

Verkehrstechnische Woche und Eisenbahntechnische Zeitschrift

Schriftleiter: Regierungsbaumeister a. D. **Gustav Braun**, Privatdozent an der Königl. Technischen Hochschule zu Berlin

Mit regelmäßigen Nachrichten von Staats- und Privat-Eisenbahnen
sowie von Klein- und Straßenbahnen

Verlag: Verkehrstechnische Woche G. m. b. H., Berlin SW 68, Zimmerstr. 9 (Fernspr. Ia, 9878)

Bezugspreise: Für das Inland jährlich 16 M, viertelj. 4 M; für das Ausland jährlich 24 M, viertelj. 6 M. Einzelhefte 1 M.

Nr. 2

Berlin, 10. Oktober 1908

III. Jahrgang

Nachdruck des gesamten Inhaltes dieser Zeitschrift ist verboten

Die Untergrundbahnstrecke Leipziger Platz—Spittelmarkt in Berlin

Vom Regierungsbaumeister a. D. **Gustav Braun**

Privatdozent für Eisenbahn-Sicherungswesen an der Königl. Technischen Hochschule, Berlin

(Fortsetzung von Seite 12)

Die Stammlinie der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn in Berlin

2. Das Gleisdreieck

Wie bereits erwähnt, ist für die Stammlinie der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn ein Gleisdreieck auf dem Gelände des alten Dresdener Bahnhofes ausgeführt, dessen eine Seite von Westen nach dem Potsdamer bzw. Leipziger Platze, dessen andere Seite vom Osten nach den genannten Plätzen führt und dessen dritte Seite den Durchgangsverkehr von Westen nach dem Osten und umgekehrt vermittelt. Dieses Gleisdreieck vermeidet jede Kreuzung in Schienenhöhe, um dadurch eine hohe Betriebssicherheit herbeizuführen und Unglücksfälle zu verhindern (Abb. 10—12)*). Derartige Kreuzungen befinden sich, gemäß Abb. 11, an den Punkten I, II und III. Aus dieser Abbildung geht deutlich hervor, wie die Viadukte des Gleisdreiecks ausgebildet werden mußten, damit eben Kreuzungen in gleicher Schienenhöhe nicht entstanden. Wenn nun heute vor vierzehn Tagen das Gleisdreieck seine Aufgabe hinsichtlich Ausschaltung jedes Unglücksfalles nicht erfüllen konnte, so liegt dies nicht, wie aus nachstehendem deutlich hervorgehen wird, an der Anlage und ihren Einrichtungen.

Obwohl bereits der Hergang der so bedauernden Katastrophe auf dem Gleisdreieck der

* Abb. 10 ist wiedergegeben nach einer vom Verfasser dieser Abhandlung im Jahre 1899 hergestellten Zeichnung. Das Gleisdreieck befand sich zu dieser Zeit noch im Bau. Die äußere Form des Stellwerksturmes stand damals noch nicht fest und wurde später nach dem Entwurfe des Königlichen Baurates Wittig, Direktors der Hochbahngesellschaft, so ausgeführt, wie es die Abb. 15, 25 u. 26 veranschaulichen.

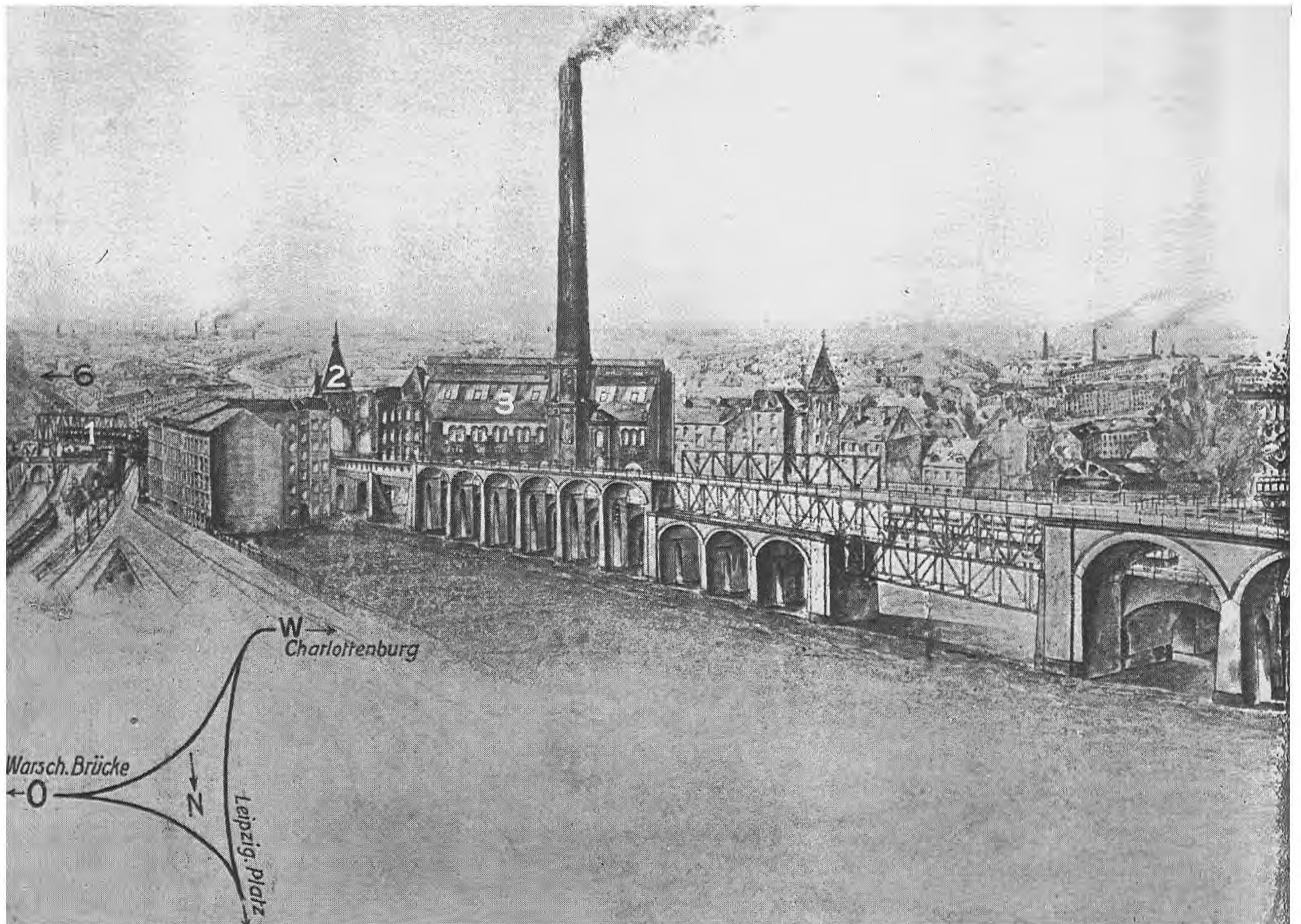
Hochbahn am 26. September d. J. allgemein bekannt ist, möge dennoch die Ursache dieses so schweren Unfalles wiederholt werden, um daran Erläuterungen hinsichtlich der Betriebssicherheit des Gleisdreiecks knüpfen zu dürfen.

Am genannten Tage fuhr um 1 Uhr 42 Min. nachmittags von der Haltestelle Leipziger Platz ein Zug nach dem Osten. Um 1 Uhr 39 Min., also drei Minuten früher, fuhr ebenfalls ein Zug von der Bülowstraße ab in gleicher Richtung nach dem Osten (Abb. 12 u. 13). Der letztere hatte freie Fahrt (Abb. 12 u. 13, Signal G) und fuhr auf die Verknüpfungsweiche 3 (Abb. 11) zu, die auf dem Gleisdreieck am Maschinenhause der Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen liegt und in die beide aus der Stadt und vom Westen nach dem Osten führenden Gleise münden. Für den Zug, der vom Leipziger Platze her nach dem Osten kam, war die Strecke gesperrt (Abb. 12 u. 13, Signal L). Beide Signale, nämlich Vorsignal L und Hauptsignal L (Abb. 11) standen auf Halt. Der Zug hätte also auf dem Gleisdreieck Halt machen und das Freiwerden der Strecke abwarten müssen. Der Führer dieses Zuges überfuhr indessen beide Haltesignale und gelangte bereits in die Weiche 3, ehe noch der Zug von der Station Bülowstraße her diese erreicht hatte. Der erste Wagen (III. Klasse, Nr. 3) des letzteren traf den ersten Wagen (III. Klasse, Nr. 50) des vom Leipziger Platze eingetroffenen Zuges. Der Wagen Nr. 50 wurde mit dem hinteren Drehgestelle aus dem Gleise gehoben, behielt aber sonst seine Richtung bei, so daß nunmehr der erste Wagen des Bülowstraßen-Zuges, der immer noch eine gewisse lebendige Kraft in sich hatte, nach der Außenseite hin gedrängt wurde und von dem Viadukte abstürzte

(Abb. 13), wobei sein hinteres Drehgestell auf dem Viadukte verblieb. Zwischen dem Wagen III. Klasse Nr. 3 und dem folgenden Wagen II. Klasse, Nr. 231 des Bülowstraßen-Zuges war die Kupplung gerissen. Letzterer Wagen selbst wurde ebenfalls noch etwas nach der Außenseite hin verschoben und geriet mit seinem vorderen Teile bis auf die Brüstung des Hochbahnviaduktes. Die beiden folgenden Wagen III. Klasse Nr. 301 und Nr. 4 blieben im Gleise.

Das entsetzliche Unglück machte selbstverständlich in Berlin einen unbeschreiblichen Eindruck. Die Tageszeitungen waren gefüllt mit Nachrichten

weiter, entgegen den Feststellungen der technischen Aufsichtsbehörde, der Königlichen Eisenbahn-Direktion Berlin, behauptet, daß die Sicherungsanlage der Hochbahngesellschaft am Gleisdreiecke in technischer Hinsicht durchaus unzulänglich wäre und nach dem gegenwärtigen Stande der Technik besser hätte gestaltet werden müssen. Die Siemens & Halske A.-G., die auf dem Gebiete des Eisenbahn-Sicherungswesens eine führende Stellung einnimmt, hat die Sicherungseinrichtungen des Dreiecks entworfen und ausgeführt. Es wurde die Auflösung des Gleisdreiecks verlangt; ferner



1 = Hochbahn-Brücke über Landwehr-Kanal und Anhalter Bahn — 2 = Torhaus — 3 = Kraft
6 = Nach Warschauer Brücke —

über den Unfall. Es muß anerkannt werden, daß die Presse die Vorgänge im allgemeinen sachlich besprach, doch fanden sich auch vereinzelt den wahren Tatbestand entstellende und ganz unbegründete Angriffe einerseits gegen die Ausführung des Gleisdreiecks, andererseits gegen die Aufsichtsbehörden und gegen die Verwaltung der Hochbahn. So wurde die Betriebssicherheit des Gleisdreiecks jetzt mit einem Male in Abrede gestellt, während früher niemand daran gezweifelt hatte, daß hier alles für die Sicherheit des Verkehrs geschehen war, was geschehen konnte. Es wurde sogar die sofortige Beseitigung dieses Bauwerkes verlangt. Es wurde

wurde angeführt, daß das Betriebspersonal durch den Dienst zu stark in Anspruch genommen würde. Es lohnt nicht der Mühe, alle die unzähligen Vorschläge hier anzuführen, die bei dieser Gelegenheit auftauchten; wir beschränken uns daher auf die folgenden Bemerkungen.

a) Die bestehende
Eisenbahn-Sicherungsanlage
auf dem Gleisdreiecke

Die Signale und Weichen des Gleisdreiecks werden von einem elektrischen Stellwerke bedient.