

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.

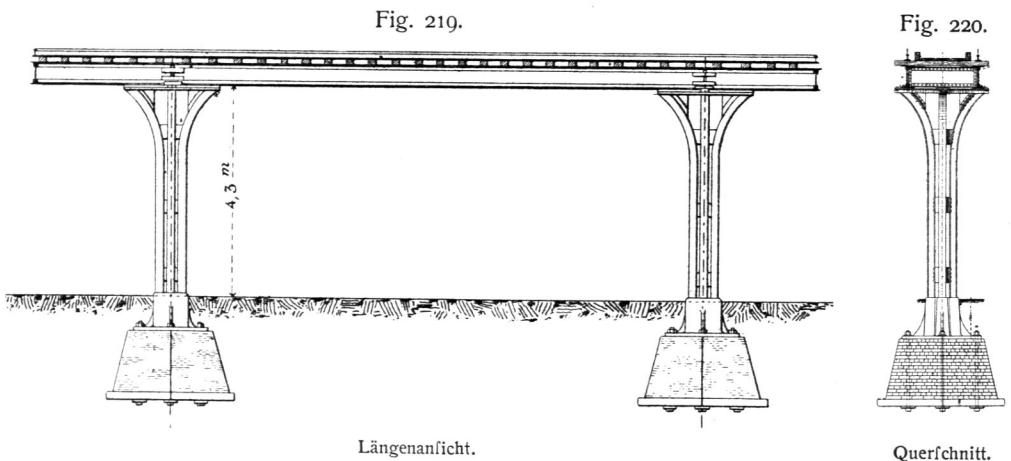
Die Abfertigungsräume sind in nächstgelegenen Häusern untergebracht. Die Fahrkartenausgaben befinden sich in Straßenhöhe, und von ihnen führen Zugänge und Treppen zu den Bahnsteigen. Die Oberkante der aus Holz hergestellten Bahnsteige liegt etwa 30<sup>cm</sup> tiefer als der Wagenfußboden.

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 Büfet 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.

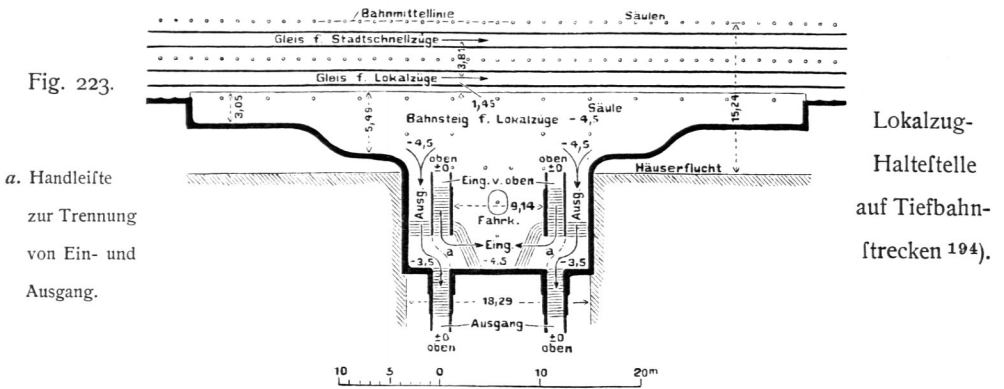


Ältere Hochbahn zu New York<sup>191)</sup>.

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

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





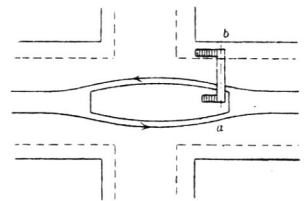
zwischen je zwei Gleisen steht eine Säulenreihe. Nur an einigen Stellen, wo die Bodengeftaltung es erfordert, wurde die Bahn tiefer gelegt und erhielt den auch sonst üblichen Tunnelquerfchnitt mit gewölbter Decke.

Die Halteftellen find meift mit Außenbahnfteigen ausgerüftet, obwohl man fich der Vorzüge der Inselfbahnfteige (siehe Art. 268, S. 235) wohl bewußt ift. Fig. 223<sup>194</sup>) veranfchaulicht die Grundrißanordnung einer Lokzug-Halteftelle mit Außenbahnfteigen, während Fig. 224<sup>195</sup>) die Skizze einer Halteftelle mit Inselfbahnfteig wiedergibt. Wie leicht erlichtlich, muß das eine Gleis gekreuzt werden, um vom Abfertigungsgebäude zum Inselfbahnfteig zu gelangen. Hierzu ift entweder eine Querbrücke erforderlich (Fig. 226 u. 227<sup>195</sup>), wodurch eine fehr tiefe Lage der Halteftelle bedingt ift, oder es muß ein Quertunnel angeordnet werden (Fig. 225<sup>195</sup>), wodurch verlorene Steigungen entftehen.

Die Außenbahnfteige find nicht unter 3,05 m breit, während Inselfbahnfteige von Kante zu Kante etwa 5,50 m oder von Gleismitte zu Gleismitte 8,40 m meffen; beide liegen 1,10 m über Schienenoberkante.

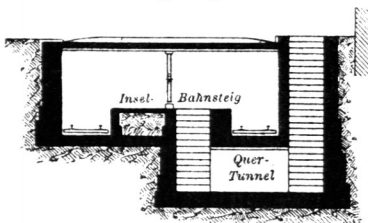
Die zu den Bahnfteigen führenden Treppen find in der Regel in der Mitte der erfteren angeordnet; meift münden fie am Schnittpunkt einer Quertraße auf die Bürgerfteige. Auf allen Halteftellen, fo bald fie nur einige Bedeutung haben, find getrennte Zugangs- und Abgangstreppen vorhanden; die erfteren befinden

Fig. 224.



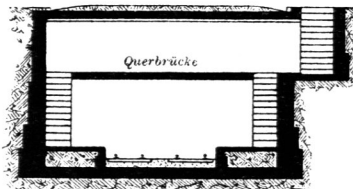
Halteftelle mit Inselfbahnfteig auf Tiefbahntrecken<sup>195</sup>).

Fig. 225.



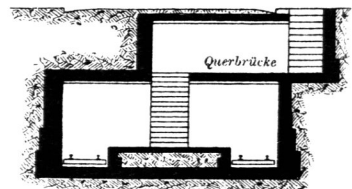
Schnitt nach a b in Fig. 224.  
Anordnung mit Quertunnel<sup>195</sup>).

Fig. 226.



Anordnung mit Querbrücke.

Fig. 227.

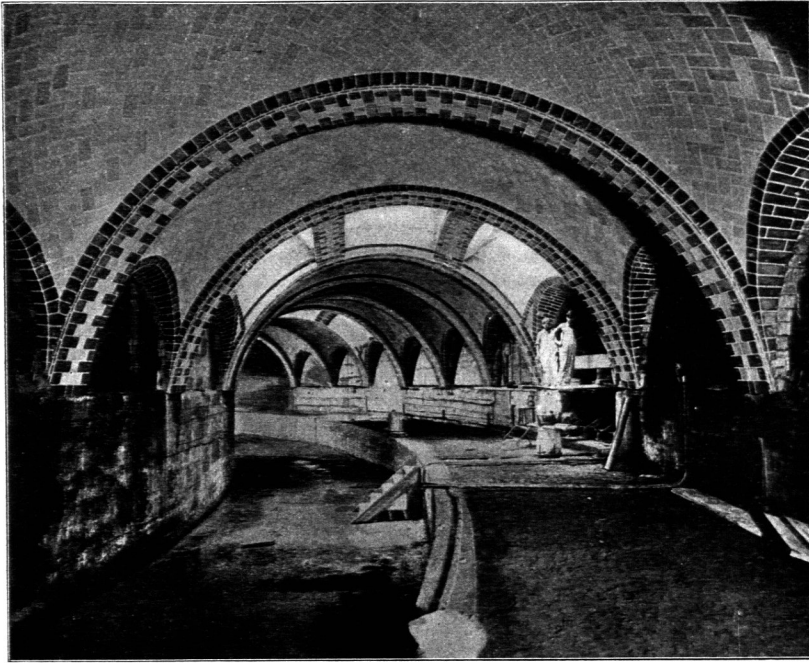


Zugänge zu den Bahnfteigen bei tieferliegenden Unterpflasterbahnen<sup>195</sup>).

<sup>194</sup>) Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Bauw. 1904, S. 507 u. 508.

<sup>195</sup>) Fakf.-Repr. nach: Zeitfchr. f. Kleinbahnen 1900, Taf. I.

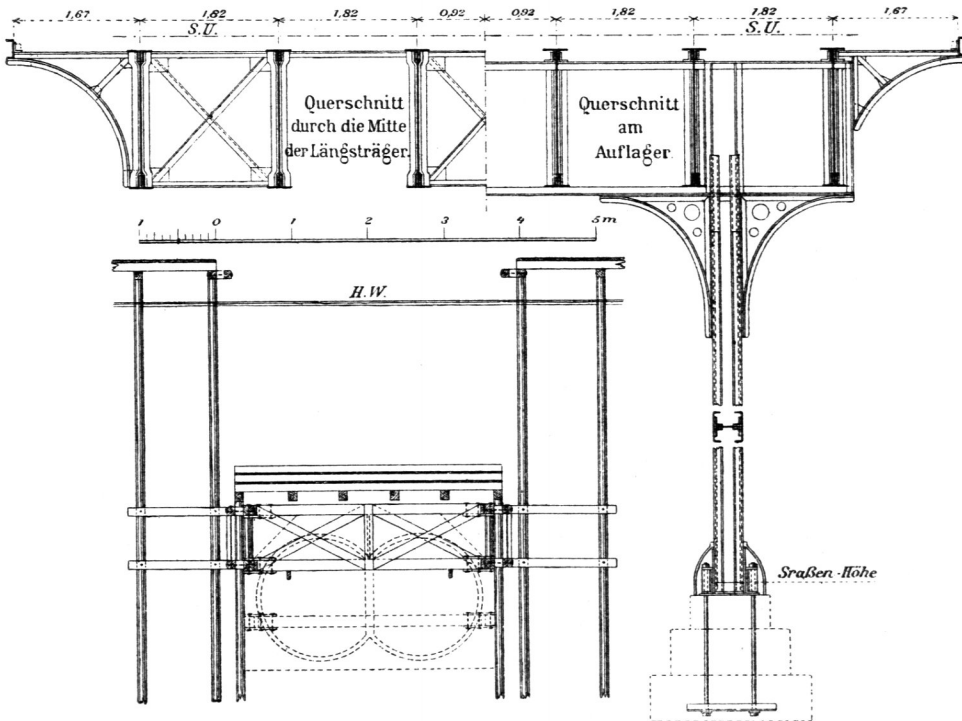
Fig. 228.



Inneres der Haltestelle City Hall 1906).

Fig. 220.

Fig. 230.



Querschnitte durch die Viaduktstruktur der neuen Hochbahnstrecken 1907).

$\frac{1}{100}$  w. Gr.

sich wo möglich nahe an der Hauptstraße, während letztere häufig in ziemlicher Entfernung auf eine Nebenstraße ausmünden. Die Treppen sind hier und da nur 1,80<sup>m</sup> breit.

Die Fahrkartenausgaben befinden sich meist in Bahnsteighöhe; hinter ihnen findet die Fahrkartenprüfung statt. Innerhalb der Bahnsteigperre sind in der Regel Aborte vorhanden. Wo es angeht, haben die Haltestellen natürliche Erhellung (mittels Deckenlichter) erhalten. Wenn sie von größerer Bedeutung sind, so wurde ihnen reiche architektonische Ausstattung zuteil (Fig. 228<sup>196</sup>).

2) Die Hochbahnstrecken bilden nur einen kleinen Teil der gesamten neuen Stadtbahnanlagen und liegen hauptsächlich in den nördlichen, noch wenig bebauten Stadtteilen von New York, in denen eine Belastung des Straßenverkehrs durch eine eiserne Hochbahn noch zulässig erschien. Sie sind dreigleisig ausgeführt; das mittlere Gleis wird von Schnellzügen befahren, die in den Stunden des stärksten Berufsverkehrs in gleicher Richtung mit diesem verkehren. Jedem Gleis entsprechend sind je zwei Blechträger vorhanden, die aber nicht, wie bei den älteren Hochbahnstrecken, auf einer einfachen Säulenreihe ruhen, sondern von einer fortlaufenden, die städtischen Straßen (vor allem die „Avenuen“) durchziehenden Viaduktkonstruktion getragen werden (Fig. 229 u. 230<sup>197</sup>).

Auf den Haltestellen der Hochbahnstrecken, die meist Außenbahnsteige besitzen, sind die Abfertigungsgebäude in der Regel sehr einfach und zeichnen sich durch eine sehr klare Grundrißanordnung aus; sie werden in zweifacher Weise angelegt:

α) Für jedes der beiden Außengleise wird ein besonderes Abfertigungsgebäude errichtet, das sich neben dem Gleise befindet, und zwar in der Regel in Bahnsteighöhe (Fig. 231<sup>198</sup>).

β) Das Abfertigungsgebäude wird in Straßenhöhe errichtet und zwar quer zu den Bahngleisen (Fig. 232 bis 234<sup>198</sup>). In Straßenhöhe ist nur ein einziger Raum

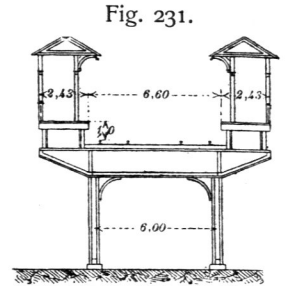
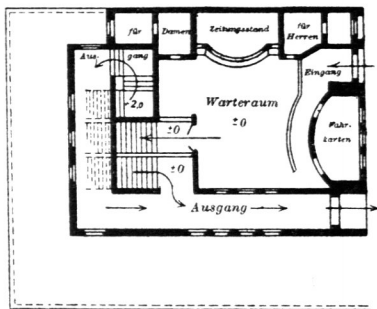


Fig. 231. Haltestelle in einer Hochbahnstrecke<sup>198</sup>.

Fig. 232.

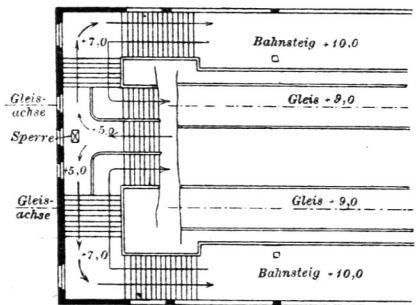


Grundriß

in Straßenhöhe.

Fig. 233.

Fig. 234.



Grundriß  
in Höhe des Ruheplatzes der Treppe.

Grundriß  
in Bahnsteighöhe.

Haltestelle in einer Hochbahnstrecke<sup>198</sup>.

<sup>196</sup>) Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Bauw. 1904, Bl. 52.

<sup>197</sup>) Fakf.-Repr. nach ebendaf., Bl. 51.

<sup>198</sup>) Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Kleinbahnen 1900, Taf. I.

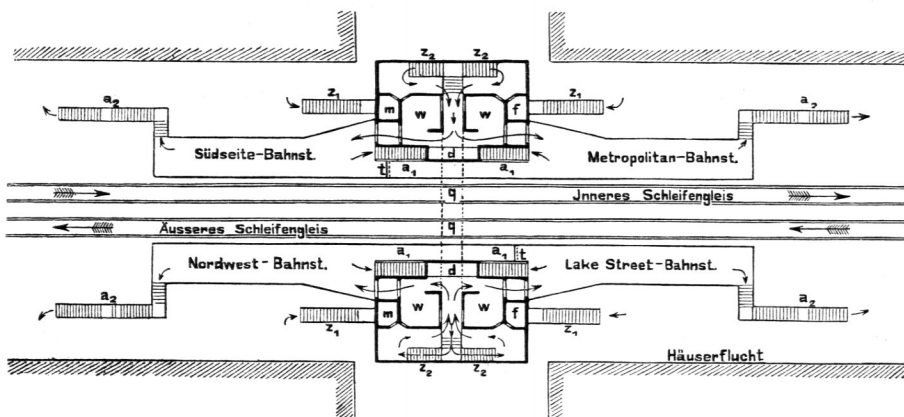
vorhanden, der gleichzeitig als Eingangs- und als Warteraum dient; in letzteren sind der Fahrkartenschalter und die Aborte eingebaut; meist ist auch ein Zeitungsstand vorhanden. Aus diesem Raume führt eine Treppe auf den Ruheplatz, wo die Prüfung der Fahrkarten vollzogen wird und von dem aus sich weiterhin die Treppe gabelt, so daß je ein Lauf zu dem einen Bahnsteig führt. Bisweilen sind besondere, nach der Straße führende Ausgangstreppen vorhanden; doch fehlen sie häufig, und es wird die ebengedachte Treppe für Zu- und Abgang benutzt; alsdann wird sie in der Regel durch eine geeignete Schranke nach Zu- und Abgang getrennt.

#### d) Schleifenhochbahn zu Chicago.

Die Hochbahnen Chicago's werden seit 1897 ausschließlich elektrisch betrieben. Die bemerkenswerteste davon ist die sog. Schleifenbahn, die zwar die verhältnismäßig geringe Länge von 3,4 km hat, aber einen ungemein großen Verkehr aufweist. Sie befindet sich im lebhaftesten Geschäftsteil der Stadt, ist um eine Anzahl

278.  
Schleifen-  
bahn.

Fig. 235.



Haltefelle auf der Schleifenbahn zu Chicago<sup>199)</sup>.

*d.* Dienstraum - Fahrkartenausgabe.  
*f.* Abort für Frauen.  
*m.* Abort für Männer.

*q.* Querbrücke.  
*z.* Schranke zur Trennung beider Bahnsteige.  
*w.* Warteräume.

von Häuserblocks in Form eines geschlossenen Rechteckes herumgeleitet und bildet das Endglied für die übrigen Stadtbahnlinien, die auf solchem Wege in dieses Geschäftsviertel führen. Kein Punkt des umfahrenen Stadtteiles ist mehr als drei Häuserblocks von der nächsten der 11 Haltefellen entfernt.

Die Haltefellen sind derart angeordnet, daß jede der vier die Schleife benutzenden Bahnlinien an der Außenleite der Gleise ihren besonderen Bahnsteig besitzt, ebenso einen besonderen Fahrkartenschalter und Warteraum. Unter den Gleisen ist ein Fußgängersteig über die Straße geführt, der auch von die Straße Passierenden benutzt werden kann. Fig. 235<sup>199)</sup> veranschaulicht den Lageplan einer derartigen Haltefelle.

279.  
Haltefellen.

Es sind zwei einander gegenüberliegende Abfertigungsgebäude vorhanden, und jede der vier diesen Bahnhof benutzenden Bahnen hat einen besonderen Bahnsteigabschnitt, einen besonderen Warteraum und eine besondere Fahrgeld-Einnahmestelle; diese Räume sind also auf jeder Seite der Bahn doppelt vorhanden. Von der Straße gelangt man auf den Treppen  $z_1$  nach einer Querbrücke  $q$ , die senkrecht zur Gleisachse angelegt ist und die die beiden Bahnsteige — unter der Bahn, aber

<sup>199)</sup> Nach: Centralbl. d. Bauverw. 1900, S. 297.