

DIE ERWEITERUNGEN
DER ELEKTRISCHEN HOCH- UND UNTERGRUNDBAHN
IM WESTEN BERLINS

VON

P 789

[Johannes]

J. BOUSSET

KÖNIGLICHER BAURAT
DIREKTOR DER HOCHBAHNGESELLSCHAFT

D 109

BD 677 BOU

ERGÄNZTER SONDERDRUCK AUS DEM ZENTRALBLATT
DER BAUVERWALTUNG, OKTOBER 1913, Nr. 81, 84 UND 85

BERLIN 1914



Seit ihrem Bestehen hat die Berliner elektrische Hoch- und Untergrundbahn in keinem Jahre einen Zuwachs ihrer Betriebslänge erfahren, der demjenigen gleichkommt, welcher ihr in dem verflossenen Jahre 1913 angegliedert wurde. Der

vom Spittelmarkt bis zum Nordring, welche im Juli in Betrieb genommen wurde, mit rd. 5 km und die vom Bahnhof Wittenbergplatz ausgehenden beiden Zweiglinien, die eine durch die Gemeindebezirke Wilmersdorf und Dahlem, die

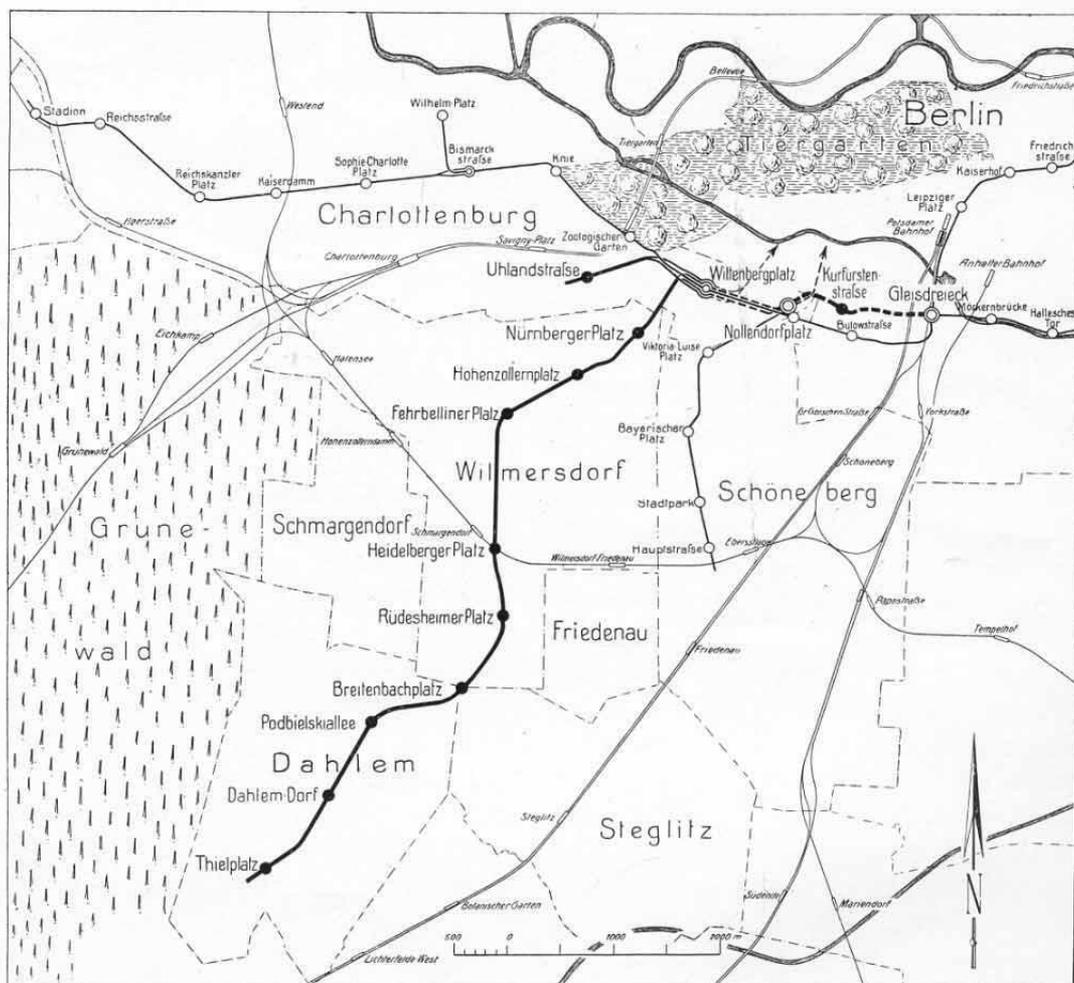


Abb. 1. Linienplan.

Längenzuwachs übertraf die Streckenlänge, auf der die Hochbahngesellschaft im Jahre 1902 ihren Betrieb begann. Diese betrug rd. 11 km, der Zuwachs im Jahre 1913 rd. 14¹/₄ km. An diesem Zuwachs ist die Erweiterung in die Innenstadt

andere nach dem Kurfürstendamm mit zusammen rd. 9,25 km beteiligt.

Von den vor dem Jahre 1913 in Betrieb gewesenen Strecken der Hoch- und Untergrundbahn hat die Hochbahn-

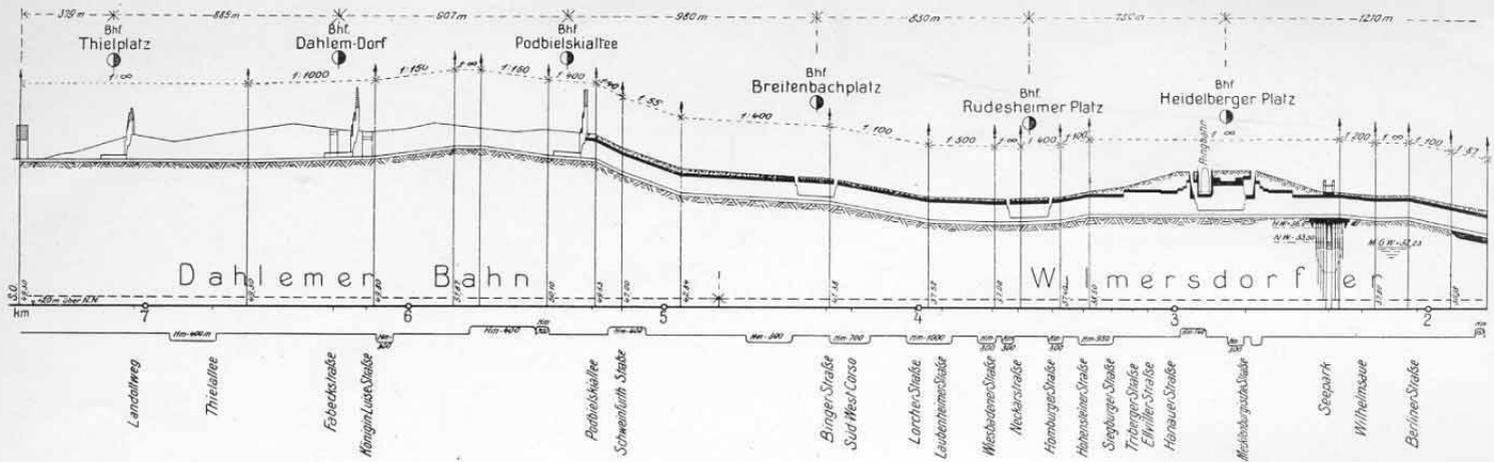


Abb. 2. Höhenplan der Bahnstrecke Gleisdreieck—

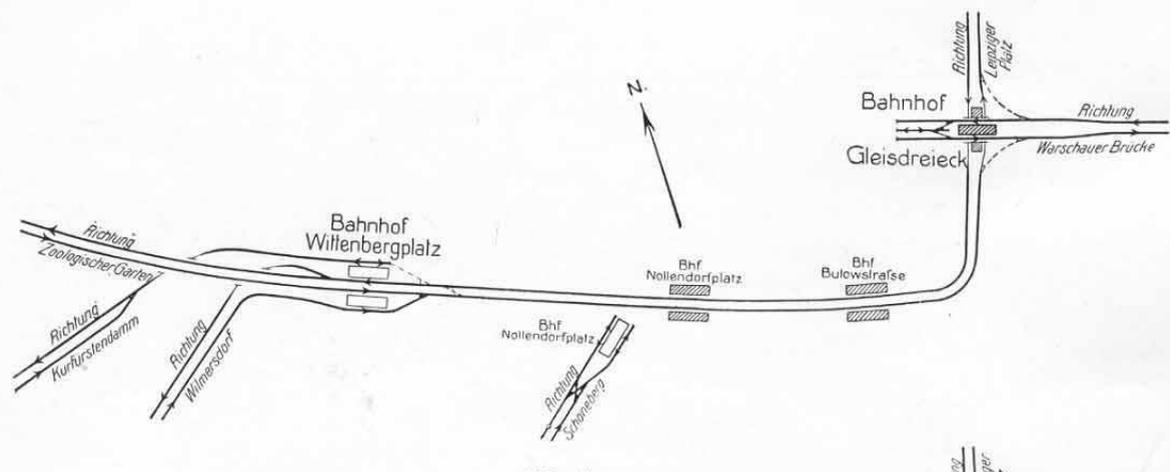


Abb. 3a.

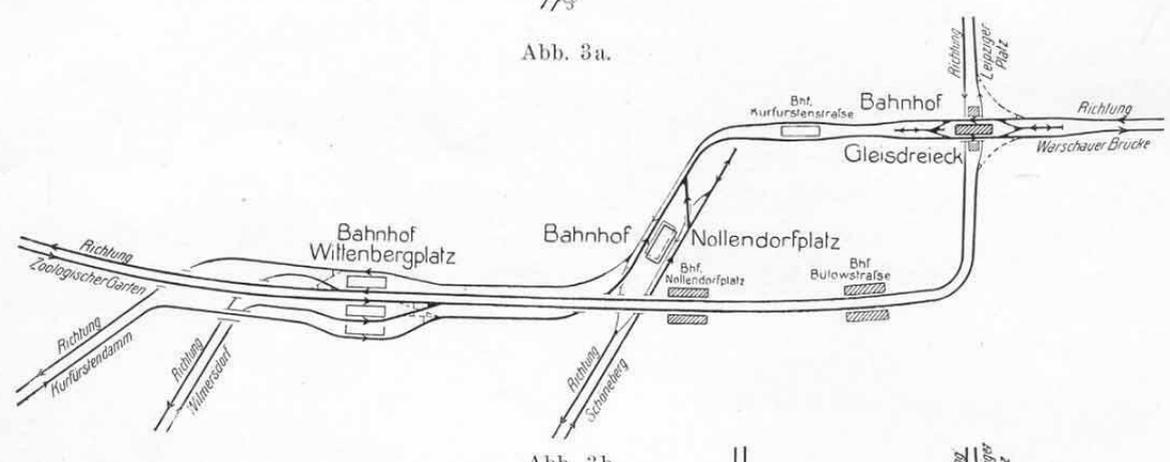


Abb. 3b.

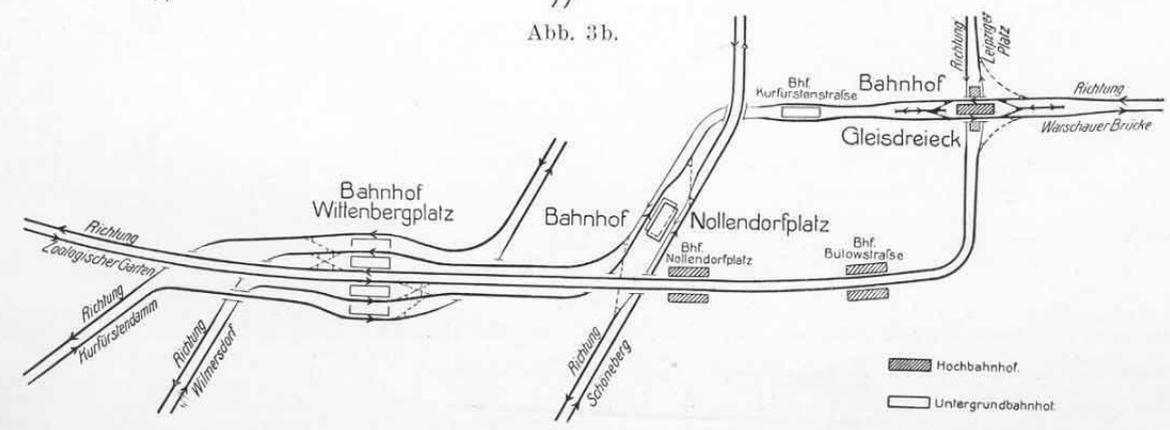
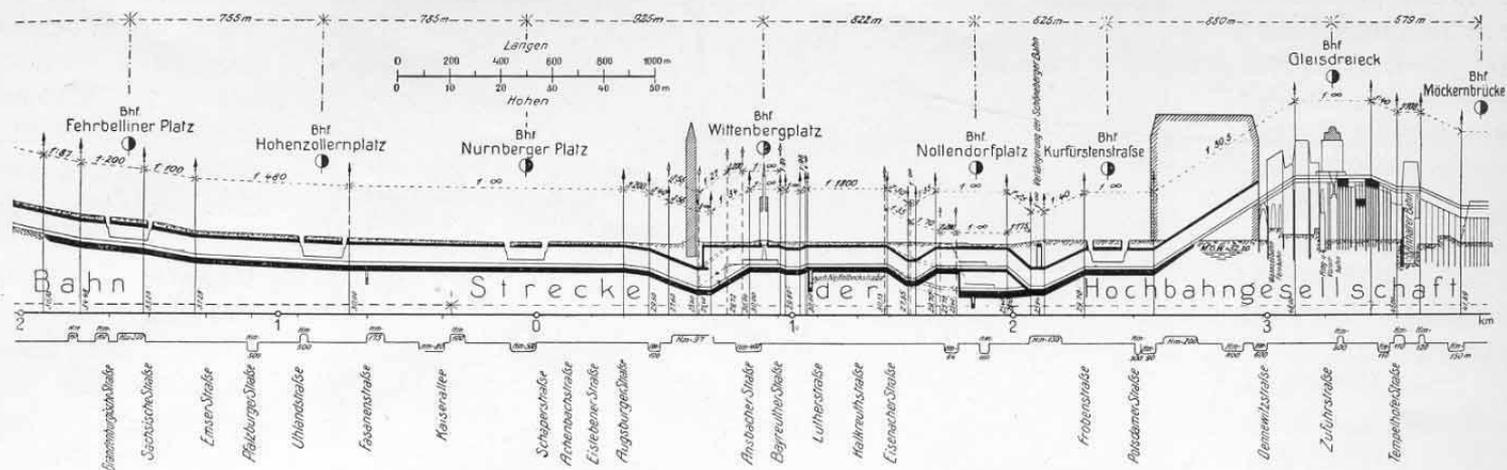
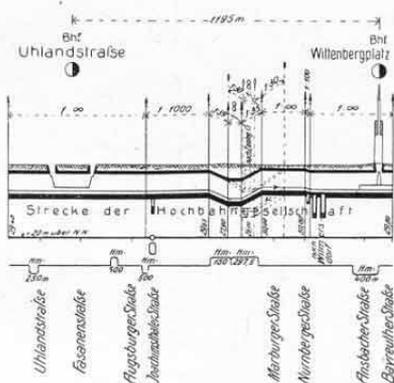


Abb. 3c.



—Wittenbergplatz—



—Wilmersdorf—Dahlem und

Wittenbergplatz—Uhlandstraße.

gesellschaft alle bis auf die Schöneberger Bahn zwischen Nollendorfplatz und Hauptstraße in Schöneberg auf eigene Rechnung gebaut. Von dem neuen Bahnzweige nach Wilmersdorf-Dahlem wurde nur die Strecke bis zur Kaiser-Allee mit dem Bahnhof Nürnberger Platz von der Hochbahngesellschaft ausgeführt. Die ihr Stadtgebiet durchquerende Bahnstrecke vom Bahnhof Hohenzollernplatz bis Bahnhof Breitenbachplatz hat die Stadtgemeinde Berlin-Wilmersdorf gebaut. Sie erhielt für diesen Bau eine Beisteuer von rd. 4,5 Millionen Mark, welche von der Königlichen Domäne Dahlem und von den interessierten Terraingesellschaften aufgebracht wurde. Die Königliche Domäne Dahlem führte ihrerseits die auf ihrem Gebiet liegende Bahn vom Breitenbachplatz bis zum Thielplatz selbst aus. Wilmersdorf und Dahlem haben mit der Hochbahngesellschaft Verträge abgeschlossen, nach welchen diese verpflichtet ist, den Betrieb der beiden Bahnabschnitte im Zusammenhang mit dem Betriebe ihrer eigenen Strecken zu führen. Den Bahnzweig nach dem Kurfürstendamm endlich baute die Hochbahngesellschaft mit einem Zuschuß der Stadtgemeinde Charlottenburg von 2,6 Millionen Mark auf eigene Rechnung (Abb. 1 u. 2).

Für die Stammrichtung nach dem Zoologischen Garten und für die neue Richtung nach Wilmersdorf-Dahlem ist Bahnhof Wittenbergplatz der Trennungsbahnhof, auf welchem sich die aus der Innenstadt kommenden Züge nach diesen beiden Richtungen hin verzweigen. Für die Linie nach dem Kurfürstendamm aber ist der Betriebsplan des Bahnhofs

Wittenbergplatz, nach welchem zwischen diesem Bahnhof und dem Bahnhof Uhlandstraße zunächst nur Pendelzüge verkehren, wie solche bereits auf der Schöneberger Bahn zwischen den Bahnhöfen Hauptstraße und Nollendorfplatz verkehren, noch nicht endgültig (Abb. 3a). Erst wenn die Ostlinie über den fertiggestellten Kreuzungsbahnhof an der Stelle des früheren Gleisdreiecks hinaus nach dem Nollendorfplatz und weiter nach dem Wittenbergplatz verlängert sein wird, kann der geplante vollkommener Betriebsplan zur Ausführung gebracht werden, nach welchem vom Kurfürstendamm und von Schöneberg durchgehende Züge über Bahnhof Gleisdreieck nach der Warschauer Brücke verkehren sollen, ähnlich wie schon jetzt vom Zoologischen Garten und von Wilmersdorf durchgehende Züge über Bahnhof Gleisdreieck durch die Innenstadt bis zum Nordring verkehren. Der Trennungsbahnhof für die ersten beiden Zweige wird dann der künftige zweigeschossige Untergrundbahnhof Nollendorfplatz sein, der Trennungsbahnhof Wittenbergplatz aber wird mit bezug auf die Linie Kurfürstendamm—Gleisdreieck—Warschauer Brücke gleichzeitig zum Kreuzungsbahnhof mit Richtungsbetrieb (Abb. 3b).

Die bauliche Anlage dieser beiden Bahnhöfe, des Trennungsbahnhofs Nollendorfplatz und des Trennungs- und Kreuzungsbahnhofs Wittenbergplatz, ist nun derart, daß später bei steigendem Verkehrsbedürfnis sowohl der Schöneberger Zweig als der Zweig nach dem Kurfürstendamm selbständig in besondere Gebiete des Stadtinnern fortgeführt werden können. Es wird dann der Trennungsbahnhof

Nollendorfplatz in einen Kreuzungsbahnhof mit Richtungsbetrieb umgewandelt sein und der Bahnhof Wittenbergplatz in einen

Kreuzungsbahnhof dreier Bahnen, deren Gleise sämtlich richtungsweise getrennt sind (Abb. 3c).

Vor der Betriebseröffnung der Bahnstrecke vom Leipziger Platz nach dem Spittelmarkt war die Hoch- und Untergrundbahn im wesentlichen ein

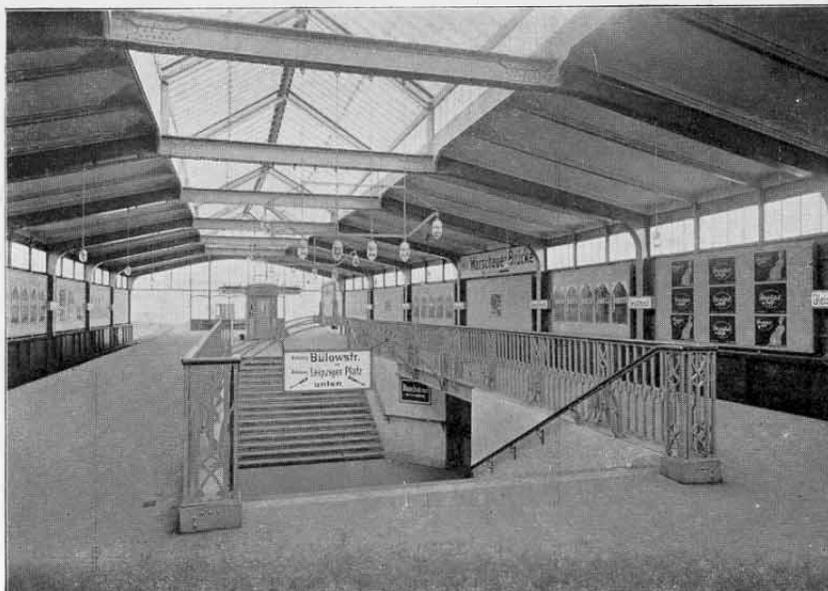


Abb. 4. Oberer Bahnsteig des Bahnhofs Gleisdreieck.

bis 1912 verhältnismäßig wenig; er betrug im Jahre 1907 etwa 14 Millionen und im Jahre 1912 nahezu 15 Millionen Personen im Jahr. Um für diese Verkehrsverschiebung, die sich mit dem Vorstrecken der Innenstadtlinie über den Spittelmarkt hinaus nach dem Nordring und mit Inbetriebnahme der westlichen Erweiterungslinien noch wesentlich ver-

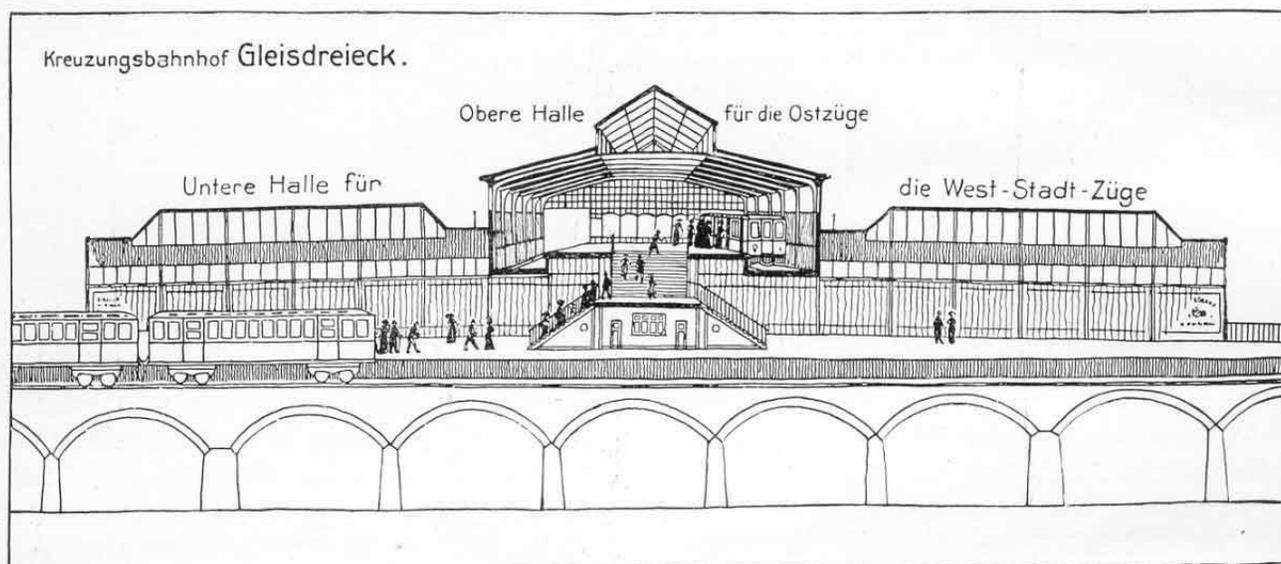


Abb. 5. Schnitt durch die beiden Hallen des Bahnhofs Gleisdreieck.

Schnellverkehrsmittel zwischen Charlottenburg und dem Westen Berlins einerseits und dem Süden und Osten Berlins andererseits. Dies änderte sich bereits mit Anschluß des Spittelmarkts. Der West-Stadt-Verkehr betrug vor Eröffnung der Spittelmarktlinie 8,2 Millionen Personen im Jahr; nach Eröffnung der Spittelmarktlinie betrug er 17,9 Millionen und stieg im Jahre 1912 auf 20,8 Millionen Personen im Jahr. Der West-Ost-Verkehr hingegen änderte sich in dem Zeitabschnitt von 1907



Abb. 6. Unterer Bahnsteig des Bahnhofs Gleisdreieck.

stärken mußte, rechtzeitig gewaffnet zu sein, sah sich die Hochbahngesellschaft veranlaßt, noch vor der Betriebseröffnung der Innenstadtlinie Spittelmarkt—Nordring die Verzweigung auf dem Gleisdreieck aufzugeben und an ihrer Stelle den Doppelbahnhof Gleisdreieck zu erbauen, auf dem z. Z. die Ostlinie endet und der nach Fertigstellung der neuen Gleise zwischen Gleisdreieck und Wittenbergplatz ein Kreuzungsbahnhof, man kann sagen, einfachster Form sein wird für die Linien

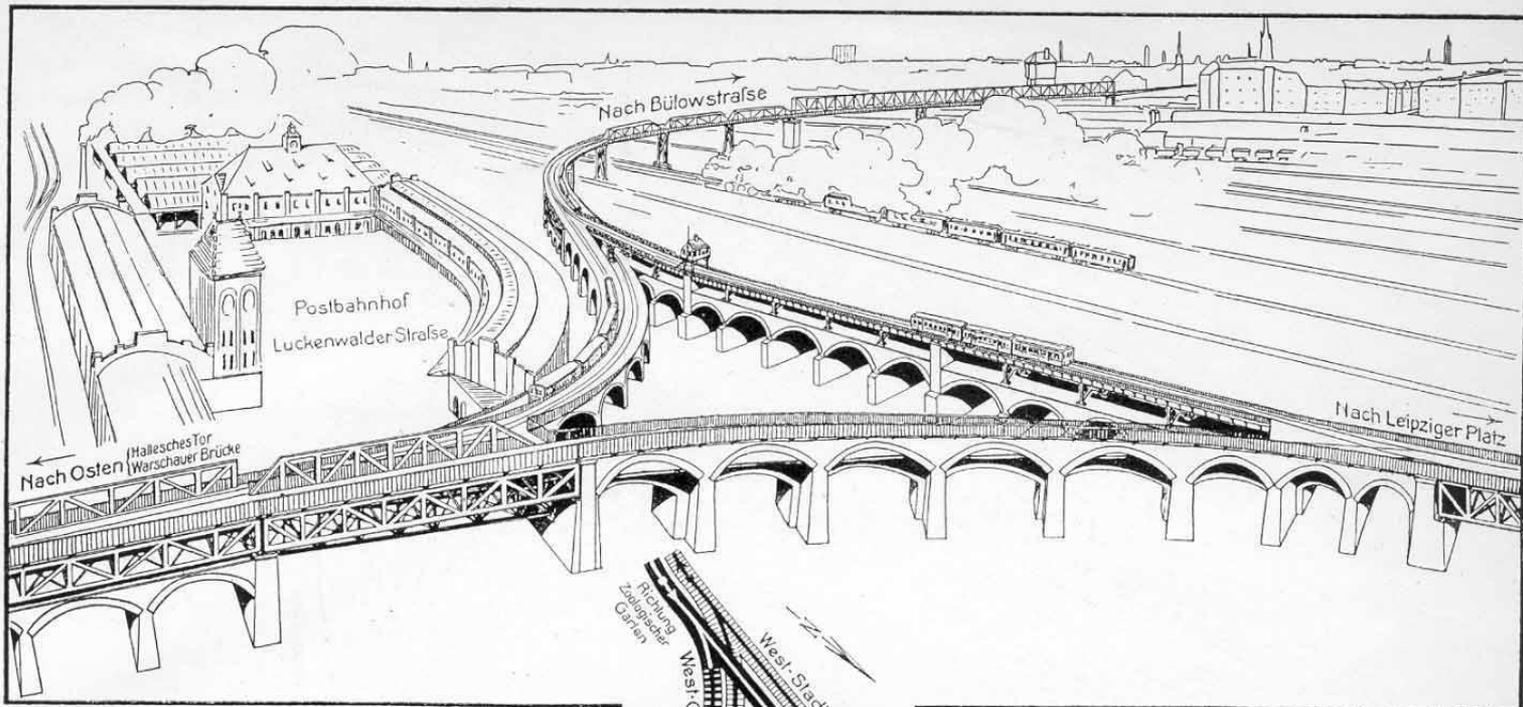


Abb. 7. Gleisdreieck

vor dem Umbau.

Warschauer Brücke {
 Schöneberg
 Kurfürstendamm
 und
 Nordring {
 Zoologischer Garten
 Wilmersdorf-Dahlem.

Zur Einfachheit seiner jetzt fertigen Gestalt stand allerdings die überaus verwickelte Entstehung dieses Bahnhofs im schärfsten Gegensatz; mußte doch der Einbau der beiden kreuzförmig übereinanderliegenden Inselbahnsteige mit ihren Hallen und ihren Verbindungstreppen (Abb. 4, 5 u. 6)

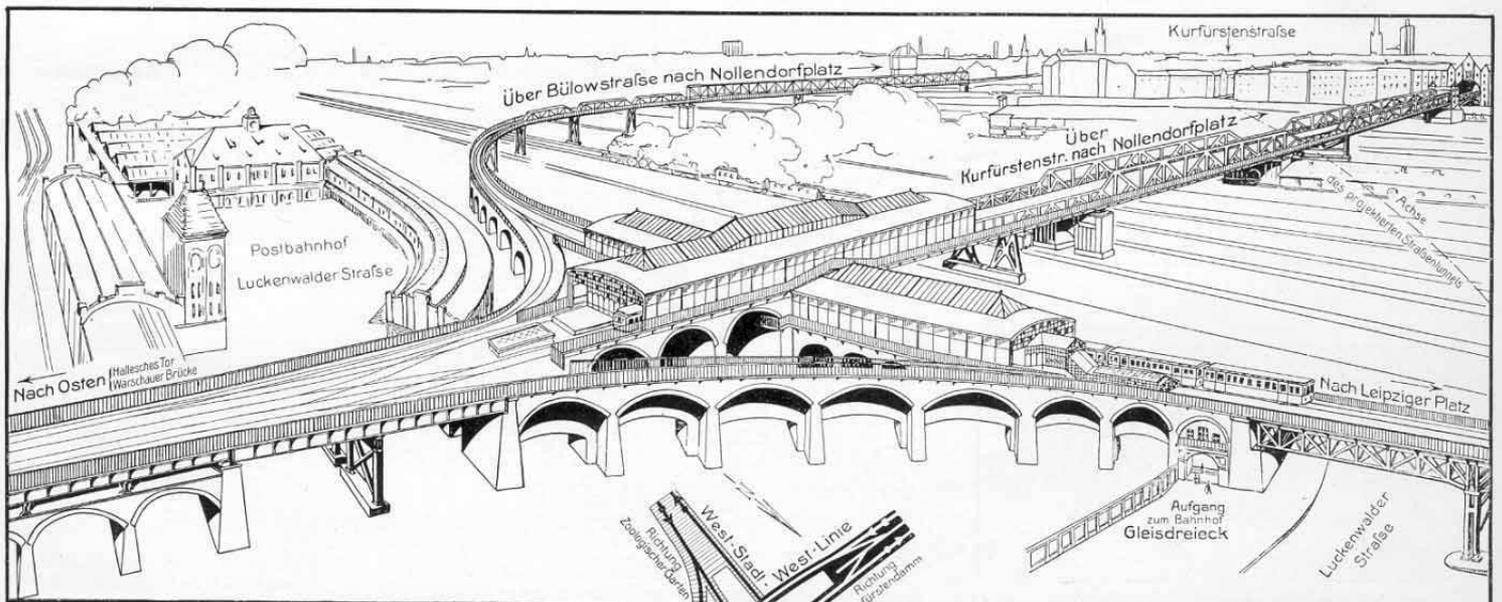
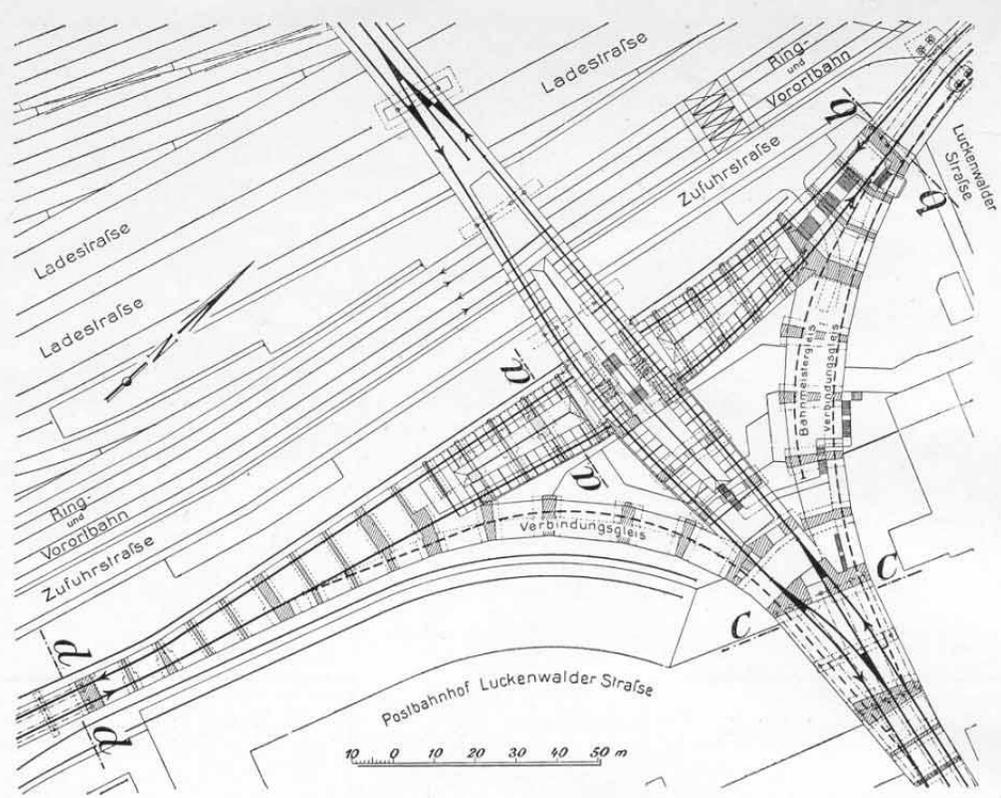


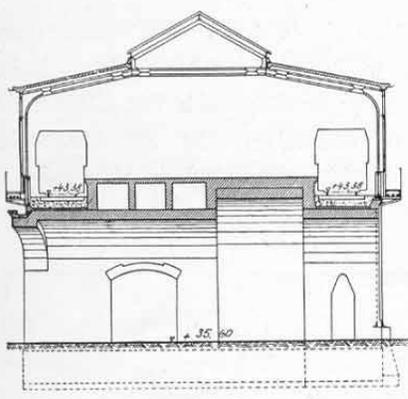
Abb. 8. Gleisdreieck

nach dem Umbau.

Abb. 9.
Lageplan vom
Gleisdreieck

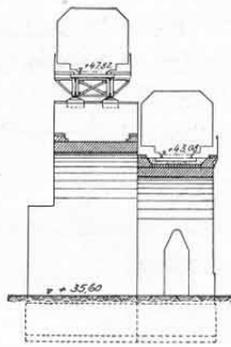


nach dem
Umbau.

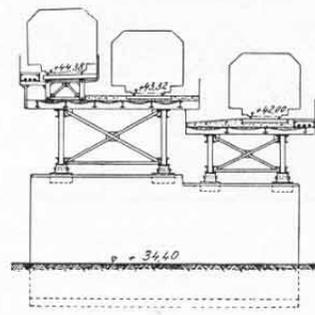


Nach dem Umbau.

Schnitt a a.

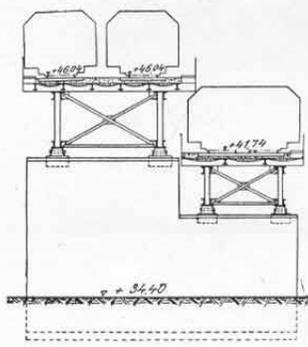


Vor dem Umbau.

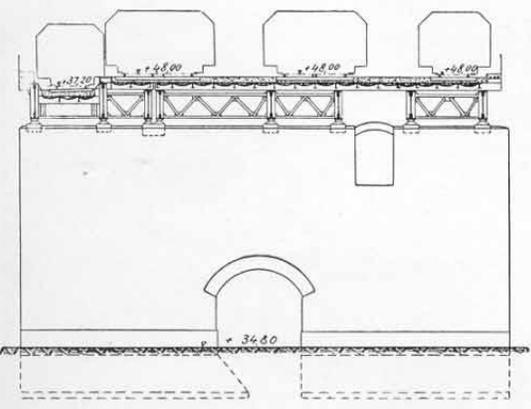


Nach dem Umbau.

Schnitt b b.

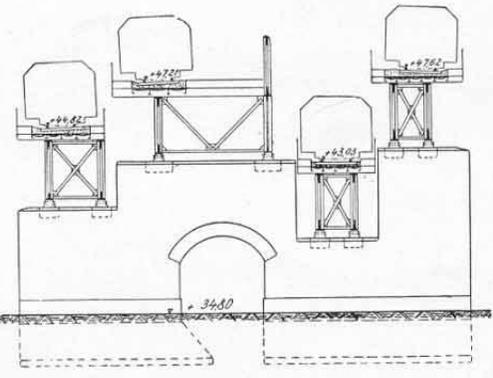


Vor dem Umbau.

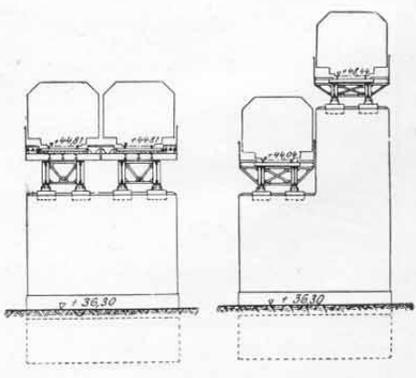


Nach dem Umbau.

Schnitt c c.



Vor dem Umbau.



Nach dem Umbau.

Schnitt d d.

Abb. 10. Querschnitte zum Gleisdreieck.

in das verwickelte ehemalige Verzweigungsbauwerk, wie auch die Höhenveränderung der Gleise vorgenommen werden, ohne daß der Bahnbetrieb wesentliche Unterbrechungen erfahren durfte.

Mit dem Umbau des Gleisdreiecks wurde im Mai des Jahres 1912 begonnen, und es gelang, die neuen Bahnhofsanlagen bereits November desselben Jahres in Betrieb zu nehmen, zunächst allerdings, wie es der durch den Betrieb überall eingeengte Bauplan verlangte, in aushilfsweiser Form. Im August 1913 wurde alsdann die Bahnhofsanlage endgültig fertiggestellt. Abb. 7 zeigt das Bauwerk in seiner früheren, Abb. 8 in seiner jetzigen Gestalt; der Grundriß (Abb. 9) mit den Schnitten (Abb. 10) geben ein Bild über die Höhenverschiebung der in das Dreieck einmündenden Gleise.

Wie die Abb. 8 zeigt, werden die breiten Gleisanlagen des Potsdamer Außenbahnhofs nunmehr von der Hochbahn

Im Jahre 1868 mußte auch die im „Bebauungsplan der Umgebungen Berlins“ vom Jahre 1862 vorgesehene geradlinige Verbindung zwischen Bülow- und Yorckstraße der Eisenbahn wegen nach Süden verschwenkt werden. Abb. 11 gibt in Übersichtsform einen Ausschnitt aus diesem Bebauungsplan, der im Auftrage des Königlichen Polizeipräsidenten von Hobrecht, des späteren Stadtbaurat von Berlin, aufgestellt wurde. In diesem Plane lag die Platz- und Straßenfolge Dennewitzplatz, Bülowstraße, Nollendorfplatz, Kleiststraße, Wittenbergplatz, Tauentzienstraße, Auguste-Viktoria-Platz, Hardenbergstraße, Steinplatz, Knie bereits fest und bildete von jener, den Absichten Friedrich Wilhelm IV. zuzuschreibenden Gürtelstraße einen südlichen Teil, als dessen größte Platzanlagen der Wittenbergplatz und der Wahlstattplatz gedacht waren. Letzterer war offenbar bestimmt, mit dem anschließenden Blücherplatz ein be-

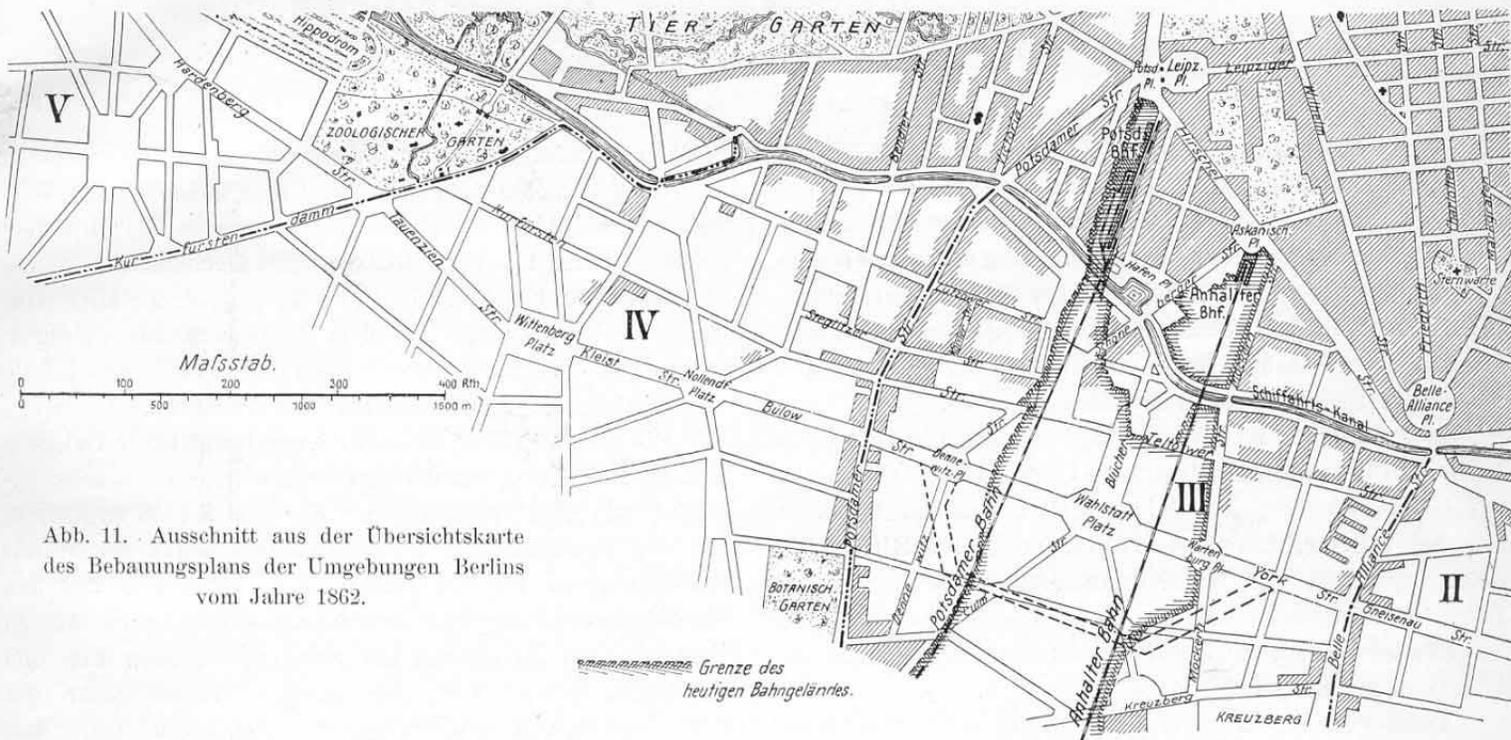


Abb. 11. Ausschnitt aus der Übersichtskarte des Bebauungsplans der Umgebungen Berlins vom Jahre 1862.

auf zwei Wegen mit weitgespannten Brücken überschritten. Wenn in gewiß nicht langer Zeit der städtischerseits geplante Straßentunnel, dessen Achse auf diesem Bilde angedeutet ist, die Kurfürstenstraße mit der Schöneberger Straße verbunden haben wird, wird der Verkehr sich auf drei in ihrer Ausführung ebenso kostspieligen wie langwierigen Wegen die Verbindung zwischen Westen und Osten wiederhergestellt haben, die ihm zugunsten der damals noch privaten Eisenbahnanlagen der Potsdamer Bahn zu einer Zeit, als freilich diese Verbindung noch von geringer Bedeutung war, unterbunden wurde. Die Verbindung Lützowstraße—Luckenwalder Straße wurde im Jahre 1861, diejenige Kurfürstenstraße—Teltower Straße im Jahre 1868 aufgehoben, und noch heute sind die Trebbiner Straße, Luckenwalder Straße und Schöneberger Straße im Stadtbilde nur verständlich als die Reste früher nach Westen durchgehender Verkehrswege.

deutsames Einfallstor für den Verkehr in das Innere von Berlin zu werden.

Etwa an der Stelle des Wahlstatt-Blücher-Platzes steht das Gleisdreieck der Hochbahn, seinerseits heute ein Einfallstor des Schnellverkehrs in das Innere von Berlin; und auf dem Wittenbergplatz ist jetzt eine andere große Schnellbahnhofsanlage erstanden, die, wie bereits erwähnt, später den Kreuzungspunkt dreier Bahnen bilden wird. Nur auf einem Platz von solcher Ausdehnung war es möglich, einen unterirdischen Kreuzungsbahnhof so auszugestalten, daß sämtliche Gleise in gleich geringer Tiefe unter der Straße liegen und trotzdem die Eingänge zu allen vier Bahnsteigen in einem hallenartigen Aufbau zusammenzufassen, der sich in der Mitte des Platzes auf der zu einem Oval verbreiterten Mittelpromenade und gleichzeitig über der Mitte der Bahnsteige erhebt (Abb. 12 u. 14). Im Schutze der Halle können

Abb. 12.

Bahnhofshalle auf dem Wittenbergplatz.



Architekt
Professor Grenander.

die Fahrgäste mittels Treppen, deren Höhe durch Tieferlegen des Hallenflurs um 1,4 m gegen die Straße auf das geringstmögliche Maß von 2,9 m beschränkt ist, den Linienwechsel je nach ihrer Fahrtrichtung vornehmen. Der Hallenbau ist nach Entwürfen des Professors Grenander erbaut. Einen Grundriß der Bahn-Anlage und Querschnitte durch den Hallenaufbau und durch die Gleisentwicklung an den Enden des Bahnhofs geben die Abb. 13 u. 15.

In mehr als einer Hinsicht wird die künftige Bahn-Anlage auf dem Nollendorfplatz ein Gegenstück zu derjenigen auf dem Wittenbergplatz bilden. Dort wie hier berühren sich bei vollem Ausbau drei Bahnlinien, deren Gleise hier unter der Gunst der bestehenden Verhältnisse in gleicher Höhe nebeneinander liegen, dort in drei verschiedenen Stockwerken und zwar die Hochbahn im Winkel gegen die Untergrundbahnen verteilt sind (Abb. 16 u. 17).

Durch richtungswises Zusammenlegen der Gleise beider Untergrundbahnlinien auf dem Nollendorfplatz in ie einem

Stockwerk wird sich der Linienwechsel für den größeren Teil des Verkehrs dennoch auch hier sehr bequem vollziehen, der Linienwechsel für den geringeren Teil des Verkehrs zwischen Untergrundbahnhof und Hochbahnhof freilich nicht ganz so bequem. Die Zugangstreppen zu allen drei Bahnhöfen werden wie auf dem Wittenbergplatz zu einem gemeinsamen Vorraum zusammengeführt werden, was für die Orientierung des Publikums sehr wesentlich ist.

Die Stadtgemeinde Charlottenburg benutzte die Gelegenheit des Bahnbaues, um die Straßeneinteilung der Tauentzienstraße, wie auch später die der Kleiststraße, so zu ändern, daß die Straßenbahnen jetzt zu beiden Seiten des Mittelstreifens ihren eigenen Bahnkörper unabhängig von den Fahrdämmen haben, eine Anordnung, welche neben anderen Vorzügen den Fahrgästen der Straßenbahn beim Ein- und Aussteigen Schutz vor dem starken Wagenverkehr auf den Fahrdämmen gewährt (vergl. Abb. 18 u. 19). Die Straßenbahngesellschaft zeigte ihr Interesse an der Um-

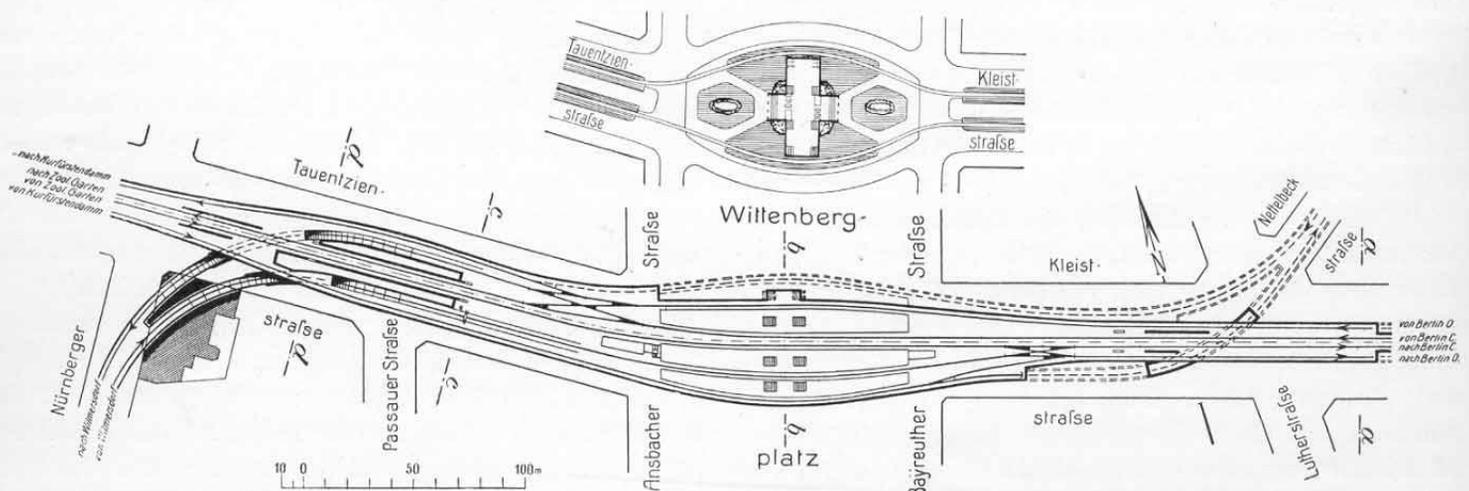


Abb. 13. Lageplan des Bahnhofs Wittenbergplatz und Platzgestaltung darüber.

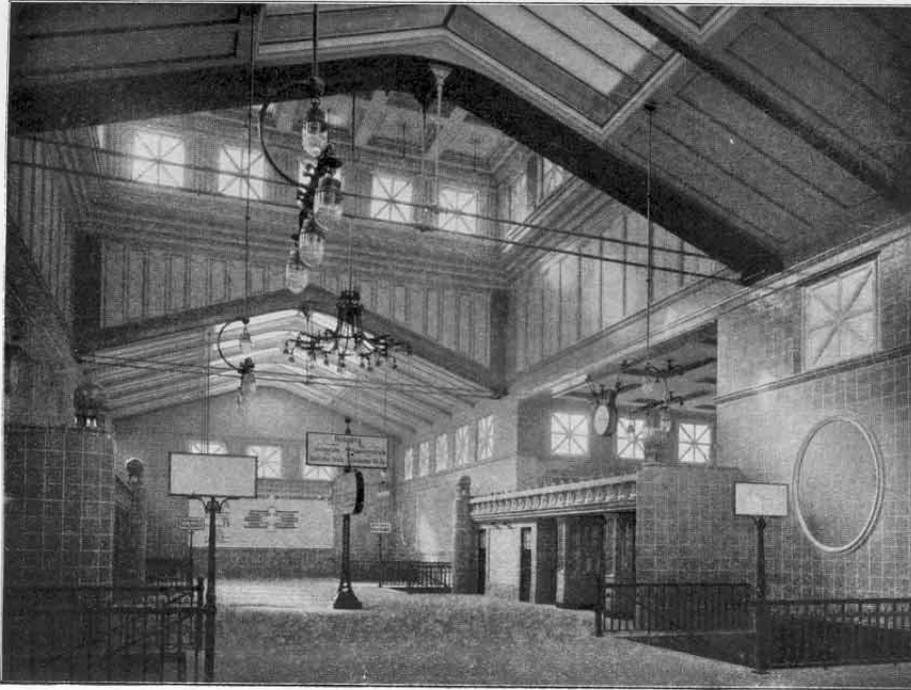


Abb. 14.

Inneres der
Bahnhofshalle auf dem
Wittenbergplatz.

Architekt
Professor Grenander.

änderung der Straßeneinteilung dadurch, daß sie sich bereit fand, zu den entstehenden Mehrkosten beizutragen.

Während jetzt nach den Vorschriften der Aufsichtsbehörden überall an denjenigen Straßenkreuzungen, wo auch Kreuzungen zweier Untergrundbahnen zu erwarten stehen, der Erbauer des ersten Tunnels bei seinem Bauwerk auf die spätere Unterführung des zweiten Tunnels durch geeignete Einbauten Rücksicht zu nehmen und sich hierüber mit dem anderen Bahnunternehmer zu verständigen hat, mußte die Hochbahngesellschaft bei der Kaiser-Wilhelm-Gedächtnis-Kirche ihre Stammstrecke nach dem Zoologischen Garten mit ihrem neuen Tunnel unterfahren, ohne daß seinerzeit solche Vorkehrungen getroffen waren. Es zeigte sich, daß auch unter solchen Umständen die Tunnelkreuzung ohne unzulässige Betriebsstörung und Betriebsgefährdung der bestehenden Untergrundbahn technisch durchführbar ist, obwohl hier in gleicher Weise wie bei den Tiertunneln an den Kreuzungen westlich und östlich des Bahnhofs Wittenbergplatz Wasserabsenkungen bis über 9 m erforderlich wurden.

Bei Bestimmung der Lage des Tunnels im Kurfürstendamm handelte es sich darum, den Baubestand nach Möglichkeit zu schonen. Der Tunnel der freien Strecke wurde unter einen der Fahrdämme gelegt und lediglich beim Bau des Bahnhofs Uhlandstraße, dessen Eingänge nach Lage der Straßeneinteilung nicht anders wie auf dem in der Mitte der Straße befindlichen Reitwege untergebracht werden konnten, mußten die Bäume auf Bahnhofslänge beseitigt werden. Ebenso wird auch bei der zu erwartenden Fortsetzung der Bahn durch den Kurfürstendamm verfahren werden können (vergl. Abb. 20 u. 21).

Die Bahnhöfe Uhlandstraße (Abb. 22) und Nürnberger Platz bieten im Vergleich zu den neueren Untergrundbahnhöfen im Stadtinneren keine wesentliche Abweichung. Auch hier erfolgte die architektonische Ausgestaltung nach Entwürfen des Professors Grenander, der bei seinen für die

Hochbahngesellschaft ausgeführten Architekturen wesentlich darauf ausging, klare, dem Bauwerkzweck und dem Baustoff entsprechende Raum- und Linienwirkungen herauszuarbeiten, die gerade, wenn sie erreicht sind, die auf sie verwandte Arbeit und Kunst weniger ins Auge fallen lassen als ein Reichtum in der Einzeldurchbildung. Durchbildungen schmückender Art wurden von Grenander in der Stadt wie im Westen im wesentlichen nur an den Eingängen und in den

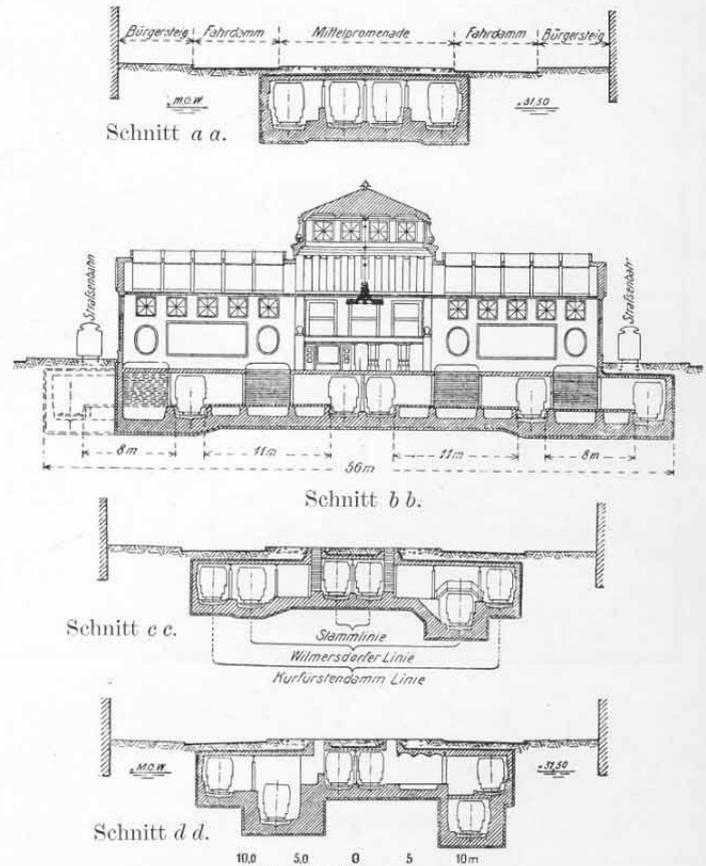


Abb. 15. Schnitte durch die Bahnhofsanlage am Wittenbergplatz.

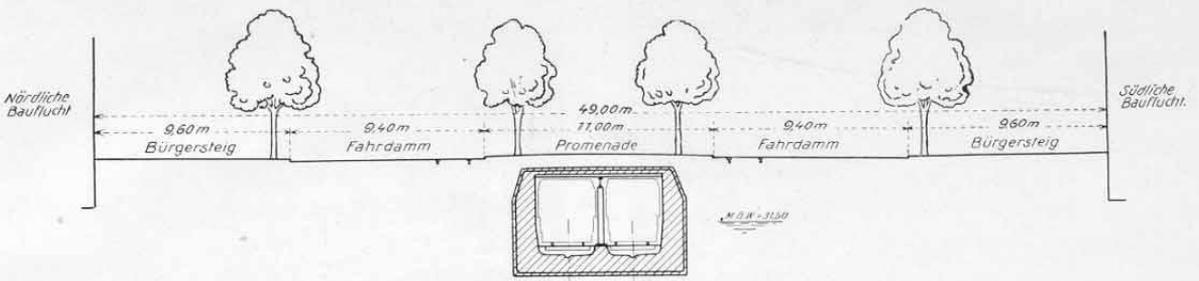


Abb. 18. Querschnitt durch die Tauentzienstraße mit dem Stammtunnel. Früherer Zustand.

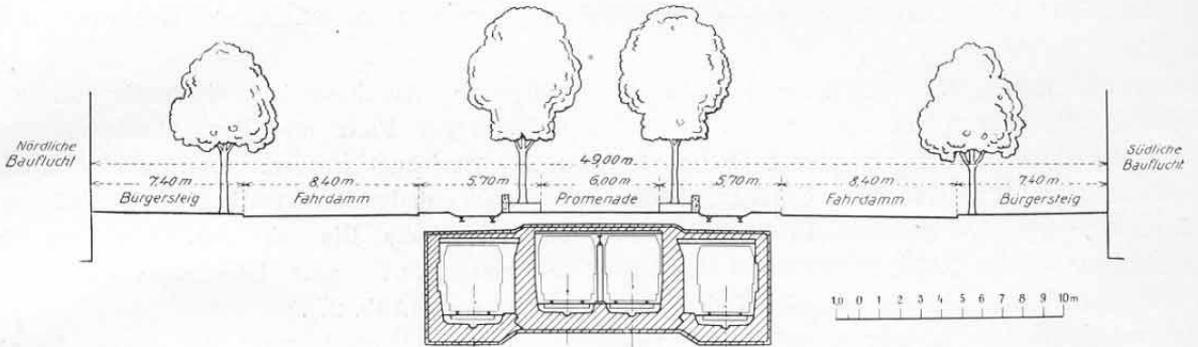


Abb. 19. Querschnitt durch die Tauentzienstraße mit erweiterter Tunnelanlage. Jetziger Zustand.

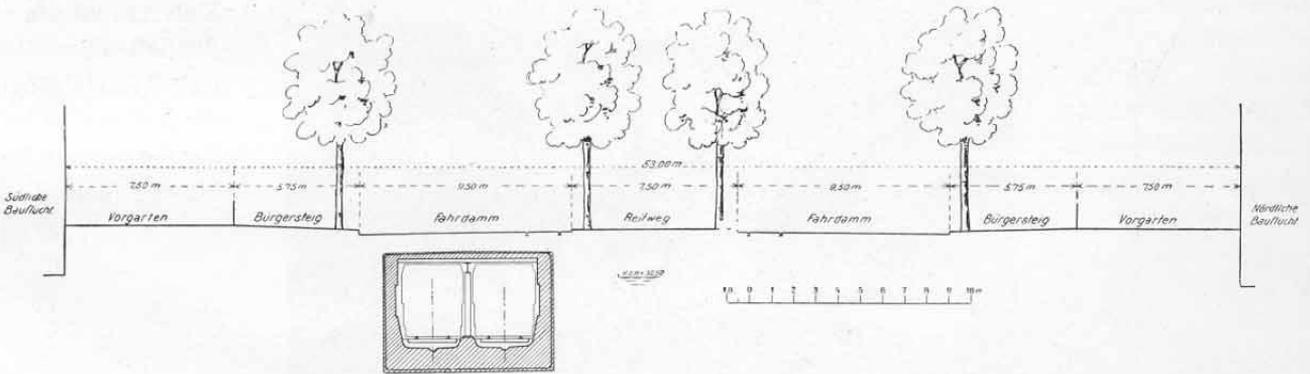


Abb. 20. Querschnitt durch den Kurfürstendamm mit normalem Tunnel.

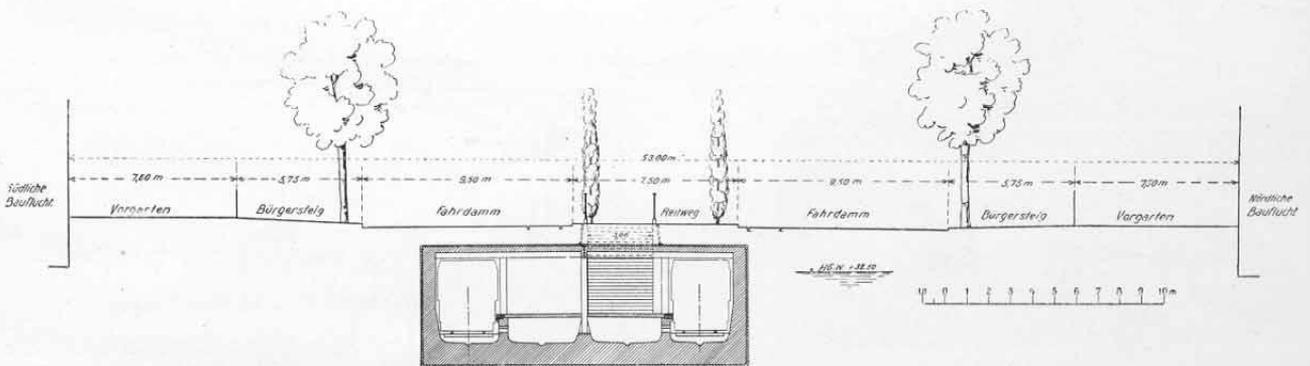


Abb. 21. Querschnitt durch den Kurfürstendamm mit Bahnhofstunnel.



Abb. 22. Bahnhof Uhlandstraße.



Abb. 23. Bahnhof Breitenbachplatz.

Eingangsräumen vorgenommen, im besonderen Maße auch an der Bahnhofshalle Wittenbergplatz.

Wesentlich unterscheiden sich von dieser Bahnhofsförmigkeit die Bahnhöfe der Wilmersdorfer Untergrundbahn (vergl. Abb. 25 u. 26). Die Stadtgemeinde Berlin-Wilmersdorf und der Erbauer dieser Bahn, Stadtbaurat Müller, gingen in der ausgesprochenen Absicht vor, den Bahnhöfen ihrer Linie eine repräsentative Haltung zu geben, die von dem kräftigen Wachstum der Gemeinde zeugen sollte. Massive oder massiv verkleidete Mittelstützen und reich gegliederte

Decken und Wände geben, in den Einzelheiten und in den Baustoffen wechselnd, jedem der fünf Wilmersdorfer Bahnhöfe sein besonderes Gepräge. Ihre architektonische Bearbeitung erfolgte durch städtische Baubeamte, vornehmlich durch den Architekten

Leitgeb. Als besonders eigenartig dürfen die Bahnhöfe Heidelberger Platz und Breitenbachplatz (vergl. Abb. 24 u. 23) bezeichnet werden. Der Bahnhof Heidelberger Platz ist noch dadurch bemerkenswert, daß er einen Baublock und die Ringbahn unterfährt, zu deren Bahnhof „Schmargendorf“ eine Übergangstreppe in Aussicht genommen ist (Abb. 27).

In der Durchquerung des sogen. Fenngeländes, der Reste eines alten, nach den Grunewaldseen führenden Flußarmes, bietet die Wilmersdorfer Bahn noch ein anderes außer-

gewöhnliches Bauwerk, die Seeparkbrücke (vergl. Abb. 28 u. 29). Über den Brückengewölben liegt zunächst die Untergrundbahn und zu beiden Seiten derselben befinden sich Wandelgänge, welche die Anlagen an beiden Ufern des Sees verbinden. Darüber hinweg führt die Barstraße.

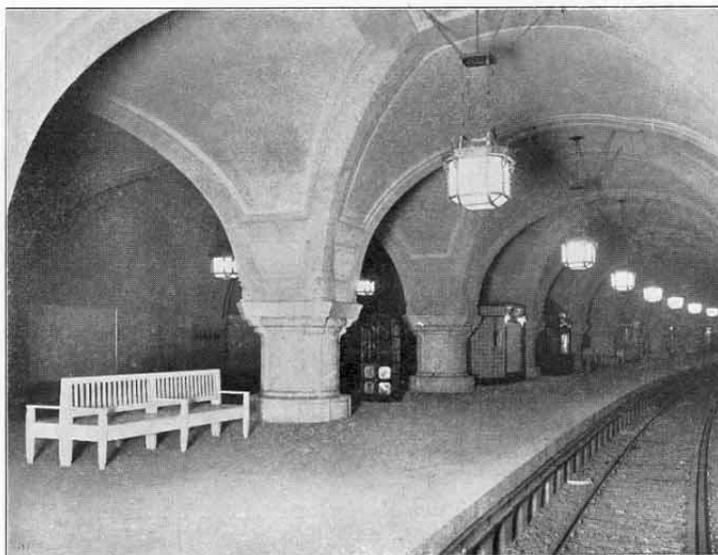


Abb. 24. Bahnhof Heidelberger Platz.

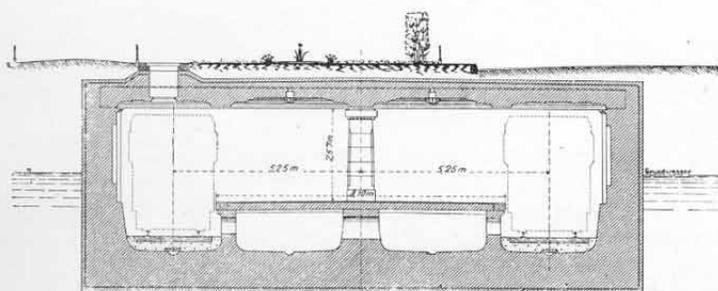


Abb. 25. Querschnitt durch den Bahnhof Hohenzollernplatz.

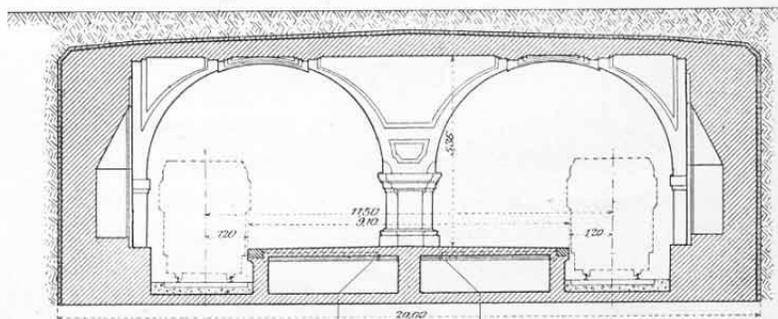


Abb. 26. Querschnitt durch den Bahnhof Heidelberger Platz.

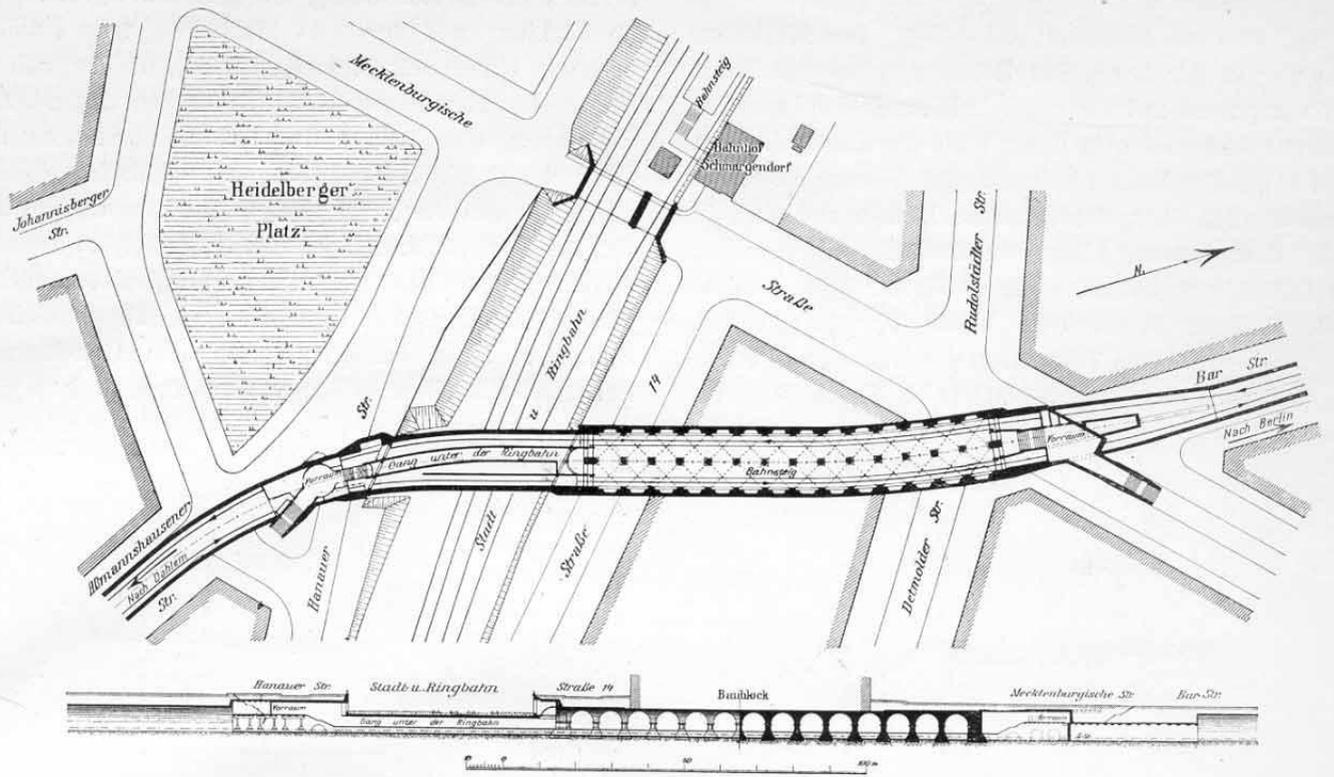


Abb. 27. Bahnhof Heidelberg Platz.

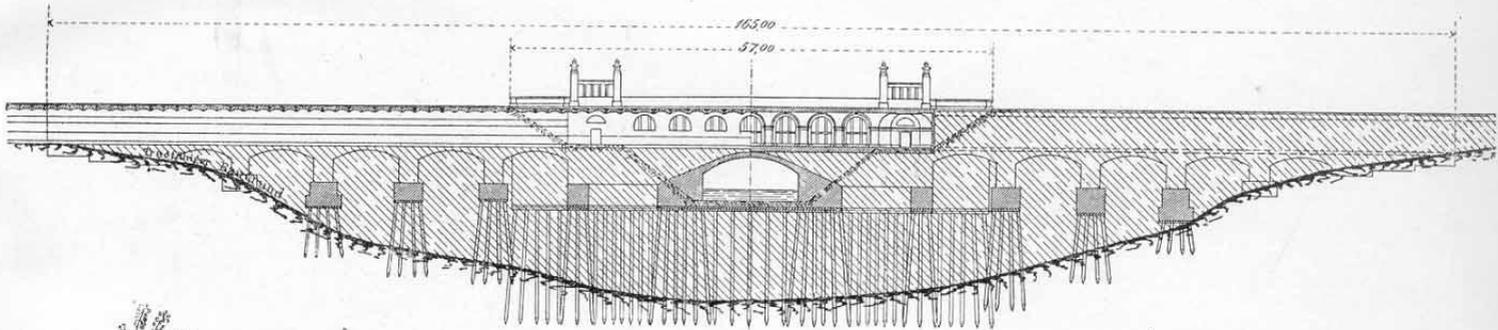


Abb. 28. Seeparkbrücke. Längenschnitt.

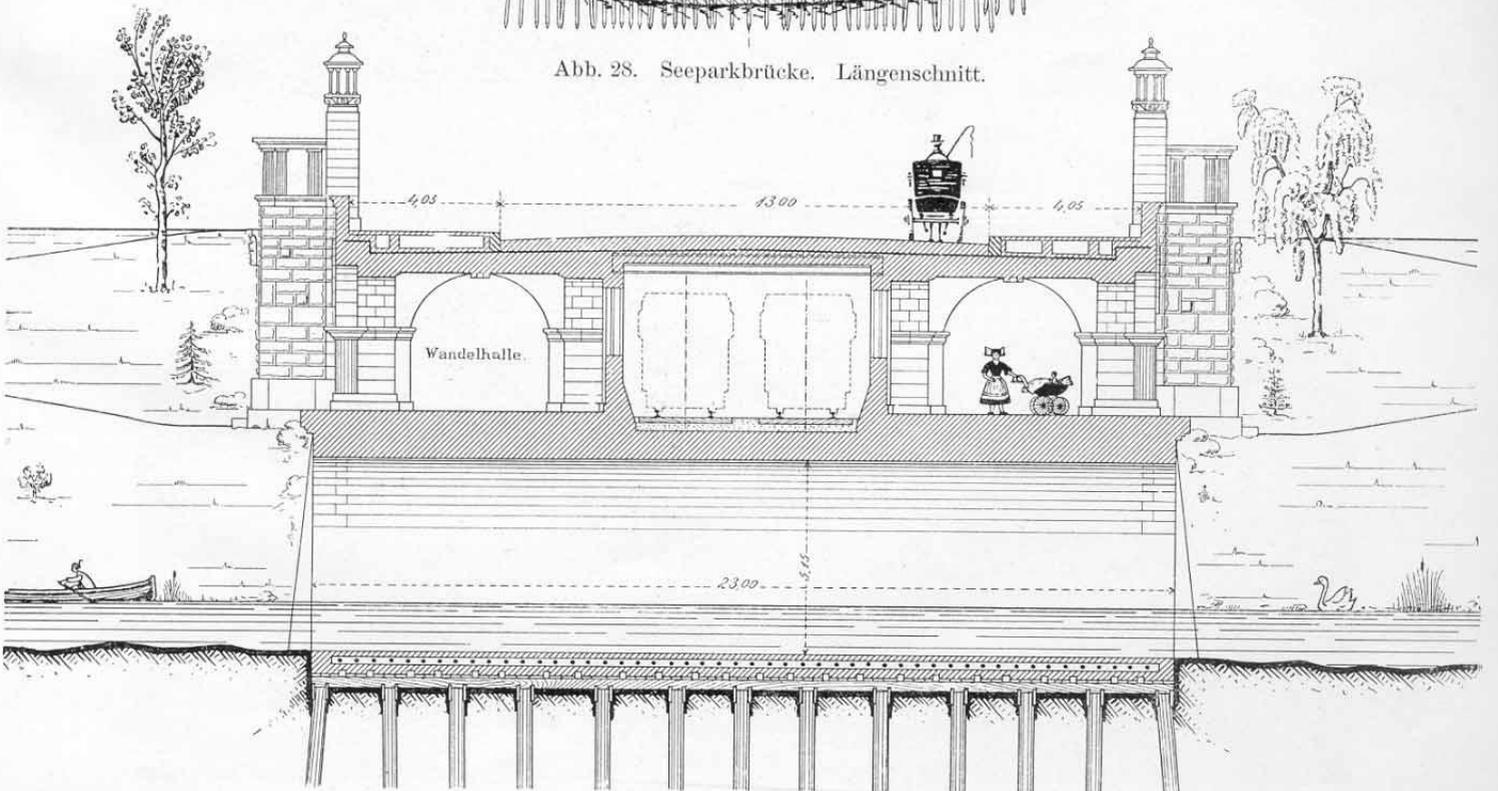


Abb. 29. Seeparkbrücke. Querschnitt.

Die Dahlemer Bahn liegt auf ihrer größten Länge zutage und zwar im Einschnitt (Abb. 30). Die Königliche Domäne war in der Lage, den Bebauungsplan dem Bahnentwurf anzupassen und für die Bahnführung eine besonders breite Straße vorzusehen, in deren Mitte der Einschnitt liegt. Die Tiefenlage der Bahn ist derart, daß je nach Bedürfnis kreuzende Straßen übergeführt werden können und auch die Bahn in ihrer ganzen Länge im Bedarfsfalle überdeckt werden kann. Die Bahnhöfe der Dahlemer Bahn sind so gestaltet, daß in Straßenhöhe kleine Empfangsgebäude errichtet sind, von denen Treppen zu den Bahnsteigen hinabführen, die zum Teil überdacht sind (Abb. 31 bis 33). Die

architektonische Ausbildung dieser Bahnhofsgebäude geschah im Einklang mit der teils ländlichen, teils landhausartig bebauten Umgebung (Abb. 34 bis 36), und auch die Innenräume der Empfangsgebäude haben, anklingend an diese Umgebung, eine heitere und farbige Ausstattung erhalten. Die architektonische Bearbeitung des Bahnhofs Podbielskiallee lag in Händen des Architekten Schweitzer, die des Bahnhofs Dahlem-Dorf in Händen der Architekten Gebr. Hennings die des Bahnhofs Thielplatz in Händen des Architekten Straumer. Die Aufstellung der Entwürfe und die Bauleitung der Dahlemer Bahn erfolgten durch den Geheimen Baurat Bandekow und Beamte der Dahlem-Kommission.

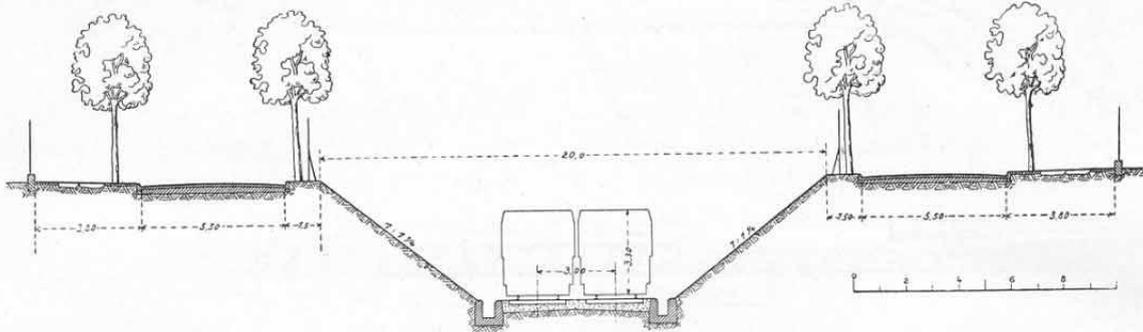
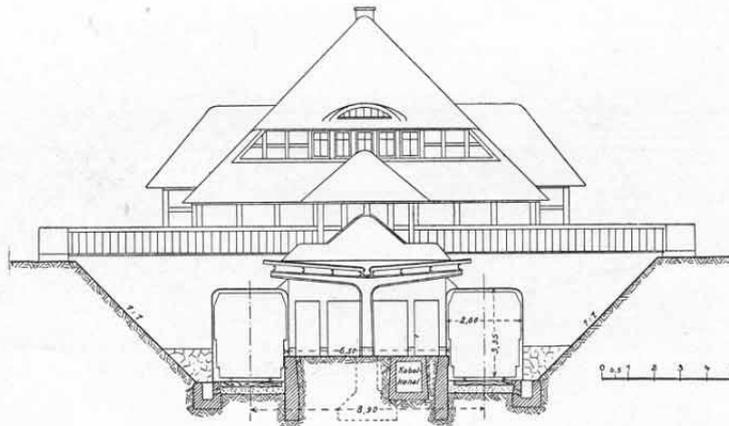


Abb. 30. Querschnitt der Dahlemer Bahn (Einschnitt).

Abb. 31.

Querschnitt durch den



Bahnhof Dahlem-Dorf.



Abb. 32. Bahnhof im Einschnitt (Podbielskiallee).

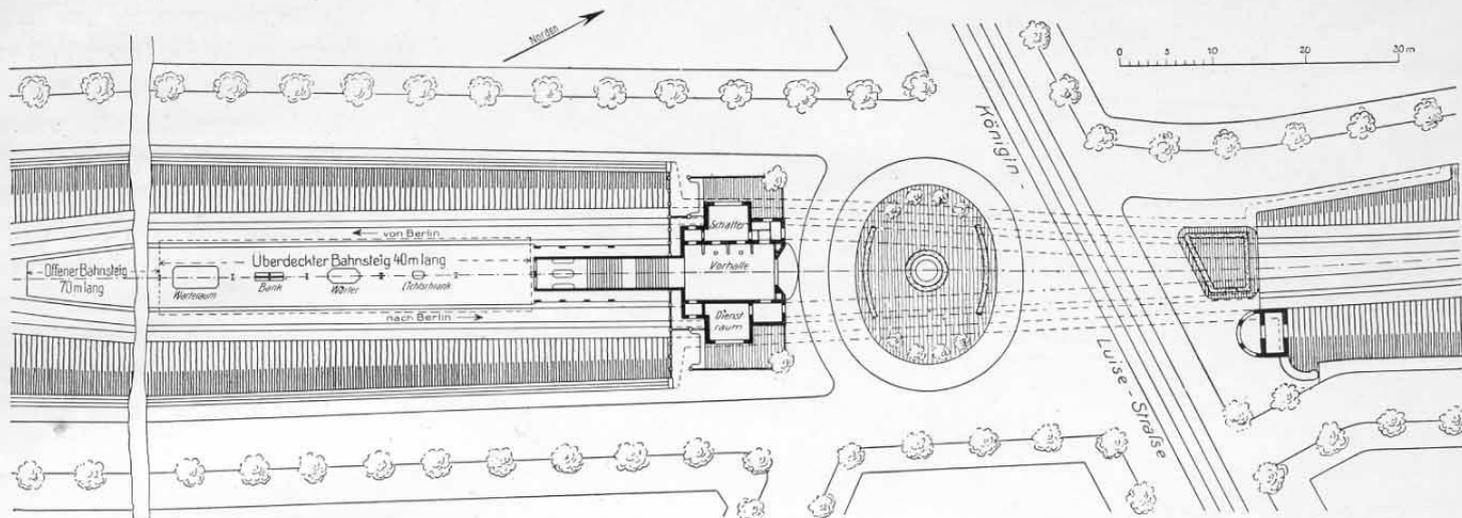


Abb. 33. Lageplan des Bahnhofs Dahlem-Dorf.



Abb. 34. Bahnhof Podbielskiallee. Arch. H. Schweitzer.



Abb. 35. Bahnhof Dahlem-Dorf. Arch. Gebr. Hennings.

Abb. 36.
Bahnhof Thielplatz.



Arch. H. Straumer.

Für die im Jahre 1913 in Betrieb genommenen Bahnstrecken in der Innenstadt und im Westen Berlins hat die Hochbahngesellschaft wesentliche Erweiterungen ihrer Betriebseinrichtungen vornehmen müssen. Bis zum Jahre 1911 erfolgte die Kraftversorgung des Bahnnetzes allein vom Kraftwerk Trebbiner Straße, das im ganzen für 8600 KW eingerichtet ist; die Pflege der

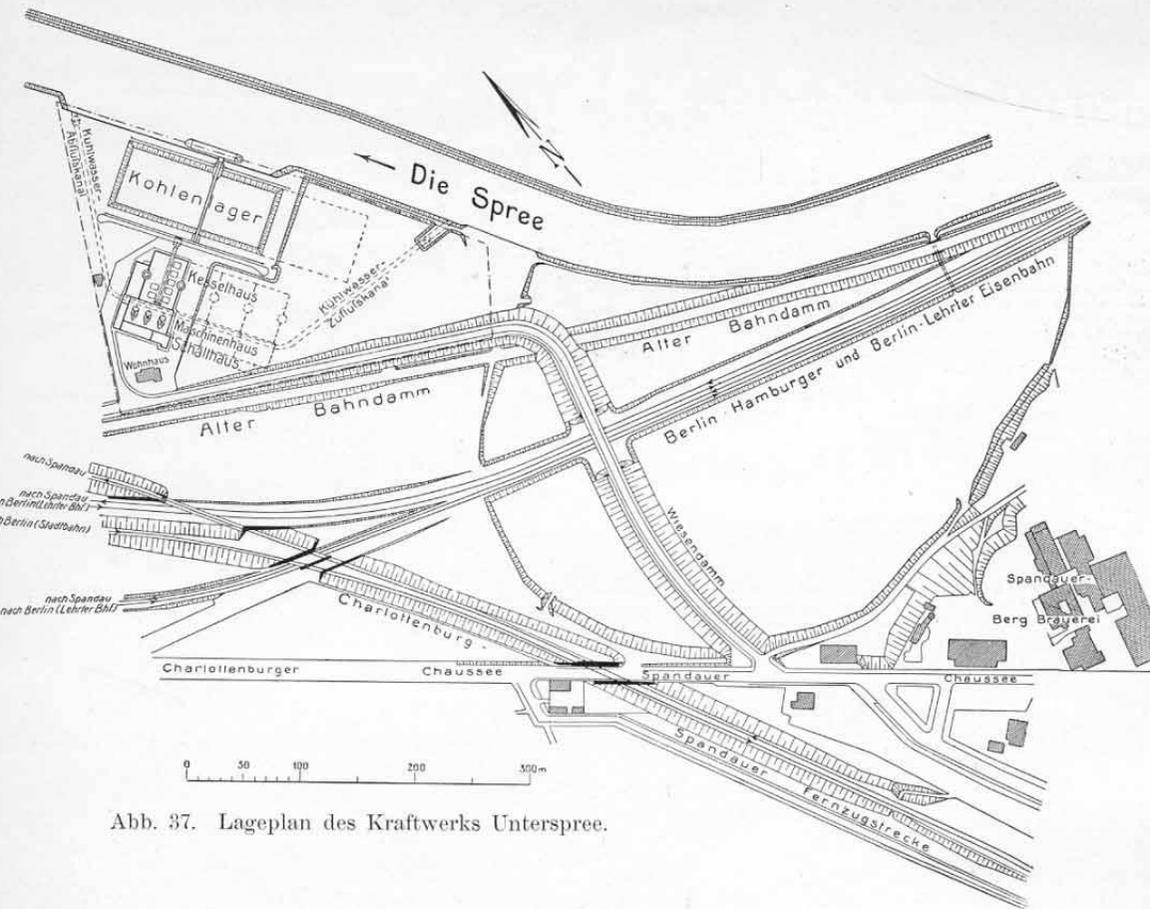


Abb. 37. Lageplan des Kraftwerks Unterspree.

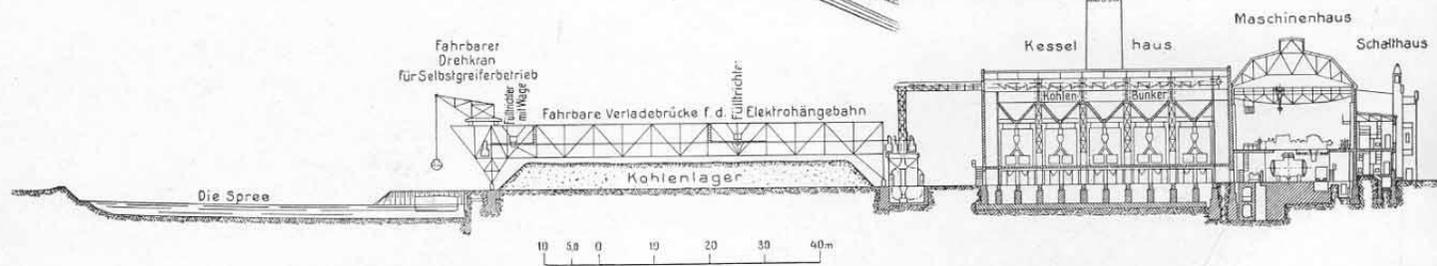
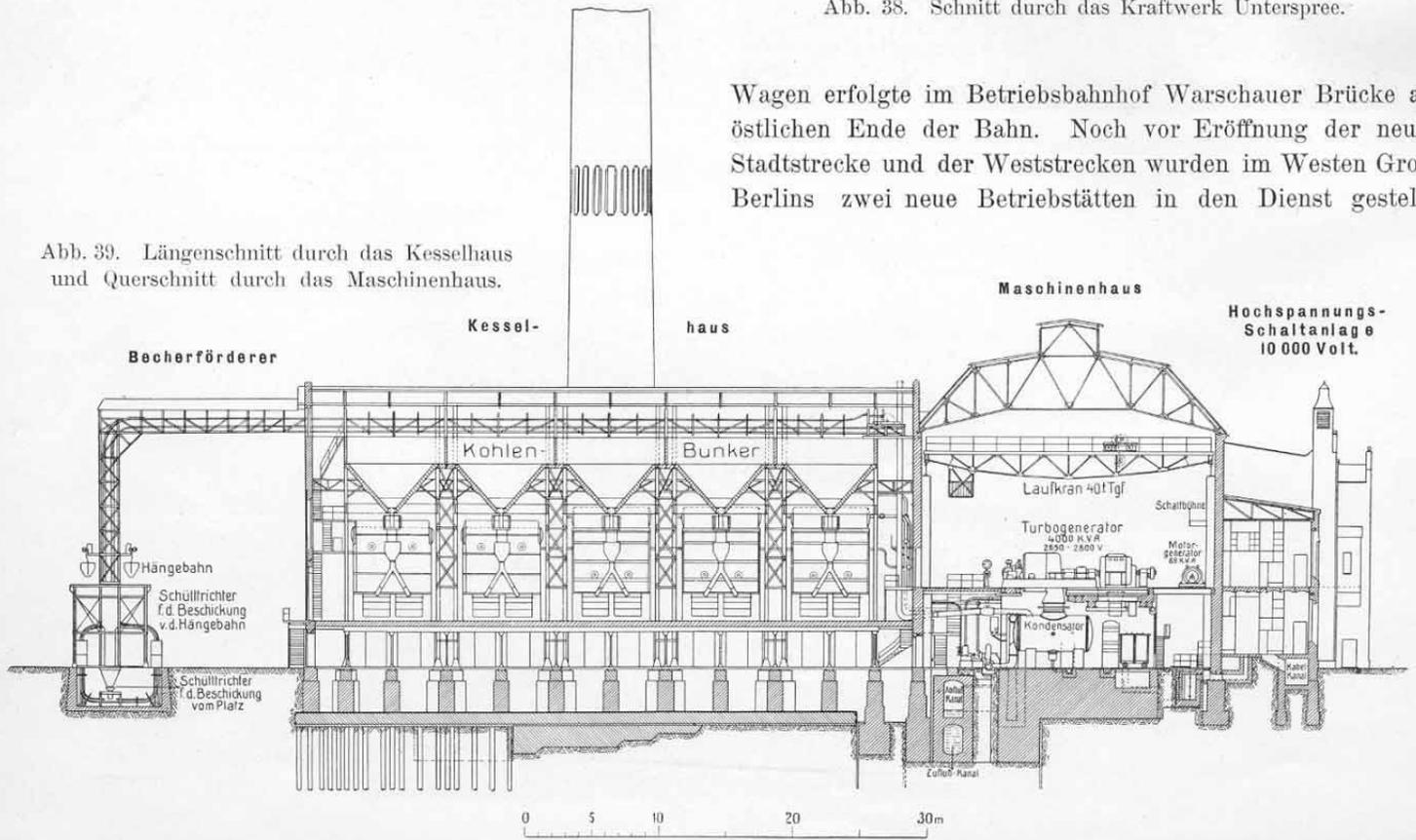


Abb. 38. Schnitt durch das Kraftwerk Unterspree.

Abb. 39. Längenschnitt durch das Kesselhaus und Querschnitt durch das Maschinenhaus.



Wagen erfolgte im Betriebsbahnhof Warschauer Brücke am östlichen Ende der Bahn. Noch vor Eröffnung der neuen Stadtstrecke und der Weststrecken wurden im Westen Groß-Berlins zwei neue Betriebstätten in den Dienst gestellt,

und zwar das Kraftwerk Unterspree im November 1911 und der Betriebsbahnhof Grunewald im November 1912.

Das Kraftwerk Unterspree liegt in der Gemarkung Ruhleben nordwestlich vom Spandauer Bock an der Spree neben der Hamburg-Lehrter Bahn (Abb. 37 bis 40). Dort sind 3 Turbogeneratoren von je 3800 KW, also von zusammen 11 400 KW aufgestellt, die mit der in Abb. 42 dargestellten Schaltung über Transformatoren den Umformerwerken Drehstrom von 10 000 Volt zusenden. Zur Dampferzeugung sind 7 Kessel, hiervon 5 Steilrohrkessel mit zusammen 3175 qm Heizfläche vorhanden (Abb. 39). Mittels einer mechanischen Kohlenförderung kann die Kohle aus den Kähnen in die Bunker des Kesselhauses oder auf den rd. 40 000 t fassenden Lagerplatz oder auch vom Platz in

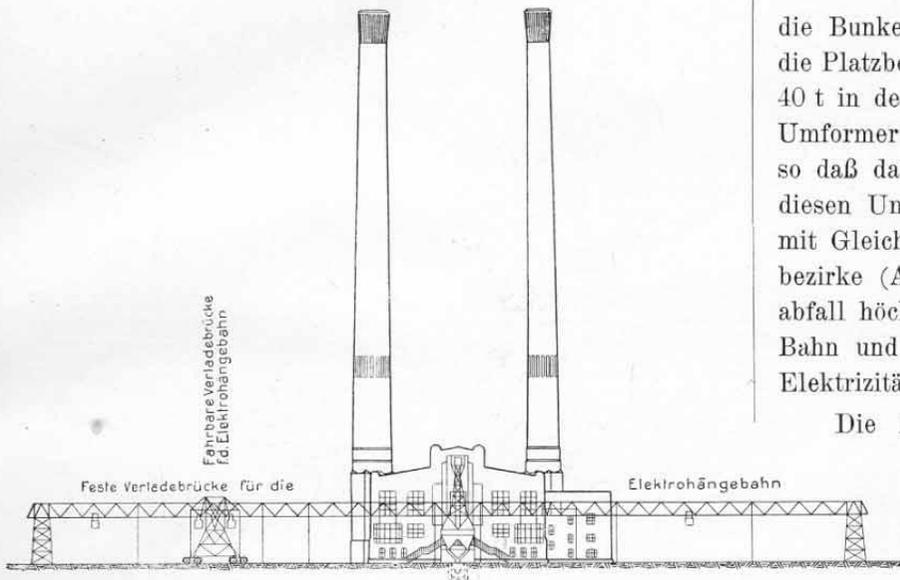


Abb. 40. Nordansicht des Kraftwerks Unterspree.

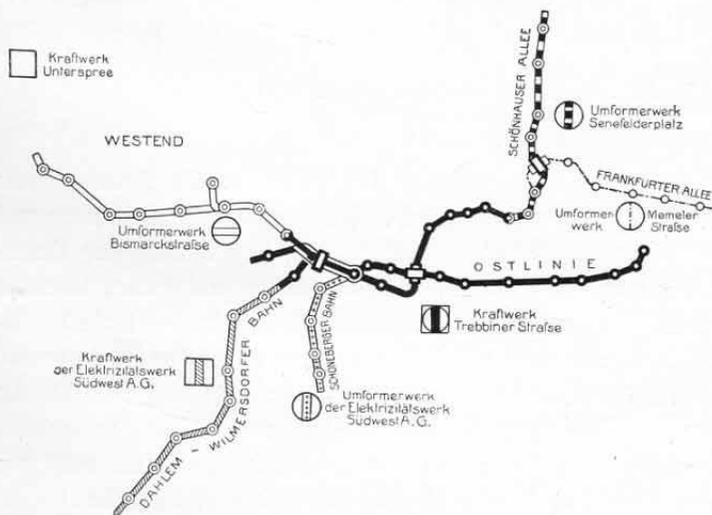


Abb. 41.

Speisebezirke des Schnellbahnnetzes.

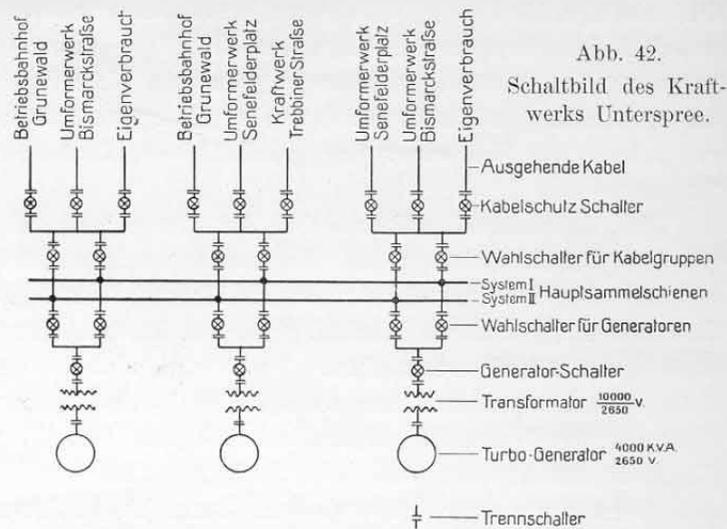


Abb. 42. Schaltbild des Kraftwerks Unterspree.

die Bunker gefördert werden. Die Leistungsfähigkeit für die Platzbeschickung beträgt 80 t, für die Bunkerbeschickung 40 t in der Stunde. Vom Kraftwerk Unterspree werden die Umformerwerke Bismarckstraße und Senefelderplatz versorgt, so daß das Bahnnetz der Hochbahngesellschaft nunmehr von diesen Unterwerken und vom Kraftwerk Trebbiner Straße mit Gleichstrom von 780 Volt versorgt wird. Die Speisebezirke (Abb. 41) sind so bemessen, daß der Spannungsabfall höchstens 15 vH. beträgt. Die Wilmersdorf-Dahlemer Bahn und die Schöneberger Bahn werden von Werken der Elektrizitätswerk Südwest A.-G. gespeist.

Die Hochbahngesellschaft begann den Betrieb ihrer Stammstrecke mit einem Bestand von 62 Wagen. Zur Pflege des jetzt auf rd. 400 Wagen angewachsenen Wagenbestandes würden die Anlagen auf dem Betriebsbahnhof Warschauer Brücke nicht mehr ausgereicht haben. Dieser Bahnhof bestand aus einem Wagenschuppen und einer Werkstätte von je rd. 1700 qm, denen im Jahre 1907 ein zweiter Wagen schuppen von etwa 5100 qm hinzugefügt wurde (Abb. 43). Die Hochbahngesellschaft nahm aber von ferneren Erweiterungen dieser Anlagen Abstand, weil die Kosten des Geländes und auch die Baukosten wegen der Höhenlage der Bahn unverhältnismäßig hoch geworden wären; auch hätte sich ein so umfangreicher Verschiebebetrieb infolge der ungünstigen Lage zu den Hauptgleisen recht unbequem gestaltet.

Der neue Betriebsbahnhof Grunewald (Abb. 44) liegt am westlichen Ende der Bahn auf einem 14 ha großen Gelände, das von der Forstverwaltung erworben wurde. Hier werden sämtliche größeren Ausbesserungen und der Zusammenbau neuer Wagen vorgenommen, während in den Anlagen an der Warschauer Brücke nur noch das tägliche Nachsehen und kleinere Ausbesserungen ausgeführt werden. Auf dem Betriebsbahnhof Grunewald sind ein Wagenschuppen von rd. 5700 qm und eine Werkstätte von rd. 7800 qm errichtet worden. Das Verwaltungsgebäude enthält außer Geschäftsräumen die Wohnung des Betriebsingenieurs und noch eine Reihe weiterer Wohnungen. In einem besonderen Gebäude sind für etwa 250 Arbeiter Speiseräume nebst

Küchenanlage, Umkleide-, Wasch- und Brauseräume und verschiedene Dienstwohnungen vorgesehen. Sämtliche Baulichkeiten werden mittels Fernleitungen von dem Kesselhaus aus geheizt; für die Wasserversorgung ist eine eigene Anlage vorhanden. Die Kraftversorgung geschieht vom Kraftwerk Unterspree aus.

Die Gleisanlage des Betriebsbahnhofs ist so gestaltet, daß der Verkehr zwischen den Wagenschuppengleisen und den aus dem Bahntunnel kommenden Hauptgleisen ohne Umsetzen erfolgen kann. Unabhängig davon ist am Außenrande ein Prüfgleis vorgesehen. Von einem Umsetzgleis hinter den Hauptgleisen aus sind die Aufstellgleise zur Bedienung der Werkstätte zugänglich. Die Zustellung der Wagen aus den Abstellgleisen in die Werkstätte hinein erfolgt unter Vermittlung einer elektrisch betriebenen Schiebebühne.

Der Betriebsbahnhof Grunewald und das Kraftwerk Unterspree sind so angelegt, daß umfangreiche Erweiterungen dieser Anlagen sowie aller ihrer einzelnen Teile möglich sind.

Es mag angebracht erscheinen, diese Ausführungen mit einem Plan zu schließen, der einen Überblick darüber gewährt, wie die eingeleitete Entwicklung des Schnellbahnnetzes für Groß Berlin in den nächsten Jahren ihren Fort-

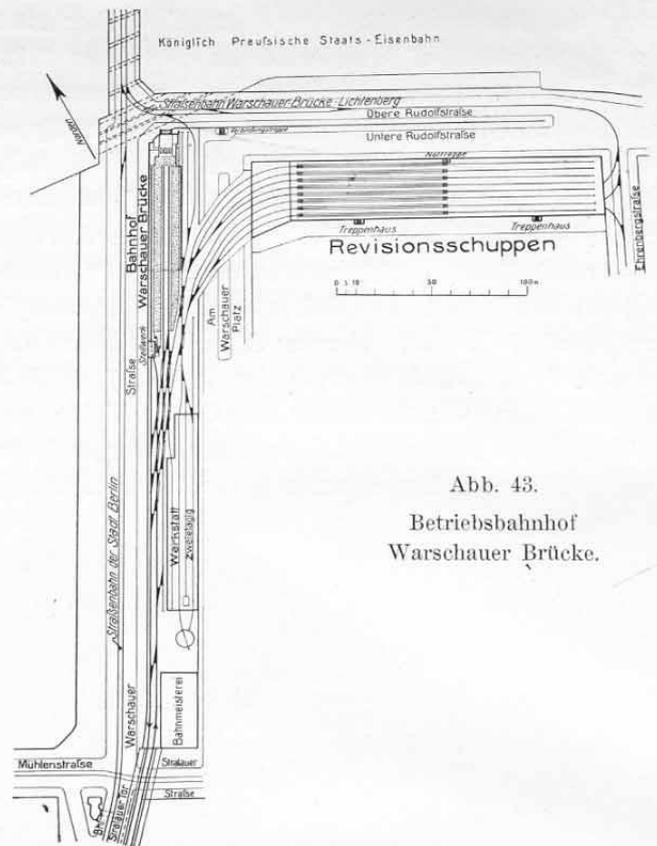


Abb. 43.
Betriebsbahnhof
Warschauer Brücke.

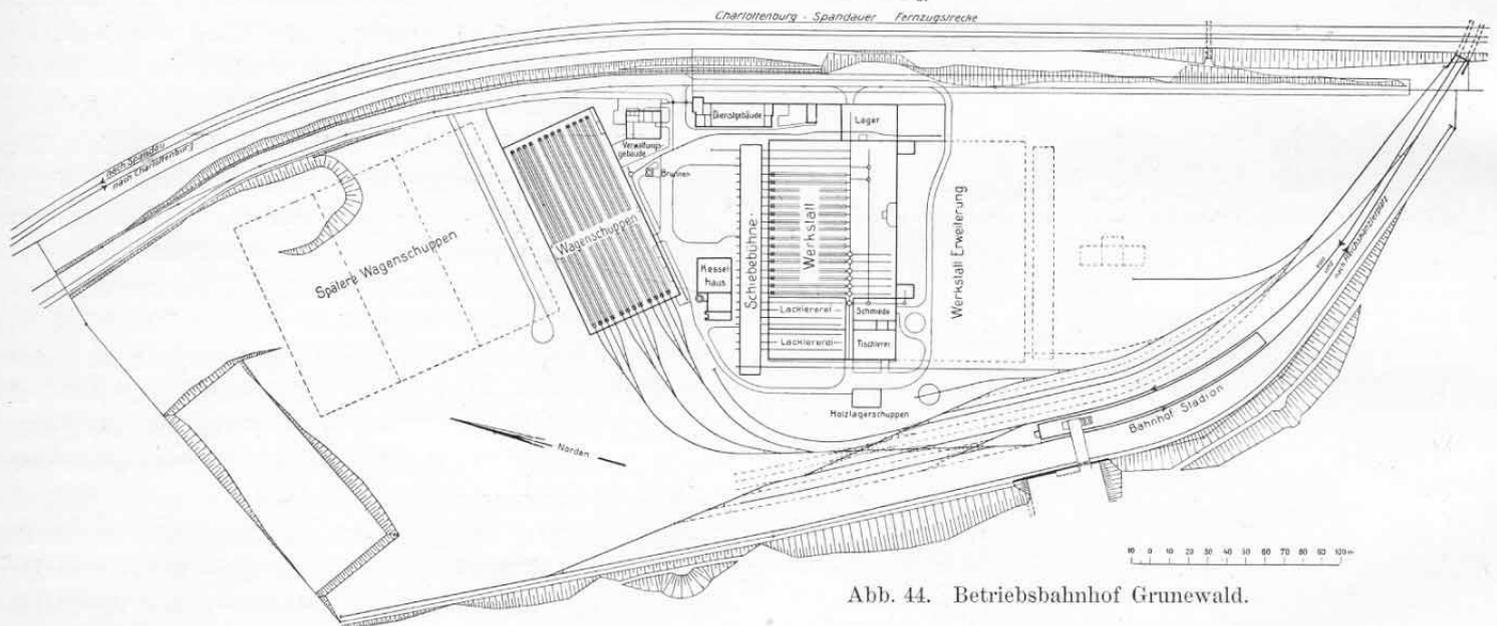


Abb. 44. Betriebsbahnhof Grunewald.

gang nehmen wird (vergl. Abb. 45). Von den durch die Aufsichtsbehörden genehmigten Bahnen ist die Linie Süd—Nord der Stadt Berlin mit dem Bau ihres nördlichen Teiles bereits weit vorgeschritten; der Baubeginn der Linie Neukölln—Gesundbrunnen der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft ist soeben erfolgt, und die Hochbahngesellschaft wird voraussichtlich den Bau ihrer Linie nach der Frankfurter Allee der Fertigstellung des im Westen noch fehlenden Zwischenstückes vom Wittenbergplatz nach dem Gleisdreieck unmittelbar folgen lassen können. Diese Gesellschaft wird dann rd. 44 km Schnellbahnen in ihrem Betriebe vereinigt haben. Die Stadt Berlin beabsichtigt, dem Bau der Süd—Nord-Linie baldigst den Bau einer Linie vom Görlitzer Bahnhof über den Leipziger Platz nach Moabit

folgen zu lassen und hat den Behörden die Trasse dieser Bahn bereits vorgelegt. Die Gemeinden Charlottenburg und Wilmersdorf wünschen eine baldige Fortsetzung der Untergrundbahn durch den Kurfürstendamm und haben hierüber schon Verhandlungen mit der Hochbahngesellschaft eingeleitet, die auch auf Wunsch der Gemeinden Pankow und Lichtenberg Entwürfe aufgestellt hat für die Fortführung der am Nordring in der Schönhauser Allee endigenden Hochbahn und der nach dem genehmigten Entwurf vor dem Nordring in der Frankfurter Allee endigenden Untergrundbahn. Für die Fortsetzung des auf dem Wilhelmplatz in Charlottenburg endigenden Untergrundbahnzweiges liegt mehr als ein Entwurf vor.

Es ist vorstehend ausgeführt worden, daß das Schnell-

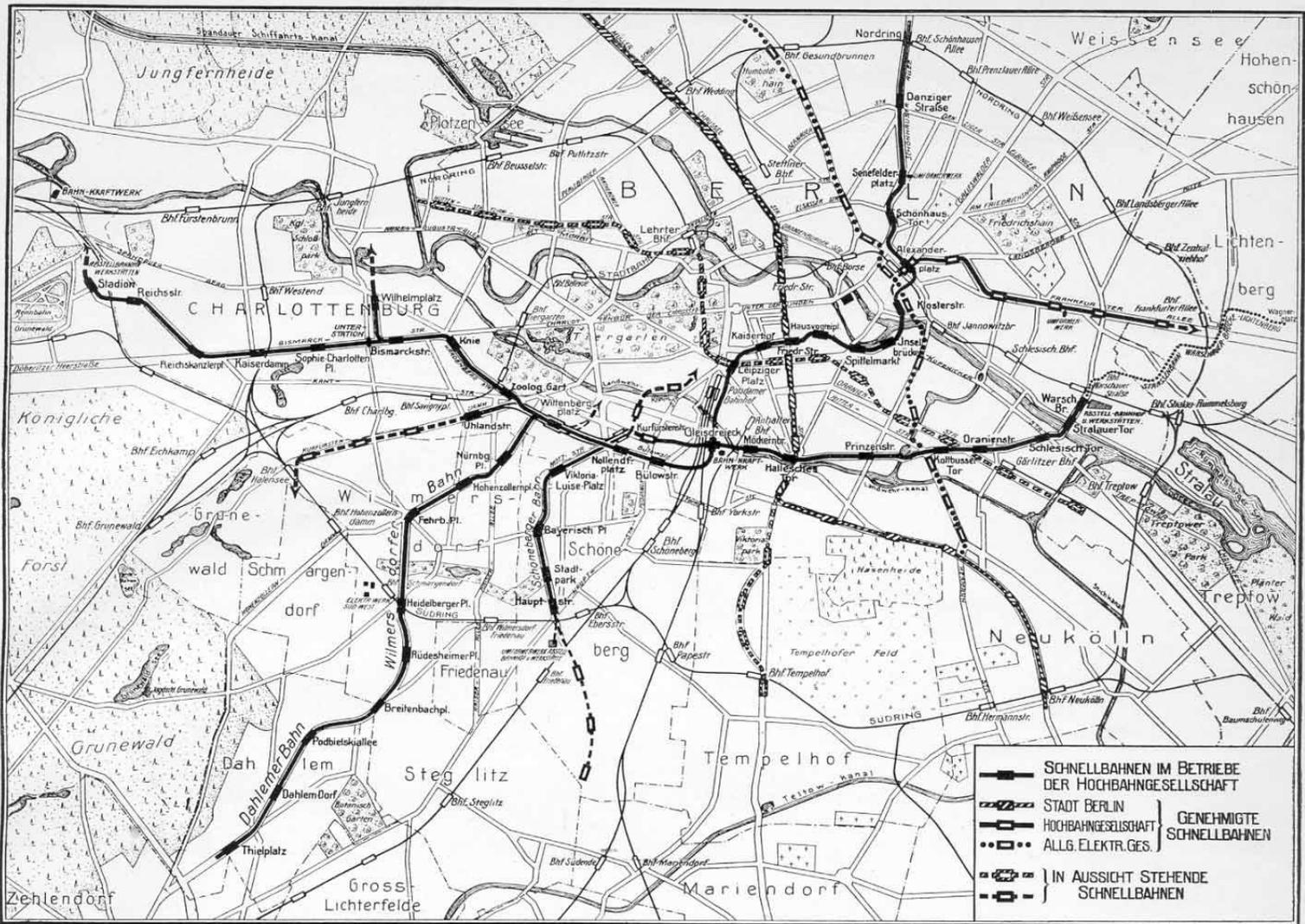


Abb. 45.

bahnprogramm in den Gleisdispositionen der Untergrundbahnhöfe Wittenbergplatz und Nollendorfplatz für die Kurfürstendammlinie wie für die Schöneberger Bahn selbständige Verlängerungen in besondere Gebiete des Stadtinnern vorgesehen hat, die dann Gelegenheit bieten, auch neue Außenwohngebiete im Norden bzw. Nordosten von Berlin anzuschließen. Die Frage, welche Lösung diese beiden offenen Fragen finden werden, ist zwar mehrfach erörtert, jedoch noch schwebend. Ihre Regelung kann auch nicht unbeeinflusst bleiben von der weiteren Frage, ob die staatliche

Eisenbahnbehörde sich eine Verbindung zwischen dem Potsdamer Bahnhof und dem Stettiner Bahnhof in Form einer Tunnelbahn durch die Königgrätzer Straße und am Stadtbahnhof Friedrichstraße vorbei offen halten will, eine Frage, von deren Entscheidung das Bild des künftigen unterirdischen Potsdamer—Leipziger Platzes mit abhängen wird.

Wie im Westen der Wittenbergplatz und der Nollendorfplatz wird aber im Osten der Alexanderplatz sich bestimmt zu einem wichtigen Untergrundbahn-Knotenpunkt entwickeln.