

Mehrfach mußte der Oberbau bereits vor der endgültigen Instandsetzung des Tunnels wieder betriebsbereit sein. So wird am Bhf. Hausvogteiplatz z. B. heute noch der oben offene Tunnel befahren. Im allgemeinen wurden aber die Schienen, Stromschienen, Weichen und Notkehren erst nach der Wiederherstellung der Bauwerke eingebaut, repariert oder das Gleis gegebenenfalls nur gerichtet oder gestopft.

Betriebsaufnahme. Waren die Schäden beseitigt, so wurde, nachdem die Strecke technisch freigegeben worden war, der Betrieb möglichst sofort aufgenommen. Die Phasen des Betriebsbeginnes der einzelnen Strecken sind aus Abb. 8 zu entnehmen.

Das Datum der ersten Betriebsaufnahme nach dem Zusammenbruch war der 14. Mai 1945. Das bedeutet, daß bereits 5 Tage nach der Kapitulation der erste U-Bahnzug wieder gefahren ist. Die übrigen Daten der Verkehrsaufnahmen sind monatlich zusammengefaßt und die sich daraus ergebenden Fortschritte des Betriebes unterschiedlich (I–XII) gekennzeichnet.

Man kann aus dem Plan erkennen, daß der Betrieb zunächst meist eingleisig war und daß an bestimmten Wechselbahnhöfen umgestiegen werden mußte. Der Fahrgastwechsel war notwendig, um die einzelnen Pendelstrecken nicht zu lang werden zu lassen und aufeinander abstimmen zu können. Das Wechseln der Gleise durch den Betrieb ergab sich manchmal aus dem Zwang, ein Gleis nicht durchgehend befahren zu können, sonst aber aus Sicherheitsgründen, damit Züge, die auf dem gleichen Gleis eines Bahnhofs eingetroffen wären, nicht zusammenstoßen konnten. Verkehrsunfälle sind, obwohl ohne Signale gefahren werden mußte, durch diese Maßnahme ganz vermieden worden.

Der Betrieb begann als Pendelverkehr vom Hermannplatz in Neukölln nach drei von den vier möglichen Richtungen, und zwar nach Karl-Marx-Straße, nach Leinestraße und nach Gardepionierplatz, jetzt Südstern (I). Nach Norden war die Strecke wegen des Wassers aus Rohrleitungsbrüchen noch gesperrt. Der damalige, später tödlich verunglückte, russische Oberkommandierende in Berlin, General Bersarin – der Bhf. Petersburger Straße trägt zur Erinnerung an ihn jetzt den Namen Bersarinstraße – ist seinerzeit mit dem Probezug zur Einweihung gefahren. Dieser erste Verkehr, der lediglich ein Pendelverkehr auf dem jeweils benutzten einen Gleis war, konnte bis zum 31. 5. 1945 nach Norden bis Kottbusser Tor (II) erweitert werden. Gleichzeitig wurden die Streckenteile der Linie A I im Westen bis Bahnhof Zoo und im Norden von Schönhauser Allee bis zum Alexanderplatz betrieben. Auf der D-Linie lief der Zugverkehr im Norden eingleisig von Gesundbrunnen bis Rosenthaler Platz und auf der E-Linie von Friedrichsfelde bis zur Frankfurter Allee (II). Auf der Strecke von Schönhauser Allee nach Pankow konnte noch nicht gefahren werden, da kurz hinter dem Bhf. Schönhauser Allee der Hochbahnviadukt von einer Bombe getroffen worden und etwa 20 m lang unterbrochen war. Die Brücke wurde mit hydraulischen Pressen gehoben und erst auf Schwellenstapel, später auf Stützen aus Rundholz abgesetzt. Nach Einbau von provisorischen Schienenträgern aus U-Eisen wurde hier ab 1. 8. 1945 zweigleisig gefahren (V). Inzwischen war im Monat Juni (III) von der Linie A II eine große Strecke von Krumme Lanke bis Hohenzollernplatz in Betrieb genommen worden, außerdem auch von der B-Linie die Strecken von Wittenbergplatz nach Kurfürstenstraße, von Prinzenstraße bis Schlesisches Tor und von Nollendorfplatz nach Bayerischer Platz. Die C-Linie fuhr von Belle-Alliance-Straße (heute Mehring-Damm) bis Tempelhof und Karl-Marx-Straße. Nach Grenzallee zu mußte erst die Räumung des Tunnels durch die Firma Hentschel abgewartet werden, der das Tunnelstück von Karl-Marx-Straße ab während des Krieges für den Flugzeugbau zur Verfügung gestellt worden war. Die D-Linie lief am 30. Juni 1945 bereits wieder durchgehend von Gesundbrunnen nach Leinestraße, während auf der E-Linie schon bis Alexanderplatz und damit auf der ganzen Strecke – allerdings nur im Pendelverkehr – gefahren wurde (III).

Im Juli 1945 ist hauptsächlich die Betriebsaufnahme auf der gesamten C-Linie zu beachten (IV). Es fehlte hier nur die Verbindung zwischen Kochstraße und Hallesches Tor, die in der Friedrichstraße durch Fliegerbomben sehr stark zerstört worden war. Die Tunneldecke war hier vollständig zertrümmert und so schwer beschädigt, daß sie beseitigt werden mußte. Die Strecke von Wittenbergplatz

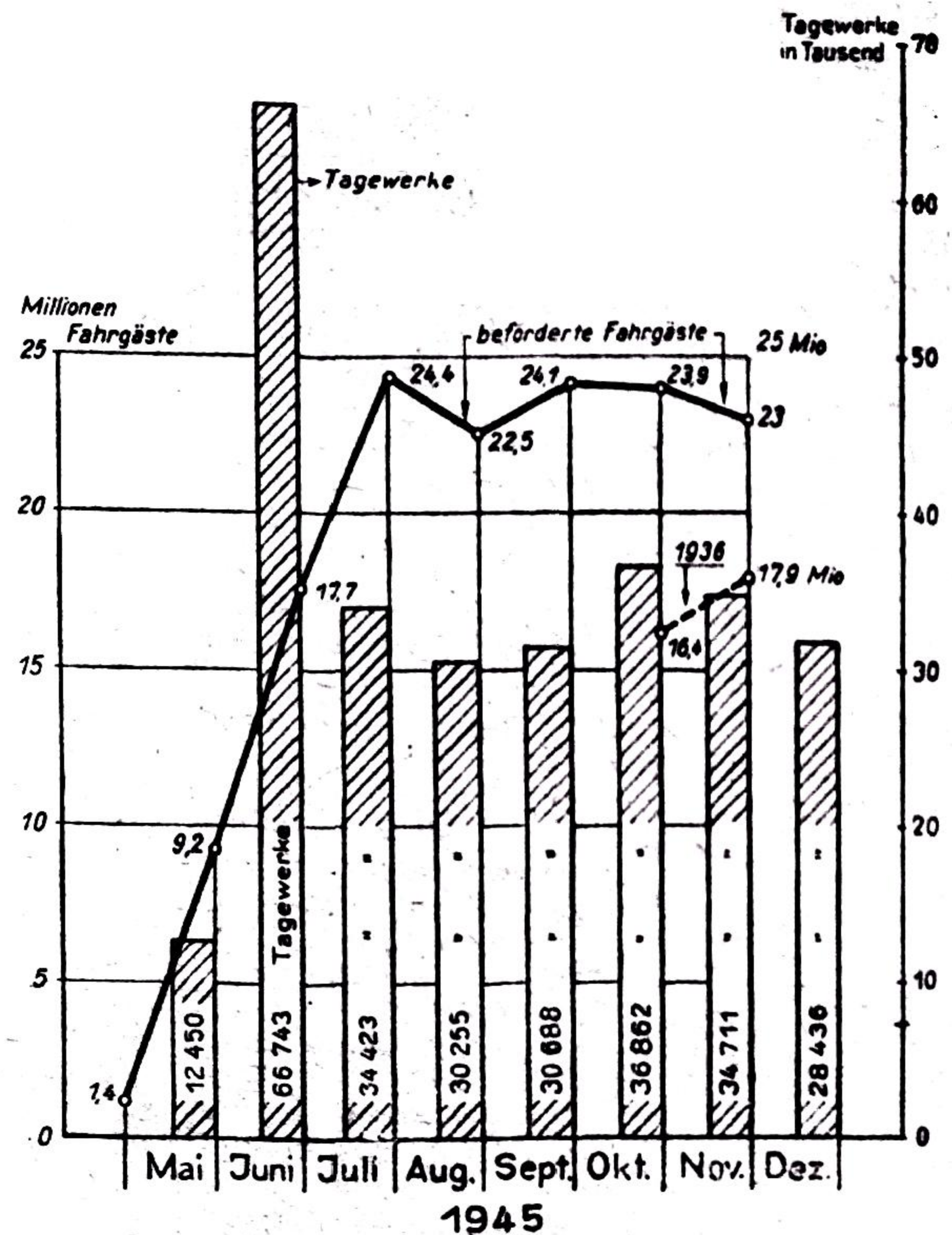


Abb. 9. Beförderte Personen und geleistete Tagewerke Mai–Dezember 1945

nach der Uhlandstraße war gleichfalls angeschlossen worden (IV).

Die A-Linie war von Stadtmitte aus nach beiden Seiten fertig geworden. Lediglich die Strecken zwischen Nollendorfplatz über Gleisdreieck bis Potsdamer Platz und die Spreeunterführung zwischen den Bahnhöfen Märkisches Museum und Klosterstraße fehlten noch. Diese Streckenteile waren durch zahlreiche verstreut liegende Bombenschäden nachhaltig zerstört.

Im August konnte dann auf der Hochbahn der Betrieb auf der B-Linie von Prinzenstraße bis Schlesisches Tor zweigleisig aufgenommen werden (V).

Im September ist als größter Fortschritt der durchgehende zweigleisige Betrieb auf der C-Linie von Seestraße bis Karl-Marx-Straße zu verzeichnen (VI), da hier die Strecke Kochstraße – Hallesches Tor eingefügt werden konnte. Die Arbeiten zur Wiederherstellung der hier, wie oben erwähnt, besonders stark zerstörten Tunneldecke konnte allerdings erst nach über einjähriger Bauzeit, während des Betriebes abgeschlossen werden. Die A II-Linie war ebenfalls voll an die A I-Linie angeschlossen worden (VI).

Charakteristisch ist im allgemeinen, daß der Betrieb dem Grad der Schäden folgend, von den Endbahnhöfen ausgehend, allmählich nach dem Stadttinnern vorgetrieben wurde.

Als im Oktober wenigstens eine der beiden vorhandenen Brücken über die Gleise des Potsdamer Güterbahnhofs, nämlich die Brücke von Kurfürstenstraße nach Gleisdreieck, wieder befahren werden konnte, blieb für die Verbindung von Westen nach Norden nur noch das Stück von Gleisdreieck nach Potsdamer Platz zur Wiederinstandsetzung übrig, das aber bald darauf im November betriebsfertig wurde (VIII). Da gleichzeitig die Lücke zwischen den Bahnhöfen Märkisches Museum bis Klosterstraße – die Spreeunterführung – mit der erwähnten eingleisigen Lösung betrieben werden konnte, war die A-Stammstrecke nur noch durch die zerstörte Brücke zwischen Bülowstraße und Gleisdreieck unterbrochen. Diese Lücke und das ebenfalls noch nicht fertige Stück der B-Linie von Hallesches Tor nach Gleisdreieck konnten erst verhältnismäßig spät, das erste am 15. 9. 1946 (X) die letztgenannte Strecke sogar erst am 30. 4. 1947 (XI), dem Verkehr übergeben werden. Die Wiederherstellung dieser hochliegenden Brücken über der Reichsbahn und dem