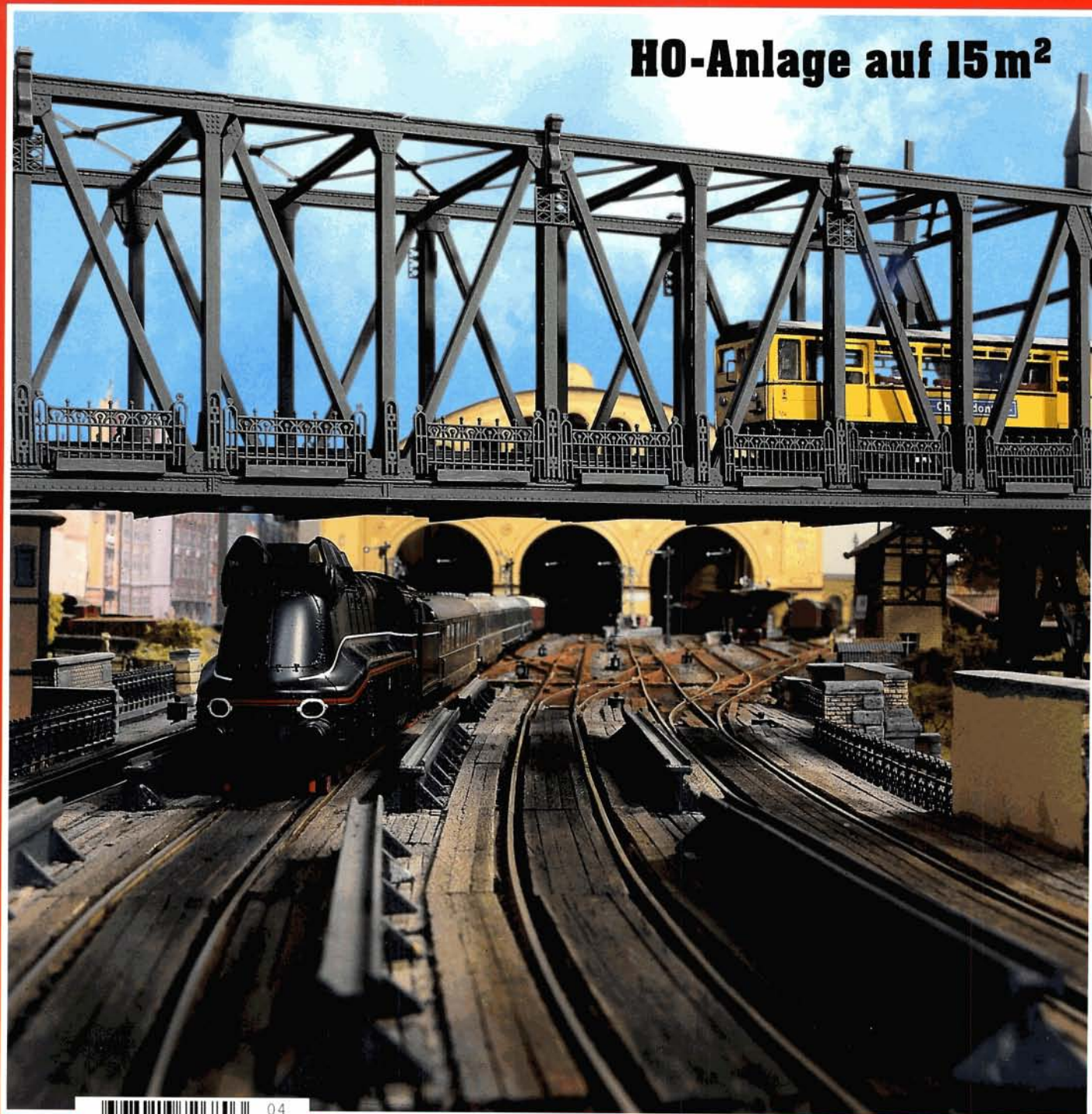
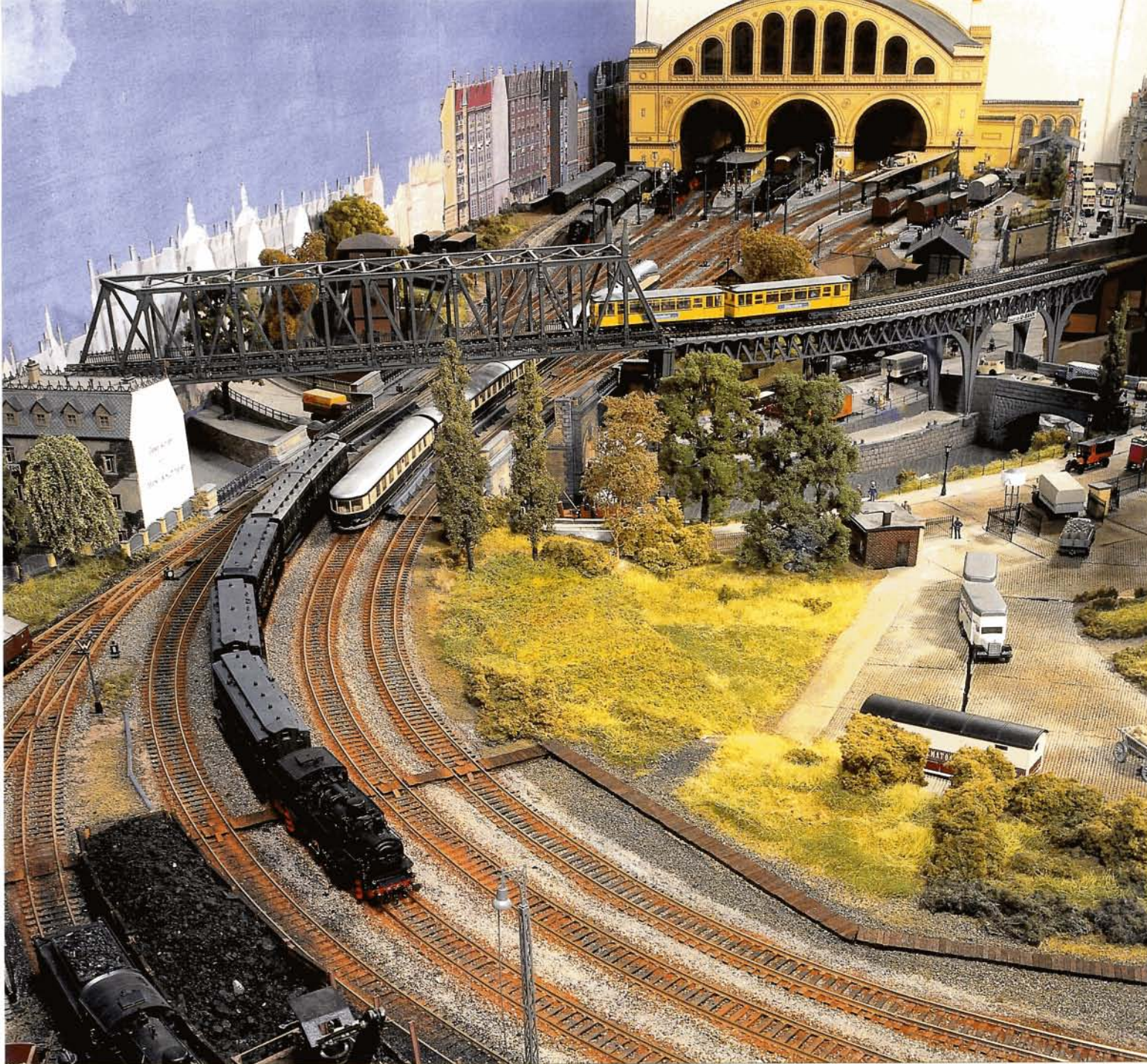


Super-Anlagen

Rüdiger Schacht

Berlin-Anhalter Bahnhof





Inhalt

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

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 Hölscher,
 Ulrich Plöger

Verlagsleitung und
 Chefredakteur: Ingo Neidhardt

Autor: Rüdiger Schacht

Fotografie: Markus Tiedtke

Redaktion und Layout: Helge Scholz
 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 m² 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 beige stellt, 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 Großstadtromantik – 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 hinabblickt. 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 Möckerstraße; 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 Ankunftsbereich 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 entgegenieberte, 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 größeren 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 Schifffahrtsweg 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 (Unterlapete).

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.

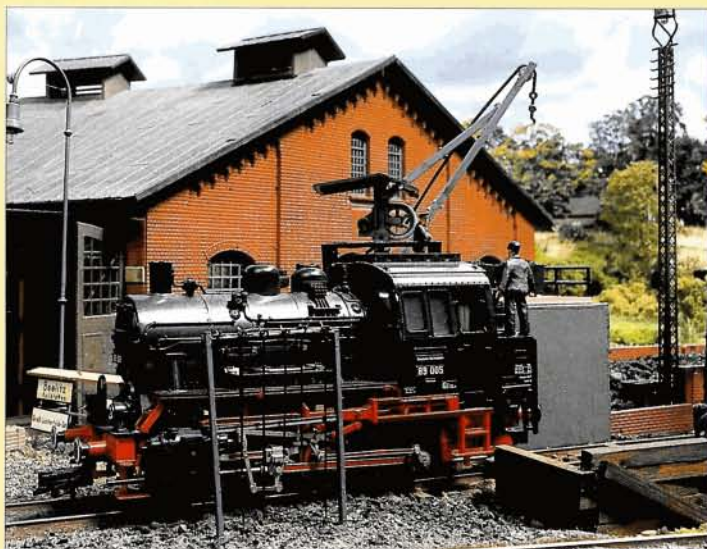


Bild 10: Die einzige T 3 des Bw Ahb macht sich im Verschub nützlich.

Bild 11: Einheitslok der Baureihe 89.0 an der Beköhlung 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.

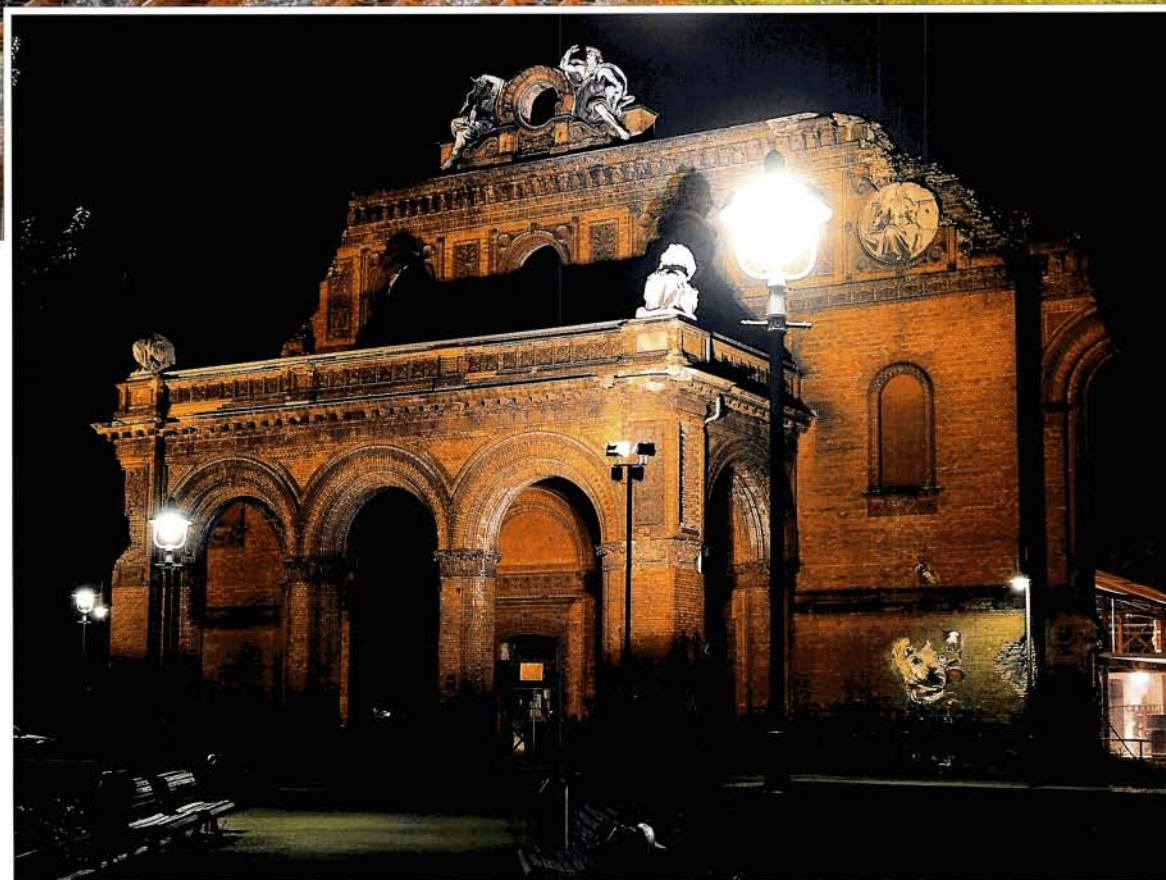
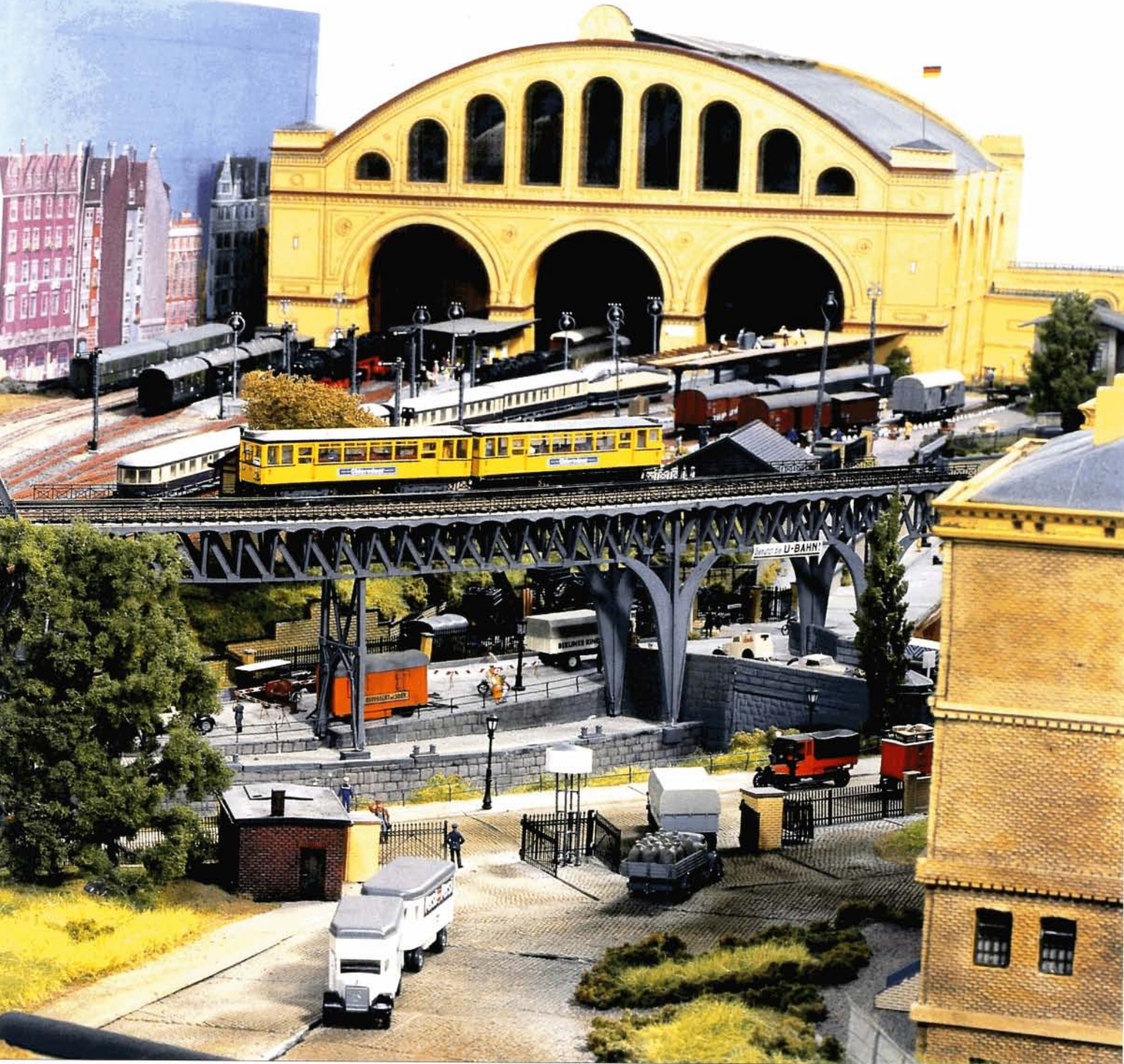


Bild 12: Epoche 2 am Anhalter Bahnhof – die ausfahrende T 12 überquert soeben den Landwehrkanal; darüber die U-Bahn, die in diesem Abschnitt als Hochbahn verkehrt.

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 Stationschilder 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 lupend vorbei, „Berlin raucht Juno“ verkündet selbstbewusst die Zigarettenreklame 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.

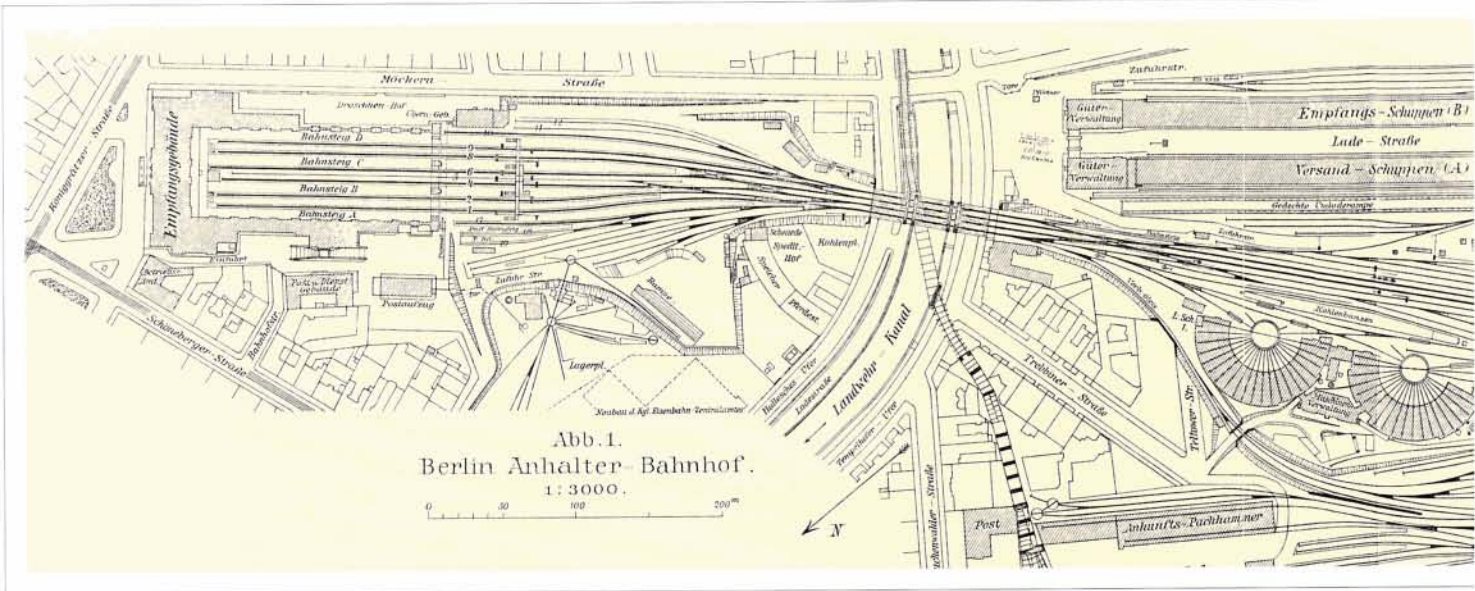


Bild 14: Der Vorbildgleisplan gibt den im Modell dargestellten Abschnitt zwischen Kolonnenbrücke und Personenbahnhof wieder.
Abb.: Sig. Gottwald

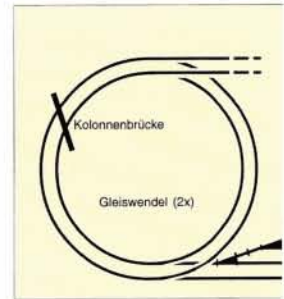
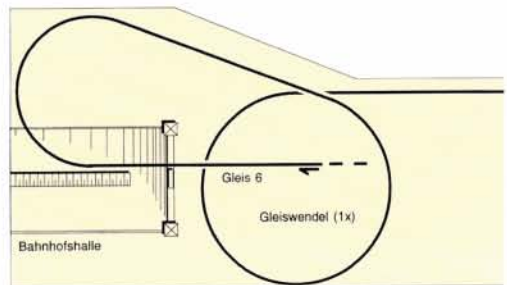


Bild 15: Blick über die Hinterhöfe an der Möckernstraße auf das Gleisvorfeld.



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