

## XVI.

**Die Bauten der grossen Berliner Pferdeisenbahn im Jahre 1883. \*)**Von **Jos. Fischer-Dick.**

Mit 8 Figuren im Text und 3 lithographirten Taf. IV. V. VI.

**A. Bahnbauten.**

Die Bauhätigkeit der grossen Berliner Pferdeisenbahn im Jahre 1883, die die Herstellung von circa 9 km Geleise umfasst, war keine aussergewöhnliche, sie ist von den Leistungen früherer Jahre oft übertroffen worden, ausser dem Umstande jedoch, dass die Bahnbauten gerade das enge Innere des alten Berlin — die City der Stadt — dem Strassenbahnverkehr erschlossen, dürfte noch die Einführung des Stahloberbaues bei der Herstellung der Geleise interessant erscheinen.

Die Art und Weise der Herstellung des Oberbaues, der Pflasterungen, die Fortschritte in der Construction des ersten, in Verbindung mit den Letzteren, sollen in Folgendem einer eingehenden Schilderung unterzogen werden. Hierbei ist nicht zu umgehen, einen Rückblick auf die Geleiseconstructions zu werfen, wie solche bei dem Bau der ersten Strasseneisenbahn Deutschlands — der Linie Berlin-Charlottenburg — im Jahre 1865 gewählt wurden, dann auch die weitere Ausbildung dieser Constructions bis zur Einführung des stählernen Oberbaues zu verfolgen.

Der Erbauer der ersten deutschen Strasseneisenbahn Ingenieur Cullin wählte eine leichte Rillenschiene, die in der Lauffläche und in der Rille durch Schienennägel auf eine Langschwelle befestigt wurde. Die Langschwelle war wieder mittelst gusseiserner Winkel mit den Querschwellen verbunden. Figur 11 u. 12 veranschaulichen den Oberbau im Pflaster und in der Chausssirung. Dieser Oberbau genügte für den damaligen schwachen Strassenbahn- und Strassenverkehr, der Umstand, dass  $\frac{9}{10}$  der Geleise in Chausssirung ausgeführt wurden, ferner dass der seitlich in der Chaussee liegende Oberbau von Strassenfuhrwerken, die sich mit seltenen Ausnahmen auf der breiten Chaussee bewegten, fast gar nicht befahren wurde, mag erklären, dass dieser Oberbau sich lange gut gehalten hat und erst in den letzten Jahren beim Umbau der eingeleisigen Strecke in eine durchweg zweigeleisige Bahn, bei Pflasterung der chausssirten Flächen verschwunden ist.

Bei dem Bau der Geleise der grossen Berliner Pferdeisenbahn im Jahre 1872 wurde

\*) Leider war es, da die Tafeln nicht rechtzeitig fertig wurden, nicht möglich, diesen schon für Heft II eingesandten Artikel darin zu publiziren.

