

271.  
Äußere  
Gestaltung;  
Baustoffe.

Die möglichst gefällige architektonische Ausgestaltung der Empfangsgebäude spielt bei Stadtbahnen in vielen Fällen eine große Rolle. Solche Bahnen, namentlich die Hochbahnen, beeinträchtigen das Stadtbild in nicht unerheblicher Weise, und es muß deshalb alles geschehen, um die unvermeidlichen Nachteile nach besten Kräften zu mildern. Allein auch die Häuschen, Pavillons und dergl., die die von den unterirdischen Bahnen emporführenden Treppenaufgänge bedecken und schützen, sind häufig Gegenstand geschmackvoller und zierlicher Ausgestaltung, wie denn die bei Stadtbahnen erforderlichen Baulichkeiten in der Regel zwar kleine Abmessungen aufweisen, aber dem Architekten häufig sehr reizvolle Aufgaben darbieten. Es muß in hohem Grade anerkannt werden, daß die Unternehmerin der elektrischen Hochbahn in Berlin, die *Siemens & Halske*-Aktien-Gesellschaft, den Viadukt einer bestimmten Strecke und eine darin gelegene Haltestelle zum Gegenstande eines Preisanschreibens unter den Architekten und Ingenieuren deutscher Reichsangehörigkeit gemacht hat<sup>188)</sup>.

Mit dem Wachstum unserer Großstädte kann es nicht ausbleiben, daß Aufgaben ähnlicher Art immer häufiger werden, und es ist deshalb im vorliegenden nicht unterlassen worden, den betreffenden Gegenstand etwas ausführlicher zu behandeln und durch zahlreiche Beispiele zu erläutern, weil nur auf solche Weise die erforderlichen Anhaltspunkte dargeboten werden können.

Konnte bereits in Art. 15 (S. 8) gesagt werden, daß für die Eisenbahn-Hochbauten, insbesondere für die Empfangsgebäude, Bahnsteighallen und dergl. nur beste und solideste Baustoffe verwendet werden sollen, weil die Abnutzung eine große ist, so gilt dies in besonders hervorragendem Maße von sämtlichen Materialien, die auf Stadtbahn-Haltestellen zur Verwendung kommen; denn durch die andauernde Massenbeförderung von Reisenden ist ein außergewöhnlicher Verbrauch bedingt.

272.  
Ver-  
schiedenheit.

Wie schon aus der Natur der Stadtbahnen hervorgeht und wie auch die vorstehenden Erörterungen lehren, üben die örtlichen Verhältnisse auf die Gestaltung der Haltestellen und ihrer Empfangsgebäude einen so ausschlaggebenden Einfluß aus, daß es geradezu unmöglich ist, weitere Anhaltspunkte und Regeln allgemeiner Art im vorliegenden zu bieten. Es kann sich nunmehr im wesentlichen nur noch um Vorführung von sorgfältig entworfenen, vor allem von typischen und charakteristischen Beispielen ausgeführter Anlagen handeln.

#### b) Untergrundbahnen zu London<sup>189)</sup>.

273.  
Bahn.

Von den bestehenden städtischen Tiefbahnen sind die ältesten die Untergrundbahnen Londons: im Jahre 1865 wurde die Metropolitan-Bahn östlich bis Moorgate Street fertiggestellt, 1868 westlich, bzw. südlich bis South Kensington. Sie umschließen den Teil der Stadt, in dem sich das Hauptgeschäftslieben zusammendrängt; in diesem Teile befinden sich auch die hervorragendsten öffentlichen Gebäude, die der Kunst und Wissenschaft dienenden Institute, endlich auch die den Weltverkehr vermittelnden Anlagen, wie Bank, Börse und Post. Fast alle größeren, in London einmündenden Fernbahnen haben Anschlüsse an die Untergrundbahn.

Die Länge der Metropolitan- und der Metropolitan-District-Railway beträgt 99,678 km, wozu noch zwei weitere von diesen Bahnverwaltungen betriebene Linien kommen, so daß das Gesamtnetz 112,771 km Länge aufweist.

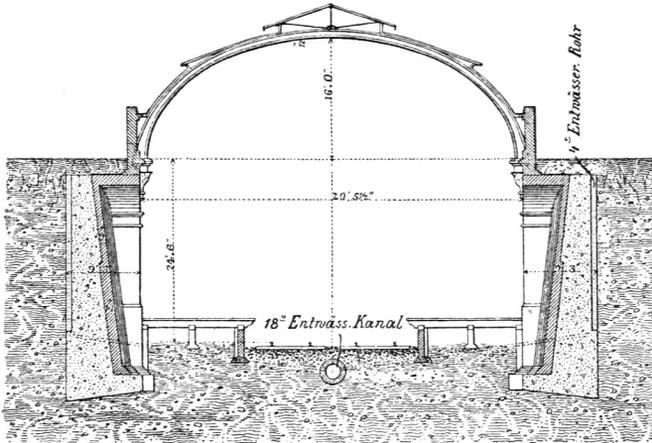
<sup>188)</sup> Siehe darüber: Centralbl. d. Bauverw. 1892, S. 63, 76.

<sup>189)</sup> Siehe: TROSKE, B. Die Londoner Untergrundbahnen. Zeitschr. d. Ver. deutsh. Ing. 1891, S. 145 ff.

Die Haltestellen der Londoner Untergrundbahnen liegen zum größten Teil in offenen Einschnitten, die von lotrechten Stützmauern eingefasst sind (Fig. 216<sup>190</sup>); sie besitzen in der Regel Außenbahnsteige und sind im mittleren Teile mit einem meist elliptisch gefalteten Dach überspannt, das mit Zinkblech und Glas ein-

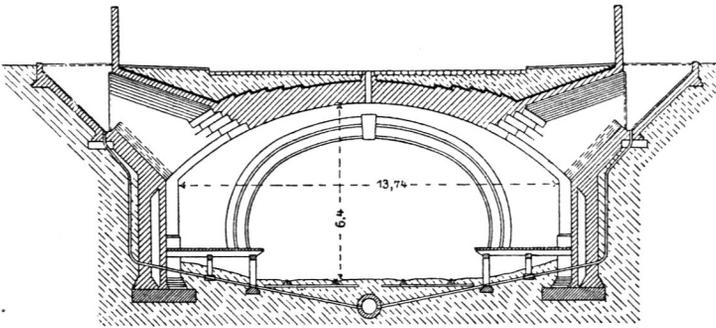
<sup>274-</sup>  
Halte-  
stellen.

Fig. 216.



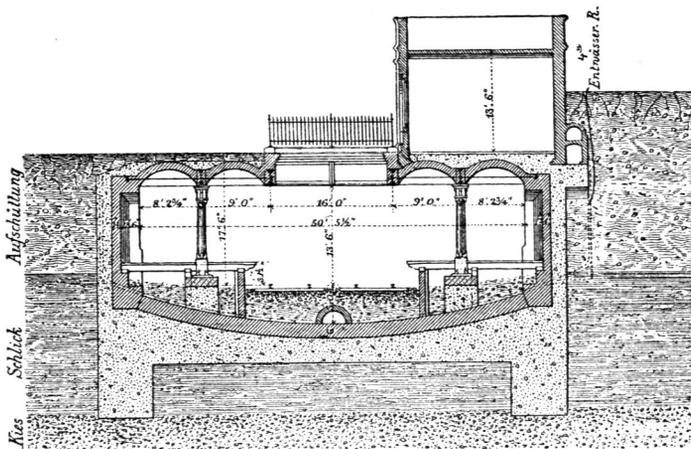
Haltestelle  
Pread Street.

Fig. 217.



Haltestelle  
Gower  
Street.

Fig. 218.



Haltestelle  
Temple-  
Station.

Von der Untergrundbahn zu London<sup>190</sup>).

<sup>190</sup>) Aus: Zeitfchr. d. Ver. deutsch. Ing. 1891, S. 323, 325 u. 326.

gedeckt ist. Einige der Haltestellen mußten völlig unterirdisch angelegt werden, und diesen wird das Tageslicht, allerdings in sehr bescheidenem Maße, von oben durch Lichtschächte zugeführt. Dies geschieht entweder in der durch Fig. 217<sup>190)</sup> veranschaulichten Weise, oder, sobald nur wenig Konstruktionshöhe zur Verfügung steht, durch die auf der Temple-Station gewählte Anordnung (Fig. 218<sup>190)</sup>.

Wegen zu geringer Konstruktionshöhe konnte auf letzterer Haltestelle ein Gewölbe wie in Fig. 217 nicht zur Ausführung kommen; man mußte die Überdeckung vielmehr durch Eisenträger stützen. Die genieteten **I**-Träger werden teilweise von eisernen Säulen getragen, die aus den Bahnsteigen hervortreten. Um Licht und Luft einzulassen, sind im mittleren Teile der Überdeckung große viereckige Öffnungen freigelassen, deren Umfassungsmauern auf einem **I**-Rahmen lagern; die Öffnungen sind durch Eisengeländer verwahrt. Zwischen die erstgedachten Längsträger und die die Haltestelle seitlich begrenzenden Mauern sind Gewölbekappen gespannt.

Ständige künstliche Beleuchtung kann auf solchen Haltestellen wohl niemals entbehrt werden.

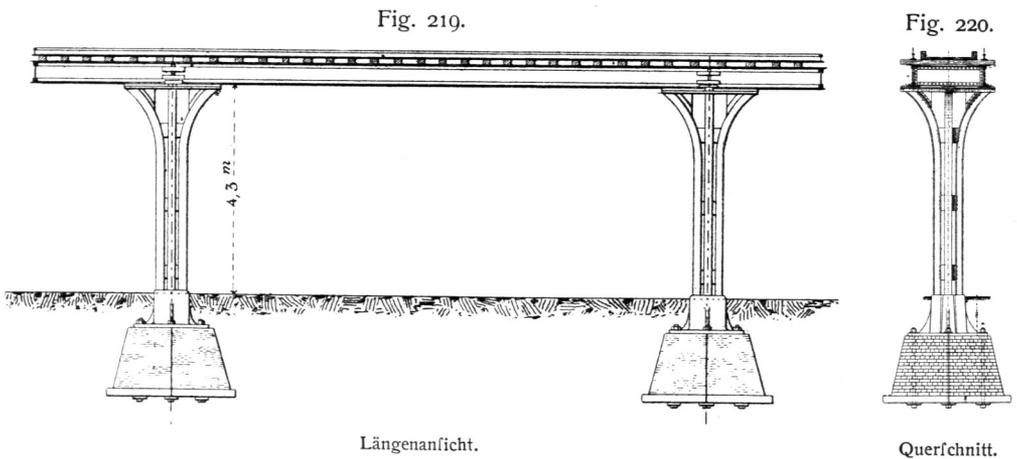
Die Abfertigungsräume sind in nächstgelegenen Häusern untergebracht. Die Fahrkartenausgaben befinden sich in Straßenhöhe, und von ihnen führen Zugänge und Treppen zu den Bahnsteigen. Die Oberkante der aus Holz hergestellten Bahnsteige liegt etwa 30<sup>cm</sup> tiefer als der Wagenfußboden.

Im allgemeinen machen die Haltestellen einen äußerst unansehnlichen Eindruck; in der Regel ist nur dem äußersten Bedürfnis genüge getan. Auf einzelnen Metropolitan-Stationen ist auf dem Bahnsteig des inneren Gleises eine Art Büffet vorhanden, an dem die Reisenden Erfrischungen erhalten können. Bänke sind sowohl auf den Insel-, als auch auf den Außenbahnsteigen aufgestellt; desgleichen findet man dafelbst Zeitungsverkaufsstellen (*Bookstalls*).

### c) Stadtbahnen zu New York.

Stadtbahnen mit Lokomotivbetrieb wurden zuerst in New York ins Leben gerufen: die sog. *Elevated railroads*. Im Juli 1868 wurde eine Versuchsstrecke dem Betrieb übergeben, und man entschloß sich, da sich diese bewährte, sofort zum Weiterbau, so daß die Bahn 1876 bis zur 59. Straße fertig gestellt war. Sie besteht aus einem System von Blechträgern, das von gekuppelten Säulen, die

275.  
Ältere  
Hochbahnen.



Ältere Hochbahn zu New York<sup>191)</sup>.

<sup>1</sup>/<sub>250</sub> W. Gr.

<sup>191)</sup> Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1877, Bl. 46.