

sie mitten durch ein Haus geführt ist, und an der Lutherkirche vorbei in die Bülowstraße ein, während die Zweigbahn nach dem Potsdamer Platz auf dem Streifen zwischen der Köthenerstraße und den Staatsbahnanlagen angelegt ist. Der letzte Theil dieser Zweiglinie ist unterirdisch geführt, auch liegt der Endbahnhof unter dem Straßenspflaster, da von ihm aus eine Fortsetzung der Bahn als Unterpflasterbahn durch die Königgrätzer-, Vofs- und Mohrenstraße nach dem Spittelmarkt und weiter nach dem Alexanderplatz geplant ist. Dicht vor der Kreuzung mit

burgs wird später weitere Stadttheile von Charlottenburg anschließen. Im Bau begriffen ist schon die Verlängerung in der Hardenbergstraße bis zur Fasanenstraße für die Aufnahme der notwendigen Betriebsgeleise zum Aufstellen und Umsetzen der Züge am Zoologischen Garten.

Die Hoch- und Untergrundbahn ist auf ihrer ganzen, etwas mehr als 10 km betragenden Länge zweigeleisig mit Vollspur (1,435 m) und 3,0 m Geleis-Entfernung auf den Hochbahnstrecken und 3,24 m auf den Untergrundbahnstrecken ausgeführt. Die größte Steigung ist, abgesehen



Abbildung 22. Fahrplananordnung der elektrischen Hochbahn.

der Potsdamerstraße ist an der Ost—Westlinie die Haltestelle Bülowstraße angelegt. Dann kommt auf dem Nollendorfplatz die letzte Hochbahnhaltestelle gleichen Namens, denn unmittelbar hinter dem Nollendorfplatz erfolgt der Abstieg zur Untergrundbahn mit einer 1:32 geneigten Rampe. Die Bahn liegt nunmehr in der Kleist- und Tauenzienstraße unter dem mit Bäumen eingefassten Mittelfußweg, umfährt die Kaiser Wilhelm-Gedächtniskirche und endet vorläufig am Zoologischen Garten mit einer Haltestelle. Zwischen der Kleist- und Tauenzienstraße liegt noch eine Haltestelle Wittenbergplatz. Eine Fortsetzung vom Zoologischen Garten durch die Hardenbergstraße, über das sogenannte Knie, die Bismarckstraße nach dem Innern Charlotten-

von der Rampe am Nollendorfplatz, 1:38, der kleinste Bogenhalbmesser — jedoch nur in zwei Fällen — 80 m, in der Regel konnten flachere Neigungen und größere Bogenhalbmesser angewandt werden. Die Höhenlage der Hochbahngeleise über den Gehwegstreifen war im allgemeinen durch die Forderung der Feuerpolizei bestimmt, daß die Trägerunterkante mindestens 2,8 m über den benutzten Straßens liegen müsse, um die freie Bewegung mit Löschgeräthen quer über die Straßens zu sichern. Auch war natürlich für alle Kreuzungen mit Querstraßens und Eisenbahnen der erforderliche Lichtraum für den Durchgang der Straßensfuhrwerke und Eisenbahnbetriebsmittel freizuhalten. Auf den Untergrundstrecken bestimmte sich die Höhenlage der Geleise ledig-