

Die Hallen sind mit verzinktem Wellblech eingedeckt, im Scheitel ähnlich wie die Hallen der übrigen Stationen mit einer Reihe sattelförmiger Oberlichter versehen. Beide Hallen haben ein Eisengewicht von rd. 223400 kg und erforderten einen Kostenaufwand von 99300 \mathcal{M} . Die überdeckte Grundfläche beträgt 3327 qm, hiernach berechnet sich das Eisengewicht für das qm auf rd. 67 kg, der Kostenpreis auf 29,32 \mathcal{M} .

Mit der Ausführung des großen, im Vorangehenden in seinen Einzelheiten beschriebenen Unternehmens wurde seitens des Staats eine eigens zu diesem Zweck ernannte Behörde „Direction der Berliner Stadteisenbahn“ beauftragt. An der Spitze dieser Behörde, welche dem Minister für öffentliche Arbeiten unmittelbar unterstellt war, stand als technischer Leiter der jetzige Geheime Regierungsrath Dirksen.

Die eigentliche Bauausführung begann im Herbst 1875, und zwar zunächst mit der Herstellung einzelner Theile des Viaducts Andreasstraße-Krautstraße. Anfanglich schritten die Arbeiten nur sehr langsam vorwärts und mußten sogar mehrmals ganz unterbrochen werden, weil die Enteignung der Grundstücke sich verzögerte, außerdem die Linienführung an verschiedenen Stellen, so z. B. im Königsgraben, auf der Museumsinsel u. a. m., erst im Laufe der folgenden Jahre endgültig festgestellt wurde. Bis zum Schlusse des Jahres 1877 waren nur 920 lfd. m Viaduct, sowie die Dammschüttung nebst zugehörigen Bauwerken in der Charlottenburger Feldmark fertiggestellt und weitere 950 lfd. m Viaduct in Angriff genommen. Während dieses ganzen Zeitraumes von nahezu 2 $\frac{1}{4}$ Jahren wurden kaum 47000 cbm Mauerwerk ausgeführt.

Eine lebhaftere Bauhätigkeit begann erst mit dem Jahre 1878. In diesem Jahre sind über 2800 lfd. m Viaduct fertiggestellt und 1200 lfd. m in Angriff genommen, ferner die beiden steinernen Brücken nahezu vollendet, sowie die Fundamente für den Erweiterungsbau des Schlesischen Bahnhofes und für den Bahnhof Friedrichstraße begonnen. Die Leistung dieses einen Jahres betrug über 102000 cbm Mauerwerk.

Die Bauhätigkeit der folgenden Jahre stand der des Vorjahres in keiner Weise nach. 1879 wurden vollendet: 1100 lfd. m Viaduct, die beiden steinernen Brücken, die Pfeiler der Brücken über den Kupfergraben, den Humboldthafen und die Spree am Schloßpark Bellevue, sowie der Unterbau der Haltestelle ebendasselbst; fortgeführt bzw. begonnen wurden: 700 lfd. m Viaduct, der Umbau des Schlesischen Bahnhofes, die Fundamente des Bahnhofes Friedrichstraße, sowie die Aufstellung der eisernen Ueberbau einzelner Straßenunterführungen und der Halle der Station Bellevue.

Im Jahre 1880 wurden die noch fehlenden Viaductstrecken und der Unterbau fast sämtlicher Stationen in Angriff ge-

nommen und nahezu vollendet, ferner die eisernen Ueberbau zur Brücke über den Kupfergraben, den Humboldthafen und die Spree am Schloßpark Bellevue, zum Viaduct auf der Museumsinsel, sowie zu vier Straßenunterführungen aufgestellt, schließlich auch noch die Hallendecker der Stationen Börse und Bellevue.

Der Rest der Arbeiten, der Ausbau der Stationen, das Aufstellen der Bahnhofshallen, der eisernen Ueberbau zur Spreebrücke am Schiffbauerdamm, sowie zu 52 mehr oder minder weiten Straßenunterführungen, ferner die Bekiesung der Viaducte, sowie das Verlegen des Oberbaues u. s. w. wurde im Jahre 1881 soweit vollendet, daß der Betrieb, wenigstens der des Stadtverkehrs, am 7. Februar 1882 auf der ganzen Strecke eröffnet werden konnte. Um den Umfang der Leistung dieses einen Jahres zu beurtheilen, möge nur erwähnt werden, daß über 12500 t Eisen angeliefert und aufgestellt sind.

Im Jahre 1882 waren nur noch einzelne Arbeiten auszuführen und zu ergänzen; im Laufe des Sommers hörte die Bauhätigkeit überhaupt auf. Die Eröffnung des Fernverkehrs fand am 15. Mai desselben Jahres statt.

Die Kosten der ganzen Stadtbahn, d. i. der 12145 m langen, 318 m östlich der Fruchtstraßenunterführung beginnenden und bis zum östlichen Widerlager der Straße Nr. 19 auf Bahnhof Charlottenburg reichenden Strecke, haben rd. 75 085 000 \mathcal{M} betragen; hiervon entfallen: auf die eigentliche Bauausführung 39 886 000 \mathcal{M} , auf den Grunderwerb 35 199 000 \mathcal{M} ; letztere Summe ermäßigt sich durch Rückverkauf von Restgrundstücken voraussichtlich noch um 8 000 000 \mathcal{M} .

Die Bauarbeiten auf der Stadtbahn wurden zum weitaus größeren Theile an Unternehmer vergeben, nur ein kleiner Theil, wie z. B. die Rammarbeiten für die Grundbauten, ist in Regie ausgeführt worden. Bei Vergabe der Arbeiten kam sowohl das öffentliche, wie das engere Ausschreibungsverfahren zur Anwendung.

Eine Anzahl von Leistungen, wie z. B. die Lieferung des Oberbaues (System Haarmann), der maschinellen Anlagen, die Einrichtung der elektrischen Beleuchtung und der Uhren, einige Maler- und Bildhauerarbeiten u. s. w., ist an zuverlässige Unternehmer freihändig vergeben worden, weil diese Gegenstände sich zum Theil zu einer Ausschreibung nicht eigneten, zum Theil, weil patentirt, nur ganz bestimmten Firmen übertragen werden konnten, oder endlich, weil die Ausführung derselben eine besondere Kunstfertigkeit erforderte.

Die einzelnen Bauwerke sind fast ohne Ausnahme in der sorgfältigsten und gediegensten, vielfach sogar in mustergültiger Weise ausgeführt. Beamte und Unternehmer haben gleichmäßig darnach gestrebt, ein Werk zu schaffen, welches noch in Zukunft Zeugniß ablegen soll von den technischen Leistungen unserer Tage.