

artigen Bahnverbindung für weite Klassen der Bevölkerung sich Geltung verschaffen.

Die Untergrundbahn läßt sich, wie noch weiter ausgeführt werden wird, in zwei Axen- und zwei Ringstrecken eintheilen. Selbstverständlich kann es nicht in der Absicht liegen, alle Linien gleichzeitig auszuführen, sondern man wird die Bedürfnisfrage für die Reihenfolge der Bauausführung entscheiden lassen. Die Nord-Südlinie: Wedding-Friedrichstrasse-Kreuzberg ist meines Erachtens diejenige, welche zunächst in Angriff genommen werden muss. Hieran würde sich der Bau der West-Ostlinie: Schöneberg-Potsdamer-Leipziger-Königsstrasse-Viehhof anschließen und darauf der des inneren Ringes. Der zweite Ring wird vielleicht erst nach Jahrzehnten als nothwendig sich erweisen. Er ist jetzt schon angedeutet, um den organischen Ausbau des Untergrundbahnnetzes nachzuweisen.

Ich komme jetzt zu einer kurzen Beschreibung der Bahnanlage.

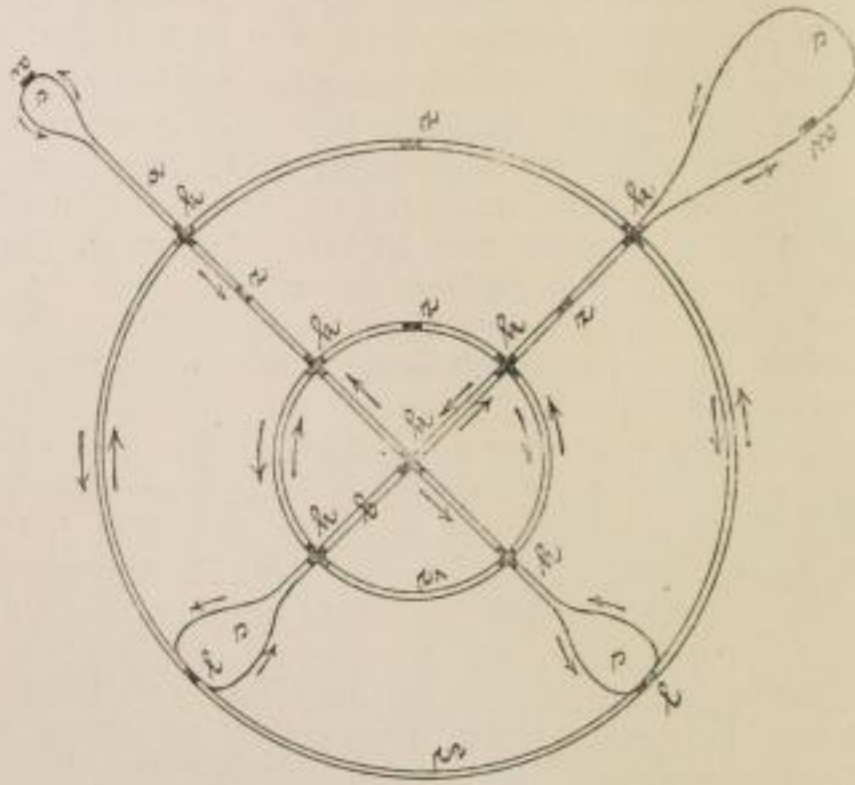
Was zunächst das System anbetrifft, so ist schon bemerkt, daß der Plan davon ausgeht, im Laufe der Zeit sämtliche Stattheile untereinander durch elektrische Untergrundbahnen zu verbinden. Es ist daher ein netzartiges System von Bahnen über die Stadt ausgebreitet gedacht.

Das Prinzip dieses Systems sei an der Hand der nachstehenden Skizze erläutert:

Zwei als Axen des Systems zu betrachtende Axenstrecken a und b kreuzen sich über einander in der Mitte des Systems. Jede dieser Axenstrecken wird kontinuierlich betrieben, derart, daß die Züge auf einer in der Fahrrihtung rechts gelegenen Tunnelstrecke entlang fahren, am Ende der Strecke in eine Schleife s wenden und auf dem Nachbargleis der Axenstrecke zurückkehren.

Diese Axenstrecken werden in angemessenen Entfernungen von den Doppel-Ringstrecken r^1 und r^2 in verschiedener Höhenlage gekreuzt, bzw. berührt, welche ebenfalls kontinuierlich betrieben werden, indem der eine Gleistunnel jeder Ringstrecke rechts, der andere links befahren wird.

Figur 2.



Um das Uebersteigen von der einen Linie auf die andere zu ermöglichen, sind an den Kreuzungs- und Berührungsstellen die Kreuzungsstationen k , bzw. die Berührungsstationen l eingerichtet.

Innerhalb der einzelnen Strecken sind außerdem noch Zwischenstationen z und in den Schleifen die eingleisigen Schleifenstationen w angelegt.

Hiernach hat sich folgende Wahl der Strecken für Berlin ergeben:

a) Die Axenstrecke Friedrichstrasse.

1. Die von Süd nach Nord führende Axenstrecke, welche der Kürze halber die Friedrichstrassen-Strecke genannt werden soll.

Dieselbe führt als Doppelbahn durch die ganze Friedrichstrasse und Chausseestrasse. Die am südlichen Ende gelegene Schleife geht durch die Belle-Alliance-Strasse, Bergmannstrasse und Zossenerstrasse. Am nörd-

lichen Ende liegt die Schleife auf dem Wedding-Platz. Auf dieser Strecke sind folgende 14 Haltestellen vorgesehen:

die Kreuzungsstationen:

Belle-Allianceplatz,
Leipzigerstrasse,
Bahnhof Friedrichstrasse,
Invalidenstrasse;

die Zwischenstationen:

Markthalle Nr. 2,
Kochstrasse,
Jägerstrasse,
Unter den Linden
Karlstrasse,
Oranienburgerthor und
Eiskeller;

die Schleifenstationen:

Gneisenaustasse und
Wedding;

die Berührungsstation:

Bergmannstrasse.

b) Die Axenstrecke Leipzigerstrasse.

2. Die von Süd-West nach Nord-Ost führende Axenstrecke, welche in der Folge die Leipzigerstrassen-Strecke genannt werden soll.

Dieselbe führt als Schleifenstrecke im Süd-Westen durch die Bülow-, Manstein-, Stubenrauchstrasse und einen Theil der Potsdamerstrasse bis zur Bülowstrasse zurück, geht dann als Doppelbahn durch die Potsdamerstrasse über den Leipziger-Platz, die Leipzigerstrasse bis zum Spittelmarkt entlang; von hier ab nimmt die Bahn unter den Häusern und beiden Spreearmen hinweg und die Gertrauden-, Brüder-, Breite- und Poststrasse kreuzend, die direkte Richtung nach dem Rathhause auf, verfolgt dann die Königstrasse bis zum Alexander-Platz, um sich von hier durch die Landsbergerstrasse nach dem Landsberger-Thor zu wenden. Hier beginnt die durch die Friedenstrasse, den Weidenweg, am Zentralviehhof und der Ringbahnstation Landsberger-Allee entlang führende und in der Landsberger-Allee nach dem Landsberger-Thor zurückkehrende Schleifenstrecke.

An Haltestellen weist diese Strecke die folgenden 18 auf:

die Kreuzungsstationen:

Potsdamer-Platz,
Friedrichstrasse,
Rathhaus und
Büsching-Platz;

die Zwischenstationen:

Kurfürstenstrasse,
Potsdamer-Brücke,
Wilhelmstrasse,
Jerusalemstrasse,
Spittelmarkt,
Breitestrasse,
Alexander-Platz,
Landsberger-Thor;

die Schleifenstationen:

Yorkstrasse,
Friedenstrasse,
Zentralviehhof,
Landsberger-Allee und
Tilsiterstrasse;

die Berührungsstation:

Schöneberg.

c) Die innere Ringstrecke:

3. Die innere Ringstrecke führt über den Potsdamer-Platz, die Königgrätzerstrasse nach dem Brandenburger-Thor und der Sommerstrasse, durchquert dann, unter Berührung der Louisestrasse wiederholt die Spree, geht die Georgenstrasse unter Kreuzung der Friedrichstrasse am Stadtbahnhof entlang, und führt unter dem Kupfergraben, Lustgarten und der Kaiser-Wilhelm-Brücke hinweg zum Rathhaus.

Von hier ab geht es unter Berührung des Molkenmarktes und Unterkreuzung der beiden Spreearme nach der Neuen Rofsstrasse, Dresdenerstrasse, Prinzenstrasse, Gitschinerstrasse, Belle-Alliance-Platz und durch die Königgrätzerstrasse zurück nach dem Potsdamer-Platz.