

im Erdboden mit einem Mauerklotz fest verankert sind, getragen wird (Fig. 219 u. 220¹⁹¹⁾); sie besitzt Regelspur.

Die Haltestellen sind über den Straßenkreuzungen angebracht, bestehen aus einem kleinen Warteraum und einem Bahnsteig, zu dem man von den Bürgersteigen aus durch Treppen gelangt.

Im Jahre 1837 wurde die *New York and Harlem Railroad* eröffnet und in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts als Stadtbahn ausgebaut. Zwischen dem Centraldepot und dem Harlem-River ist sie in dreiteiligen Tunneln untergebracht; eine der unterirdischen Haltestellen ist in Fig. 221 u. 222¹⁹²⁾ dargestellt.

An den äußeren Seiten der Ortsgleise befindet sich ein Bahnsteig nebst Wartezimmer. Die Haltestelle ist der Erhellung und Lüftung wegen so angeordnet, daß ihre Mitte mit der Achse der rechteckigen Öffnungen im mittleren Tunnel zusammenfällt. Die Bahnsteige waren ursprünglich 45,72 m lang, 3,66 m breit und liegen 1,17 m über Schienenunterkante. Außer dem Warteraum sind

276.
*New York
and
Harlem
Railroad.*

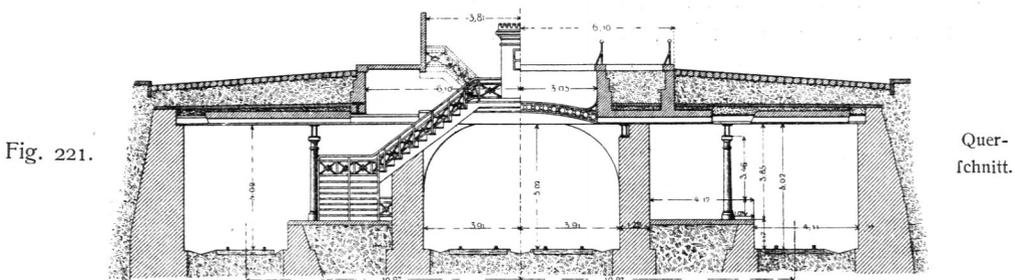


Fig. 221.

Quer-
schnitt.

$\frac{1}{300}$ w. Gr.

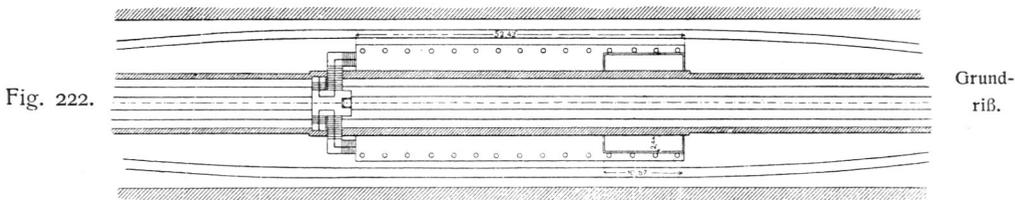


Fig. 222.

Grund-
riß.

Haltestelle der *New York and Harlem Railroad* bei der 86. Straße zu New York¹⁹²⁾.

Fahrkartenausgabe und Abort vorhanden. Eiserne, 2,44 m breite Treppen führen nach der Avenue; sie wird durch eine Mittelschranke, die bis zum Fahrkartenschalter fortgesetzt ist, zweigeteilt, so daß hinab- und emporsteigende Reisende völlig getrennt sind.

Der stets wachsende Verkehr New Yorks nötigte zur Herstellung neuer Stadtbahnlinien¹⁹³⁾, deren erste Strecke 1904 dem Betriebe übergeben wurde. Sie haben alle Formen städtischer Bahnen aufzuweisen: Unterpflasterbahnen, gewölbte Untergrundbahnen, Untergrund-Röhrenbahnen (Unterwallertunnel unter dem Harlem und dem East River) mit eisernem Mantel, Einschnitts- und Aufzugsrampen und Hochbahnstrecken.

277.
*Neue
Stadtbahn.*

Die neue Stadtbahn besitzt Regelspur (1,435 m); der lichte Raum für ein Gleis ist 3,65 m breit und 3,90 m hoch. Die Haltestellen sind im Mittel rund 500 m voneinander entfernt, und es sind nur selten Inselbahnsteige, dagegen meist Außenbahnsteige vorhanden.

1) Die unterirdischen oder Tiefbahnstrecken sind größtenteils Unterpflasterbahnen, deren Querschnitt rechteckig aus Eisen und Beton gebildet ist;

¹⁹²⁾ Fakt.-Repr. nach: Zeitchr. f. Bauw. 1877, Bl. 47.

¹⁹³⁾ Siehe: BLUM & E. GIESE. Die neue Stadtbahn in Neuyork. Zeitchr. f. Bauw. 1904, S. 487.