

—————

ZUR ERÖFFNUNG DER ELEKTRISCHEN
HOCH- UND UNTERGRUNDBAHN IN BERLIN

—————

Zur Eröffnung der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin.

Von

Regierungsrath a. D. Kemmann.

Ueber die Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn, namentlich auch über ihre verkehrspolitische und wirthschaftliche Bedeutung, habe ich in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen bereits so ausführlich berichtet, dass darüber nicht viel nachzuholen bleibt. Wenn es mir dennoch als zweckmässig bezeichnet wurde, dem grossen Werk, um dessen Zustandekommen der unvergessliche Werner von Siemens und sein hochverdienter Mitarbeiter, der Direktor Schwieger, viele Jahre rastlos gekämpft haben, jetzt, da es fertig dasteht und der baldigen Eröffnung harret, noch einige Worte zu widmen, so kann es sich nicht darum handeln dem Werdegang des Unternehmens abermals zu folgen oder die gewichtige technische Aufgabe, die hier durchgeführt worden ist, in allen Einzelheiten zu beleuchten; vielmehr wird es ausreichen, jetzt noch einige Mittheilungen nachzutragen über Punkte, die für den Beschauer besonders augenfällig sind, und über andere, in denen der fortgeschrittenen Entwicklung des Stadtbildes und dem Wechsel in den Anschauungen der Bewohner und Verwaltungen der Städte nachträglich hat Rechnung getragen werden müssen. Derartige Mittheilungen werden auch manche Angaben, die die Tagespresse über das Unternehmen gebracht hat, zu ergänzen oder zu berichtigen in der Lage sein. Hiernach werde ich im folgenden noch berichten über die Aenderungen, welche am ersten Entwurf hinsichtlich der Linienführung nachträglich vorgenommen worden sind, sodann über die nachträglichen Umgestaltungen, welche die äussere Erscheinung des Bauwerks betreffen, und endlich über die Art und Weise der Betriebsführung und einzelne Bauausführungen der Bahn. Die zur Erläuterung beigelegten Abbildungen stellen, soweit es möglich war, die Anlagen in fertigem Zustande dar.

A. Aenderungen an dem ursprünglichen Entwurf, welche die Linienführung betreffen.

a) Das Gleisdreieck.

Als im Jahre 1897 die Firma Siemens & Halske wegen der Beschaffung der für das Bahnunternehmen erforderlichen Geldmittel mit der Deutschen Bank in Verbindung trat, handelte es sich noch darum, die Bahn in ihrem ganzen Hauptlinienzuge als Hochbahn anzulegen, mit alleiniger Ausnahme der Endigung am Potsdamer Platz, die im Interesse späterer Weiterführung

ins Stadttinnere als Untergrundbahn gedacht war. Bei dieser Linienführung blieb es einstweilen, aber bereits damals nahm ich, von der Deutschen Bank mit der Prüfung der technischen und wirtschaftlichen Unterlagen des Unternehmens betraut, Veranlassung, eine Aenderung in Anregung zu bringen, die, obwohl nicht unbeträchtliche Mehrkosten verursachend, sich, wie ich annehme und der Augenschein lehren dürfte, in Zukunft nicht allein vom betriebstechnischen, sondern auch vom wirtschaftlichen Standpunkt reichlich lohnen wird.

Diese Aenderung betrifft die Umgestaltung des als das Gleisdreieck der Bahn bekannt gewordenen Punktes, an dem sich die drei Zweige der Bahn, welche vom Zoologischen Garten, Potsdamer Platz und von der Warschauer Brücke herangeführt sind — zu vergl. die angeheftete Karte und der Lageplan Abb. 1 — mit einander verbinden. Diese Verbindung war von der Firma Siemens & Halske in derselben Weise geplant, wie bei derartigen Anschlusspunkten allgemein üblich ist, wo-

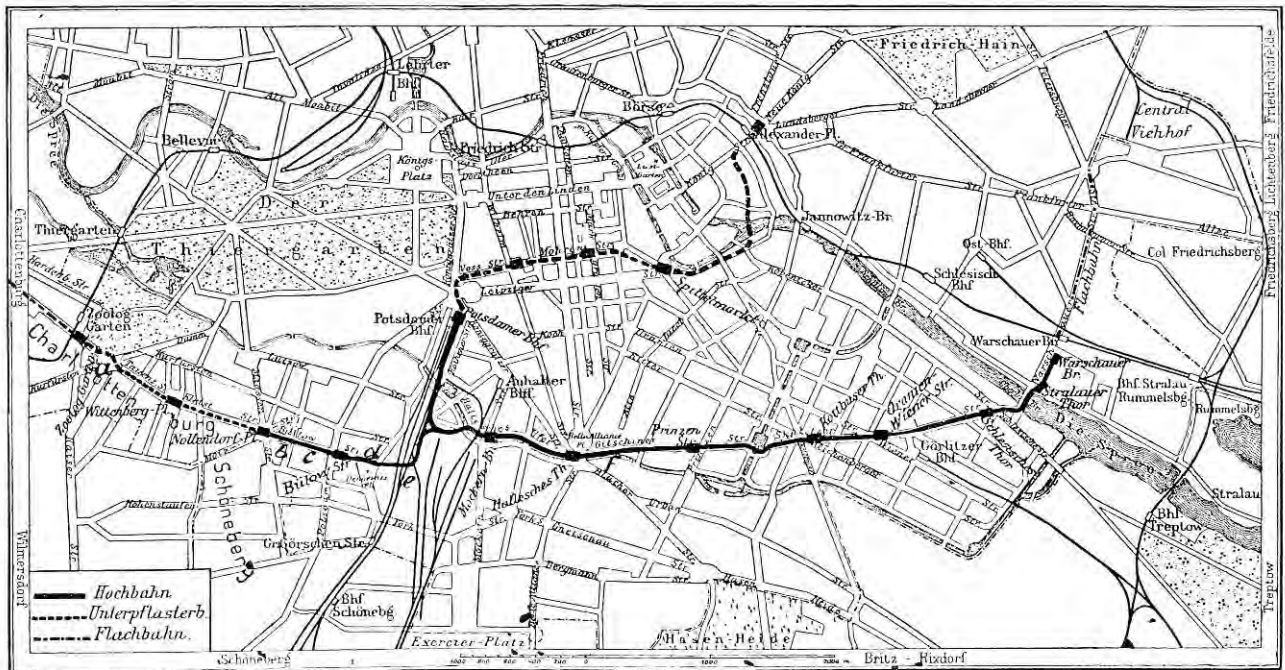


Abb. 1. Lageplan der Berliner Hoch- und Untergrundbahn.

nach die inneren Gleisstränge einander in gleicher Höhenlage überschneiden sollten. Als Beispiele für eine derartige Ausführung sind u. a. anzuführen das Gleisdreieck bei Stralau-Rummelsburg in Berlin, das Gleisdreieck von Farringdon und das wegen seiner Betriebsgefahren berüchtigte Dreieck zwischen den Bahnhöfen Charing Cross, Cannonstreet und Londonbridge, beide in der englischen Hauptstadt, das Anschlussdreieck auf der Londoner Untergrundbahn bei Aldgate, auf der Nordlondonbahn bei Dalston. Die Art dieser Ausführungen ist in Abb. 2 durch vergleichende Gegenüberstellung des Gleisdreiecks der Berliner Hoch- und Untergrundbahn und desjenigen von Farringdon noch etwas näher erläutert. Die Kreuzungsstellen sind in der Lageskizze durch kleine, um die Schnittpunkte gelegte Kreise besonders markirt; die Gleiskreuzungen des Farringdon-Dreiecks sind ausserdem durch die Buchstaben *A B C* bezeichnet.

Der Zugverkehr des Farringdon-Dreiecks, das dem unter dem Namen der Erweiterten Linien bekannten Abschnitt der Metropolitanbahn angehört, der, obwohl er sich äusserlich an die zur inneren Ringbahn gehörige Untergrundstrecke dieses Bahnunternehmens anlehnt, mit letzterer nicht in Betriebsgemeinschaft steht, ist in Abb. 2 derart veranschaulicht, dass die verschiedene Linienbreite das Verhältniss der Personenzüge, die täglich über jeden der doppel-