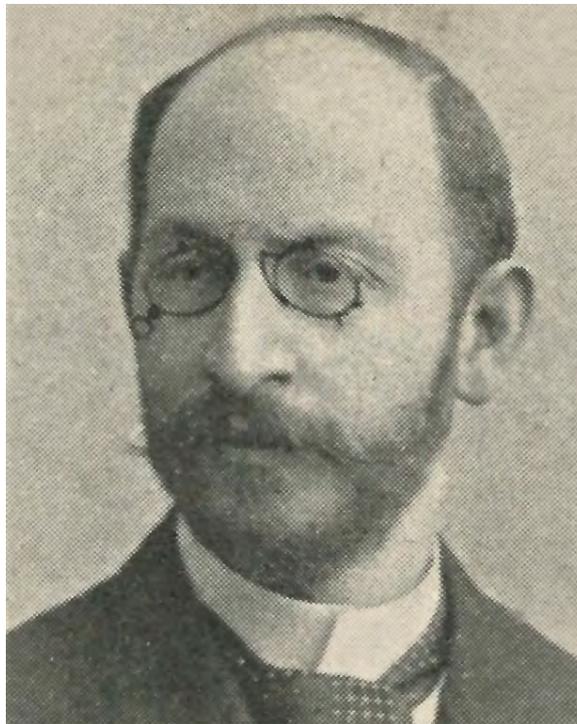
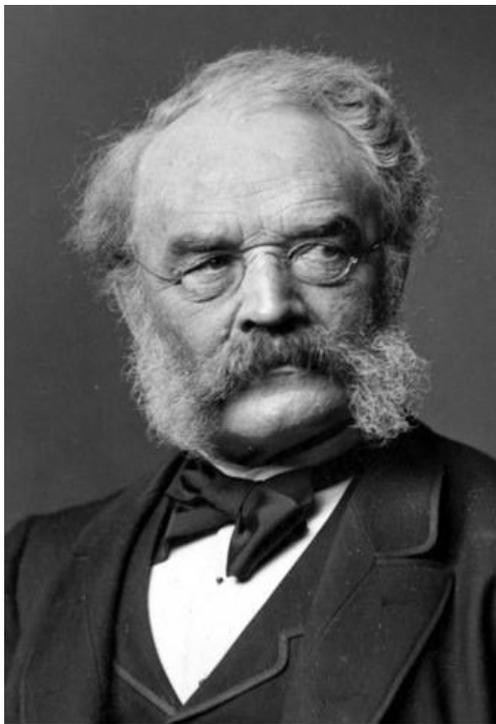
Mai 2022

Infrastruktur für die Hauptstadt – Die Anfänge der Berliner Hoch- und Untergrundbahn und die Deutsche Bank

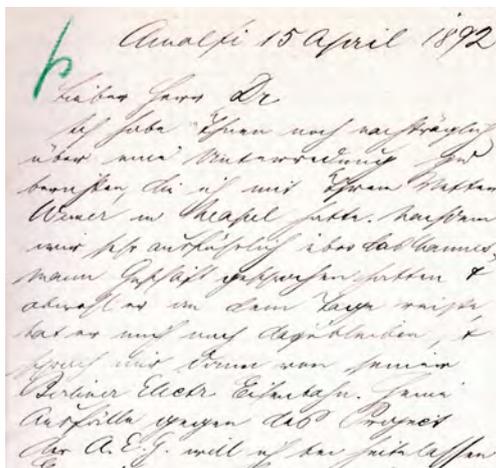


Rund eine Milliarde Fahrgäste nutzen jährlich den öffentlichen Personennahverkehr Berlins. Vor 125 Jahren war die Deutsche Bank Mitbegründerin des größten deutschen S- und U-Bahnnetzes. Vorstandsmitglied Max Steinthal gelang es bei diesem Projekt, die beiden Aspekte Bahnbau und zukunftsorientierte Stadtentwicklung in Einklang zu bringen.

Plan des Berliner Schienennahverkehrs 1908.



Werner von Siemens um 1885 (links), Max Steinthal 1893 (rechts).



Im April 1892 trat Siemens erstmals an die Deutsche Bank wegen der Finanzierung der „Berliner Electr. Eisenbahn“ heran.

Im April 1892 wandte sich Max Steinthal (1850-1940), Vorstandsmitglied der Deutschen Bank, an seinen Kollegen Georg Siemens (1839-1901), um ihm von einer Unterredung mit dessen Vetter – dem Erfinderunternehmer Werner von Siemens (1826-1892) zu berichten:

„[Er] sprach dann von seiner Berliner Electr. Eisenbahn. Seine Ausfälle gegen das Project der AEG will ich beiseitelassen. Er glaubt, im Sommer soweit zu sein, daß dann der Frage der Capitalbeschaffung nähergetreten werden muß“.¹ Werner von Siemens hatte bei Steinthal unumwunden nachgehört, wie intensiv die Deutsche Bank mit der leidigen Konkurrenz bei diesem Thema in Verhandlungen stehe: „Sie sind ja nun wohl schon mit der AEG für deren Project in Connex?“ Ich erwiderte, das eine schloße das andre nicht aus, m. E. wären keine prinzipiellen Bedenken, daß wir uns mit seiner Hochbahn beschäftigten. Er schätzt den Capitalbedarf auf 12 Millionen und fragt, ob ein Consortium denselben jetzt beschaffen könnte. Ich verneinte das für jetzt und eine nahe Zukunft, für später wahrscheinlich, ob schon zum Sommer zweifelhaft. Sie hätten, fuhr er fort, ihm zwar die Capitalbeschaffung als leicht geschildert, aber in jetziger Zeit schien es ihm doch, als ob Banquiers dafür bisher zu haben wären, darum hätte er Lust, sich direct ans Publicum zu wenden, wie er’s s.Z. bei Indo European Cabel gemacht hätte; was ich dazu meinte? – Ich: ‚Das können Sie nur einmal machen; mißlingt es, so nimmt Sie das Publicum das nächste Mal nicht ernst‘ Er: ‚Als technische Firma geniert mich das nicht so, wie Sie Banquiers. Wenn’s das Publicum nicht will, so lass ichs. [...]‘ Ich: ‚Wollen Sie einen Mittelweg; nehmen Sie 2 Millionen, die Banquiers nehmen 4, es klingt dann ganz anders und ist viel weniger, wenn das Publicum nur 6 aufzubringen braucht‘.“²

Als Max Steinthal dieses Gespräch mit Werner von Siemens führte, war er schon seit mehreren Jahren mit der Reorganisation der Mannesmannröhren-Werke befasst, in deren Aufsichtsrat Siemens Vorsitzender war. Die beiden kannten sich gut, was das offene „Brainstorming“ hinsichtlich der Finan-

zierung eines künftigen Berliner Nahverkehrs erklärt. Die von Steinthal erwähnten ‚Ausfälle‘ gegen die Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft (AEG) betrafen deren Pläne für schnelle Verkehrswege, die aber von vornherein auf unterirdisch geführte Trassen setzte, während Siemens ein reines Hochbahnkonzept verfolgte. Die U-Bahn-Lösung stieß bei der Berliner Stadtverwaltung jedoch zunächst auf wenig Gegenliebe, da diese befürchtete, dass bei einer unterirdischen Streckenführung Schäden an dem gerade erst vollendeten Kanalisationsnetz entstünden.

Die Deutsche Bank pflegte enge Verbindungen zu beiden Unternehmen, da sie Investitionen in Zukunftstechnologien – und die Elektroindustrie hatte sich Ende des 19. Jahrhunderts zu einer Schlüsselbranche entwickelt – größte Bedeutung beimaß. Die Beziehung zur AEG war eigentlich die ältere, doch im Zuge der Planungen für die Berliner Schnellbahnen festigten sich die Bindungen zur Firma Siemens & Halske, die lange Zeit ihre Umwandlung in eine Aktiengesellschaft und die Finanzierung über den Kapitalmarkt vermieden hatte. Erst nach dem Tod von Werner von Siemens im Dezember 1892, wenige Monate nach dem Gespräch mit Steinthal, begann sich das Unternehmen dem organisierten Kapitalmarkt zuzuwenden. 1897 wurde Siemens & Halske mit Unterstützung der Deutschen Bank eine börsennotierte Aktiengesellschaft. Um das Berliner Bahnprojekt über den Kapitalmarkt zu finanzieren, sollte eine eigene Aktiengesellschaft, die spätere Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin, gegründet werden.



Projektiertes Streckenplan der Schnellbahn (Stand 1894).

Um den in der Gründerzeit rasant anwachsenden Berliner Straßenverkehr mit einem Netz leistungsfähiger Schienenverkehrsmittel zu entlasten, hatte Werner von Siemens schon 1880 den Bau einer Hochbahn geplant. Der Bedarf war unübersehbar. Die Reichshauptstadt wuchs schnell und wurde immer dichter bebaut. 1877 war Berlin Millionenstadt geworden, und jedes Jahr zogen Zehntausende zu. Die Verhandlungen über die genaue Linienführung zogen sich

jedoch jahrelang hin. Schließlich einigte man sich, durch eine Strecke vom Zoologischen Garten nach der Warschauer Brücke mit Abzweigung zum Potsdamer Platz im Süden Berlins eine Ergänzung der bereits bestehenden Berliner Stadtbahn zu schaffen. Dadurch sollten die Linien beider Bahnen vereinigt werden.

Die technischen Fragen, die mit dem Bau der elektrischen Hochbahn für Berlin sowie den damals noch eigenständigen Städten Schöneberg und Charlottenburg zusammenhingen, waren zum Zeitpunkt des Gesprächs von Steinthal mit Siemens weitgehend geklärt. In aufwändig gestalteten Projektskizzen, die bereits das Mittel der Fotomontage nutzten, stellte Siemens & Halske das Vorhaben interessierten Kreisen vor. Ein Verkehrsprojekt, das zunächst vor allem mit überirdischer Wegführung konzipiert war, erforderte die Errichtung zahlreicher Hochbauten, die im bestehenden Straßenbild „unterzubringen“ waren. Und hier war Siemens & Halske bei einem ähnlichen Stadtbahnunternehmen in Wien auf heftigen Widerstand gestoßen – auch aus städtebaulich-ästhetischer Sicht.



In aufwändigen Animationen visualisierte Siemens die künftige Hochbahn.

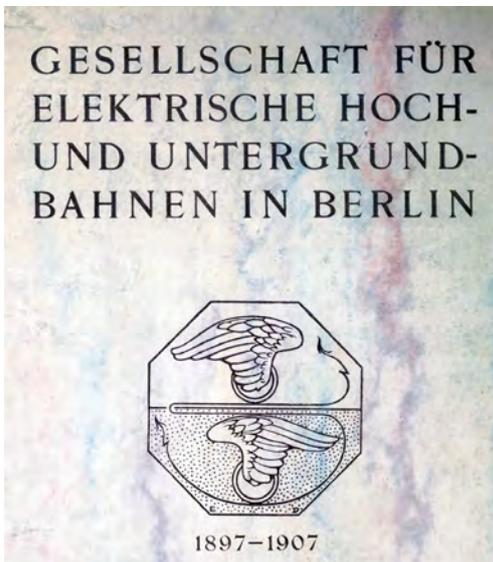
Siemens & Halske verteidigte sein Vorhaben, die Hauptstadt mit Hochbahntrassen zu durchziehen: „Berlin ist nicht nur Spreeathen mit lauter Kunsttempeln, sondern gleichzeitig der Verkehrsmittelpunkt und die erste Industriestadt des Reiches. Soll Berlin das bleiben, so muss man dem schon höchst drückenden Bedürfnis nach Eröffnung neuer Verkehrswege für eine beschleunigte Beförderung baldmöglichst Rechnung tragen. Wird aber die neue Stadtbahn jetzt nicht mit dem größten Nachdruck durchgeführt, dann steht zu befürchten, [...] dass viele Löcher verbaut sein werden, durch welche die Stadtbahn heute mit einiger Kunst gerade noch durchschlüpfen kann.“³

Gustav Kemmann (links) prüfte die Wirtschaftlichkeit der Hochbahn, Paul Wittig wurde für viele Jahrzehnte ihr Organisator.



Die Bewältigung der technischen Fragen war jedoch nur eine der zentralen Herausforderungen bei der Planung. Was die künftige Auslastung des neuen Verkehrsweges anbelangte, suchte die Deutsche Bank als Finanzierungspartner nach unabhängiger Expertise. Sie beauftragte den Ingenieur und Verkehrsexperten Gustav Kemmann (1858-1931), das Vorhaben hinsichtlich seiner Wirtschaftlichkeit, vor allem bezüglich der zu erwartenden Nachfrage, einzuschätzen. Auf der Grundlage von selbst durchgeführten Verkehrszählungen und aus der Einwohnerentwicklung hergeleiteten Zahlen für das zu erwartende Fahrgastaufkommen stellte Kemmann seine Verkehrsprognose auf. Die Deutsche Bank hatte den richtigen Mann ins Boot geholt. Als die Hochbahn schließlich in Betrieb genommen wurde, sollten sich seine Berechnungen als erstaunlich präzise erweisen.

Aufgrund der technischen Planungen und betriebswirtschaftlichen Berechnungen galt es nun, ein tragfähiges Finanzierungsmodell für dieses gewaltige Infrastrukturprojekt auf die Beine zu stellen. Als Partner stand die Deutsche Bank mit ihrem Vorstandsmitglied Max Steinthal bereit. Für den gebürtigen und eingefleischten Berliner, der der Spree kaum länger als für ein paar Wochen den Rücken kehrte, war es gleichzeitig eine Herzensangelegenheit, dass seine Heimatstadt einen zukunftsfähigen Nahverkehr erhielt.



Das Flügelrad wurde zum Logo der Hochbahngesellschaft. Auch als Bekrönung der Zierpfeiler der 1901/02 errichteten Station Hallesches Tor warb es für das Unternehmen.



So entwickelte die Deutsche Bank gemeinsam mit Siemens & Halske in den folgenden Jahren ein Konzept, auf dessen Grundlage am 13. April 1897 die Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen (gemeinhin als Hochbahngesellschaft bezeichnet) errichtet wurde. Der Eintrag der neuen Gesellschaft ins Berliner Handelsregister erfolgte am 8. Juli 1897. Die Gesellschaft fungierte als Bauherrin, die Bauleitung übernahm Siemens & Halske. Der Vorstand der Hochbahngesellschaft setzte sich lediglich aus einer Person zusammen: Regierungsbaumeister Paul Wittig (1853-1943). Seine Aufgaben lagen – obwohl von Haus aus Architekt – weniger im architektonischen Bereich, sondern in der Verwaltung und der Lösung von Grunderwerbsaufgaben. Über mehrere Jahrzehnte agierte Wittig als einziges Vorstandsmitglied der Hochbahngesellschaft und wurde so zur zentralen Figur im Management des Berliner Hochbahnbaus. Im Aufsichtsrat übernahm der ehemalige Berliner Oberbürgermeister und preußische Finanzminister Arthur Hobrecht den Vorsitz. Entscheidender in diesem Gremium war jedoch sein nomineller Stellvertreter Max Steinthal von der Deutschen Bank. Mit Wilhelm von Siemens, ein Sohn von Werner, gehörte außerdem ein Vertreter des ausführenden Unternehmens dem Aufsichtsrat an.



Bau der Hochbahntrasse in der Gitschiner Straße um 1897. Die architektonische Gestaltung der Pfeiler und Bahnhöfe musste aber noch optimiert werden.

In langen Verhandlungen mit der Stadt Berlin hatte Siemens & Halske schließlich eine Hochbahntrasse entlang der Führung der 30 Jahre zuvor abgerissenen Berliner Zollmauer durchsetzen können. Der erste Spatenstich war schon am 10. September 1896 in der Gitschiner Straße im Stadtteil Kreuzberg erfolgt, ein halbes Jahr vor der offiziellen Gründung der Hochbahngesellschaft.

Für die Hochbahn hatten die Siemens-Ingenieure spezielle Hochbahn Pfeiler entwickelt, die sich in der Bauphase jedoch als ästhetisch unbefriedigend herausstellten. Das Primat der verkehrsgerechten Stadt konnte sich im

„Spreathen“ dann doch nicht völlig Bahn brechen. Es schlug die Stunde des schwedischen Architekten Alfred Grenander, der beauftragt wurde, eine künstlerisch akzeptable Lösung für dieses Problem vorzulegen. Paul Wittig kannte Grenander durch ihre gemeinsame Zeit im Baubüro des Reichstags. 30 Jahre lang blieb Grenander der Hausarchitekt der Hochbahngesellschaft.



Der 1912 umgestaltete U- und S-Bahnhof Wittenbergplatz gehört bis heute zu den markantesten Bauwerken des Berliner Nahverkehrs.

Einige Jahre später platzierte die Deutsche Bank in der Eingangshalle am Wittenbergplatz eine große Anzeige, mit der sie an die Gründung der Hochbahngesellschaft 1897 erinnerte.



Muster der ersten 1897 ausgegebenen, auf 1000 Mark lautenden Aktien der „Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin“.



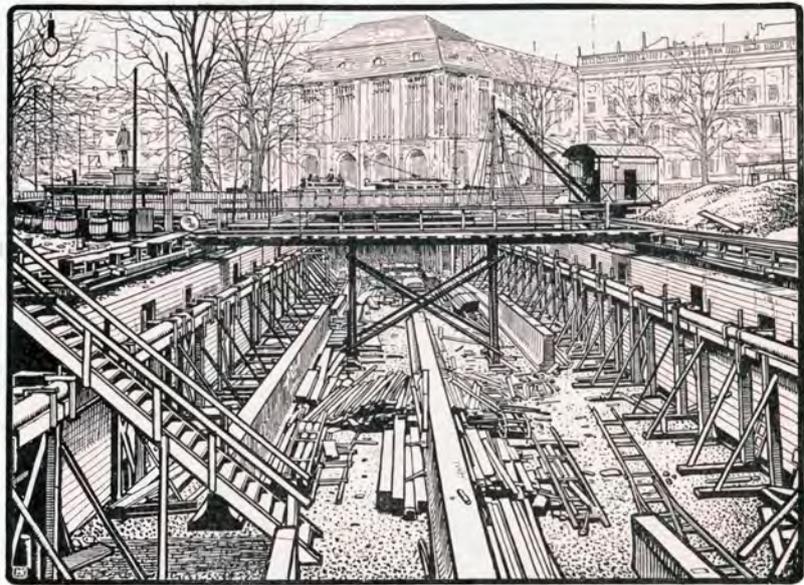
Viele der von ihm entworfenen S- und U-Bahnstationen sind bis heute erhalten, beispielsweise am Wittenbergplatz und am Alexanderplatz.

Nach zähem Ringen mit der damals noch unabhängigen Stadt Charlottenburg wurde beschlossen, in der Taentzienstraße keine Hochbahn, sondern eine „Unterpflasterbahn“ zu bauen und die Strecke bis zum sogenannten Knie (dem heutigen Ernst-Reuter-Platz) westlich des Zoologischen Gartens zu führen. Inzwischen hatte das Berliner Stadtbauamt seine Bedenken gegenüber einer teilweise unterirdisch gebauten Trasse aufgegeben. Damit war nun auch eine weitere Verlängerung in das Berliner Stadtzentrum möglich und die Planungsänderungen konnten in das laufende Projekt eingearbeitet werden.

Die Hochbahngesellschaft begann mit einem Grundkapital von 12,5 Millionen Mark. Die Aktien wurden im Oktober 1897 zum Kurs von 105 Prozent zur Zeichnung aufgelegt. Im Verkaufsprospekt waren nicht nur der genaue



Beginn des Baus für den unterirdischen Abschnitt auf der Stammstrecke (oben) und am Leipziger Platz (rechts).



□ Ausführung der Untergrundbahn auf dem Leipziger Platz □

Streckenverlauf beschrieben, sondern auch Details zu Ausstattung und Betriebsgeschwindigkeit: „Die Bahn dient dem Personenverkehr und ist elektrisch zu betreiben. Die Bahnlinie ist durchgehend normalspurig und doppelgleisig, auf besonderem Bahnkörper, unabhängig vom Straßenverkehr, herzustellen. Als höchste Fahrgeschwindigkeit [...] sind in der Genehmigungs-urkunde 50 Kilometer pro Stunde vorgesehen.“⁴

Das Gesamtprojekt der Hoch- und Untergrundbahn hatte nun eine Länge von gut 10 Kilometern. Der größte Teil der Trasse, ungefähr acht Kilometer, sollte auf Viadukten errichtet werden und elf Hochbahnhöfe verbinden. Dazu kamen noch zwei Kilometer unterirdischer Strecke mit drei U-Bahnhöfen. Die damaligen Planer ließen die Bahnsteige mit 80 Metern Länge errichten, was für einen 6-Wagen-Zug ausreichte. Später wurden Strecken auch für 8-Wagen-Züge ausgelegt, die deutlich längere Bahnsteige benötigten.

Nach etwa fünfeinhalbjähriger Bauzeit war die Stammstrecke zwischen Zoologischem Garten und Warschauer Brücke mit einem Abzweig zum Potsdamer Platz fertig. Am 15. Februar 1902 fand die sogenannte „Ministerfahrt“ auf der Strecke Potsdamer Platz – Zoologischer Garten – Stralauer Tor – Potsdamer Platz statt. Diese hieß so, weil mehrere preußische Minister an der Eröffnungsfahrt teilnahmen. Ab dem 11. März konnte die neue U-Bahn für den allgemeinen Publikumsverkehr freigegeben werden.

Im ersten Betriebsjahr nutzten 22,5 Millionen Fahrgäste die Stammstrecke der Berliner Hoch- und Untergrundbahn. Die Kalkulation Kemmanns hatte sich nahezu exakt erfüllt; er hatte 22,7 Millionen Fahrgäste prognostiziert.

„Die Bahn mit ihrer neuartigen schnellen Beförderung erwarb sich in steigendem Maße den Beifall des Publikums und das Wohlwollen der Behörden und – was für die Weiterentwicklung besonders wichtig war – mit der Zeit auch das Vertrauen des Geldmarktes“⁵, schrieb Paul Wittig rückblickend in einem Beitrag zur Würdigung der Verdienste von Max Steinthal für dieses

In einem modernen Verkehrsbetrieb arbeiten zu können besaß Anziehungskraft. Stolz präsentierten sich Zugführer und Schaffner vor einem Zug auf der 1902 eröffneten ersten Hoch- und U-Bahnstrecke. Unter ihnen der aus Kamerun stammende Martin Dibobe (3.v.l.), der sich später auch als Bürgerrechtler einen Namen machte.



Projekt. Die Erträge stiegen von anfänglich 3 bis 4 Prozent des Aktienkapitals auf einen festen Satz von 6 Prozent bei Beginn des Ersten Weltkriegs.

Steinthals Überlegungen gingen aber über den reinen Bahnbau hinaus. Er realisierte zum ersten Mal in Berlin den Gedanken, die Besiedlung unbebauter Gebiete in der Umgebung durch planvolle Verkehrserschließung zu erreichen. Ein planvolles Ineinandergreifen bei den Themen Stadtentwicklung und Nahverkehr hatte in der Gründerzeit nicht existiert, weshalb sich der Nahverkehr durch die wild wuchernden Quartiere jener Zeit zwingen musste. Dies sollte sich künftig planvoller entwickeln. Im November 1903 betrieb Steinthal die Gründung der Neu-Westend Aktiengesellschaft für Grundstücksverwertung, 1906 folgte die Bodengesellschaft am Hochbahnhof Schönhauser Allee AG.

Harmonisch sollen sich die Schnellbahn-Trassen in die neuerrichteten Wohngebiete einfügen.



Schnellbahn im Vorstadtgebiet.



Aktie aus der Erstemission der Terraingesellschaft Neu-Westend 1904. Für den Aufsichtsrat zeichnete links Max Steinthal.

Die Finanzierung beruhte auf Vorausberechnungen, wonach die Kosten für den Bahnbau und die erforderlichen Betriebszuschüsse durch die Wertsteigerung erbracht werden sollten, die die betreffenden Grundstücke durch den Schnellbahnschluss erzielen würden.

Die Gründung der Neu-Westend-Gesellschaft mit einem Grundkapital von 12 Millionen Mark war dadurch vorbereitet worden, dass die Deutsche Bank als Geschäftsführerin in dem zu erschließenden Terrain westlich des Zentrums von Charlottenburg 13 Hektar Fläche erworben hatte und diesen Besitz sowie alle ihre Rechte aus den vorhandenen Verträgen auf die neue Terraingesellschaft übertrug. Steinthals Konzept zeigte Erfolg und wurde auf eine Reihe weiterer Berliner Vororte übertragen.

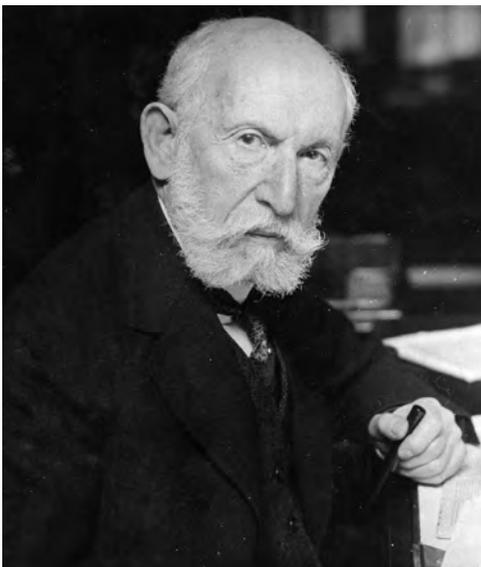
Steinthal hatte selbst einmal eingeräumt, dass die Beschäftigung mit dem Berliner Nahverkehr und den Terraingesellschaften mehr als „ein Viertel eines Direktors“ der Deutschen Bank beanspruchen würden. Doch er ließ nicht ab von seinem Engagement und versuchte dieses „Viertel“ seiner Arbeitskraft so optimal wie möglich einzusetzen, was er durch die akribische Vorbereitung auf die zahlreichen Sitzungen „seiner“ Gesellschaften erreichte. Und er kämpfte: Als ein „feindliches“ Konsortium versuchte, durch stetigen Aktienzukauf die Majorität in der Hochbahngesellschaft zu gewinnen, erkannte der versierte Börsenbeobachter Steinthal die Gefahr rechtzeitig und steuerte gegen. Die Deutsche Bank veranlasste die sofortige Ausgabe von 10 Millionen Mark Schutzaktien und konnte so ihre beherrschende Stellung bewahren.

In und nach dem Ersten Weltkrieg verschoben sich die Leitlinien in der Berliner Verkehrspolitik, weg von dem mehr privatwirtschaftlich organisierten Betrieb des Nahverkehrs, hin zu einer städtisch zentralisierten Organisation. Vor allem die Eingemeindung der Stadt Charlottenburg – auf deren Terrain

sich ein nicht geringer Teil des Streckennetzes befand – und die Schaffung einer einheitlichen Stadtverwaltung für „Groß-Berlin“ im Jahr 1920 schwächte die Position der Hochbahngesellschaft, die jetzt nur noch einen einzigen Verhandlungspartner hatte. Die Stadt Berlin konnte nun erheblichen Druck auf die Hochbahngesellschaft ausüben, zumal die Stadt bereits einen großen Teil des Straßenbahn- und Omnibus-Netzes besaß. Am 10. Juli 1926 kam es zum Abschluss des sogenannten Hochbahnvertrags, der zur Folge hatte, dass sich die Stadt Berlin das Bestimmungsrecht über das gesamte U-Bahn-Netz einverleibte, indem sie bis Ende 1927 die Aktienmehrheiten an den verschiedenen Verkehrsunternehmen und somit auch an der Hochbahngesellschaft erwarb. Die Hochbahnaktionäre erhielten von der Stadt Berlin das attraktive Angebot, ihre Aktien der Hochbahngesellschaft in eine siebenprozentige, mit 102 Prozent rückzahlbare Stadtschuldverschreibung vom gleichen Nennwert (1000 Reichsmark) zuzüglich 200 Reichsmark in bar umzutauschen. Wirtschaftlich gesehen begrüßte Max Steinthal dieses Angebot an die Aktionäre. Gleichzeitig stimmte er dem Übergang der Gesellschaft an die Stadt Berlin persönlich nur schweren Herzens zu, hatte er sich deren Entwicklung doch seit ihrer Entstehung 1897 intensiv gewidmet. Am 8. April 1927 trat er von seinem Amt als Vorsitzender des Aufsichtsrats zurück. Schließlich verkaufte die Hochbahngesellschaft ihre Anlagen und Fahrzeuge zum 1. Januar 1929 an die neu gegründete städtische Berliner Verkehrs-A.G., die heutigen Berliner Verkehrsbetriebe (BVG), und trat danach in Liquidation, die bis 1931 abgeschlossen war.

Zum Zeitpunkt von Steinthals Ausscheiden war das Betriebsnetz der Hochbahngesellschaft von ursprünglich gut 10 auf 55 Kilometer angewachsen. Das anfängliche Grundkapital von 12,5 Millionen Mark betrug inzwischen 175,2 Millionen Reichsmark. Außerdem waren Ende 1927 nach Abzug bereits erfolgter Tilgungen festverzinsliche Anleiheschulden von insgesamt 80,7 Millionen Reichsmark vorhanden, aus denen die Kosten für die Verlängerungsbauten und die Ausrüstung der Bahn bestritten wurden.

Zum Vergleich: 2020 betrieb die BVG 173 U-Bahnhöfe und 803 Straßenbahnhaltestellen und die inzwischen neun U-Bahnlinien haben allein eine Streckenlänge von 153 Kilometern.



1930 wurden Max Steinthals (links Altersbild) Verdienste um die Berliner Hochbahn mit einer Gedenktafel am U-Bahnhof Alexanderplatz gewürdigt.



Als die Hochbahngesellschaft dabei war Geschichte zu werden, wurden 1930 am U-Bahnhof Alexanderplatz – dem größten der Stadt – bronzene Gedenktafeln für Max Steinthal und Paul Wittig angebracht, 1932 auch für Gustav Kemmann. Nur eine Station weiter, an der Haltestelle Klosterstraße, zierte schon seit 1913 ein Reliefporträt Steinthals den U-Bahnhof, in unmittelbarer Nähe seines Elternhauses, in dem er seine Kindheit und Jugend verbracht hatte.

Bereits 1923 hatte Steinthal sein Wirken für die Hochbahn folgendermaßen resümiert: „Sie wissen, mit welcher Liebe ich an [dem] Unternehmen hänge. Mein größter Stolz ist es, dass es mir vergönnt war, an dem von dem genialen Werner von Siemens geplanten, von seiner Firma Siemens & Halske zur Ausführung gebrachten Werke als Vertreter der Deutschen Bank in finanzieller und wirtschaftlicher Hinsicht mitzuwirken.“⁶

Doch im Nationalsozialismus galten die überragenden Verdienste des Juden Max Steinthal, die er in über sechzig Jahren für die Deutsche Bank und mehr als dreißig Jahren für das Berliner Verkehrswesen erworben hatte, nichts mehr. Alle Ämter, die er noch ausübte, musste er aufgeben. Zur Emigration konnte sich Steinthal trotz der zunehmenden Entrechtung nicht entschließen. Zwei Wochen vor seinem 90. Geburtstag starb Steinthal in einem Berliner Hotelzimmer, nachdem er im Jahr zuvor sein Haus in der Uhlandstraße zwangsweise hatte verkaufen müssen. Bereits 1933 war die Gedenktafel für Steinthal am Alexanderplatz entfernt worden. Erst 2002 wurde sie neu geschaffen und dort wieder angebracht.

Reinhard Frost

¹Brief von Max Steinthal an Georg Siemens v. 15.4.1892, HADB, S305

²Ebd.

³Entwurf zu einem elektrischen Stadtbahnnetz für Berlin von Siemens & Halske, 1894, S. 17, HADB S305

⁴Zit. nach Börsenprospekt der Hochbahngesellschaft vom Oktober 1897, HADB, S306

⁵Paul Wittig, Max Steinthal in seinem Wirken für die Berliner Hoch- und Untergrundbahn, in Monatshefte für die Beamten der Deutschen Bank und Disconto-Gesellschaft, Heft 12, 1930, S. 197f.

⁶Ebd., S. 199