

halter Bahn und mündet in einem an der Ostseite des Potsdamer Bahnhofs anzulegenden Bogendreieck, von welchem die Südnord-Linie abzweigt und sich am Bahnhof entlang nach dem Brandenburger Thor wendet, während die Ostwest-Linie gleichsam als dritte Abzweigung des Bogendreiecks ihren Weg über die Gleise des Potsdamer Bahnhofs hinweg nimmt, in etwa 20 m Abstand hinter der Lutherkirche herumgeführt ist und dann der Bülow-, Kleist- und Tauenzienstraße folgt, wobei sie den Nollendorf-Platz geradlinig überschreitet. Die Bahn liegt auf dem Mittel- oder Promenadenstreifen der Gürtelstraße, dessen Breite zwischen 11,5 und 16,5 m schwankt. Bei dem Augusta Victoria-Platz führt die Bahn in weitem Bogen um die im Bau begriffene Kaiser Wilhelm-Gedächtniskirche herum, an der Grenze des Zoologischen Gartens entlang und biegt in die Hardenbergstraße ein, in deren Achse die Stadtbahn überschritten wird. Sie senkt sich, nachdem sie die Charlottenburger Chaussee überschritten hat, in das Gelände hinab und endet schließlich am Wilhelms-Platz in Charlottenburg. Für die Hochbahnstrecke zwischen Warschauerstraße und dem Nollendorf-Platz ist die Genehmigung der Behörden nachgesucht und erhalten worden; die Konzession steht indessen noch aus.

Die Südnord-Linie zieht sich, vom Bogendreieck an der Ostseite des Potsdamer Bahnhofs ausgehend, an diesem entlang und senkt sich hierbei unter das Gelände. Sie folgt sodann der Königgrätzerstraße, unter dem Potsdamer Platz hergehend, bis zum Brandenburger Thor, fernerhin der Sommerstraße, biegt beim neuen Reichstagsgebäude ab und setzt sich unter dem Reichstagsufer bis zum Bahnhof Friedrichstraße fort. Weiterhin folgt sie dem Lauf der Panke bis zum Gesundbrunnen. Von hier ist eine Fortsetzung in Geländehöhe bis Pankow geplant. Diese letzte Strecke ist behördlicherseits genehmigt und wird vorweg ausgeführt, um später in das gesammte Bahnnetz einbezogen zu werden.

Von der Ostwest-Linie zweigt die Grunewald-Linie bei der Nürnbergerstraße ab; sie soll durch die Nürnberger-, Spicherer-, Nachod- und Preussischestraße führen, alsdann die Ringbahn kreuzen und weiterhin der Wilmersdorferstraße folgen. In der Nähe des Grunewald-Restaurants »St. Hubertus« ist ihr vorläufiger Endpunkt gedacht. Fast die ganze Grunewald-Linie ist in Geländehöhe angenommen.

Die Siemens & Halske'schen Bahnen sollen, während die Bahnen der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft 1 m Spurweite erhalten, mit der Vollspur von 1,435 m ausgeführt werden, da man einen gewissen Werth darauf gelegt hat, die Möglichkeit der späteren Verbindung mit den vorhandenen vollspurigen Bahnen zu wahren. Die allgemeine Anordnung der Viadukte und Tunnel ist auf Taf. VII, Fig. 9 bis 14, dargestellt. Die eisernen Ueberbauten werden so angeordnet, daß der Viadukt gleichsam eine Reihe aneinander geschobener Tische darstellt, die für sich durchaus feststehen. Dies wird dadurch erreicht, daß die Eisenkonstruktionen starr miteinander befestigt und versteift werden. Die Zahl der Säulen ist dadurch möglichst eingeschränkt worden, daß die aufeinander folgenden Säulenpaare nur 16,5 m Entfernung erhalten haben. Um die Breite des Grundstreifens thunlichst gering zu halten und somit auch den Uferböschungen und den Mittelstreifen der Straßen bequemer folgen zu können, sind nur zwei Säulenreihen in 3,5 m Reihenabstand vorgesehen worden. Um das Geräusch beim Befahren der Bahn, welches bei Eisenkonstruktionen oft recht störend empfunden wird, möglichst zu vermindern, soll die Fahrbahn mit schalldämpfendem Material abgedeckt werden.

Die Unterpflasterstrecken kommen zwischen Futtermauern zu liegen, die unten durch ein Sohlgewölbe verspannt werden und über denen eine eiserne Decke die Straßensbahn mit dem Pflaster trägt. Da, wo die Bahn unter der Uferstraße an der Spree entlang geführt wird, soll die dem Wasser zugewendete Seite der Anlage oberhalb des Hochwassers als offene Gallerie behandelt werden, sowohl im Interesse besserer Beleuchtung, als auch, weil es sich in einem theilweise offenen Tunnel angenehmer fährt, als in einem rings geschlossenen.

Die Tunnelsohle muß wasserdicht hergestellt werden; nöthigenfalls müssen für die Trockenhaltung kleine Pumpen aufgestellt werden.

Die in Aussicht genommene Bauart der Betriebsmittel hat die Anwendung ziemlich scharfer Krümmungen, bis 100 m Halbmesser, und starker Neigungen, bis 1 : 40 zugelassen. Das Freiprofil der Wagen hat 2,2 m Breite auf 3,15 m Höhe erhalten; diese Einschränkung der Höhe gestattet, auf den Unterpflasterstrecken mit dem Gleis möglichst hoch zu bleiben, derart, daß die Schienenoberkante um nur 4 m unter die Straßsenkrone gesenkt zu werden braucht. Dadurch werden auch die Rampen, welche die Verbindung zwischen Tunnel und Viadukt vermitteln müssen, verhältnißmäßig kurz. Da die Schienenoberkante auf den Viadukten 5,15 m über der Straßsenkrone liegt, ergibt sich die Rampenlänge zu 366 m, bei Annahme einer stärksten Neigung von 1 : 100. Der Abstand der beiden Gleise soll 3 m betragen und auf den Viadukten sollen beiderseits der Fahrbahn 0,75 m breite Fufssteige angelegt werden, sodafs die ganze Bahnbreite 6,75 m betragen wird.

Die Haltestellen werden in einfachster Weise so hergestellt, daß beiderseits der Gleise 3 m breite und in der Länge zunächst für drei Wagen berechnete Bahnsteige vorgesehen werden, die durch Treppen zugänglich gemacht und sammt den Gleisen durch eine leichte Halle überdeckt werden. Auf den Zugangstrepfen sollen die Fahrkartenbuden Platz finden, auf den Abgangstrepfen werden Beamte aufgestellt, welche die Fahrkarten abnehmen.

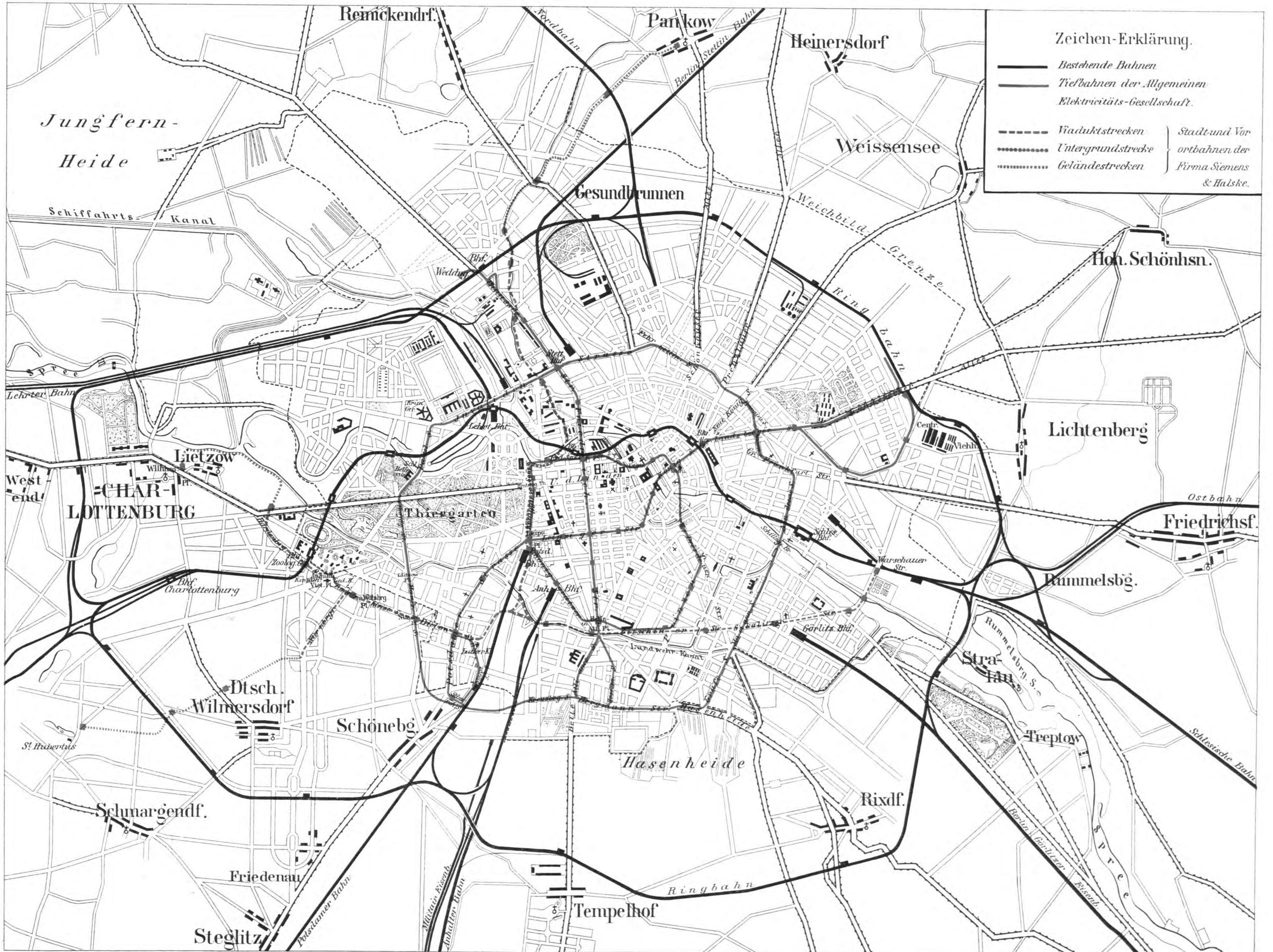
Die Betriebsmittel werden wesentlich leichter als bei einer Vollbahn ausfallen, was gleichzeitig gestattet, die Viadukte in leichteren Dimensionen zu halten. Da man den elektrischen Betrieb — im Gegensatz zur Untergrundbahn der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft — ohne Lokomotiven, lediglich mit Antriebswagen, führen wird, so findet hierdurch eine weitere Verringerung des Eisengewichts statt. Im übrigen scheinen die Fachleute mit Bezug auf die Frage, ob der Betrieb besser mit oder ohne Lokomotiven geführt werden soll, noch nicht zu völliger Klarheit gelangt zu sein, wie namentlich auch der in England über diesen Gegenstand geführte Meinungsaustrausch zeigt. Bei einer Untergrundbahn hat man bei der Dimensionirung des Bauwerks auf das gröfsere Lokomotivgewicht keine Rücksicht zu nehmen, während der Gewichtsunterschied bei einer Hochbahn eine Vermehrung der Kosten zur Folge haben würde. Während beiläufig der Raddruck einer gewöhnlichen Dampflokomotive 7 t beträgt, hat man bei einem Motorwagen mit nur 1,5 t zu rechnen, wenn der Wagen, wie beabsichtigt, zweiachsige Drehgestelle erhält.

Während die Tiefbahn der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft in der City- und Südlondon-Bahn mit Bezug auf die Betriebsmittel einen bewährten Vorgänger hat, lehnt sich die Hochbahn an die seit kurzem im Betrieb befindliche Liverpooler Hochbahn an. Die elektrischen Antriebsmaschinen befinden sich bei der letzteren unmittelbar auf den Achsen der Personenwagen.

III. Schlufsbemerkungen.

Es ist nicht uninteressant, auf einzelne Punkte der Entwicklung, welche die Stadtbahnunternehmungen in verschiedenen Städten in verkehrspolitischer Hinsicht genommen haben, einen kurzen Blick zu werfen. Es ist bemerkenswerth, wie sich all' die Verständnißlosigkeit und Befangenheit, welche man den ersten Eisenbahnen überhaupt entgegenbrachte, bei der Stadtbahnfrage wiederholen. Dazu gesellt sich eine scharfe Interessenpolitik, an der nicht allein die Privaten, sondern auch die Behörden ihren Antheil haben.

Das ist auch in London der Fall gewesen, obwohl man nach der ganzen Entwicklung des englischen Verkehrswesens, bei dem praktischen Sinn der Engländer, eher das Gegentheil hätte vermuthen sollen. Trotzdem ist ein wesentlicher Unterschied zwischen der Behandlungsweise derartiger Fragen in London und auf dem Festlande; der Engländer hafst vor allen Dingen die Langsamkeit, mit der man auf dem Festlande, Deutschland nicht ausgenommen, Sachen zu betreiben pflegt. »In Germany you are going so slowly; you talk too



Zeichen-Erklärung.

	Bestehende Bahnen	
	Tiefbahnen der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft.	
	Viaduktstrecken	} Stadt- und Vor- ortbahnen der Firma Siemens & Halske.
	Untergrundstrecke	
	Geländestrecken	

Maßstab.

