

128

P

B 214
5

**Gesellschaft für
elektrische Hoch- und Untergrundbahnen
in Berlin.**

92

Geschäftsbericht

für das Jahr

1899.

erwachsen uns hierdurch Zinsverluste und sonstige unerwartete Mehrkosten, zumal gerade während der Bauverzögerung die Materialien und Arbeitspreise eine ganz aussergewöhnliche Steigerung erfahren haben.

Ueber die Fortschritte der Bauausführung im Laufe des Geschäftsjahres wird unter Hinweis auf den beigelegten Uebersichtsplan Folgendes berichtet:

Die Bauthätigkeit, welche in den Jahren 1897 und 1898 hauptsächlich auf die Ausführung der östlichen Bahnstrecke zwischen der Warschauerbrücke und dem Halleschen Thor gerichtet war, konnte im verflossenen Jahre auf die ganze mittlere Strecke vom Halleschen Thor bis zur Bülowstrasse einerseits und auf die Abzweigungen bis zum Potsdamer Platz andererseits ausgedehnt werden. Am Halleschen Thor wurde das Grundmauerwerk für die daselbst belegene Haltestelle in Angriff genommen, am Halleschen Ufer der eiserne Viaduct aufgestellt und auf diesem die Errichtung der Wartehalle für die Haltestelle „Möckernbrücke“ begonnen. Für die Ueberbrückung des Landwehrkanals und der Anhalter Bahn wurden die Auflagerpfeiler ausgeführt und die Brücken in den Eisenwerken soweit angefertigt, dass sie nunmehr an Ort und Stelle aufgebracht werden können.

Der Schwerpunkt der Bauthätigkeit aber lag in der Ausführung der für die Bahn erforderlichen Bauwerke auf dem fiscalischen Gelände des Potsdamer Aussenbahnhofes. Hier vollzog sich der Bau der ausgedehnten hohen, meist gewölbten Viaducte für das sogenannte Gleisdreieck, die im Rohbau zum grösseren Theil fertiggestellt wurden. In der Fortsetzung nach Westen wurden die Pfeiler für die Ueberschreitung des Potsdamer Aussenbahnhofs errichtet; mit dem Aufbringen der grossen eisernen Brücken wurde begonnen. Für die Abzweigungen nach dem Potsdamer Platz kam die Rampenanlage hinter der Köthenerstrasse zur Ausführung.

Neben dem Gleisdreieck wurde in der Trebbinerstrasse das Gebäude des Kraftwerkes bis zur Höhe des Hauptgesimses aufgeführt. Die Anfertigung der Maschinen und Kessel des Kraftwerks für die Stromerzeugung ist soweit gefördert, dass unmittelbar nach der Fertigstellung des Gebäudes mit ihrer Aufstellung begonnen werden kann.

Auf der östlichen Strecke zwischen der Warschauerbrücke und dem Halleschen Thor begann der Bau der Haltestelle „Schlesisches Thor“ und des Treppengebäudes für den südlichen Aufgang zur Haltestelle „Prinzenstrasse“.

In dem Betriebsbahnhofs an der Warschauerbrücke wurden die gewölbten Viaducte, welche den Unterbau für die Gleisanlagen und für die Bahnhofsgebäude (Wagenhalle, Wartehalle, Werkstätten) bilden, fertiggestellt. Die ersten Kiesschüttungen für den Oberbau wurden aufgebracht und die Eisenconstructions für die Werkstätten und Wagenschuppen in Auftrag gegeben.

Während also auf den verschiedenen Bahnstrecken die Arbeiten, wie oben beschrieben, vorgeschritten sind, konnte wegen der mehrerwähnten bedauerlichen Verzögerung der Baugenehmigungen die Ausführung einerseits der Haltestelle „Potsdamer Platz“ nebst der anstossenden Untergrundbahnstrecke und andererseits die Untergrundbahn vom Nollendorf-