

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **39/40 (1902)**

Heft 10

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. I. Vom internationalen Schiffahrtskongress in Düsseldorf. (Schluss.) — Wettbewerb für ein neues Schulhaus in Oerlikon. (Schluss statt Fortsetzung.) — Kehrlichtverbrennungs-Anstalt in Zürich. — Das Imfeldsche Relief der Jungfrau Gruppe. — Kraftbeschaffung durch kleinere Motoren. — Mis-

cellanea: Auswechslung der Flutbrückenträger der Rheinbrücke bei Mainz. Monatsausweis über die Arbeiten am Simplontunnel. Der Bau der Elberfelder Schwebbahn. Neues Platinvorkommen. — Literatur: Eingegangene literarische Neuigkeiten. — Konkurrenzen: Archivbau Neuchâtel. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.



Abb. 2. Die Oberbaumbrücke mit dem Viadukt der Hochbahn.

Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

I.

Zu den in Berlin bereits bestehenden, grossartigen Verkehrsanlagen der Ring- und Stadtbahn ist das bedeutende Unternehmen einer elektrischen Hoch- und Untergrundbahn getreten, deren Bau im Jahre 1896 begann und die im März des laufenden Jahres dem Betriebe übergeben wurde.¹⁾ Die ungewöhnliche Verkehrszunahme dieser Grossstadt, welche nur mit jener von einigen nordamerikanischen Städten verglichen werden kann, geht daraus hervor, dass der gesamte, durch Omnibusse, Strassen- und Stadtbahnen zu bewältigende Massenverkehr von 89 Millionen Fahrgästen im Jahre 1882 auf 273 bzw. 460 Millionen in den Jahren 1895 und 1900 angewachsen war. Eine auffallende Verkehrsvermehrung fand namentlich seit 1895 statt; die Anzahl der beförderten Personen hat in dem Zeitraum von 1895 bis 1900 um 67,9% und diejenige der Fahrten um 43,5%, die Bevölkerung aber nur um 17,4% zugenommen. In den Jahren 1895 und 1900 betrug diese mit Einbeziehung der Vorstädte 2,13 bzw. 2,50 Millionen

¹⁾ Für die nachfolgenden Mitteilungen konnte neben andern Quellen namentlich eine in der «Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure» erschienene, umfassende Beschreibung dieses Verkehrsunternehmens von Reg.-Baumeister Langbein benützt und ebenso ein grosser Teil der Abbildungen dieser Arbeit entnommen werden. Die photographischen Aufnahmen zu den Darstellungen verdanken wir grossenteils dem Entgegenkommen der Firma Siemens & Halske in Berlin.

Einwohner gegen 800 000 im Jahre 1870. Aus den statistischen Zusammenstellungen geht ferner hervor, dass in diesem Zeitraum der Verkehr auf der Berliner Stadtbahn beinahe gleich geblieben ist, sodass anzunehmen ist dieses Unternehmen sei an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt, während andererseits der Strassenbahnverkehr seit Einführung des elektrischen Betriebes und der Zehnpfennigtaxe eine ausserordentliche Entwicklung angenommen und der Omnibusverkehr in den letzten Jahren sogar denjenigen der Stadtbahn überflügelt hat. Ein weiterer Ausbau des Strassenbahnnetzes, sowie die Vermehrung der Omnibusse hätte indessen dem zunehmenden Grossverkehr nicht genügen können und die dadurch gesteigerte Inanspruchnahme der Strassenflächen im Innern der Stadt den Fussgängerverkehr zu sehr gefährdet, sodass nur durch Erstellung einer Hoch- oder Tiefbahn den Anforderungen des Schnellverkehrs entsprochen werden konnte.

Die ursprünglich als Niveaubahn in den Jahren 1867 bis 1877 erstellte *Ringbahn* verbindet die peripherisch gelegenen Bahnhöfe mit einander und der auf vorstädtischem Gebiete gelegene Südring erhielt besondere Anschlussgeleise nach dem am meisten in das Stadtinnere vordringenden Potsdamer Bahnhofe. Seit dem Jahre 1887 wurde die zweispurige Anlage vierspurig ausgebaut, wobei je zwei Geleise für den Personen- und zwei für den Güterverkehr bestimmt sind; zugleich wurden alle Niveauübergänge beseitigt. Die gesamten Baukosten der etwa 50 km langen Linie beliefen sich auf rund 61 500 000 Fr. oder 1 230 000 Fr. für einen km.

Die ebenfalls vom Staate in dem Zeitraum von 1875 bis 1882 erbaute, 12,1 km lange *Stadtbahn* durchzieht Berlin