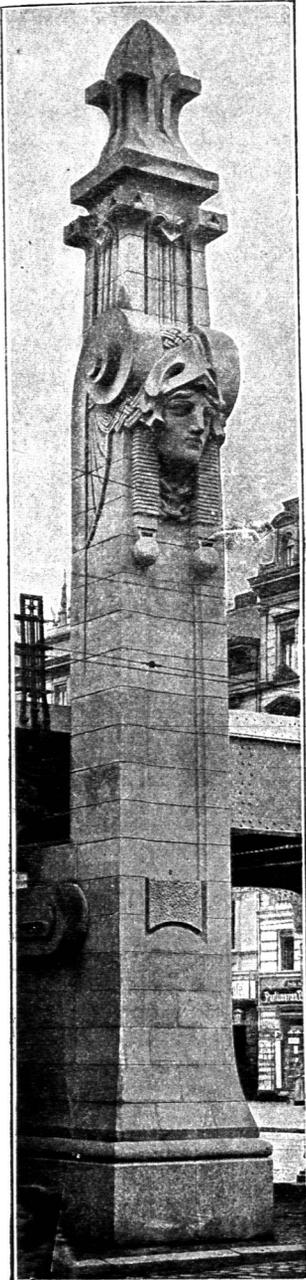


redend notwendig. Die Hochbahntrecken bilden einen fortlaufenden Viadukt. Dieser durfte nur möglichst wenig Straßenfläche in Anspruch nehmen, weshalb sowohl für die Stützen, als auch für den Überbau zum allergrößten Teile Eisen gewählt wurde; nur ganz ausnahmsweise kommt Steinausführung vor.

Fig. 283.

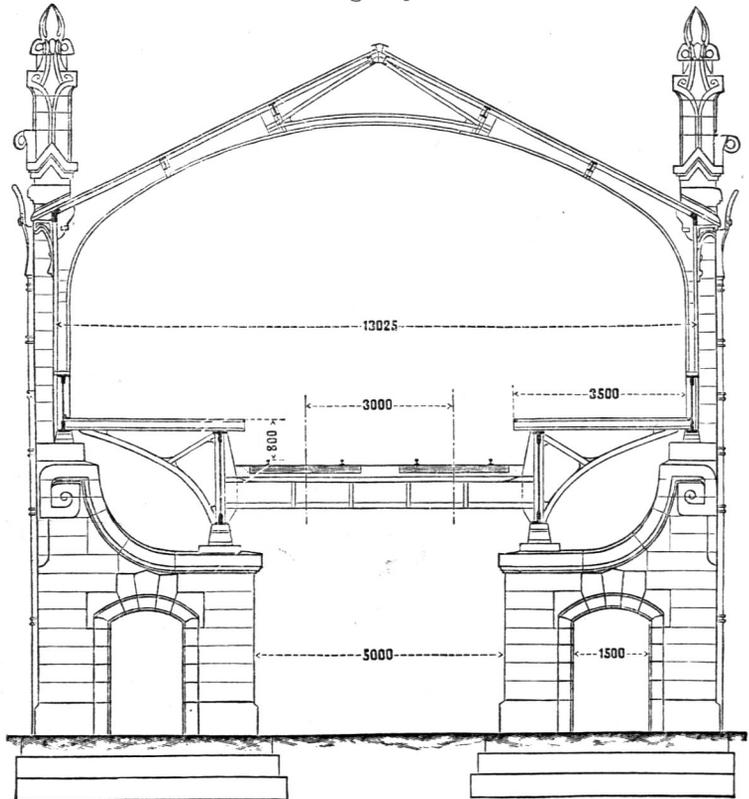


Steinfeiler an der Kreuzung mit der Potsdamer Straße<sup>222)</sup>.

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

Auf den Untergrund-Bahntrecken wurde eine Lichthöhe von 3,36<sup>m</sup> 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. 282<sup>223)</sup>.

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

Für die formale Ausgestaltung der Hochbahntrecke Bülowstraße hatte die Aktiengesellschaft *Siemens & Halske* im Jahre 1897 einen Wettbewerb unter den Architekten und Ingenieuren deutscher Reichsangehörigkeit ausgeschrieben<sup>223)</sup>; es handelte sich dabei um

<sup>223)</sup> Siehe auch Art. 271 (S. 238).