

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **19/20 (1892)**

Heft 11

PDF erstellt am: **08.08.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Der neueste Entwurf zu einem electricischen Stadtbahn-Netz für Berlin. — Zur Frage der Verwendung von geräuschlosem Pflaster im Strassenbau der Städte. — Ueber die Verwendung und die Gütevorschriften des Flusseisens für Constructionszwecke. — Miscellanea:

Eisenbahn-Unglück bei Mönchenstein. Eidg. Polytechnikum. — Concurrenzen: Neue Tonhalle in Zürich. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studirender der eidg. polytechnischen Schule in Zürich. Generalversammlung. Adressänderungen. Stellenvermittlung.

## Der neueste Entwurf zu einem electricischen Stadtbahn-Netz für Berlin.

Zu dem in No. 4 dieses Bandes unserer Zeitschrift beschriebenen Entwurf einer electricischen Tiefgrundbahn für Berlin tritt nunmehr ein zweites Project in den Wettbewerb, das, von der Firma Siemens & Halske aufgestellt, ein electricisches Eisenbahnnetz schaffen will, welches theils als Hochbahn, theils als Unterpflasterbahn ausgeführt werden soll.

Dasselbe wurde von der genannten Firma kürzlich in einer im Druck erschienenen Broschüre beschrieben und dargestellt und es ist auch in der Sitzung vom 3. Februar a. c. des Vereins deutscher Ingenieure von Oberingenieur Schwiager ausführlich erläutert worden.

Die Firma Siemens & Halske, welche auf unsere Anfrage die Gefälligkeit hatte, uns das bezügliche Material zum Zwecke der Veröffentlichung zur Verfügung zu stellen, macht gleichzeitig die Mittheilung, dass in Folge einer Conferenz mit den zuständigen Behörden das Project inzwischen der Verwirklichung um ein wesentliches Stück näher gerückt worden sei.

Wir haben schon bei der Beschreibung des Tiefgrundbahn-Entwurfes auf den aus losem Sand bestehenden Baugrund von Berlin hingewiesen. Nach den Erfahrungen, die Oberbaurath Dirksen beim Bau der Berliner Stadtbahn zu machen Gelegenheit hatte, würde dieser, aus fließendem mit erratischen Blöcken durchsetztem Sand, oder mit Baumstämmen gespicktem Morast bestehende Baugrund einer tiefen Tunnelanlage weit grössere Schwierigkeiten bereiten als der Londoner Boden.

Es ist deshalb das Bestreben begreiflich, diesen bedeutenden Hindernissen auszuweichen. Bekanntlich hatte schon im Jahre 1880 Werner von Siemens den Berliner Behörden das Project einer electricischen Stadtbahn vorgelegt, welche als Hochbahn der Friedrichstrasse entlang geführt werden sollte. Diese Hochbahn war nach dem Muster der ältesten Hochbahnen in New-York gedacht. Das Project wurde damals abgewiesen. Trotzdem liess sich W. v. Siemens dadurch nicht abschrecken und er legte den Behörden ein zweites Project vor, nur dass er es diesmal anstatt mit der Friedrich- mit der Leipzigerstrasse versuchte. Bei diesem zweiten Entwurf liess man das zuerst gewählte Muster der ältesten New-Yorker Hochbahn fallen und wandte sich den neueren Hochbahn-Constructions dieser Stadt zu. Wie sehr diese Projecte damals die Fachmänner Berlins beherrschten, mag schon daraus hervorgehen, dass der dortige Architekten-Verein den Entwurf einer Stadtbahn längs der Friedrich- und Leipzigerstrasse zum Gegenstand einer Schinkel-Concurrenz machte.

Wenn nun diese Projecte trotz alledem nicht durchzuführen vermochten, so hatte dies einen doppelten Grund. Einerseits trugen diese, amerikanischen Vorbildern entnommenen Constructions, trotz des architektonischen Gewandes, das man ihnen anzuziehen bemüht war, immer noch den Stempel einer gewissen Rücksichtslosigkeit; andererseits klammerten sie sich gar zu ängstlich an die Verfolgung der Verkehrslinien an. Für eine Stadtbahn, welche in Folge ihrer Anordnung über oder unter der Strasse nur in einzelnen bestimmten Punkten (Bahnhöfen) für den Verkehr zugänglich ist, hat es gar keinen besondern Zweck, mit den Geleisen immer längs der Strasse zu gehen. Denn die electricische Stadtbahn hat andere Aufgaben, als die Pferdebahn; sie hat weniger den Kleinverkehr in den Strassen zu vermitteln, als den Stadtverkehr auf grössere Entfernungen zu bewältigen. Werden diese Grundsätze festgehalten und die Linienführung dementsprechend gestaltet, so sollte

auch in Berlin die Ausführung solcher Verkehrsanstalten möglich sein.

Bei einer Stadtbahnanlage, wo die Verhältnisse so überaus schwierig sind, müssen alle zu Gebote stehenden Mittel angewandt werden und so enthält denn auch das Stadtbahnproject von Siemens & Halske, welches sich im Wesentlichen als Hochbahnproject charakterisirt, auch einzelne Strecken, welche als Unterpflasterbahnen ausgeführt werden sollen, oder eigentlich als Unterpflasterbahnen. Dieselben sind keine geschlossenen Tunnelbahnen, welche vollständig im Grundwasser liegen, sondern sozusagen flache unmittelbar unter dem Strassenpflaster auszuführende Schläuche, deren Boden (Schienenoberkante) nur unbedeutend in die höheren Grundwasserstände eintaucht und deshalb leicht wasserdicht und jedenfalls trocken gehalten werden können. Solche Unterpflaster-Bahnstrecken können natürlich nur da zur Ausführung gelangen, wo keine irgendwie wesentlichen Gas-, Wasser- und Canalisationsrohre mit beiderseitigen Hausanschlüssen liegen. Sie sind daher nur ausführbar längs der Wasserläufe und der grösseren Parks und auch da nur nach eingehendem Studium der Rohr- und Canalisationspläne. Ueberhaupt liegt es auf der Hand, dass es für den Entwurf einer Stadtbahn, welche derart allen oberirdischen und unterirdischen Hindernissen aus dem Wege gehen und die trotzdem noch verbleibenden Schwierigkeiten mit möglichst allseitig befriedigenden Lösungen überwinden soll, nicht nur sehr eingehender Studien aller örtlichen Verhältnisse bedarf, sondern auch einer bis in die Einzelheiten sich vertiefenden Ausarbeitung.

So ist es denn gekommen, dass seit den ersten Anfängen zu einer electricischen Stadtbahn Anfangs der achtziger Jahre so lange Zeit verflossen ist, bis das neue Project der Firma Siemens & Halske zur behördlichen und öffentlichen Behandlung wieder bereit war und wieder fertig vorlag.

Für ein ganzes Netz von electricischen Stadtbahnen, welche alle Theile von Berlin überspannen sollen, sind bereits in alle Einzelheiten gehende Entwürfe ausgearbeitet, bei welchen auch die schwierigen Punkte eingehend studirt worden sind. Doch liegt es selbstverständlich nicht im Interesse der Concessionsbewerber, ihre Vorschläge und Ideen jetzt schon nach allen Richtungen der Oeffentlichkeit preiszugeben. Sie haben sich demnach auf die Darlegung des Projectes im grossen Ganzen beschränkt. Selbstverständlich werden dabei, schon mit Rücksicht auf die erforderlichen Geldmittel, vorerst nur die wichtigsten Linien in Betracht fallen (Fig. 1). Es sind dies folgende:

Erstens eine Linie von Osten von der Warschauerbrücke über das Stralauer Thor, Schlesische Thor, Cottbuser Thor, Wasserthor, Hallesche Thor nach dem Zoologischen Garten und nach Charlottenburg mit dem Endpunkte Wilhelmsplatz durchgehends als Hochbahn gedacht. Diese Linie würde also für die Stadttheile südlich der Leipziger Strasse das sein, was die bestehende Stadtbahn für die Stadttheile nördlich der Leipziger Strasse ist.

Zweitens eine Linie als Unterpflasterbahn vom Bahnhof Friedrichstrasse beziehungsweise von der Schlossbrücke über Königsplatz, Brandenburger Thor, Potsdamer Thor, von hier aufsteigend in die Hochbahn vom Potsdamer Bahnhof längs der Potsdamer Bahn durch die Bülow-, Kleist- und Nürnberger-Strasse nach Wilmersdorf, Schmargendorf und dem Grunewald. Diese Linie würde somit in der Bülow- und Kleiststrasse mit der erstbeschriebenen Linie zusammenfallen und in der Wilmersdorfer Gemarkung und im Grunewald vorläufig als Niveaubahn zur Ausführung gelangen, immer aber unter Berücksichtigung der Möglichkeit, sie später, sobald die fortschreitende Bebauung der Wilmersdorfer Gemarkung dies verlangen wird, in eine Hochbahn umzuwandeln.