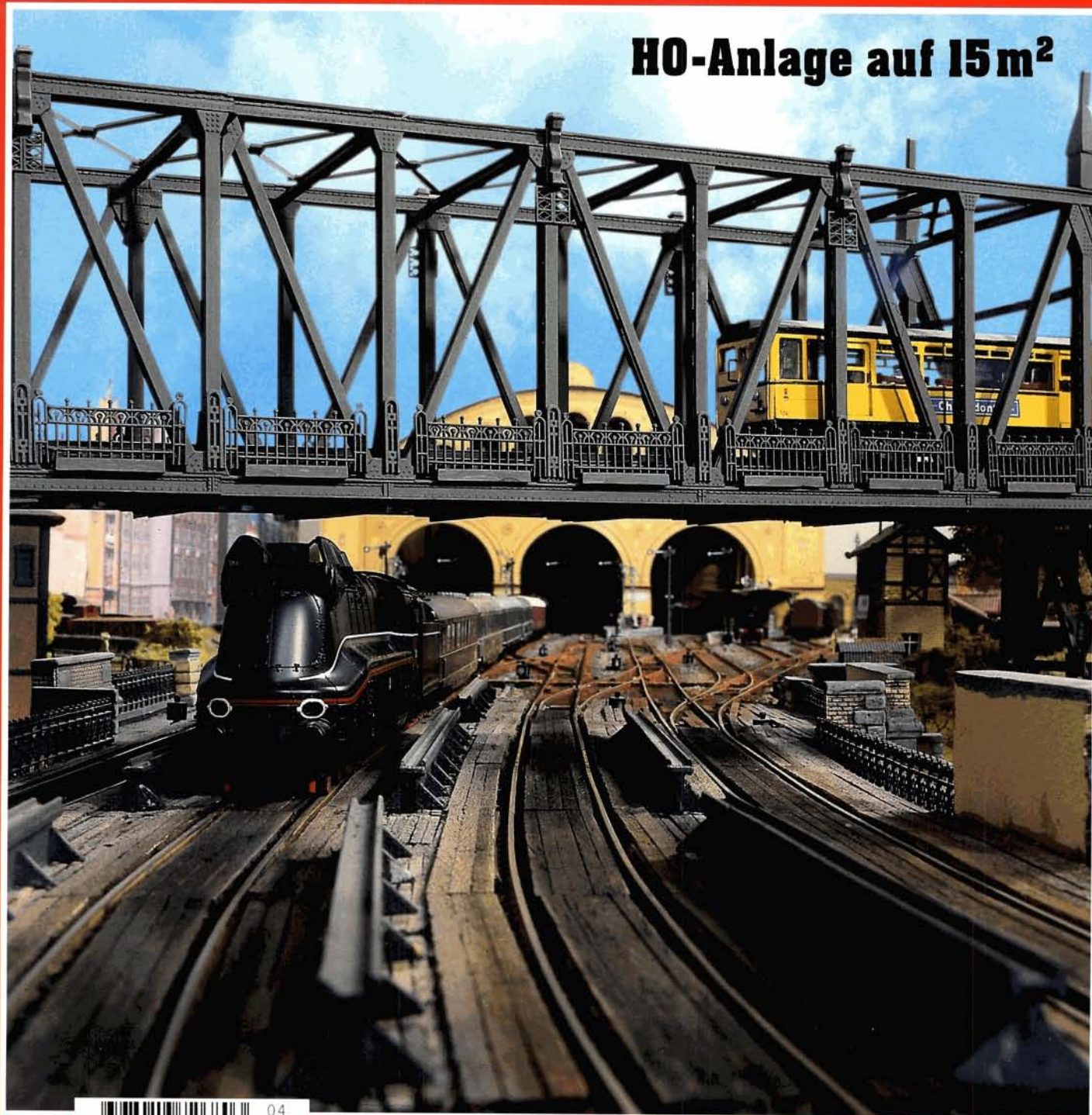


## Super-Anlagen

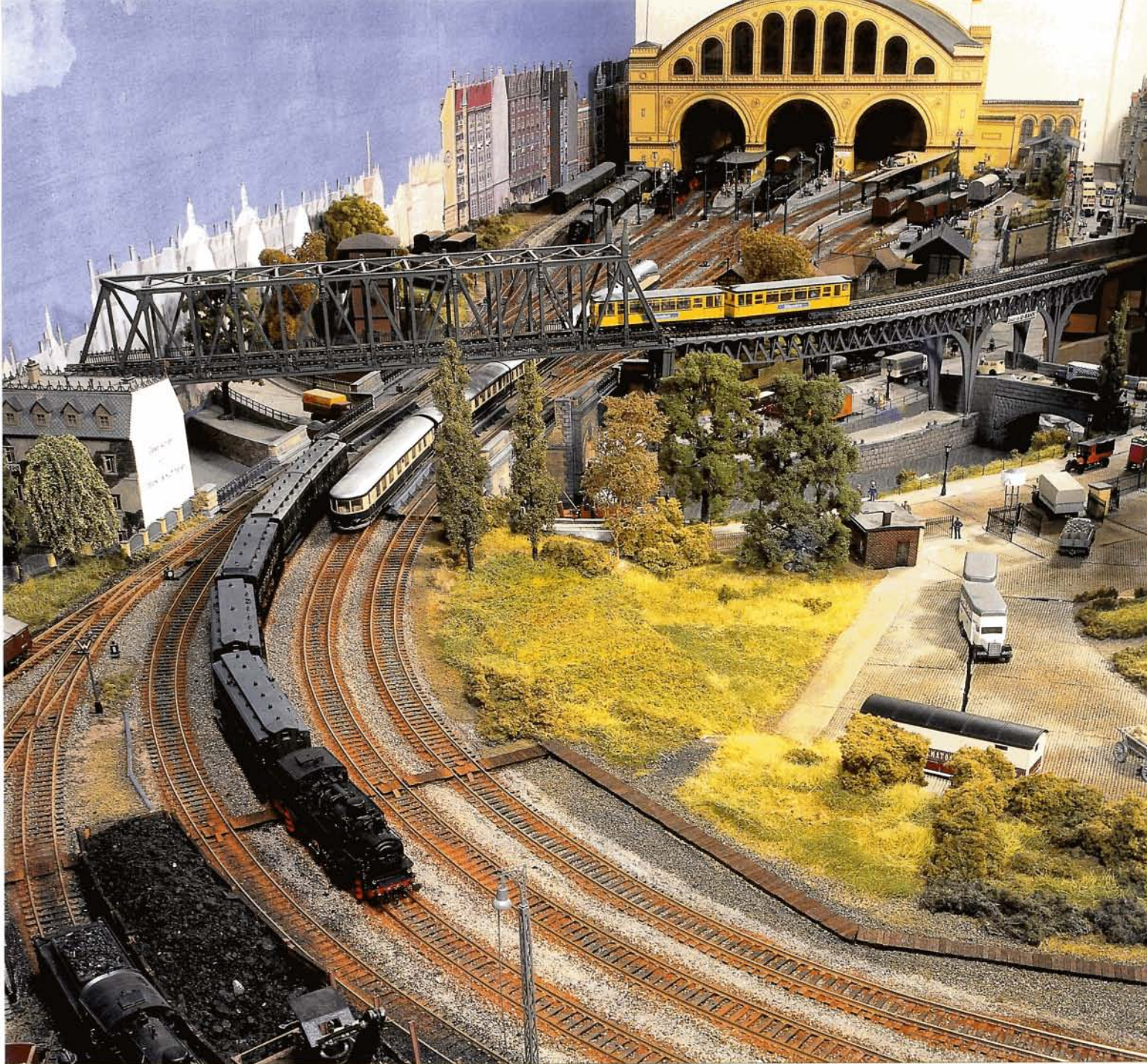
Rüdiger Schacht

# Berlin-Anhalter Bahnhof

**H0-Anlage auf 15 m<sup>2</sup>**







## Inhalt

<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
<b>Vorgeschichte, Pläne und Bau</b>	<b>6</b>
<b>Eine Rundreise</b>	
Das Vorfeld	16
Vorbei am Güterbahnhof	22
Hinein in die Stadt	22
Der Fahrbetrieb	31
<b>Das Bahnbetriebswerk Ahb</b>	<b>34</b>
<b>Die Kanalbrücken</b>	<b>46</b>
<b>Der Personenbahnhof</b>	<b>52</b>
<b>Ein Hauch Berliner Luft</b>	<b>66</b>
<b>Alfred Döblin:</b>	
Berlin Alexanderplatz	82
<b>Der Anhalter Bahnhof heute</b>	<b>86</b>

## Impressum

ISBN 3-89610-088-2

Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag GmbH • Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck  
Telefon: 0 81 41 / 5 34 81-0 • Telefax: 0 81 41 / 5 34 81-33 • Internet: <http://www.ejmv.de>

Geschäftsführung: Ulrich Hölcher,  
Ulrich Plöger  
Verlagsleitung und  
Chefredakteur: Ingo Neidhardt  
Autor: Rüdiger Schacht  
Fotografie: Markus Tiedtke  
Redaktion und Layout: Helge Scholz  
Satz: Regina Doll

Anzeigenleitung: Elke Albrecht  
Anzeigenlayout: Evelyn Freimann  
Litho: WASO PPS, Düsseldorf  
Druck: WAZ-Druck, Duisburg-Neumühl  
Vertrieb: Hermann Merker Verlag  
Vertrieb  
Einzelverkauf: MZV Moderner Zeitschriften  
Vertrieb GmbH & Co KG, Eching

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Z.Zt. gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2001. Abonnement-Kündigung ist drei Monate zum Kalenderjahresende möglich. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegen dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

© November 2001 • Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck



# Einleitung

Ein Großstadtbahnhof und obendrein sein Vorfeld sind das Thema dieser hier vorgestellten H0-Anlage. Ist das nicht etwas übertrieben?, wird mancher Modellbahnfreund sich denken. Nun ja, um diese Frage zu beantworten, sollte man die Gedanken kennen, die den Erbauer zu dieser Arbeit geführt haben.

Neben den romantischen Nebenbahnen Deutschlands, die schon in den frühen dreißiger Jahren die Eisenbahnfotografen gefesselt haben, hat auch ein Bahnhof (wohl) Kultcharakter erreicht. Warum nur ausgerechnet dieser? Ist es der markante Portikus, sind es die Züge mit klassischen Bespannungen? Man kann es nicht beantworten, er hat eben ein eigenes Flair – der „Anhalter“.

Heute steht von diesem Monumentalbau Franz Schwechtens nur noch ein bescheidener Rest des Eingangs-Vestibüls als Denkmal und Erinnerung. Traurig, dass auch in diesem Punkt Vorbild und Modell einander nahe stehen. Wie das Original ist auch sein Modell nicht mehr zu besichtigen, es steht demontiert im Keller.

So trotzig wie der Anhalter neben vielen anderen Prachtbauten in Berlin-Kreuzberg stand, so trotzig war er auch bei seinem Abriss in den fünfziger Jahren – er ließ sich nur schwer dem Erdboden gleich machen. Trotzdem, um bei diesem Wortspiel zu bleiben, zieht dieser Bahnhof nach wie vor Menschen, Eisenbahnfreunde und Historiker in seinen Bann, selbst solche, die ihn selbst nie erlebt haben. Logisch, dass man sich diese Sehnsucht erfüllt – nochmal hier stehen, die Züge bei der Einfahrt begrüßen, den Rauch der Stromlinienlokomotiven atmen, einmal sich vor dem Henschel-Wegmann-Zug postieren und Reiselust schöpfen! Das geht eben nur noch im Modell und Rüdiger Schacht hat sich diesen Traum erfüllt.

Kein „zig Hektar großes“ Gelände stand ihm zur Verfügung, sondern nur ein 20 m<sup>2</sup> großes Zimmer seiner Altbauwohnung. Kompromisse waren angesagt und auch der einzige Weg, einen Handlungsbe- reich von 2,2 km Vorbild-Streckenlänge in einen 5 x 4 m großen Raum unterzubringen. Eigentlich liegt hier das Kunststück! Versucht man, die gerade Strecke in einer U-förmigen Anlagenfläche unterzubringen, ist es eben eine Kunst, den Gesamteindruck zu wahren. Ob der Zug an der Stelle „Irgendwo“ nun beim Vorbild über einen geraden Streckenabschnitt rollt, aber im Modell elegant die Kurve nimmt, ist dem in das Motiv versunkenen Betrachter egal. Es unterstützt wohl noch die Stimmung, wissbegierig jede Kleinig-



keit des damaligen Bahnbetriebes visuell zu erhaschen, sich bei der Anfahrt auf den legendären Anhalter zum Fenster zu drängeln und dann dem Fahrtwind trotzend sich aus diesem zu lehnen – wir fahren nach Berlin! Mitten hinein in das Herz der Weltmetropole. Als Zugabe wird noch ein Stadtbummel in der alten Hauptstadt der Dreißiger geboten, ein Bummel vom Ufer des Landwehrkanals zu den Katakomben der Yorckstraße. In der Möckernstraße spült uns letztlich der Ver-

kehr Berlins scheinbar mühelos mit sich. Als Vergleich, wie die nachgestalteten Situationen im Original ausgesehen haben, sind Vorbildaufnahmen beigelegt, die uns Alfred Gottwaldt freundlicherweise aus seiner Sammlung zur Verfügung gestellt hat.

Insgesamt eine Zeitreise ins Altberlin? Ohne Zweifel, denn dass dem Autor eben das gelungen ist, werden die folgenden Seiten beweisen.

**Helge Scholz fürs Eisenbahn-Journal**

**Bild 1 (Titel):** Von der Fernbahnbrücke über den Landwehrkanal geht der Blick hinunter zur Bahnhofshalle. An diesem Punkt kreuzten sich einst fünf (!) Verkehrsebenen.

**Bild 2:** Ein Blick auf die Einfahrt in den Anhalter Bahnhof, wo neben dem ausfahrenden Vorortzug der aus Dresden kommende Henschel-Wegmann-Zug eintrifft.

**Bild 3:** 61 001 mit denen zu ihr passenden Wagen rollt in die Halle hinein und steht am Prellbock. Die Reisenden strömen auf den Bahnsteig ... **Abb.: H. Scholz**

**Bild 4:** ... und werden spontan vom Berliner Verkehrsgewühl mitgerissen.





# Vorgeschichte, Pläne und Bau

Vielen Modelleisenbahnern ging es so wie mir: die modellbahnerische Karriere begann an einem Weihnachtsabend mit einem Schienenoal. Bei mir war es das Jahr 1964, die Lok hieß damals noch V 200 und stammte samt Gleisen, zwei Handweichen und sieben Güterwagen von Märklin. Lok und Wagen werden bis noch immer sorgsam gehütet – zum Anhalter Bahnhof (wie zum zwischenzeitlich verwendeten Stromsystem) passen sie selbstverständlich nicht. Allerdings leistet der Trafo bis zum heutigen Tag leicht summend treue Dienste.

Zunächst war Bescheidenheit angesagt. Als Schüler und auch später als Student blieben für das modellbahnerische Fortkommen Geburtstage und Weihnachten. Vom Platzmangel und zwischenzeitlich zugegebenermaßen auch gänzlich anderen Interessen einmal ganz abgesehen. Aber die Lunte war gelegt.

Im Sommer 1986 war es dann endlich soweit: Eine geräumige Altbauwohnung konnte bezogen werden und mit Zustimmung meiner Frau stand mir ein kompletter Raum in den Maßen 4 x 5 m zur Verfügung. Unterlagen waren bereits zahlreich vorhanden und so konnte die Planung – jetzt auf den konkreten Raum hin zugeschnitten – endlich beginnen.

Ein Rest schlechten Gewissens gegenüber der einschlägigen Modellbahnliteratur blieb zunächst: War es nicht ver-

messen, einen kompletten Großstadtbahnhof in die Stube verlegen zu wollen? Zu Recht wird doch immer wieder auf die erforderliche Beschränkung hinsichtlich des abzubildenden Vorbildes hingewiesen. Und nichts ist schlimmer als eine mit Gleisen übersäte Landschaft, in der die Preiserlein kaum eine Chance haben, dem Windzug der zahlreichen Züge irgendwohin zu entkommen.

Bescheidenheit hinsichtlich der Gleisentwicklung ist also eine Zier des Modellbahners und unterscheidet diesen vom Spielbahner. Diesbezüglich bietet sich bei durchschnittlichem verfügbarem Platz die sprichwörtliche zweigleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn im Mittelgebirge geradezu an. Das Zuviel an Gleisen und auch zu enge Radien lassen sich geschickt mit bewaldeten Höhenzügen, in Tunneln oder hinter idyllischen Fachwerkstädtchen verbergen.

Nur liegt Berlin nicht im Mittelgebirge und Idylle bietet es nur für Leute mit einem Faible für Großstadttromantik – wie mich. Was tun? Ein Großstadtbahnhof in 1:87 auf 20 Quadratmetern (abzüglich des erforderlichen Raumes für den Zugang verbleiben vielleicht gerade einmal rd. 12 Quadratmeter), ist das möglich? Einen Versuch ist es allemal wert!

Die Längenausdehnung des ausgewählten Abschnittes zwischen Askanischem Platz und Kolonnenbrücke beträgt im-

merhin 2,2 km, in H0 entspricht dies rund 23 m, das Ausmaß einer kleinen Turnhalle. Da auf charakteristische Elemente wie Bws, Güterabfertigung, Freiladebereich und die imposante Unterführung der Yorckstraße nicht verzichtet werden sollte, musste sinnvoll gestaucht werden. Indem wesentliche Bereiche in einen großen Bogen gelegt wurden, konnte immerhin fast die Hälfte der eigentlich erforderlichen Länge erreicht werden. Wer den Vorbildgleisplan vor Augen hat, wird feststellen, dass auch hier die Gleisentwicklung in einem leichten Bogen erst nach Westen und dann nach Osten verschwenkt. Ausreichende Rechtfertigung also für mein Konzept.

Dennoch ergaben sich selbstverständlich andere Beziehungen der Gebäude und Straßenführungen zueinander. So stehen die markanten Kopfgebäude der Güterabfertigung nicht wie beim Vorbild in einer Flucht mit der Bahnhofshalle, sondern im rechten Winkel dazu. Ein Kompromiss, den man eingehen muss und der zudem auch nur dann deutlich hervortritt, wenn man aus der Vogelperspektive auf die Gesamtanlage hinablickt. Nach einer ersten groben Skizze wurden dann die „Zwangspunkte“ positioniert. Das eigentliche Gelände nördlich des Landwehrkanals sollte gemäß Originalgleisplan aus den dreißiger Jahren aufgebaut werden, wenngleich etwas verkürzt. Der







Längenreduzierung fiel auch die Hälfte der imposanten Bahnhofshalle – und damit pikanterweise auch der heute noch verbliebene Portikus am Askanischen Platz – zum Opfer, schließlich sollte auch der Betrieb verfolgt werden können und sich nicht für den Betrachter unsichtbar unter dem grauen Hallendach abspielen. Wichtig war mir, den von zahlreichen Fotos bekannten Blick auf die Südfassade des Bahnhofs in den richtigen Proportionen nachzubilden, eine ideale Perspektive für Lokomotivporträts auch im Modell. Die Längenausdehnung ist in diesem Bereich nicht allzu weit von den Originalmaßen entfernt, bedingt schon allein durch die verwendeten 9,5°-Weichen. Eine Zäsur stellt insoweit die Brücke über den Landwehrkanal dar. Hier beginnt der Linksbogen, der nach einer Wendung um 180° die Straßenunterführung (Yorckbrücke) erreicht. Von dort geht es in gerader Führung weiter bis zur Einfahrt in die Gleiswendel als Zufahrt zum Schattenbahnhof. Die Flächen rechts und links

**Bild 6:** Eine preußische S 6 donnert südwärts über die Yorckbrücke, vorbei am Stellwerk Abwt.

**Bild 5 (links):** Der Droschkenplatz an der Möckernstraße; im Vordergrund wartet ein Bus von „Käse's Stadtrundfahrten“ auf Kundschaft.

**Bild 7:** Der Erbauer der Anlage auf Spurensuche vor dem Stellwerk Abwt. Nur noch wenig ist von der darüber abgebildeten Situation an gleicher Stelle übrig geblieben.

**Abb.: privat**



wurden mit Darstellungen der charakteristischen Bestandteile der Gesamtanlage belegt: Das Bw erhielt seinen Platz am Außenrand der

Linkskurve und füllt so den gesamten Eckraum bis zur Anlagenkante, die Güterabfertigung liegt gegenüber innerhalb der Linkskurve. An das Bw schließt sich





die Abstellgruppe für die Personenwagen an. Jenseits der Yorckbrücken fand dann auch noch der Schuppen III des Bw seinen Platz.

Stellt man sich das Ganze nun in die Länge gestreckt vor, so liegt im Prinzip alles dort, wo es in natura ebenfalls anzutreffen war. Eine, wie ich meine, akzeptable Reduzierung, welche dennoch den Charakter des Vorbildes wahrt und vor allem auch einen am Vorbild orientierten Betriebsablauf erlaubt – was im Weiteren anhand einer Rundfahrt über die Anlage noch ausführlich darzustellen sein wird.

Bei der Konzeption kam mir selbstverständlich der Umstand zugute, dass es sich beim „Anhalter“ um einen Sack- oder besser: Kopfbahnhof handelt. „Der Anhalter Bahnhof ist ein Kopfbahnhof gewesen. Ich bitte, sich seiner zu bedienen“ (Heinz Knobloch, Berliner Schriftsteller, Jg. 1926 und Zeitzeuge). Somit braucht die längenaufwändige Gleisentwicklung im Vorfeld des Bahnhofs nur einmal dargestellt zu werden. Die Gleisharfe eines wesentlich kleineren Durchgangsbahnhofs kommt darum dennoch auf einen deutlich größeren Platzbedarf.

Eine kleine Schummelei sei an dieser Stelle eingestanden: Nicht alle Gleise

enden am Prellbock innerhalb der Bahnhofshalle. Vielmehr wurde das Gleis 6 im Ankunftsgebiet heimlich verlängert. Es führt durch die Seitenbauten des Empfangsgebäudes, kreuzt getarnt die Möckernstraße, verschwindet in einem Wohnhaus, verläuft durch Hinterhäuser und Werkstattanbauten, um dann endlich, schon deutlich tiefer liegend, wieder in Freie zu gelangen. Dieses Gleis verläuft weiter durch eine Gleiswendel und erreicht schließlich den Schattenbahnhof.

So ganz wollte ich eben doch nicht auf den klassischen, im Selbstblock gesicherten Kreisverkehr verzichten. Ein netter zusätzlicher Effekt gerade für nicht eingeweihte Zuschauer: Das Empfangsgebäude nimmt auch längste Züge mühelos auf, auch wenn diese eigentlich bereits das Nachbarzimmer erreicht haben müssten.

Und bei allem bleibt auch noch Platz für das, auf was es mir ebenfalls ganz besonders ankam: Die Großstadt Berlin mit Mietskasernen und stuckverzierten Fassaden, gepflasterten Straßen, Litfasssäulen und Feuermeldern, mit Straßenbahn, Omnibussen und Droschken, mit Pferdefuhrwerken und auch schon stark vertretenem motorisierten Straßenverkehr und

natürlich einem nicht enden wollenden Fußgängerstrom – eben Berliner Verkehr. Berlin in der 20er und 30er Jahren war das Synonym einer Metropole schlechthin. Darauf, dass es dabei durchaus auch Schattenseiten gab, werden wir im Rahmen einer kleinen literarischen Exkursion ebenfalls kommen.

Somit stand die Planung – der Bau konnte beginnen. Nicht nur für Modellbahner gilt der Grundsatz, dass (auf Dauer) nichts besser sein kann als es der Unterbau erlaubt. Obwohl ich der ersten Probefahrt schon entgegenfieberte, war also erst einmal Grundlagenarbeit angesagt. So entstand zunächst der Unterbau für den Personenbahnhof in Rahmenbauweise. Die Unterbauten für die weiteren Anlagenteile folgten abhängig vom Baufortschritt sukzessive in den darauf folgenden Jahren. So erhielt ich mir über lange Zeit ausreichend Bewegungsfreiheit für die gröberen Arbeiten am Rande der Anlage.

Die Ebene des Rahmens wurde auf eine Höhe von 85 cm festgelegt. Die Höhe „0“ der Gleisanlage liegt ca. 25 cm oberhalb des Rahmens. Ursache für diesen relativ großen Höhenunterschied – Berlin liegt, wie bereits festgestellt, nicht im Mittelgebirge – ist die Tatsache, dass die Züge



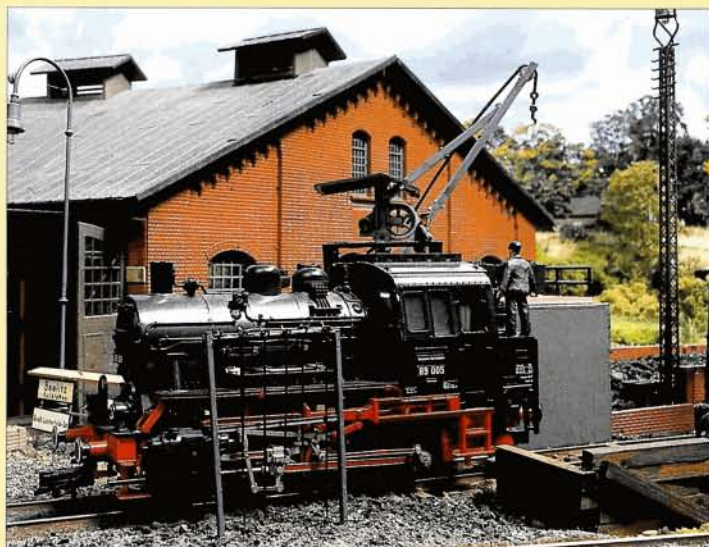


auf ihrem Weg zum Schattenbahnhof den Landwehrkanal unterqueren müssen. Übrigens genau an der Stelle, wo noch heute die S-Bahn unweit des S-Bahnhofs „Anhalter Bahnhof“ unter dem Schiffahrtsweg hindurchführt.

Die Betrachtungshöhe beträgt somit im Mittel 1,1 m. Das Planum für die Gleisverlegung wurde aus 6 mm starkem Sperrholz geschaffen, als Geräuschdämmung dient eine dünne Styroporschicht (Unterpete).

**Bild 9:** Hochbetrieb vor dem Schuppen I des Bw Anhalter Bahnhof (Ahb); Wende- und Heimat-Bw für Schnellzug- und Personenzuglokomotiven.

**Bild 8 (links):** ... in den Schluchten der Großstadt.

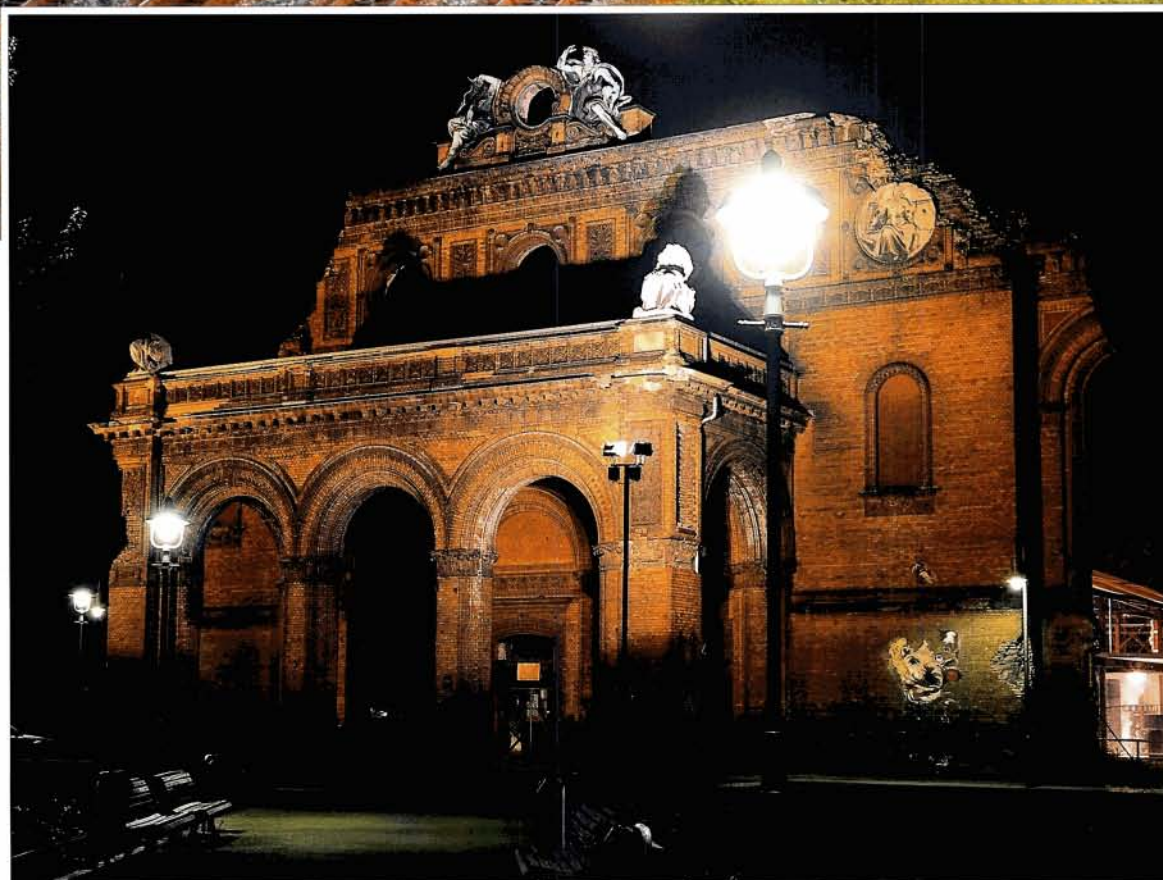


**Bild 10:** Die einzige T 3 des Bw Ahb macht sich im Verschub nützlich.

**Bild 11:** Einheitslok der Baureihe 89.0 an der Bekohlung vor Schuppen III, Einsatzstelle für Lokomotiven des Rangier- und Vorortverkehrs.

Stadt und Gleisanlage bilden vorbildgerecht zwei Ebenen. Im Bereich des Personenbahnhofs erfolgte die Gleisverlegung auf einer „Aufschüttung“, denn es galt, den Landwehrkanal und die ihn begleitenden Uferstraßen („Hallesches Ufer“, „Tempelhofer Ufer“) niveaufrei viergleisig zu überqueren. Die Zufahrt zum Vorgänger des Anhalter Bahnhofs bildete bis 1880 noch eine eingleisige Drehbrücke.





**Bild 12:** Epoche 2 am Anhalter Bahnhof – die ausfahrende T 12 überquert soeben den Landwehrkanal; darüber die U-Bahn, die in diesem Abschnitt als Hochbahn verkehrt.

**Bild 13:** Anhalter Bahnhof in Epoche 5b – nach den Sprengungen der Jahre 1960/61 blieb nur der Portikus.  
Abb.: K. Koschinski





# Warum der Anhalter Bahnhof?

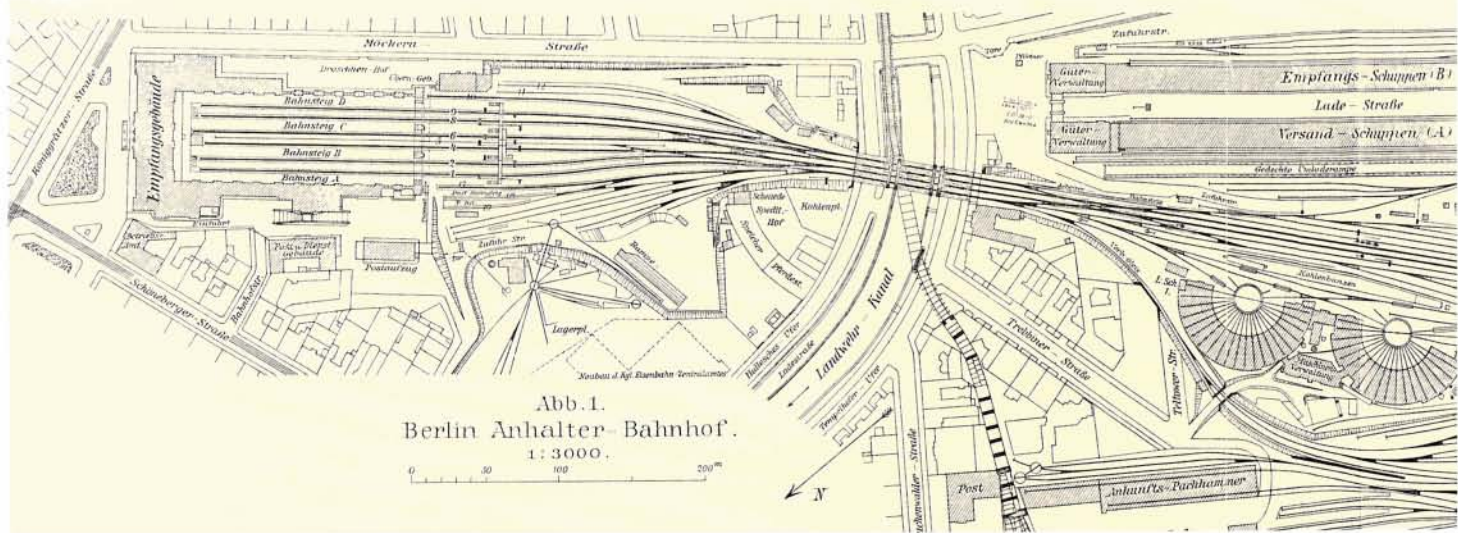
Wer heute mit dem Zug nach Berlin fährt, hält hier nicht mehr an, am Anhalter. Nur unterirdisch funktioniert er noch, als S-Bahn-Station im Zuge der Nord-Süd-S-Bahn. Immerhin weisen die Stations-schilder nach wie vor auf die Existenz eines Bahnhofes hin. Wer, neugierig geworden, danach forscht und die Treppe zum Askanischen Platz emporsteigt, wird enttäuscht sein – oder, wie ich damals, fasziniert. Der Portikus, als einziges Überbleibsel dieses einst bedeutenden Berliner Fernbahnhofes allenfalls als Fragment zu bezeichnen, lässt dennoch nach wie vor seine Dimension und vor allem seine architektonische Qualität spüren. Wer, mit der einem Modellbahner eige-

nen Fantasie versehen, nun vor dem geistigen Auge versucht, sich um weit mehr als ein halbes Jahrhundert zurückzusetzen, ist an dieser Stelle bereits so gut wie verloren. Plötzlich strömen Reisende eilig durch die geöffneten Bahnhofstüren, Gepäckträger warten geduldig auf Kundschaft, grüne Droschken mit dem charakteristischen Rautenband drängen hupend vorbei, „Berlin raucht Juno“ verkündet selbstbewusst die Zigarettendreklame vom Doppeldeckbus herab, Straßenbahnen verschaffen sich bimmelnd ihren Weg. Und aus dem Hintergrund, ja, war das nicht der kurze, harte Auspuffschlag einer 89er bei ihren Rangierarbeiten? Ach ja, der D 41 hat um

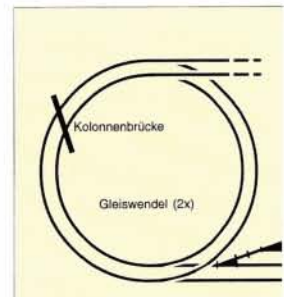
00.00 Uhr Basel SBB verlassen und hat soeben, früher Nachmittag, den Anhalter Bahnhof in Berlin-Kreuzberg erreicht. Die kleine Einheitslokomotive macht sich nun daran, Sitz-, Schlaf- und Speisewagen zur Behandlung in die Abstellgruppe südlich des Landwehrkanals zu ziehen. Halt! Man schreibt das Jahr 1982 und die Eisenbahnbrücke über den Landwehrkanal existiert bereits seit mehr als zehn Jahren nicht mehr. Wer warnt den Lokomotivführer?

So oder so ähnlich verlief die erste Begegnung eines Lübeckers mit dem Anhalter Bahnhof. Starke Neben- und Folgewirkungen nicht ausgeschlossen, wie der Leser der Ausgabe entnehmen kann.

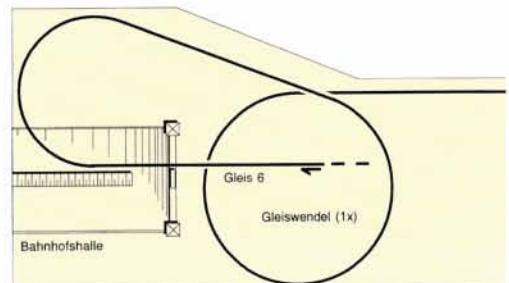




**Bild 14:** Der Vorbildgleisplan gibt den im Modell dargestellten Abschnitt zwischen Kolonnenbrücke und Personenbahnhof wieder.  
**Abb.: Sig. Gottwald**

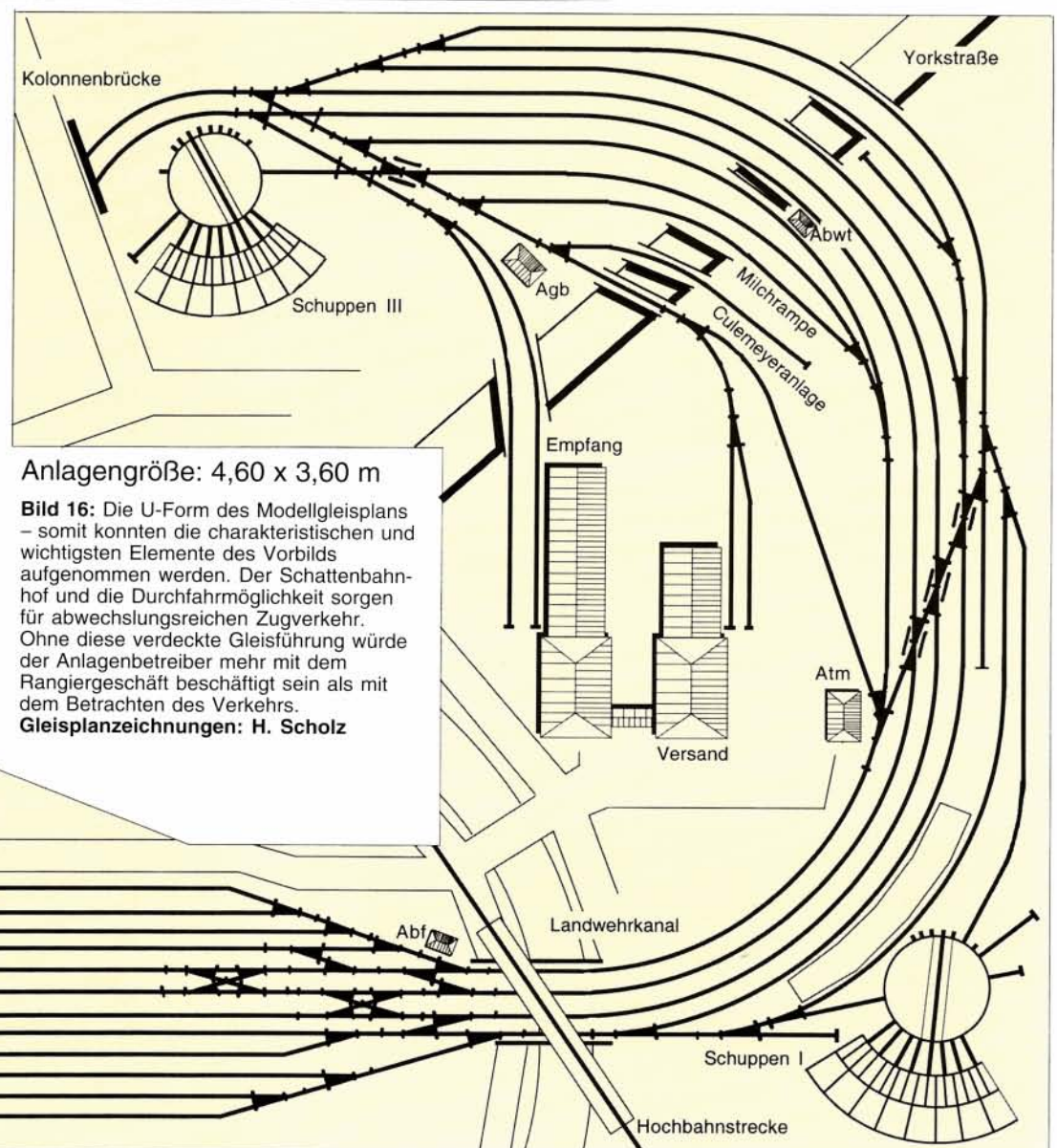
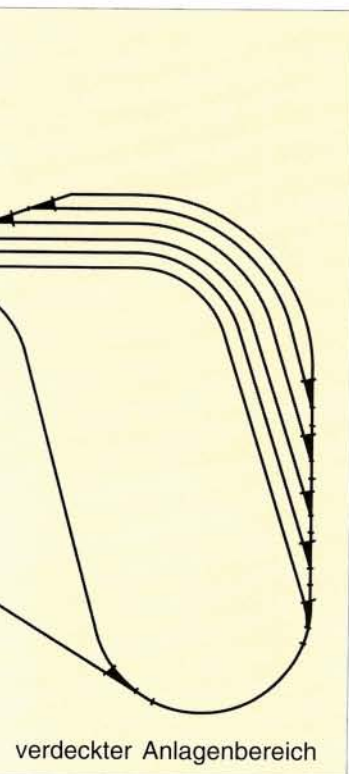
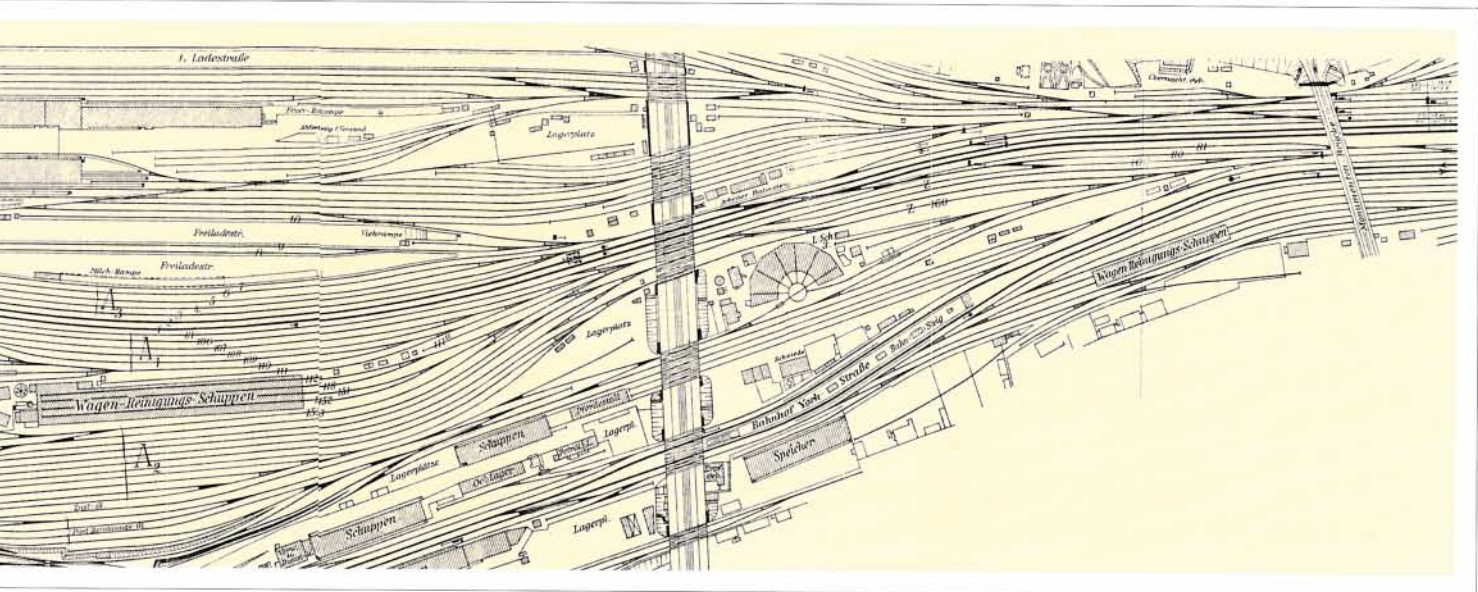


**Bild 15:** Blick über die Hinterhöfe an der Möckernstraße auf das Gleisvorfeld.



So ganz zufällig war das Zusammentreffen des jungen Hanseaten – eigentlich ja eher der Tradition der berühmten Lübeck-Büchener-Eisenbahn verbunden, bei der immerhin der Großvater seine Lehrjahre verbracht hatte – mit den Überresten des Berliner Fernbahnhofs gleichwohl nicht. Vielmehr kamen hier mehrere Neigungen zusammen, denen bis dato eher parallel und mit wechselnder Intensität nachgegangen wurde: Die Liebe zur (Modell-)Eisenbahn, das Interesse an Literatur mit Schwerpunkt Berlin der ersten Jahrzehnte des vergangenen Jahrhunderts und die Begeisterung für die zugegebenermaßen üppige Architektur der Zeit um 1900. Und warum gerade der Anhalter? Weil man auf seinem Gelände





zwar nicht mehr mit dem Zug abfahren konnte, wohl konnte man dort jedoch eine Zeitreise beginnen. Denn hier waren noch Spuren, waren stumme Zeitzeugen

der in zahlreichen Romanen erlesenen Vergangenheit zu finden. Das Gelände des Anhalters schien damals in Dornröschenschlaf verfallen – erst die Zeit nach

1989 weckte es teilweise recht unsanft. In den 80er Jahren war es, ausgerüstet mit alten Gleisplänen, immer wieder ein Erlebnis, plötzlich vor dem verzeiche-





ten Stellwerk (oder seinen Überresten) zu stehen oder zwischen dichten Birken Gleisentwicklungen nachzuvollziehen. Trotzdem wäre eine solche eisenbahnarchäologische Exkursion beinahe einmal schlecht ausgefallen. Nein, nicht weil man auf dem eigentlich verbotenen Gelände erwischte wurde, die Gefahr war eher gering. Aber auch die Untersuchungsgruben waren ja noch, teilweise überwuchert, vorhanden und um ein Haar

**Bild 17:** Morgenstimmung in der Großstadt.

**Bild 18:** Gemüsehändler A. Pums auf dem Weg zum Markt.

**Bild 19:** Klavierverladung einer Kreuzberger Fabrik; Bahnadresse: Berlin Anhalter Güterbahnhof.







Bild 20: Berliner Verkehr – und die Verlockungen der Großstadt.

Bild 21: Besucher aus dem Morgenland sind eingetroffen.



wäre der Fan unfreiwillig und mitsamt der Fotoausrüstung darin verschwunden. Logische Konsequenz aus alldem: Der Anhalter Bahnhof muss im Maßstab 1:87 wiedererstehen! Dafür kam natürlich nur die Epoche 2, die Blütezeit dieses Berliner Fernbahnhofs, in Betracht. Damit siegte die ältere Neigung erst einmal über die neuere, denn für (Roman-)Literatur sollte nicht mehr all zu viel Zeit übrig bleiben, es stand die Quellensuche im Vordergrund. Doch der Reihe nach! Ich hoffe, der Leser ist jetzt neugierig auf weitere Einblicke. Er sei hiermit eingeladen zu einer Rundreise über meine Anlage. Ich schlage vor, wir bemächtigen uns dazu des D 53, der um 9.30 Uhr Dresden in Richtung Berlin Ahb verließ. Zuglok der aus dem Henschel-Wegmann-Zug bestehenden Garnitur ist heute 01 226, als offizielle Ersatzlok der 61 001 mit einem Stromlinientender gekoppelt. Das Personal bemerkte kurz vor Berlin einen Lager Schaden am rechten Triebwerk und muss die Fahrt mit beschränktem Tempo fortsetzen. Pech für die „Schwarzen“, die die planmäßige Ankunftszeit 11.12 Uhr nicht mehr halten können. Glück für uns, denn wir können die letzten Kilometer bis Berlin nun ausführlich genießen.



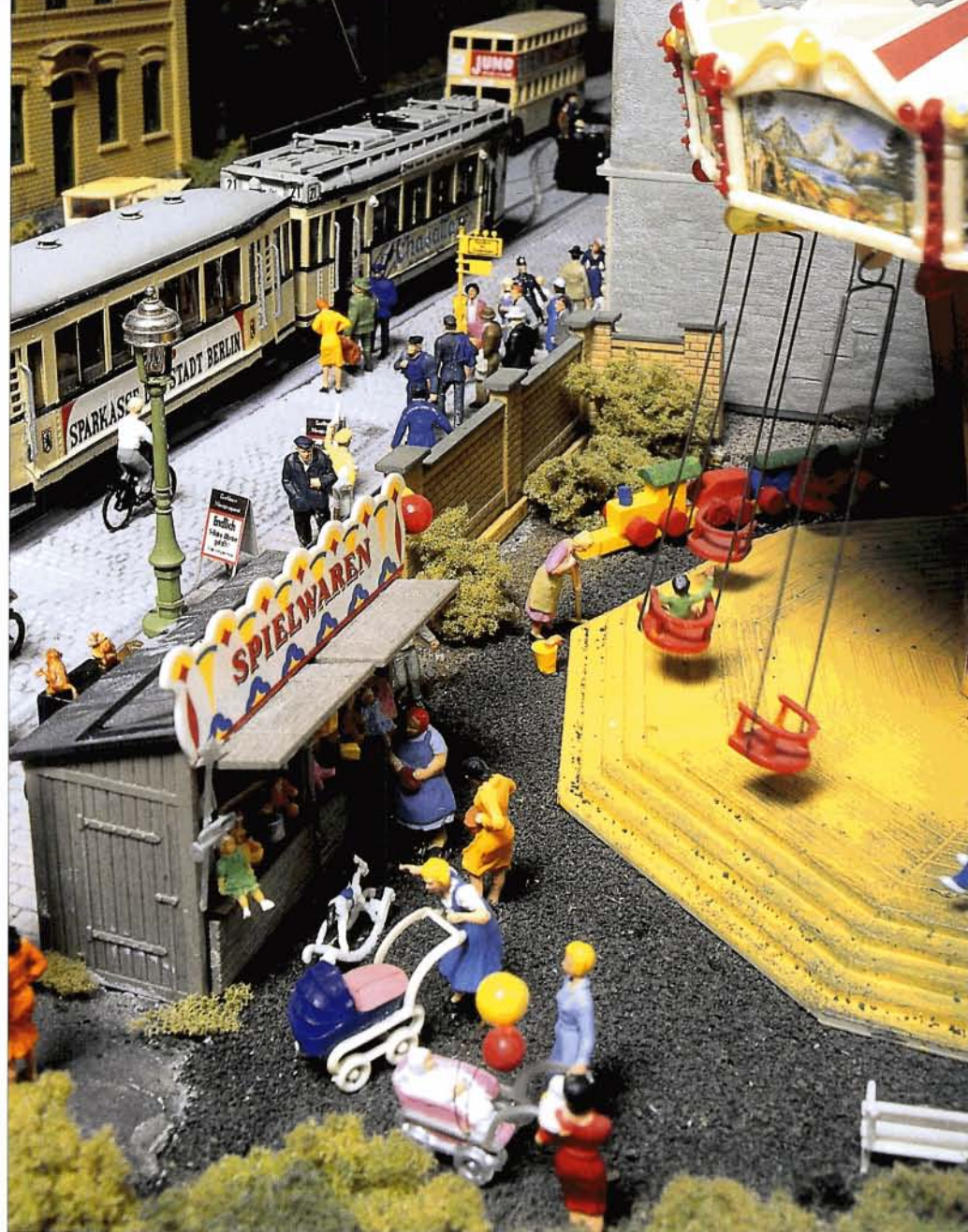


# Eine Rundreise

## Das Vorfeld

Bei Streckenkilometer 2,2 passieren wir die hölzerne Kolonnenbrücke. Sie dient gleichzeitig als Tarnung der Ein-/Ausfahrt der zum Schattenbahnhof führenden Gleiswendel. Unser Blick huscht nach oben zur Straße und wir erkennen gerade noch, dass dort oben eine Baustelle eingerichtet wurde, die den Berliner Großstadtverkehr zusätzlich behindert und da-





**Bild 22:** „Noch jemand ohne Fahrschein?“ Straßenbahnwagen der Bauserie T 24 zur „rush hour“.

**Bild 23:** „Vorsicht an der Bordsteinkante!“

**Bild 24:** (Kinder-)Vergnügen abseits des Verkehrsgewimmels.

**Bild 25:** Idyllisches Plätzchen inmitten der Großstadt – nicht nur für 'ne Molle und 'n Korn.

**Bild 26:** „Also nee, die Krawutke kooft schon wieder wat for ihre Jööre – wo die nur det Jeld herhammn tut ...“







**Bild 27:** Reparaturarbeiten an der hölzernen Kolonnenbrücke – von hier sind es noch 2,2 km bis zum Personenbahnhof.

**Bild 29:** Kraftdroschken und Radfahrer kommen sich bedrohlich nahe – und woher kommt die (zweite) Taxe plötzlich?

**Bild 30:** Alle S-Bahnfahrer können aufatmen: der S-Bahn-Mörder ist gefasst.

**Bild 28:** Elegant umkurven Zweiradfahrer die Baustellensicherung.



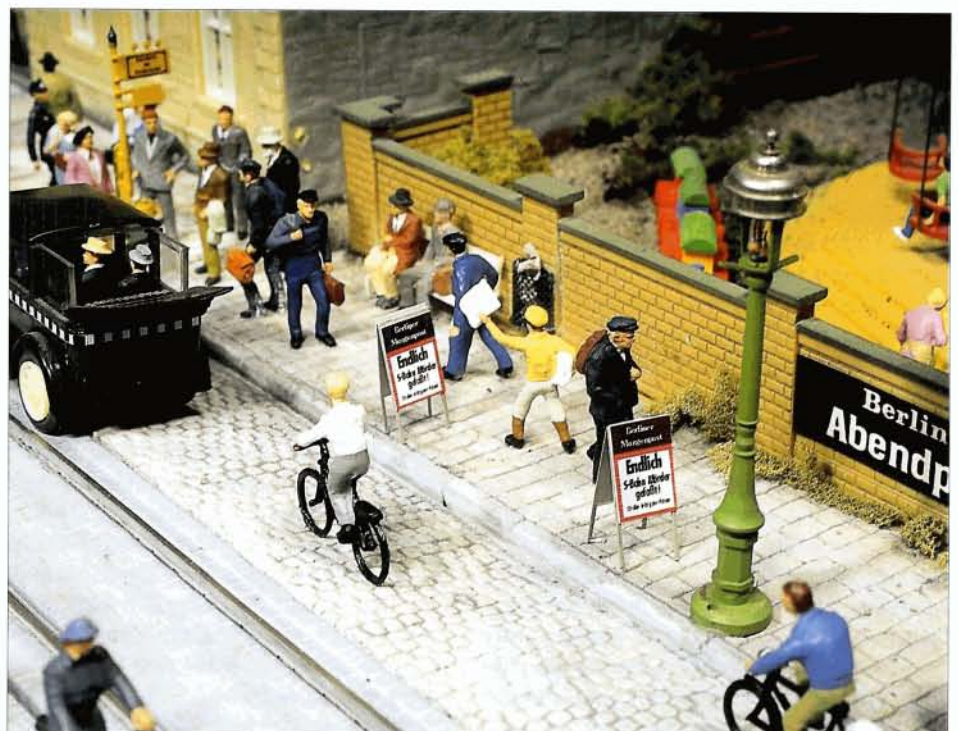




durch noch intensiver erscheinen lässt. Doch auch unser Zug wird an der Weiterfahrt gehindert. Gleich hinter der Kolonnenbrücke steht bei km 1,8 das vorletzte Streckensignal vor Erreichen des Anhalter Personenbahnhofs. Es zeigt Hp0. Gelegenheit zum Abkühlen für das heiß-

gelaufene Lager und für uns, etwas nähere Bekanntschaft mit der Umgebung zu machen.

In Fahrtrichtung rechts ragen die typisch grauen Hinterhöfe Kreuzbergs empor, die hier – leicht erhöht, denn die Bahn verläuft in einem Einschnitt – bis nahe an







das Bahngelände heranreichen. Sie gehören zu den Mietskasernen der Eylauer Straße, die hier diagonal zur Bahn verläuft. Die Werbung an den Brandmauern zielt auf die Bahnreisenden, die Lokomotiven sorgen gleichzeitig dafür, dass die Botschaften sich schnell dem sie umgebenden Farbton anpassen, was damit so manche Aussage der Reklame in ein anderes Licht stellt. Vor den Fassaden haben unsere eisenbahngeschulten Augen einen roten Ziegelbau ausgemacht. Richtig, es ist der Schuppen III des Bw Anhalter Bahnhof (Ahb). In enger Bauweise lehnt er sich an die 14-Meter-Dreh-scheibe an. Hier sind die Lokomotiven für den Vorort- und Rangierverkehr untergebracht. Wir erkennen Maschinen der Bau-

reihen 74, 89.0 und 93. Auch Güterzugloks der Baureihen 55, 56 und 57 geben sich hier ab und an ein Stelldichein. Mit der 89.0 erhielt das Bw Ahb 1935 die ersten sechs Exemplare dieser kleinsten Einheitslokomotivbaureihe zugewiesen, die zunächst im Verschiebedienst des Personenbahnhofs eingesetzt und erprobt wurden. Zu Vergleichszwecken wurden je drei Exemplare in Heiß- und in Nassdampfausführung gebaut. Vorbildgerecht weist das Fleischmann-Modell dieser Maschine das Bw Ahb als Heimatdienststelle auf. Neben dem Schuppen erkennen wir säuberlich aufgehängt zahlreiche Fahrtzielschilder des S-Bahnverkehrs, die darauf warten, die Rauchkammertür einer Baureihe 74 auf ihrer nächs-

ten Fahrt zu zieren. Etwas versteckt hinter dem Schuppen liegt die Wasserstation der Bw-Anlage. Kein Wasserturm im klassischen Sinne, sondern ein dreistöckiges Gebäude, das im oberen Stockwerk den Wasservorrat beherbergt. Hier begegnet uns erstmalig die für zahlreiche Gebäude der Anlage des Anhalter Bahnhofs und natürlich den Bahnhofsbau selbst typische Verwendung von ockerfarbenen Ziegeln. Das Modell entstand nach Bauzeichnungen des Originals aus dem Jahre 1875. Gewiefte Modellbauer erkennen sicherlich einige charakteristische Bauteile aus den verwendeten Falter- und Vollmer-Bausätzen wieder. Ein Beispiel für das wiederholt zum Einsatz gelangte so genannte Kit-Bashing.





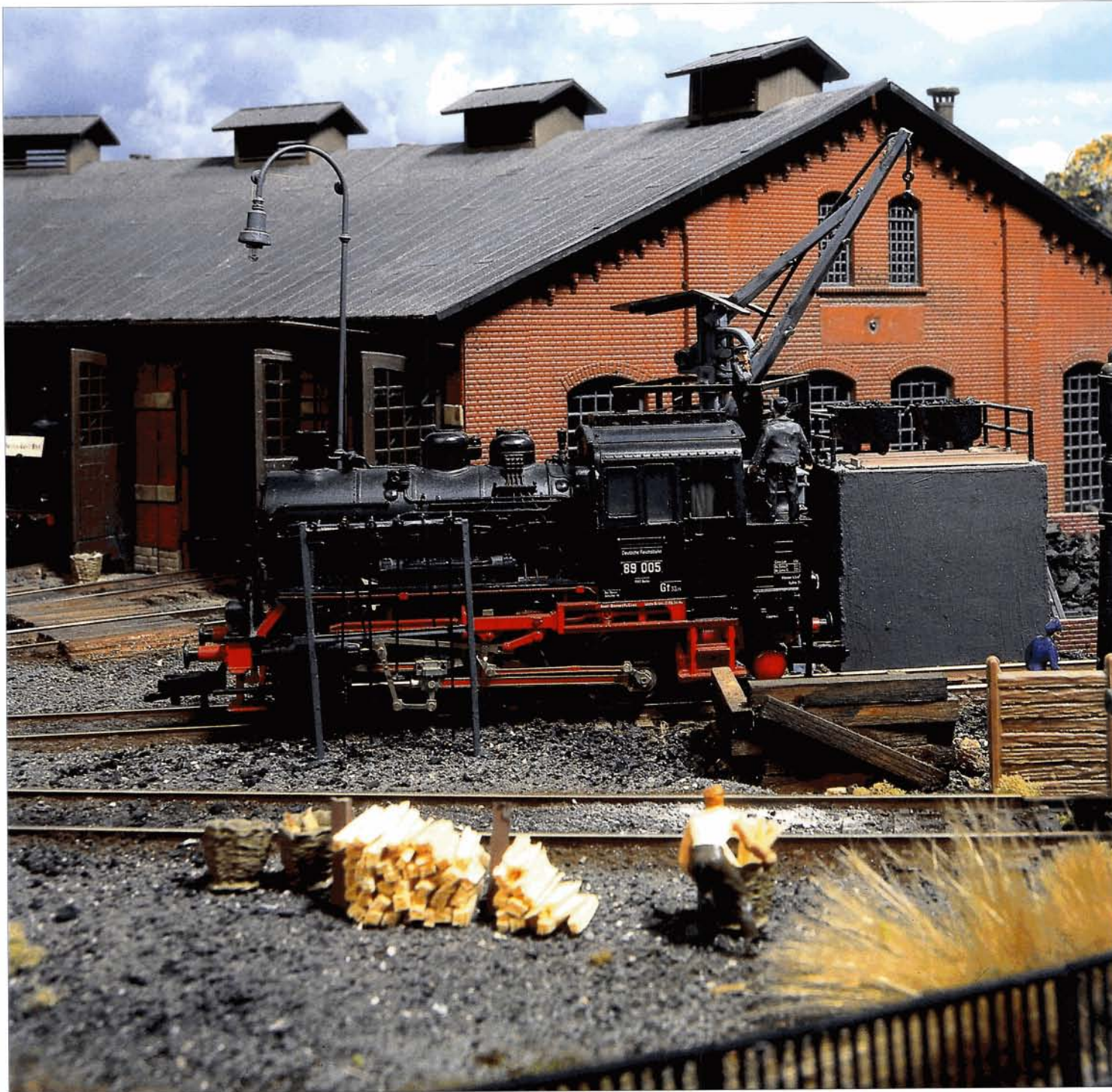
**Bild 32:** Die Behandlungsanlagen beim Schuppen III – im Hintergrund das vorletzte Hauptsignal an der Strecke zum Personenbahnhof.

**Bild 31:** Die Stammbesatzung am Schuppen III: Baureihen 74 und 89.0

**Bild 33:** Preußische Gesichter auf den Ständen von Schuppen III.







**Bild 34:** Schuppen III war die Heimat der Einheitslokomotiven der Baureihe 89, speziell für den Rangierdienst auf den Gleisen des Anhalter Bahnhofs in Dienst gestellt.

**Bild 35:** Berliner Tradition: Die Maschinen des Vorortverkehrs waren mit Anzeigern auf der Rauchkammer ausgerüstet. Zugzielanzeiger anno 1935.

**Bilder 36 und 37:** Am Wasserhaus mündete die Bw-Anlage in die Bahnhofsgleise.

## Vorbei am Güterbahnhof

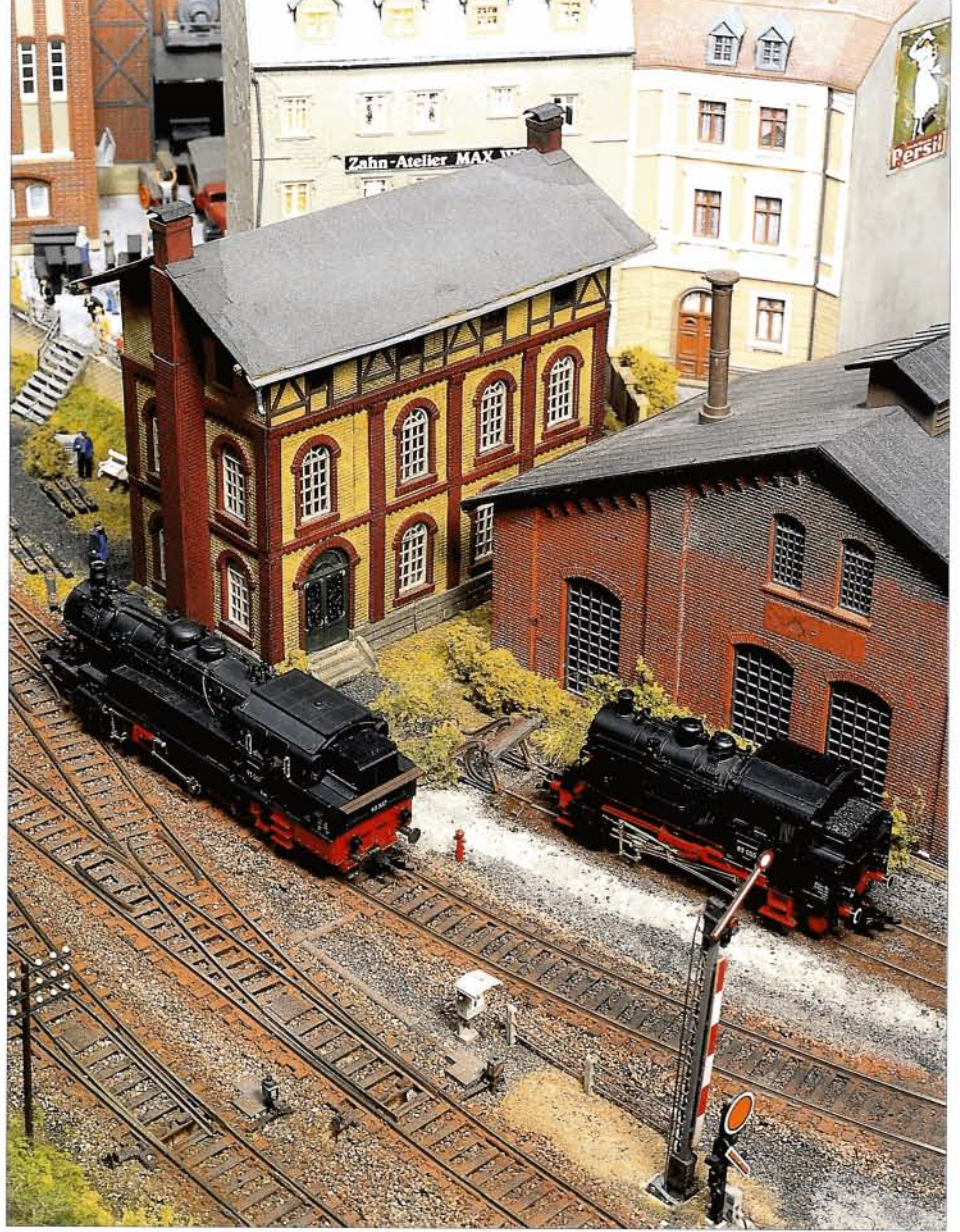
Hinter dem Schuppen erweitert sich das Gleisvorfeld allmählich, denn hier beginnt die Zufahrt zum Güterbahnhof. Zwischen den Gleisen ragt das Stellwerk „Agb“ hervor. Das verwendete Kibri-Modell kommt dem Vorbild recht nahe, sodass in diesem Fall auf Kit-Bashing oder sogar einen totalen Selbstbau verzichtet werden konnte.

## Hinein in die Stadt

Mit einem Ruck setzt sich unser Zug wieder in Bewegung. Das metallene Kreischen verrät, dass auch die Ferngleise, bis hierher ohne Verzweigung verlauf-











fend, nun über Weichen mit der weiteren Bahnstrecke verbunden sind. Kurz darauf überquert unser Zug die Yorckstraße auf einer Blechträgerbrücke, einer von insgesamt mehr als 30, die der Straßenverbindung zwischen Kreuzberg und Schöneberg einen tunnelähnlichen Charakter verleihen. Hier auf der Anlage wurden immerhin zwölf davon nachgebildet, die Yorckstraße durchquert als Unterführung den gesamten Anlagenflügel. Die Eisenbahnbrücken, die hier bereits Gleise des Abstellbereiches für Personenwagen, des Güterbahnhofs und natürlich

der Hauptstrecke tragen, stützen sich auf gusseiserne Pendelsäulen (eigentlich für das Kibri-Bahnsteigdach vorgesehen); im Bereich der Hauptgleise wurden diese aufgrund der starken Belastung zwischenzeitlich durch massive genietete Stützen ersetzt.

Gleich hinter den Yorckbrücken steht unmittelbar rechts an der Strecke das Stellwerk „Abwt“. Als letzterbautes größeres Stellwerk nach 1929 ist es in rotem Ziegel entstanden. Das Modell ist ein kompletter Selbstbau nach Fotos und Abnahme der Maße am Original. Die Auswahl ver-

gleichbarer Bausätze dieses zugegebenermaßen schlichten, beim Vorbild im norddeutschen Raum in dieser oder sehr ähnlicher Form aber bis heute sehr häufig anzutreffenden Bautyps hält sich leider in sehr engen Grenzen. Die Besetzung von „Abwt“ ist uns wohlgesonnen und hat das letzte Signal vor dem Personenbahnhof auf Hp0 gesetzt, sodass unsere ohnehin nicht schnelle Fahrt erst einmal wieder beendet ist.

So können wir unseren Blick auf die Güteranlagen lenken. Im Vordergrund erkennen wir die so genannte „Milchram-



**Bild 38:** Eine preußische S 6 passiert das Stellwerk Abwt vor der Kulisse der Hofansichten Kreuzbergs in Richtung Personenbahnhof. Das Signal am Gegen-gleis zeigt Hp 1.

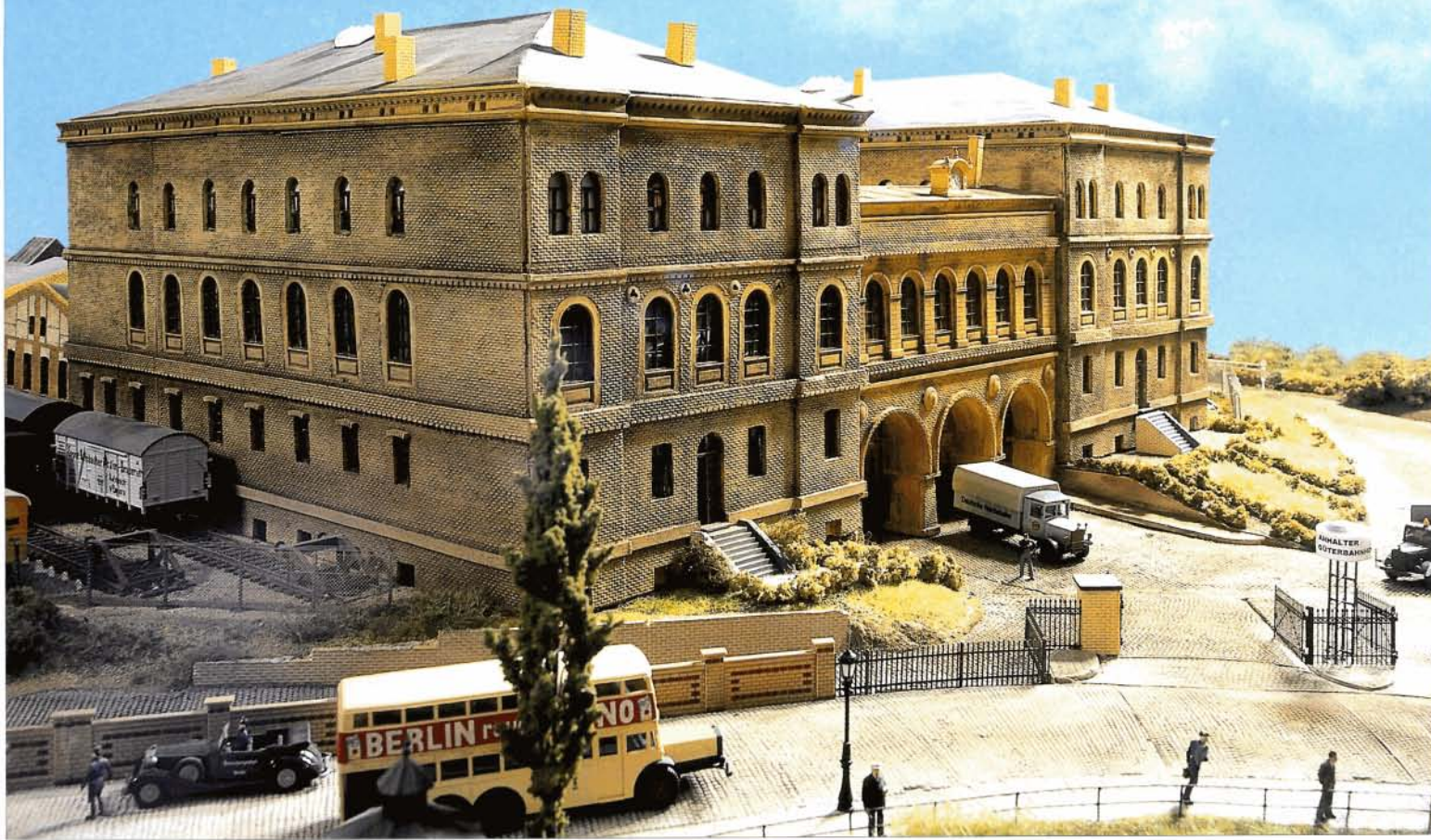
**Bild 39:** Wenig später passiert 17 1134 dieselbe Stelle in Richtung Süden. Mit ihren kragenförmigen Rauchableitblechen war sie lange Zeit Einzelgängerin unter den Stammloks von Bw Ahb.

**Bild 40:** Die Yorckstraße unterquert die Bahnanlagen in ganzer Länge von Ost nach West.



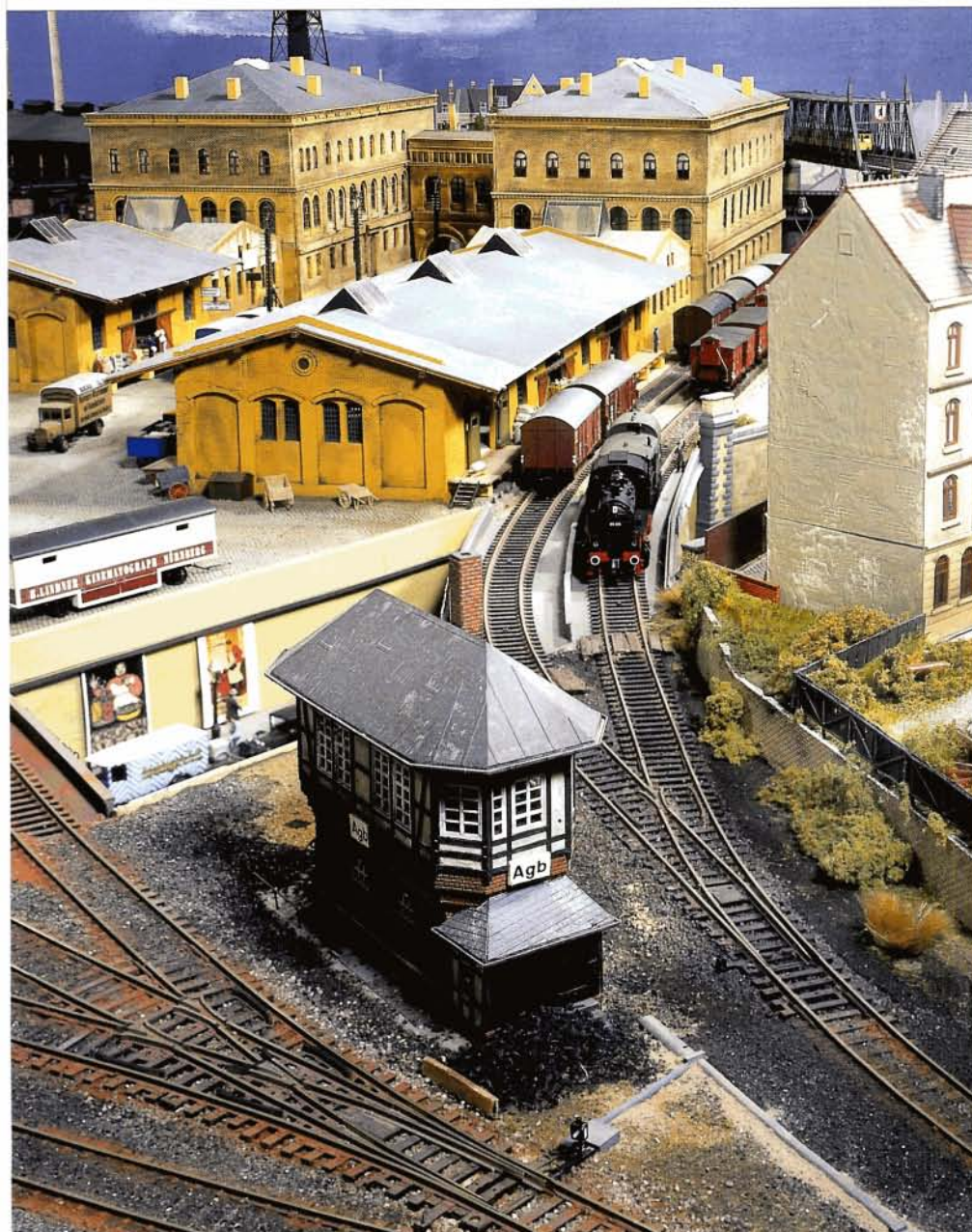






**Bild 41:** Das Verwaltungsgebäude des Güterbahnhofs an der Möckernstraße. Konnte man bei der Altstadt noch auf Bausätze zurückgreifen, so war bei diesem Gebäudekomplex der Eigenbau gefragt.

**Bild 42:** Gleich hinter den Yorckbrücken beginnen die Anlagen des Güterbahnhofs.







**Bild 43:** Reges Treiben herrscht zwischen Versand- (links) und Empfangsschuppen.

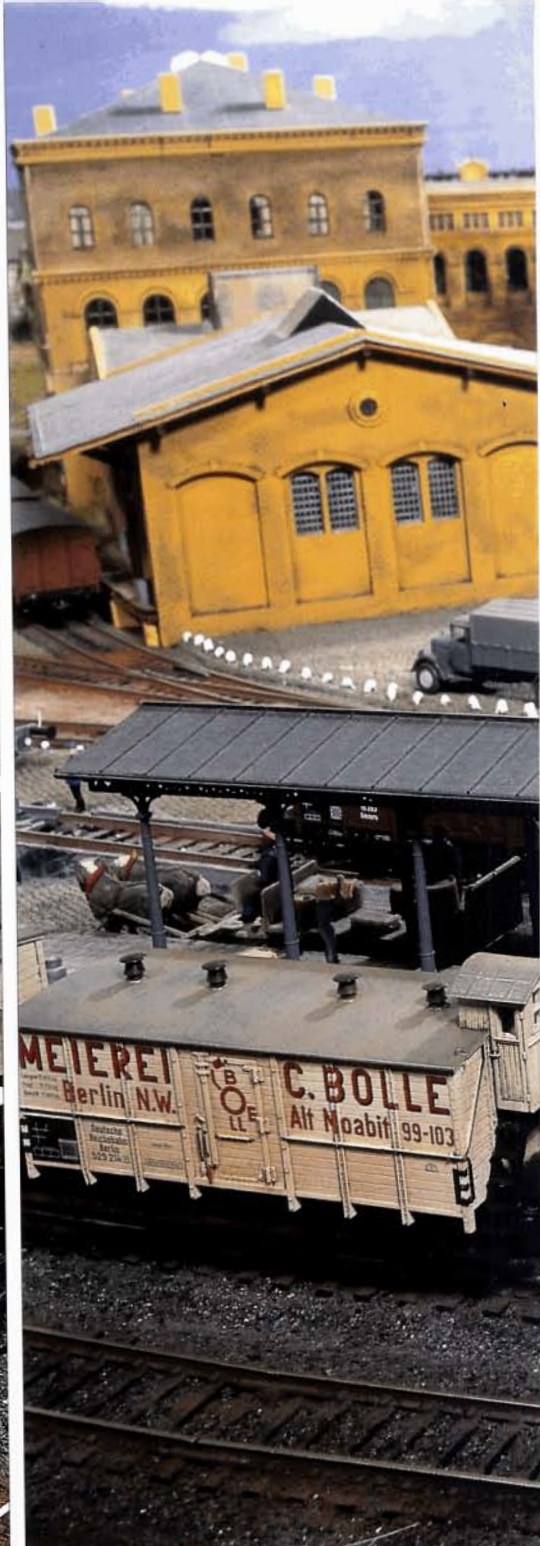
**Bild 44:** Auch in der 30er Jahren dominiert bereits der Lkw den Straßengütertransport.

**Bild 45:** Eine 89er bei Rangierarbeiten vor dem Empfangsschuppen des Güterbahnhofs.

pe“, mit ihrer teilweisen Überdachung einem Bahnsteig nicht unähnlich. Mehrere Güterwagen der Berliner Meierei „Bolle“ stehen zur Entladung bereit und stellen die Versorgung Berlins mit dieser wichtigen Nahrung sicher. Auch einen Spezialwagen der gleichen Meierei mit Behältern zum Transport von Kokosfett entdecken wir. Das Modell entstand aus einem Umbausatz von DRG-Modell auf einem verkürzten Fahrwerk von Sachsenmodelle. Hinter der Milchrampe befindet sich die Culemeyer-Rampe. Sie







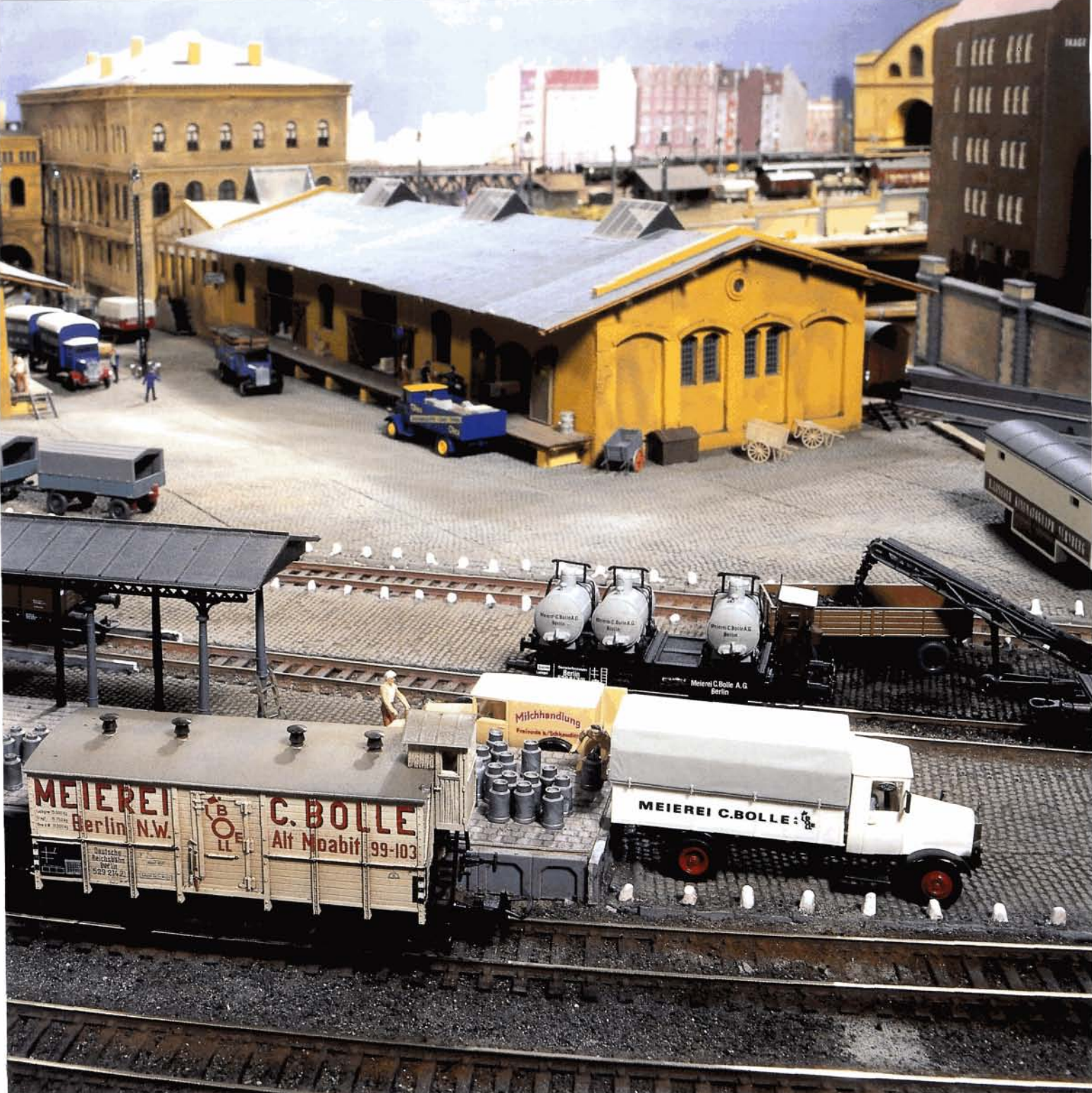
**Bild 48:** Frische Milch für die Großstadt – die Versorgung Berlins stellte die Meierei Bolle auch durch den Einsatz eigener Güterwagen sicher.

**Bild 46:** Die so genannte Milchrampe macht ihrem Namen alle Ehre.

**Bild 47:** Ein Privatgüterwagen der Meierei Bolle mit Wechselbehältern für Kokosfett.

**Bild 49:** Auch in den Jahrzehnten nach Stilllegung des Personenbahnhofs fand am Güterbahnhof weiterhin die Entladung von Kohle statt.



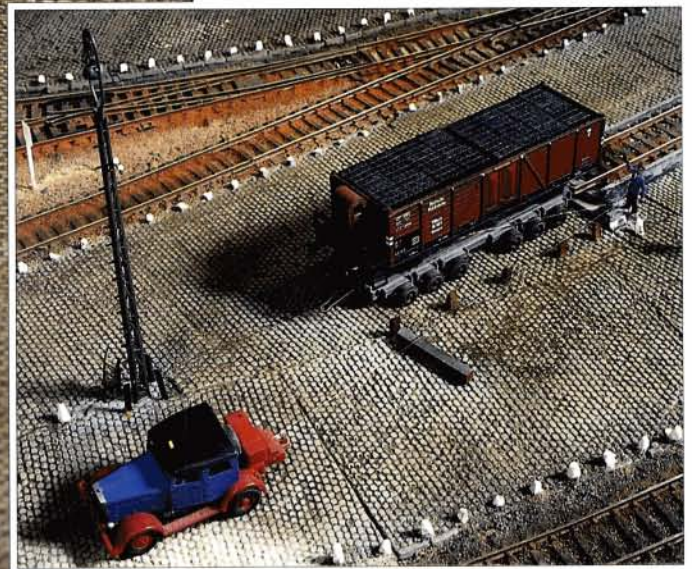
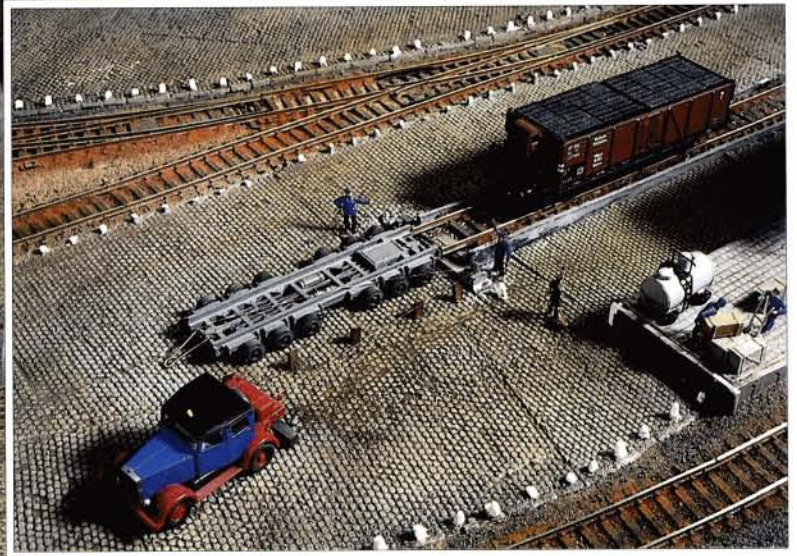
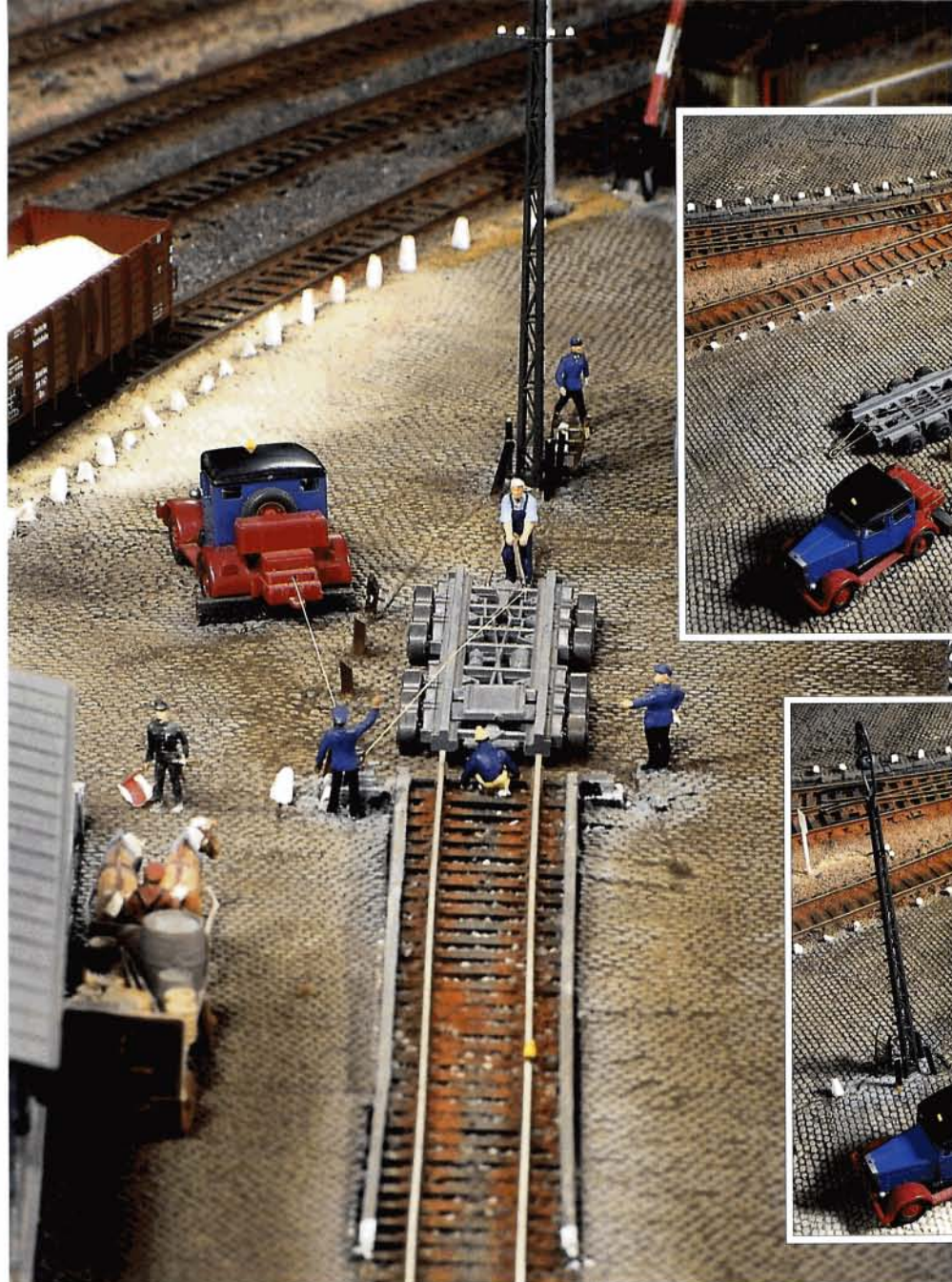


dient dem Wechsel der Güterwagen von der Schiene auf spezielle Straßenroller, die dann Unternehmen ohne Gleisanschluss mit kompletten Waggonladungen versorgen („fahrbares Anschlussgleis“) – ein Vorläufer des heutigen Kombinierten Verkehrs. Reichsbahnoberrat Johann Culemeyer war im nahe gelegenen Zentralamt beschäftigt. Für die Erprobung der von ihm für den Straßen-transport von Schienenfahrzeugen entwickelten Anlage nutzte er die Anlagen des Anhalter Güterbahnhofs quasi vor seiner Haustür. Im markanten ockerfarbenen Ziegel erbaut wurden die dahinter befindlichen Güterschuppen. Der rechte Trakt dient

den ankommenden Gütern, der linke dem Versand. Am Kopf der Schuppen jeweils die Verwaltungsgebäude, die wie der Personenbahnhof ebenfalls nach Entwürfen des Architekten Franz Schwechten entstanden. Gerade der Verbindungsbau, dessen drei Rundbögen die Zufahrt zur Ladestraße darstellen, weist besonders deutlich auf die Architektur des Personenbahnhofs hin, dessen charakteristisches Merkmal ebenfalls die drei großen Einfahrten auf der Gleisseite sind, die an Stadttore erinnern. Die Modelle entstanden in komplettem Selbstbau. Verwendung fanden Holzleisten, Mauerplatten und Fenster aus Bausätzen verschiedener Hersteller. Allein Polas Bahnhof Bad

Dürkheim musste insgesamt dreimal erhalten. Die Dachdeckung erfolgte mittels feinem Schleifpapier. Die Dimension dieses Gebäudekomplexes dominiert den mittleren Teil der Anlage und verleiht ihr unzweifelhaft großstädtischen Charakter. Gemeinsam mit der immerhin 20 cm breiten Ladestraße ist dies zugleich die Gewähr dafür, dass die ebenfalls umfangreichen Gleisanlagen in diesem Bereich einen architektonischen Gegenpol erhalten, und die Anlage somit dennoch nicht überladen wirkt. Vor den Luken herrscht reger Betrieb. Viele Unternehmen setzen im Gütertransport noch auf den Hafermotor und man hört quasi das Pferdegetrappel auf dem



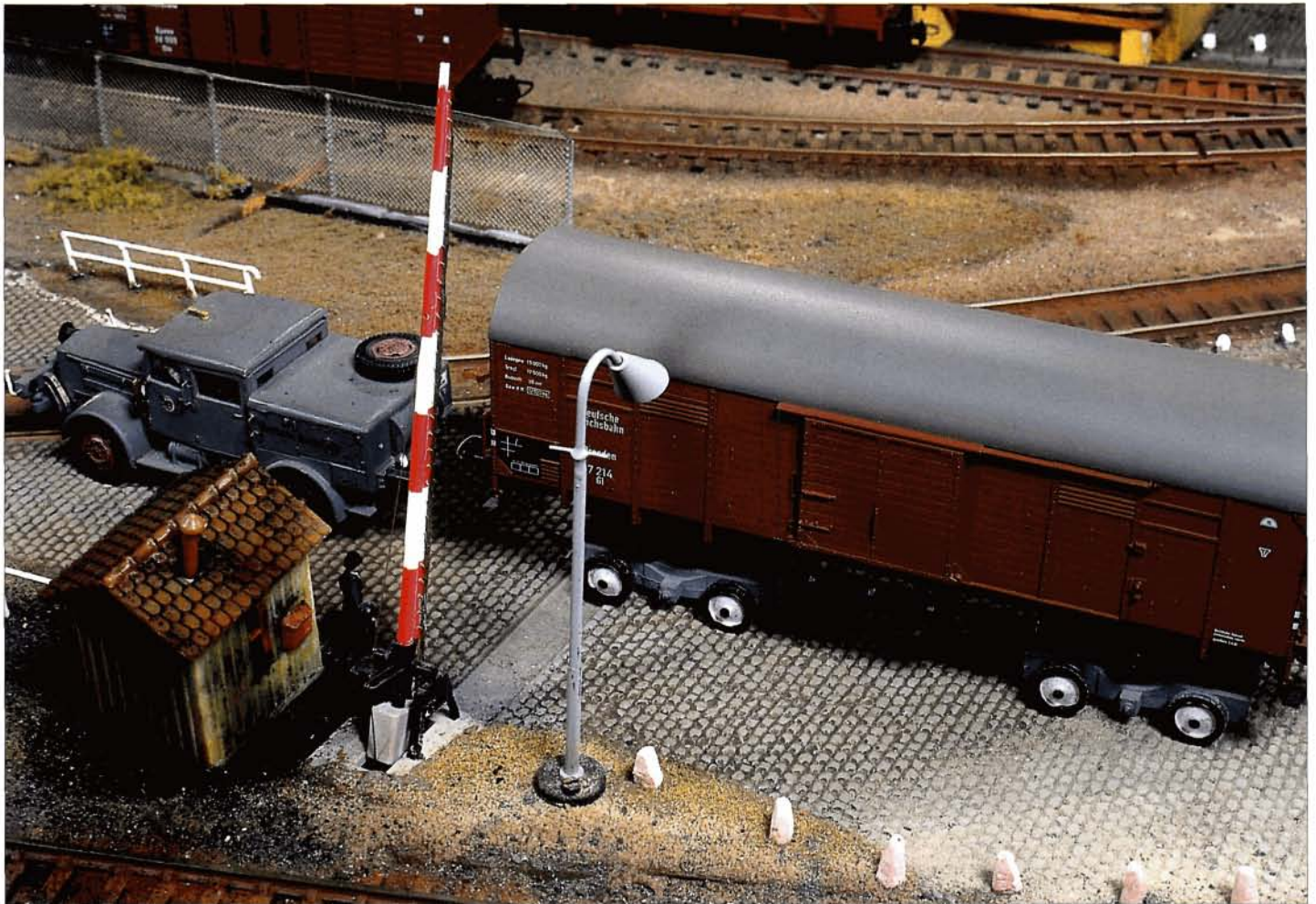


Kopfsteinpflaster – nein, kein Granit, sondern Gips, in großer Menge gegossen in den hervorragenden Formen von Klaus Spörle. Zahllose Abgüsse fanden insgesamt auf der Anlage Verwendung für den Straßenbelag, für Fußwege, aber auch als Stützmauern oder Sockel.

Wir sind auf den Gang getreten und blicken von dort nun nach links. Weit reicht unser Blick nicht, den bereits unmittelbar neben uns stehen in langen Reihen Personenwagen aufgestellt. Hier befinden sich die Abstellanlagen, wo die Personenwagen nach ihrer Ankunft von innen und außen gereinigt und auf ihren nächsten Einsatz vorbereitet werden. Zu diesem Zweck sind zwischen den Gleisen Anschlusssäulen für Gas, Wasser und Druckluft vorgesehen. Auch die Versorgung der Speisewagen erfolgt von hier aus.

Ohne Sägefahrten können die Wagengarnituren aus der Abstellgruppe in den Innenbahnhof gedrückt bzw. von dort ab-





**Bild 54:** Ein Güterwaggon auf seiner Fahrt in die Stadt. Mit der Zugmaschine als Lokomotiversatz erreicht die Fracht ihren Bestimmungsort irgendwo zwischen Charlottenburg und Köpenick, jedenfalls führt dorthin kein Gleis.

**Bilder 50 bis 52:** Der fahrbare „Gleisanschluss“, eine Entwicklung des Reichsbahnrats Culemeyer. Am Anhalter Güterbahnhof fanden erste Erproben dieser Form des Kombinierten Verkehrs statt. Hier wird gerade ein Waggon mit Briketts für einen Kreuzberger Kohlenhändler verladen.

**Bild 53:** Vorbildfoto eines Culemeyer mit verladenem Klappdeckelwaggon; im Hintergrund Schuppen 1a des Bw Ahb.

**Abb.: Sammlung Gottwaldt**

## Der Fahrbetrieb

Als Gleismaterial fanden Fabrikate von Roco Verwendung, die mittels elastischem Kleber fixiert wurden. Das Einschottern erfolgte nach der altbekannten Methode mittels Schotter von ASOA und Woodland Scenics, der mit einer Mischung aus Weißleim und Wasser, versehen mit einem Schuss Spülmittel, fixiert wurde. Im sichtbaren Teil der Anlage wurden weitgehend Modellweichen – eine Ausnahme stellen die Doppelten Gleisverbindungen im Vorfeld des Personenbahnhofs dar – und Flexgleise eingesetzt. Sämtliche Weichenantriebe (Roco) sind unterflur angebracht. Die Stromversorgung erfolgt konventionell über zwei Fahrgeräte mit Halbwellenanfahrt, die sich den Ein- und Ausfahrbereich des Bahnhofes samt den zugehörigen Streckenabschnitten mit Ausnahme des Schattenbahnhofes teilen.

Sicherlich keine aufregende technische Lösung. Sie entspricht aber den eher gestalterischen Ambitionen (und Fähigkeiten!) des Erbauers und erlaubt dennoch einen befriedigenden Ein- bis Zwei-Mannbetrieb. Gleiches gilt für die Steuerung der Weichen und Signale. Diese erfolgt mittels Roco-Schaltern mit rot/grüner Rückmeldung. Der Orientierung hilft dabei die Aufteilung in fünf Stellwerksbezirke,

die, an das Vorbild angelehnt, entsprechende Bezeichnungen (Abf, Afb, Mtm, Abwt und Agb) erhalten haben. Dem unkundigen Fahrdienstleiter stehen zudem schematische Gleispläne der einzelnen Stellwerksbezirke zur Verfügung. Der Verzicht auf ein Gleisbildstellpult ist angesichts von rund 55 Weichen und mehr als 25 Signalen sicher ungewöhnlich und gewöhnungsbedürftig, aber es hat so etwas am Anhalter Bahnhof ebenfalls nie gegeben.

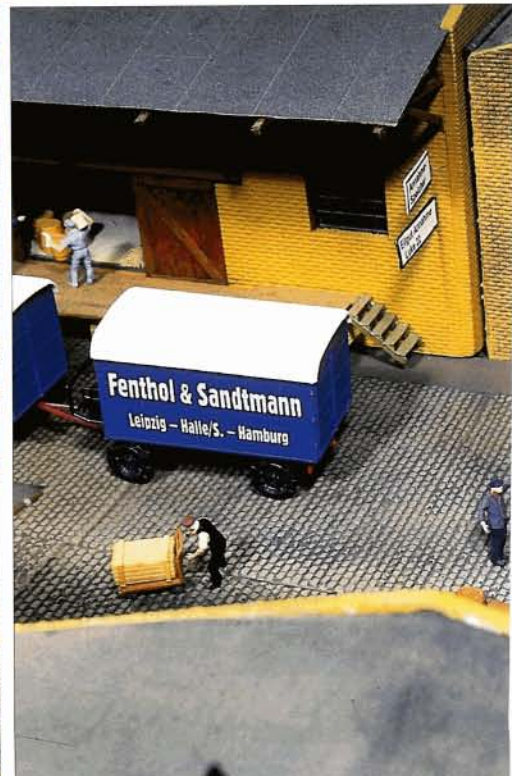
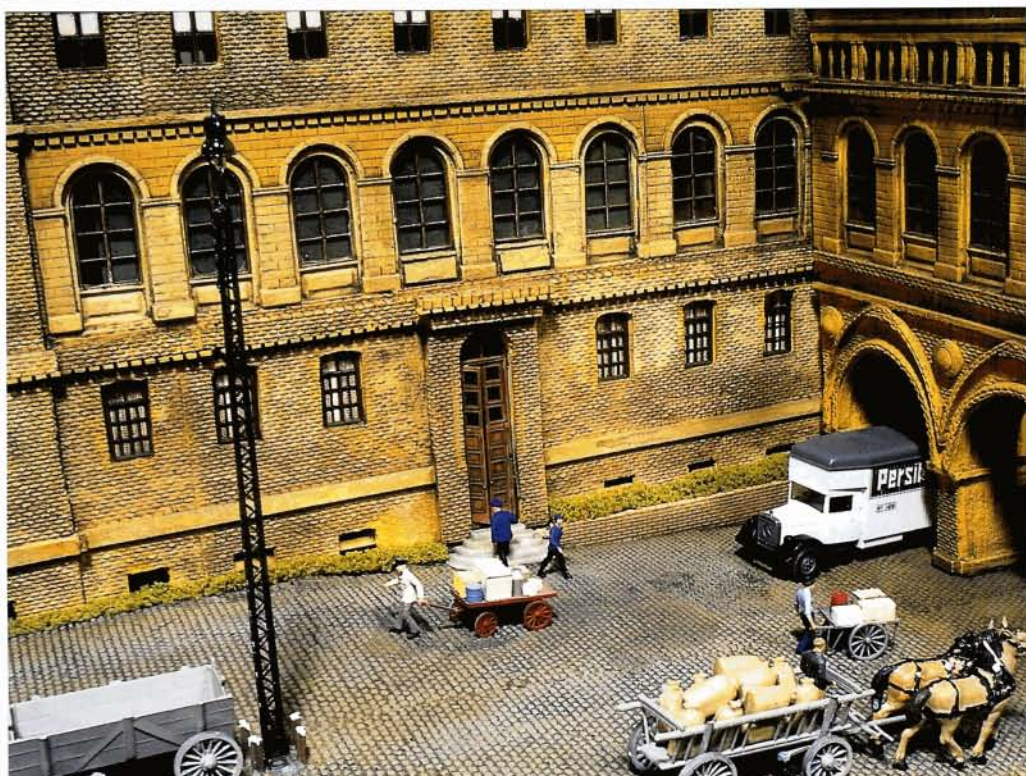
Ganz konsequent wurde der Verzicht auf moderne Technik dann doch nicht durchgehalten: im Schattenbahnhof (fünf Gleise plus Umfahrung) arbeitet zuverlässig und ohne Schaltgleise die Steuerung von s.e.s., die die Zuteilung freier Gleise automatisch vornimmt, die Belegung per Leuchtdiode „nach oben“ meldet und die Züge nach Knopfdruck wieder an die Oberfläche entlässt.

Auf den Streckengleisen sichern sich die Züge per Schaltgleis durch Schließen des soeben passierten Signals nach hinten ab und öffnen zugleich das davor stehende Blocksignal. So besteht die Möglichkeit, ausfahrende Züge nach Durchfahren des Schattenbahnhofes vorbildgerecht Schornstein voraus wieder einfahren zu lassen. Oder man bedient sich des Schummelgleises: Hier erscheinen die Züge dann immer

wieder von derselben Seite – nicht vorbildgerecht, aber eine gute Lösung, wenn man einfach nur die Zugfahrten beobachten und (sich) nicht jedes Mal (einen) Kopf machen möchte.

Damit dürfte der Leser mit den wesentlichen Merkmalen meiner Anlage vertraut gemacht sein. Der gesamte Aufbau nahm insgesamt nahezu 15 Jahre in Anspruch. Von intensiven Zwischenphasen abgesehen steht dahinter der „normale“ Zeitaufwand eines Modellbahners, der außerdem einem häufig recht zeitaufwändigen Beruf nachgeht und auch ansonsten Licht, Luft und Sonne sowie der handgemachten Musik nicht vollkommen abgeschworen hat. Der dargestellte Gestaltungszustand entstammt einer „Runderneuerung“ in den Jahren 1999/2000. Im Rahmen dieser Maßnahme wurden zahlreiche Details verfeinert und Teilbereiche, wie das Stadtviertel östlich des Personenbahnhofs im Bereich der Möckernstraße, gänzlich geschliffen und neu wieder errichtet. Der Anspruch an die eigenen Arbeiten steigt eben mit der Zeit unwillkürlich an und manch Kompromiss wird dann im Nachhinein nicht mehr akzeptiert. Fotos (und meine Frau) legen solche Schwachstellen erbarmungslos offen.









gezogen werden. Reichlich Beschäftigung für die eingesetzten Lokomotiven der Baureihen 74, 89.0 und 91. Im Hintergrund steht das Kesselhaus mit Schornstein und direkt daran anschlie-

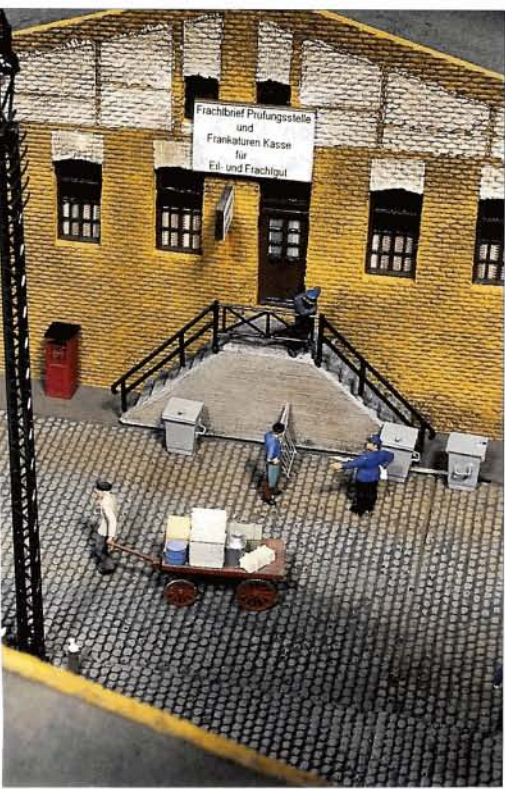
ßend (im Modell nur angeschnitten dargestellt) der Wagenreinigungsschuppen, wo insbesondere die Wagen der D- und Luxuszüge regelmäßig behandelt werden.

**Bild 58:** Eine G 10 rangiert vor dem Stellwerk Mtm auf dem Verbindungsgleis zum Güterbahnhof.

**Bild 55:** Großzügige Zufahrt zur Ladestraße vor der Kulisse des Anhalter Personenbahnhofs.

**Bilder 56 und 57:** „Maschinenteile nach Leipzig? – Luke 23, und bitte Beeilung!“

**Bild 59:** Vor dem Verbindungsbau zwischen Verwaltungsgebäude und Güterschuppen ist eine Diskussion zwischen zwei Bahnbeamten entbrannt – was mag die beiden wohl erregen?







## Das Betriebswerk Ahb



Vom Kesselhaus sind es nur wenige Meter bis zum eigentlichen Betriebswerk. Wir machen uns darum über den Gang auf den Weg an die Spitze unseres Zuges. Schon vom nächsten Waggon aus können wir das Treiben beobachten. Teilweise durch den lang gezogenen, im Modell immerhin noch mehr als 1 m langen Kohlelebens mit stellenweise weit über die hölzerne Einfassung hinausragenden Kohlebergen (entstanden vorbildgerecht aus zerkleinerten Briketts) verdeckt sehen wir den Schuppen Ia mit seiner davor liegenden 23-m-Drehscheibe. Eine Lokomotive der Baureihe 39 hat soeben ihre Vorräte ergänzt und erhält nun über die Drehscheibe ihren Schuppenstand zugewiesen. Hier köchelt sie dann unter Ruhefeuer neben ihren preußischen Schwestern der Baureihen 13, 17 und 38 und den Einheitslokomotiven der Baureihen 01, 03 und 03.10 vor sich hin. Eine Exotin stellt die 17 1134 der Gattung S 10.1 dar; zu Versuchszwecken hat sie einen Schornsteinkragen anstelle von Windleitblechen erhalten. Eine Versuchs-

**Bild 60:** Eine 03.10 hat ihre Vorräte ergänzt und wird nun ihren nächsten Einsatz im Schuppen I abwarten.

**Bild 61:** Täglicher Gast im Anhalter Bahnhof war die sächsische XVIII H, Reichsbahn-Baureihe 18.0. **Abb.: Sammlung Gottwaldt**

**Bild 62:** 03.10 mit dem aus Schürzenwagen gebildeten D 40 auf dem Weg nach München.







anordnung, die sich letztlich nicht bewährte. Mit Hilfe des Reitz-Bausatzes auf Basis des bekannten Roco-Modells wurde eine „Ahb-typische“ Rarität im Modell realisiert. Auch unsere heute leicht lädierte Zuglok 01 226 ist ein solches Unikat, das wie auch die 61 001 des Henschel-Wegmann-Zuges regelmäßig im Bw Ahb anzutreffen, hier jedoch niemals beheimatet war. Im Modell nicht vorhanden aber ebenso authentisch einsetzbar – man muss ja noch Wünsche haben –

sind Lokomotiven der Baureihen 01.10, 18.0, 18.4-5 und 19 (Sachsenstolz). Im Verhältnis zu den hier lagernden Kohlenmassen – O-Wagen sorgen gerade für Nachschub – muten die beiden einfachen Bekohlungskräne (Weinert bzw. Jouef) sehr bescheiden an. Harte Knochenarbeit ist beim Beladen der großen Tender der Schnell- und Personenzuglokomotiven erforderlich: Die Kohlenhunte müssen von Hand gefüllt und verschoben werden und auch das Entleeren ge-

schieht, nachdem der Bekohlungskran den Hunt in die richtige Position gehievt hat, per Hand. Laut polternd entlässt dieser dann seine schwarze Last in den Tender. Bei täglich rund 60 zu versorgenden Maschinen sind beide Kräne des Bw nahezu ununterbrochen im Einsatz. Für die Schlacke steht ein Schrägaufzug zur Verfügung, der diese später weiter verwertet und darum zu verkaufenden Verbrennungsrückstände in bereit stehende Waggons verlädt. Die eingesetz-



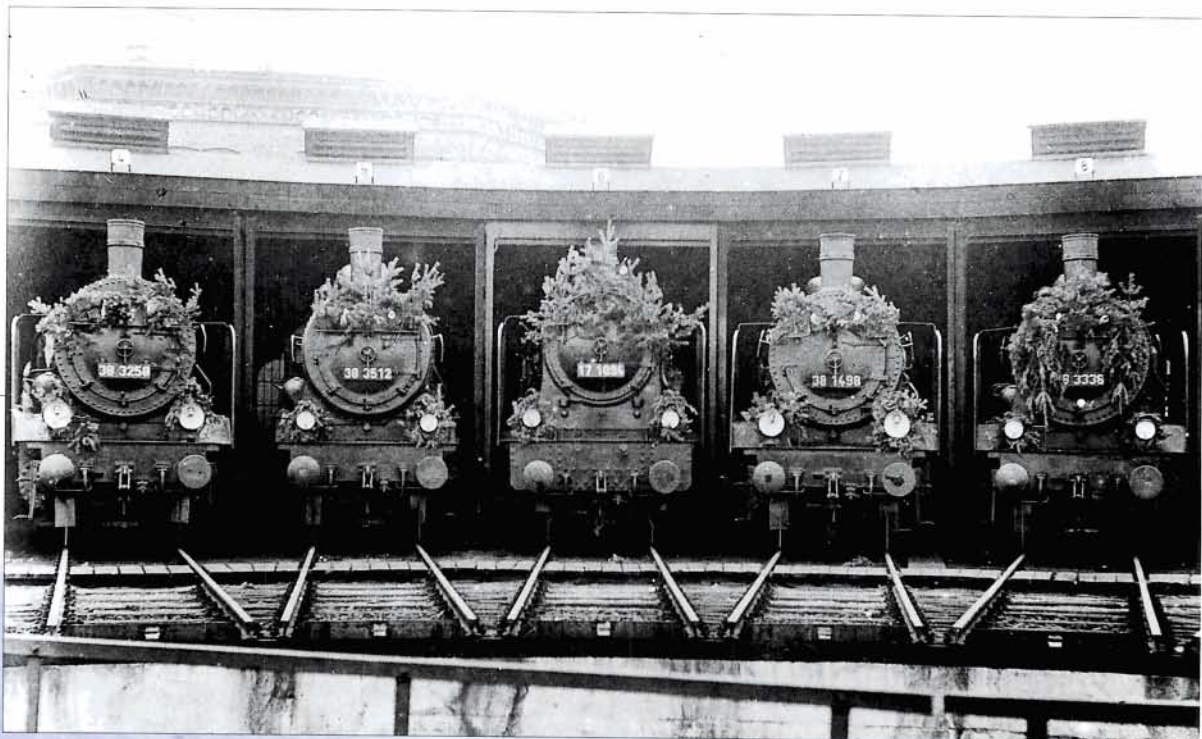


**Bilder 63 und 64:**

Modell- und  
Vorbildsituation:  
Verschiedene  
Preußinnen blicken  
aus dem Schuppen  
I heraus.

Das Ganze mit  
Tannengrün – Be-  
wohnerinnen von  
Schuppen I am  
1. Mai 1933.

Vorbildaufnahme:  
Sammlung Gott-  
waldt







ten Bahnhofswagen erhielten teilweise eine bei DRG-Model erhältliche authentische Beschriftung des Bw Ahb. Für die Gestaltung des Untergrundes wurde neben den bekannten ASOA-Pro-

**Bild 66:** 03.10 und ihre unverkleidete Schwester verräuchern das Bw Ahb.

**Bild 67:** Der Reiz großer Ohren: 03 161 auf der Drehscheibe vor Schuppen I.

**Bild 68:** Zwei Generationen preußischer Schnellzugtraktion.





**Bild 65:** Ein Unikat: 01 226, gekoppelt mit einem Stromlinientender, musste einspringen, wenn Ersatz für den Henschel-Wegmann-Zug benötigt wurde.

**Bild 69:** 01 082 auf der Drehscheibe vor Schuppen Ia.  
**Abb.: Sammlung Gottwaldt**





dukten selbst gesiebter Kohlenstaub, echte Asche (aus dem Kachelofen) und die gesammelte Lösche der 24 009 verwendet. Gesiebter Vogelsand „schmückt“ die Besandungsanlage.

Lokschuppen und Nebengebäude entstanden in vollkommenem Selbstbau nach Fotos und verfügbaren Zeichnungen und soweit möglich durch Maßnahmen beim Vorbild unter Rückgriff auf die

**Bild 70:** Kam ab 1936 zweimal täglich von Dresden nach Berlin Afb: 61 001.

**Bilder 71 und 72:** Nochmals Impressionen von Schuppen III.

**Bild 73:** Dresdner 01 226 im Ersatzdienst für 61 001.

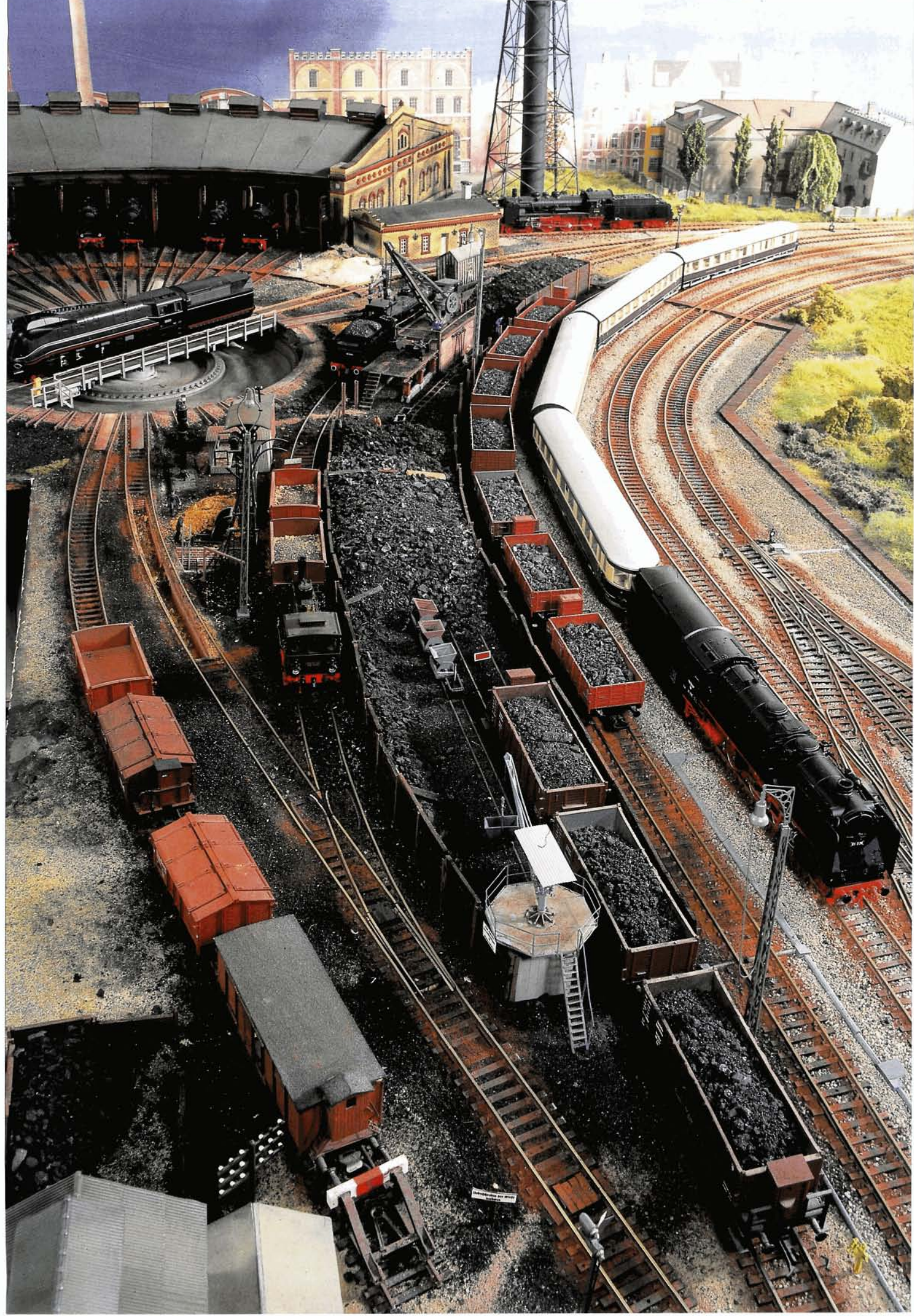


bereits beschriebenen Materialien. Eine Herausforderung stellte der Wasserturm dar, im Vorbild 1908 von der Dortmunder Firma August Klönne errichtet und heute Wahrzeichen des in den wieder errichteten Lokschuppen untergebrachten Deutschen Technik Museums.

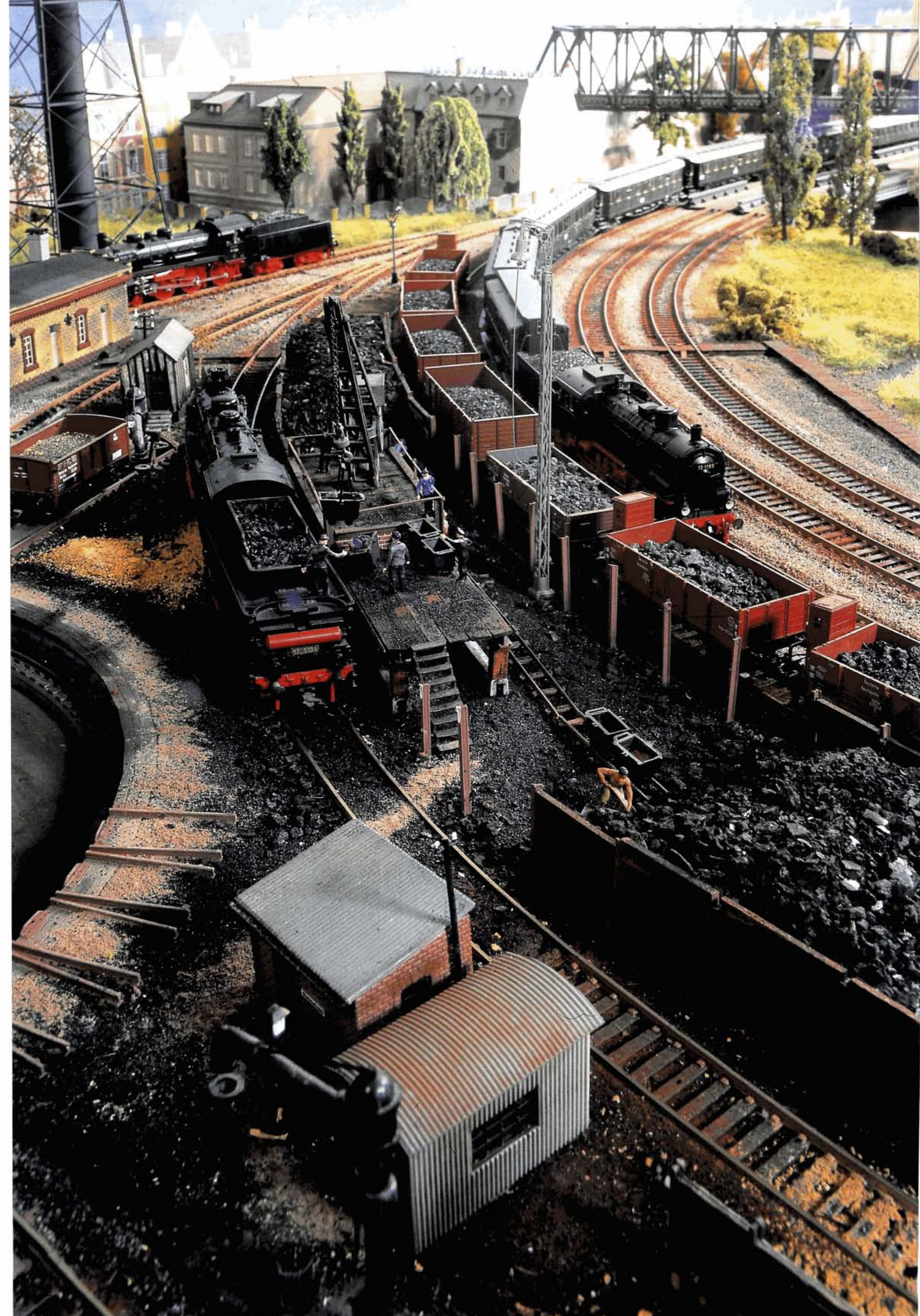
Das filigrane Stahlgerüst wurde aus verschiedenen Messingprofilen gelötet, den Wasserbehälter bildet eine massive Holzkugel aus dem Möbelzubehör. Ergänzt wurde mit Teilen aus dem Weinert-Programm, der Dachlüfter stammt von Falter.

Aus Platzgründen wurde nur einer der













beiden Ringlokschuppen und auch dieser nicht als Halbrund, sondern mit lediglich zehn Ständen nachgebaut. Beim Vorbild konnten die Lokomotiven über zwei 23-m-Drehscheiben auf insgesamt 40 Stände in zwei weitgehend gleichartigen Ringlokschuppen, die durch ein Verwaltungsgebäude verbunden waren, verteilt werden.

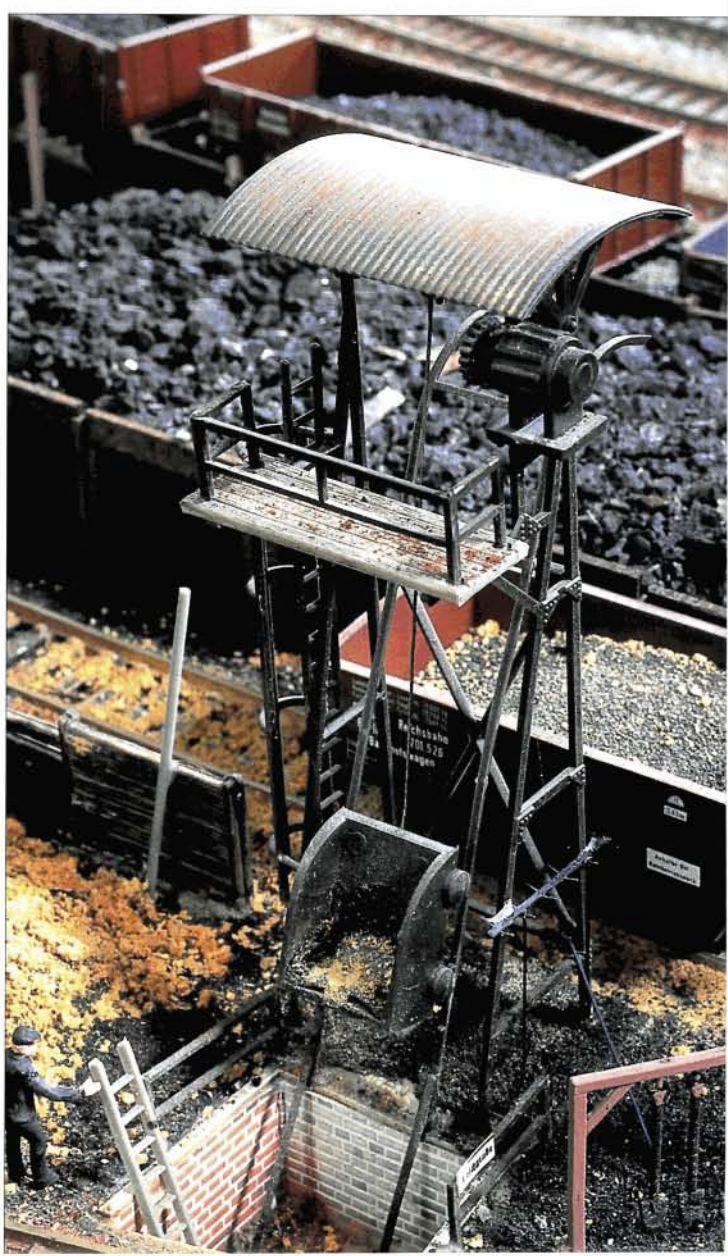
Versunken in den Anblick des Bws haben wir fast vergessen, dass wir uns in einem Zug befinden, der sich in diesem Moment kaum merkbar erneut in Bewegung setzt. Jetzt liegen die letzten 800 m bis zu unserem Ziel vor uns und es gilt aufzupassen und die zahlreichen Eindrücke aufzunehmen.

**Bild 75:** Am Kohlebanen wird die nächste Lok versorgt. Hier herrscht ein Kommen und Gehen, das den Lokfan heutiger Tage schier besinnungslos werden ließe.

**Bild 74:** Ein Blick auf den mächtigen Bansen.

**Bild 76:** Die Behandlungsanlagen des Bw Ahb in Modell und Vorbild: Dicht gedrängt zwischen Drehscheibe und Hauptstrecke.  
**Abb.: Slg. Gottwaldt**

**Bild 77:** Der Schlackenauzug.







**Bild 79:** Ein Blick in das Personen-zuglok-Bw des Anhalter Bahnhofs um 1932. **Abb.:** Sammlung Gottwaldt



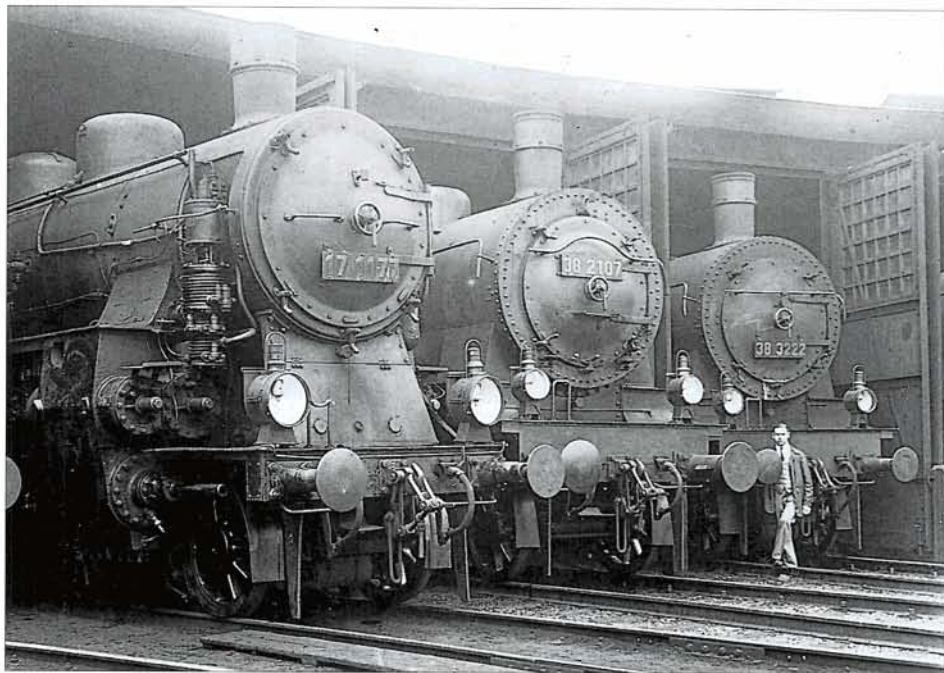




**Bild 80:** Preußinnen unter sich – im Modell ...

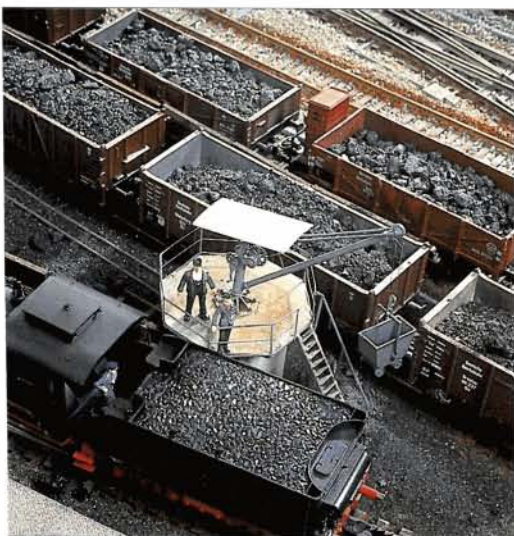
**Bild 81:** ... und beim Vorbild.  
**Abb.: Sammlung Gottwaldt**

**Bild 78:** Eine Baureihe 39 (preußische P 10) wird für ihren nächsten Einsatz bereitgestellt.



**Bild 82:** Viel Arbeit für das Bw-Personal – und später für den Heizer.

**Bild 83:** Das Mädchen für alles im Bw: die T 3. Wenn sie auf den Strecken im Umland nicht mehr benötigt wird, findet sich hier genügend Verschubarbeit.











## Die Kanalbrücken

Links sehen wir die Gebäude an der Luckenwalderstraße. Die Aufschrift „Gesellschaft für Markt- und Kühlhallen“ an der großen Brandmauer ist uns von vielen Aufnahmen des Bw Ahb bereits sehr vertraut. Rechts zieht das Stellwerk Mtm vorbei, dessen Mannschaft uns den langen Blick ins Bw vergönnt hat. Das Modell entstand aus mehreren Vollmer-Bausätzen. Das Dach zielt eine äußerst filigrane Wetterfahne aus dem Reitz-Programm, die zudem einen Hinweis auf das

Baujahr 1880 aufweist. Trotz der langsamen Fahrt verrät der Hall der Räder, dass wir nun auf einer Brücke den Landwehrkanal überqueren. Die hier kreuzenden vier Verkehrsebenen waren einmal Motiv zahlreicher Postkarten und damit ein Synonym des „Berliner Verkehrs“ schlechthin. Gemeint waren (natürlich unsichtbar) der Tunnel der Nord-Süd-S-Bahn, der Kanal mit den ihn begleitenden Lade- und Uferstraßen, die viergleisige Eisenbahnbrücke und über allem die U-Bahn,

**Bild 84:** Luxuszug am Anhalter: Mit der S 10 geht es über den Landwehrkanal.

**Bild 85:** T 12 vor den Hinterhöfen der Trebbiner Straße.

**Bild 86:** Seit dem 3. Januar 1931 verband der „Riviera-Neapel-Express“ Berlin mit dem Süden.  
**Abb.: Sammlung Gottwaldt**







**Bild 87:** Begegnung über dem Landwehrkanal. Gedanklich sitzen wir in den einfahrenden Zug und erleben als letzten Bahngenuss die zurücksetzende Rangierlok.

**Bild 88:** Reizvoll ist dieser direkte Vorbild/Modell-Vergleich allemal. Trotz Konkurrenz durch die neue Baureihe 89.0 hatten die preußischen T 11 (Foto) und T 12 noch reichlich Arbeit – Aufnahme 1936. **Abb.: Sammlung Gottwald**

deren Kleinprofilinie hier als Hochbahn mittels einer asymmetrischen Kastenbrücke den Kanal diagonal quert. Wie gerufen erscheint ein gelber U-Bahnzug mit der charakteristischen Chlorodont-Reklame. Das Modell entstand durch Umbau eines Hamburger U-Bahn-Zuges (bec-kits).

Große Dampfwolken ziehen über den Kanal zwischen Eisenbahn- und Straßenbrücke (Möckernbrücke). Sie stammen von einem Schlepper (artitec), der soeben die Szenerie in Richtung Westen passiert. Am südlichen Ufer hat eine Schute (wegass) mit Kohlen festgemacht und wartet auf Entladung („Berlin iss aus'm Kahn jebaut“). Zahlreiche Passanten verfolgen das Geschehen interessiert vom Ufer und von der Brücke herab, während Lastwagen, Kutschen und Busse über das Kopfsteinpflaster rattern. Südlich der Möckernbrücke sehen wir die





Zufahrt zum Güterbahnhof, gesichert durch ein schlichtes Pförtnergebäude in rotem Ziegel und eiserne Pforten. Links ragt jetzt ein turmartiges Gebäude hervor. Es ist der ehemalige Wasserturm des früher an dieser Stelle gelegenen Bahnbetriebswerkes. Die gesamte Anlage wird jetzt zu Lagerzwecken genutzt. Quietschend sucht sich unser Zug seinen Weg durch das gleich hinter dem nördlichen Widerlager der Kanalbrücke beginnende Weichengewirr. Ein Holzbohlenweg dient dem Personal hier zur Querung der Gleise.

**Bild 89:** Die Kanalbrücken, diesmal ohne rollendes Material, aus der Vogelperspektive.

**Bild 90:** Die Verkehrsebenen am Landwehrkanal aus der Vogelperspektive.

**Bild 91 (Seite 50/51):** Auf der Brücke über den Landwehrkanal kommt uns die stromlinienverkleidete 03.10 entgegen, aber gleich fahren wir in den Bahnhof ein.



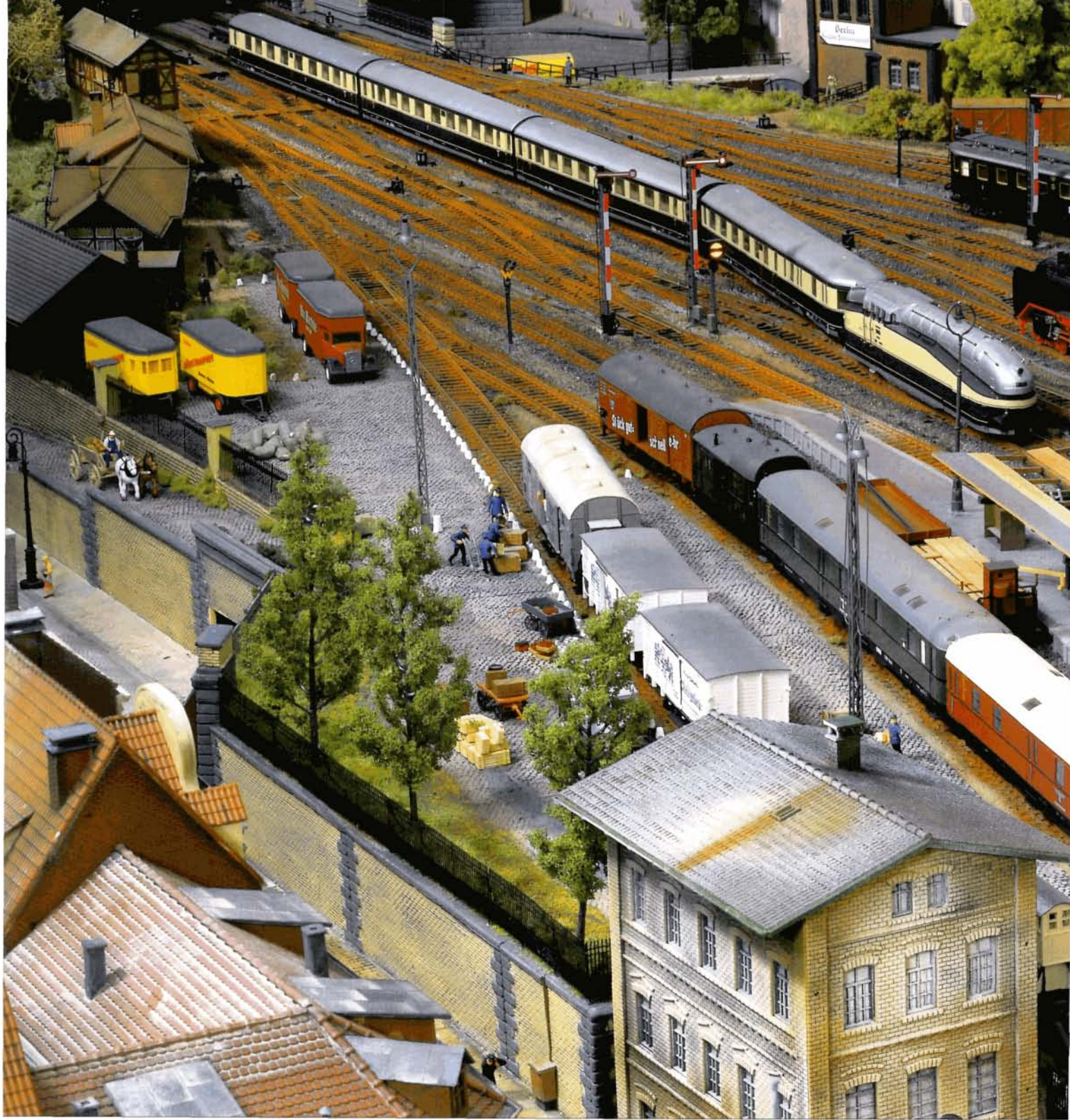












## Der Personenbahnhof

Plötzlich gedämpftes Licht. Vorbei an den mächtigen Sockeln der charakteristischen, 15 m (im Modell immerhin 17 cm) hohen Rundbögen ist unser Zug in die mächtige Bahnhofshalle eingefahren und kommt mit 20 Minuten Verspätung auf dem planmäßig vorgesehenen Gleis 8 zum Stehen. „Berlin Anhalter Bahnhof“ verkündet die Lautsprecherstimme, während wir den Zug verlassen. Unser Ziel ist jedoch noch nicht die Sperre am Ende der Halle, hinter der die Großstadt auf

uns wartet. Zuerst zieht es uns noch einmal auf die Gleisseite des Bahnhofs. Hier hat sich bereits 89 005 unseres Zuges angenommen. Das Personal würdigt unsere Aufmerksamkeit zunächst mit Misstrauen. Schließlich siegt jedoch die Freude über das Interesse an ihrer Arbeit und so verabschieden sich Lokführer und der aufgesprungene Rangierer mit einem freundlichen Lächeln, während sich die kleine Maschine mit hartem Auspuffschlag in Richtung Kanalbrücke und Ab-

**Bild 92:** Henschel-Wegmann-Zug mit 61 001 bei der planmäßigen Einfahrt nach Gleis 8. Im Vordergrund die Postladegleise und das Übernachtungsgebäude. Die Aufnahme beschreibt gleichzeitig die Wucht der Bahnhofshalle. Das ist eben kein „Häuschen“, sondern ein „Gebäude“.

**Bild 93:** Eleganz der 30er Jahre – 99 Minuten benötigte der Salonwagenzug für die 176 km zwischen Dresden-Neustadt und seinem Ziel Berlin AHB. Nachdem die Lok restauriert wurde, ging es zurück nach Dresden – und das gleich zweimal pro Tag!









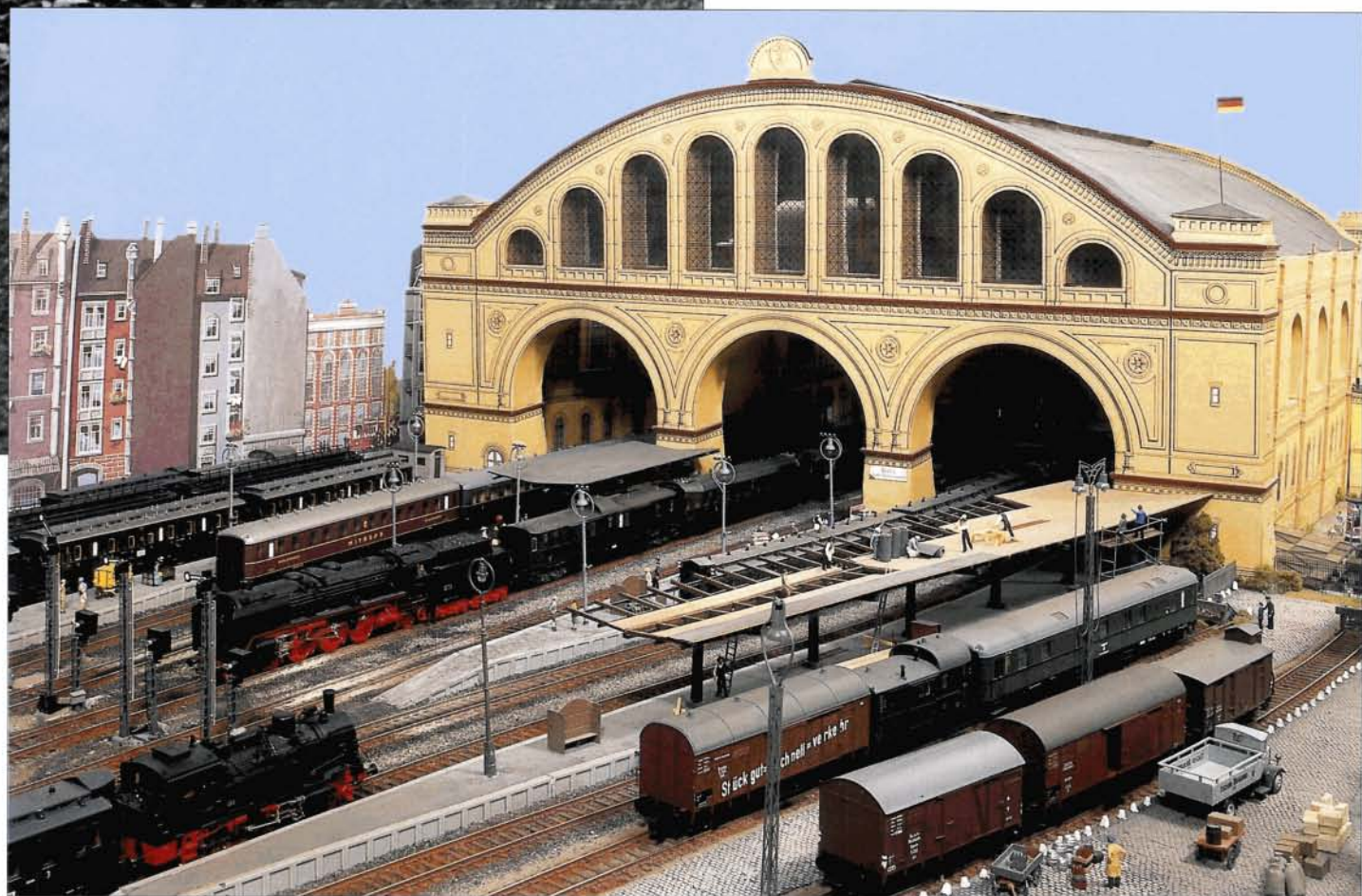
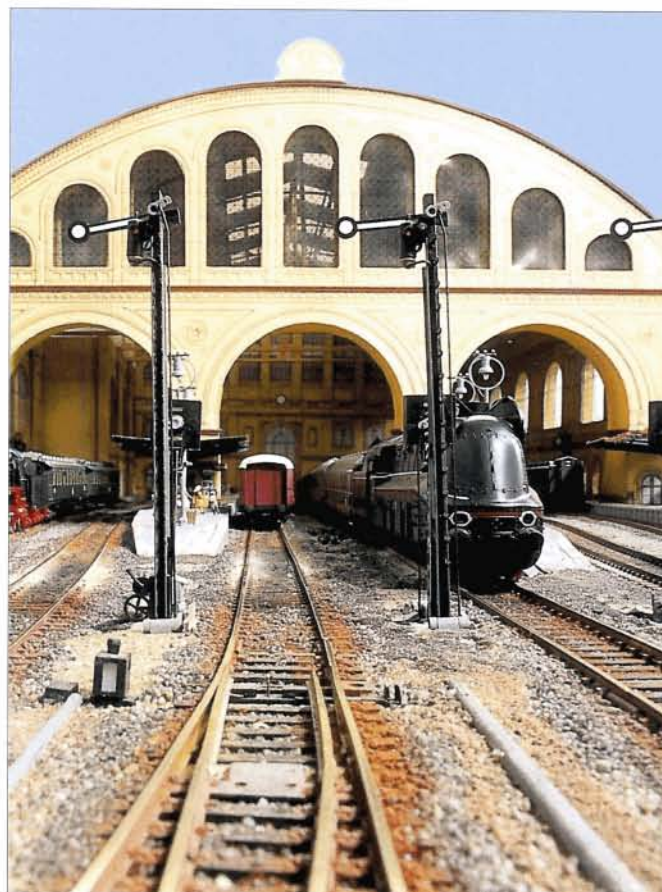
**Bild 94:** Mai 1938 – keine „Scheinfahrt“, sondern Alltag am Anhalter Bahnhof mit ausfahrendem D-Zug Berlin–Dresden–Prag–Wien. Abb.: Sammlung Gottwaldt

**Bilder 96 und 97:** Eine 03.10 wartet auf Ausfahrt. Hochbetrieb! Planungen zur Erweiterung der Anlagen gab es, sie wurden jedoch nie realisiert.

**Bild 95:** Nur ein Stück altes Blech, aber der Eisenbahnhistoriker hält hier eine ganze Ära in den Händen – und glaubt zu träumen, denn dieses Stück Blech lag einst am Anhalter, reiste über Sachsen und Böhmen nach Wien und kam aus der K.u.K.-Metropole zurück ins Herz Preußens ... durchatmen!  
Abb.: Sammlung Gottwaldt









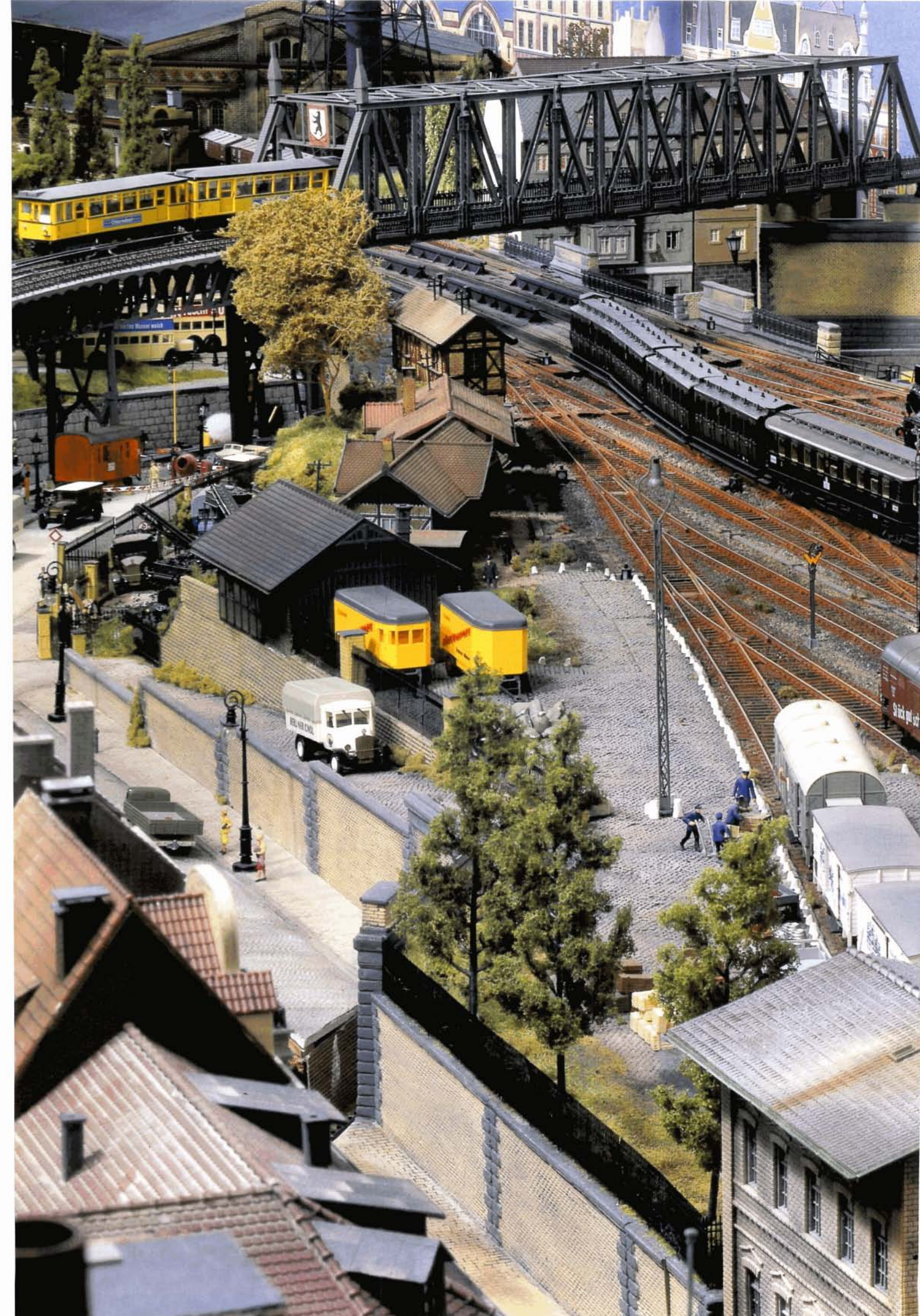




Bild 98: Blick über die Dächer der Möckernstraße auf das Bahnhofsvorfeld bis zum Landwehrkanal.







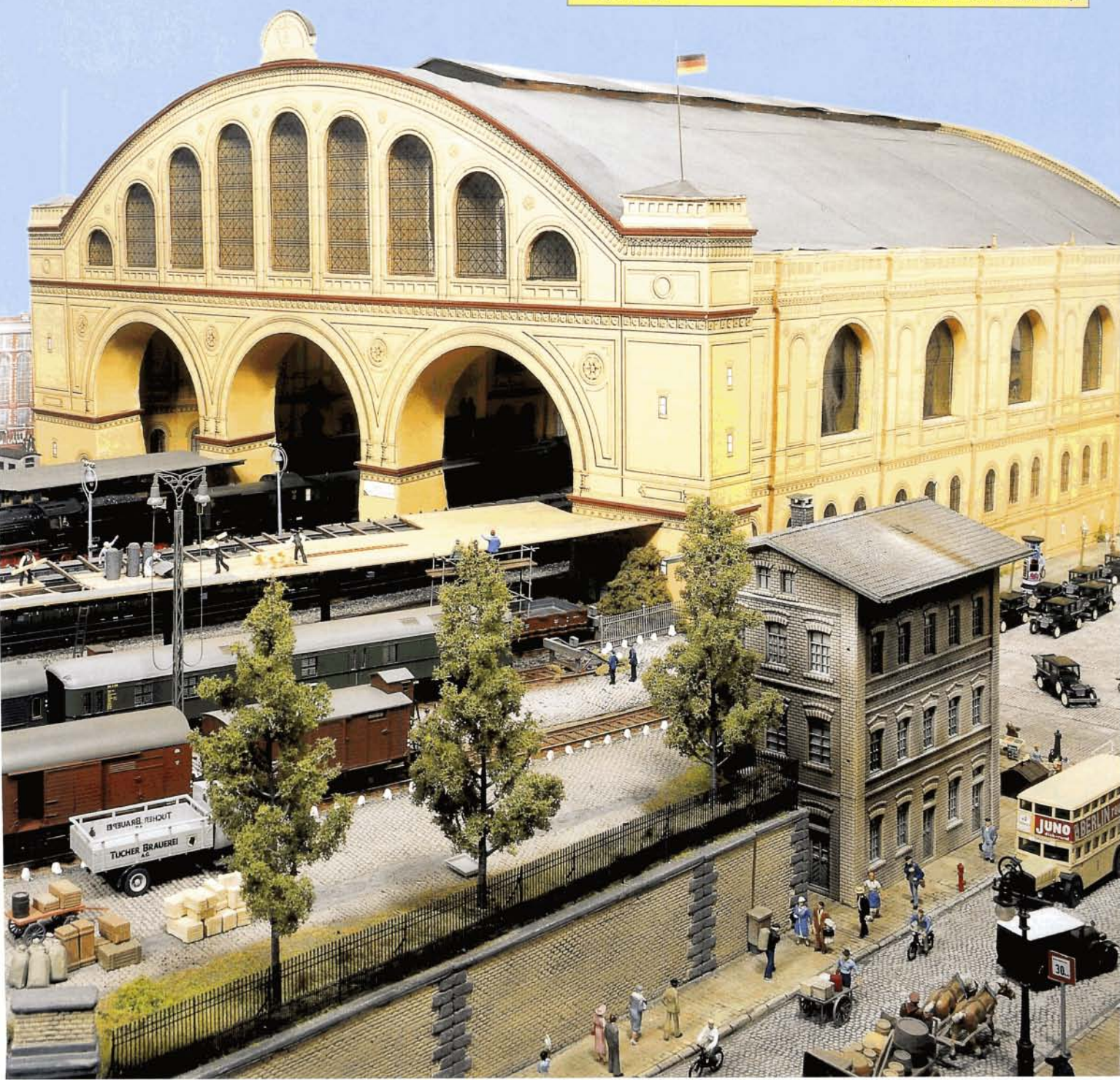


Unser Blick fällt auf das durch den abgezogenen Zug freigegebene, am östlichen Bahnhofsrand stehende Übernachtungsgebäude und die davor liegenden Ladegleise für den Postverkehr. Östlich des sich in Richtung Kanalbrücke stark verengenden Gleisfeldes erkennen wir das Stellwerk Ahb und einige davor liegende Flachbauten. Um zusätzlichen Raum zu erhalten, hat man einige G-Wagen ihrer Fahrgestelle entledigt und sie neben die Gleise gesetzt. Um ausreichende Länge

**Bild 100:** ... nur noch wenige Minuten bis zu Abfahrt!

**Bild 101:** Die Tafel der vom Anhalter abfahrenden Züge des Sommerfahrplanes von 1939. **Abb.: Sammlung Gottwaldt**

**Bild 102:** Blick über die Postladegleise.

[illegible]





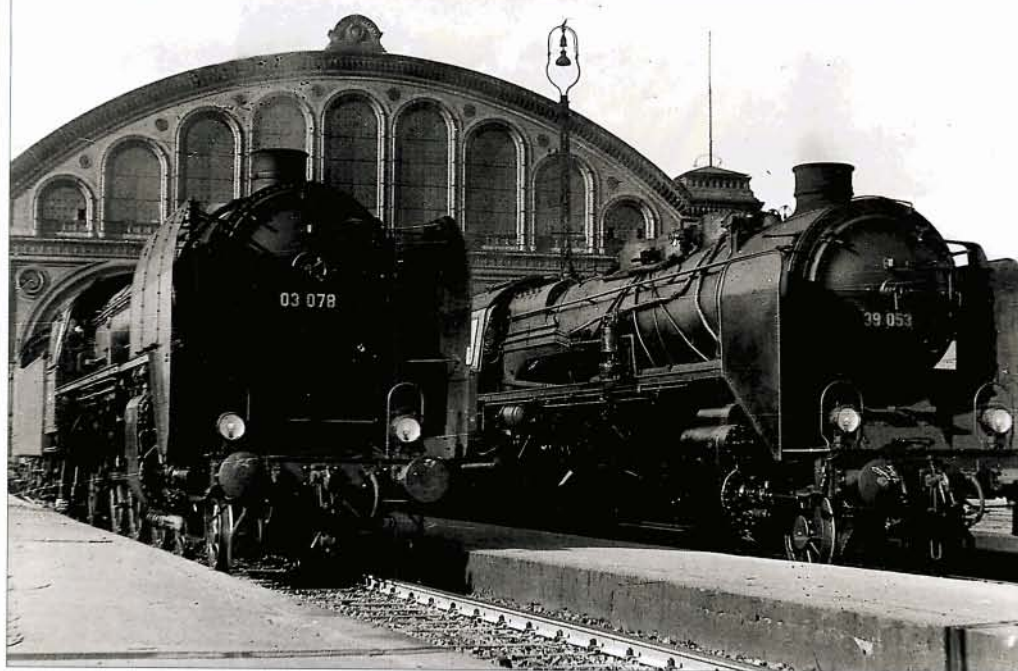
zu erreichen, wurden die Bahnsteige nachträglich bis nahe an die Weichenverbindungen verlängert. Von dort haben wir einen sagenhaften Blick auf die gesamte Südfassade des Bahnhofs mit einer Höhe von nahezu 40 m und einer Breite von 66,5 m. Geradezu winzig wir-

ken die ansonsten so mächtigen Schnellzuglokomotiven und die Bahnsteigdächer, die man angesichts länger werdender Züge als zusätzlichen Schutz für die Fahrgäste vor die Bahnhofshalle gesetzt hat, vor dieser Kulisse. Auch im Modell ein beeindruckender Anblick.

Von unserem vorgeschobenen Beobachtungsposten auf dem Bahnsteig C verfolgen wir eine Weile den Betrieb in dem links von uns liegenden Ausfahrbereich. Auf Gleis 2 steht abfahrbereit der D 40, der über Halle nach Leipzig und München verkehrt. 410 t hat die 03, die heute

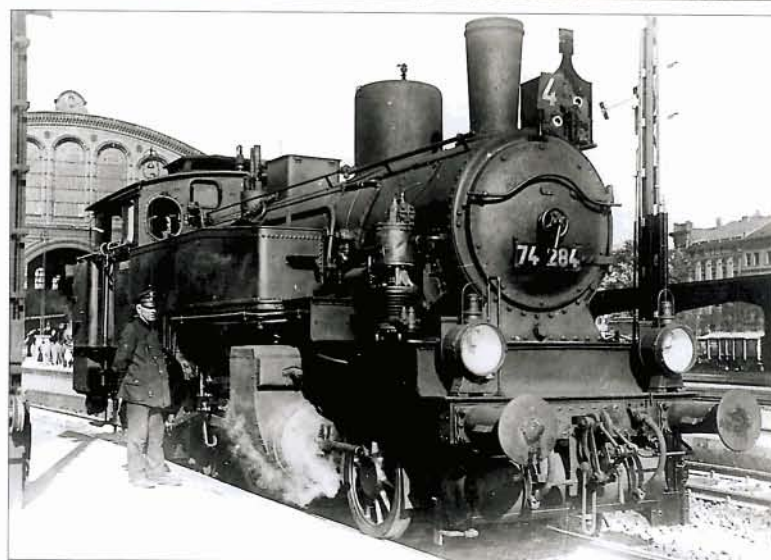






**Bild 105:** Zwei ehemals preußische P 10 im August 1939.

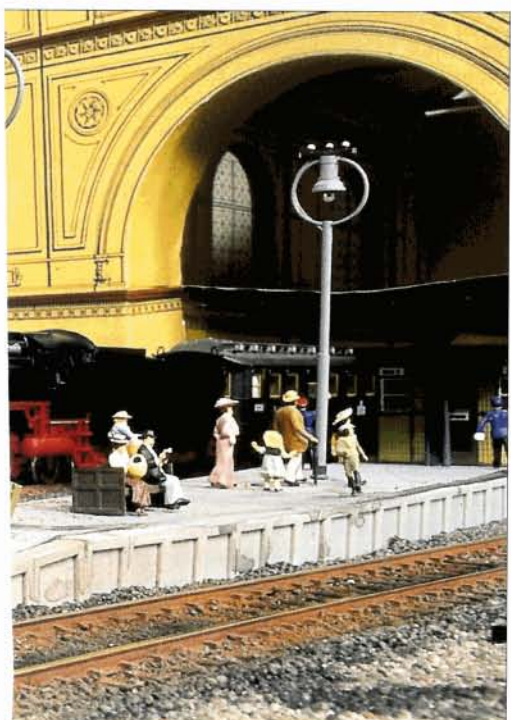
**Bild 106:** Die ehemalige Stadtbahnlok 74 248 vom Betriebswerk Ahb wartet auf die nächste Rangieraufgabe (Mai 1935). **Beide Abb.: Sammlung Gottwaldt**



**Bild 107:** Hp 1 – aber zur Stellung des Gleissperrsignals wird der verantwortliche Signalmeister dringend um seinen Bericht gebeten.

**Bild 103:** Mensch und Maschine – wie klein wirken beide vor den Torbögen des Empfangsgebäudes!

**Bild 104:** Mit Aufkommen der Einheitslokomotiven wurden der Baureihe 17 immer mehr Ersatz- und Vorspanndienste zugewiesen.







als Zuglok bis Halle fungiert, am Haken. Dahinter auf Gleis 1 wird soeben die Wagengarnitur des D 4 in die Halle gedrückt, der in rund einer Stunde in Richtung Frankfurt/M abfahren wird und auch zwei Kurswagen nach Paris mitführt. Wir hätten dem Treiben noch länger zusehen können, doch ein heftiger Regenschauer zwingt uns zurück in die schützende Halle. Und außerdem haben wir noch Eines vor, denn wie wir bereits festgestellt haben, spielt sich der Berliner Verkehr nicht nur auf Eisenbahnschienen ab. Auf geht's!

Zunächst lassen wir jedoch noch einmal die Halle auf uns wirken. Durch die großen Seitenfenster und die Dachlichter fällt das Licht in die große Halle. Ihr Konstrukteur, der Ingenieur Heinrich Seidel, aus Mecklenburg stammender Pastorensohn und späterer Autor von „Leberecht Hühnchen“, hat hier sein Meisterstück abgeliefert. Die Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure schreibt 1881: „Das neue Empfangsgebäude der Berlin-Anhaltischen-Eisenbahn in Berlin hat eine in Eisen construierte Halle von



60,72 m Lichtweite und 167,79 m Länge, 19,2 m Höhe bis zum Auflager der Dachbinder und 34,25 m Höhe bis zum First des Daches. Die Wirkung dieser Halle wird als außerordentlich günstig geschildert, besonders da die Eisenteile, Binder, Pfetten und Wellblech in passenden Farbtönen gehalten sind. Der beim Eintritt in das Vestibül gebotene Durchblick in die Halle und deren Dachwerk und die Wirkung der Corridor-Halle wird als eigenartig schön bezeichnet.“

Das Modell meines Anhalters entstand auf Basis des ehemals in Otto's-Fiberverlag, Berlin, erschienenen Ausschneide-

bogens, den es sowohl für H0 als auch für N gab. Angeblich hat die Zeichnung dieses Bogens mehrere technische Zeichner nahezu verschlissen. Um dem Ganzen Stabilität zu verleihen, wurde die Pappe auf entsprechend zugeschnittene Spanplatten geklebt, wodurch gleichzeitig eine ausreichende Wandstärke dargestellt werden konnte. Um noch mehr Plastizität zu erreichen, wurden die Hallenpfeiler zusätzlich mit – ebenfalls entsprechend den Konturen zuzuschneidendem –

Sperrholz hinterlegt. Auch die Fenster mit ihrem filigranen Sprossenwerk lagen dem Ausschneidebogen bei. Sie bestehen aus durchsichtiger, bedruckter Kunststoffolie. Grundlage des Daches (abnehmbar) stellt ein Gerüst aus Holzleisten dar, die Wölbung wurde durch entsprechend gespannte dünne Holzleisten erreicht, die dann in Längsrichtung mit 1 cm breiten Leisten verklebt und anschließend mit der bereits erwähnten „Dachpappe“ belegt wurden. Die individuell angepassten Bahnsteige entstanden auf Styropor-/Gips-Basis unter Verwendung von Brawa-Bahnsteigkanten.





**Bild 110:** Dacharbeiten am Bahnsteig „D“.

**Bild 108:** Schnelltriebwagen waren seit dem 15. August 1935 regelmäßig zu Gast.

**Bild 109:** ... auch Warten gehörte schon damals zum Bahnfahren ...



**Bild 111:** Eine Baureihennummer – zwei Generationen: Rangierloks 89.0 und 89.7

**Bild 112:** Auch neben der mächtigen Bahnhofshalle gibt es interessante Dinge des damaligen Bahnverkehrs zu beobachten. Bereitstellung eines Postwagens in der Ausfahrgruppe.







**Bilder 115:** Sicher ist sicher – Nachjustierungen am Culemeyer.

**Bild 113, 114 und 116:** Dacharbeiten am Außenbahnsteig, damit die Reisenden auch künftig trockenen Fußes zu ihrem Zug gelangen.



Die vorbildgetreue Konstruktion der Bahnsteigdächer basiert auf den Stützen und Längsträgern aus dem Programm des Berliner Herstellers Norbert Woytnik, genau wie das Aufsichtsgebäude auf Bahnsteig „B“, die Bänke, Papierkörbe, Lautsprecher etc. Produkte dieses rührigen Herstellers werden uns auch auf dem Gang durch die Stadt immer wieder begegnen.





**Bild 118:** Pause für den „Kaffeekocher“ nach der Rangierarbeit.

**Bild 117:** Bier im Dienst? – Jetzt nur nicht schwach werden!

**Bild 120:** Bahnhofsausgang zum Droschkenplatz.

**Bild 119:** Frischfleisch aus Schleswig-Holstein ist angekommen.







## Ein Hauch

Wir haben inzwischen die Bahnsteigsperrre zum Querbahnsteig passiert und streben dem Seitenausgang zur Möckernstraße entgegen. Im Modell ist dies – aufgrund der beschriebenen Verkürzung des Empfangsgebäudes – der einzige verfügbare Ausgang, für unseren Rundgang wählen wir diesen, weil unser nächstes Ziel, der Droschkenplatz, eben an der Möckernstraße liegt. So steigen wir die Treppen hinab und betreten Berliner Boden, vor uns eine lange Schlange grüner Kraftdroschken mit dem großen Mercedes-Stern auf dem Kühler. Die Pferdedroschken sind bereits weitgehend verdrängt und werden nur noch für Sonderfahrten und in Weiß natürlich für Hochzeiten eingesetzt. Trotz des Regenschauers ist bei zahlreichen Droschken das hintere Klappverdeck geöffnet. Dies wäre eigentlich der richtige Platz für uns, um



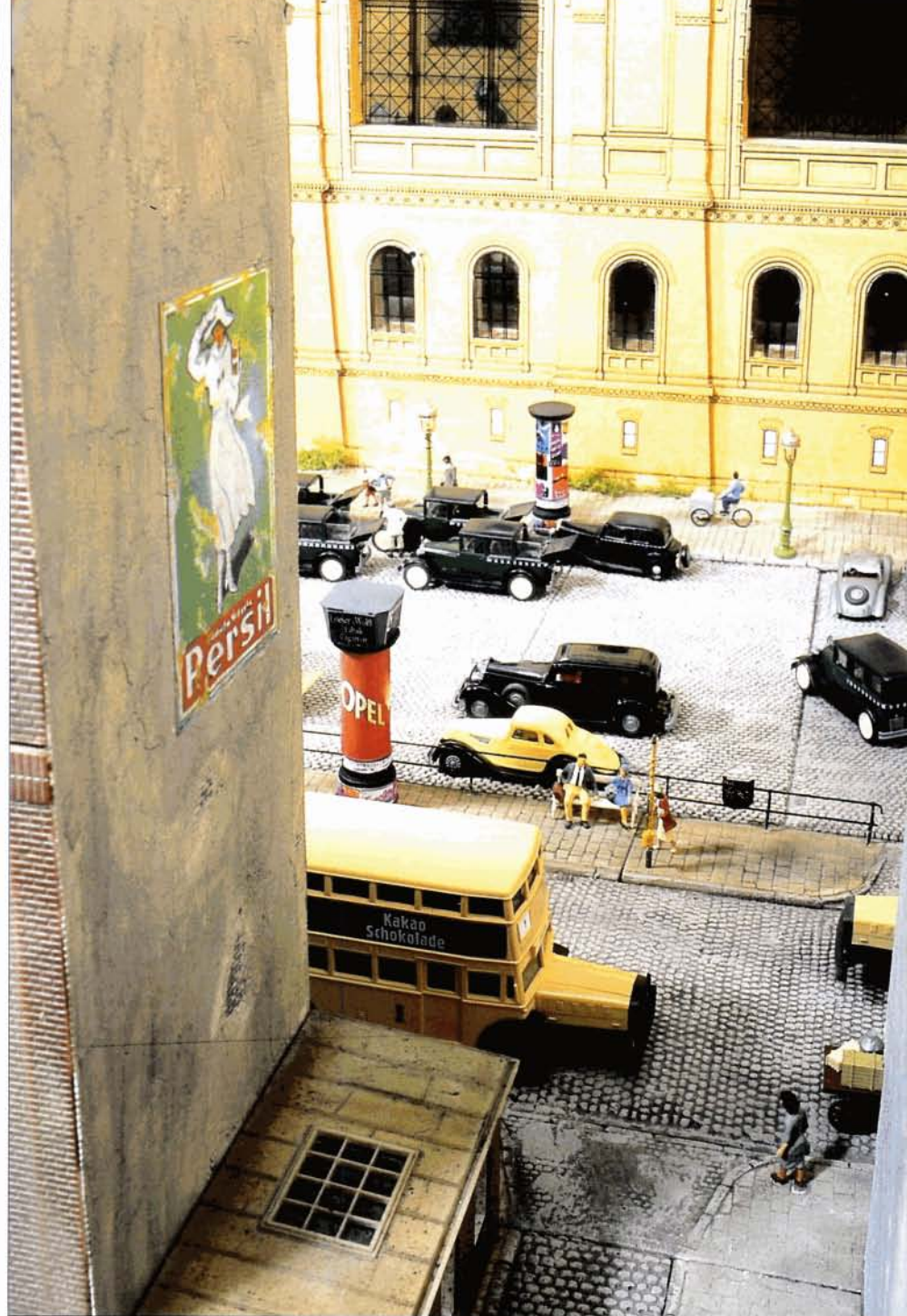
**Bilder 121 bis 125:** Für viele beginnt der Weg in die Großstadt mit den typischen Kraftdroschken. Rechts oben ein Blick auf die imposante Ostfassade des Anhalters. Zwingt Grau raus!? – Großflächige Werbung auf Berliner Brandmauern.





# Berliner Luft

ungefiltert Berliner Luft zu atmen. Neben uns bereitet sich gerade ein Bus von „Käse's Stadtrundfahrten“ auf seine nächste Tour vor. Das ebenfalls offene Fahrzeug ist bereits von einer bunten Touristenschar bevölkert. Nach der langen Bahnfahrt steht uns der Sinn jedoch eher nach einem ausführlichen Spaziergang. So überqueren wir den Droschkenplatz. Rechts von uns befindet sich jetzt das Übernachtungsgebäude und davor der Eingang zum Posttunnel, unmittelbar vor der Stirnseite des Bahnhofs. Das Bahngelände liegt hier auf einer Schüttung rund 4,6 m über dem Niveau der Straße. Hinter dem eisernen Zaun sind einige Waggonen auf dem östlichsten der dort liegenden Ladegleise zu erkennen. Wir erreichen die gegenüber liegende Straßenseite nur, indem wir uns mutig, mehr springend als gehend und immer





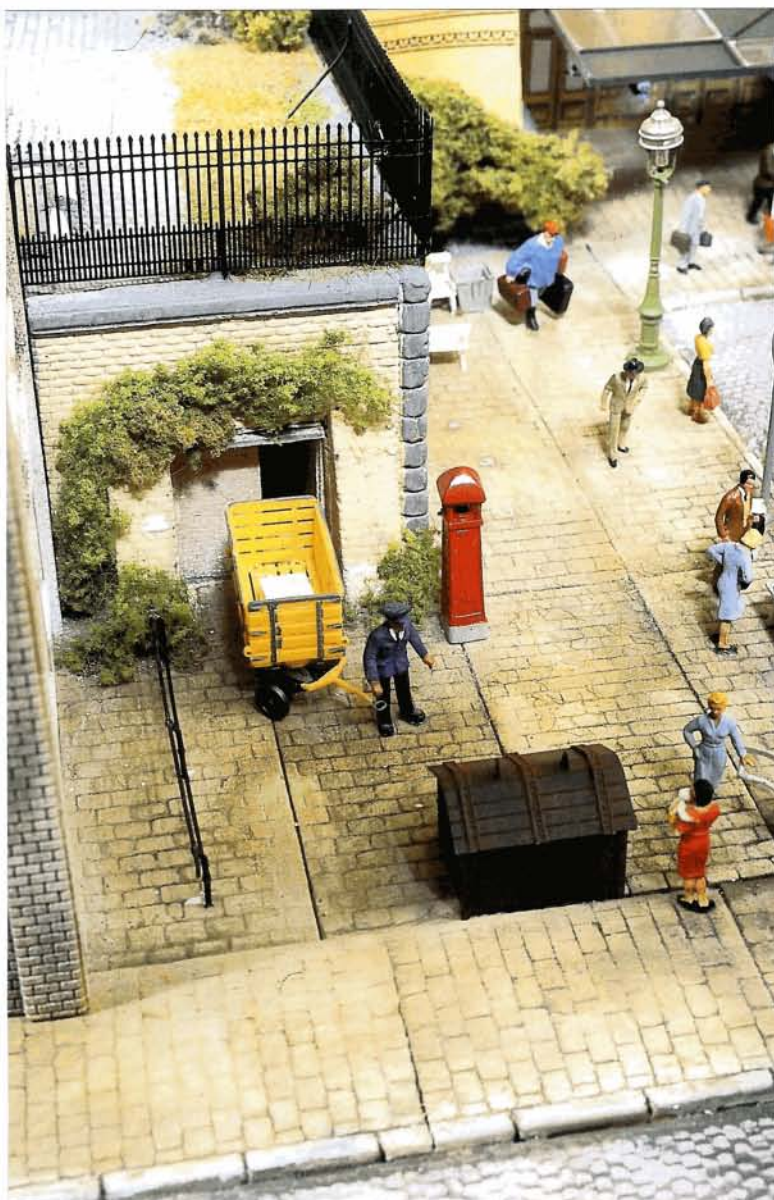


**Bild 126:** Doppel-deckerbuse – bis heute prägend für das Berliner Straßenbild. Gleich beginnt der Kampf um die knappen Sitzplätze.

**Bild 127:** Der Eingang zum Posttunnel.

**Bild 128:** Zwei Traktionsarten – ein Handelsgut: Kohle.

wieder verharrend zwischen die in enger Folge vorbeifahrenden Busse, Taxen, Personenwagen, Fuhrwerke, Motorrad- und Radfahrer wagen. Sicher auf dem Fußweg gelandet, setzen wir unseren Weg nun sehr viel gemächlicher in Richtung Landwehrkanal fort, links von uns die verzierten Fassaden der Wohn- und Geschäftshäuser an der Möckernstraße, rechts die erhöht liegenden Bahnanlagen. Kurz vor der Möckernbrücke entdecken wir rechts das Tor der Zufahrt zu den östlichen Ladegleisen. Die Aufschüttung der Bahn liegt hier, kurz vor der Kanalbrücke, schon deutlich zurückversetzt. Den so entstandenen Raum nutzt ein Kohlenhändler, der nach anstrengender Tour gerade die Pferde seines Gespanns trinkt. Auf der Möckernbrücke haben wir jetzt







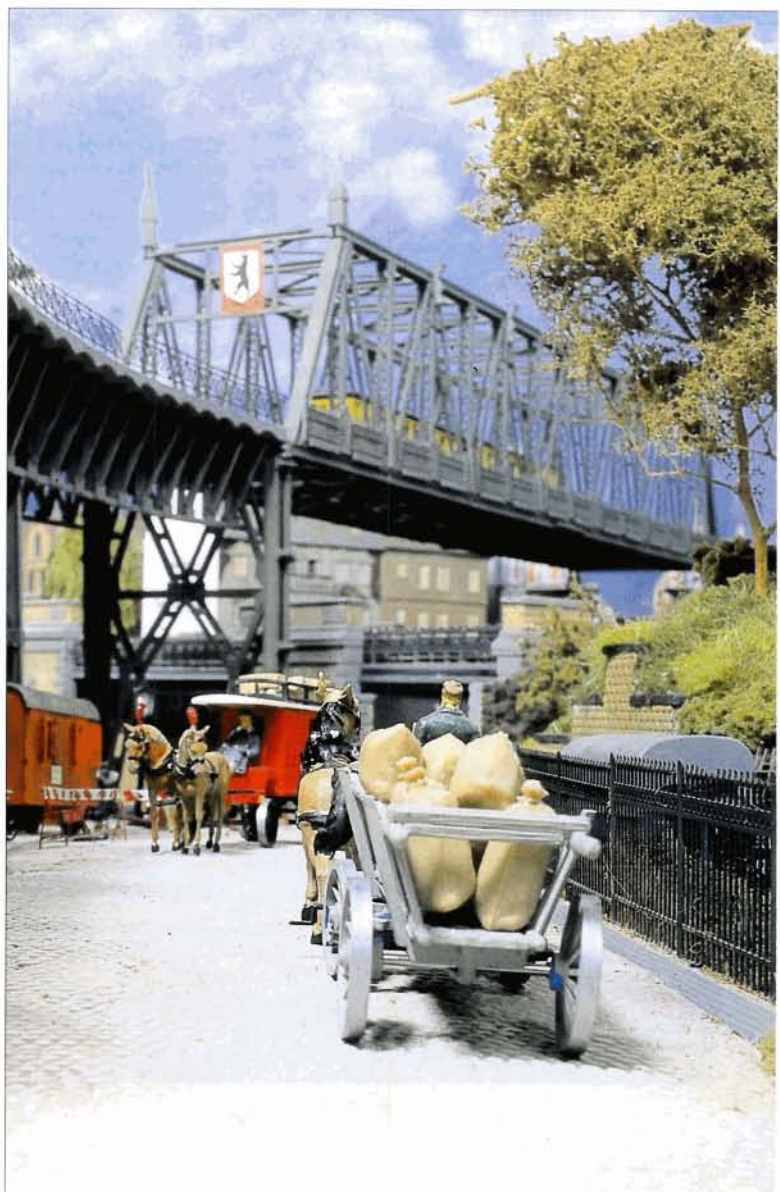
das klassische Motiv der verschiedenen Verkehrsebenen unmittelbar vor Augen. Der am Südufer festgemachte Kohlenkahn harret noch immer seiner Entladung. Wir folgen weiter der Möckernstraße. Die Bahnanlagen rechts von uns gehören jetzt zum Güterbahnhof. Hinter den hohen Mauern können wir den Betrieb dort nur erahnen. Schließlich erreichen wir die Yorckbrücken, die aus der Perspektive des Fußgängers wirklich wie ein nicht enden wollender Tunnel wirken. Hier nun wenden wir uns erst einmal von den Bahnanlagen ab und den Straßen Kreuzbergs zu.

Das Thema Großstadt spielt auf meiner Anlage, wie bereits einleitend gesagt, eine ebenfalls bedeutende Rolle. Grundlage bilden die mittels der Formen von Klaus Spörle hergestellten Gipsplatten.

**Bild 129:** Hier wird mit Kohle Kohle gemacht – rechts die Zufahrt zu den Postladegleisen.

**Bild 130:** ... ohne Genehmigung läuft hier gar nichts ...

**Bild 131:** Unter den Brücken der Hochbahn.







Mit etwas Erfahrung hinsichtlich der erforderlichen Konsistenz der Gießmasse geht die Arbeit relativ schnell von der Hand. Wegen der wesentlich schnelleren Trocknungsdauer sollte man größere Produktionen aufgrund der dann geringeren Luftfeuchtigkeit in die Heizperiode legen. Etwas aufwändiger gestaltet sich das Zuschneiden der Platten immer dann, wenn nicht rechtwinklig gearbeitet werden kann, z.B. bei den in weitem Bogen verlaufenden Uferstraßen. Hier wurden zahlreiche Schnitte notwendig, die sauberlich verschliffen und angepasst werden mussten. Gute Nerven waren für die Einfassung der Straßenbahngleise vonnöten, denn neben dem Winkel musste auch die Dicke der Platten angepasst, in diesem Fall verringert, und die Steinstruktur nachgraviert werden. Die farbliche Gestaltung erfolgte nach den Empfehlungen in der Anleitung. Einer (verdünnten) Grundierung des stark saugenden Materials wurden mit fast trockenem Pinsel Schattierungen und Lichter aufgesetzt und anschließend mit sehr stark verdünnter,

**Bild 132:** Rendezvous in der Großstadt – und Pelikan für die Liebesbriefe.

**Bild 134:** Kanal, Straße, Eisenbahn, U-Bahn – alle Verkehrsträger vereint.

**Bild 133:** Eines der bekanntesten Ansichtskartenmotive vom Vorfeld des Anhalter Bahnhofs: Die Kreuzung der fünf Verkehrsebenen am Landwehrkanal. Hochbahn / Eisenbahn / Straße / Schifffahrt / U-Bahn (später unter der Wasserstraße).  
**Abb.: Sammlung Gottwaldt**



grünlich-brauner Farbe die Verschmutzungen „eingeschwemmt“, wodurch die Steinstruktur im wahrsten Sinne des Wortes hervorragend zum Vorschein kommt. Stellenweise wurde mit Farbpigmenten von ASOA weiter verfeinert. Letztlich schwierigste Aufgabe war die Festlegung des richtigen Grundfarbtons des Pflasters, der beim Vorbild je nach Art des Gesteins in verschiedenen Tönen zwischen Grau, Grün, Rot und Blau liegen kann. Vorbildstudien sind darum in jedem Fall anzuraten. Neben der ausreichend breiten Ausge-





staltung von Straßen und Gehwegen ist für die großstädtische Wirkung der Einsatz von maßstäblichen Häusern unerlässlich. Außer der richtigen Geschosshöhe ist auch – soweit es der Platz zulässt – auf ausreichende Tiefe zu achten. Man sehe sich nur einmal in Berlin um! Nicht nur die imposanten Fassaden, auch die Brandmauern sind je nach Blickwinkel ausschlaggebend für die Gesamtwirkung der Gebäude. Besonders das direkte Bahnhofsumfeld ruft geradezu nach einer entsprechend maßstäblichen Gestaltung. So entspricht das auf Basis ver-

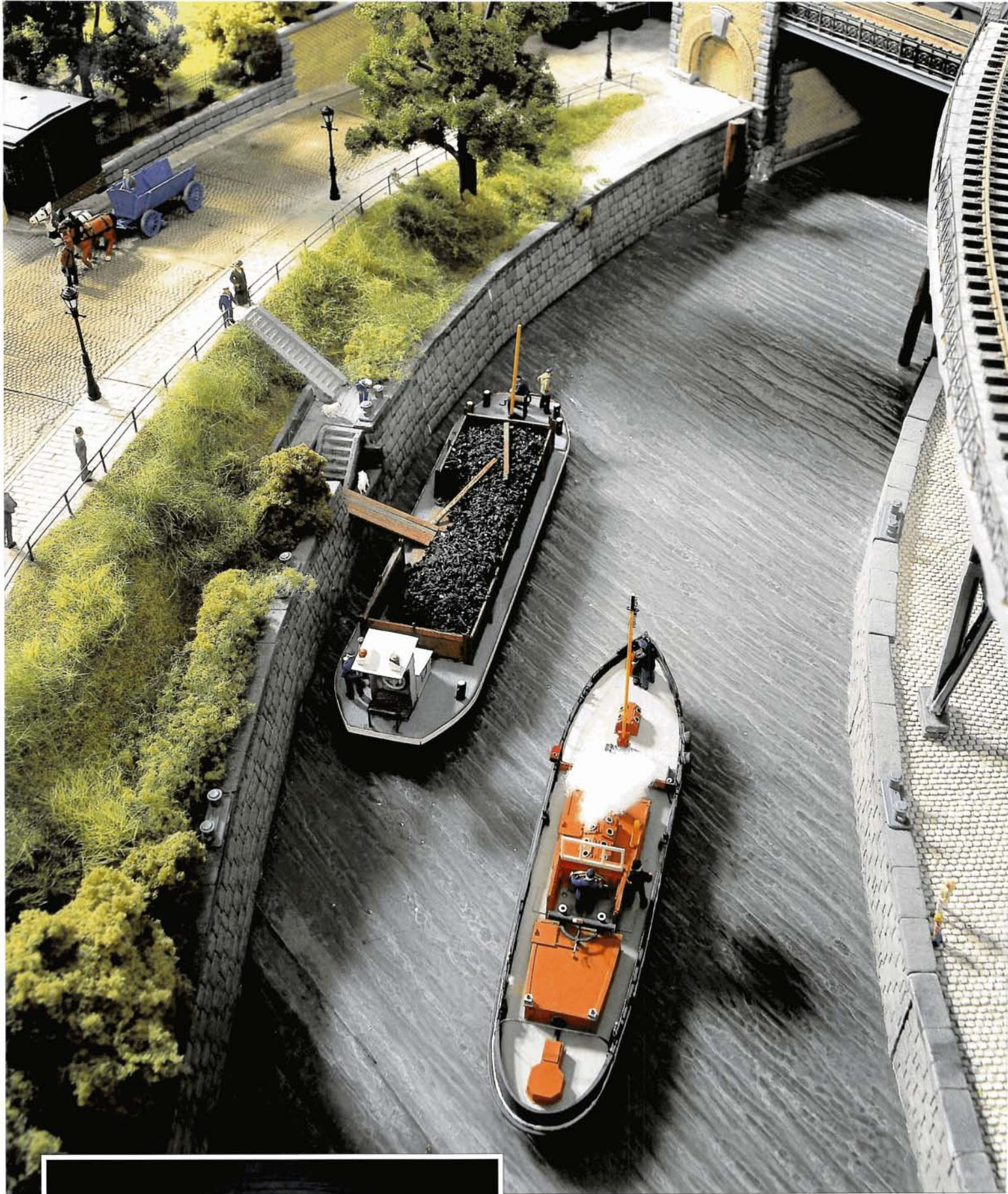
schiedener Fassadenteile der Pola-Hausserie „Mozartstraße“ komponierte Eckgebäude genau diesen Vorstellungen. Mit seinem – um 1900 an Straßenkreuzungen baurechtlich vorgeschriebenen – Eckturm wurde es dem Haus an der Einmündung der Möckernstraße zum Askatischen Platz nachempfunden. Die gesamte Grundfläche beansprucht 25 x 30 cm.

Das Modell wurde ergänzt um die typischen, bauchigen, eisernen Balkone (mit integrierten Halterungen für die obligatorischen Balkonkästen!) aus dem Woyt-

nik-Programm. Das Formen und Verlöten dieser zierlichen Bauteile sollte man sich für besonders ausgeglichene Tage vorbehalten, das Ergebnis sind dann jedoch kleine filigrane Kunstwerke, die wesentlich zur Ausstrahlung der bevorzugten Gründerzeitjahre beitragen.

Apropos Ausstrahlung: Es sind die vielen Kleinigkeiten – und hier insbesondere die von Klein- und Kleinstserienherstellern angebotenen Produkte –, die der Anlage die epochengerechte Ausstrahlung verleihen. Viele Details eröffnen sich erst bei genauerem Hinsehen: Seien es die Feu-





**Bild 135:** Schleppdampfer auf dem Landwehrkanal.

**Bild 136:** Blick unter die Möckernbrücke.

**Bild 137:** Kanal, Straße, Eisenbahn, U-Bahn – alle Verkehrsträger vereint.

ermelder, der Stromverteilungskasten, die Laternen, der Hydrant, die Telefonzelle oder der Briefkasten. Nicht zu vergessen die typischen Litfasssäulen mit ihrer charakteristischen Werbung – ganz wie auf Fotos aus den 20er und 30er Jahren. Als Hersteller all dieser Kleinigkeiten, ohne die mein Berlin niemals nach Berlin auch



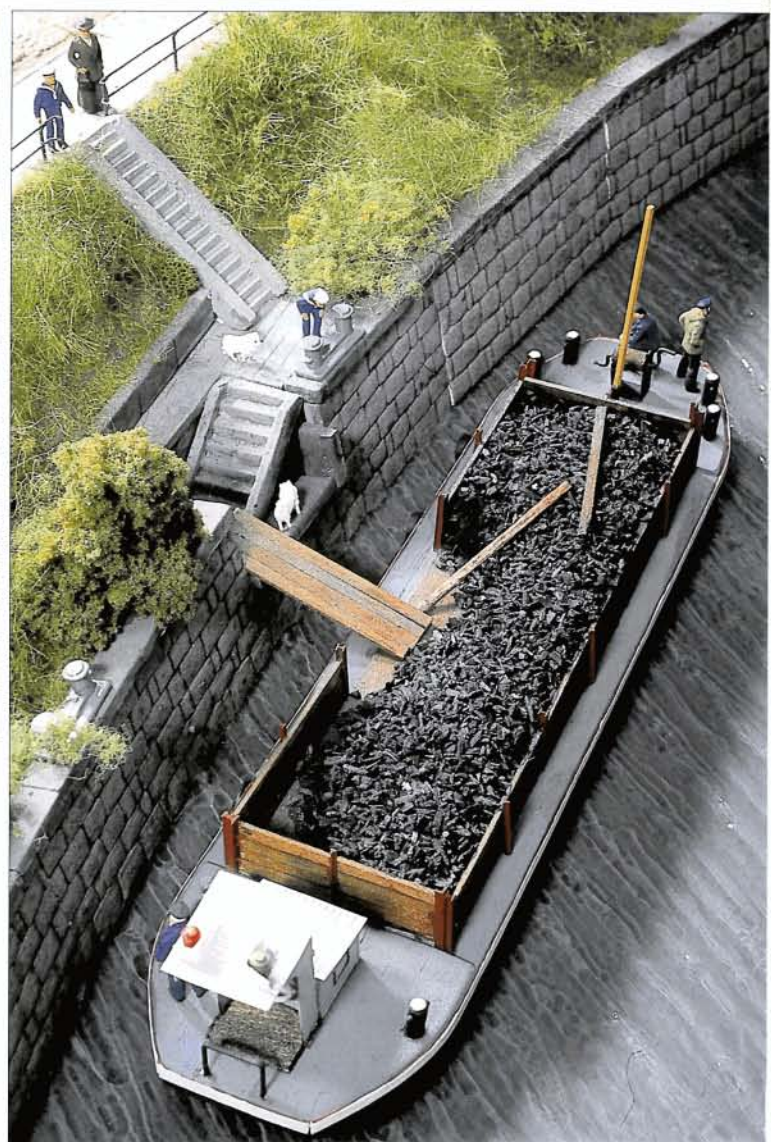




nur im entferntesten aussehen würde, lassen sich insbesondere Brawa und Viessmann (Lampen), Weinert, Petau, MO-Miniatur und insbesondere Woytnik nennen. Gerade der Katalog des letztgenannten – nach eigenen Angaben – Kleinstserienherstellers ist eine wahre Fundgrube für den Berlin-Fan: Neben

**Bild 138:** (Auch) die Ordnungsmacht informiert sich.

**Bild 139:** Eine Schute mit Kohlen wartet auf Entladung.





den unzähligen Kleinigkeiten finden sich dort allerdings auch „richtige“ Modelle. Der Berliner „Müllpatentstaubschutzwagen“ als Pferdefuhrwerk, der zweiachsige Doppeldeckeromnibus NAG D2 May als willkommene Abwechslung zum stark vertretenen Wiking-Modell des DB D 38 oder „die“ Berliner Straßenbahn des Typs T 24 als mit 500 Exemplaren in den Jahren 1924 bis '26 größte jemals für eine Stadt gebaute Serie nebst Beiwagen – wer sich den Umgang mit Lötkolben und Farbpistole zutraut, der ist hier genau richtig aufgehoben. Selbstverständlich sind auch die passenden Straßenbahn- und Bushaltestellen im Programm.

Zurück zu den Häusermodellen. Diese entsprechen nicht, wie die Bahngebäude, ihrem konkreten Vorbild – einigen erkennt man ihre „Herkunft“ sicherlich noch deutlich an. Wichtig ist mir hier vielmehr der Gesamteindruck, und hier sind die Modelle von Pola/Faller (sowie die leider nicht mehr erhältlichen von Schmidt) durchaus verwendbar, wenngleich ich mir „das“ Berliner Gründerzeithaus, womöglich noch in Modulbauweise, nach wie vor wünsche. Hinzu kommt der Zeitaufwand, wenn Modelle nicht nur variiert, sondern, wie hinsichtlich des Eckhauses beschrieben, mit gänzlich verändertem Grundriss gebaut werden. Bei allein mehr als 30 Stadthäusern müssten anderenfalls zahlreiche Mitglieder der H0-Bevölkerung bis heute auf eine Unterkunft verzichten. Dennoch ist natürlich der individuelle Eindruck weitgehender Eigenbauten durch nichts zu ersetzen. Neben den bekannten deutschen Herstellern gelangen auch US-Bausätze von DPM – insbesondere im Bereich der Fenster entsprechend europäisiert – zum Einsatz. Aus drei Bausätzen dieses Herstellers entstand beispielsweise das Kaufhaus „Tietz“, das einen Solitär auf dem linken Anlagenflügel darstellt. Die Auslagen zeigen, dass es hier vom BMW-Roadster über die Stehlampe bis zum modischen Frühjahrskleid alles gibt, wonach dem luxusverwöhnten Hauptstädter der Sinn steht. Dass gerade in der Epoche 2 die meisten Menschen von derartigem Luxus ausgenommen blieben, steht auf einem anderen Blatt.

Zurück zu unserem Rundgang. Wir sind in die Straßen Kreuzbergs eingetaucht und flanieren – eine heute weitgehend in Vergessenheit geratene Beschäftigung,

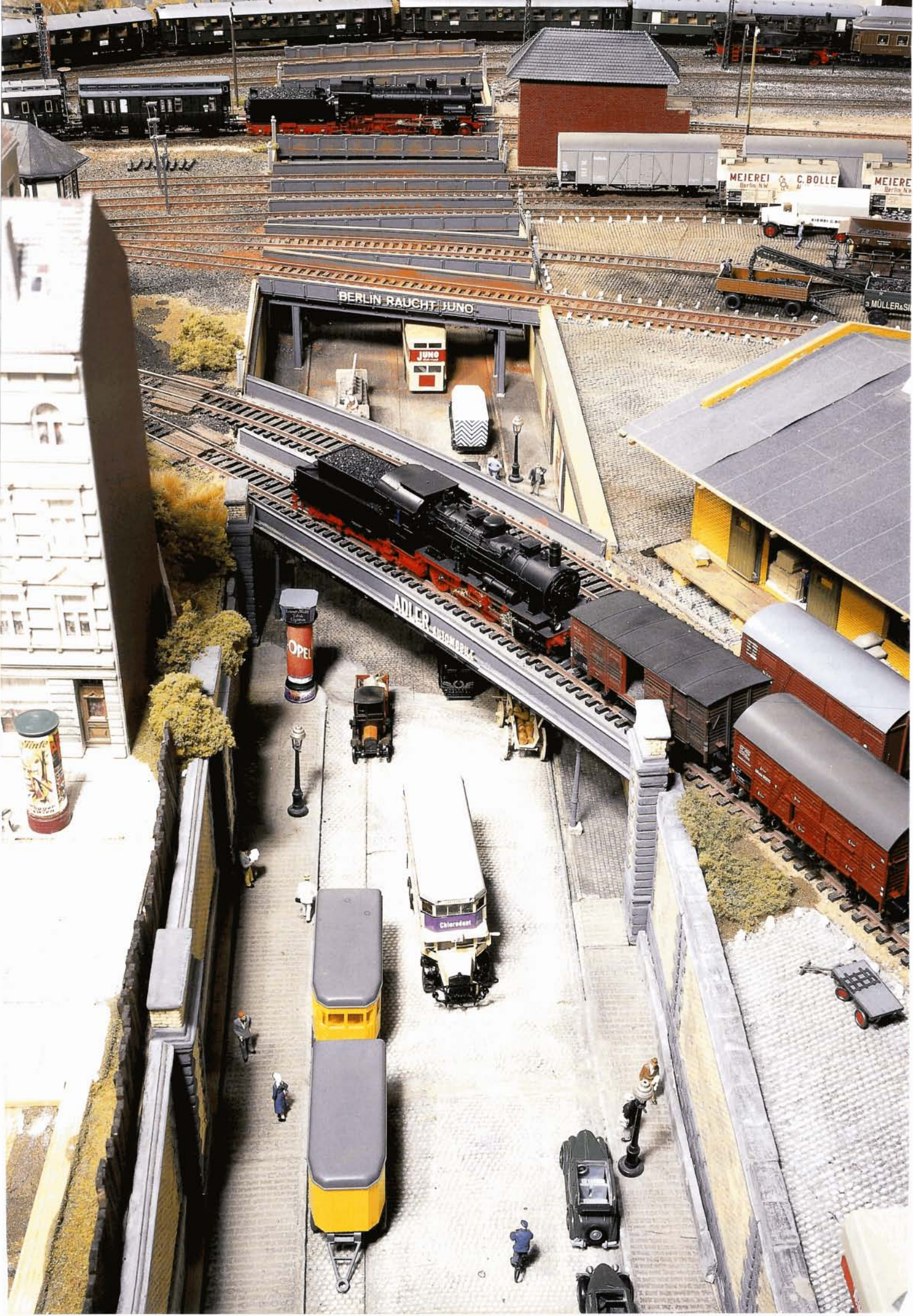
**Bild 140:** Rangierarbeiten auf den Yorckbrücken.

**Bild 141:** Am Tempelhofer Ufer – im Hintergrund das Bw der Personen- und Schnellzugmaschinen.

**Bilder 142 und 143:** Die zahllosen Yorckbrücken gleichen einem Tunnel – von unten wie von oben ein beeindruckendes Motiv.





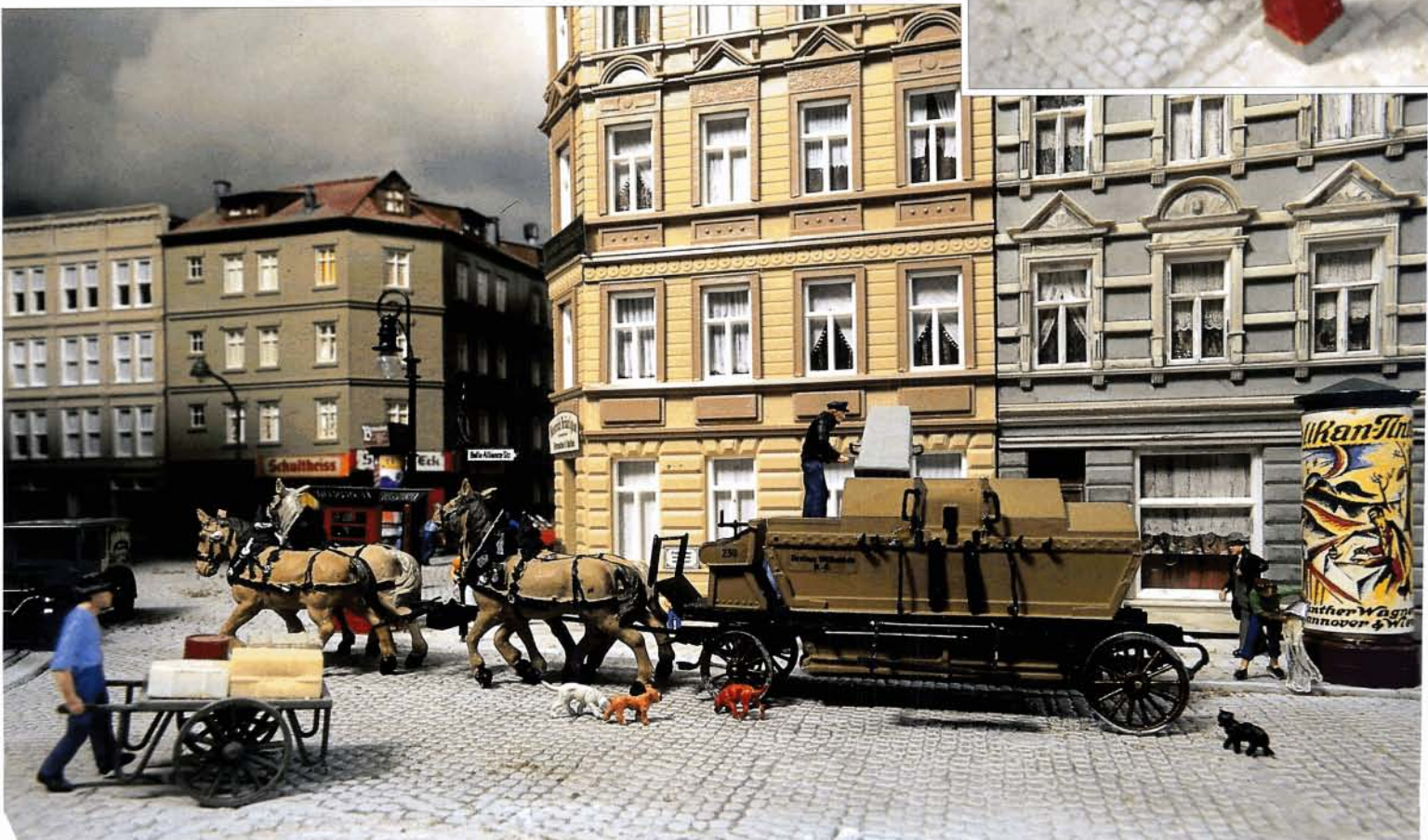






oder wann ist dem Leser zuletzt ein wirklicher Flaneur, wie es sie im alten Berlin zahllose gab, begegnet? Dabei erschließt sich uns das Leben der Großstadt als still-vergnügtem Beobachter am eindringlichsten. So sehen wir die kräftigen Männer der Müllabfuhr, die zu zweit die 200-l-Behälter zur Entleerung in die seitliche Schüttung des Müllwagens wuchten –

mindestens 150-mal am Tag. Auch der Schupo, der das teure Cabrio aufnimmt, das verbotswidrig an der Uferstraße des Landwehrkanals geparkt wurde, die Kinder auf dem Jahrmarktkarussell oder die Hausfrau, die etwas zu zeitig damit begonnen hat, die Hinterlassenschaften der Kohlenträger, die ihre Arbeit noch nicht abgeschlossen haben, aus dem Haus-







**Bilder 144 bis 146:** Auch die Entsorgung muss funktionieren: Müllpa-  
tentstaubschutzwagen der Berliner Müllabfuhr mit vier Pferdestärken  
im Einsatz. Rund um die Möckernstraße bemüht man sich besonders  
um Sauberkeit – hier, wo „die Welt“ in Berlin eintrifft.

**Bild 148:** Straßenschluchten öffnen sich zum Anhalter hin.

**Bild 147:** „Können Se denn keine Rücksicht uff meenen Boden  
nehmen?“







eingang zu kehren, finden unsere Aufmerksamkeit. Immer wieder bleiben wir vor Plakaten und Werbeaufschriften stehen. Hin- und hergerissen zwischen den Fragen, ob wir eine „Juno“ bei „Loeser und Wolff“ erwerben, unseren Weg durch Verwendung eines Brennabor-Fahrrades (nicht das billigste, aber eines der besten) beschleunigen oder doch zunächst die Berliner Stadtparkasse nach unserem Kontostand befragen sollen, vergeht die Zeit wie im Fluge.

Höchste Zeit, den Weg zurück zum Anhalter zu suchen. Da kommt uns die Straßenbahn der Linie 21 sehr gelegen. Wir springen auf den Triebwagen – natürlich ein T 24 – und suchen uns einen Stehplatz im vorderen Wagenteil. Über die breiten Schultern des Wagenführers hin-

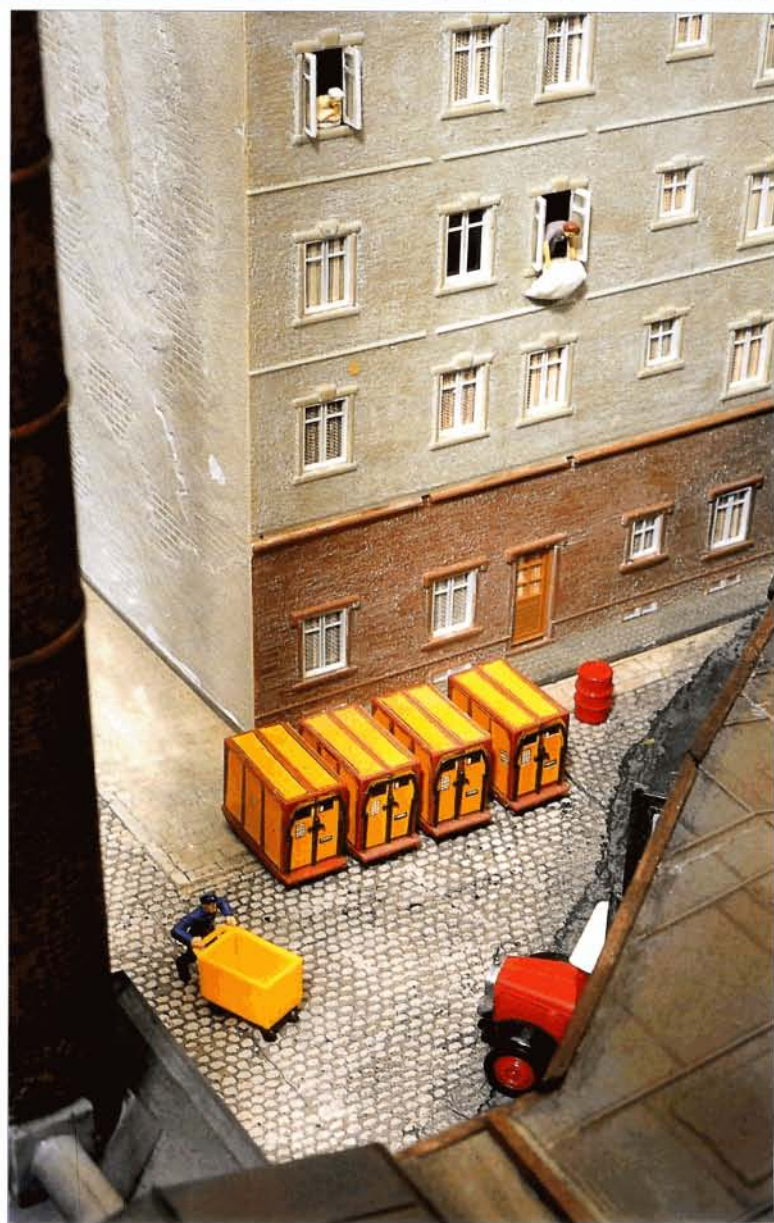




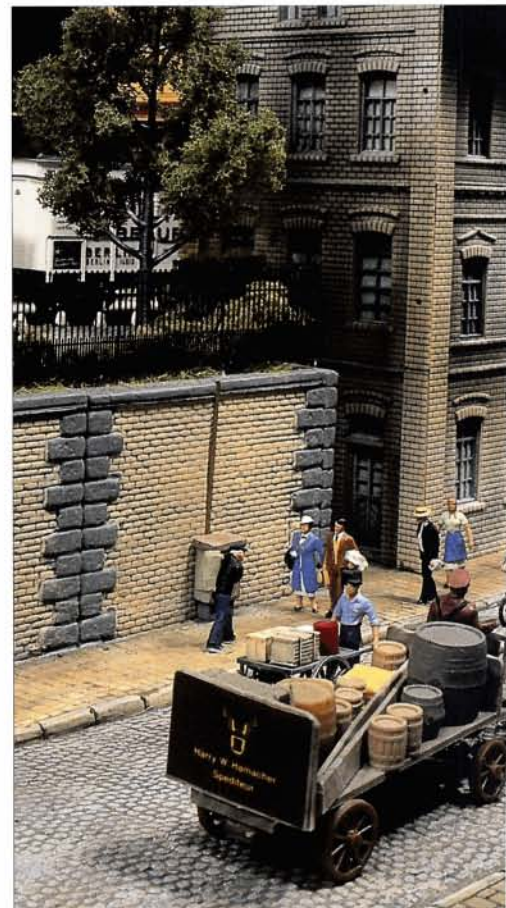
**Bild 149:** Gegensätze der Gründerzeitarchitektur – Schmuckfassade und Brandmauern.

**Bild 150:** Der „Eiserne Justav“ mit weiblicher Assistenz.

**Bilder 151 bis 154:** Arbeit und Wohnen in nächster Nähe – Impressionen vom Postfuhrhof an der Möckernstraße.  
Auf diesem Anlagenteil konnte die im Umfeld des Anhalter stehende Innenstadt mittels weniger Gebäude glaubhaft nachgestaltet werden.







**Bild 156:** Waren über Jahrzehnte Partner der Bahn: Rollfuhrunternehmen für die örtliche Verteilung der Güter.

**Bild 155:** Abfahrender Schnellzug am Anhalter Bahnhof um 1935. Auf dem Nachbargleis steht schon der nächste Zug für die Fahrt hinaus nach Süden bereit.

**Abb.: Sammlung Gottwaldt**

weg können wir so noch einmal den Berliner Verkehr von einem Logenplatz aus beobachten. Kreischend durchfahren wir die engen Kurven.

Plötzlich kommt uns Alfred Döblins Roman „Berlin Alexanderplatz“ in den Sinn. 1929 in Berlin erstmals erschienen und im Jahre 1931 mit Heinrich George in der Hauptrolle des Franz Biberkopf an den Originalschauplätzen unter der Regie von Piel Jutzi verfilmt. Film und Roman beginnen mit einer Fahrt auf der Berliner Straßenbahn. Nur sind wir nicht, wie Franz Biberkopf, soeben aus der Haftanstalt Tegel entlassen worden, sondern als rechtschaffener Berlin-Besucher auf dem Rückweg zum Bahnhof – zum Anhalter Bahnhof.

Dort angekommen erreichen wir schleunigsten Schrittes unseren Zug, der abfahrtsbereit auf Gleis 4 steht. Angefüllt mit den Erlebnissen des Tages fallen wir in die weichen Polster des Henschel-Wegmann-Zuges. Langsam rollen wir aus der großen Halle. Draußen ist es Nacht geworden. Die Lichter des Bahnhofs ziehen

langsam vorbei. Südlich der Kanalbrücken gewinnt unser Zug bereits merklich an Fahrt. Die 01 226 hat wenig Probleme mit den vier Wagen.

Wir sehen noch einmal die jetzt erleuchteten Schuppen des Betriebswerkes. Auf dem „Bockgleis“ simmern die Reserve-loks, wohl 17er, vor sich hin. Das Abblasen eines Sicherheitsventils können wir bis in unser Abteil hinein deutlich vernehmen. Nur noch mit Mühe sind jetzt die schemenhaften Bahnanlagen auszumachen, bald stellen die erleuchteten Fenster der Wohnhäuser die einzige Abwechslung für unsere Augen im Schwarz der Nacht dar.

Plötzlich huscht auf der rechten Seite ein in gelblichem Licht beschienener Bahnsteig vorbei. Es ist der Vorortbahnsteig des S-Bahnhofs Papestraße, der Ringbahn und Vorortbahn nördlich des Rangierbahnhofs Tempelhof verbindet. Die S-Bahn verläuft hier auf separater Trasse neben der Fernbahn. Aber das ist (wahrscheinlich) schon eine ganz andere Geschichte ...

Der Anhalter Bahnhof existiert nicht mehr. Dies gilt nicht nur für das Original in Berlin, sondern auch für mein Modell. Schuld ist letztlich die ebenfalls zu seinem Aufbau beigetragene Liebe zu Bauten aus der Zeit um 1900. Mit dem Erwerb eines solchen Hauses kam Mitte 2001 der Zeitpunkt des Umzuges. Die Anlage wurde schweren Herzens in transportfähige Einheiten zerlegt und harret bis auf Weiteres dem Aufbau. Fraglich ist, ob sie genauso wieder entstehen wird oder ob die Chance für ein anderes Thema genutzt wird.

Dass es sich weiterhin um Berlin und wohl auch um das Umfeld der Anhalter Bahn handeln wird, steht aber schon so gut wie fest. Wohin sonst auch mit all den schönen, passenden Modellen? Die südliche Fortführung des in dieser Ausgabe dargestellten Themas mit dem Bahnhof Papestraße als Zentrum ist insofern gar nicht so weit hergeholt. Bei der zu veranschlagenden Bauzeit vielleicht ein Thema für die EJ-Ausgabe „Super-Anlagen“ 4/2015, wer weiß?





**Bild 157:** Anhalter Bahnhof, ade! Die mit einem Stromlinientender ausgerüstete 01 226 donnert mit dem Henschel-Wegmann-Zug aus der Großstadt hinaus.

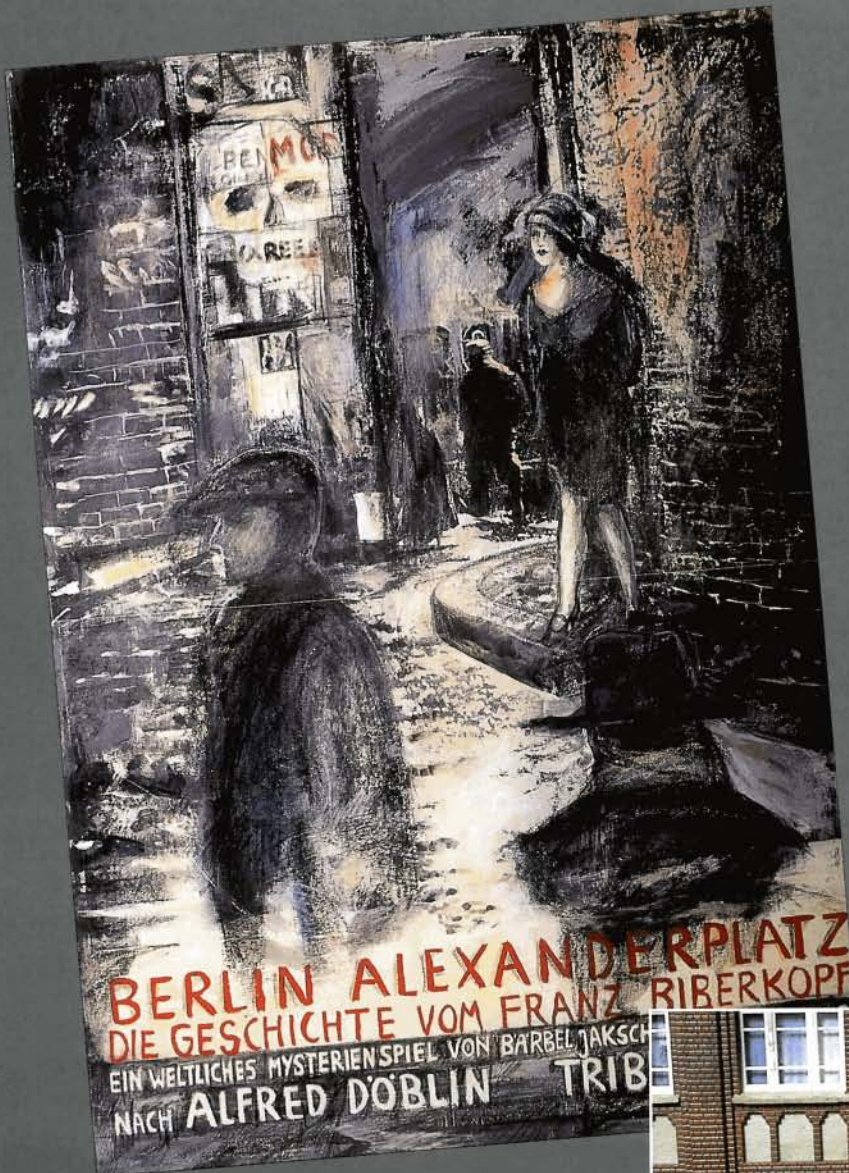


**Bild 158:** Mit der klassischen Nachtaufnahme von 1930 verabschieden wir uns vom Anhalter Bahnhof. **Abb.: Sammlung Gottwaldt**





# Alfred Döblin: Berlin Alexanderplatz



Alfred Döblin, 1878 in Stettin geboren und im Osten Berlins aufgewachsen, praktizierte dort lange Zeit als Kassenarzt. Sein 1929 erschienener Roman „Berlin Alexanderplatz“ ist der erste bedeutende Großstadtroman der deutschen Literatur. Berlin, dessen unbändiges Wachstum Döblin hautnah miterlebt hatte, erhielt damit ein einzigartiges Denkmal. Die eigentliche Handlung, die Geschichte vom ehemaligen Transportarbeiter Franz Biberkopf, ist relativ schnell zusammengefasst.

Sicher etwas ungewöhnlich für ein Modellbahnthema, wurde die Handlung des Romans in verschiedenen charakteristischen Szenen nachgestellt. Ein Krimi auf der Modellbahn – auch ein Stück, das zur Darstellung der Großstadt durchaus dazugehört.

Der Roman ist in seinem collagenhaften Aufbau aber viel mehr als nur der Handlungsstrang, er ist vielmehr das Bild Berlins Ende der 20er Jahre. Geschichte hat der Autor Döblin, der sich dort auskannte, die verschiedensten Aspekte zusammenmontiert, von politischen Parolen, Zeitungsmeldungen über die Statistik des



**Bild 159:** Plakat zum Bühnenstück „Berlin Alexanderplatz“ der Berliner Tribüne.

**Bilder 160 und 161:** Hier verlässt Franz Biberkopf das Gefängnis Tegel, in das ihn ein früheres sinnloses Leben geführt hat – der Beginn des Romans.

**Bild 162:** Franz Biberkopf fasst in Berlin schwer wieder Fuß, aber schließlich gelingt es ihm doch, worüber er sich freut. Er tut nun den Schwur, anständig zu sein. Er verdient sein Geld zunächst als Hausierer und fliegender Händler.





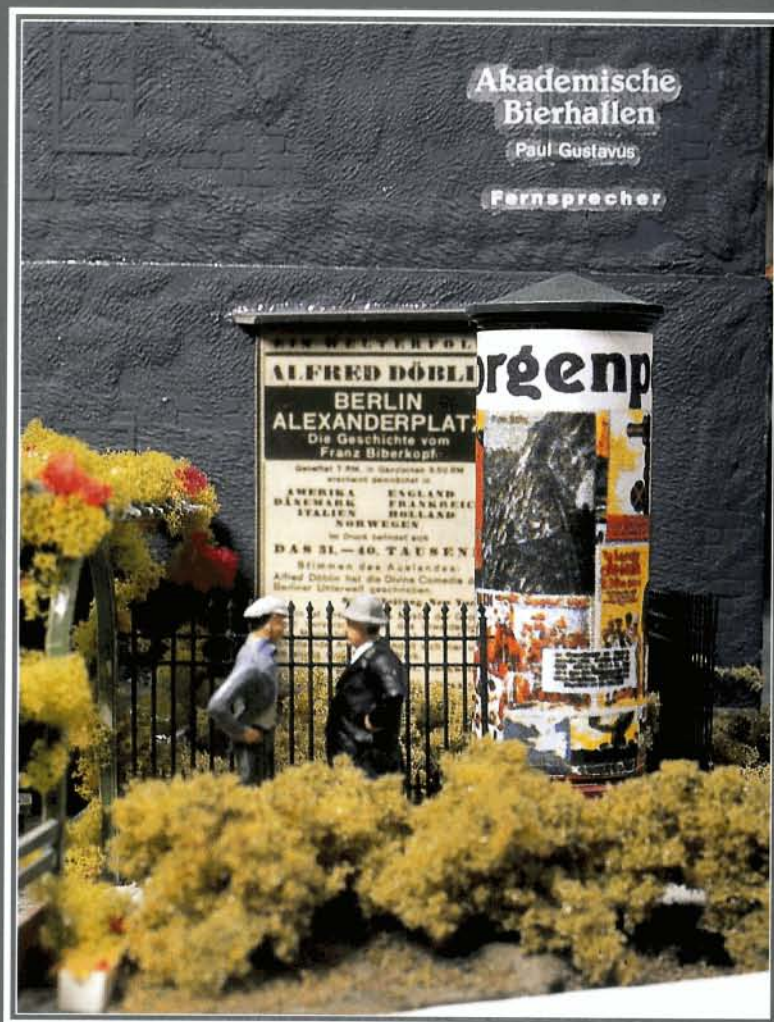


Zentralschlachthofes bis zum Wetterbericht. Dabei hält er psychologische Distanz zu seinem Helden – die eigentliche „Hauptfigur“ ist Berlin.

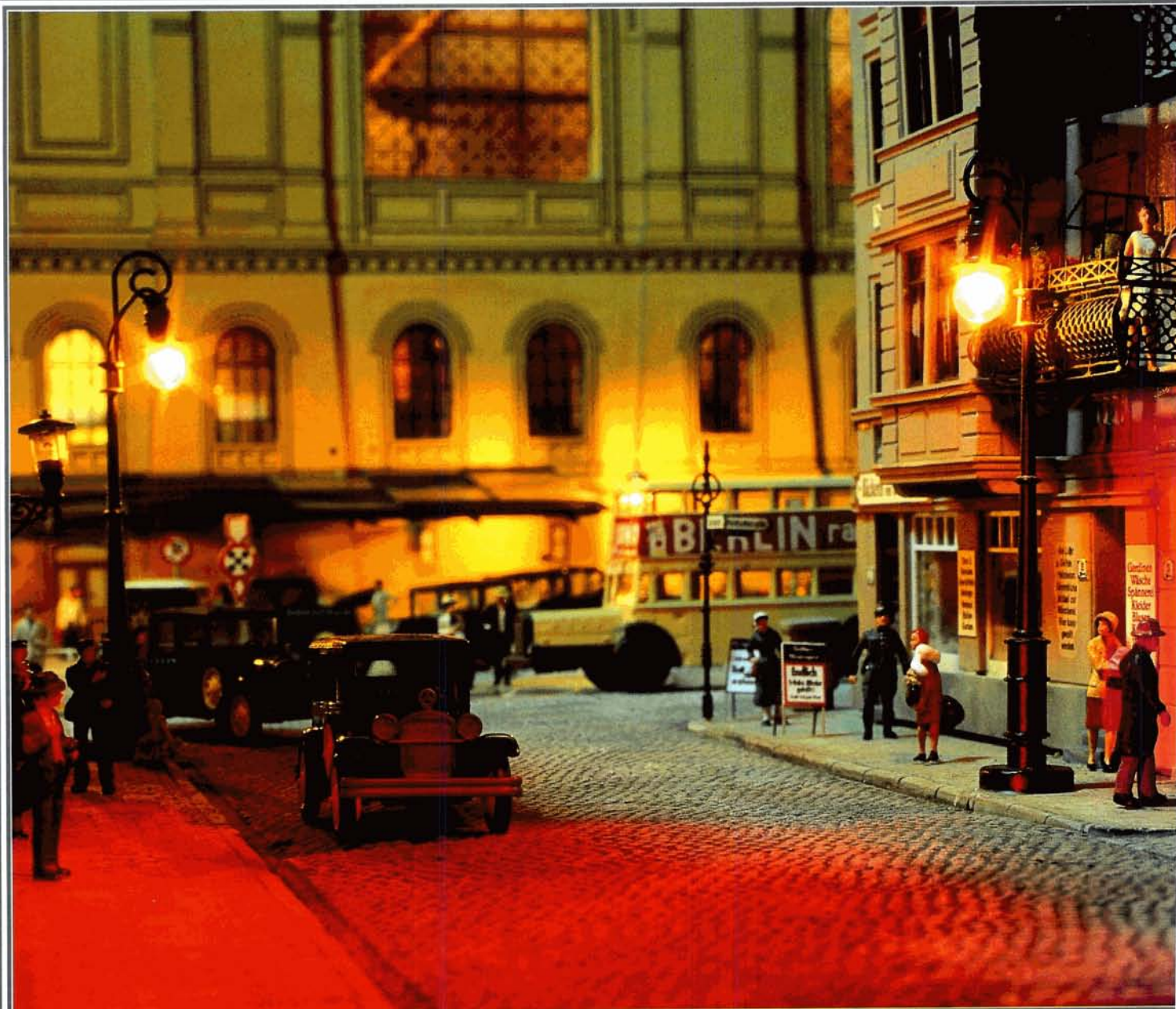
Einen Teil dieser Stimmung habe ich

**Bild 163:** Ein kleines Abenteuer mit einer Witwe endet schmerzhaft. Der erste Schlag bringt Franz zurück in seine alte Umgebung, seine alte Stammkneipe.

**Bild 164 und 165:** Dort gerät er an eine Einbrecherbande, die Pumskolonne, die offiziell mit Obst handelt – man hat aber etwas vor ...







**Bild 166:** Franz verdient sein Geld jetzt im Berliner Rotlichtmilieu – trotzdem: Seine Freundin, das Straßenmädchen Mieze, erscheint als eine Lichtgestalt in seinem Leben und gibt ihm Halt. Das passt anderen nicht.

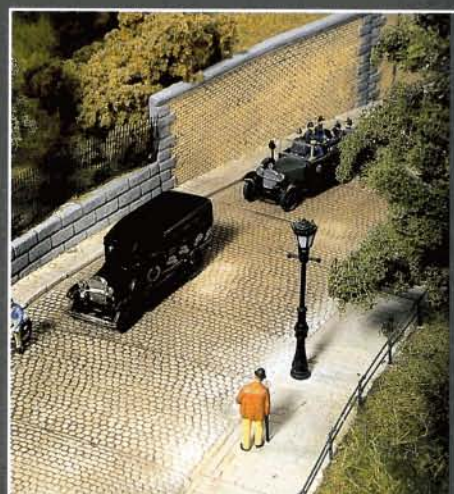
**Bild 167:** Franz lässt sich zur Beteiligung an einem Einbruch überreden. Er muss Schmiere stehen.





ebenfalls versucht, im Modell einzufangen. Der Roman hatte somit nicht unbedeutenden Anteil am Entschluss, ein Stück Berlin der gar nicht immer so guten Zeit nachzubauen.

Der Literatur-Nobelpreisträger Günter Grass hat zu Döblin und seinem Roman einmal festgestellt, dass er einen, egal ob man ihn mag oder nicht, in keinem Fall gleichgültig lasse, dass er den Leser verändern werde. In meinem Fall zumindest war diese Feststellung zutreffend.



**Bild 168:** Die Mitglieder der Bande trauen Franz nicht. Auf der Flucht vor der Polizei wirft sein „Freund“ Reinhold ihn aus dem Auto. Franz verliert einen Arm. Der zweite Schlag.

**Bilder 169 und 170:** Doch der Mann rappelt sich wieder hoch, will der Welt zeigen, dass er immer noch ein Kerl ist. Als Hehler verdient er gut. Bis man Miese tot im Grunewald findet – erstochen von Reinhold, der Biberkopf den Mord anhängen will. Ihre Rückkehr im Leichenwagen versetzt Franz den dritten Schlag, der ihn in die Gefängnisabteilung eines Irrenhauses bringt.





# Der Anhalter heute – nur noch ein Modell?

Fast jeder Leser hat eine Modelleisenbahn, die unter Platzproblemen leidet. Der Raum in Wohnungen, Kellern und Garagen ist begrenzt. Mehr für das Hobby bieten nur die großen Klubs oder die Museen. In Berlin kann den Anhalter Bahnhof wieder sehen, wer sich auf die Perspektive im Maßstab 1:87 einlässt.

Ein Museum braucht verkleinerte Modelle, um den Besuchern längst vergangene Zusammenhänge wieder vor Augen zu führen. Nur drei Beispiele: Das römische Kastell auf der Saalburg im Taunus, die Marienburg in Westpreußen und die Frankfurter Altstadt nach ihrer Zerstörung werden den Museumsbesuchern heute noch in Modellen gezeigt, um ihnen eine Idee von der Vergangenheit dieser historischen Stätten zu geben.

So ist auch im Deutschen Technik Museum Berlin eine 20 Meter lange und drei Meter breite Modelleisenbahn aufgebaut worden, die den legendären „Anhalter Bahnhof“ zeigt, wie er einmal gewesen ist. Vor dem Krieg fuhr man von dieser Station nach Dresden und Prag, nach Stuttgart und München, nach Leipzig und Frankfurt am Main.

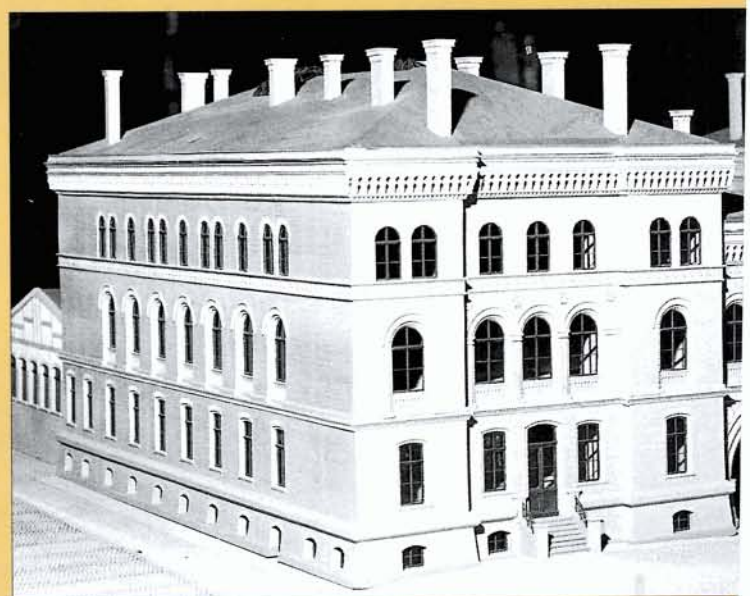
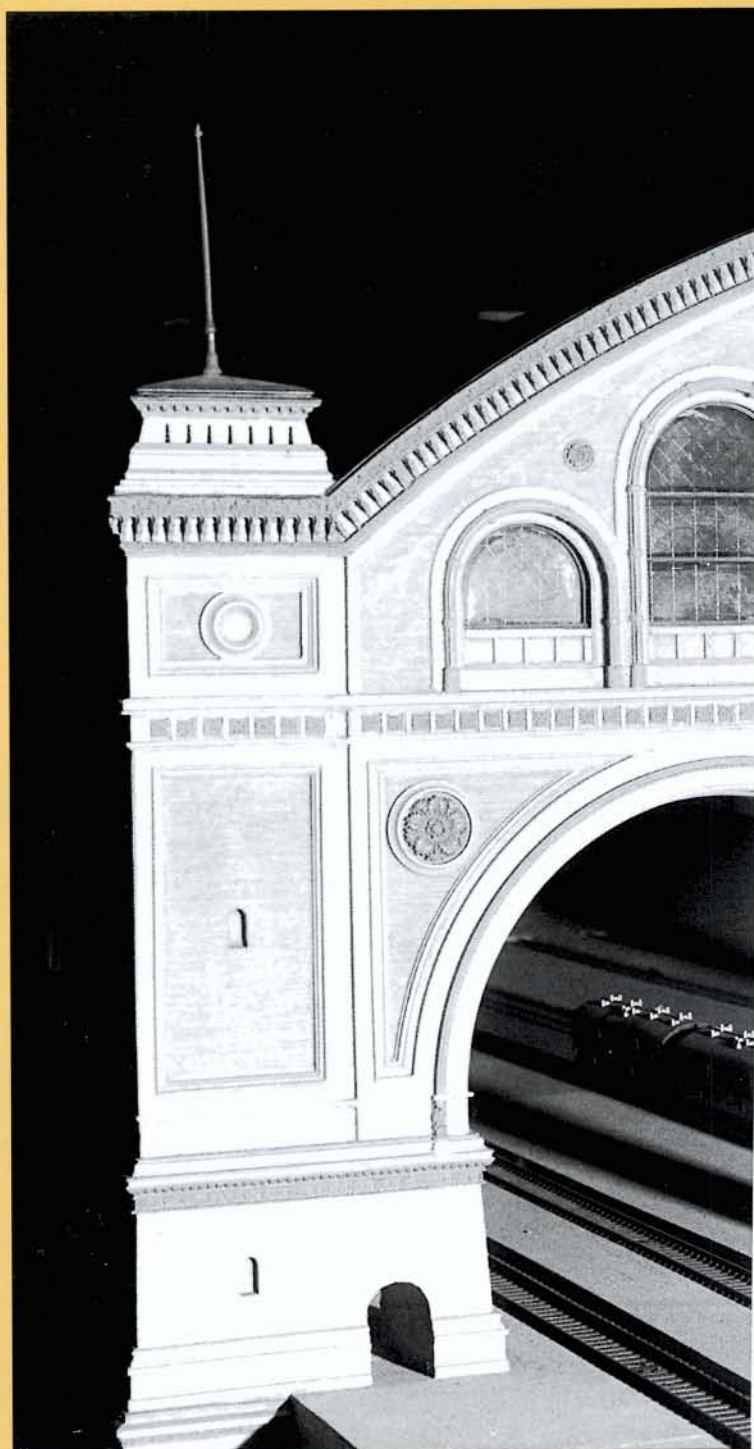
In der Baugröße H0 (Maßstab 1:87) wurde das Gelände im Berliner Bezirk Kreuzberg vom Askanischen Platz bis zu den Yorckbrücken nachgebildet, wie es im Jahre 1939 gewesen ist. Auch in der Längenrichtung wurde der Maßstab exakt eingehalten. Der professionelle Architektur-Modellbauer Wolfgang Schulz hat daran jahrelang exakt nach historischen Plänen gearbeitet: Das alte Empfangsgebäude von 1880 am Landwehrkanal, der zugehörige Güterbahnhof mit dem Bahnbetriebswerk an der Möckernstraße, die ab 1902 hinzugekommene Hochbahnstrecke und der 1911 errichtete Postbahnhof an der Luckenwalder Straße – alles ist modellhaft wieder so erstanden wie 1939, obwohl sich niemand das erste Jahr des Krieges zurückwünscht.

Wenig vom Vorbild hat den Zweiten Weltkrieg überstanden. Es ist der heutige Standort des Verkehrsmuseums an der Trebbiner Straße selbst, der sich in diesem Modell präsentiert. Nach dem Krieg und der Nachkriegszeit befindet sich dieses Institut nämlich in einem ehemaligen Eisenbahngebäude an der Trebbiner Straße, das auf dem Modell genau zu erkennen ist. Das Grundstück wurde nach 1951 in West-Berlin zu einer Brachlandschaft, weil sich die immer noch so genannte „Deutsche Reichsbahn“ damals aus dem Bahnbetrieb der alten Kopfbahnhöfe zurückzog und nur noch die Stadtbahnstrecke über die Bahnhöfe „Zoologischer Garten“ und „Friedrichstraße“ bediente.

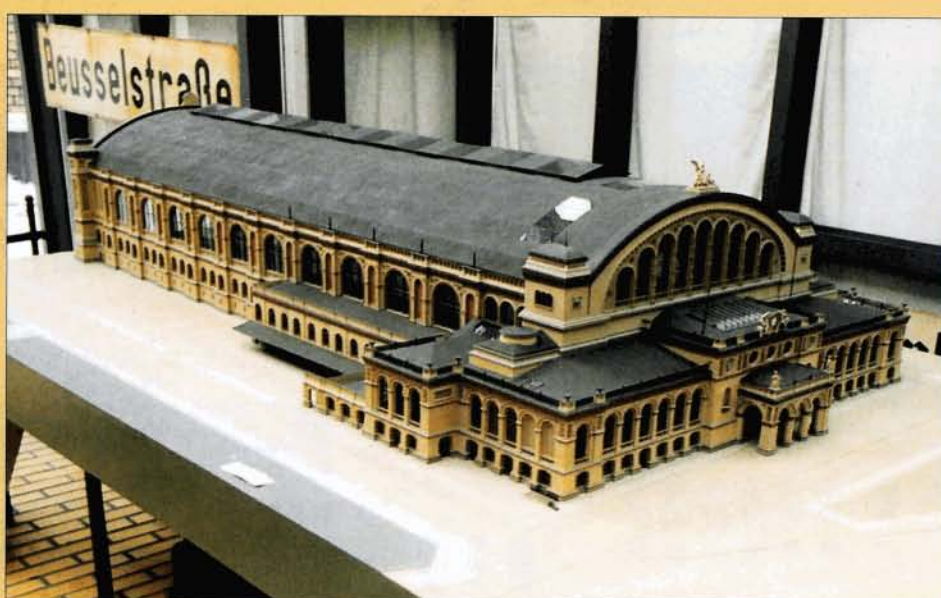
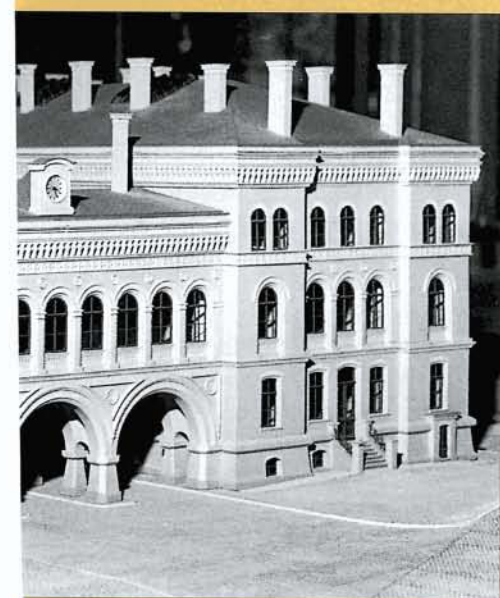
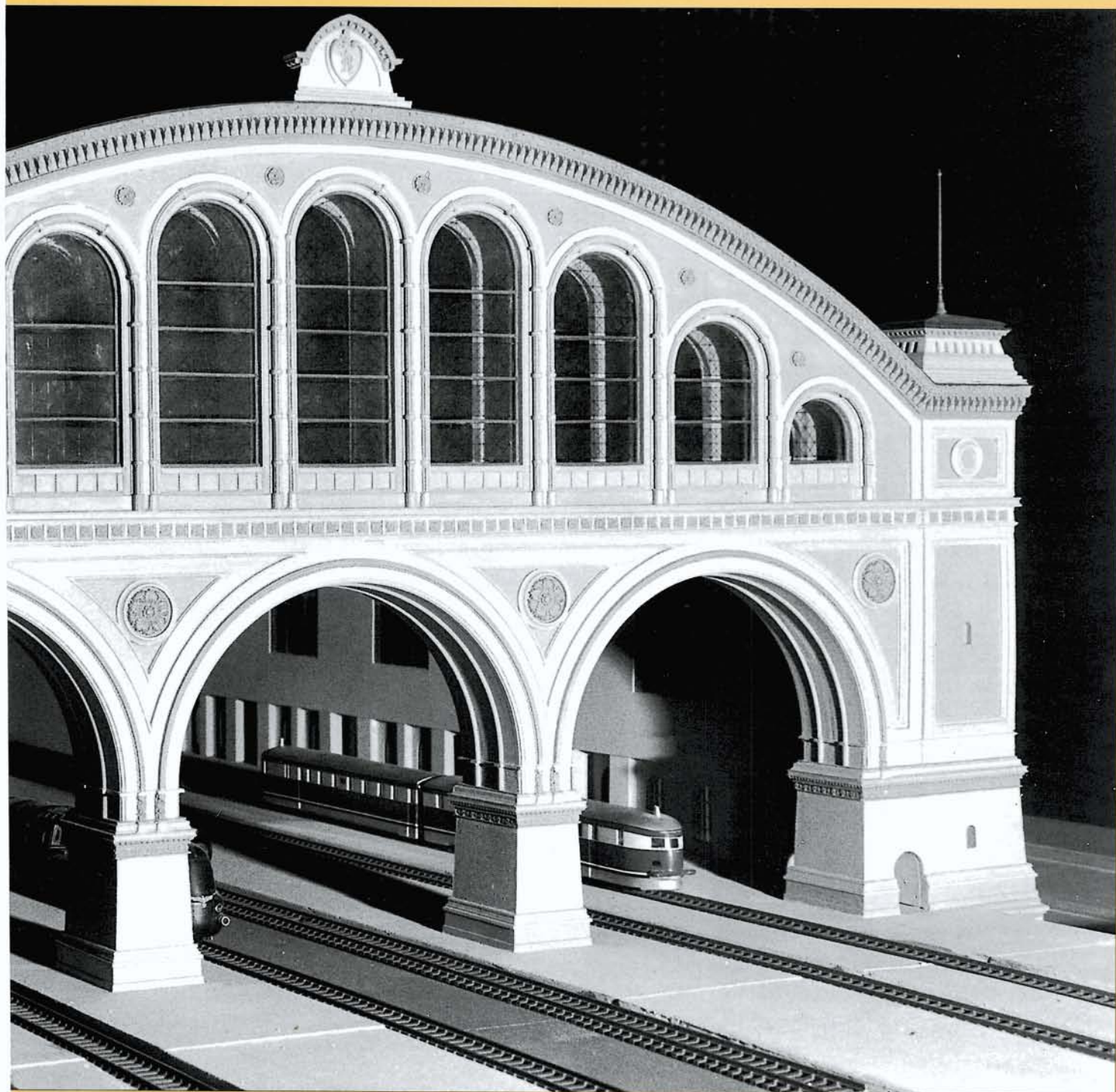
**Bild 171:** Ein Blick auf die südliche Hallenfront mit den ersten verlegten Hallengleisen. Noch wird es einige Zeit dauern, bis den Besuchern des Deutschen Technik Museums hier vorbildgerechter Betrieb vorgeführt werden kann. Das ca. 20 kg schwere Modell besteht aus Polyester. Von allen Simsen und Schmuckelementen wurden Urmodelle angefertigt, abgegossen und vervielfältigt. Die Skulpturen sind jedoch Unikate, die in mühevoller Kleinarbeit nach Originalvorlagen geschnitten worden sind.

**Bild 172:** Auch der Anhalter Güterbahnhof verfügte über ein Empfangsgebäude. Der Schwechten-Bau an der Möckernstraße ist ebenfalls in 1:87 nachgebaut.

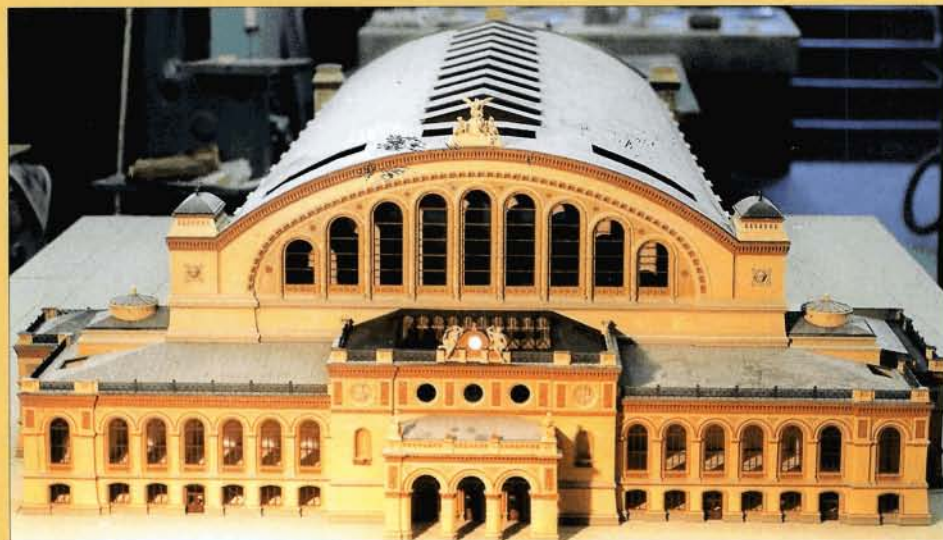
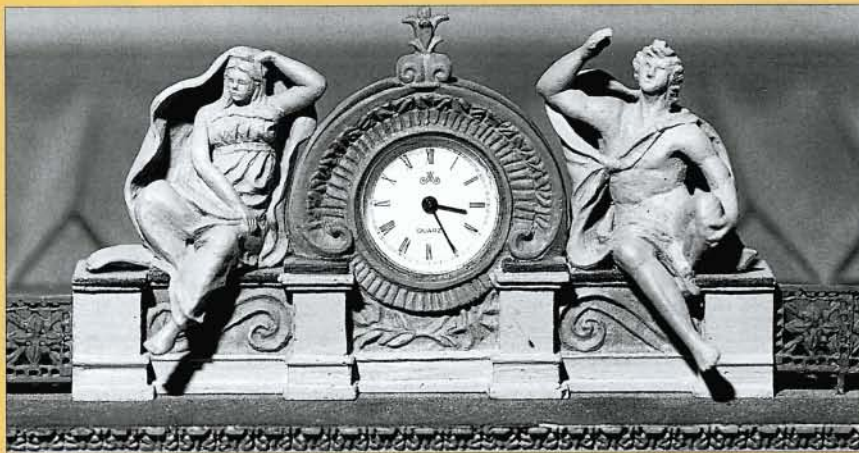
**Bild 173:** Rechts eine Übersichtsaufnahme des gesamten Hallenkomplexes. Vor dem Eingangs-vestibül erkennt man Teile des gepflasterten Askanischen Platzes.











Dennoch verlor der legendäre „Anhalter Bahnhof“ von Berlin seine Anziehungskraft nicht. Kürzlich hat eine Gruppe von Eisenbahnfreunden aus dem „Förderverein des Deutschen Technik Museums“ damit begonnen, auf dem Architekturmodell die ersten Gleise zu verlegen. Weichen wurden eingebaut, Strom angeschlossen. Man kann jetzt dabei zusehen, wie sich der „Fliegende Stuttgarter“ oder ein Schnellzug nach Dresden im Maßstab 1:87 südwärts auf den Weg machen. Bald wird es auch wieder Rangierfahrten mit Stückgut, Kohlenzüge und „Milchwagen“ geben, die am Anhalter Bahnhof ankommen – jedenfalls in der Miniwelt auf diesem grandiosen Modell.

**Alfred Gottwaldt**





**Bilder 174 bis 180:** Weitere schon fertig gestellte Gebäude wie Stellwerk, Wasserturm und Lokschuppen mit Beamtenwohnhaus. Links Detail, einmal die Figur Weltverkehr und Tag und Nacht mit Uhr.  
**Abb.: DTM Ch. Kirchner (9), Sammlung Schulz (2)**

