

ELEKTRISCHE HOCH  
UND UNTERGRUND  
BAHN BERLIN 



seiner Oberleitung wurden die grundlegenden Entwürfe ausgearbeitet, die maßgebenden Verhandlungen geführt und alle wesentlichen Fragen hinsichtlich der Bauausführung und des Betriebes der Bahn entschieden, und zwar im Einvernehmen mit der Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen, welche zur wirtschaftlichen Durchführung des Unternehmens im Jahre 1897 gegründet worden war. Den Aufsichtsrat dieser Gesellschaft bilden Staatsminister a. D. Hobrecht, Vorsitzender, Kommerzienrat M. Steinthal, Direktor der Deutschen Bank, stellvertretender Vorsitzender, Justizrat Dr. Braun, Eisenbahndirektor Schrader, Direktor Schwieger und Wilhelm von Siemens. Direktor der Gesellschaft ist Regierungsbaumeister Wittig, der als solcher den Grunderwerb durchführte, der Bahn den Weg durch die Häuserviertel freilegte und außerdem als Architekt durch eigene Entwürfe sowie durch Uebernahme der Verhandlungen mit den beteiligten Privatarchitekten bei der architektonischen Ausgestaltung der Bahn mitwirkte. Als Sachverständiger der Hochbahngesellschaft in Fragen des Verkehrs und des Bahnwesens war Regierungsrat Kemmann vom Beginn der Bauausführung thätig.

Zum Vorstand der von der Firma Siemens & Halske A.-G. eingerichteten Bauleitung der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn war vom Anfang des Jahres 1895 an Regierungs- und Baurat Gier berufen. Nachdem ihn schwere Erkrankung im Frühjahr 1899 gezwungen hatte, aus seinem Amte zu scheiden, trat an seine Stelle Oberingenieur Ekert.

Als Vorsteher des Konstruktionsbureaus wirkte bis Mitte des Jahres 1897 Regierungsbaumeister Lerche, der später das Bureau zur Bearbeitung von Entwürfen für die Untergrundbahnstrecken übernahm. Das technische Bureau für die Hochbahnstrecken, unter dessen zahlreichen Konstrukteuren insbesondere Ingenieur Vianello zu nennen ist, wurde in der Folge Regierungsbaumeister Bousset unterstellt, der gleichzeitig die Stellvertretung des Vorstandes der Bauleitung ausübte.

Die Bauleitung im besonderen lag in den Händen mehrerer Abteilungsbaumeister, denen zur Unterstützung Regierungsbauführer und Ingenieure zuerteilt waren. Regierungsbaumeister Burau hatte im wesentlichen die Gründungsarbeiten und den Bau der in Steinkonstruktion ausgeführten Viadukte und Haltestellen auf der Oststrecke von der Warschauer Brücke bis zur Möckernbrücke und späterhin die Ausführung der westlichen Untergrundbahn zu leiten, während Regierungsbaumeister Kress mit der Ausführung der Viadukte des Anschlussdreiecks, der Baulichkeiten des Kraftwerkes, der Tunnelstrecke nach dem Potsdamer Platz und der Gründungsarbeiten der Weststrecke betraut war. Die Leitung und Ueberwachung der Anfertigung und Aufstellung der Eisenkonstruktionen und die Ausführung der Entwässerungsanlagen lag in den Händen des Regierungsbaumeisters Langbein. Er wurde hierbei später durch Ingenieur Kux unterstützt, welcher gleichzeitig die Probelastungen der eisernen Bauwerke durchführte. Die in eigener Verwaltung ausgeführte Verlegung des Oberbaues, die Abdeckung und Abdichtung der Fahrbahn, sowie alle damit zusammenhängenden Arbeiten leitete Regierungsbaumeister Sommer. Für die Hochbauaufgaben der Bahn war Regierungsbaumeister Necker thätig. Die auf den Betrieb bezüglichen Fragen wurden während der Bauausführung durch Regierungsbaumeister Meyer bearbeitet.

Für die Durchführung des Betriebes wurde im Herbst 1901 die »Betriebsverwaltung der elektrischen Hoch- und Untergrundbahn« von Siemens & Halske A.-G. errichtet und zu deren Vorstand Oberingenieur Reichel ernannt. Die maschinelle Einrichtung des Kraftwerkes und die damit zusammenhängenden Arbeiten leitete Oberingenieur Raschig.

Das kaufmännische Bureau der Bauleitung unterstand Hrn. C. Liez.

Vonseiten der Bauunternehmer wurde dem Bahnbau reges Interesse entgegengebracht, wie aus den zahlreichen Bewerbungen um größere oder kleinere Arbeiten hervorgeht. Diejenigen Firmen, welche in hervorragendem Maße an dem Bau beteiligt waren, sind nachstehend aufgeführt.

## Erd-, Maurer- und Zimmerarbeiten.

Unternehmer	Gegenstand
1) August Kraufs, Berlin.	Haltestelle Schlesiendes Thor.
2) August Jänicke, Berlin.	Fundamente am Halleschen Ufer und in der eisenbahnfiskalischen Zufahrtstraße. Rampe am Potsdamer Bahnhof.
3) G. Tesch, Berlin.	Fundamente in der Bülowstraße.
4) G. Derlin, Berlin.	Thorgebäude am Tempelhofer Ufer und Hausdurchbruch am Dennewitzplatz. Sämtliche Gebäudeunterfangungen.
5) Held & Franke, Berlin.	Fundamente des Viaduktes in der Gitschiner Straße, Pfeiler am Wasserthor, am Lausitzer Platz, an der Belle-Alliance-Brücke und am Sedanufer. Unterbau der Haltestelle Hallesches Thor und des Betriebsbahnhofes Warschauer Brücke, der Haltestelle Nollendorfplatz und der Rampe dasebst. Rohbau des Kraftwerkes und Pfeiler der Viadukte hinter dem Kraftwerk. Pfeiler zur Ueberbrückung des Landwehrkanals an der Anhalter Bahn und an der Ringbahn. Pfeiler zur Ueberbrückung des Potsdamer Außenbahnhofes.
6) H. R. Heinicke, Chemnitz.	Schornstein des Kraftwerkes.
7) Nohl & Schällmann, Berlin.	Viadukte im Anschlussdreieck. Fundamente in der Oberbaumstraße.
8) Pumplun & Co., Berlin.	Fundamente in der Skalitzer Straße.
9) Theodor Möbus, Charlottenburg.	Unterbau der Haltestelle Stralauer Thor. Fundamente an der Falkensteinstraße.

## Erd-, Beton-, Wasserhaltungs- und Eisenarbeiten für die Tunnelstrecken.

10) Aktiengesellschaft für Bahnen und Tiefbauten, Berlin.	Rampe und Tunnel der Weststrecke.
10a) Paul Andrezejewski, Berlin.	Wasserhaltungsarbeiten.
10b) H. Biehn, Budapest.	Dichtungsarbeiten.
10c) Thyssen & Co., Berlin.	Eisenkonstruktionen.
11) Gesellschaft für den Bau von Untergrundbahnen, Berlin.	Tunnel am Potsdamer Bahnhof.
11a) L. Haurwitz & Co., G. m. b. H., Berlin.	Dichtungsarbeiten.
11b) Steffens & Nölle, Berlin.	Eisenkonstruktionen.

## Eisenkonstruktionen.

12) August Klönne, Dortmund.	Viadukte in der Skalitzer Straße zwischen Kottbuser Thor und Mariannenstraße, Ueberbrückung des Schöneberger Ufers, des Landwehrkanals, der Königin Augusta-Straße und des Geländes am Hafenplatz.
13) Aktiengesellschaft Lauchhammer, Berlin.	Viadukte im Anschlussdreieck, in der eisenbahnfiskalischen Zufahrtstraße, neben der Lutherkirche und in der Oberbaumstraße.
14) Beuchelt & Co., Grünberg in Schlesien.	Haltestellen Möckernbrücke, Hallesches Thor und Bülowstraße. Viadukt in der Bülowstraße nebst Ueberbrückung der Steinmetz-, Potsdamer, Froben- und Zietenstraße. Ueberbrückung des Potsdamer Außenbahnhofes und der Ringbahn. Viadukt am Sedanufer und Ueberbrückung der Belle-Alliance-Brücke.
15) Belter & Schneevogel, Berlin.	Haltestellen Kottbuser Thor, Oranien-Wiener Straße und Schlesiendes Thor. Ueberbrückung der Oppelner und der Schlesienschen Straße. Viadukt in der Skalitzer Straße zwischen Lausitzer Platz und Schlesiendem Thor.
16) Brass & Hertslet, Berlin.	Viadukte über den Platz am Kottbuser Thor.
17) D. Hirsch, Berlin.	Ueberbrückung des Lausitzer Platzes. Wagenschuppen, Werkstatt und Anschlussbrücken an der Warschauer Straße. Viadukte am Halleschen Ufer nebst Ueberbrückung der Grofsbeeren- und der Möckernstraße.