

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 17

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

INHALT: Die elektr. Stadtbahn in Berlin von Siemens & Halske. I. — Wettbewerb für ein eidg. Post- und Telegraphen-Gebäude in Bern. I. — XIII. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Arch.- und Ing.-Vereine in Freiburg i. B. III. (Schluss.) — Miscellanea: Ueber Versuche zur Verminderung der Rauchplage bei Lokomotiven. Neues Verfahren zur Bestimmung der Härte eines Körpers. Eine neue Art der Uferbetestigung. Verschiebung eines Turmes. Verein chem. Bieler-Studierender. Internationale Motorwagen-

Ausstellung in Berlin 1899. Die Feier des 50jährigen Bestandes des österreichischen Ing.- und Arch.-Vereins. Der Schifffahrtskanal am eisernen Thor — Konkurenzen: Kant. Industrie- und Gewerbeausstellung 1899 in Thun. Neubauten für die Universität von Kalifornien in Berkeley bei San Francisco. — Litteratur. — Berichtigung. — Vereinsnachrichten.
Hiezu eine Tafel: Wettbewerb für ein eidg. Post- und Telegraphen-Gebäude in Bern.

Die elektrische Stadtbahn in Berlin von Siemens & Halske.*)

I.

Am 10. September 1896 erfolgte der erste Spatenstich zum Bau der Berliner elektrischen Hochbahn nach einem Projekte der Firma Siemens & Halske, dessen Vorgeschichte bis ins Jahr 1880 zurückreicht. Bereits unmittelbar nach der Gewerbeausstellung in Berlin i. J. 1879, auf welcher Werner von Siemens die erste elektrische Eisenbahn versuchsweise mit Erfolg vorgeführt hatte, war genannte Firma mit Entwürfen von elektrischen Hochbahnen an die Öffentlichkeit getreten. Die Anlage derselben war nach Art

Brandenburger Thor und Reichstagsufer nach dem Bahnhof Friedrichstrasse (Haltestelle) und weiter längs dem linken Spreerifer bis zur Schlossbrücke — dem Centrum der Stadt — geführt werden. Eine unmittelbare Schienenverbindung zwischen dem Potsdamer Bahnhof und dem Stadtbahnhof Friedrichstrasse schaffend, würde diese Linie eine dringende Forderung des Berliner Verkehrs erfüllen.

Die zweite, zur Entlastung der vom Verkehr ausserordentlich stark beanspruchten Leipzigerstrasse in Aussicht genommene Erweiterungslinie soll von der ersteren in der Königgrätzerstrasse nach Osten abzuweichen, unter der Voss- und Mohrenstrasse, sowie dem Hausvogteiplatz als Unterpflasterbahn, sodann als Hochbahn über den Spittelmarkt und, dem Spreelaufe folgend, bis zur Köpnickerbrücke führen,

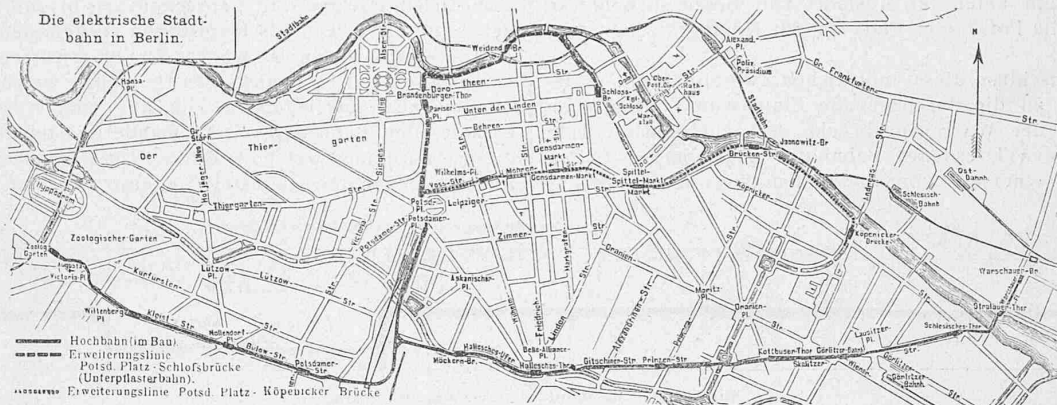


Fig. 1. Lageplan 1 : 54000.

der New-Yorker Hochbahnen auf an der Bordkante der beiderseitigen Bürgersteige aufgestellten Einzelstützen geplant, welche je ein meterspuriges Geleis für eine Fahrtrichtung tragen sollten.

Bei dem jetzt in Ausführung begriffenen Projekte, dessen Genehmigung nach wiederholt abgelehnten Entwürfen und langjährigen Verhandlungen mit den zuständigen Behörden im März 1896 erteilt wurde, handelt es sich dagegen um eine vollspurige Hochbahn auf viaduktartigem Unterbau. Nach der konzessionierten Linienführung charakterisiert sich die Anlage im wesentlichen als eine südliche, den Osten und Westen Berlins verbindende Stadtbahn, die sich tatsächlich auch an die seit 1882 bestehende staatliche Stadteisenbahn in den Stationen Warschauerstrasse und Zoologischer Garten anlehnt, zwischen diesen einen nach Süden flach gekrümmten Bogen ziehend. Es schliesst somit die elektrische Hochbahn mit der Stadtbahn einen vollständigen Ring, dessen nördliche Hälfte die Stadtbahn, dessen südliche Hälfte die elektrische Hochbahn bildet. (Siehe Lageplan Fig. 1.)

Die durchgehende Hauptlinie der Hochbahn Warschauerbrücke - Zoologischer Garten soll von beiden Seiten aus eine nördliche Abzweigung nach dem Potsdamer Platz (Potsdamer Bahnhof) erhalten. Als wichtige Ergänzung dieser Abzweigung ist zufolge einem neuerdings aufgestellten Plane der Firma Siemens & Halske eine hinter der Haltestelle am Potsdamer Bahnhof anschliessende Unterpflasterbahn vorgesehen, über deren zwei Linien die Verhandlungen jedoch zur Zeit noch nicht abgeschlossen sind.

Die erste, 3 km lange Linie soll vom Potsdamer Bahnhof aus nach Norden unter der Königgrätzer-Strasse zum

um später eventuell Anschluss an die erste Hochbahn der Hauptlinie zu finden.

Die gesamte elektrische Stadtbahnanlage würde demnach, einschliesslich der Unterpflasterbahnen, aus folgenden fünf Verkehrslinien bestehen:

1. Warschauerbrücke - Zoologischer Garten und umgekehrt.
2. Warschauerbrücke - Potsdamer Platz (Potsdamer Bahnhof) - Friedrichstrasse - Schlossbrücke und umgekehrt.
3. Zoologischer Garten - Potsdamer Platz - Bahnhof Friedrichstrasse - Schlossbrücke und umgekehrt.
4. Zoologischer Garten - Potsdamer Platz - Spittelmarkt - Köpnickerbrücke und umgekehrt.
5. Warschauerbrücke - Potsdamer Platz - Spittelmarkt - Köpnickerbrücke und umgekehrt.

Linienführung der Hochbahn. Die Anfangsstrecke der gegenwärtig im Bau begriffenen Hauptlinie Zoologischer Garten - Warschauerbrücke liegt, wie der Lageplan erkennen lässt, innerhalb des Geländes des Zoologischen Gartens und wird aus ästhetischen Rücksichten als Massivbau ausgeführt. Hinter der Haltestelle verlässt die Hochbahn mit einer Kurve von 60 m Halbmesser den Zoologischen Garten, übersetzt den Kurfürstendamm 80 m östlich der Kaiser Wilhelm-Gedächtniskirche mit einer eisernen Bogenbrücke von 23 m Spannweite, durchschneidet den Häuserblock an den Ecken des Kurfürstendamms und der Tauentzienstrasse und erreicht mit einer Gegenkrümmung von dem gleichen Halbmesser den Mittelstreifen des Strassenzuges Tauentzien-Kleist-Bülow-Strasse, über welchen sie bis zum Dennewitz-Platz führt; hier schwenkt sie mit Rücksicht auf die nahe liegende Lutherkirche nach dem nördlichen Bürgersteig hinüber, überschreitet die Dennewitz-Strasse, deren Häuserblock durchbrechend, und kreuzt nunmehr schienenfrei und annähernd senkrecht die Geleisanlagen des Potsdamer Aussenbahnhofes, der westlich von der Wannseebahn und östlich von der Ringbahn begrenzt wird. Für die Ueberführung

*) Eine umfassende Darstellung dieses eigenartigen Verkehrsunternehmens hat F. Baltzer, kgl. Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor in einer unter obigem Titel bei Julius Springer, Berlin, erschienenen Schrift gegeben, die als Quelle folgender Angaben und eines Teiles der Abbildungen diente. Einige Clichés verdanken wir der Zeitschrift «Stahl und Eisen». Die Red.