



Abbildung 20. Gesamtanordnung am Lausitzer Platz.

Abbildung 21. Gesamtanordnung am Wasserthorplatz.

Entfernung von der Endstation Warschauer Brücke die Spree auf der Oberbaumbrücke überschritten, die zu dem Zweck auf dem östlichen Bürgersteig einen arkadenartigen Aufbau erhalten hat. Unmittelbar vor der Oberbaumbrücke liegt auf dem rechten Spreeufer die Haltestelle Stralauer Thor. Auf dem linken Spreeufer schwenkt die Linie mit einem Bogen von 80 m Halbmesser in die Oberbaumstraße ein, geht dann über den Platz am Schlesischen Thor, wo die Station gleichen Namens angelegt ist, zur Skalitzerstraße und verfolgt nun den Straßenzug Skalitzer- und Gitschinerstraße bis zum Halleschen Thor, meistens auf dem Mittelstreifen der Straßen liegend. Auf dieser Strecke sind die Haltestellen Oranien-, Wienerstraße, Kottbuser Thor, Prinzenstraße und Hallesches Thor angelegt (Abbild. 1). Weiterhin kam der Herstellung der Hochbahn der sogenannte grüne Streifen am Nordufer des Landwehrkanals sehr zu statten, auf dem sie westlich vom Halleschen Thor errichtet werden konnte. Unmittelbar hinter der Möckernstraße mit der Haltestelle Möckernbrücke werden die Geleise der Anhalter Bahn und der Landwehrkanal überschritten. Dann folgt auf dem Gelände des ehemaligen Dresdener Bahnhofs die unter dem Namen Anschlußdreieck bereits in weiteren Kreisen bekannt gewordene interessante Anlage, die den Anschluß der nach dem Potsdamer Bahnhof führenden Zweiglinie an die durchgehende Linie Warschauer Brücke—Zoologischer Garten vermittelt. Es werden nämlich sowohl vom Zoologischen Garten nach der Warschauer Brücke als auch von den Endpunkten Zoologischer Garten und Warschauer Brücke Züge nach dem Potsdamer Platz gefahren, was durch die in Abbildung 2 gezeichnete Geleiseverbindung ermöglicht wird. Um dabei eine gegenseitige Behinderung der in entgegengesetzter Richtung fahrenden Züge zu vermeiden, ist an den Punkten  $k_1$ ,  $k_2$  und  $k_3$ , wo die Wege solcher Züge sich kreuzen, das Geleise der einen Fahr- richtung über das Geleise der anderen Fahr- richtung schienenfrei weggeführt. Eine derartige Anlage ist nun leicht herzustellen, wenn man sich auf freiem Felde ungehindert nach allen Seiten ausdehnen kann. Aber hier, mitten in Berlin, auf einer von allen Seiten eingegengten Fläche, ergaben sich große Schwierigkeiten. In welcher Weise die Aufgabe durch fortwährendes Wechseln mit der Höhenlage der Geleise gelöst worden ist, geht aus Abbildung 3 hervor.\* Im Innern des Anschlußdreiecks ist ein von zwei Seiten zugänglicher Wagenschuppen angelegt. Natürlich war es ausgeschlossen, Dämme zu schütten. Die ganze Anlage mußte vielmehr auf Viaducten entwickelt werden, die in mehreren Stockwerken theils in Massivbau, theils in Eisenconstruction übereinander liegen (Abbildung 4). Es ist nicht leicht, einen Standpunkt zu finden, von dem aus man das Netz von Viaducten entwirren, das Ueber- und Untereinander der Brückenbauwerke verstehen kann. Mit großem Geschick ist hier ein wahres Prunkstück wissenschaftlich-technischer Durch- arbeitung einer seltenen Aufgabe des Eisenbahnbaues dargestellt. Hinter dem Anschlußdreieck biegt die Ost—Westlinie mit einem großen, auf dem Staatsbahngelände verlaufenden Bogen über den Dennewitzplatz, wo

\* „Centralblatt der Bauverwaltung“ 1899 S. 43.