

Die ihrem Umfange nach kleinere Tiefbahn-Haltstelle Kettenbrücke, die im Einschnitt gelegen ist, wird durch Fig. 277 u. 278 <sup>219)</sup> 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 <sup>220)</sup>.

i) Elektrische Hoch- und Untergrundbahn zu Berlin <sup>221)</sup>.

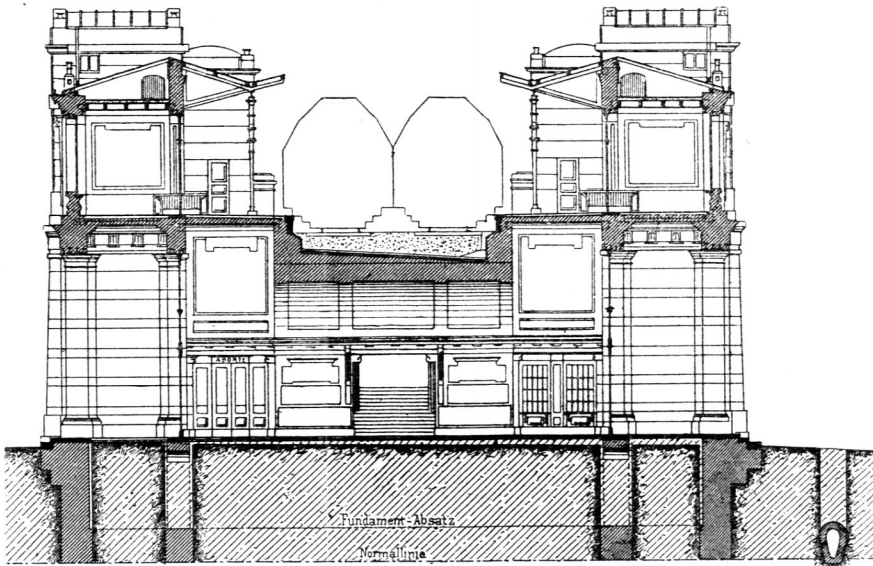
Die in Rede stehende, von der Firma *Siemens & Halske* ausgeführte Bahnanlage durchquert die südliche Hälfte der Stadt zwischen Warfchauer Brücke und Zoologischer Garten mit Abzweigung nach dem Potsdamer Platz. Sie besitzt

292.  
Beispiel  
II.

293.  
Beispiel  
III.

294.  
Bahn.

Fig. 279.



Hochbahn-Haltstelle Nußdorferstraße <sup>220)</sup>.

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-

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

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