

# **Digitales Brandenburg**

**hosted by Universitätsbibliothek Potsdam**

10. (8. ausserordentliche) Versammlung des X. Vereinsjahres.

am 28. April 1772 Nachmittag zwischen 5 und 6 Uhr stürzten die letzten Trümmer in sich zusammen!

Nunmehr erlaubte die Regierung, die letzten, noch vorhandenen Steine zu Stadtbauten aufzubewahren, alles übrige aber, sowie „den Platz zu einem Aufbau einer Bürgerstelle oder eines Gartens“ verkaufen zu dürfen. Im Termin (Nov. 1774) gab Bgm. Kazky mit 25 Thalern das Meistgebot, und 1776, d. 16. August wurde die Confirmation der Erbverschreibung ausgestellt; ein jährlicher Canon von 12 gr., zu Michaelis der Kämmerei zu entrichten, blieb als einzige Reallast auf dem ehemaligen Ziegelwerks-Grundstück haften. —

Ein Königl. Militär-Lazaret entstand 1789 und 1790 auf dem Terrain, auch dies ist schon der Vergessenheit anheimgefallen.

---

## 10. (8. ausserordentliche) Versammlung des X. Vereinsjahres.

Berlin, Mittwoch, den 25. September 1901.

Besichtigung der Elektrischen Hoch- und Untergrundbahn  
der Siemens & Halske A.-G.

---

Am 25. September 1901 besichtigte der Verein für Heimatkunde „Brandenburgia“ — etwa 119 Mitglieder — unter Führung des Herrn Stadtrat Friedel die Bahnanlage der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn der Siemens & Halske A.-G. auf der Strecke vom Potsdamer Platz bis nach dem Zoologischen Garten. Es wurden zunächst die Tunnelbauwerke am Potsdamer Platz in Augenschein genommen. Die Haltestelle ist daselbst im wesentlichen bis auf geringfügige Fertigstellungsarbeiten vollendet; dieselbe ist als zweigleisige Kopfstation ausgebildet und hat wegen des Umsetzens der Züge ein besonderes bis unter den Potsdamer Platz reichendes Ausziehgleis erhalten. Die beiden Bahnsteige sind wie bei allen Haltestellen der Hoch- und Untergrundbahn zu beiden Seiten der Gleise angeordnet, so dass die Wagen stets auf der rechts von der Fahrtrichtung gelegenen Seite verlassen bzw. bestiegen werden. Von einer Überdachung der beiden Zugänge, welche ursprünglich geplant war, ist Abstand genommen worden, um den Eintritt frischer Luft in die Haltestelle möglichst ungehindert zu gestatten. Es wurde ferner die freie Strecke des Tunnels in Augenschein genommen. Die beiden Gleise sind hier durch Stützen von-

einander getrennt, welche die Deckenkonstruktion tragen. Der Tunnel hat eine lichte Breite von 6,24 m und eine lichte Höhe von 3,33 m über Schienenoberkante. In den Seitenwänden sind Nischen ausgespart, in welchen die Streckenwärter sicher stehen können, wenn die Züge vorbeifahren. Der Weg wurde dann weiter vom Tunnel aus über die Rampe längs der Hinterhäuser der Köthenerstrasse fortgesetzt, wobei auf die Schwierigkeit hingewiesen wurde, welche die Abfangung der betreffenden Häuser bot. Die Fundamente der Häuser mussten daselbst in einzelnen Abschnitten unterfahren und soweit hinabgeführt werden, dass ihre Sohle mindestens ebenso tief liegt wie diejenige des Tunnels, weil anderenfalls durch den seitlichen Druck der Fundamente die Sicherheit der Tunnelwände gefährdet worden wäre. Diejenigen Seitenflügel der Häuser, welche in das Profil der Rampe hineinragten, mussten verkürzt werden, doch sind die über den Tunnel befindlichen Seitenflügel später zum Teil auf die Tunneldecke wieder aufgesetzt worden.

Von den eisernen Brücken besichtigte man zunächst die Unterführung der Königin Augusta-Strasse, des Landwehrkanals und des Schöneberger Ufers und nahm dann die zum Teil sehr komplizierten Bauwerke über der eisenbahn-fiskalischen Zufahrtstrasse in Augenschein. Hier beginnt bereits die Trennung der beiden Gleise, von denen das rechte Gleis horizontal weiterläuft, das linke stark ansteigt, damit das Abzweiggleis nach der Oststrecke unter diesem hindurchgeführt werden kann. Diese Trennung der beiden Gleise an den Abzweigungen wurde gewählt, um jede Kreuzung in Schienenhöhe zu vermeiden und somit die grösste erreichbare Betriebssicherheit trotz schneller Zugfolge zu ermöglichen. An der Hand eines Modelles des sogenannten Anschlussdreiecks wurde diese interessante Bauweise von Herrn Regierungsbaumeister Lerche eingehend erläutert. Auf dem horizontalen Gleise wurde der Weg dann fortgesetzt, und der linke Abzweigungsbogen nach dem Kraftwerk zu verfolgt. Darauf stieg man hinab von den Viadukten, um zunächst das Kraftwerk zu besichtigen. In demselben sind vorläufig drei Dampfdynamos (Siemenssche Innenpolmaschinen) à 1200 P. S. aufgestellt, von denen jede 800 Kilow. erzeugt. Für eventuell späteren vergrösserten Betrieb sind noch 2 Maschinen zu je 1300 P. S. vorgesehen. Das Maschinenhaus kann ausserdem durch Hinzunahme des Nachbargrundstückes, welches 2 weitere Maschinen von je 1300 P. S. aufnehmen kann, erweitert werden. Für den Betrieb der Bahn ist Gleichstrom gewählt, und zwar geschieht die Stromzuführung für die Züge durch zwischen den Gleisen liegende Stromschienen, während die Fahrschiene zur Rückleitung dient. Zur Verringerung des Widerstandes beider Leitungen, der Hin- und Rückleitung, sind die Schienen an den Stössen in der üblichen Weise durch Kupfer-

drähte verbunden. Die Gleise sind auf imprägnierten Holzschwellen verlegt, die überall durch besondere Einrichtungen gegen Wandern gesichert sind. Um möglichst grösste Schalldämpfung zu erzielen, sind die Holzschwellen zum Teil in ein starkes Kiesbett gelagert, zum anderen Teil ist die eiserne Fahrbahn des Viaduktes zwischen den Querträgern mit einer Bimsbetonschicht abgedeckt worden. Der Beton wurde dann zur Erzielung grösserer Wasserdichtigkeit mit Jute abgedeckt und dann mit Goudron gestrichen. Schalldämpfend wirkt ferner der gewählte Blattstoss der Fahrschiene, weil durch denselben Stösse der Fahrzeuge und das sonst bei anderen Oberbauarten hörbare Hämmern auf den Schienen vermieden ist. Nachdem eine photographische Aufnahme sämtlicher Teilnehmer gemacht worden war, wurde der Weg weiter fortgesetzt bis zu den Brücken über den Potsdamer Aussenbahnhof. Hier erregten besonders die gewaltigen Eisenmassen, welche für die grossen Überbrückungen der Bahn aufgewendet worden sind, allgemeine Aufmerksamkeit. Der Potsdamer Aussenbahnhof wird hier durch 2 Brücken, von denen die eine 146, die andere 84 m lang ist, überschritten. Die letztere Brücke liegt ausserdem noch in einer starken Steigung. Interessant ist ferner das durchschlitzte Haus am Dennewitzplatz, welches nicht in der Weise hergestellt wurde, wie die Durchführung des Baues am Kraftwerk, der nachträglich über der fertigen Bahn errichtet worden ist, sondern derart, dass aus dem vorhandenen Hause der für die Bahn erforderlich freie Raum herausgeschnitten wurde, wobei besonders eine sehr sorgfältige Absteifung der stehenbleibenden Teile vorgenommen werden musste. Dort wurde der Viadukt verlassen und der Weg an der Haltestelle „Bülowstrasse“ vorbei bis zum Nollendorfplatz fortgesetzt. Nachdem die Haltestelle „Nollendorfplatz“ und die zur Unterpflasterbahn hinunterführende Rampe noch eingehend besichtigt worden waren, ging es am Wittenbergplatz in den bis auf die Gleisverlegung fertiggestellten Tunnel hinab, welcher durch zahlreiche Glühlampen erleuchtet war. Derselbe wurde in seiner ganzen Länge bis zur Kaiser Wilhelm-Gedächtniskirche begangen, woselbst die Besichtigung ihr Ende erreichte. Hier sprach Herr Geheimrat Friedel dem Herrn Baumeister Lerche und dem Herrn Bauführer Woltmann den Dank der Gesellschaft aus für die sachkundige Führung.