

# Die Fahrt



BVG



Werkzeitschrift der Berliner Verkehrs-Betriebe (BVG)

Nummer 2

Berlin, den 15. März 1942

14. Jahrgang



## 40 Jahre Berliner U-Bahn

Aus dem Archiv der Berliner Verkehrsseiten



Unsere Berliner U-Bahn konnte am 18. Februar auf ein 40jähriges Bestehen zurückblicken. Sie ist damit die älteste elektrische Stadtschnellbahn Deutschlands. Ihre Erbauung hing aufs engste zusammen mit der Eröffnung des elektrischen Bahnbetriebes überhaupt. Werner v. Siemens, der die Dynamomaschine und damit die Möglichkeit zur Großerzeugung von elektrischer Energie schuf, war es auch, der die ersten Pläne für eine Hochbahn in Berlin entwarf. Schon

1880 reichte er ein erstes Projekt für eine schmalspurige Hochbahn durch die Friedrichstraße ein, das allerdings nicht zur Ausführung kam. Im Jahre 1891 legte er dann den Entwurf für eine Hoch- und Untergrundbahn vor, die in Ostwestrichtung die Stadtbahnhöfe Warschauer Straße und Zoologischer Garten miteinander verbinden und einen besonderen Abzweig zum Potsdamer Platz erhalten sollte. Dieses Projekt war der Anfang der heutigen Berliner U-Bahn. Nach eingehenden Untersuchungen und scharfen Auseinandersetzungen über die Frage, ob Hoch- oder Untergrundbahnen gebaut werden sollten, wurde in den Jahren 1895/96 die Genehmigung zum Bau dieser ersten elektrischen Schnellbahnlinie erteilt. Da man zu Anfang wegen der Befürchtung von Störungen der städtischen Versorgungsanlagen nur Hochbahnen zulassen wollte, wurde auch der erste Teil der neuen Schnellbahn von der Warschauer Brücke bis zum Rollendorfsplatz als Hochbahn errichtet. Schon während der Bauarbeiten entschloß man sich aber, zum Bau von Untergrundbahnen überzugehen, um die störenden Wirkungen von Hochbahnbauten, namentlich in engeren Straßenzügen, zu vermeiden.

Nach 5 1/2-jähriger Bauzeit wurde die erste Strecke der Berliner U-Bahn vom Stralauer Tor bis zum Potsdamer Platz am 18. Februar 1902 in Betrieb genommen. Hiermit wurde ein neues Verkehrsmittel in den Berliner Nahverkehr eingeführt, das eine große Zukunft haben sollte. Verband doch die neue Bahn mit einer großen Fahrgeschwindigkeit auf ihrem eigenen Bahnkörper die Möglichkeit zur Bildung längerer Züge, wodurch sie sehr leistungsfähig wurde. Die Hoch- und Untergrundbahn bildete schon damals eine sehr wertvolle Ergänzung zu der Straßenbahn, deren Umstellung von der Pferdebahn zum elektrischen Betrieb gerade ebenfalls im Jahre 1902 vollendet worden war, sowie zu den Pferdeomnibuslinien und der noch mit Dampfbetrieb fahrenden Stadt- und Ringbahn; sie entlastete dabei in willkommener Weise den Straßenverkehr.

Die weitere Entwicklung der Berliner U-Bahn ging dann verhältnismäßig rasch vonstatten. Man erkannte überall schon bald die große Bedeutung des neuen Verkehrsmittels für den Großstadtverkehr. Im ersten Bauabschnitt, der bis zum Jahre 1913 reichte und in welchem die Kleinprofilstrecken, etwa die heutigen Linien A und B, erbaut wurden, erreichte das Liniennetz der U-Bahn eine Länge von schon fast 36 km. Die Zahl der beförderten Personen stieg in dem gleichen Zeitabschnitt von etwa 30 Millionen Personen im Jahre 1903 auf 73 Millionen in 1913.

Im zweiten Bauabschnitt nach dem Weltkriege bis zum Jahre 1930 wurden dann in der Hauptsache die großen Nord-Südverbindungen der Nord-Südbahn (Seestraße—Tempelhof bzw. Neukölln, Hermannplatz—Gesundbrunnen) und die Linie Alexanderplatz—

Friedrichsfelde gebaut; hinzu kamen noch einige weitere Ergänzungen des Netzes. Die Betriebslänge der U-Bahn stieg damit auf rd. 76 km. Alle diese neuen Bauten wurden, soweit sie nicht mit den alten Kleinprofilstrecken in unmittelbarem Zusammenhang standen, im Großprofil gebaut, das die Verwendung breiterer und längerer Wagen gestattete und damit die Leistungsfähigkeit der Bahn noch erheblich steigerte.

Die Zahl der beförderten Personen betrug im Jahre 1929 213,5 Millionen Fahrgäste und ist inzwischen noch weiter sehr stark angewachsen, so daß sich die Anzahl der Fahrgäste der U-Bahn in den 40 Jahren ihres Bestehens weit mehr als verzehnfacht hat.

Technisch ist die Berliner U-Bahn stets tatkräftig weiter entwickelt worden; die bei ihr ausgearbeiteten Bau- und Betriebsmethoden sind vielfach richtungweisend für andere Stadtschnellbahnen geworden. Besonderes Augenmerk wurde auch schon in der Zeit vor dem Weltkriege dem Ausbau der elektrischen Zugsicherungseinrichtungen zugewandt.



Aus der Sammlung "www.Berliner-Verkehrsseiten.de"

Hochbahnzug aus dem Jahre 1902 am Bahnhof Möckernbrücke

Der Aufbau des Liniennetzes der Berliner U-Bahn erfolgte in der Weise, daß von dem inneren Stadtgebiet aus Bahnlängen nach den verschiedenen, besonders dicht besiedelten Außenbezirken gebaut wurden. Verschiedentlich wurde die U-Bahn auch zur Aufschließung neuer Wohngebiete benutzt. Sie wurde damit eine ausgesprochene innerstädtische Schnellbahn, die die Außenbezirke in besonders schnelle und günstige Verbindung mit den inneren Stadtbezirken brachte.

Für die Zukunft werden der Berliner U-Bahn weitere große Aufgaben gestellt sein. Sie wird bei weiterem Ausbau ihres Netzes dazu berufen sein, unter den großen Ausfallstraßen schnelle Verkehrsverbindungen zu schaffen und damit einen noch größeren Anteil am Berliner Gesamtverkehr zu übernehmen, als dies bereits heute der Fall ist.