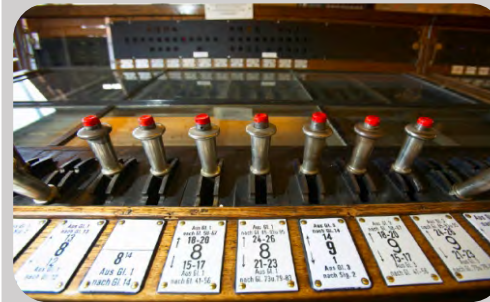




Museumsführer



Herausgeber:
Arbeitsgemeinschaft Berliner
U-Bahn e.V.
Telefon: + 49 30 256-27171
Mobil: + 49 151 2766 5071
PC-FAX: + 49 30 256-4927167
e-Mail: museum@ag-berliner-u-bahn.de
Internet: www.ag-berliner-u-bahn.de

Eintritt:
Erwachsene 2,- EUR
Kinder 1,- EUR
(von 6 - 12 Jahre)

Öffnungszeiten:
Am zweiten Samstag jeden Monats
von 10.30 Uhr bis 16.00 Uhr

Berliner U-Bahn-Museum

Liebe Museumsbesucherin,
lieber Museumsbesucher,

mit mehr als 300 gesammelten Einzelstücken repräsentiert das U-Bahn-Museum die mehr als 100-jährige Geschichte der Berliner U-Bahn.

In den Ausstellungsräumen wird ein Überblick über Stellwerke und Signale, Mastschilder und Fahrsperrentechnik, Uhrenzentralen, Arbeitswerkzeuge, Bahnhofsschilder, elektrische Anlagenteile, Fahrzeugtechnik, Fahrzeugbeleuchtung und –ausstattung gegeben.

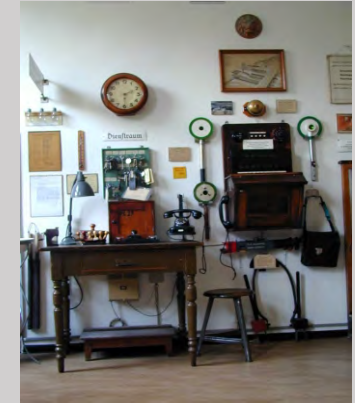
Bei vielen Exponaten lassen sich Bedienungshandlungen anschaulich demonstrieren.

Durch Fotos und Dokumente werden Betriebsabläufe bei der U-Bahn dargestellt.

Das Berliner U-Bahn-Museum wurde am 13. September 1997, in den Räumen des ehemaligen elektromechanischen Stellwerkes Olympia-Stadion, eröffnet.

Ausstattung eines
Zugabfertigerdienstraumes

in den 50er Jahren



Zugabfertigerpodest vom
U-Bahnhof
Augsburger Straße

von 1965 - 28. Mai 1985



Dienstkleidung aller Epochen
mit Dienstabzeichen an
Jacken und Mützen





Fahrshalter

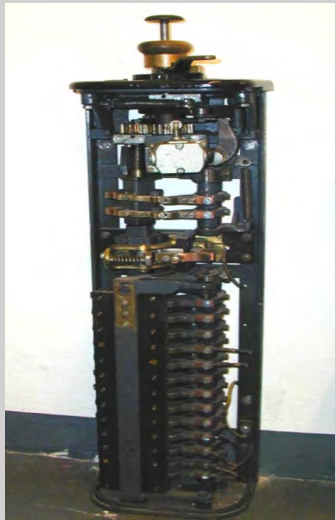
Zugtyp AI

(1. Lieferung)
Baujahr 1901/02



Zugtyp BI / BII
(Tunneleule)

Baujahr 1924 - 28



Zugtyp EIII -1

Baujahr 1962

Bahnhofsschaffnersperre
U-Bahnhof
Rüdesheimer Platz

1957 - 1977



Bekanntmachungstafel
U-Bahnhof
Rüdesheimer Platz

1913 - 1976



Elektrische
Präzisionswaage
mit Kartenausgabe

Firma Sielaff Berlin
aus den 20er Jahren



Gustav Kemmann



Geboren am 10. Juni 1858 in Heesfeld / Ostpreußen
Gestorben am 9. Februar 1931 in Berlin

1889 Jahressonderung Eisenbahnen der Reichsbahnverwaltung
Fragen zur elektrischen Spannung, Lichtstrom, Übersetzung
für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen (Vorbereitungsschrift)
Vollständiger Entwurf für die Errichtung und den weiteren Ausbau der
Berliner U-Bahn.

Kompetenzrat des Verkehrs für die Hoch- und Untergrundbahn

Gustav Kemmann war ein Pionier der Verkehrsplanung mit einer
unvergleichlichen Genauigkeit. Die Fahrgäste für die Hoch- und
Untergrundbahn haben er noch vorgezeichnet.

Er führte die vollständige Tagfahrplanung der U-Bahn ein, die er zuvor im
Eigentlichen erprobt hatte. Tausende System ist in seinen Überlegungen heute
wichtig im Einsatz.

Gustav Kemmann
10.06.1858 - 09.02.1931

Verkehrsplaner,
technischer Sachverständiger

Alfred Grenander



Geboren am 26. Juni 1863 in Skövde / Schweden
Gestorben am 14. Juli 1931 in Berlin

1885 Der in Schweden geborene Kunstgewerbler Alfred Grenander kam
in die Metalle und an der Technischen Hochschule Chemnitz
studieren.

1897-1901 Alfred Grenander übernahm Lehrtätigkeit an der Berliner Kunstgewerbeschule
sowie an der Preussischen Akademie der Künste für Kunst
und angewandte Kunst aus.

Kompetenzrat des Verkehrs für die Hoch- und Untergrundbahn

Als Ingenieur und Werkstoff war Alfred Grenander die Errichtung der Berliner
U-Bahn beteiligt, um den täglichen Überfüllungsgrad. 1902 übernahm er die
Leitung der Berliner U-Bahn (U-Bahn-Verwaltung).

Schon während seiner schwedischen Zeit, die von der Kunst der Kunst
gebildet Alfred Grenander Design ablegte sind: Tischler, Tischler, Tischler,
Alexanderplatz (U-Bahn), Alexanderplatz, Thomas-Lentze, Vorkriegsarchitektur,
Sonderausstellungen und Ausstellungen (U-Bahn).

Alfred Grenander
26.06.1863 - 14.07.1931

Professor für Kunstgewerbe,
Architekt

Paul Wittig



Geboren am 7. März 1853 in Pommern (Görlitz)
Gestorben am 17. März 1943 in Berlin

1897 Mitbegründer des Vereins für die Errichtung der elektrischen
Hoch- und Untergrundbahnen (Vereinsvorsitzender)

1911-1913 Vorsitzender der Gesellschaft der Hochbahn-Gesellschaft

Kompetenzrat des Verkehrs für die Hoch- und Untergrundbahn

Paul Wittig war ein Pionier der Verkehrsplanung und war ein wichtiger
Übersetzer der U-Bahn in Berlin. Sein Wissen für die Errichtung der
U-Bahn als integraler Bestandteil einer Metropole ist eine Schlüsselrolle.

Auch nach der Gründung der BVG setzte er sich für ein integriertes System in
verknüpfte Bereiche ein.

Paul Wittig
07.03.1853 - 12.03.1943

Alleiniger Vorstand der
„Gesellschaft für elektrische
Hoch- und Untergrundbahnen“

Max Steinthal



Geboren am 24. Dezember 1850 in Berlin
Gestorben am 3. Dezember 1940 in Berlin

1897 Mitglied im Aufsichtsrat der „Gesellschaft für elektrische Hoch- und
Untergrundbahnen“ (Vereinsvorsitzender)

1912-1917 Vorsitzender des Aufsichtsrates der Hochbahn-Gesellschaft
Berlin 1915 Organisation und Vertretung der U-Bahn

Kompetenzrat des Verkehrs für die Hoch- und Untergrundbahn

Max Steinthal war Direktor der Deutschen Bank, die wesentlich an der
Errichtung der Berliner U-Bahn beteiligt war.

Er war ein wichtiger in Berlin, der U-Bahn, um verlässliche Daten durch den
Bau von Schienenwegen zu erhalten.

Er war in herausragender Position an den Verhandlungen der Errichtung der
Hochbahn-Gesellschaft durch die Stadt Berlin beteiligt.

Max Steinthal
24.12.1850 - 08.12.1940

Mitglied im Aufsichtsrat der
„Gesellschaft für elektrische
Hoch- und Untergrundbahnen“
Direktor der Deutschen Bank

Innenraumbeleuchtung

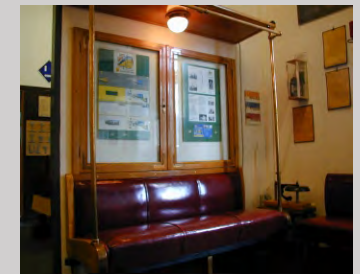


Großprofil

Kleinprofil



Sitzbank
Baujahr 1925



aus einem Wagen
Zugtyp BI

Modellsammlung aller
historischen Zugtypen
der Berliner U-Bahn





Uhrenzentrale der BVG
bis 1970 in Betrieb



Uhrenzentrale der BVB
bis 1989 in Betrieb



Englische Signalanlage
Selbstblocksignal

Signallaterne
Gleisrelais
Trafokasten



Bogenlampe

Gleisfeldbeleuchtung der
Betriebswerkstatt Seestraße

von 1925 - 1977 in Betrieb

Sammlung von
Bahnhofsnamensschildern



Schrifttypen und
Drucktechniken
verschiedener Epochen

Geräte zur
Feuerbekämpfung

zum Beispiel:

- Feuerlöscheimer
- Schachtdeckel (1930)
- Kohlendioxid-Schnee-
- Feuerlöscher (1936)
- Spritze mit Ventil (1930)



Abfertigungskellen

besonderer Anlässe



zum Beispiel:
100 Jahre U-Bahn





Einreihenhebelstellwerk

Bauform:
VES 1913



Drehknopfstellwerk

Bauform:
Siemens & Halske 1912



Seilzugstellwerk

Bauform:
Siemens & Halske 1898

Modell Gleisdreieck

vor dem Umbau
1909 - 1912



Stellwerksfahrtschautafel
U-Bahn-Gleisdreieck

Bauform:
Siemens E 43



Telefonvermittlung
aus den 20er Jahren

Stellwerk Olympia-Stadion
angeschlossene Sprechstellen:

- Nachbarbahnhöfe
- Werkstatt
- Weichen
- Diensträume auf dem Bahnsteig

