



Schwerbelastungskörper

Im Zusammenhang mit der Umplanung des Berliner Stadtzentrums zur Neugestaltung der Reichshauptstadt „Germania“ 1937-43 untersuchten Ingenieure die Tragfähigkeit des Berliner Baugrundes.

Um die Belastbarkeit von Baugrund für Großbauten zu ermitteln, waren durch verschiedene Institute für Bodenkunde in Deutschland und durch die Gesellschaft für Bodenmechanik (Degebo) in Berlin seit Ende der 20er Jahre Versuche durchgeführt worden. Unter anderem für die geplante Hamburger Hochbrücke im Zuge der heutigen Autobahn A7 über den Hamburger Petroleumhafen und für die Planungen zur Wehrtechnische Fakultät im Berliner Grunewald und die Soldatenhalle in Berlin-Tiergarten.

Die Degebo wurde 1928 gegründet. Das Ziel dieser Gesellschaft sollten die wissenschaftliche Beurteilung der Bodenarten und Kenntnisse über Belastbarkeit und Standsicherheit sein. Die konstituierende Mitgliederversammlung fand am 7. Dezember 1928 statt. Gesellschafter waren die Wasserstraßenabteilung des Reichsverkehrsministeriums, die Hauptverwaltung der Reichsbahngesellschaft und das Preußische Ministerium für Wissenschaft, Kunst und Volksbildung, die jeweils auch ein Drittel der Baukosten für das 1929 errichtete Institutsgebäude an der Berliner Straße (der heutigen Straße des 17. Juni) beisteuerten.

Die Forschungsgesellschaft wurde ab 1937 durch den Generalbauinspektor für die Reichshauptstadt intensiv in die vorbereitenden Planungen für die Reichshauptstadt „Germania“ eingebunden. So übernahm die Degebo für die Aufstellung einer Baugrunderkennungskarte Berlins die notwendigen Bodenuntersuchungen. Dafür wurden allein zwischen 1937 und 1938 über 1.000 Bohrungen niedergebracht.

Die geplanten Monumentalbauten an der Nord-Süd-Achse wurden durch Probelastungen am Matthäikirchhof, am Teufelsberg und in einem am Königsplatz (dem heutigen Platz der Republik) abgesenkten Caisson (Senkkasten) auf ihre Realisierbarkeit überprüft. Ein wohl weltweit einmaliges Projekt stellte dabei der 1941 geplante Schwerbelastungskörper dar, der mit 12.650 Tonnen in 18,20 Metern Tiefe einen Bodendruck von 1,26 Meganewton je Quadratmeter erreichte. Er stand im Zusammenhang mit den Vorarbeiten zum „Bauwerk T“ - dem Triumphbogen auf der zukünftigen Nord-Süd-Achse.

Ziel dieser Untersuchungen für das „Bauwerk T“ sollte sein, trotz einer im Verhältnis zu den Verwaltungs- und Hochschulbauten kleineren Fundamentfläche, beim Triumphbogen eine Setzung von weniger als 5 Zentimeter je Stütze zu erreichen. Eine Auswertung der am Schwerbelastungskörper geführten Messungen erfolgte aber erst nach Ende des 2. Weltkrieges Anfang 1948 mit der Veröffentlichung „Mammut-Probelastung am Pilz“ in den Mitteilungen der Degebo.

Die Messungen hatten eine Setzung von 19,3 Zentimetern innerhalb von zweieinhalb Jahren ergeben. Das Gelände um den Schwerbelastungskörper wurde wieder ab 1951 bis über das Jahr 1977 hinaus für weitere Untersuchungen zur Belastbarkeit von Boden und Bohrpfählen genutzt. Zuletzt legte man dafür Mitte der 50er Jahre die Versuchsgrube neben dem Belastungskörper an.

Seit 1995 steht das einmalige und ursprünglich nur für 20 Wochen befristet angelegte Ingenieurbauwerk unter Denkmalschutz. Das Bezirksamt Tempelhof-Schöneberg und der Berliner Unterwelten e.V. wollen mit verstärkter Öffentlichkeitsarbeit das Interesse für dieses einmalige Bauwerk wecken.

In dieser Reihe liegen vor: AEG-Tunnel Berlin Moabit, Gasometerbunker Fichtestraße Berlin Kreuzberg, Waisentunnel Berlin Mitte, Tunnelbeleuchtung für „Germania“ und Luftschutzlehrstollen Friesenstraße Berlin Tempelhof. Informationen zu Führungen erhalten Sie über unsere Internetseiten oder über unsere Geschäftsstelle Brunnenstraße 108a 13355 Berlin Telefon (030) 4991 05-17.



BERLINER UNTERWELTEN E.V.

Gesellschaft zur Erforschung und Dokumentation unterirdischer Bauten
www.berliner-unterwelten.de