



Großkraftwerk Klingenberg

Vorentwurf, erste Fassung

nach dem 30000-Volt-Schaltheis; sie dient einmal als Verbindungsgang für das Personal, in der Hauptsache aber zur Überführung von mehreren hundert Leitungen, die zur Fernbetätigung der Instrumente und Apparate in der Schaltanlage dienen. Auf dem Kohlenlagerplatz ist noch eine vertiefte Schüttgrube — 15 — angelegt, über die die Kohlenzüge gefahren und entleert werden. Es sind hierfür Züge von 1000 t Inhalt, bestehend aus je 20 Großraum-Güterwagen à 50 t Nutzinhalt und Selbstentladung von der Reichsbahn beschafft worden, die ausschließlich zwischen dem Kohlengebiet und dem Großkraftwerk verkehren.

Vom Verschiebebahnhof Rummelsburg liegt ein Gleisanschluß nach dem Rangierbahnhof — 16 — des Großkraftwerkes, von dem aus die Verteilung der Gleise zu den einzelnen Gebäuden erfolgt.

Die Köpenicker Chaussee mußte mit einer Brücke — 17 — über den Stichkanal hinweggeführt werden.

Da der Verkehr auf der Köpenicker Chaussee während der Bauzeit aufrecht erhalten werden mußte und nur eine kurze Bauzeit zur Verfügung stand, so war eine nicht unerhebliche Baustelleneinrichtung erforderlich, deren wichtigste Teile ebenfalls im Lageplan — und zwar durch Buchstaben — kenntlich gemacht sind, die im einzelnen folgendes bezeichnen:

- a) provisorische Stromumlegung während der Herstellung der Brücke. Hierbei mußten alle Wasser-, Kanalisations-, Post-, Licht- und Kraftleitungen ebenfalls mit umgelegt und im Betriebe gehalten werden, b) das Lager für die Kesselteile und c) der Lagerplatz für die Eisenkonstruktionen; auf den Plätzen d) lagerten die Baustoffe für den Hochbau. Bei e) wurden zwei Verladebrücken für Bodenabfuhr in die Spree gebaut, bei f) eine weitere Brücke mit Löscheinrichtungen für die auf dem Wasserwege ankommenden Baumaterialien. Auf den Plätzen g) lagerten die Baustoffe für den Tiefbau, also Zement, Kies usw., von wo aus sie den Mischmaschinen und dem Gießturm zugeführt wurden.