

Von bemerkenswerten Bauwerken sind folgende zu erwähnen:

Der gekrümmte Viadukt am Nordende der Haltestelle Rödingsmarkt (Abb. 817) besteht aus statisch unbestimmten, im Grundriß gekrümmten Hauptträgern auf je drei Stützen. Infolge der Krümmung entstehen in den Hauptträgern Verwindungsmomente, die durch die zu Steifrahmen verbundenen Senkrechten und Querträger aufgenommen und auf die Fahrbahn übertragen werden. Die südlich anschließende Hochbahnhaltestelle besteht aus Eisenkonstruktion mit steinernem Unterbau aus schlesischem Granit. Nach Norden schließt an den gekrümmten Viadukt die Mönkedammrampe mit einer Steigung von 1:20,7 und einer Gesamthöhe von rund 10 m an, die zum Teil in einer Krümmung von 125 m Halbmesser liegt. Diese Rampe

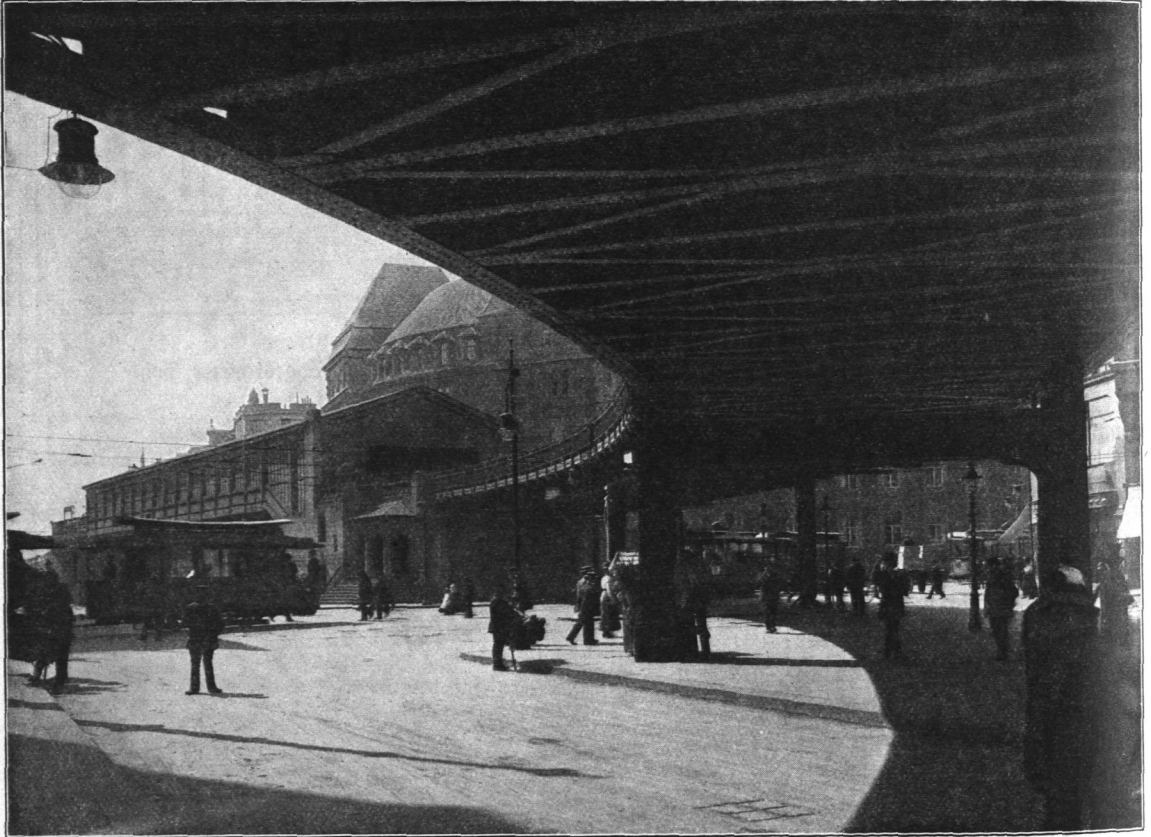


Abb. 817. Gekrümmter Viadukt am Rödingsmarkt.

besteht in ihrem oberen Teile aus Eisenbau auf Steinpfeilern, in ihrem mittleren Teile aus gewölbtem Steinviadukt, in ihrem unteren Teile aus einem wasserdichten Betontroge, der in den Tunnel unter dem Adolfsplatz übergeht.

Der östliche Börsenflügel hat anlässlich des Hochbahnbaues einen Umbau und eine Erweiterung erfahren. (S. Band I, Abb. 74, S. 115.) Der Hochbahntunnel ist in zwei eingleisige Tunnel aufgelöst und unabhängig von der Gebäudegründung zwischen Spundwänden auf einer Sandschüttung hergestellt.

Die Tunnelhaltestelle Rathausmarkt ist an den Eingängen mit Kadiner Majolika und Marmor, an den Bahnsteigen mit reichverzierten Mettlacher Fliesen ausgekleidet.

Der Tunnel im Zuge der Mönckebergstraße senkt sich nach dem Hauptbahnhof zu so tief, daß seine Gleise unterfahren werden. Die Haltestelle „Hauptbahnhof“ unter dem Steintorplatz (Abb. 818) steht unterirdisch mit sämtlichen Bahnsteigen des Hauptbahnhofes in Verbindung