

BETRÄGE ZUR GESCHICHTE
DER ELEKTRISCHEN
HOCH- UND UNTERGRUNDBAHN
IN BERLIN

VON

ADOLF LERCHE

DR. ING. E. H., KÖNIGL. BAURAT

erhalten hätten. Das Gleisdreieck wurde deshalb so gestaltet, daß die beiden Gleise eines Gleispaares in verschiedene Höhen gelegt wurden, so daß anstatt der mit gegenläufigen Zügen zu befahrenden schienengleichen Überschneidungen drei Unter- bzw. Überführungen entstanden, wie dies in der beigegebenen Skizze veranschaulicht ist. (Die hochgelegten Gleisstrecken sind durch stärkere Linien dargestellt.)

Diese Anordnung ermöglichte es, auf der Hochbahn drei verschiedene Verkehrsbeziehungen in dichter Zugfolge bedienen zu können, nämlich:

1. Potsdamer Platz—Zoologischer Garten.
2. Potsdamer Platz—Warschauer Brücke.
3. Zoologischer Garten—Warschauer Brücke.

Bei den hohen Anlagekosten der Bahn war die Frage ihrer Ertragsfähigkeit eine sehr wichtige und deshalb war der Plan, eine jede der drei von dem Gleisdreieck sternförmig ausstrahlenden Strecken mit zwei verschiedenen Verkehrslinien zu belegen, ein wohl durchdachter. Die Sorge, daß einmal der Verkehr so groß werden würde, daß die Zugfolge für eine einzige Verkehrsbeziehung die Leistungsfähigkeit einer Bahnstrecke voll ausnutzen würde, lag damals noch in so weiter Ferne, daß das Augenmerk zunächst nur darauf zu richten war, den Zugverkehr für jede der drei Teilstrecken möglichst zu steigern.

Diese Aufgabe hat das Gleisdreieck voll erfüllt. Die gewählte Lösung hat auch in der technischen Welt besondere Beachtung und viel Anerkennung gefunden. So wurde z. B. das im Maßstabe 1:200 hergestellte Modell des Gleisdreieckes, das im Geschäftshause von Siemens & Halske, Askanischerplatz 3, Aufstellung gefunden hatte, bald eine bekannte Sehenswürdigkeit. Einem von amerikanischen Ingenieuren geäußerten Wunsche entsprechend, wurde dieses Modell auf der Weltausstellung in St. Louis 1904 ausgestellt und nach Schluß der Ausstellung der Modellsammlung der Technischen Hochschule in Chicago überlassen.