

**50 JAHRE
BERLINER
U-BAHN**



Mit der Eröffnung dieser bisher letzten U-Bahnlinie sind seit Ende 1930 folgende Linien in Betrieb:

Kleinprofilinien: Linie A I Pankow (Vinetastraße)—Ruhleben
Linie A II Wittenbergplatz—Krumme Lanke
Linie A III Deutsches Opernhaus—Richard-Wagner-Platz
Linie B I Innsbrucker Platz—Nollendorfplatz
Linie B II Warschauer Brücke—Uhlandstraße
mit zusammen 43,369 km Betriebslänge.

Großprofilinien: Linie C I Seestraße—Grenzallee (Neukölln)
Linie C II Mehringdamm—Tempelhof (Südring)
Linie D Gesundbrunnen—Leinestraße (Neukölln)
Linie E Friedrichsfelde—Alexanderplatz
mit zusammen 32,532 km Betriebslänge.

Der Wagenbestand der U-Bahn stellte sich damals auf

781 Kleinprofilwagen,
235 Großprofilwagen, 13 m lang,
171 „ „ 18 m „

zusammen: 1187 Wagen.

Zur besseren Orientierung der Fahrgäste ist in Anlehnung an die Bezeichnung des neuen S-Bahnhofes Innsbrucker Platz mit Wirkung vom 1. Juli 1933 der U-Bahnhof Hauptstraße in „Innsbrucker Platz“ (Hauptstraße) umbenannt worden.

Besonders stark wurde die U-Bahn während der Zeit der Olympischen Spiele eingesetzt. Die Anlagen des Bahnhofes Stadion — dieser Bahnhof wurde im Jahre 1935 in „Reichssportfeld“ umbenannt — sind erweitert und der Bahnhof Neu-Westend mit einem neuen Zugang versehen worden.

Am 25. März 1937 konnte der ohne Störung des Betriebes vorgenommene grundlegende Umbau des Hochbahnhofes Möckernbrücke vollendet werden.

Umbenannt wurden

am 1. Oktober 1937 der U-Bahnhof Kreuzberg in Flughafen und der bisherige U-Bahnhof Flughafen in Paradesstraße,

am 1. Januar 1939 der U-Bahnhof Kaiser-Friedrich-Platz in Gardepionierplatz.

Die Berliner Hoch- und Untergrundbahn ab 1945

Durch Kriegseinwirkungen hatten die Tunnel und Bauwerke der Berliner U-Bahn schwer gelitten. Nicht allein die totale Zerstörung von Hoch- und Untergrundbahnstrecken durch direkte Bombeneinwirkungen, sondern auch die enorme Beschädigung von Untergrundbahnstrecken durch eingedrungenes Wasser an Tunnelstrecken unter Flußüberläufen legten den U-Bahnbetrieb vollständig still.

Nach dem Stande vom 15. April 1945 wurden an Bauwerken der U-Bahn 248 Schäden gezählt, bis Ende des Krieges kamen aus dem direkten Kampf um Berlin und durch Sprengungen noch 189 Schadensstellen hinzu. Im Verhältnis zu ihrer Länge hatte die E-Linie

(Friedrichsfelde—Alexanderplatz) die größten Schäden. Es folgten dann die B I-Linie (Innsbrucker Platz—Nollendorfplatz), A-Linie (Krumme Lanke/Ruhleben—Pankow), B II-Linie (Uhlandstraße—Warschauer Brücke), C-Linie (Seestraße—Grenzallee) und schließlich die D-Linie (Gesundbrunnen—Leinestraße), die im Vergleich zu anderen Linien weniger schwer beschädigt war und deshalb auch als erste wieder zweigleisig betrieben werden konnte.

Die Beschädigungen waren nicht nur durch Zertrümmerung der Hochbahnviadukte und Auseinanderreißen der Eisenkonstruktionen, sondern auch bei den U-Bahnstrecken durch Einschuß größerer Löcher in die Tunneldecken und hier wieder durch Einströmen von Wasser hervorgerufen. Überflutet war die gesamte U-Bahnanlage vom Bahnhof Potsdamer Platz bis Bahnhof Alexanderplatz und von hier bis Bahnhof Frankfurter Allee, vom Bahnhof Wedding bis Bahnhof Mehringdamm bzw. Südsterne, vom Bahnhof Rosentaler Platz bis Bahnhof Neanderstraße, vom Bahnhof Moritzplatz bis Schönleinstraße und schließlich am Bahnhof Hermannplatz und am Bahnhof Uhlandstraße. Der Wassereinbruch hatte zwei Ursachen, einmal war durch die Bombenbeschädigung des U-Bahntunnels unter der Spree zwischen den Bahnhöfen Märkisches Museum und Klosterstraße Flußwasser in Strecken der Linien A, D und E und infolge Sprengung des S-Bahntunnels am Landwehrkanal erhebliche Wassermengen durch den S-Bahntunnel bis zum S-Bahnhof Friedrichstraße und von hier durch den Verbindungsgang in die U-Bahnstrecke der Linie C eingeströmt, und zum anderen an vielen anderen U-Bahnstrecken Grundwasser in den Tunnel eingedrungen. Es standen rund 19,8 km Tunnelstrecken unter Wasser, und zwar

A-Linie 2,765 km,	D-Linie 3,296 km,
B-Linie 0,598 km,	E-Linie 5,173 km
C-Linie 7,969 km,	

Von den unterirdischen Bahnstrecken (63,309 km) waren fast $\frac{1}{3}$ vom Wasser überflutet, etwa 1 Million cbm betrug die Wassermenge.

Nachdem zunächst die weniger stark mitgenommenen Strecken Leinestraße—Schönleinstraße und Bergstraße (Karl-Marx-Straße)—Gardepionierplatz (Südsterne) am 14. Mai 1945 in dem am wenigsten beschädigten Stadtteil Neukölln wieder in Betrieb genommen worden waren, war die Hauptaufgabe, das Wasser aus der U-Bahn wieder zu entfernen, zumal die schon in Betrieb genommenen Strecken infolge Steigens des Wassers gefährdet waren. Um an die Schadensstellen heranzukommen, wurden Pumpen eingesetzt, die ständig laufen mußten, um den Tunnel leer zu pumpen. Zeitweise waren 58 Pumpen auf Strecken mit Wassereinbrüchen in Betrieb. Trotz Stromausfall und Treibstoffmangel und somit Unterbrechungen des Pumpenbetriebes konnten die betreffenden Tunnelstrecken in der Zeit vom 1. Juni bis 23. Juni 1945 vom Oberflächenwasser befreit werden. Zur Wasserbeseitigung waren Baufirmen, Spezialfirmen und auch die Berliner Feuerwehr herangezogen; gearbeitet wurde in 3 Schichten.

Mit dem allmählichen Freiwerden der Strecke vom Wasser wurde auch sofort mit der Räumung des Tunnels begonnen, da teilweise auch hier Kämpfe stattgefunden hatten und außerdem U-Bahnhöfe als Schutz gegen Bombenangriffe und die U-Bahnstrecken als Fluchtweg benutzt worden waren; auch waren manche Strecken durch Anhäufung von Munition, Ausrüstungsgegenständen und Bekleidungsstücken kaum passierbar. Diese Räumungsarbeiten mußten ohne Vorhandensein von elektrischem Licht mit wenigen Karbidlampen bzw. Fackeln durchgeführt werden, eine Arbeit, die zu den unangenehmsten und schwierigsten überhaupt gehörte. Gleichzeitig mit den letztgenannten Arbeiten war auch an den Schadensstellen mit dem Räumen des von Bombentreffern bzw. Sprengungen herrührenden Schuttes sowie der eingebauten Sperren begonnen worden, und zwar zunächst soweit, daß möglichst 1 Gleis für den Betrieb freigegeben werden konnte.