



## Wenn Steine sprechen könnten

### Geschichte(n) der Ruinen im Museumspark



▲ Das recht gut erhaltene Heiz- beziehungsweise Kesselhaus vor dem Wagenreinigungsschuppen am südlichen Zaun. © Foto: M. Ahrendt

Zu den größten und bedeutendsten historischen Bauten im Bereich des Deutschen Technikmuseums zählen die Lokschuppen des ehemaligen Bahnbetriebswerks mit dem Beamtenwohnhaus und die Ladestraße des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs. Darüber hinaus gibt es auf dem Museumsgelände noch eine ganze Reihe

weiterer Relikte und Spuren aus der Zeit des Anhalter Bahnhofs.

### Wagenreinigungsschuppen

Die Ruine des Wagenreinigungsschuppens mit dem Heiz- beziehungsweise Kesselhaus am Museumsteich gehört zu den größten relativ gut erhaltenen Ruinen. Der Komplex

diente zur Untersuchung und Reinigung der hochwertigeren D-Zugwagen, die die Preußische Staatsbahn in den 1890er Jahren einführte. 1898 errichtet, besaß der Schuppen eine Länge von 180 Metern und konnte so auf jedem seiner vier Gleise einen kompletten D-Zug (ohne Lok) aufnehmen.

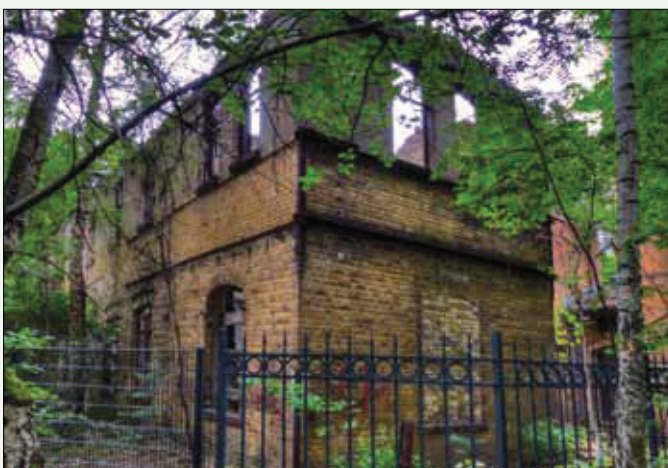
Zum Schuppen gehörte auch ein Anbau an der Ostseite mit einem Aufenthaltsraum für die Wagenputzer und Arbeitsräumen für Glaser und Sattler. Mehrfach erweitert und aufgestockt, erreichte der Anbau bis in die 1940er Jahre eine Länge von 80 Metern.

Auch an der westlichen Schuppenseite entstanden zusätzliche Arbeitsräume, so beispielsweise 1926 für die Mitropa, die von hier aus ihre Speisewagen versorgte.

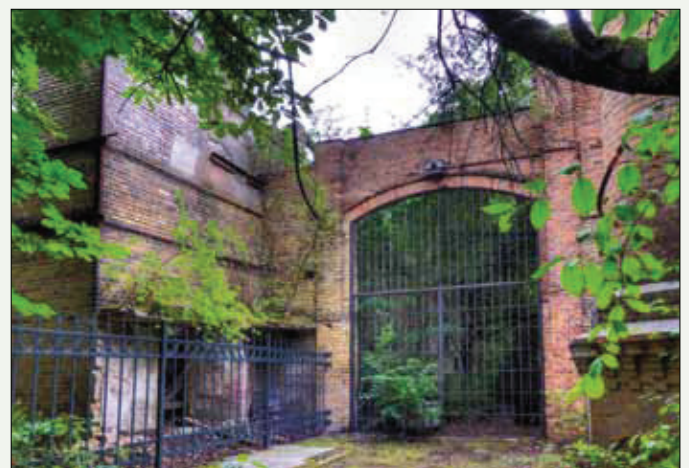
Ergänzt wurden die Anlagen zur Behandlung der Personenwagen durch eine Vielzahl von Aufstellgleisen neben dem Schuppen, welche auch mit Anschlüssen – ähnlich einem Hydranten – für Gas und Wasser versehen waren. Vereinzelt findet man diese sogar noch im „Unterholz“ des Museumsparks.

Ab Mitte der 1930er Jahre diente der Wagenreinigungsschuppen provisorisch auch zur Behandlung der Schnelltriebwagen der Deutschen Reichsbahn wie dem „Fliegenden Frankfurter“ oder dem „Fliegenden Münchner“, für die erst 1939 bis 1941 eigene Behandlungs- und Abstellanlagen entstanden: die heutigen Monumentenhallen.

Im Zweiten Weltkrieg im mittleren Abschnitt stark beschädigt und ausgebrannt, wurde nur ein Teil des Wagenreinigungsschuppens wieder hergerichtet. Der südliche Teil wurde in den späten 1950er Jahren abgetragen und die Gesamtanlage in den 1960er Jahren endgültig aufgegeben.



▲ Die Ruine des Wageneinigungsschuppens im verwunschenen südlichen Teil des Museumsparks. © Foto: M. Ahrendt



▲ Der Wagenreinigungsschuppen mit Tor, Anbau (links) und Schornstein des Kesselhauses (rechts). © Foto: M. Ahrendt



▲ **Übersichtskarte des Museumsgeländes.**

© SDTB/Quelle: Geoportail Berlin/Digitale farbige Orthophotos 2011. Bearb.: N. Kupfer

## Fettgasanstalt

Zwischen dem Wagenreinigungsschuppen und dem Lokschuppen Ia (heute II) befand sich die ehemalige Fettgasanstalt. Die bauliche Hülle der heutigen Museumsschmiede geht vermutlich auf die Anlage aus der Zeit um 1880 zurück. Genau ließ sich dies bisher nicht bestimmen, da die betreffenden Bände der Bauakten noch nicht aufgefunden wurden.

In der Fettgasanstalt wurde durch trockene Destillation aus minderwertigeren Fetten und Ölen, die beispielsweise bei der Paraffinherstellung anfielen, Leuchtgas erzeugt. Dieses diente unter anderem zur Innenbeleuchtung von Eisenbahnwagen. Anfang des 20. Jahrhunderts, etwa zeitgleich mit der Durchsetzung elektrischer Eisenbahnbeleuchtungen, wurde die Leuchtgas erzeugung eingestellt.

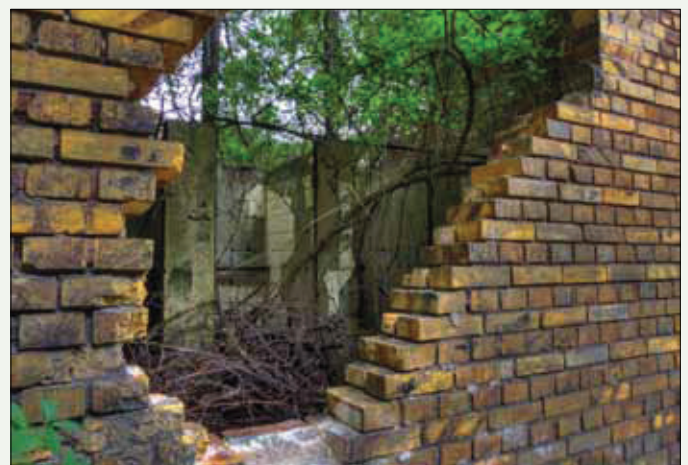
## Materialverwaltung

Ein weiteres Gebäude, das im Zusammenhang mit dem Bahnbetriebswerk entstand und heute noch als Ruine existiert, ist die ehemalige Materialverwaltung. 1876 direkt bei der nördlichen Stirnseite des Lokschuppens I errichtet, beherbergte es zwei Büroräume und Toiletten. Das Materiallager selbst wurde als Anbau an den Lokschuppen ausgeführt und sollte gemeinsam mit den Lokschuppen in den 1980er Jahren rekonstruiert werden, was aber entfiel. Bei einem Blick durch die Fensteröffnung kann man die Reste der Toilettenräume noch heute erkennen. Das Bemerkenswerteste an dem Gebäude ist jedoch unter der Erde verborgen: sein Fundament. Es wurde als massives Gewölbefundament ausgeführt, weil sich das Gebäude ursprünglich in „Hanglage“ befand. Erst später wurde die Geländeaufschüttung des Bahnhofs über das Gebäude hinaus erwei-



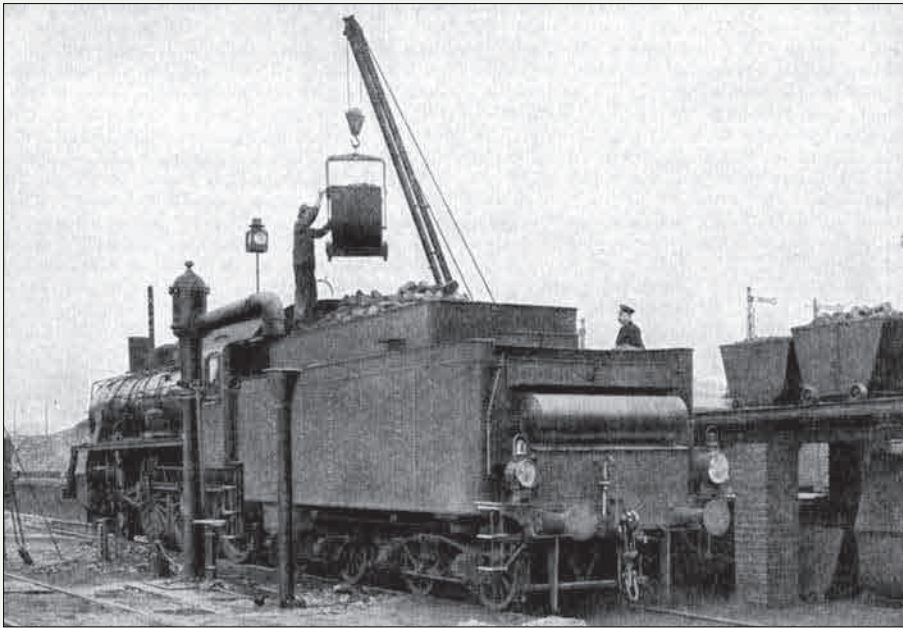
▲ **Die Materialverwaltung mit kunstvoll verziertem Sims ...**

© Foto: M. Ahrendt



▲ **... und Einblick in die ehemaligen Sanitäranlagen.**

© Foto: M. Ahrendt



▲ Lokomotive bei der Bekohlung am südlichen Kran im Bahnbetriebswerk, rechts Ladebühne mit Kohlenhunten, um 1922. © SDTB/Foto: Bibliothek

tert, so zwischen 1907 und 1912 für ein Umfahrgleis, das hinter den Lokschuppen verlief. Für dieses entstand auch die kleine Brücke über die Zufahrtsstraße hinter den Lokschuppen.

### Kohlebansen

Auch Reste des einstigen Kohlebansens des Betriebswerks haben die Zeit überdauert. Damit ist aber nicht die kleine Schauanlage am Ende des Lokschuppen II gemeint. Der ursprüngliche Kohlebansen erstreckte sich fast über die gesamte Stirnfront der Lokschuppen I und Ia und war über 150 Meter lang. Trotz des großen Betriebsaufkommens des Anhalter Bahnhofs dominierte hier bis zum Schluss menschliche Arbeits-

kraft. Das Entladen der neu zugehenden Kohlewagen, das Umschichten der Kohlen und das Befüllen und Bewegen der kleinen Kohlenhunte erfolgte mit Muskelkraft. Anfangs mit nur einem Kohlenkran am Nordende ausgestattet, wurde 1901 am Südende des Bansens ein zusätzlicher Kran installiert, um dem gestiegenen Betriebsaufkommen Rechnung zu tragen. Später kam noch ein dritter Kohlenkran in der Mitte hinzu.

Massive, mannshohe Fundamente und gemauerte Pfeiler, direkt an der Grenze des Museumsparks gegenüber den Lokschuppen, zeugen noch heute von der einst schweißtreibenden Arbeit. Die Fundamente trugen die Kohlenladekräne, die Pfeiler

die Ladebühnen. Auf diesen wurden die Kohlenhunte abgestellt, bevor sie mit Hilfe der Kräne in die Tender der Lokomotiven entleert wurden. Die ebenfalls noch teilweise vorhandenen und in einer Linie aufgereihten Betonpfeiler waren Teil der Begrenzung des Kohlebansens. Auch in dieser Linie sind massive Betonwände mit jeweils einer Einbuchtung von etwa 1,50 Metern Breite zu finden, in denen die Beleuchtungsmasten standen. Diese wurden so vor der Last der dahinter lagernden Kohle geschützt. Das ursprünglich entlang des Kohlebansens verlaufende Gleis war teilweise mit Revisionsgruben ausgestattet, die mittlerweile fast vollständig verfüllt oder verdeckt sind.

### Lademeistergebäude

Ein weiteres Zeugnis aus der Geschichte des Anhalter Bahnhofs, speziell des Güterbahnhofs, ist das alte Lademeistergebäude. Es liegt bei der Bockwindmühle, an der Außengrenze des Museumsparks. Heute sind darin Sanitäranlagen untergebracht. Der Lademeister war zuständig für die Beaufsichtigung der Güterannahme und -abgabe sowie des Be- und Entladens der Güterwagen auf den Freiladegleisen, welche sich zwischen den Ladeschuppen und dem Betriebswerk befanden. Im Gegensatz zu den Güterschuppen an der Ladestraße wurden hier keine Stückgüter, sondern nur ganze Wagenladungen umgeschlagen. Im Normalfall waren die Versender und Empfänger der Fracht für das Be- und Entladen zuständig, das direkt vom Güterwagen in ein bereitgestelltes Fuhrwerk oder umgekehrt erfolgte.

Das Gebäude entstand in zwei Bauabschnitten. Der ältere, kleinere Teil wurde Anfang des 20. Jahrhunderts als Wärterbude errichtet, der größere Gebäudeteil 1915 angebaut. Der jüngere und der ältere Gebäudeteil lassen sich heute gut an der unterschiedlichen Färbung des Ziegelmauerwerks erkennen.

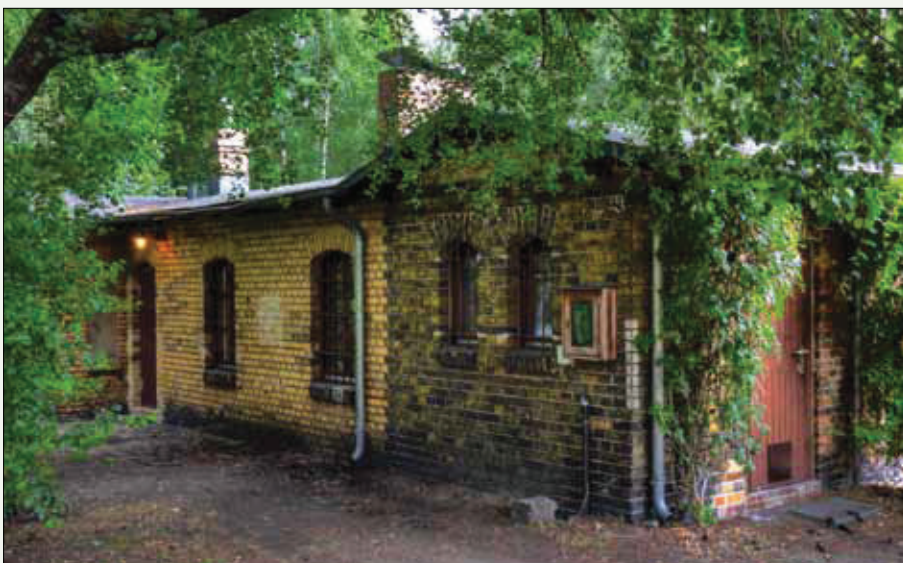
Es lohnt sich also, aufmerksam den erhaltenen steinernen Spuren des früheren Anhalter Bahnbetriebsgeländes im Sinne des Wortes nachzugehen. Dem detektivischen Spürsinn werden in Zukunft interaktive Medien gezielter auf die Sprünge helfen.

NICO KUPFER

### Literatur

*Blum, Otto:* Personen- und Güterbahnhöfe. Berlin 1930

*Knothe, Rainer:* Anhalter Bahnhof, Entwicklung und Betrieb. Berlin 1987.



▲ Die unterschiedliche Färbung des Mauerwerks markiert die beiden Bauabschnitte des Lademeistergebäudes. © Foto: M. Ahrendt