

Die ihrem Umfange nach kleinere Tiefbahn-Haltstelle Kettenbrücke, die im Einschnitt gelegen ist, wird durch Fig. 277 u. 278 ²¹⁹⁾ veranschaulicht.

Dem Eingang gegenüber befinden sich die Fahrkartenausgaben, und aus der Mittelhalle führen zwei Treppen nach den beiden Bahnsteigen, die überdacht sind; der Einschnitt selbst ist unbedeckt.

Während durch Fig. 277 der Querschnitt einer Tiefbahn-Haltstelle dargestellt ist, zeigt den typischen Querschnitt einer Hochbahn-Haltstelle Fig. 279 ²²⁰⁾.

i) Elektrische Hoch- und Untergrundbahn zu Berlin ²²¹⁾.

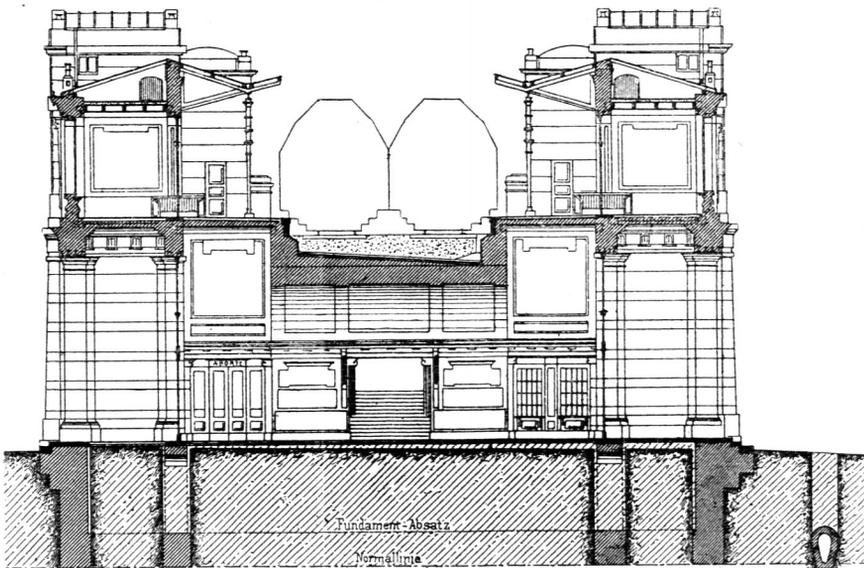
Die in Rede stehende, von der Firma *Siemens & Halske* ausgeführte Bahnanlage durchquert die südliche Hälfte der Stadt zwischen Warfchauer Brücke und Zoologischer Garten mit Abzweigung nach dem Potsdamer Platz. Sie besitzt

292.
Beispiel
II.

293.
Beispiel
III.

294.
Bahn.

Fig. 279.



Hochbahn-Haltstelle Nußdorferstraße ²²⁰⁾.

ca. $\frac{1}{250}$ w. Gr.

Regelpur und ist teils als Hochbahn, teils als Untergrundbahn (besser Unterpflasterbahn), durchweg zweigleisig, ausgeführt. Da eine möglichst große Fahrgeschwindigkeit erwünscht schien, ebenso eine tunlichst rasche Aufeinanderfolge der Züge und ein möglichst kurzer Aufenthalt auf den Haltstellen, und da Kreuzungen in Straßenhöhe ausgeschlossen waren, so mußte elektrischer Motorbetrieb eingerichtet werden. Man hätte die Bahn gern durchweg als Hochbahn erbaut; allein die Forderungen der Gemeinde Charlottenburg und die Absicht, die Bahn vom Potsdamer Platz mitten durch die Stadt fortzusetzen, zwangen, auch zur Untergrundbahn überzugehen.

Die ursprüngliche, nach dem Potsdamer Platze führende Bahnlinie hatte eine Länge von 10,1 km, deren Löwenanteil von 6,1 km auf Berliner Gebiet gelegen ist.

Auf der Hochbahnstrecke ist durch die einzuhaltende Lichthöhe die Höhenlage der Schienenoberkante auf 4,55 m festgesetzt; Abweichungen wurden selbst-

²²⁰⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. d. öft. Ing.- u. Arch.-Ver. 1897, Taf. IV.

²²¹⁾ Siehe: EISELEN, F. Die elektrische Hoch- und Untergrundbahn in Berlin. Deutsche Bauz. 1901, S. 505 ff.

Fig. 280.



Anficht.

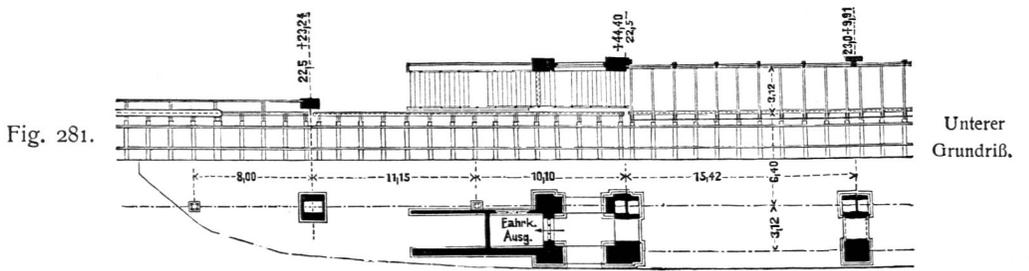
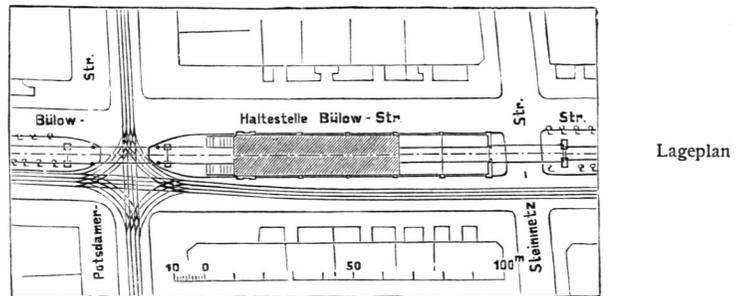


Fig. 282.

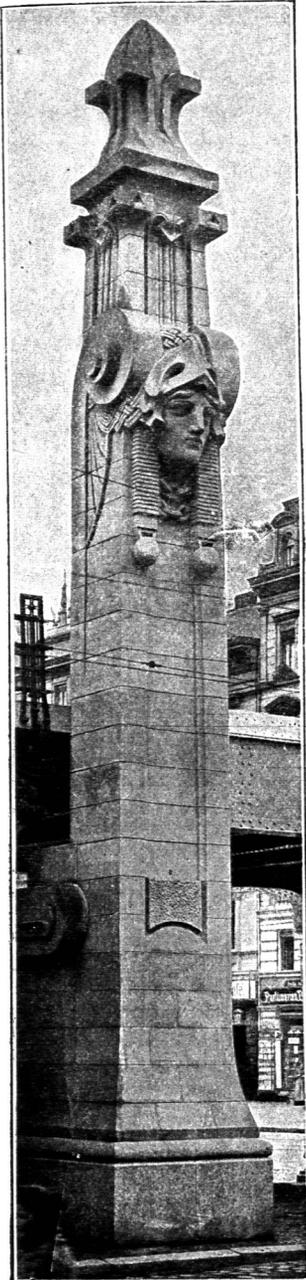


Haltestelle Bülowstraße²²²⁾.

²²²⁾ Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1902, S. 78, 79 u. 81.

redend notwendig. Die Hochbahntrecken bilden einen fortlaufenden Viadukt. Dieser durfte nur möglichst wenig Straßenfläche in Anspruch nehmen, weshalb sowohl für die Stützen, als auch für den Überbau zum allergrößten Teile Eisen gewählt wurde; nur ganz ausnahmsweise kommt Steinausführung vor.

Fig. 283.

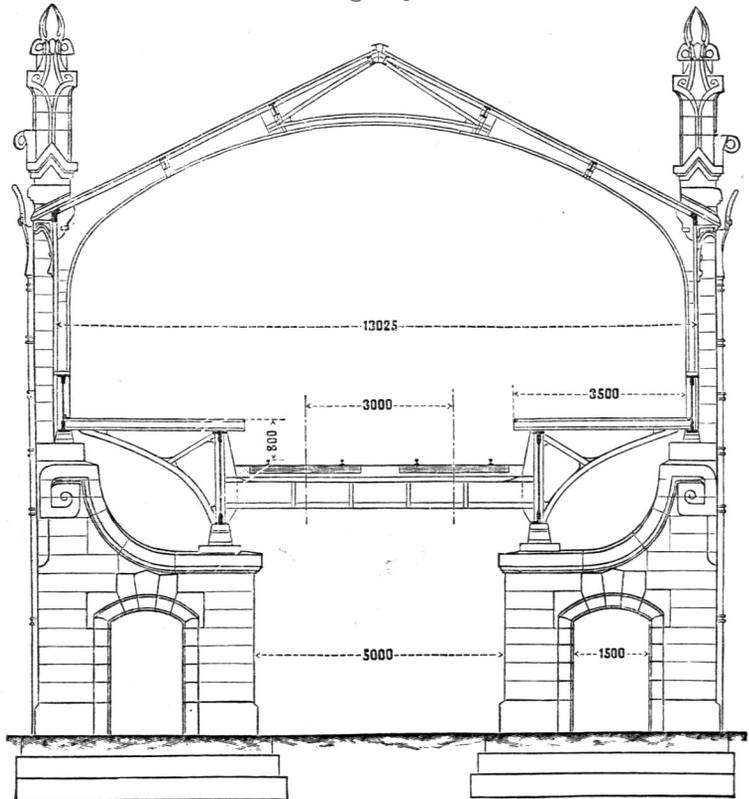


Steinfeiler an der Kreuzung mit der Potsdamer Straße²²²⁾.

den Viadukt und die dafelbst zwischen Steinmetz- und Potsdamer Straße anzulegende Haltefelle.

Auf den Untergrund-Bahntrecken wurde eine Lichthöhe von 3,36^m gewählt; ähnlich wie in Budapest (siehe Art. 287, S. 261) wird die Decke von I-Trägern mit zwischengepannten Betonkappen gebildet; von

Fig. 284.



Querschnitt zu Fig. 281 u. 282²²³⁾.

Unterkante dieser Träger an hat sich eine Konstruktionshöhe von 1,20^m als notwendig herausgestellt. Die Breite des lichten Profils ist mit 2,78^m, die Höhe mit 3,30^m bemessen; der Gleisabstand in der Geraden beträgt auf der Hochbahn 3,00^m und bei der Untergrundbahn 3,24^m.

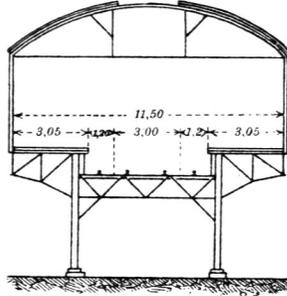
Für die formale Ausgestaltung der Hochbahntrecke Bülowstraße hatte die Aktiengesellschaft *Siemens & Halske* im Jahre 1897 einen Wettbewerb unter den Architekten und Ingenieuren deutscher Reichsangehörigkeit ausgeschrieben²²³⁾; es handelte sich dabei um

²²³⁾ Siehe auch Art. 271 (S. 238).

10 Entwürfe waren eingegangen²²⁴⁾; 2 erste Preise wurden den Entwürfen „Strom“ und „Halt“ zuerkannt; beide rührten von *Bruno Möhring, Fritz Schumacher & Schellewald* her.

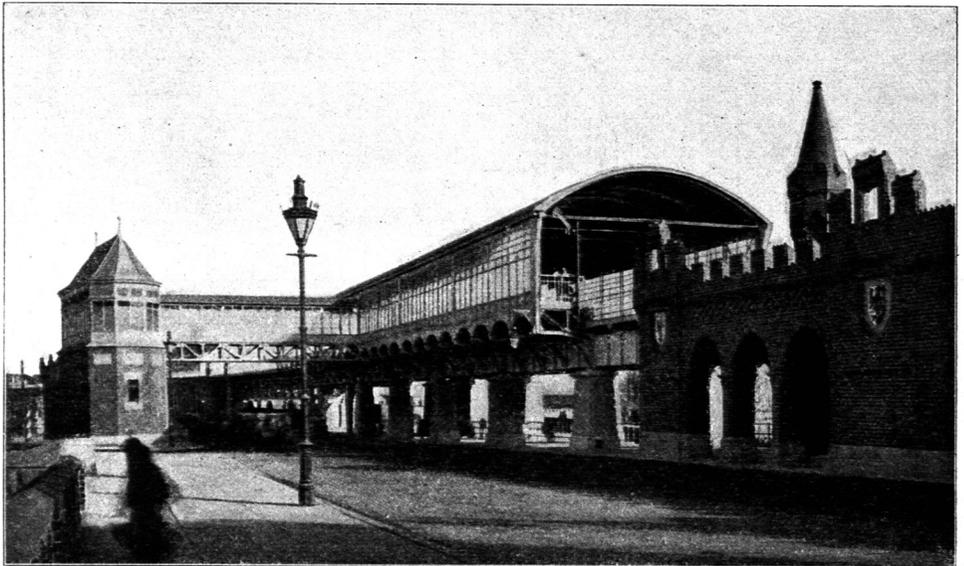
Als Ergebnis dieses Wettbewerbs sei in Fig. 280²²²⁾ die Ansicht der Haltestelle Bülowstraße wiedergegeben, zu deren Verständnis noch in Fig. 281²²²⁾ der Grundriß und in Fig. 284²²²⁾ der Querschnitt hinzugefügt sei. Wie ferner aus Fig. 282²²²⁾ ersichtlich, sind an den Straßenkreuzungen

Fig. 285.



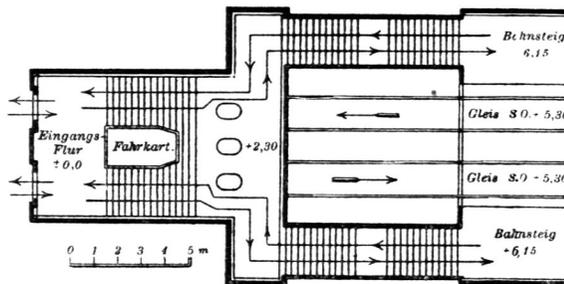
Querschnitt 225).

Fig. 286.



Anficht 226).

Fig. 287.



Grundriß 225).

Haltestelle Stralauer Tor.

²²⁴⁾ Siehe darüber: Centralbl. d. Bauverw. 1898, S. 67, 76.

²²⁵⁾ Fakf.-Repr. nach: Zeitschr. f. Kleinbahnen 1900, Taf. I.

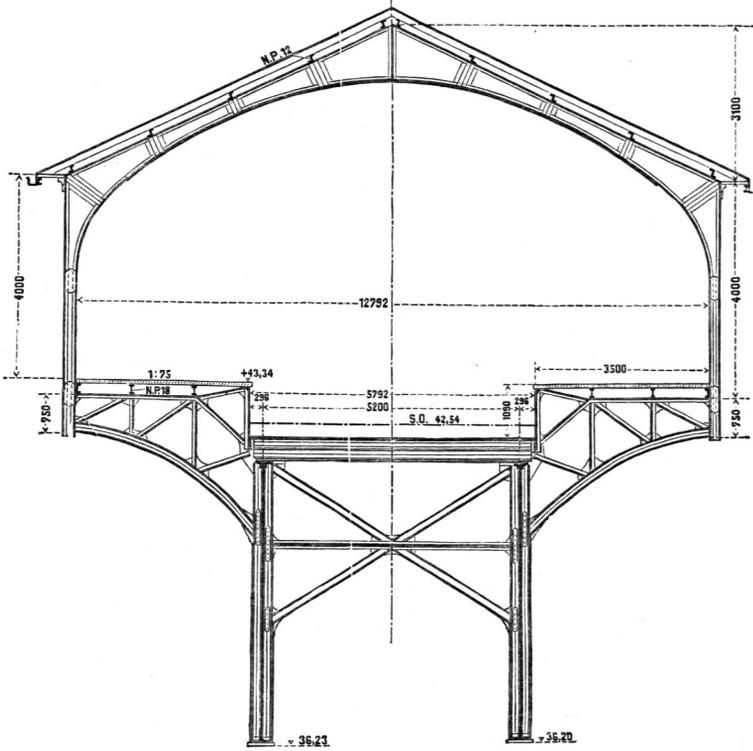
²²⁶⁾ Fakf.-Repr. nach: Deutsche Bauz. 1901, S. 595 u. 596.

an Stelle der starren Eisenstützen anmutend geformte, durch hohe Aufbauten geschmückte Stein-
 Pfeiler getreten, deren einer durch Fig. 283²²²⁾ dargestellt ist.

Außer den 3 Endbahnhöfen Zoologischer Garten, Potsdamer Platz und
 Warfchauer Brücke sind noch 10 Zwischenhaltestellen vorhanden, die im Mittel
 920^m voneinander entfernt sind; nur die beiden erstgenannten Bahnhöfe und die
 Haltestelle Wittenbergstraße liegen unter der Straße.

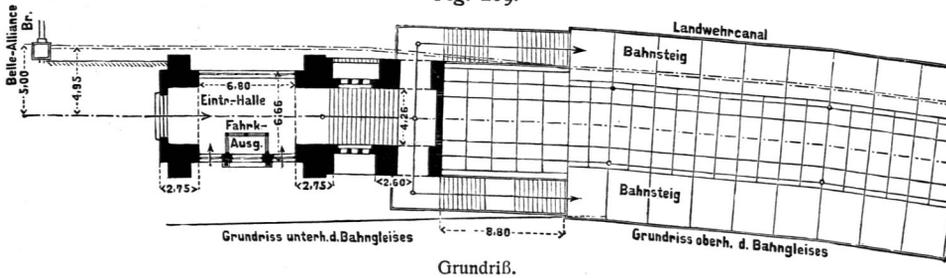
295-
 Halte-
 stellen.

Fig. 288.



Querschnitt.

Fig. 289.



Grundriß.

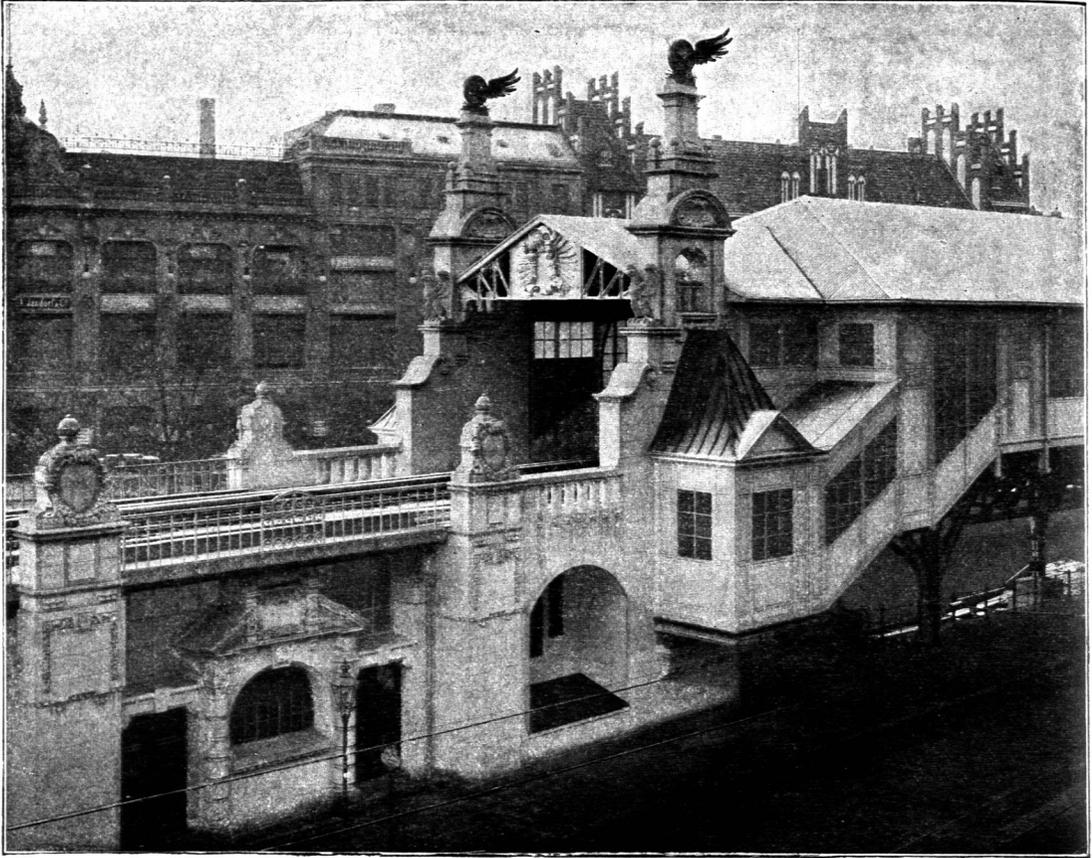
Haltestelle Halleches Tor²²⁷⁾.

(Siehe umföhend Fig. 290.)

Alle Hochbahn-Zwischenhaltestellen stimmen in ihrer Gesamtanord-
 nung darin überein, daß die beiden Gleise glatt durchgeführt und die Bahnsteige,
 nach Fahrrichtungen getrennt, beiderseits der Gleise angebracht worden sind.
 Die Bahnsteige sind, um ein tunlichst rasches Füllen und Entleeren der Züge zu

²²⁷⁾ Aus: Centralbl. d. Bauverw. 1902, S. 54 u. 55, 128 u. 129.

Fig. 290.

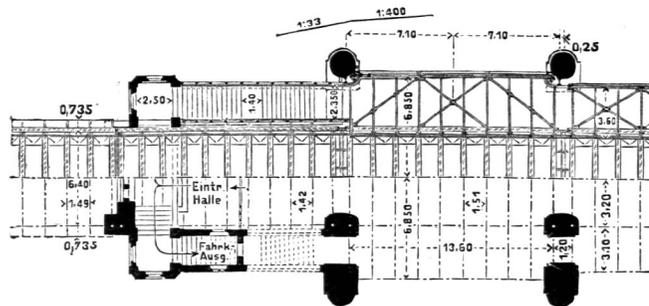


Haltestelle Hallefches Tor.

Anblick vom Hallefchen Ufer²²⁷⁾.

ermöglichen, in eine Höhe von 80 cm über Schienenoberkante gelegt, so daß nur eine Stufe von 16 cm Höhe bis zum Wagenfußboden zu überwinden ist. Gleise und Bahnsteige sind zum Teil von einer leichten Hallenkonstruktion überdeckt, deren Seitenwände aus verglastem Eisenschwergitterwerk bestehen, während die in einfacherer Weise hergestellten gekrümmten Bahnsteigdächer mit Wellblech eingedeckt sind. Die Gesamtweite dieser Hallen stellt sich auf 11,90 m; die Überdeckung erstreckt sich vorläufig auf nur 45 m (4 Wagen) der Bahnsteige, während

Fig. 291.

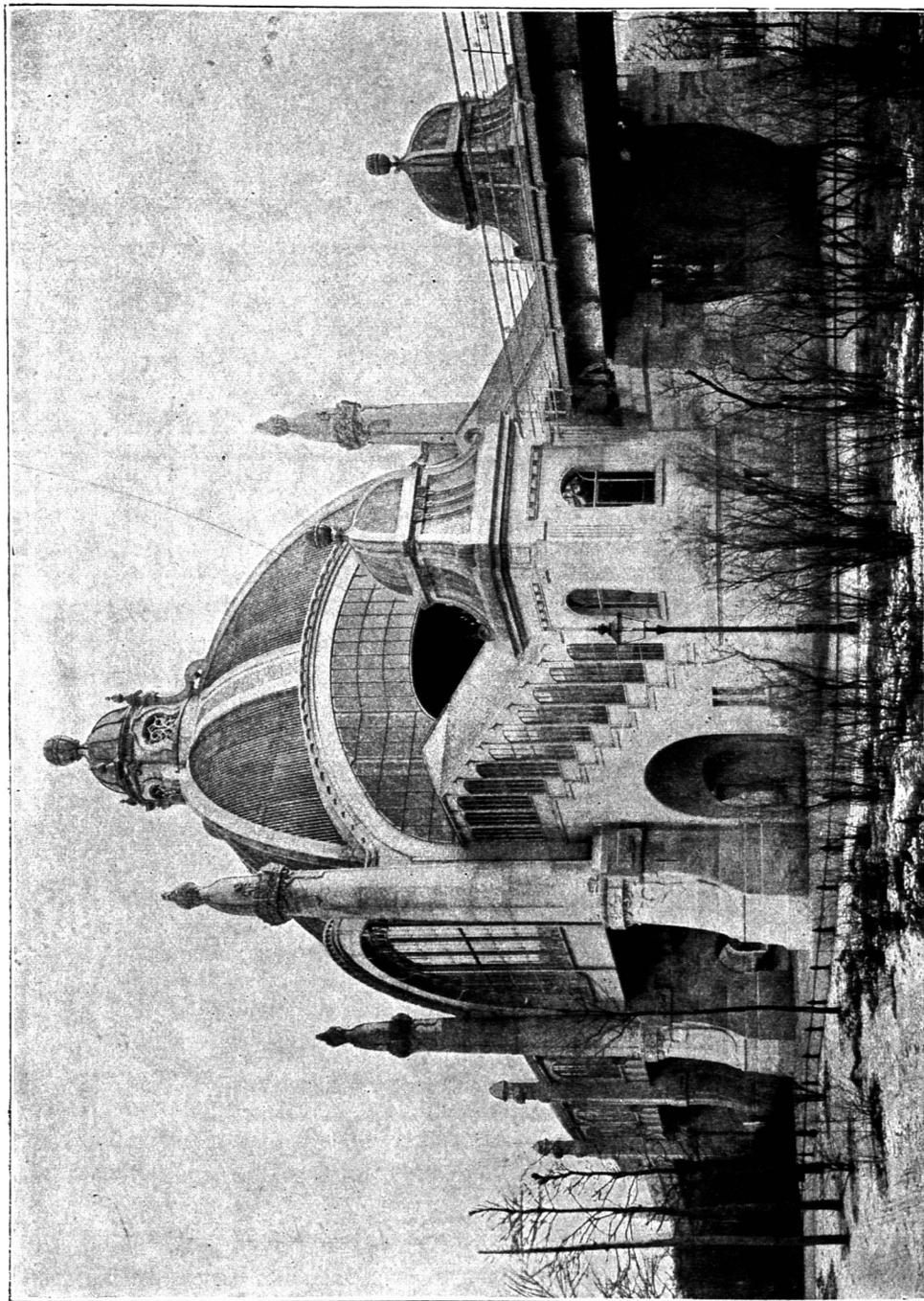


Grundriß.

Haltestelle Nollendorfplatz²²⁷⁾.

30^m zunächst offen bleiben (Fig. 285 bis 287²²⁵ u. ²²⁶). Von dem einen Kopfe der durch Konfolen unterstützten Bahnsteige führen getrennte und überdeckte Treppen-

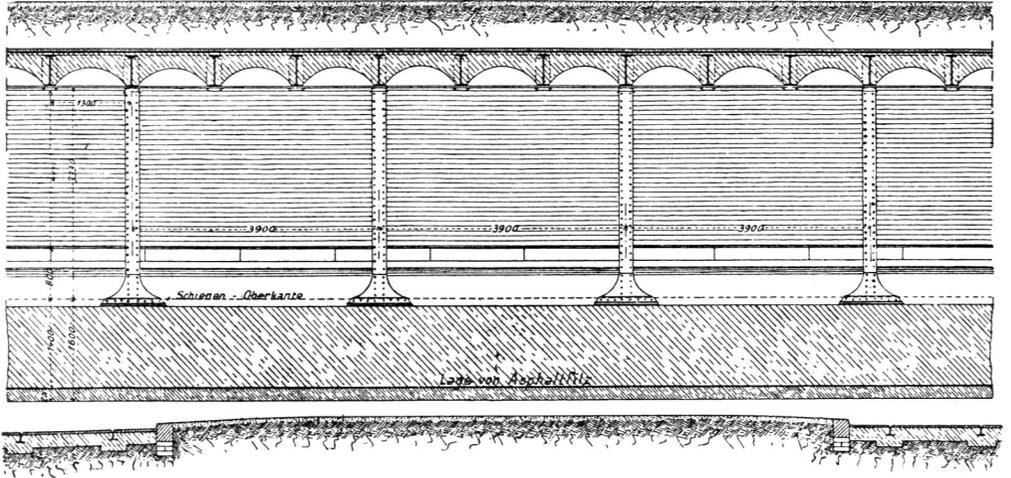
Fig. 292.

Haltefelle Nollendorferplatz²²⁷.

läufe in je 2^m Breite zunächst so weit an den Viadukten herab, bis sie sich auf einem gemeinschaftlichen Ruheplatz vereinigen; von da aus führt ein einziger, 5^m breiter, durch eine Mittelschranke geteilter Treppenlauf zur Straße; unter diesem

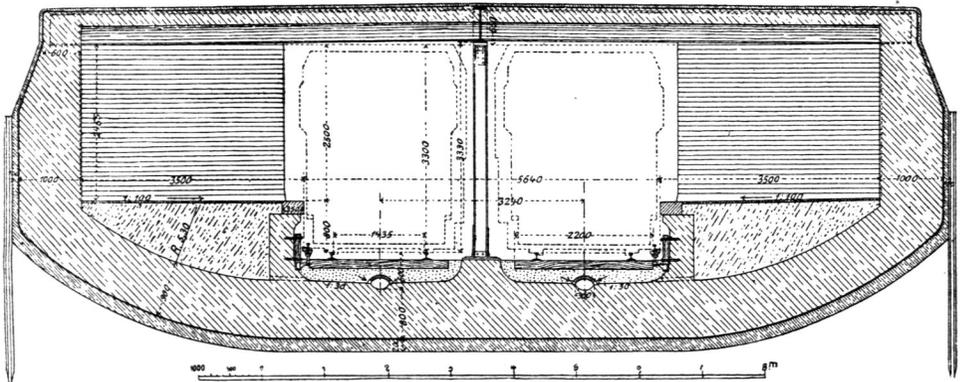
befindet sich die Fahrkartenausgabe. Warteräume und Aborte sind nicht vorhanden; hingegen fehlt ein Eingangsflur nicht. Fig. 285 u. 287 zeigen eine derartige Gesamtanlage, wie sie einige Male zur Ausführung gekommen ist. Ganz ähnlich ist die Anordnung der Haltestelle Halleisches Tor in Fig. 288 bis 290²²⁷⁾, wo nur die Fahrkartenausgabe etwas anders untergebracht und deren Außenansicht durch Fig. 289²²⁷⁾ wiedergegeben ist. Ebenso bei der Haltestelle Nollendorfplatz, wovon in Fig. 291 u. 292²²⁷⁾ der Grundriß und eine Ansicht aufgenommen ist.

Fig. 293.



Längenschnitt.

Fig. 294.



Querschnitt.

Haltestelle in Untergrund-Bahntrecken²²⁸⁾.

Örtliche Verhältnisse oder das Bestreben, eine wirkungsvolle architektonische Gestaltung zu erzielen, führten in einigen Fällen zu einer etwas abweichenden Gesamtanordnung (siehe Fig. 306).

In den Haltestellen der Untergrundbahntrecken ist das lichte Profil auf 12,64 m verbreitert, da zwei Außenbahnsteige von je 3,50 m Breite hinzukommen; die Gesamtanlage ist aus Fig. 293 u. 294²²⁸⁾ ersichtlich.

²²⁸⁾ Fakf.-Repr. nach: Deutsche Bauz. 1901, S. 519.