

—————

ZUR ERÖFFNUNG DER ELEKTRISCHEN
HOCH- UND UNTERGRUNDBAHN IN BERLIN

—————

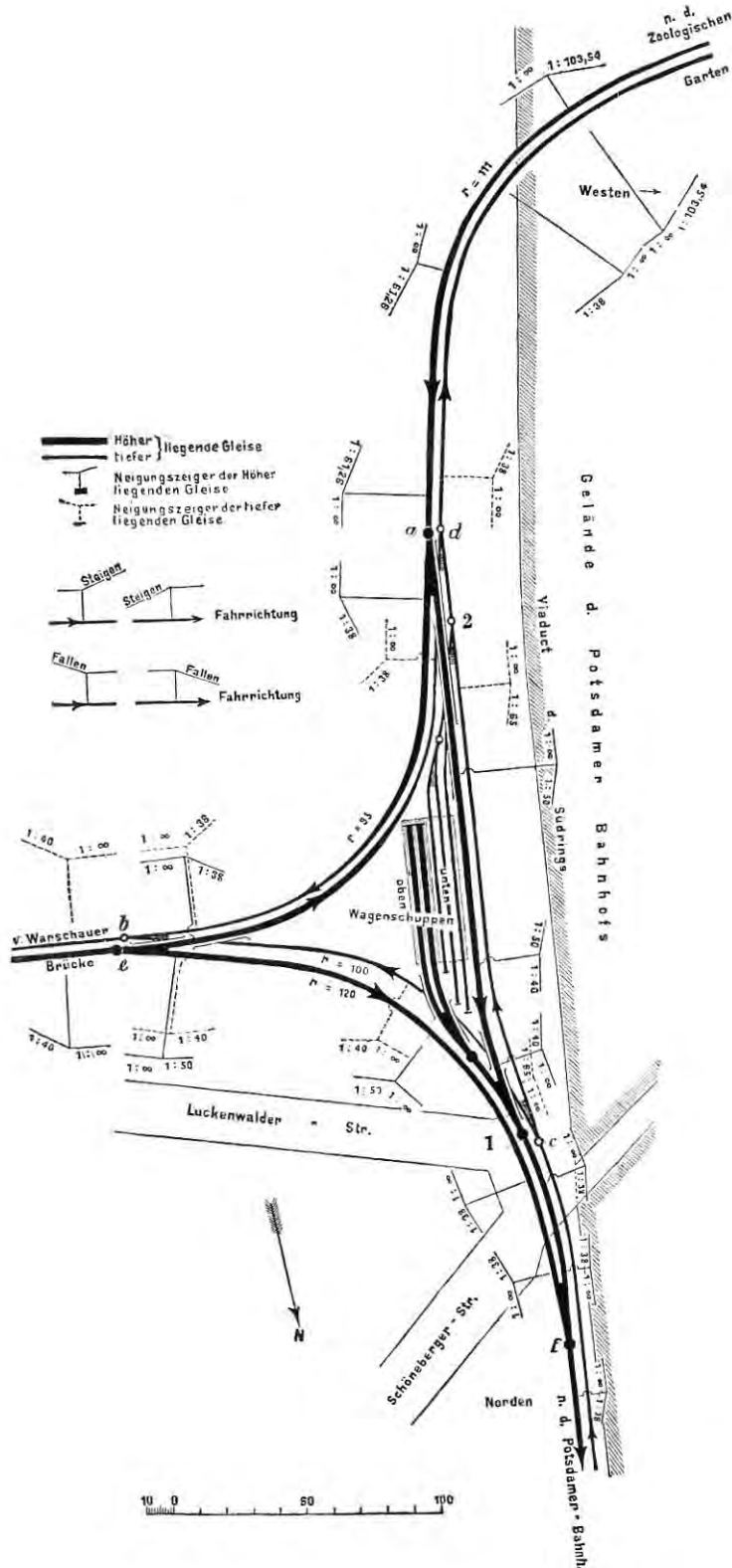


Abb. 3. Lageplan des Gleisdreiecks der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.

An der Durcharbeitung der Anlage des Gleisdreiecks waren insbesondere beteiligt der Regierungsbaumeister Burau, der die Führung der Linien ausgearbeitet und der Regierungsbaumeister Kress, der die Bauwerke projektiert und die Bauausführung geleitet hat. Die Aufgaben, welche der Konstrukteur hier zu lösen hatte, gehörten zu den schwierigsten des ganzen Bahnunternehmens. Der Bau ist vorwiegend aus Stein ausgeführt; wo aber Eisen zur Anwendung kam, haben sich vielfach ungewöhnliche Formen für das Tragwerk der eisernen Brücken ergeben, wobei es beispielsweise mehrfach vorkommt, dass der eine Träger einer Brücke über, der andere unter der Fahrbahn liegt. Am schwierigsten war die Ausbildung der Eisenkonstruktion am östlichen Dreieckspunkt.

b) Aenderungen der Hochbahn auf ihrem westlichen Abschnitt.

Ursprünglich war beabsichtigt, die elektrische Bahn in Viadukthöhe bis an den Bahnhof Zoologischer Garten der Stadtbahn heranzuführen; hierbei wäre nöthig geworden, das Eckgrundstück an der Tauenzienstrasse und dem Kurfürstendamm an der hinteren Grenze zu durchbrechen, um die Hochbahn in möglichst weitem Bogen um die Kaiser Wilhelm Gedächtniskirche — *a* in Abb. 1 — herum- und am Rande des Zoologischen Gartens entlang ihrer Endstation zuzuführen. Der Umstand, dass Allerhöchsten Ortes besonderer Werth darauf gelegt wird, die Umgebung der Kirche nach und nach in einer dem Gotteshause entsprechenden würdigeren Weise umzugestalten und dass bereits auch das Eckhaus an der Kantstrasse und dem Kurfürstendamm vom Erbauer der Kirche, dem Baurath Schwechten, in den Formen der romanischen Bauweise, in denen die Kirche ausgeführt ist, neu erbaut worden war, gab Anlass zu dem Verlangen an die Hochbahngesellschaft, auch das von der Bahn zu durchzufahrende Grundstück zu erwerben

in den Formen der romanischen Bauweise, in denen die Kirche ausgeführt ist, neu erbaut worden war, gab Anlass zu dem Verlangen an die Hochbahngesellschaft, auch das von der Bahn zu durchzufahrende Grundstück zu erwerben