

Die U-Bahn vom Potsdamer Platz nach Pankow



Paul Wittig · Karl Bernhard · Gustav Kemmann
Albert Bernstein-Sawersky · Alfred Grenander

*Liniennetz der Hochbahngesellschaft.
Erweiterungen 1913.*



Paul Wittig · Karl Bernhard · Gustav Kemmann
Albert Bernstein-Sawersky · Alfred Grenander

Die U-Bahn vom Potsdamer Platz nach Pankow



Zeitreisen zur Kultur + Technik
Herausgegeben von Ronald Hoppe
edition.epilog.de



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation
in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische
Daten sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

© copyright 2025 by edition.epilog.de • Alle Rechte vorbehalten

Ausgewählt, redigiert und gestaltet von Ronald Hoppe
Verlag: BoD · Books on Demand GmbH, In de Tarpen 42, 22848 Norderstedt, bod@bod.de
Druck: Libri Plureos GmbH, Friedensallee 273, 22763 Hamburg

ISBN 978-3-7693-8917-3

Inhalt

- Paul Wittig*
7 Die Untergrundbahn vom Potsdamer Platz zum Spittelmarkt
ANNALEN FÜR GEWERBE UND BAUWESEN • 15.8.1908
- Albert Bernstein-Sawersky*
31 Die Baustellen der Untergrundbahn vom
Potsdamer Platz zum Spittelmarkt
BERLINER LEBEN • FEBRUAR 1907
- Karl Bernhard*
37 Untertunnelung eines bewohnten Geschäftshauses
ZENTRALBLATT DER BAUVERWALTUNG • 24.11.1906
- Gustav Kemmann*
55 Der Spreetunnel der Hoch- und Untergrundbahn in Berlin
ZENTRALBLATT DER BAUVERWALTUNG • 31.5.1913
- Gustav Kemmann*
73 Eröffnung der Strecke vom Spittelmarkt zum Alexanderplatz
VEREIN DEUTSCHER EISENBAHN-VERWALTUNGEN • 5.7.1913
- Hochbahngesellschaft Berlin*
95 Zur Eröffnung der Erweiterungslinie vom Spittelmarkt
über den Alexanderplatz zur Schönhauser Allee
FESTSCHRIFT • JULI 1913
- Alfred Grenander*
107 Die Strecke Leipziger Platz – Nordring
DIE ARCHITEKTUR DER HOCH- UND UNTERGRUNDBAHN IN BERLIN • 1922

Editorische Anmerkung

Da die Beiträge aus unterschiedlich Quellen stammen, waren gelegentliche Wiederholungen nicht zu vermeiden. Die Originaltexte wurden in die aktuelle Rechtschreibung umgesetzt und behutsam redigiert. Bei Längenangaben und anderen Maßen erfolgte gegebenenfalls eine Umrechnung in das metrische System.

Einige der im Text erwähnten Straßen und Bahnhöfe wurden umbenannt:

Bhf. Danziger Straße > Bhf. Eberswalder Straße
Bhf. Friedrichstraße > Bhf. Stadtmitte
Bhf. Inselbrücke > Bhf. Märkisches Museum
Bhf. Kaiserhof > Bhf. Mohrenstraße
Knie > Ernst-Reuter-Platz
Königgrätzer Straße > Stresemann- und Ebertstraße
Bhf. Leipziger Platz > Bhf. Potsdamer Platz
Mohrenstraße > Anton-Wilhelm-Amo-Straße ¹⁾
Bhf. Nordring > Bhf. Schönhauser Allee
Reichskanzlerplatz > Theodor-Heuss-Platz
Bhf. Schönhauser Tor > Bhf. Rosa-Luxemburg-Platz
Bhf. Warschauer Brücke > Bhf. Warschauer Straße
Wilhelmplatz (Charlottenburg) > Richard-Wagner-Platz
Wilhelmplatz (Mitte) > *Aufgegeben*

— — —

Weitere Bänder der edition.epilog.de zur Geschichte und Entwicklung der Berliner Hoch- und U-Bahn:

Fritz Eiselen & Albert Hofmann:

Die elektrische Hoch- und U-Bahn in Berlin

(ISBN 978-3-7528-9695-4)

Friedrich Gerlach:

Die elektrische U-Bahn der Stadt Schöneberg

(ISBN 978-3-7519-1432-1)

Paul Wittig, Johannes Bousset, Gustav Kemmann & Alfred Grenander:

Die U-Bahn nach Dahlem und Westend

(ISBN 978-3-7578-8381-2)

¹⁾ Die Umbenennung war zum Zeitpunkt der Drucklegung noch nicht rechtskräftig.



Paul Wittig

Die Untergrundbahn vom Potsdamer Platz zum Spittelmarkt

Vortrag bei der Besichtigung der im Bau befindlichen
Untergrundbahnstrecke Spittelmarkt – Kaiserhof durch
den Verein für Eisenbahnkunde am 12. Mai 1908.

ANNALEN FÜR GEWERBE UND BAUWESEN • 15.8.1908

↑ *Abb. 2. Der Untergrundbahnhof Leipziger Platz um 1910.*

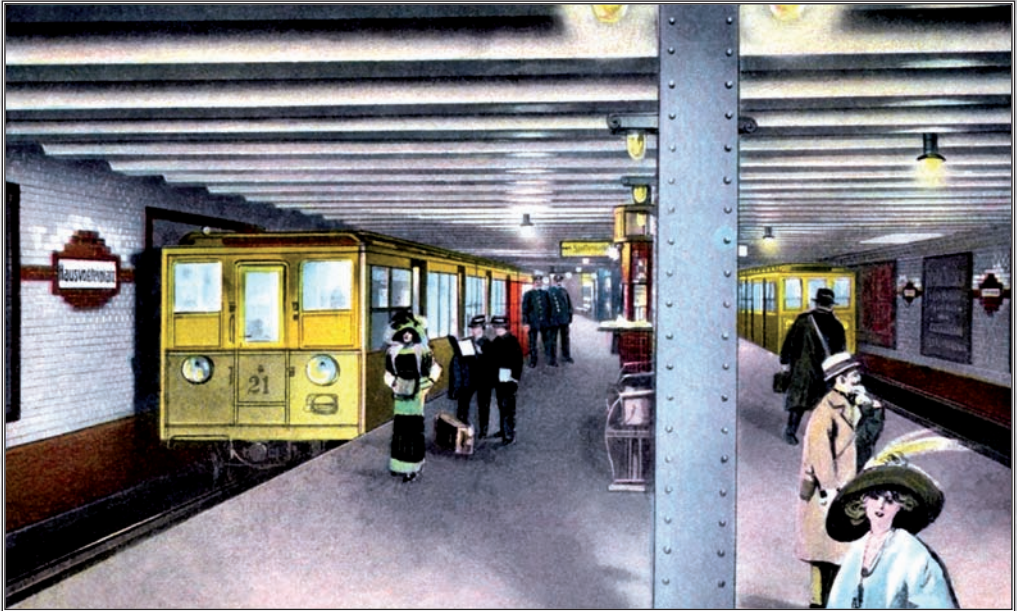
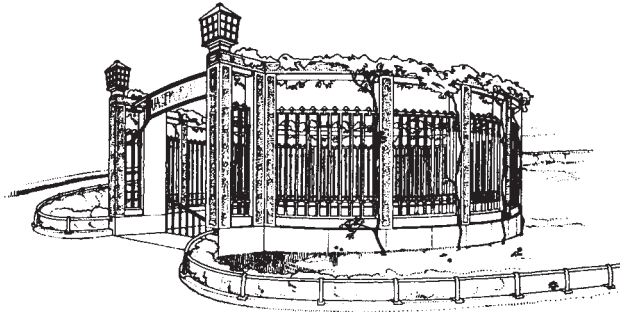


Abb. 3. Der Untergrundbahnhof Hausvogteiplatz um 1910.



Abb. 4. Untergrundbahnhof Spittelmarkt um 1910.



Die Untergrundbahn vom Leipziger Platz zum Spittelmarkt, deren Eröffnung zum Oktober 1908 in Aussicht genommen ist, wird den Linien der Hochbahngesellschaft, die bisher in der Hauptsache die südlichen und westlichen Bezirke der Stadt durchfahren, den Weg in das Stadtinnere erschließen. Die Länge der Hoch- und Untergrundbahn wächst dann mit dieser neuen Strecke auf nahezu 18 km. Über die allmähliche Erweiterung des Schnellbahnnetzes der Hochbahngesellschaft sei bemerkt, dass die Stammstrecke von der Warschauer Brücke nach dem Zoologischen Garten mit der Abzweigung nach dem Potsdamer Platz in einer Länge von 10,2 km am 25. März 1902 eröffnet wurde; diese Strecke ist nach und nach in westlicher Richtung erweitert worden, und zwar am 14. Dezember 1902 bis zum Knie mit 1,0 km, am 14. Mai 1906 bis zum Wilhelmplatz mit 1,4 km und am 29. März 1908 von der Haltestelle Bismarckstraße unter der Döberitzer Heerstraße entlang bis zum Reichskanzlerplatz mit 2,8 km Bahnlänge.

↑ *Abb. 5. Eingang zum Untergrundbahnhof Kaiserhof am Wilhelmplatz.*

Die Fortführung der Bahn in die Innenstadt beginnt, wie schon bemerkt, mit dem Linienabschnitt Leipziger Platz – Spittelmarkt (Abb. 6), dem sich die Fortsetzung über den Alexanderplatz bis zur Schönhauser Allee anreihen wird; für diese Fortsetzung ist die staatliche Genehmigung bereits erteilt. Für eine Anschlusslinie vom Alexanderplatz durch die Frankfurter Allee ist sie beantragt. Nach Vollendung dieser Linien wird eine durchgehende Schnellbahnverbindung vom äußersten Westen Groß-Berlins quer durch die Innenstadt nach dem Norden und Osten Berlins vorhanden sein. Das Liniennetz mit seinen technischen Verkehrseinrichtungen wird so leistungsfähig ausgestaltet werden, dass es auch noch seitliche Zweige aufnehmen kann.



Die Untergrundbahn vom Leipziger Platz zum Spittelmarkt – die Spittelmarktlinie – ist als Einführungsline in die Innenstadt der wichtigste, aber auch der schwierigste Teil des Bahnnetzes; schwierig ist sie in der Linienführung, in ihren wirtschaftlichen und rechtlichen Grundlagen und im technischen Ausbau. Selten wird auch wohl eine vor



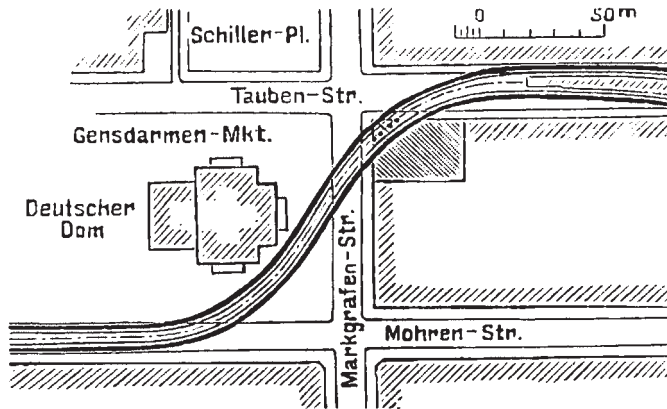
Karl Bernhard

Untertunnelung eines bewohnten Geschäftshauses



ZENTRALBLATT DER BAUVERWALTUNG • 24.11.1906

↑ *Abb. 41. Geschäftshaus am Gendarmenmarkt.*

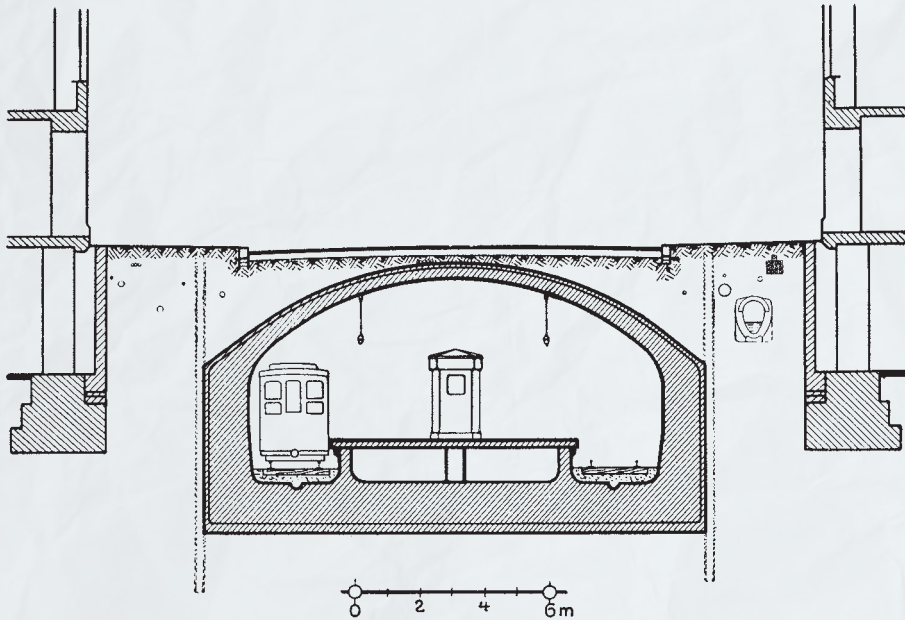


Die Fortsetzung der Berliner Untergrundbahn vom Potsdamer Platz nach dem Spittelmarkt sollte ursprünglich nach Durchquerung des Leipziger Platzes ganz durch die Mohrenstraße geführt werden. Das hätte die Durchbrechung des Häuserblockes nach der Niederwallstraße bedingt. Mit Rücksicht auf die kostspieligen Grundstückerwerbungen wurde wie bekannt diese Linienführung dahin abgeändert, dass die Bahn, am Gendarmenmarkt aus der Mohrenstraße kommend, von der Markgrafenstraße aus mit 80 m Halbmesser in die Taubenstraße einbiegt (*Abb. 44*). Hierdurch entstand die eigenartige Aufgabe, das an der Ecke Markgrafen- und Taubenstraße kürzlich errichtete Geschäftshaus des Architekten Theising (*Abb. 41*) nachträglich mit dem Tunnel zu unterfahren, und zwar im Gegensatz zu den Neubauten des Hotels Aschinger am Potsdamer Platz und der Erweiterung des Wertheimschen Warenhauses am Leipziger Platz, wo die Tunnelanlagen gleich bei der Gründung der Bauten vorgesehen waren, hier aber unter ein fertiges, in voller Benutzung befindliches Gebäude eingebaut werden mussten. Zu dem Zweck waren das Kellergeschoss

↑ *Abb. 44.*
Lageplan.

und die Grundmauern des Hauses entsprechend umzubauen. oder zu unterfangen und zu unterfahren. Die Achsteilung beträgt im allgemeinen rund 4,30 m. Große Fenster und reiche Sandsteinverblendung, an der Ecke schwere Erker und Giebelaufbauten, eiserne Stützen, Steindecken ohne gemauerte versteifende Zwischenwände kennzeichnen die Bauart des Hauses. *Abb. 42* gibt den Grundriss der in Frage kommenden Ecke des Hauses wieder mit der Lage der Untergrundbahn und der erforderlichen Umbauten, *Abb. 43* einen Querschnitt, welcher den Einbau des zweigleisigen Tunnels im Gebäudeinneren zeigt und die daraus erforderliche Art der Umbauten. Die neuen Grundmauern in der Nähe der Untergrundbahn mussten 0,9 m an den Seiten und 1,2 m an den Mittelstützen tiefer gelegt werden als die entsprechenden Tunnelfundamente, um Übertragung von Geräuschen und Erschütterungen durch den Bahnbetrieb auf das Gebäude zu vermeiden. Aus demselben Grund wurde die Hauskonstruktion in völlige Unabhängigkeit von der Tunnelkonstruktion gebracht. Der Fußboden über dem Tunnel, Kappengewölbe mit Kiesauffüllung, ist 1 m stark. Unter dem Eckpfeiler des Hauses war ein hinreichend starker und tiefer Pfeiler zu errichten, um nicht allein die Ecke des Hauses weiter zu tragen, sondern auch zum Teil die Lasten der übrigen Frontpfeiler und der Kellerdecke. Eine Verstärkung außerhalb der Baufuchten war selbstverständlich ausgeschlossen. Die Untergrundbahn musste deshalb so weit in das Hausinnere gerückt werden, dass dieser einzige Stützpunkt des Hauses auf der einen Tunnelseite die erforderliche Abmessung erhalten konnte. Auf der anderen Seite war eine der Bahnkrümmung folgende Stützmauer zu errichten, auf welcher die Haussäule *A* (*Abb. 42*) unmittelbar zu stehen kam. Ferner war der mangelnden Bauhöhe wegen die Anordnung von Zwischenstützen notwendig, und zwar





Gustav Kemmann

Eröffnung der Strecke vom Spittelmarkt zum Alexanderplatz

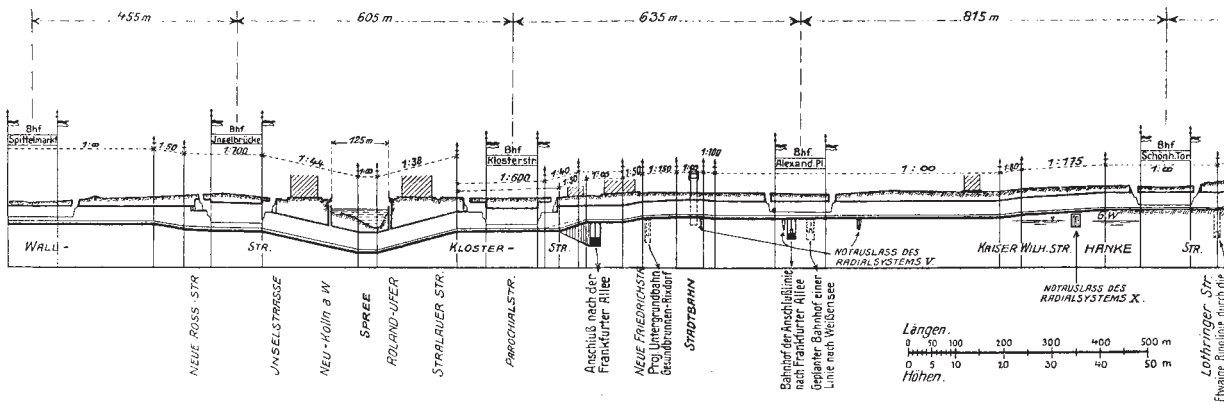
VEREIN DEUTSCHER EISENBAHN-VERWALTUNGEN • 5.7.1913

↑ Abb. 65. Querschnitt des Bahnhof Inselbrücke.



Abb. 66. Der Alexanderplatz um 1910 mit dem Eingang zur Untergrundbahn.

↓ Abb. 67. Längenschnitt durch die Linie Spittelmarkt – Alexanderplatz – Nording.



fenden Umgestaltung des Bahnnetzes, das künftighin aus zwei selbstständig betriebenen inneren Durchmesserlinien bestehen wird, deren jede sich in die Vorstadt- und Vorortgebiete verzweigt (*Abb. 1*). Die eine dieser Durchmesserlinien stellt die Verbindung zwischen dem Westen und Osten Großberlins, die andere, unabhängig davon, zwischen dem Westen und der Innenstadt her. Die Stammstrecke der künftigen Westostlinie verbindet den Wittenbergplatz mit Warschauer Brücke, die der Innenstadtlinie den Wittenbergplatz mit dem Alexanderplatz. Im Kreuzungsbahnhof Gleisdreieck ist die Innenstadtlinie im rechten Winkel unter der Westostlinie hindurchgeführt. Auf dem Wittenbergplatz erhalten die beiden Stammlinien einen Gemeinschaftsbahnhof, von dem aus sie sich nach Westen hin gemeinsam in der Weise verzweigen, dass die von der Innenstadt kommenden Züge teils nach Charlottenburg, teils auf einer von den Gemeinden Wilmersdorf und Dahlem errichteten Anschlussstrecke in südwestlicher



Abb. 68.
Innenraum
des Bahnhof
Inselbrücke.



Untergrundbahnhof Alexanderplatz



Abb. 100. Untergrundbahnhof Alexanderplatz.

Der Bedeutung des Bahnhofes entsprechend wurde der Trep-
penzugang in größerer Breite als sonst angelegt und durch ein
hohes Steinportal betont.

Die außergewöhnliche Breite des Bahnsteiges ist darin be-
gründet, dass er, wie die untere Skizze zeigt, später die Ver-
bindungsstreppe eines darunter herführenden Tiefbahnhofes
aufnehmen soll.

Die Bahnhofshalle ist ein Beispiel dafür, welche Ausbil-
dungsweise sich für die Untergrundbahnhöfe als Abschluss ei-
ner längeren Entwicklung ergeben hat. Sie ist bei allen neueren
Tunnelbahnhöfen der Hochbahngesellschaft, mögen sie auch



Abb. 101. Untergrundbahnhof Alexanderplatz – Eingangsportal.

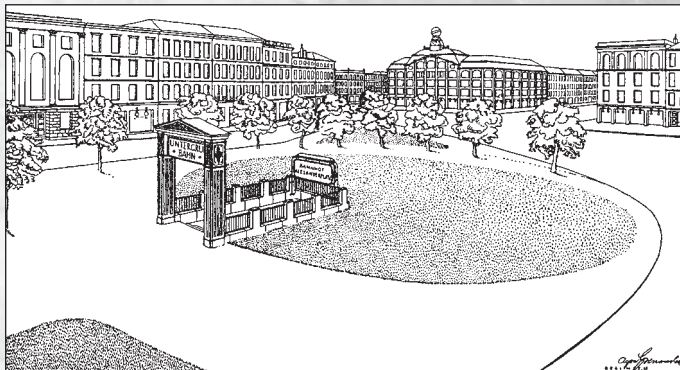


Abb. 102.

in der Grundform verschieden sein, gleichmäßig zur Ausführung gekommen. In die mit glasierten Verblendplatten ausgekleideten Wände sind in gleichmäßigen Abständen farbig umrahmte Tafeln für die Reklame eingelassen. Die Einweisung in bestimmt umgrenzte, planmäßig verteilte Flächen ist der erste Schritt, um die Bahnhofsreklame zu künstlerischer Wirkung zu bringen.



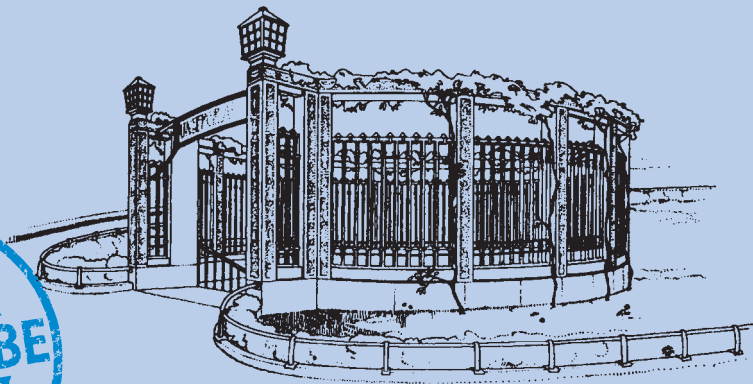
Abb. 103. Untergrundbahnhof Alexanderplatz – Schnitt mit Treppe zum Tiefbahnhof..

Dieselbe Grundfarbe, in der die glasierten Rahmen der Namensschilder und Reklametafeln gehalten sind, tragen auch die Eisenteile der Bahnhofshalle; die Farben wechseln von Bahnhof zu Bahnhof und erleichtern dem Fahrgast die Orientierung. Das einzige architektonische Motiv im Inneren des Bahnhofs bilden die Kapitäle der eisernen Säulen, die den Konflikt zwischen Last und Stütze vermitteln.



Zeitreisen zur Kultur + Technik

Die Erweiterung der Berliner Hoch- und Untergrundbahn durch die Innenstadt nach Norden stellte die Ingenieure vor noch nie dagewesenen Herausforderungen. Es mussten nicht nur Hotels, Kauf- und Geschäftshäuser untertunnelt werden, sondern auch die Spree. Die zeitgenössischen Original-Beiträge in diesem Buch geben einen Eindruck von den damaligen Planungen und zeigen, wie dieser wichtige Abschnitt des Berliner Schnellbahnsystems trotz großer Schwierigkeiten gemeistert wurde. Über 100 Zeichnungen und Fotos illustrieren dieses Zeitdokument der Berliner Verkehrsgeschichte.



ISBN 978-3-7693-8917-3