

TEXTVERSIONEN

0. Einleitung

Begrüßung

„Eine einzige Halle [...] überspannte eine Welt, andersartig und schon halb losgelöst aus dem Organismus der Riesenstadt, und doch ureigenster Bestandteil ihres Wesens.“¹

Mit diesen Worten von Karl-Ernst Maedel begrüße ich Sie, hier am Rande von Kreuzberg zu unserer Tour rund um den ehemaligen Anhalter Bahnhof.

Direkt gegenüber, auf der anderen Straßenseite, stand einst riesengroß der Anhalter Personenbahnhof, der damals größte Bahnhof Europas. Nur ein Teil ist erhalten: das Eingangsportal, der Portikus. Das ist die romantisch erscheinende Backsteinruine mit den großen Torbögen. Die Größe des Baus kann man noch anhand der Bäume um den Sportplatz erahnen. Das Tempodrom mit seinen weißen Spitzen, hinter dem Sportplatz, steht dort, wo früher die Gleise in Richtung Süden verliefen.

Stellen wir uns diesen Ort im Jahr 1838 vor. An der Stelle, an der Sie gerade stehen, war nur ein Acker. Man stand vor den Toren der Stadt Berlin. Kreuzberg gab es noch gar nicht, das heutige Berlin bestand noch aus einer Sammlung von Vorstädten und Dörfern. Kühe weideten auf der Wiese und die damalige Stadtmauer, die Akzisemauer², verlief noch um die Kernstadt – und zwar auch ziemlich genau hier, an dieser Stelle.

Die Erfindung der Eisenbahn im frühen 19. Jahrhundert³ sollte auch Berlin radikal verändern. Erst einmal bauten private Eisenbahngesellschaften⁴ die Strecken, der Staat finanzierte die Vorhaben. Die sogenannte „Hofbahn“ zwischen Potsdam und Berlin verband als erste preußische Eisenbahn die Hauptstadt Berlin mit der königlichen Residenz in Sanssouci.⁵ Die Bahn fuhr ganz in der Nähe am Potsdamer Bahnhof ab. Der erste Bahnhofsbau des Anhalter Bahnhofs entstand kurz darauf, im Jahr 1841. Hier beginnt unsere Erzählung.

Ich lade Sie nun zu einem Hörspiel ein, in dem Sie die Geschichte des Bahnhofs kennen lernen können und Erzählungen den historischen Bahnhofsalltag lebendig werden lassen. Dabei können Sie ein Auge auf den steten baulichen Wandel dieses Areals werfen – Sie können das Heute vor Ort sehen und das Damals auf unserer Projekt-Website. Klicken Sie einfach in den jeweiligen Kapiteln durch die Fotos.

Lassen Sie sich mitnehmen auf diese Reise an einen Ort und in verschiedene Zeitschichten, wo Leid und Freude sowie Überfluss und Armut oft dicht beieinander lagen. Hier trifft Prekarität auf Prunk, Prominenz auf Proletariat, Party auf Partei.

¹ Maedel, Karl-Ernst, Begegnung mit einem Bahnhof [i.d.: Anhalter Bahnhof]. In: LOK-MAGAZIN 3, Stuttgart 1963. S. 66.

² Die Zoll- und [Akzisemauer](#) wurde 1734-1737 zur Kontrolle des Waren-Zustroms sowie des Ein- und Ausgangs von Menschen erbaut und 1867-1870 weitestgehend wieder entfernt.

³ Am 27. September 1825 fuhr die weltweit [erste Eisenbahn](#) in England.

⁴ Esch, Mischa G., 1916 – Der erste Balkan-Zug startet am Anhalter Bahnhof. Berlin, 2020. S. 1.

⁵ Esch 2020, S. 1.

1. Lokführer

Berlin, Oktober 1841

Was für eine Geschwindigkeit! Wer hätte gedacht, dass es etwas Schnelleres als Pferde gibt. Bis zu 50 Kilometer die Stunde kann meine Lokomotive fahren. Die Landschaft um Berlin rast nur so an mir vorbei, wenn ich das Dampfross in den neuen Bahnhof bringe. Es ist aufregend, einer der ersten Lokomotivführer überhaupt zu sein, meine Vorfahren haben noch Tage für die Strecke gebraucht, die ich nun in ein paar Stunden schaffe. Der ganze Dampf, der Geruch von Öl und Kohle, das alles ist zu einem neuen, ganz eigenen Gefühl geworden. Wie schnell sich doch die Welt wandelt! Von Freiheit und Aufbruch in eine neue Zeit höre ich einige der gelehrten Passagiere auf dem Bahnsteig sprechen. Stimmt wohl! Aber für mich ist es vor allem harte Arbeit.

Man muss sich einmal vorstellen, erst vor sechs Jahren fuhr die erste Eisenbahn im Deutschen Bund auf einer kurzen Strecke zwischen Nürnberg und Fürth¹, und heute, 1841, verbindet die Eisenbahn schon Berlin mit Köthen-Anhalt, eine Strecke von über 140 km! Mein Arbeitgeber, die *Berlin-Anhaltische Eisenbahn Gesellschaft*², hat die Bahnstrecke bauen lassen, um unsere preußische Hauptstadt mit dem Herzogtum zu verbinden. Wir sind zwar schon im Juli nach Jüterbog gefahren, aber dann wurde erst die Verbindung über Wittenberg in Betrieb genommen. Ich war es, der am 10. September³, bei bestem Wetter, den ersten Zug bis nach Köthen geführt hat.

Man, das hat vielleicht einen Rabatz gegeben, erst wollte man nämlich nach Sachsen fahren, aber anscheinend hat dann der Staat was dagegen gehabt, also hat sich die *Berlin-Sächsische Eisenbahn* schleunigst umbenannt.⁴

Dafür haben sie ja dann den Bahnhof vor den Toren der Stadt gebaut. Einen Bahnhof nach Potsdam hat's natürlich schon gegeben, schon 1838⁵, muss ja der König zu seiner Residenzstadt kommen. Der ist nicht weit von hier, paar Meter die Hirschelstraße⁶ rauf, immer an der Mauer lang. Da gab's ja auch schon ein Stadttor nach Potsdam. Für den Anhalter Bahnhof haben sie erst ein Tor in die Mauer hauen müssen.^{7 8}

Das Bahnhofsgebäude haben sich wohl ein Herr Gustav Holtzmann und ein Herr Rosenbaum erdacht.⁹ Sieht prächtig aus, gleich drei Gleise in einer Halle, damit die Passagiere nicht nass werden¹⁰ und ein Empfangsgebäude mit Wartehalle, Fahrkartenverkauf und so weiter. Bin ja

¹ Spode, Hasso, Die Freiheit zu reisen, um zu reisen. Tourismusgeschichte als Überwindungsgeschichte. In: APuZ Aus Politik und Zeitgeschichte. Zeitschrift der Bundeszentrale für politische Bildung. 13.12.2021. S. 16-23. S. 20.

² Roik-Bogner, Christine, Der Anhalter Bahnhof. Askanischer Platz 6-7. In: Engel, Helmut; Jersch-Wenzel, Stefi; Treue, Wilhelm (Hrsgg.), Kreuzberg. Geschichtslandschaft Berlin – Orte und Ereignisse (Historische Kommission zu Berlin). Berlin, 1994. Seiten 52-69. S. 52.

³ Roik-Bogner 1994, S. 52.

⁴ Ebd.

⁵ Strecke, Reinhart, Pegasus oder Schinkel und Berlins erster Eisenbahnhof. Berlin, 2008. S. 13.

⁶ Heute Stresemannstraße.

⁷ Esch, Mischa G., 1916 – Der erste Balkan-Zug startet am Anhalter Bahnhof. Berlin, 2020. S. 1.

⁸ Schon bevor der Bahnhof fertig war, wurde eine Verbindungsstraße zwischen Bahnhof und Wilhelmstraße angelegt. Triebel, Armin, Das Palais des Prinzen Albrecht Wilhelmstraße 102. In: Engel, Helmut; Jersch-Wenzel, Stefi; Treue, Wilhelm (Hrsgg.), Kreuzberg. Geschichtslandschaft Berlin – Orte und Ereignisse (Historische Kommission zu Berlin). Berlin, 1994. S. 3-20. S. 4.

⁹ Gottwaldt, Alfred, Berlin, Anhalter Bahnhof und seine Lokomotiven. Berlin, 1986. S. 14.

¹⁰ Gottwaldt Lokomotiven 1986, S. 15.

kein Architekt, aber ich finde es duftete. Die Uhr oben unterm Dach zeigt die Ortszeit des Bahnhofs an, es gibt nämlich bei der Bahn verschiedene Uhrzeiten und jede Gesellschaft hat ihre eigene.¹¹

Vorher standen da auf dem Feld Windmühlen¹² und auch das Militär hatte seine Exerzierplätze südlich¹³, wie sie die wohl überredet haben, ihr Land abzugeben? Viele Menschen scheuen sich wohl noch vor der Mitfahrt, vielleicht können sie es sich auch einfach nicht leisten, schließlich kostet eine Fahrkarte mindestens 6 Silbergroschen!¹⁴

Zurzeit fahre ich eine englische Lokomotive, eine Ascania¹⁵, aber ich hab' gehört, dass bald mehr Borsig¹⁶-Lokomotiven¹⁷ eingesetzt werden sollen. Die sind schneller. Es fahren zwei Züge am Tag nach Süden und zurück, einer um 8 Uhr morgens und einer 5 Uhr nachmittags.¹⁸ Es ist schön, wenn ich jetzt im Winter den Sonnenaufgang vom Führerstand aus sehe, dann wird mir so richtig bewusst, dass ich Teil dieses rasanten Fortschritts bin.

Winter 1851

Nicht zu glauben, was sich in den letzten 10 Jahren alles verändert hat! Es gibt einen Nachtzug und die neue Verbindungsbahn¹⁹ entlang der Stadtmauer²⁰ macht den Umstieg in der Stadt für die Passagiere endlich einfacher. Er verbindet die Bahnhöfe nach Hamburg, Frankfurt und Potsdam mit unserem Anhalter und wurde im Oktober eröffnet.²¹ Wir fahren nicht mehr nur nach Köthen, sondern seit vier Jahren bis nach Röderau in Sachsen.²² Jetzt fahren viel mehr Menschen mit dem Zug, in diesem Jahr müssen es Hunderttausende gewesen sein,²³ wenn das so weitergeht, wird der Bahnhof bald zu klein sein. Zum Glück dürfen sie sich vor Abfahrt des Zuges nicht auf dem Bahnsteig rumtreiben, da würden sie ganz schön unseren Betrieb stören.²⁴ Die sollen mal in ihren Wartesälen bleiben.

Mit dem Güterverkehr möchte ich gar nicht erst anfangen. Die hungrige Großstadt wächst und wächst und benötigt immer mehr. Ich höre auch immer wieder, dass viele Menschen

¹¹ Erst 1848/52 einigte man sich auf eine „[Preußische Eisenbahnsignalzeit](#)“, zuvor gab es zwei Uhren am Bahnhof: Ortszeit und die der Eisenbahngesellschaft.

¹² Gottwaldt Lokomotiven 1986, S. 7.

¹³ Esch 2020, S. 1.

¹⁴ Maier, Helmut, Berlin Anhalter Bahnhof. Berlin, 1984. S. 43. Eine Fahrt mit dem Zug war dennoch erschwinglicher, als die Fahrt mit der Postkutsche: diese kostete 1838 ungefähr 2,5 Taler für 45 km, während die Zugfahrt für die gleiche Strecke nur 0,5 Taler kostete. Austilat, Andreas, [Höchste Eisenbahn. 175 Jahre Bahn in Deutschland](#). Tagesspiegel, 5. Dezember 2010.

¹⁵ Knothe, Rainer, Anhalter Bahnhof. Entwicklung und Betrieb. Berlin, 1987. S. 155. Hier werden die verschiedenen Lokomotiven aufgeführt.

¹⁶ 1837 gegründete Lokomotiv-Fabrik des „Breslauer Zimmermanns August Borsig“. Spode, Hasso; Gutbier, Matthias, Berlin-Reise als Berlin-Geschichte. In: Berliner Festspiele GmbH (Hrsg.), Die Reise nach Berlin. Zur Ausstellung im Hamburger Bahnhof 1. Mai - 1. November 1987. S. 25-41. Hier: S. 32. Bsp.: [Borsig-Lokomotive von 1841](#).

¹⁷ Gottwaldt Lokomotiven 1986, S. 12.

¹⁸ Ebd. S. 16.

¹⁹ Königlich Preußischer Minister der öffentlichen Arbeiten (Hrsg.), Berlin und seine Eisenbahnen. 1846 – 1896. Erster Band. Berlin, 1896. S. 236 ff.

²⁰ Die Zoll- und [Akzisemauer](#) wurde 1734-1737 zur Kontrolle des Waren-Zustroms sowie des Ein- und Ausgangs von Menschen erbaut und 1867-1870 weitestgehend wieder entfernt.

²¹ Berlin und seine Eisenbahnen 1896, S. 246.

²² Deutsche Bauzeitung: Zeitschrift für nationale Baugestaltung. 13. 1879. S. 11.

²³ Gottwaldt Lokomotiven 1986, S. 10.

²⁴ Kellermann, Robin, Warten auf die Bahn. Eine Bau- und Kulturgeschichte. In: APuZ Aus Politik und Zeitgeschichte, Zeitschrift der Bundeszentrale für politische Bildung. 21. Februar 2022. S. 13-19. S. 15.

FHXB Friedrichshain-Kreuzberg Museum: Prominenz und Proletariat - Geschichten vom Anhalter Bahnhof. Ein historischer Audiowalk. Texte: Birthe Freymann (<https://fhxb-museum.de/anhalter>)

aus reinem Vergnügen irgendwohin reisen, weil sie sich eine Stadt ansehen möchten oder aus „Fernweh“, auch so ein neumodisches Wort. Aber die meisten Leute, die am Bahnhof schuften, können diesen Luxus nicht erleben, sie haben ja kaum Urlaub, geschweige denn Geld. Ich hoffe, dass wir irgendwann mal jedermann mit dem Zug zum Spaß verreisen können, das haben wir alle verdient, nicht nur die Reichen.

2. Architekturbüro-Angestellter

Berlin, 1871

Die neue Reichshauptstadt Berlin¹ wächst und wächst. Seit 1839 hat sich die Einwohneranzahl schier verdoppelt!² Das hat auch die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft bereits einige Jahre nach dem Bau des Anhalter Bahnhofs gemerkt und dessen Vergrößerung beschlossen.³ Die hohen Einnahmen des Bahnhofs haben die Grundlage für den Neubau gesichert.⁴

Neulich wurde eine Hochbauabteilung eingerichtet, um die Planungen für einen neuen, größeren Anhalter Bahnhof zu beginnen. Es müssen immer mehr Menschen und Güter transportiert werden und der kleine Bahnhof ist dem nicht mehr gewachsen. Unser Technisches Central-Büro befindet sich direkt vor Ort, am Askanischen Platz/Ecke Möckernstraße⁵, somit können wir die Fortschritte gut im Blick behalten.

Zu unserem Büro⁶ gehört der Baumeister Franz Schwechten⁷, dem die Leitung des Bauvorhabens übertragen wurde. Das ist sehr passend, da er erst kürzlich den Schinkel-Preis⁸ gewann. Außerdem ist er ein junger, ambitionierter und moderner Architekt, dessen Gespür für die technischen Innovationen zum Gelingen des Projektes beitragen wird. Die Bahngesellschaft hat ihm für den Entwurf des Bahnhofsgebäudes künstlerische Freiheit gegeben. Nur die Kosten und technischen Anforderungen müssen angepasst werden.⁹ Was gibt es für eine größere Ehre für einen Baukünstler als dieses Vertrauen in seine Leistung?

Berlin, 1874

Die Eisenbahngesellschaft erwarb bis 1872 einige des Landwehrkanals jenseitigen Grundstücke, um dort einen eigenen Güterbahnhof anzulegen,¹⁰ sodass Passagiere und Güter nicht länger gemeinsam abgefertigt werden müssen. Das erhöht den Reisekomfort. Die Planungen für diesen rein funktionalen Güterbahnhof konnten wir nun also beginnen.

Der Personenbahnhof soll in Bezug auf seinen Nutzen und auf die Repräsentation des Kaiserreichs¹¹ konstruiert werden. Es muss dabei bedacht werden, dass die immer größer

¹ Am 1. Januar 1871 wurde die Verfassung des Deutschen Reiches wirksam, am 18. Januar 1871 wurde der Kaiser proklamiert. Beides besiegelte die [Gründung des Deutschen Reiches](#). Berlin wurde zur Reichshauptstadt erklärt.

² Maier, Helmut, Berlin Anhalter Bahnhof. Berlin 1984. S. 63.

³ Bereits in den 1850er Jahren wurde ersichtlich, dass der kleine Bahnhof dem gestiegenen Fahrgastaufkommen kaum noch Rechnung tragen konnte und die Aktionäre stimmten für den Bau eines neuen Bahnhofs. Roik-Bogner, Christine, Der Anhalter Bahnhof. Askanischer Platz 6-7. In: Engel, Helmut; Jersch-Wenzel, Stefi; Treue, Wilhelm (Hrsgg.), Kreuzberg. Geschichtslandschaft Berlin – Orte und Ereignisse (Historische Kommission zu Berlin). Berlin, 1994. Seiten 52-69. S. 52.

⁴ 1868 betrug die Gesamteinnahmen über 3 Millionen Taler. Maier 1984, S. 63.

⁵ Mit dem Abriss des alten Anhalter Bahnhofs musste das Büro umziehen, um Platz für den Neubau zu schaffen. Der neue Standort befand sich in der Möckernstraße 26. Ebd., S. 72.

⁶ Für die detaillierte Aufteilung der Bauabteilungen: Ebd., S. 66 und 72.

⁷ Franz Schwechten (1841 - 1924), Architekt, Vertreter des Historismus, berühmte Bauwerke: Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche Berlin, Residenzschloss Posen.

⁸ Er gewann den Preis 1868 für den Entwurf eines Parlamentsgebäudes. Maier 1984, S. 65/66.

⁹ Ebd., S. 66.

¹⁰ Deutsche Bauzeitung: Zeitschrift für nationale Baugestaltung. 13. 1879. S. 11.

¹¹ Das Bahnhofsgebäude wurde dem Geltungsdrang des Deutschen Kaiserreiches entsprechend monumental konstruiert. Esch, Mischa G., 1916 – Der erste Balkan-Zug startet am Anhalter Bahnhof. Berlin, 2020. S. 1.

konstruierten Lokomotiven auch erhöhte Rußverschmutzung nach sich ziehen. Auch eine stärkere Brandgefahr durch Funkenflug muss beachtet werden.¹²

Im Herbst 1872 begannen die Baumaßnahmen¹³.

Um den Eisenbahnbetrieb nicht zu unterbrechen, wurde ein provisorisches Bahnhofsgebäude in Fachwerksarchitektur von meinem Kollegen Alexander Sillich errichtet.¹⁴ So können wir in Ruhe unsere Planungen fortführen.

Berlin, 1878

Das Konzept für den Anhalter Personenbahnhof schreitet stetig voran. Die finalen architektonischen Entwürfe liegen schon vor. Der Kopfbahnhof wird aus einem langgestreckten Baukörper¹⁵ bestehen und eine Dachkonstruktion aus Eisen soll den Bau überspannen, die der Ingenieurmeister Seidel konstruiert hat. Nach jetzigem Planungsstand wird die Höhe über 34 Meter betragen, womit sie die höchste Halle der Welt wäre!¹⁶ Sechs Gleise¹⁷ befinden sich im Innern, die wegen baulicher Vorgaben auf vier Meter über Straßenniveau erhöht werden müssen¹⁸. Dadurch wird eine Treppe von der Eingangshalle zu der Gleishalle notwendig. Aber so konnte auch ein zweites, untenliegendes Geschoss für Wirtschafts- und Büroräume mitgedacht werden. Die Ausmaße der Halle wurden auch in größer gestaltet, da in Zukunft noch mehr Bahnverkehr erwartet wird.¹⁹

Das vorgelagerte Empfangsvestibül soll den Reisenden eine Orientierung geben. Links gibt es einen Fahrkartenschalter, rechts die Gepäckabgabe und große Fenster für eine optimale Beleuchtung durch Tageslicht.²⁰ Die Treppe führt zu den Gleisen und Wartesälen, daneben befinden sich Restaurants sowie Wasch- und Toilettenräumen.

Wir werden die Seitenfassaden etwas zurückhaltender entwerfen als das monumentale Eingangsportal.²¹ Ausgenommen davon ist selbstredend der Eingangstrakt für den Kaiser im Westen des Gebäudes,²² der dem bürgerlichen Eingang in nichts nachstehen wird.

Nicht nur die architektonischen Elemente sind für die Bauaufgabe relevant, die modernen Zeiten fordern auch technische Innovationen, um die Arbeit der Bahnhofsangestellten zu erleichtern. So sind zum Beispiel hydraulische Gepäckaufzüge geplant, die eine Gepäcbeförderung aus den Tunneln unter den Gleisen hinauf zu den Bahnsteigen ermöglichen sollen.²³ Viele Versorgungswege werden unterirdisch angelegt, um den Publikumsverkehr nicht zu stören, so auch ein Posttunnel.²⁴ Auch die Restaurants werden

¹² Probefahrten auf der Eisenbahn Potsdam-Zehlendorf. Aus dem Tagebuch des Stadtältesten Carl Knoblauch. In: Zeitschrift des Vereins für die Geschichte Berlins, 1938. S. 16.

¹³ Berlin und seine Eisenbahnen. 1846-1896. Hrsg. i.A. des Königlich-preußischen Ministers für Öffentliche Arbeiten. S. 172.

¹⁴ Dieses befand sich südlich des Kanals an der Verlängerung der Trebbiner Straße und bestand von 1874 bis zum Eröffnungsjahr des neuen Anhalter Bahnhofs 1880. Gottwaldt, Alfred, Berlin, Anhalter Bahnhof und seine Lokomotiven. Berlin, 1986. S. 29, 32.

¹⁵ 167,79 Meter lang und 60,72 Meter breit. Roik-Bogner 1994, S. 52.

¹⁶ Südost Express. Die Kreuzberger Lokalzeitung von Bürgern aus SO36. Nr. 5/1984. S. 16.

¹⁷ Vier davon für ausfahrende und zwei für ankommende Züge. Deutsche Bauzeitung 1879, S. 21.

¹⁸ Gottwaldt 1986, S. 35.

¹⁹ Deutsche Bauzeitung 1879, S. 12.

²⁰ Ebd., S. 21/22.

²¹ Ebd., S. 41.

²² Ebd., S. 22.

²³ Gottwaldt 1986, S. 34 und 36.

²⁴ Deutsche Bauzeitung 1879, S. 23.

FHXB Friedrichshain-Kreuzberg Museum: Prominenz und Proletariat - Geschichten vom Anhalter Bahnhof. Ein historischer Audiowalk. Texte: Birthe Freymann (<https://fhxb-museum.de/anhalter>)

durch Aufzüge aus den untenliegenden Wirtschaftsräumen mit Speisen versorgt.²⁵ Toiletten und Waschräume bieten besten Komfort und sind an den Außenseiten des Bahnhofs geplant, um eine bessere Durchlüftung zu gewährleisten.²⁶

Wir haben eine perfekte Verbindung von Nützlichkeit und Repräsentation geschaffen, um den Anhalter Bahnhof zu einem der wichtigsten Bauwerke seiner Art zu machen!

²⁵ Deutsche Bauzeitung 1879, S. 22.

²⁶ Ebd., S. 22.

3. Stuckateur

Berlin, Frühjahr 1880

He, Sie da! Fassen Sie bitte noch nichts an, es ist alles erst kürzlich verputzt worden und noch ganz frisch! Wenn Sie wünschen, führe ich Sie kurz herum und zeige Ihnen einige Details des neuen Anhalter Bahnhofs. Bestimmt sind Sie ein Connaisseur des neobarocken Fassadendekors, wir haben es trotz des Materials sehr filigran hinbekommen.

Im September 1875 begannen die Erd- und Fundamentierungsarbeiten¹, im Herbst 1876 errichteten meine Kollegen dann die Grundmauern und zwei Jahre später konnte man mit der Aufstellung der Gleishalle beginnen.² Das dauerte so lange, da eine Wirtschaftskrise eine Kürzung der Ausgaben und die Überarbeitung der Pläne erforderlich gemacht hatte.³

Sie haben ja über den Vorplatz⁴ das Gebäude betreten. Dort werden die Droschken⁵ künftig halten, um die Passagiere abzuladen. Diese kommen über das Trottoir in die Eingangshalle. Hier sorgen drei Rundfenster und viele Oberlichter für eine Erhellung der Eingangshalle mit Tageslicht.⁶

Nun also, der Boden, auf dem wir hier in der Eingangshalle stehen, ist mit Fliesen aus dem rheinischen Sinzig⁷ ausgelegt.⁸ Sehen Sie nur die floralen Ornamente, sie machen das Beschreiten der Halle zu einem Erlebnis!

Werfen Sie einen Blick die Treppe hinauf in die Gleishalle. Schon beim Betreten können Sie die einzigartige Dachkonstruktion erkennen.⁹ Ja, Sie sehen richtig, die Halle ist vollständig elektrifiziert. Verantwortlich dafür sind die Herren Siemens und Halske¹⁰, die in der Nähe des Anhalter Bahnhofs ihre Geschäftsräume haben¹¹.

Die Fassade des Bahnhofs ist aus gelben Backsteinen und wurde mit Terrakotten¹² aus dem Ort Greppin in Anhalt dekoriert¹³, das ist sowohl preiswert als auch schmückend. Zudem konnten sie direkt mit dem Zug hierher transportiert werden.¹⁴ Ganz in der Tradition von Schinkel wurde auf Kosteneffizienz beim baulichen Dekor geachtet. Im Inneren des

¹ Roik-Bogner, Christine, Der Anhalter Bahnhof. Askanischer Platz 6-7. In: Engel, Helmut; Jersch-Wenzel, Stefi; Treue, Wilhelm (Hrsgg.), Kreuzberg. Geschichtslandschaft Berlin – Orte und Ereignisse (Historische Kommission zu Berlin). Berlin, 1994. Seiten 52-69. S. 53.

² Berlin und seine Eisenbahnen. 1846-1896. Hrsg. i.A. des Königlich-preußischen Ministers für Öffentliche Arbeiten. S. 172.

³ Roik-Bogner 1994, S. 53.

⁴ Der Askanische Platz erhielt 1844 seinen Namen, benannt nach dem Herrschergeschlecht der [Askanier](#).

⁵ Mietkutschen, Taxis.

⁶ Deutsche Bauzeitung: Zeitschrift für nationale Baugestaltung. 13. 1879. S. 21.

⁷ In der Kleinstadt Sinzig werden in der „Mosaikfabrik“ seit 1870 [Fliesen und Wandkacheln](#) hergestellt.

⁸ Berliner Tageblatt und Handelszeitung. 15. Juni 1880.

⁹ Deutsche Bauzeitung 1879, S. 21.

¹⁰ Gottwaldt, Alfred, Berlin, Anhalter Bahnhof und seine Lokomotiven. Berlin, 1986. S. 39.

¹¹ Siemens und Halske gründeten ihr Unternehmen in der Schöneberger Straße 33 (heute Nr. 19) und zogen 1901 in einen Neubau am Askanischen Platz 3 um, wo sie bis zum Umzug nach Spandau 1912 ansässig waren.

¹² Härig, Beatrice, Der Anhalter Bahnhof – Das Tor zur Welt. In: Monumente Online. Das Magazin der Deutschen Stiftung Denkmalschutz. Juni 2007.

¹³ Deutsche Bauzeitung 1879, S. 41.

¹⁴ Ebd.

Bahnhofgebäudes wurde teilweise Braunschweiger und Rochlitzer Sandstein¹⁵ verbaut und die Brüstungen und Geländer sind aus Gusseisen aus dem Ruhr-Gebiet.¹⁶ Für die Bauarbeiten hatten wir die neuesten technischen Baugeräte zur Verfügung, etwa Mörtelmischmaschinen und Fahrstühle.¹⁷ Das hat die Arbeit sehr erleichtert und die Bauzeit stark verkürzt.

Ich möchte Sie nun auf den Figureschmuck Innen und Außen hinweisen: Die Figuren hier im Inneren bestehen meist aus Kupfer oder Zink¹⁸ und stammen von ganz verschiedenen Bildhauern.

Gehen wir nun hinaus. Dort auf dem Dachgiebel des Bahnhofs sitzt eine Figurengruppe, die aus zwei männlichen Figuren und einem Engel besteht. Sie halten Fackeln und Lokomotiven und stellen allegorisch den „Weltverkehr“¹⁹ dar.²⁰ Sie sind Symbol der Funktion des Baus und überragen alle anderen Figuren. Zudem zeigen zwei Statuen über den Eckrisaliten²¹ „Berolina“ und „Anhaltina“²² – die Personifikationen der verbundenen Regionen Berlin und Anhalt. Auch zwei runde Reliefs sind an der Front, sie stehen für die „Ingenieur-Wissenschaft“, die den Fortschritt ermöglicht hat, und für die „Architektur“,²³ der wir dieses bauliche Meisterwerk verdanken.

Den Giebel des Eingangsvestibüls²⁴ krönen die Allegorien des „Tages“ und der „Nacht“.²⁵ Sie rahmen die große Uhr, die den Ankommenden eine Orientierung bieten soll. Ludwig Brunow²⁶ hat sie erschaffen.²⁷

Wie Sie sehen, hat dieses funktionale Bahnhofsgebäude viele künstlerische Details. Sie machen ihn zu einem repräsentativen Bau mit architektonischem Anspruch. Nicht zuletzt meine Zunft und ich haben unser Bestes getan, um diesem Haus eine bauliche Würde zu geben.

Kommen Sie doch zur Eröffnung im nächsten Monat. Das wird ein Spektakel! Politiker und Beamte werden kommen, ich hörte, dass auch der Kaiser kommen werde.

¹⁵ Deutsche Bauzeitung 1879, S. 41.

¹⁶ Ebd., S. 42.

¹⁷ Ebd.

¹⁸ Ebd., S. 41.

¹⁹ Bildhauer: Emil Hundertrieser (1846-1911).

²⁰ Gottwaldt 1986, S. 33.

²¹ Hervorspringender Gebäudeteil an den Ecken.

²² Bildhauer: Gustav Eberlein. (1847-1926). [Landesdenkmalamt](#) Berlin.

²³ [Landesdenkmalamt](#) Berlin.

²⁴ Eingangshalle.

²⁵ Roik-Bogner 1994, S. 52.

²⁶ Bildhauer: Ludwig Brunow (1843-1913).

²⁷ Roik-Bogner 1994, S. 52.

3. Bahnbeamter der Eisenbahngesellschaft B.A.E.

Berlin, 15. Juni 1880

Meine sehr verehrten Damen und Herren, dies war heute ein wunderbarer Tag – für die Eisenbahn, den Fortschritt, Preußen und Anhalt! Der Berliner Anhalter Bahnhof am Askanischen Platz wurde an diesem Tage nach sechs Jahren Bauzeit feierlich eröffnet.

Zugegen waren Seine Kaiserliche Hoheit Wilhelm II.¹ und Reichskanzler Otto von Bismarck^{2,3}

Trotz der frühen Morgenstunden hatte sich scheinbar ganz Berlin versammelt, um die würdevolle Lokomotive unseres lieben Herrn Borsig⁴ um 5.40 Uhr gen Lichterfelde abfahren zu sehen.⁵ Die mit Blumen und Eichenkränzen geschmückte Lokomotive „Großbeeren“⁶ brachte zahlreiche Glückliche, die ein Billett ergattern konnten, aus der Stadt hinaus in den beschaulichen Berliner Vorort⁷. Der schwarze Dampf erfüllte den ganzen Himmel über den Gleisen. Es roch nach Öl und Ruß. Und was für ein Gewusel: Anwohner schauten aus ihren Fenstern⁸ und der Platz war dicht gefüllt mit Menschen, die einen Blick auf das neue Gebäude und die Abfahrt des ersten Zuges werfen wollten. Die Freude war gigantisch, ein Raunen, Lachen und vereinzelte ‚Hurra!‘-Rufe gingen durch die Menge!

Der Anhalter Bahnhof hat einen prächtigen Vorplatz: eine kleine Gartenanlage mit Springbrunnen⁹ stimmt die Reisenden auf einen entspannten Aufenthalt am Bahnhof ein, so, wie wir von der Eisenbahngesellschaft es uns für unsere Kundinnen und Kunden wünschen. Die Reiselust ist eine Neuheit, sie hat uns vor die Aufgabe gestellt, einen solchen Bau zu realisieren, welche die Ingenieure und Architekten mit Bravour gemeistert haben! Mögen viele spannende Reisen von diesen Gleisen aus beginnen!

Erst vor fünf Tagen haben das Polizeipräsidium und das Königliche Eisenbahn-Commissariat das Gebäude baulich abgenommen:¹⁰ es war fast alles vollendet¹¹, das Bauwerk in einem guten Zustand. So konnte heute endlich die langersehnte Inbetriebnahme geschehen. Wenn man sich das mal überlegt, das Dach ist gerade einmal knapp vor einem Jahr auf dem fertig installiert worden.¹² Dieses Dach ist wahrlich ein Meisterwerk der Ingenieurskunst! Es hat eine Spannweite von 60 Metern und das Eisen stammt aus der „Gute Hoffnung-Hütte“ in

¹ Wilhelm II. (1859-1941), Deutscher Kaiser und König von Preußen 1888-1918.

² Otto von Bismarck (1815-1898), ab 1862 preußischer Ministerpräsident und Außenminister, 1871-1890 erster Reichskanzler des Deutschen Reiches.

³ <https://anhalter-bahnhof.berlin/geschichte/>

⁴ August Borsig (1804-1854), Lokomotivfabrikant und Großindustrieller, Gründer der „Maschinenbau-Anstalt“ und Eisengießerei in Berlin, auch genannt Borsigwerke (die damals größte Lokomotivfabrik der Welt), berühmte Konstruktionen: Kuppeln der Potsdamer Nikolaikirche und des Stadtschlusses Berlin, Fontänen-Pumpwerk des Schlosses Sanssouci.

⁵ Gottwaldt, Alfred, Berlin, Anhalter Bahnhof und seine Lokomotiven. Berlin, 1986. S. 33.

⁶ Baujahr 1867. Ebd.

⁷ Seit 1920 gehört Lichterfelde zu Groß-Berlin.

⁸ Berliner Tageblatt und Handelszeitung. 15. Juni 1880.

⁹ Deutsche Bauzeitung: Zeitschrift für nationale Baugestaltung. 13. 1879. S. 12.

¹⁰ Roik-Bogner, Christine, Der Anhalter Bahnhof. Askanischer Platz 6-7. In: Engel, Helmut; Jersch-Wenzel, Stefi; Treue, Wilhelm (Hrsgg.), Kreuzberg. Geschichtslandschaft Berlin – Orte und Ereignisse (Historische Kommission zu Berlin). Berlin, 1994. Seiten 52-69. S. 54.

¹¹ Am Tage der Eröffnung waren noch Handwerker am Bau beschäftigt.

¹² Von Herbst 1878 bis 5. August 1879 wird das Dach montiert. Roik-Bogner 1994, S. 53 ff.

Oberhausen im Ruhrgebiet. Insgesamt überspannt das Dach eine Fläche von 11.000 qm und ist 154.000 kg schwer!¹³ Der Schriftsteller Heinrich Seidel¹⁴ hat es konstruiert.¹⁵ Es klingt ulkig, doch der gute Herr hat sein Ingenieurstudium absolviert, es gibt keinen Anlass zur Besorgnis über die Stabilität der Konstruktion.¹⁶

Die Kosten des Anhalter Bahnhofs, die einst auf 4,5 Millionen Goldmark¹⁷ geschätzt worden waren, haben sich am Ende auf über 5 Millionen Goldmark¹⁸ belaufen. Aber das ist für die Errichtung eines solchen Schmuckstücks und in Anbetracht seiner technischen Ausstattung eine Kleinigkeit¹⁹! Auch, wenn es viele Stimmen dagegen gegeben hatte, verstummen diese heute in dieser Kathedrale des Fortschritts²⁰.

Aber nun muss ich sie verlassen. Die Einweihung des Bahnhofes bedeutet für uns Beamte den Beginn der eigentlichen Arbeit! Die Zukunft wird zeigen, dass Bahnhöfe, wie der Anhalter, für den Güter- und Passagier-Transport einer Großstadt notwendig sind.

¹³ Berliner Tageblatt und Handelszeitung. 15. Juni 1880.

¹⁴ Heinrich Seidel (1842-1906), Ingenieur und Schriftsteller, berühmte Konstruktionen: Bahnanlagen Yorckbrücken und Dach des Anhalter Bahnhofs, berühmte Werke: *Leberecht Hühnchen, Von Perlin nach Berlin, Der Eiersegen* (Gedicht).

¹⁵ Maier, Helmut, Berlin Anhalter Bahnhof. Berlin 1984. S. 72

¹⁶ Das Wellblechdach wird von Doppelbindern im Abstand von 14 Metern getragen, von „Fachwerksbogenträger mit Scheitel- und zwei Kämpfergelenken“ mit einer Stützweite von 62,5 Metern und einer Pfeilerhöhe von 15 Metern. Stählerne Zugstangen mit einem Durchmesser von 70 mm nehmen den Horizontalschub der Binder auf. Berlin und seine Eisenbahnen. 1846-1896. Hrsg. i.A. des Königlich-preußischen Ministers für Öffentliche Arbeiten. S. 173.

¹⁷ In der *Deutschen Bauzeitung* wurden 1879 die Gesamtkosten des Anhalter Bahnhofs auf 4,5 Millionen Goldmark geschätzt. Deutsche Bauzeitung 1879, S. 42.

¹⁸ Die genauen Kosten sind unbekannt. Offiziell wurden die Kosten des Anhalter Bahnhofs mit 5.300.000 Millionen Mark angegeben. Berlin und seine Eisenbahnen. 1846-1896, S. 174. Insgesamt dürfte der Anhalter Bahnhof inklusive des Güterbahnhofs und des Grundstücks ca. 18 Millionen Goldmark gekostet haben. Gottwaldt 1986, S. 35.

¹⁹ Die Kosten für einen solchen Bau wurden als „günstig“ angesehen. Deutsche Bauzeitung 1879, S. 42.

²⁰ Bahnhöfe wurden als neue Bauaufgaben erfasst und man verglich sie auf Grund der Größe und Ausgestaltung mit Kathedralen. Zudem wurde die erhabene und Wohlstand-verheißende Wirkung, die von solchen Gebäuden ausging, auf eine nahezu religiöse Weise verehrt. Strecke, Reinhart, Pegasus oder Schinkel und Berlins erster Eisenbahnhof. Berlin, 2008. S. 11.

4. Hofmitarbeiter des Kaisers

Berlin, 21. Mai 1889

Soeben hat Seine Kaiserliche Hoheit Kaiser Wilhelm II.¹ Seine Königliche Hoheit König Umberto I.² und Seine Königliche Hoheit Kronprinz Vittorio Emanuele³ aus Italien am Anhalter Bahnhof mit allen Ehren und einem Garderegiment am Gleis in Empfang genommen.⁴

Die Königlichen Hoheiten waren bester Laune und sich des erhabenen Moments bewusst. Sie wurden in die privaten Räumlichkeiten Seiner Kaiserlichen Hoheit im Vestibül des Bahnhofs geleitet,⁵ wo Gebäck und Tee kredenzt wurden. Den königlichen Hoheiten stehen dort bei Bedarf auch eigene Toilettenräume zur eigensten Verfügung.⁶

Der Kaiser schätzt die private, doch öffentliche Atmosphäre des Bahnhofs für solche Empfänge. Ist doch sein seliger Großvater Wilhelm I.⁷ stets gegen eine „Demokratisierung des Reisens“⁸ und öffentliche Orte, wo alle Klassen aufeinandertreffen. Dennoch, muss man sagen, sind sie ja getrennt durch die vier verschiedenen Wartesäle⁹. Diese scheinen recht komfortabel zu sein, sagte man uns. Zudem kann der Kaiser seinem Volk die Neuerungen des technischen Fortschritts, der so rasant wie die Eisenbahn selbst unser Land durchfährt, nicht verwehren.¹⁰

Er selbst reist ja unentwegt und mit größter Freude! Seine Kaiserliche Hoheit ist sehr stolz auf das deutsche Eisenbahnnetz. Es erstreckt sich bereits auf über 35.000 km!¹¹ Seit 1880 ist die Königlich Preußische Eisenbahnverwaltung die größte weltweit!¹²

Nun haben die Hoheiten fertig goutiert und treten hinaus vor das Fürstenportal¹³, wo Kutschen auf ihre Abreise warten. Ich muss mich sputen, damit ich noch in eine der Kutschen gelange, bevor sie abfahren!

¹ Wilhelm II. (1859-1941), Deutscher Kaiser und König von Preußen 1888-1918.

² Umberto I. (1844-1900), König von Italien 1878-1900.

³ Vittorio Emanuele III. (1869-1947), König von Italien 1900-1946.

⁴ Gottwaldt, Alfred, Berlin, Anhalter Bahnhof und seine Lokomotiven. Berlin, 1986. S. 43.

⁵ Deutsche Bauzeitung: Zeitschrift für nationale Baugestaltung. 13. 1879. S. 22.

⁶ Ebd.

⁷ Wilhelm I. (1797-1888), König von Preußen und erster Deutscher Kaiser 1871-1888.

⁸ Esch, Mischa G., 1916 – Der erste Balkan-Zug startet am Anhalter Bahnhof. Berlin, 2020. S. 2. Friedrich List hatte 1857 die „Demokratisierung des Reisens“ gefordert und damit den Adel brüskiert. Spode, Hasso, Die Freiheit zu reisen, um zu reisen. Tourismusgeschichte als Überwindungsgeschichte. In: APuZ, Zeitschrift der Bundeszentrale für politische Bildung. 71. Jahrgang, 50/2021, 13. Dezember 2021. S. 16 – 23. S. 21.

⁹ Wartesäle waren mit Tischen und Sitzplätzen ausgestattet, damals noch eine „Errungenschaft“. Zunächst gab es nur auf der rechten Seite Wartesäle, aber mit Erweiterungsoptionen auf der linken Seite. Der Wartesaal für die 4. Klasse war 297m² groß und die 3. Klasse hatte einen „Erfrischungsraum“ sowie zwei kleine Speisezimmer. Es folgte ein 246 m² großer Saal für die 2. Klasse, der einen größeren Speisesaal hatte, zudem ein Buffet und „Damenzimmer“. Der Wartesaal für die 1. Klasse war klein, beinhaltete aber einen noch exklusiveren Salon. Deutsche Bauzeitung 1879, S. 22.

¹⁰ Der Kaiser war Technologie-begeistert.

¹¹ Meyers Konversationslexikon. 4. Auflage. Band 5. Bibliographisches Institut, Leipzig 1888, S. 428–447.

¹² Kopper, Christopher, Kleine (Unternehmens-)Geschichte der Eisenbahn in Deutschland. In: APuZ, Zeitschrift der Bundeszentrale für politische Bildung. 72. Jahrgang, 8-9/2022, 21. Februar 2022. S. 4-9. S. 4.

¹³ Das erhaltene Fürstenportal befindet sich im [Deutschen Technikmuseum](#).

Berlin, 21. Mai 1913

Seine Kaiserliche Hoheit begrüßte am Anhalter Bahnhof Seine Kaiserliche Majestät Zar Nikolaus II. zur Hochzeit Seiner einzigen Tochter, Ihre Königliche Hoheit Prinzessin Viktoria Luise^{14 15}.

Alle sind sehr glücklich über die bevorstehende Vermählung, nicht zuletzt der Kaiser selbst. Es wird nun ein kurzer Begrüßungstrank im Salon der kaiserlichen Räume im Bahnhof genommen, die Damen machen sich frisch in den Waschräumen, bevor es zum Stadtschloss geht.

Die Menge jubelt vor den Toren des Bahnhofs, Bahnbeamten salutieren höflich. Das sollen sie ja auch, schließlich werden sie für ihre Treue zu unserem Kaiser gut bezahlt!¹⁶

Für die kaiserliche Familie ist die Eisenbahn genauso ein nicht mehr wegzudenkender Fortschritt, wie sie es für das reisende Volk ist, welches quer durchs Reich fahren und dessen Schönheit erfassen kann. Was für ein Segen!

¹⁴ Viktoria Luise von Preußen (1892-1980), einzige Tochter von Kaiserin Auguste Viktoria und Kaiser Wilhelm II., Prinzessin von Preußen, Großbritannien und Irland, Herzogin zu Braunschweig-Lüneburg.

¹⁵ Gottwaldt 1986, S. 43.

¹⁶ Bahnbeamte wurden gut entlohnt, die bedingungslose Treue zum Kaiser wurde dafür aber vorausgesetzt. Kopper 2022, S. 4.

4. Zeitungsjunge am Bahnhof

Berlin, Januar 1907

Extrablatt! Blutiger Krieg in Deutsch-Südwestafrika nimmt vielleicht endlich ein Ende! Kapitulieren die Hereros?¹ – Ham'se nicht mal ne müde Mark übrig für ne Zeitung, werter Herr? Ist auch echt knorke, was hier drin steht! – Wahlausgang überrascht: SPD hat hohe Verluste bei Mandaten!² – Hohe Kosten der Kolonien explodieren!

Neuer Kolonialwarenladen in der Königgrätzer Straße eröffnet: Leckere Schokoladen, Tuch aus Baumwolle, Kaffee, Tabak und Tee für Herren, Damen und Kinder! – Herr Fahrdienstleiter³, sie brauchen mal n Kaffee, sind schon ganz blass um die Nase!

Berlin, April 1912

Extrablatt! Extrablatt! Titanic ist gesunken! Eisberg gerammt, Luxusdampfer gesunken!⁴ Tausende Tote! – Ah der Herr wünschen ein Exemplar? Derr Herr ist wohl froh, dass er Zug fährt und nicht Schiff, wa? – Eisige Leichen im Meer eingesam... – Gnädiges Fräulein, noch Lektüre für die lange Fahrt? – Ist die Eisenbahn das sicherste Verkehrsmittel? Experten beraten!

Herr Professor wünschen eine Tageszeitung? Heute ohne Schreibfehler, versprochen! Dafür mit den neuesten Neuigkeiten aus den Kolonien und mit Tipps gegen Haarausfall! – **Antike und vorderasiatische Funde kommen ins Berliner Völkerkundemuseum!**⁵ – Na, was sagen sie? Die komm' doch bestimmt mit'n Zug hier an!

Berlin, Juni 1913

Bau der Bagdadbahn schreitet voran!⁶ Neue wirtschaftliche Erschließung⁷ des fernen Osmaniens! Der Orient bald nur noch einen Steinwurf entfernt! – Ja na sie müssen schon erstmal dann nach Konstantinopel fahren, werte Dame! Durchgangszug bis ins tiefe Osmanische Reich vom Anhalter aus? Haha, das hätten Sie gerne!

Immer mehr Menschen fahren Zug! Passagierzahl an den Bahnhöfen auf 1,8 Milliarden gestiegen!⁸ – Guck nicht so, kauf ne Zeitung!

¹ Der Herero-Krieg gegen die Unterdrückung durch die kolonialen deutschen Besatzer begann 1904 und gipfelte im Völkermord an den Herero und Nama unter dem Befehl des Generals Lothar von Trotha.

² Vgl. [Reichstagswahl](#) 25. Januar 1907.

³ Seit 1905 hießen Stationsbeamte offiziell „Fahrdienstleiter“.

⁴ Das damals größte Schiff der Welt, die [Titanic](#), kollidierte am 14. April 1912 mit einem Eisberg und sank in den frühen Stunden des 15. Aprils. Über 60 % der Passagier:innen und Besatzung kamen ums Leben.

⁵ Esch, Mischa G., 1916 – Der erste Balkan-Zug startet am Anhalter Bahnhof. Berlin, 2020. S. 3.

⁶ Esch 2020, S. 4.

⁷ Im Gegensatz zur Unterdrückung der Bevölkerung der deutschen Kolonien, war der Kolonialismus durch die Unterstützung des Baus der Bagdadbahn vorrangig wirtschaftlich und finanziell interessant, nicht militärisch und politisch. Esch 2020, S. 3.

⁸ Zum Vergleich: 1850 waren nur ca. 200.000 Passagier:innen unterwegs. Spode, Hasso, Die Freiheit zu reisen, um zu reisen. Tourismusgeschichte als Überwindungsgeschichte. In: APuZ Aus Politik und Zeitgeschichte. Zeitschrift der Bundeszentrale für politische Bildung. 13.12.2021. S. 16-23. S. 20.

28. Juni 1914

Imperiale Hoffnungen auf Balkanzug!⁹ Dresden – Prag – Wien – Konstantinopel! – Das wäre eine Verbindung, nicht wahr junge Frau? Gibt's aber noch gar nicht! Wolln Sie nicht ne Zeitung haben? Wenns nicht so interessant ist, könn sie auch nen Fisch darin einwickeln!

Extrablatt! Extrablatt! Österreichischer Thronfolger Franz Ferdinand in Sarajevo erschossen!¹⁰ Kommt jetzt der lang ersehnte Krieg? – Junger Mann, könnse nicht nem kleinen Piefke wie mir mal nen Pfennig abdrücken? Kriegen auch ne Zeitung dafür!

4. August 1914

Extrablatt! Deutsches Reich erklärt nach Russland und Luxemburg nun auch Frankreich und Belgien den Krieg! Großbritannien spricht Kriegserklärung gegen Deutsches Reich aus!¹¹ – Hei Kurt, was sagstn du dazu?! Hoffentlich kommen wir da schnell wieder raus und gewinnen gegen die Tommies¹². Naja, ich hab Feierabend, muss nach Hause meine Schwester hüten! Mach's gut!

⁹ Der Balkanzug verkehrte zwischen 1916 und 1918, also mitten im Ersten Weltkrieg, als Ersatz für den eingestellten französisch-betriebenen Orientexpress. Esch 2020, S. 4.

¹⁰ Am 28. Juni 1914 wurde [Franz Ferdinand](#) von einem serbisch-nationalistischen Revolutionär Gavrilo Princip erschossen. Das löste die Julikrise und damit den Ersten Weltkrieg aus.

¹¹ [Kriegserklärungen](#) Erster Weltkrieg.

¹² Begriff der Deutschen für englische Soldaten.

4. Zimmermädchen eines anliegenden Hotels

Berlin, 1912

Liebe Mutter, ich bin gestern in Berlin am Anhalter Bahnhof angekommen. Nette Damen der Bahnhofsmision haben mich und andere Mädchen empfangen, das war sehr herzlich! Sie sagten, sie kümmern sich um uns, da in der Großstadt einige Gefahren lauern und dass sie uns helfen können. Sie wollen uns beraten, wie und wo wir am besten Arbeit finden.¹ Aber ich habe ja schon meine Anstellung im Hotel Excelsior², gleich gegenüber vom Anhalter Bahnhof.

Es ist famos, die Fassade ist prächtig und sieht teuer aus, fast wie ein Palast. Gut gekleidete Menschen gehen ein und aus. Ich bin sehr gespannt auf meine Arbeit als Zimmermädchen.

Außer dem Excelsior gibt es noch so viele Hotels hier in der Umgebung: der Preußische Hof³, der Askanische Hof⁴, der Habsburger Hof⁵ und das Hotel Hollstein⁶. Sie alle sind vor allem für die Reisenden vom Anhalter Bahnhof errichtet worden. Ach, ich wünschte du und Vater könnten alsbald nach Berlin kommen, dann würde ich euch vom Anhalter Bahnhof abholen. Seid begrüßt und geküsst!

Berlin, 1913

Entschuldigen Sie bitte, ich habe Sie gar nicht kommen sehen! Ihr Zimmer wird gleich bereitstehen, ich muss nur eben noch das Bett frisch beziehen.

Das Excelsior wurde erst im letzten Jahr erweitert, daher ist jetzt viel mehr zu tun. Es wurde ein Grundstück in der Anhalter Straße gekauft und darauf ein Flügel des Hotels errichtet.⁷ Die Arbeit ist hart, obwohl wir doch einige Mädchen sind. Aber ich freue mich über die Arbeit, sie macht Spaß und es ist interessant die Gäste aus aller Welt zu beobachten. Die Herrschaften, die von ihrer Reise vom Anhalter Bahnhof herüberkommen, möchten meist nur noch ein heißes Bad nehmen, etwas Gutes essen und dann in die weichen Baumwolllaken sinken, die wir jeden Tag frisch beziehen. Wir haben meist Geschäftsreisende zu Besuch, aber manchmal kommen auch prominente Leute. Die steigen aber meist in den umliegenden Hotels ab. Neulich zum Beispiel, sie werden's nicht glauben, hat mir Liesl aus dem Askanischen Hof erzählt: Der Schriftsteller

¹ Carstens, Cornelia; Heidebrecht, Petra, Der leichtsinnige Zuzug in die Großstadt. Dienstmädchen und Bahnhofsmision um 1900. In: Berliner Festspiele GmbH (Hrsg.), Die Reise nach Berlin. Zur Ausstellung im Hamburger Bahnhof 1.Mai - 1. November 1987. S. 229 – 236. S. 229.

² [Hotel Excelsior](#) 1908 eröffnet, 1912 erweitert, 1945 starke Zerstörung durch Bomben, 1954-1957 Abbruch der Ruinen.

³ Hotel Preußischer Hof, 1887-1926 in der Königgrätzer Straße (heute Stresemannstraße), Erweiterung und Umzug innerhalb der Königgrätzer Straße 1898 und 1903.

⁴ Hotel Askanischer Hof, 1878-1923 in der Königgrätzer Straße (heute Stresemannstraße) nahe des Askanischen Platzes.

⁵ Hotel Habsburger Hof, Askanischer Platz, 1889 erbaut und 1945 zerstört.

⁶ Hotel Hollstein, Königgrätzer Straße, Daten unbekannt.

⁷ Schade, Waltraud, Hotel Excelsior, Stresemannstraße 78. In: Engel, Helmut; Jersch-Wenzel, Steffi; Treue, Wilhelm (Hrsgg.), Kreuzberg. Geschichtslandschaft Berlin – Orte und Ereignisse (Historische Kommission zu Berlin). Berlin, 1994. Seiten 70 – 82. S. 70.

Franz Kafka⁸ ist dort spät nachts eingekehrt,⁹ ganz zerzaust, ein komischer Vogel. Ich habe noch nie etwas von ihm gelesen, dafür habe ich gar keine Zeit.

So, jetzt können Sie ihr Zimmer beziehen. Was das Haus noch zu bieten hat, fragen Sie? Na ja, also im Erdgeschoss gibt es Restaurants, einen Friseur, falls Sie ihre Haare schneiden lassen wollen, eine Konditorei für die kleinen Leckerbissen, und eine Telefonanlage.¹⁰ Der Frühstückssaal ist nun auch größer¹¹ und komfortabler, für eine angemessene Stärkung, bevor es mit der Eisenbahn weiter geht.

Einen angenehmen Aufenthalt wünsche ich Ihnen.

Berlin, 13. Juli 1914

Es ist so spannend gegenüber des großen Anhalter Bahnhofs zu arbeiten! Die Straßenbahn hält vor der Tür, sodass ich nicht zu Fuß den Weg zur Arbeit antreten muss. Leider bin ich noch nie selbst vom Bahnhof gefahren, das ist bei meinem Lohn nicht möglich. Meine Mutter sagt, ich soll mir doch bald einen vernünftigen Ehemann suchen, der mir ein gutes Leben bieten kann.

Ach, wo ich es sage: Liesl hat erzählt, dass es ein Drama gegeben hat. Der Herr Kafka hat seinem Fräulein Felice¹² oder so ähnlich, den Laufpass gegeben. Sie waren ja schon verlobt und dann entlobten sie sich,¹³ das ganze wurde vor ihren Schwestern ausgetragen,¹⁴ sehr unschön. Na ja, ich bin gespannt, welche Geschichten sie mir beim nächsten Plausch erzählen kann.

⁸ Franz Kafka (1883-1924), Schriftsteller, berühmte Werke: *Das Urteil*, *Die Verwandlung* und *Ein Bericht für eine Akademie* sowie die Romane *Der Prozess* und *Das Schloss*.

⁹ Bartels, Gerrit, [1913: Kafka und die Realität](#). Potsdamer Neueste Nachrichten, 2013.

¹⁰ Schade 1994, S. 70.

¹¹ Ebd.

¹² Felice Bauer (1887-1960), erste Verlobte Franz Kafkas bis zur endgültigen Trennung 1917.

¹³ Bienert, Michael, [Im verschollenen Bahnhofsviertel](#). Tagesspiegel, 2009.

¹⁴ Stach, Reiner, Kafka. Die Jahre der Entscheidungen. Frankfurt am Main, 2008. S. 503f.

5. Junger Soldat

Berlin, September 1914

Auf zu den Waffen! Das hat unser Kaiser gesagt.¹ Und da stehe ich hier, im Bahnhof-Restaurant, bediene Herren und Damen, die ihre Stopfleber und ihr Würzfleisch² schlemmen, als wäre nichts passiert! Dann fahren sie in ihr Landhäuschen und ergehen sich im Müßiggang, während an der Front tapfere Männer fallen.

Herr Mentberger³ hat gesagt, ich soll froh sein, dass sie mich noch nicht eingezogen haben, dass ich kein „Kanonenfutter“ bin. Aber meine Kameraden, meine Freunde, sind doch alle nach Frankreich an die Westfront gezogen und tun ihren erhabenen Dienst fürs Vaterland. Jeden Tag sehe ich hier am Anhalter Bahnhof Soldaten in ihren schneidigen Uniformen mit ihrem Marschgepäck in die Züge steigen. Wie sie jubeln und frohlocken, dass sie dem Franzmann⁴ mal ordentlich den Hosenboden versohlen und zeigen, wer in Europa das Sagen hat!

Auch Transportzüge fahren von hier ab.⁵ Wenn ich zur Arbeit komme, stehen einige Generäle im Bahnhof, die den reibungslosen Ablauf der Versorgungstransporte an die Front überwachen. Und ich bin auch dort nicht dabei, so ein Pech. Muss servieren und Diener machen und „Sehr wohl gnädiges Fräulein“ sagen und hier versauern, während andere Jungen meines Alters ihren Dienst leisten.

Meine Eltern meinen der Krieg ist notwendig. Sie trauern jedoch auch den Zeiten des freien Reisens auf dem Kontinent hinterher, war es doch bisher so wunderbar, Zug zu fahren. Es war sogar eine Bahn bis ins ferne Bagdad geplant, aber diese haben sie nicht fertig gebaut,⁶ da nun der Krieg dazwischenkam. Die Franzosen haben ja ihren Orientexpress nach Konstantinopel, aber denen auch noch Geld zu geben...!

Berlin, Dezember 1914

Nun ist es soweit, ich habe mich gemeldet – allen Warnungen zum Trotz – und fahre endlich an die Front! Herr Mentberger hat mir ein gutes Zeugnis ausgestellt, welches ich – sobald wir den Sieg heimgebracht haben – für meine nächste Arbeitsstelle vorlegen werde.⁷ Jetzt heißt es: mobil machen, die Ausbildung wartet, dann die Verlegung nach Frankreich.

Mutter vermisse ich sehr, jetzt schon. Sie hat geweint, Vater war stolz, als er mich in meiner Uniform sah, auch ihm standen Tränen in den Augen, aber Tränen der Freude. Er wird sicher auch bald in den Krieg ziehen.

¹ Kaiser Wilhelm II.: „[Aufruf an das deutsche Volk](#)“, vom 6. August 1914.

² Antifranzösische Stimmung führte dazu, dass Begriffe der französischen Küche ins Deutsche übersetzt wurden, so etwa *Foie Gras* → Stopfleber und *Ragout fin* → Würzfleisch. Das betraf auch weitere Wörter des [alltäglichen Sprachgebrauchs](#).

³ Zeugnis ausgestellt von Victor Mentberger, Hoftraiteur Anhalter Bahnhof Restaurant. 1914. FHXB Friedrichshain-Kreuzberg Museum.

⁴ *Franzmann* als antifranzösisches Schimpfwort, unter anderem in dem frankophoben Lied *Was ist des Deutschen Vaterlands?* des nationalistisch-gesinnten und antisemitischen Schriftstellers Ernst Moritz Arndt von 1813.

⁵ Esch, Mischa G., 1916 – Der erste Balkan-Zug startet am Anhalter Bahnhof. Berlin, 2020. S. 5.

⁶ 1914 war die *Bagdadbahn* nur zu 2/3 fertiggestellt worden. Ebd., S. 4.

⁷ Zeugnis ausgestellt von Victor Mentberger, Hoftraiteur Anhalter Bahnhof Restaurant. 1914. FHXB Friedrichshain-Kreuzberg Museum.

Ich habe eben im Abteil einen Bahnbeamten gesprochen, er meinte, dass die Eisenbahnproduktion zugunsten des Krieges zurückgegangen ist.⁸ Natürlich müssen jetzt Waffen und Munition geschmiedet werden. Was er mir auch erzählt hat, ließ mich schmunzeln: Der Anhalter Bahnhof ist so groß und prächtig geworden, weil nach dem siegreichen Deutsch-Französischen Krieg 1871⁹ die Reparationszahlungen aus Frankreich so üppig waren und auch für den Bahnhofsbau verwendet wurden.¹⁰ Was für eine Freude, die französische Schmach in Stein gemeißelt zu sehen! In diesem Krieg hat sich wohl auch erstmals der Nutzen der Eisenbahn für das Militär bewiesen,¹¹ obwohl ja schon 1866¹² Truppen über den damals noch viel kleineren Anhalter Bahnhof nach Süden abgereist sind,¹³ Richtung Österreich.

Der Zug fährt nun langsam los, ich spüre das Vibrieren des Wagens unter mir, oder ist es meine Aufregung, das erwartungsvolle Zittern? Auf bald, geliebte Heimat! Möge dir der Sieg Frieden bringen.

⁸ Kopper, Christopher, Kleine (Unternehmens-)Geschichte der Eisenbahn in Deutschland. In: APuZ, Zeitschrift der Bundeszentrale für politische Bildung. 72. Jahrgang, 8-9/2022, 21. Februar 2022. S. 4 – 9. S. 5.

⁹ [Deutsch-Französischer Krieg](#) von 1870 bis 1871.

¹⁰ Esch 2020, S. 2.

¹¹ Kopper 2022, S. 4.

¹² [Deutscher Krieg/Preußisch-Österreichischer Krieg](#).

¹³ Esch 2020, S. 1.

5. Krankenschwester, die aus dem Lazarett zurückkehrt

Berlin, August 1918

Haben Sie eine Hand frei? Dann helfen Sie mir doch bitte eben, diesen jungen Mann aus dem Zug zu heben. Einen anderen Helfer habe ich nicht mehr, sind alle an der Front geblieben. Der Herr hat einen Senfgasangriff miterlebt und nun sind Großteile seiner Haut stark verätzt.¹ Jetzt ist er blind und ein Granateneinschlag nahe seinem Posten tat das Übrige, sodass er nun nicht mehr laufen kann.
Der Arme, er ist doch noch so jung!

Ich erinnere mich noch, wie ich zu Beginn des Krieges mit einigen anderen jungen Schwestern zunächst nach Belgien, dann nach Frankreich gefahren bin, eine schöne Zugstrecke durch malerische Landschaften! Wir waren frohen Mutes, dass wir nur einige Schrammen und Schnitte zu versorgen hätten und bald wieder nach Hause kämen, so, wie es uns die verdammte Regierung erzählt hatte². Bitte entschuldigen Sie meine Ausdrucksweise. Dann kamen wir auch Weihnachten 1914 nach Hause, am Bahnhof wurden wir und vor allem die Soldaten auf Fronturlaub, mit Weihnachtsliedern von Helferinnen der Bahnhofsmision empfangen.³ Da waren wir noch hoffnungsvoll.

Aber wie viel Leid wir in den letzten vier Jahren mit ansehen mussten! Keineswegs ein schneller Sieg! Stellungskriege, Gasangriffe, Grabenkriege, immer technisch ausgefeiltere Waffen, die auf immer neuere Art verletzten, töteten. Und die jungen Männer voll Hoffnung ankommend, im nächsten Moment sind sie getroffen von einer Granate, erleben einen Gasangriff, der sie elendig verenden lässt oder werden, wenn Gott ihrer Seele gnädig ist, mit einem sauberen Schuss von ihrer Pflicht fürs Vaterland entbunden.

Die zahlreichen Siegesversprechungen und Heldenhymnen auf gefallene Soldaten sind blanker Hohn, wenn ich an die Zerstörung denke, und, ja, Vernichtung einer ganzen Generation! Sie wurden verfüttert an die Kanonen, starben für nichts. Und jene, die überlebten, haben keine Zukunft, sie müssen mit dem zurechtkommen, was sie erlebt haben.

Militärischer Drill und Vorbilder von Stärke, Mut und Einsatz haben aus Kindern Soldaten gemacht.

Ja, hier ist es gut, hier können wir ihn erst einmal absetzen. Ich werde nach dem Bahnhofsvorsteher schauen, damit er einen Krankentransport einleiten kann. Dieser arme Teufel ist vom Kriegsdienst bisher verschont worden. Gnade ihm Gott, sobald auch er an der Reihe ist.

Der Anhalter Bahnhof hat sich kaum verändert, seit meinem letzten Fronturlaub. Vor allem sind es neue Gesichter, die ich in den Fahrkartenhäuschen, der Gepäckabfertigung und den

¹ Das in Deutschland erfundene Senfgas wurde erstmals 1917 im Ersten Weltkrieg eingesetzt: als Kontaktgift durchtritt es in wenigen Minuten Kleidung und Haut, zerstört Zellen im Körper, löst Entzündungen und Geschwüre aus. Symptome wie Erbrechen, Fieber, Lungen- und Augenentzündungen können mehrere Monate lang anhalten.

² Die [Propaganda](#) legte den Fokus auf die Siegesgewissheit und die Überlegenheit gegen den Feind, in den späteren Kriegsjahren appellierte sie an das Durchhalten der Bevölkerung.

³ Kirchof, Astrid, „Gefährdete“ Frauen und „wandernde“ Männer. Fürsorge am Bahnhof im Berlin der Kaiserzeit. In: von Saldern, Adelheid (Hrsg.), Informationen zur Stadtgeschichte. Stadtraum und Geschlechterperspektiven. 1. Halbjahresband. Berlin, 2004. S. 38-52. S. 50.

FHXB Friedrichshain-Kreuzberg Museum: Prominenz und Proletariat - Geschichten vom Anhalter Bahnhof. Ein historischer Audiowalk. Texte: Birthe Freymann (<https://fhxb-museum.de/anhalter>)

Restaurants sehe: Man hat nun anscheinend viele Frauen an die Arbeitsplätze gesetzt, die wegen des Mangels an Männern vakant wurden.

Da fällt mir ein, ich hörte von einem schweren Schicksal eines jungen Kellners, der hier im Bahnhof in einem Restaurant arbeitete⁴ und wenige Tage nach seiner Ausbildung in Frankreich ankam. Zu seinem Glück gab es Weihnachten 1914 einen kurzen Moment der Ruhe,⁵ das hielt aber nicht lange an und in der Winterschlacht in der Champagne⁶ im März 1915 ist er dann gefallen.

Ich habe bereits von ersten Unruhen in der Bevölkerung gehört, die kriegsmüde und schlecht versorgt ist.⁷ Kein Wunder! Es könnte einen Umsturz geben, vielleicht sogar eine Revolution. Na, wenn sie was bewirken würde, nämlich dass diesem unsinnigen Krieg ein Ende gesetzt würde, dann hätte ich gar nichts dagegen.

Ah, da kommt ja der Bahnhofsvorsteher! Ich danke Ihnen für die freundliche Hilfe und passen Sie gut auf sich und Ihre Familie auf!

⁴ Zeugnis Victor Mentberger, Hoftraiteur Anhalter Bahnhof Restaurant. 1914. FHXB Friedrichshain-Kreuzberg Museum.

⁵ Der sogenannte [Weihnachtsfrieden](#) war von den militärischen Leitungen nicht autorisiert worden und hielt Heiligabend 1914 sowie die Tage danach. An der Westfront kam es zu spontanen Interaktionen und Verbrüderungen, Gesang und Fußballspielen zwischen den eigentlich verfeindeten Deutschen und Briten. Im „Niemandland“ wurden Geschenke und Weihnachtswünsche ausgetauscht. Danach ging der Krieg unvermindert weiter, eine erneute Friedensweihnacht untersagten die Heeresleitungen mit Androhung des Kriegsgerichts.

⁶ [Winterschlacht in der Champagne](#).

⁷ [Versorgung der Bevölkerung](#) im Ersten Weltkrieg.

6. Anhängerin von Erich Mühsam

Berlin, 21. Dezember 1924

Gleich ist es so weit! Gleich kommt sein Zug hier am Anhalter Bahnhof an! Erich Mühsam¹, eine Legende! Sein Einsatz für die Münchener Räterepublik war mutig und besonnen, endlich einer, der weiß, was wir brauchen! Jetzt ist es kurz vor acht, die Sonne ist schon lang untergegangen. Der Askanische Platz ist voll, die ganze kommunistische Jugend möchte ihn begrüßen, feiern, dass er nicht mehr in Haft sitzt.

Rote Fahnen überall,² wie ein Meer – nein, wie rote Wolken, schweben sie über unseren Köpfen, ein aufregendes Summen geht durch die Menge, wir sind alle so aufgeregt! Die Polente ist seit halb sieben da, versucht uns zu vertreiben, uns aufzulösen, einige wurden verhaftet!³ Mit Knüppeln sind sie schon auf uns losgegangen, diese Bluthunde!⁴ Haben uns niedergeknüppelt und einige schwer verletzt.⁵ Aber wir haben uns wieder gesammelt. Dann, Viertel vor acht, waren wir fast 5.000 Genossen und Genossinnen, vor dem Hotel Excelsior, wo sich im November 1918 schon die Spartakisten niederließen.⁶ Da haben diese Büttel wirklich ein Maschinengewehr gegen uns in Stellung gebracht, weil wir Lieder auf die Revolution gesungen haben!⁷

Das muss man sich mal vorstellen: Die schießen wirklich auf singende Menschen, da sieht man, was das für ein Staat unter Ebert⁸ ist: Ein Polizeistaat! Morgen werden sie wieder sagen, dass wir schuld gewesen sind, eine Gefahr für die Allgemeinheit und so weiter. Aber dann klebt trotzdem unser Blut an ihren Händen!

Das Gleiche wie zum Januaraufstand⁹ und den Märzkämpfen 1919¹⁰, als wir erst gestreikt¹¹ und dann versucht hatten, die verlogene Regierung durch ehrliche Arbeiter- und Soldatenräte zu ersetzen und die SPD daraufhin den Auftrag gegeben hat, uns alle zu erschießen.¹² Der Wille des arbeitenden Volkes zählt gar nicht mehr! Es wird einfach

¹ [Erich Mühsam](#) (1878-1934), Schriftsteller, Anarchist, Publizist und Antimilitarist. Er wurde am 10. Juli 1934 im KZ Oranienburg ermordet.

² Polizeibericht vom 22. Dezember 1924, Polizei Inspektion Kreuzberg, Abtlg. 1. Nr. 6101/24. Landesarchiv Berlin. A Pr.Br.Rep. 030;7494.

³ Ebd.

⁴ Ebd.

⁵ Ebd.

⁶ Schade, Waltraud, Hotel Excelsior, Stresemannstraße 78. In: Engel, Helmut; Jersch-Wenzel, Stefi; Treue, Wilhelm (Hrsgg.), Kreuzberg. Geschichtslandschaft Berlin – Orte und Ereignisse (Historische Kommission zu Berlin). Berlin, 1994. Seiten 70 – 82. S. 79.

⁷ Laut Polizeibericht habe man das Maschinengewehr nur „demonstrativ“ aufgestellt, um die Menge aufzulösen, es habe gar keinen Patronengurt gegeben. Polizeibericht vom 22. Dezember 1924, Polizei Inspektion Kreuzberg, Abtlg. 1. Nr. 6101/24. Landesarchiv Berlin. A Pr.Br.Rep. 030;7494.

⁸ Friedrich Ebert (1871-1925), war von 1919 bis zu seinem Tod erster Reichspräsident der Weimarer Republik. Er hatte sozialistische Aufstände mit Waffengewalt niederschlagen lassen.

⁹ [Januaraufstand](#) 1919.

¹⁰ [Märzkämpfe](#) 1919.

¹¹ [Generalstreik](#) 1920.

¹² Durch die Aufstände galt der Ausnahmezustand. Reichswehrminister Gustav Noske (SPD) gab Regierungstruppen und rechtskonservativen Freikorps den Befehl, jeden Bewaffneten zu erschießen.

niedergemetzelt, wenn es sich aus seiner Unmündigkeit erheben will. Deshalb brauchen wir mutige Vorkämpfer, wie Mühsam, Luxemburg¹³ und Liebknecht¹⁴!

Ich sehe ganz deutlich das Eingangsportal, da, wo normalerweise die Droschken kurzzeitig halten und ihre Fahrgäste abspringen. Aber jetzt: alles voll und kein Vorankommen für uns, der Bahnhof wurde für Nichtreisende abgesperrt,¹⁵ eine Frechheit!

Acht Uhr und zwei Minuten,¹⁶ also eigentlich müsste sein Zug jetzt eingefahren sein. Ich sehe nichts, die aufgeregte Menge bewegt sich Richtung Eingang, da – jetzt – langsam – es öffnen sich die Türen.... Nein, nur irgendwelche Leute! Wir stoßen weiter vor, bis ins Bahnhofsgebäude!

Wo bleibt er nur?

Da ist er! Diesen Wuschelkopf erkenne ich genau! Seine müden Augen hinter der Brille strahlen, als er uns alle sieht! Wir heben ihn auf die Schultern und bringen ihn nach draußen.¹⁷ Feiern ihn, freuen uns, dass der Ungerechtigkeit ein Ende gesetzt wurde, er uns wieder erhalten ist, den Kampf fortführen kann.

Berlin, 22. Dezember 1924

War das gestern ein Kampf gewesen! Und alles nur wegen Genosse Mühsam, ich bin immer noch ganz beseelt.

Ich habe noch viel mit meinen Genossinnen gesprochen, abends, im Königgrätzer Garten¹⁸ am Anhalter Bahnhof. Wir erinnerten uns an die Ankunft von Genosse Liebknecht am 23. Oktober 1918, damals kam er aus Luckau, ebenfalls aus der Haft, und wurde genauso herzlich von uns begrüßt.¹⁹ Nun ist er schon vor fünf Jahren von widerwärtigen Freikorps hinterhältig erschossen worden!²⁰ Wir hoffen so sehr, dass Genosse Mühsam dieses Schicksal nicht erleiden muss.²¹

¹³ Rosa Luxemburg (1871-1919), Sozialdemokratin und politische Vertreterin der Arbeiter:innen-Bewegung, Mitbegründerin der KPD (Kommunistischen Partei Deutschland). Ebenso wie Karl Liebknecht wurde sie 1919 von [Freikorps](#) ermordet. Ihre Leiche wurde in den Landwehrkanal geworfen.

¹⁴ Karl Liebknecht (1871-1919), Sozialist und Antimilitarist, rief 1918 die „freie sozialistische Republik“ aus, wurde ebenso wie Rosa Luxemburg 1919 von Freikorps ermordet.

¹⁵ Landesarchiv Berlin. A Pr.Br.Rep. 030;7494.

¹⁶ Artikel Deutsche Zeitung, 22.12.1924. Quelle: Ebd.

¹⁷ Polizeibericht vom 22. Dezember 1924, Polizei Inspektion Kreuzberg, Abtlg. 1. Nr. 6101/24. Landesarchiv Berlin. A Pr.Br.Rep. 030;7494.

¹⁸ Ausflugslokal gegenüber des Anhalter Bahnhofs, Königgrätzer Straße 111.

¹⁹ Gottwaldt, Alfred, Berlin, Anhalter Bahnhof und seine Lokomotiven. Berlin, 1986. S. 69.

²⁰ Ermordung [Rosa Luxemburg und Karl Liebknecht](#).

²¹ Nach dem Reichstagsbrand am 27. Februar 1933 werden unter dem Vorwurf der Täterschaft und Umsturzplänen viele Sozialisten und Kommunisten von den Nationalsozialisten verfolgt, verhaftet und in Konzentrationslager gebracht. So auch Erich Mühsam, der am 10. Juli 1934 im KZ Oranienburg ermordet wird.

6. Mitarbeiterin Bahnhofsmision

Berlin, November 1929

Ach herrje, haben Sie mich erschreckt! Lieber Herr Jesus, diese armen Seelen, die ich jeden Tag auf meinem Weg zum Büro im Anhalter Bahnhof sehe! Dieser Börsenkrach hat so viele Menschen in Armut und Obdachlosigkeit getrieben. In der Zeitung stand, dass es in diesem Sommer gut 2 Millionen Arbeitslose gegeben hat!¹ Jetzt müssen es noch viel mehr sein. Die armen Menschen, wie können sie das nur ertragen? Nach der furchtbaren Inflation² auch das noch! Lauter Vagabunden³ schlafen nun am Bahnhof, wenn sie nicht von Bahnbeamten kontrolliert und vom Wachtmeister vertrieben werden.⁴ Sie suchen doch nur Schutz vor Nässe und Kälte! Ich habe neulich einen Herrn gesehen, der sein Essen mit ihnen teilte, wie gütig das von ihm gewesen ist!⁵

Ich muss an die arme Harfenjule⁶ denken, die noch vor einigen Jahren singend durch die Hinterhöfe gezogen ist, um ihr ärmliches Leben zu bestreiten! Sie kam oft zum Anhalter Bahnhof, um von den Reisenden einen Groschen zu ersingen.⁷

Nun müssen wir uns also auch um sie kümmern, wir haben genug zu tun. Im Krieg mussten wir schon die ankommenden Soldaten und ihre Wunden versorgen und die abfahrenden Truppen verpflegen.⁸ Das ist – dem Himmel sei Dank – vorbei.

Nun schützen wir wieder die ganzen jungen Fräulein⁹ vor Ausbeutung,¹⁰ die in die Stadt kommen, um hier irgendwas zu finden! Sie kommen vom Land, sind unbedarft, dann verderben sie, wenn sie hören, dass sie hier in Berlin gute Arbeit als Dienstmädchen zu

¹ [Börsenkrach 1929](#).

² [Inflation](#) in der Weimarer Republik.

³ Harry Domela, ein Soldat und Hochstapler, berichtet von den vielen Obdachlosen, die im Bahnhof schlafen oder um Essen bitten. Domela, Harry, *Der falsche Prinz. Leben und Abenteuer von Harry Domela*. Im Gefängnis zu Köln von ihm selbst geschrieben Januar bis Juni 1927. 1928. S. 42.

⁴ Widerrechtlicher Aufenthalt auf dem Bahnhof wurde als Hausfriedensbruch bestraft. Ebd., S. 42/43.

⁵ Domela erzählt, wie er sich im Dezember 1922 im Wartesaal der 4. Klasse mit einem Obdachlosen anfreundet und sein Essen mit ihm teilt. Ebd., S. 55-58.

⁶ Luise Nordmann (1829-1911), genannt *Harfenjule*, Straßensängerin und „Berliner Original“, lebte in sehr prekären Verhältnissen.

⁷ „*Ich stehe am Anhalter Bahnhof. Ergebenster Diener! Ich biete Delikateßbockwurst feil und die ff. heißen Wiener. Manchmal hab' ich einen Reingewinn von einer halben Mark. Ich lege das Geld auf die hohe Kante. Ich spare für meinen Sarg.*“ Klabund, [Der geistige Arbeiter in der Inflation](#). In: Klabund, *Die Harfenjule*. Berlin, 1927, S. 4.

⁸ Kirchhof, Astrid, „Gefährdete“ Frauen und „wandernde“ Männer. Fürsorge am Bahnhof im Berlin der Kaiserzeit. In: von Saldern, Adelheid (Hrsg.), *Informationen zur Stadtgeschichte. Stadtraum und Geschlechterperspektiven*. 1. Halbjahresband. Berlin, 2004. S. 38-52. S. 50.

⁹ Die jungen Frauen, die die Mission betreute, waren hauptsächlich unverheiratet und höchstens 30 Jahre alt. Carstens, Cornelia; Heidebrecht, Petra, *Der leichtsinnige Zuzug in die Großstadt. Dienstmädchen und Bahnhofsmision um 1900*. In: Berliner Festspiele GmbH (Hrsg.), *Die Reise nach Berlin. Zur Ausstellung im Hamburger Bahnhof 1. Mai - 1. November 1987*. S. 229-236. Hier: S. 235.

¹⁰ Ein Gedicht im Rundschreiben der Deutschen Bahnhofsmision vom 11. Oktober 1912 beschreibt die Aufgaben der Bahnhofsmision: „*Nah und fern, – Ein Kreuz, ein Stern. Im Vaterland – Jetzt wohlbekannt. Allen, die reisen, – den Weg zu weisen. Den Schwachen zum Schutz, – den Bösen zum Trutz! Mit Hülf' und Rat – und treuer Tat. Tag und Nacht – zu helfen bedacht. Treu auf der Wacht!*“

einem hohen Lohn finden,¹¹ als wäre das eine Kleinigkeit! Dann strömen sie hierher, aus Pommern, Schlesien, Posen, Ost- und Westpreußen¹², und – Himmel hilf – geraten im Versprechen an Wohlstand und Aufstieg an moralisch zersetzte Leute! Eh sie sich's versehen, landen sie auf der Straße und müssen sich der gewerblichen Unzucht hingeben¹³, um ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Diese zarten Charaktere sind besonders den sittlichen Gefahren des Bahnhofs ausgesetzt!¹⁴

Um das zu unterbinden, wurde die Bahnhofsmision eingerichtet. In diesem Jahr feiern wir das 35-jährige Jubiläum¹⁵, obwohl das kein besonders frommer Grund zum Feiern ist, da wir versuchen zu helfen, wo die Politik versagt. Ganz am Anfang waren wir noch im Leichenkeller des Anhalter Bahnhofs untergebracht, gute Güte was für ein Gestank!¹⁶

Unsere Aufgaben sind dreigeteilt: wir warnen die Mädchen noch in ihren Elternhäusern vor einer unüberlegten und gefährlichen Reise in die verkommene Großstadt mit ihren vielen falschen Verlockungen und Verführern. Dafür annoncieren wir Zeitungsartikel oder schicken Helferinnen in die Orte, wo sie Vorträge halten.¹⁷ Hilft das nicht, warten wir am Bahnsteig auf die ankommenden Mädchen, geben ihnen ein Prospekt mit Adressen von Anlaufstellen und preiswerten Unterkünften.¹⁸ Sonst tun es die Verführer und Ausbeuter!¹⁹ Wenn die jungen Fräulein dann immer noch nicht abgeschreckt sind vom Moloch Berlin,²⁰ helfen wir ihnen, so gut wir können: zunächst einmal laden wir sie in unser wunderschönes Dienstzimmer ein, das haben wir mit Blumen und Bibelsprüchen behaglich gemacht.²¹ Wir haben dort sogar eine kleine Kochecke, einige Betten und Waschräume zu unserer Verfügung, die wir auch den Mädchen anbieten können.²²

Dann vermitteln wir ihnen Arbeit, das heißt wir stellen ihnen respektable Herrschaften vor, bei denen sie sich bewerben können.²³ Das hilft ihnen ja schon einmal enorm, wenn sie unser Wort haben, dass es gute Menschen sind. Wir schicken sie anschließend ins Charlottenheim in die Lützowstraße 44, wo sie ein Bett für die Nacht finden.²⁴ Aber da endet unsere Arbeit nicht, wir begleiten die Fräulein weiter, bis wir sicher sind, dass sie in guten Händen sind.²⁵

¹¹ Junge Frauen kamen in der Verheißung nach Berlin, dass sie als Dienstmädchen mehr Lohn erhalten, als wenn sie Landarbeit verrichten. Sie bekamen 150 bis 250 Mark im Jahr. Das aufstrebende Bürgertum hatte sich durch die Industrialisierung mehr Dienstboten leisten können, sodass es stets viele vakante Stellen gab. Carstens/Heidebrecht 1987, S. 233, 235.

¹² Ebd., S. 233.

¹³ Kirchhof 2004, S. 39/40.

¹⁴ Junge Frauen wurden als „einsam und schwach“ angesehen. Teilweise wurden ihnen selbst die Schuld für ihre „sexuelle Verwahrlosung“ gegeben. Ebd., S. 40/41. Vgl. Artikel: Evangelische Gefährdetenfürsorge. Organisation und Gegenwartsaufgaben. Berlin, 1928.

¹⁵ Gründung der evangelischen Berliner Bahnhofsmision 1894. Kirchhof 2004, S. 38.

¹⁶ Carstens/Heidebrecht 1987, S. 224.

¹⁷ Kirchhof 2004, S. 44.

¹⁸ Carstens/Heidebrecht 1987, S. 230.

¹⁹ Ebd.

²⁰ Kirchhof 2004, S. 47.

²¹ Ebd., S. 44.

²² Ebd.

²³ Carstens/Heidebrecht 1987, S. 230.

²⁴ Kirchhof 2004, S. 46.

²⁵ Carstens/Heidebrecht 1987, S. 230.

FHXB Friedrichshain-Kreuzberg Museum: Prominenz und Proletariat - Geschichten vom Anhalter Bahnhof. Ein historischer Audiowalk. Texte: Birthe Freymann (<https://fhxb-museum.de/anhalter>)

Zu einigen Stunden schauen wir auch im Rest des Anhalter Bahnhofs nach dem Rechten. Es treiben sich ja doch einige Schmuggler und dunkle Gestalten in den Gängen herum.²⁶ Das melden wir dann dem zuständigen Wachtmeister.

Falls Sie mal ein Mädchen treffen, was Ihnen verloren und schwach entgegenkommt, suchen sie mich oder meine Helferinnen, Sie können uns ganz leicht an unserer Armbinde erkennen, die mit dem rosa Kreuz!²⁷

Aber bitte nicht verwechseln mit dem Bahnhofsdienst, hier im Anhalter Bahnhof, das sind unsere männlichen Kollegen, die gibt es auch seit 1920 erst.²⁸ Die behandeln die jungen Männer, die auf der Suche nach Arbeit nach Berlin wandern. Außerdem habe ich gehört, dass es an anderen Bahnhöfen auch katholische und jüdische Bahnhofsmisionen geben soll.²⁹

²⁶ Kirchof 2004, S. 47.

²⁷ Carstens/Heidebrecht 1987, S. 230.

²⁸ Kirchof 2004, S. 38.

²⁹ Carstens/Heidebrecht 1987, S. 232.

6. Junger Reisender

Berlin, August 1931

Was für eine Freude das ist! Meine erste große Reise kann ich antreten, da nun eine Tante verstorben ist und mir ein kleines Vermögen hinterlassen hat. Wie sie das nur über die Wirtschaftskrise bekommen hat, ist mir schleierhaft.

Ich habe die Nacht im Hotel Excelsior verbracht, dessen Publikum aus Menschen jedweder Couleur besteht. Gleich gehe ich durch den Verbindungstunnel direkt zum Anhalter Bahnhof hindurch,¹ somit wird mich auch der Regen nicht belästigen. Angeblich hat dieser Tunnel 1,2 Millionen Reichsmark gekostet!² Was für eine Verschwendung.

Ich habe schon viel zum Anhalter Bahnhof gehört, gesehen und gelesen. Natürlich habe ich ihn viele Male von außen betrachtet, wenn ich meine Spaziergänge über die Stresemann- und Prinz-Albrecht-Straße zu den Museen für Kunstgewerbe³ und Völkerkunde⁴ machte. Doch seine Ausmaße und unglaubliche Ausstrahlung wurden mir erst deutlich in Walter Ruttmanns Lichtspiel *Berlin – Sinfonie der Großstadt*⁵, das mit der Einfahrt eines Zuges in den Bahnhof beginnt. Diese einladende Schönheit! Zuletzt las ich dann bei Walter Benjamin⁶ vom Anhalter, der ihn als „Mutterhöhle der Eisenbahnen“⁷ bezeichnete. Er spricht mir aus der Seele, wenn er sagt: „Keine Ferne war ferner, als wo im Nebel seine Gleise zusammenliefen.“⁸ Diese Ferne möchte ich nun endlich erkunden.

Siegfried Kracauer⁹ hat auch den gewissen Zauber einer Reise vom Anhalter Bahnhof gesehen: ich empfinde es wie er, wenn ich vor der gläsernen Anzeigetafel im Bahnhof stehe, die die Ziele der Züge verlautet: „Barcelona, Nizza, Konstantinopel. Nach Paris sind es nur sechzehn Stunden von hier.“¹⁰

¹ In den Jahren 1927 und 1928 wurde ein Verbindungstunnel direkt vom Anhalter Bahnhof zum gegenüberliegenden Hotel Excelsior gebaut. Roik-Bogner, Christine, Der Anhalter Bahnhof. Askanischer Platz 6-7. In: Engel, Helmut; Jersch-Wenzel, Stefi; Treue, Wilhelm (Hrsgg.), Kreuzberg. Geschichtslandschaft Berlin – Orte und Ereignisse (Historische Kommission zu Berlin). Berlin, 1994. Seiten 52-69. S. 54.

² Beauftragt vom Hotel-Eigentümer Curt Elschner. Gottwaldt, Alfred, Berlin, Anhalter Bahnhof und seine Lokomotiven. Berlin, 1986. S. 82.

³ Das Kunstgewerbemuseum, heute [Martin-Gropius-Bau](#), wurde 1881 gegründet.

⁴ Das ehemalige [Museum für Völkerkunde](#) wurde 1873 gegründet.

⁵ Die Uraufführung des [Films](#) fand am 23. September 1927 statt.

⁶ Walter Benjamin (1892-1940), Philosoph, Kunstkritiker und Schriftsteller, unter anderem befreundet mit Theodor W. Adorno und Bertolt Brecht, berühmte Werke: *Das Kunstwerk im Zeitalter seiner technischen Reproduzierbarkeit*, *Das Passagen-Werk* und *Berliner Kindheit um neunzehnhundert*.

⁷ Benjamin, Walter, *Berliner Kindheit um Neunzehnhundert*. 1931, Hamburg, 2016. [Online-Ausgabe](#) in der Staatsbibliothek Berlin.

⁸ Ebd.

⁹ Siegfried Kracauer (1889-1966), Architekt, Journalist, Geschichtsphilosoph, Filmkritiker und Begründer der Filmsoziologie, berühmte Werke: *Die Angestellten*, *Theorie des Films*, *Von Caligari zu Hitler* und *Ginster*.

¹⁰ Schulz, Bernhard, „Nur sechzehn Stunden nach Paris“. Potsdamer Neueste Nachrichten, 2011.

FHXB Friedrichshain-Kreuzberg Museum: Prominenz und Proletariat - Geschichten vom Anhalter Bahnhof. Ein historischer Audiowalk. Texte: Birthe Freymann (<https://fhxb-museum.de/anhalter>)

Die Reichsbahn¹¹ fährt viele Destinationen in ganz Europa an: Wien, Budapest, Karlsbad, Prag, Rom, Mailand, Marseille, Venedig und Athen, es gibt sogar Strecken, die einen bis nach Afrika und in das Osmanische Reich führen!¹² Pro Tag fahren über 100 Züge!¹³ Das alles weckt mein Fernweh und Verlangen nach unentdeckten Orten und Menschen!

Jetzt sitze ich im Wartesaal. Bald geht es los, bald fährt mein Zug, der Riviera-Napoli Express¹⁴, welcher mich in kürzester Zeit an die sonnenverwöhnte Küste Italiens bringen wird. Ich kann es kaum erwarten!

Meine Freunde werde ich schmerzlich vermissen, vor allem Freddy, meinen liebsten aller Freunde, der mein Fels in der Brandung ist. Vorletzte Nacht haben wir uns in der *Zauberflöte*¹⁵ gesehen und die ganze Nacht durchgetanzt. Ich habe natürlich einige Runden ausgegeben! Wir sind sehr vorsichtig, ist ja verboten.¹⁶ Sich zusammen zu zeigen ist gefährlich, daher bin ich überrascht, dass ich soeben einige Jünglinge vorbeigehen sah, die sich mit älteren Herren im Excelsior Hotel gemeinsam zu den Zimmern bewegten.¹⁷ Haben sie keine Angst, von der Sittenpolizei ertappt zu werden? Na ja, jedenfalls habe ich Freddy noch ein Telegramm über die Reichspost zugeschickt.¹⁸

Es ist so aufregend von einem Bahnhof zu fahren, wo so viele berühmte Leute auch schon abgefahren sind: vor fünf Jahren fuhr Außenminister Stresemann¹⁹ von hier nach Frankreich, um mit seinem Amtskollegen Briand²⁰ die Friedensverträge zu beschließen.²¹ Dann habe ich gelesen, dass Erich Kästner²² und Thomas Mann²³ ebenfalls am Anhalter Bahnhof schon angekommen sind und im Excelsior, genau wie ich, abgestiegen sind!²⁴ Ist das nicht toll?

¹¹ Seit 1920 gab es die Deutsche Reichsbahn, welche die einzelnen Bahngesellschaften zusammenfasste. Gottwaldt, Lokomotiven 1986, S. 135. 1924 wurde die Deutsche Reichsbahn zur reichseigenen Aktiengesellschaft und trotz Inflation und Reparationen galt sie als „technisch modernster Bahnbetrieb Europas“. Kopper, Christopher, Kleine (Unternehmens-)Geschichte der Eisenbahn in Deutschland. In: APuZ, Zeitschrift der Bundeszentrale für politische Bildung. 72. Jahrgang, 8-9/2022, 21. Februar 2022. S. 4 – 9. S. 6.

¹² <https://anhalter-bahnhof.berlin/geschichte/>

¹³ 1929 waren täglich 100 Züge für ca. 20.000 Reisende im Einsatz. Ebd.

¹⁴ Die erste Fahrt des Luxus-Zuges war am 3. Januar 1931 ein regelrechtes Ereignis, bei dem auch der damalige Reichsbahn-Generaldirektor Dorpmüller zugegen war. Gottwaldt, Alfred, Eisenbahn-Brennpunkt Berlin. Die Deutsche Reichsbahn 1920-1939. Stuttgart, 1986. S. 82.

¹⁵ Seit 1921 gab es die *Zauberflöte* in der Kommandantenstraße 72, eine Lokalität mit lesbisch-schwulen Veranstaltungen. Im zweiten Stock befand sich die für Herren vorgesehene *Florida Tanzhalle*. Dobler, Jens, Von anderen Ufern. Geschichte der Berliner Lesben und Schwulen in Kreuzberg und Friedrichshain. Berlin, 2003. S. 80 – 82.

¹⁶ § 175 im Strafgesetzbuch stellte sexuelle Handlungen zwischen Männern unter Strafe. Er galt vom 1. Januar 1872 bis zum 11. Juni 1994 (1969 und 1973 etwas entschärft). Es drohten Gefängnis, Geldstrafen oder Zuchthaus. In diesem Zeitraum gab es laut Schätzungen des Bundes, ca. 140.000 Verurteilungen.

¹⁷ Dobler 2003, S. 46, 131.

¹⁸ Gottwaldt, Brennpunkt 1986, S. 70.

¹⁹ Gustav Stresemann (1878 – 1929), deutscher Außenminister, erhielt zusammen mit seinem Amtskollegen Briand den [Friedensnobelpreis](#).

²⁰ Aristide Briand (1862 – 1932), französischer Außenminister, erwirkte zusammen mit Stresemann die [Verträge von Locarno](#) und die Aufnahme Deutschlands in den Völkerbund 1926.

²¹ Gottwaldt, Lokomotiven 1986, S. 70.

²² Thomas Mann (1875 – 1955), Schriftsteller und Literaturnobelpreisträger. Er emigrierte 1933 in die Schweiz, später in die USA. Berühmte Werke: *Tod in Venedig*, *Der Zauberberg* und *Die Buddenbrooks*.

²³ Erich Kästner (1899 – 1974), Schriftsteller, Publizist, Gegner der Nationalsozialisten. blieb in Deutschland, auch wenn seine Bücher verboten und verbrannt wurden. Berühmte Werke: *Emil und die Detektive*, *Das fliegende Klassenzimmer*.

²⁴ [Hotel Excelsior](#).

Endlich kann ich in den Zug steigen, vorbei an der Fahrkartenkontrolle in den Wannens²⁵, setze ich mich zunächst in den Schlafwagen der Mitropa²⁶, wo ich meinen Koffer verstaue. Hier liegt schon ein Reisekissen²⁷ bereit, womit ich es mir gemütlich machen kann. Dann werde ich in den Speisewagen gehen, um mich für die lange Reise zu stärken. Noch nie war Reisen komfortabler!

²⁵ *Wannen* wurden die Fahrkartenhäuschen vor den Bahnsteigen genannt. Gottwaldt, Lokomotiven 1986, S. 70.

²⁶ Die Mitropa (*Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktien-Gesellschaft*) war 1916 gegründet worden und unterhielt Speise-, Schlaf- und Salonwagen. Reisen wurde luxuriöser, komfortabler und ferne Orte, wie Italien und die Alpen, rückten gefühlt näher. <https://anhalter-bahnhof.berlin/geschichte/> Ab 1932 nutzte die Mitropa Räume im Anhalter Bahnhof für eine Jahresmiete von 2.000 Reichsmark. Mietvertrag vom 28. Oktober 1932, Landesarchiv Berlin. A Rep. 080;7726.

²⁷ Die sogenannten *Siesta-Kissen* waren für die *Holzklasse* gedacht, um die Bänke aufzupolstern. Gottwaldt, Brennpunkt 1986, S. 74.

6./7. Bruch I

Bruch I

Gehen wir nun weiter vom Bahnhof weg in Richtung Tempodrom. Auf dieses kommen wir später zurück. Zunächst geht es um die Aussicht auf das Bahnhofsareal. Der Bahnhof ist verschwunden, seine Abwesenheit wird am Portikus deutlich, der als einziger Bauteil nach der Sprengung übriggeblieben ist.

Wir denken uns jetzt in das Jahr 1933. Der Anhalter Bahnhof ist auf dem Zenit seiner Popularität und Nutzung. Die aufregende Zeit der Kultur, Freiheit und demokratischen Politik der Weimarer Republik endet abrupt mit der Machtübergabe an den NS. Damit wandelt sich nicht nur das politische und gesellschaftliche Gesicht des Deutschen Reiches, sondern auch die Funktion des Anhalter Bahnhofs: im Nationalsozialismus zunächst eine Propaganda-Bühne, wird er bald Ausgangspunkt für flüchtende Menschen und zur Deportation von Jüdinnen und Juden. Der Krieg leitet später das Ende auch des Bahnhofs ein.

7. Gästin der Olympiade

Berlin, Juli 1936

Die Welt zu Gast in Berlin. Endlich! Sollten die Olympischen Spiele doch bereits vor 20 Jahren hier stattfinden, doch hat der große Krieg das verhindert.¹ Vielleicht ist es auch ein Glücksfall, da nun die Reisemöglichkeiten erweitert und das Eisenbahnnetz viel besser ausgebaut sind. Zudem können die Züge schneller fahren. Ich bin mit dem Henschel-Wegemann-Zug in Berlin angekommen, ein wahrlich modernes Gefährt, stromlinienförmig entworfen und wahnsinnig rasant.² Dennoch ist er genauso komfortabel, wie die normalen Züge. Jetzt stehe ich hier auf dem Anhalter Bahnhof und bin wieder eingenommen vom Zauber vergangener Tage und ganz überwältigt von seiner Größe und Pracht. Die Halle ist so beeindruckend beleuchtet und schön gestaltet, ich fühle mich sehr wohl und so wird es hoffentlich auch unseren Sportlerinnen und Sportlern ergehen. Schließlich haben sie sich über Jahre auf dieses Ereignis vorbereitet. Sie ziehen bald in das neu errichtete Olympiastadion³ im Nord-Westen der Stadt, das wird ein Fest. Am 1. August beginnen die Spiele!⁴

Hier auf dem Bahnhof wehen Hakenkreuz-Fahnen⁵, das war zu erwarten. In der Presse und in Filmaufnahmen habe ich die Menschenmengen und Flaggenmeere gesehen, die die deutsche Regierung zum Zeitvertreib aufmarschieren lässt. Es ist schon merkwürdig, mit wie viel Elan und Freude die Deutschen sich ihrer Führung hinzugeben scheinen. Es ist gespenstisch, wie alle im Gleichschritt laufen und das Hakenkreuz über allem schwebt. Aber hier im Bahnhof ist der internationale Sportsgeist eingetroffen. Ich höre viele verschiedene Sprachen und sehe die unterschiedlichsten Menschen aus allen möglichen Ländern.

Vor dem Bahnhof wurde ein Pavillon für die ankommenden Gäste aufgebaut, hier kann man sich zu den Spielstätten, Reisemöglichkeiten und Unterkünften informieren. Das ist so aufmerksam! Der Ablauf ist ganz reibungslos und gut organisiert worden. Alle zwei Minuten fährt ein Zug⁶ und man weiß genau, von welchem Gleis man zu welcher Uhrzeit fahren muss, da das Bahnhofspersonal so auskunftsfreudig und gastfreundlich ist.

In der Zeitung habe ich ja einige besorgniserregende Dinge über die Nationalsozialisten gelesen. Sie haben die jüdische Bevölkerung und politische Oppositionelle schikaniert, einige sind wohl schon ausgewandert,⁷ wie ich hörte. Andersdenkende hatten ja bisher einen

¹ Die Olympischen Sommerspiele hätten bereits [1916 in Berlin](#) stattgefunden, aber der Erste Weltkrieg machte die Austragung nicht zuletzt aus politischen Gründen unmöglich.

² Der Henschel-Wegmann-Zug der Deutschen Reichsbahn war eine stromlinienförmige Dampflokomotive der Baureihe 61. Sie fuhr im Ohne-Halt-Schnellverkehr 1936-1939 auf der Strecke Berlin-Dresden mit einer Rekordzeit von 1 Stunde und 40 Minuten.

³ Eröffnet am 1. August 1936 für die Spiele der XI. Olympiade, Architekt Werner March.

⁴ [Olympische Sommerspiele 1936.](#)

⁵ Ab 1933 wurde die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft von den Nationalsozialisten übernommen. Von da an wehten Hakenkreuz-Fahnen auf dem Anhalter Bahnhof. Kopper, Christopher, Kleine (Unternehmens-) Geschichte der Eisenbahn in Deutschland. In: APuZ, Zeitschrift der Bundeszentrale für politische Bildung. 72. Jahrgang, 8-9/2022, 21. Februar 2022. S. 4 – 9. S. 6.

⁶ <https://anhalter-bahnhof.berlin/geschichte/>

⁷ Beispielsweise emigrierten die Schriftsteller Klaus Mann (30. Januar 1933, kurz nach der Ernennung Hitlers zum Reichskanzler) und Alfred Döblin (28. Februar 1933, der Tag nach dem Reichstagsbrand) vom Anhalter Bahnhof aus ins Exil, da sie die Gräueltaten des Nationalsozialismus bereits ahnten. [„Zu/Flucht“](#). Ausstellung des Exilmuseums.

schweren Stand, auch avantgardistische Kunstschaaffende mussten sich gegen die neuen Machthaber behaupten. Aber ich hoffe, dass sie nun, da die Weltöffentlichkeit auf Deutschland schaut, die Schikane und politische Agenda gegen die Opposition eingestellt haben. Möglicherweise sehen sie inzwischen auch, dass Jüdinnen und Juden nun mal zu Deutschland dazugehören, so wie in ganz Europa seit Jahrhunderten! Zumindest sehe ich hier in der Bahnhofshalle nur Plakate für die Olympischen Spiele und das ist vielversprechend!⁸ Und es ist ein Zeichen von Weltoffenheit und Gastfreundschaft, dass Berlin alle einlädt, diese internationalen Spiele hier gemeinsam zu feiern.

Ich werde während meines Berlin-Aufenthalts im Hotel Habsburger Hof⁹ bleiben. Es befindet sich am Askanischen Platz Nr. 1, direkt neben dem Bahnhof. Denn von hier aus fahren viele Straßenbahnen und Busse in die Innenstadt und in Richtung des Olympiastadions. Also residiere ich in bester Lage.

Mögen die XI. Olympischen Sommerspiele ein Fest der Freundschaft, des Friedens und des Sportsgeistes sein und möge das Deutsche Reich in dieser friedvollen Tradition fortbestehen!

⁸ Die Nationalsozialisten waren sich ihrer internationalen Beobachtung zu den Olympischen Spielen 1936 bewusst und inszenierten sich als weltoffen und tolerant, während „hinter den Kulissen“ Verfolgung und der Bau von Konzentrationslagern voranschritten. Der Terror und die Ausgrenzung wurden durch die propagandistische Inszenierung vor der Weltöffentlichkeit verborgen. Nicht alle glaubten bedingungslos der Propaganda: Es gab einige Boykott-Aufrufe im Ausland, die jedoch kein Gehör fanden.

⁹ Hotel Habsburger Hof, 1889 erbaut und 1945 zerstört.

7. Fliehende Jüdin

Berlin, September 1936

Ich habe gestern meine liebe Freundin Elly zum Zug am Anhalter Bahnhof begleitet. Es waren so viele Menschen unterwegs, den Bahnhof habe ich noch nie so voll erlebt!¹ So wie Elly fuhren die meisten mit einem Sonderzug Richtung Marseille, von wo aus sie dann ein Schiff nach Palästina nehmen. Die Gleishalle ist erfüllt mit Ade-Rufen, Weinen und sorgenvollen Abschieden, aber auch mit Musik und Hoffnungen all jener, die schon ihren Platz im Abteil gefunden und sich auf die lange Reise eingestimmt haben.

Sie fliehen. Sie fliehen vor den Nazis, jetzt wo die Fassade nach der inszenierten Weltoffenheit und Großzügigkeit zu bröckeln beginnt. Sie fliehen, bevor die britische Mandatsregierung eine Einwanderungssperre über Palästina verhängt² und es keine Möglichkeiten der Einreise mehr gibt.

Der Sonderzug wurde innerhalb kürzester Zeit organisiert und sammelte nicht nur in Berlin, sondern auf der ganzen Strecke nach Marseille Jüdinnen und Juden ein, die sich im Gelobten Land ein neues Leben aufbauen werden.

Ich würde auch gehen, wenn ich könnte, aber es ist gerade unmöglich. Mutter liegt im Jüdischen Krankenhaus im Wedding und ist schwer an Tuberkulose erkrankt, ich kann sie nicht allein lassen. Außerdem ist Berlin meine Heimat, was habe ich denn, wenn ich in ein Land aufbreche, das ich nicht kenne?! Elly sagt, sie versteht mich, aber sie hat zu große Angst vor dem, was kommen wird. Natürlich sind wir seit 1933 immer mehr Hetze und Hass ausgesetzt, aber das kann doch nicht so weitergehen, die Bevölkerung kann das doch nicht tolerieren! Es wird schon wieder besser werden.

Berlin, Dezember 1938

Nun ist geschehen, was ich mir in meinen schlimmsten Alpträumen nicht ausmalen konnte. Unsere systematische Ausgrenzung und Demütigung ist in blanke Gewalt und Zerstörungswut umgeschlagen. Ein weiterer Pogrom wurde an der jüdischen Bevölkerung verübt. In jener Novembernacht brannten die Synagogen, Geschäfte wurden geplündert, zerstört und einige jüdische Mitbürger wurden von SS und Gestapo verhaftet und in Lager gebracht.³

Ich kann kaum meine Angst beschreiben und mir die grausame Zukunft vorstellen, welche diesem Land blüht. Eines weiß ich nun sicher: Ich werde es hier nicht länger aushalten. Mutter ist vor ein paar Monaten gestorben, ein Glück ist es beinah, so bekommt sie nichts mehr vom Schrecken mit, mit dem wir konfrontiert sind.

¹ „Es war der größte Auswanderertransport, der Deutschland bis dahin verlassen hatte.“ [Jüdisches Museum Berlin](#). Ungefähr 650 Emigrant:innen verließen den Anhalter Bahnhof. Peters, Dietlinde, *Der Anhalter Bahnhof als Deportationsbahnhof*. Berlin, 2011. S.10.

² [Palästina](#) war der wichtigste Zielort für emigrierende Juden im Nationalsozialismus. Die Britische Mandatsregierung sperrte Palästina für die Einreise von Oktober 1939 bis April 1940. Danach kamen weitere jüdische Geflüchtete, meist auf illegalem Weg.

³ Der [Novemberpogrom](#) in der Nacht vom 9. auf den 10. November war eine geplante Anschlagsserie auf jüdische Menschen, Glaubenshäuser, Geschäfte und Einrichtungen. Sie werden als endgültiger Auftakt der systematischen Verfolgung und Vernichtung der europäischen Jüdinnen und Juden angesehen.

Ende letzten Monats sind bereits Züge mit Kindern in Richtung Holland losgefahren, von wo aus es nach England weitergeht.⁴ Die Abschiedsszenen zwischen Kindern und ihren Eltern auf dem Bahnhof waren herzerreißend. Ob sie sich wiedersehen? Ungewiss. Was die Kinder in England erwartet? Das weiß niemand. An dieser Stelle, man nennt es nicht grundlos „Gleis der Tränen“⁵, werde auch ich meine Heimat verlassen. Berlin, die Stadt in der ich geboren und aufgewachsen bin. Deutschland, das Land, für welches mein Vater im Krieg kämpfte⁶ und fiel. Und ich steige einfach in einen Zug und fahre in die Ungewissheit. Ein Gleis weiter steht der Sonderzug für den „Führer“,⁷ das ist nicht zu ertragen.

⁴ Nach dem 9. November starteten die ersten Kindertransporte für 196 jüdische Kinder über die Niederlande nach England. <https://anhalter-bahnhof.berlin/geschichte/>

⁵ Peters 2011, S. 10.

⁶ Viele jüdische Verfolgte hatten hohe Kriegsauszeichnungen aus dem Ersten Weltkrieg. Ebd., S. 13.

⁷ Ab 1933 stand am Anhalter Bahnhof ein Sonderzug für Hitler bereit. Ebd., S. 10.

7. Kioskverkäufer

Berlin, September 1937

Ach mein lieber Kollege, eine *Morgenpost* wünschen Sie? Bitteschön, Genosse. Steht drin, wie weit sie mit den Planungen für die neue S-Bahn¹ unter dem Anhalter sind. Ein riesiges Bauprojekt. Und als „Arbeitsbeschaffungsmaßnahme“² deklariert! Ist das zu fassen? Als wären Menschen arbeitslos, weil sie keine Lust haben zu arbeiten! Die Faschisten interessieren sich aber nicht für Menschen, sondern nur für ihre politische Agenda und dafür, diese den Menschen einzupflanzen.

Auch, wenn sie vorgeben, gütige Wohltäter zu sein, vor allem mit ihrer „Freizeitorganisation“ *Kraft durch Freude*³. Die soll für die geschundenen deutschen Arbeiter Erholung und dann Kraft für den nächsten unmenschlichen Einsatz für das Vaterland bereithalten. Es können sich dadurch zwar immer mehr Leute eine kleine Urlaubsreise leisten⁴, das sieht man auch hier am Anhalter. Aber dafür wurden die Gewerkschaften zerschlagen⁵ und in die *Deutsche Arbeitsfront* aufgesogen.⁶ Also eine ganz große Sauerei! Viele meiner Freunde haben sich darauf zum Glück nicht eingelassen. Es sind doch die falschen Ziele, die damit verfolgt werden!

Der lange rechte Arm der Nationalsozialisten erstreckt sich schon seit der sogenannten „Machtübernahme“⁷ auch auf den Anhalter Bahnhof. Neulich erst habe ich gehört, dass sie den Bahnhof zwar jetzt an die S-Bahn anbinden, aber vielleicht dann doch im Rahmen ihrer größenwahnsinnigen Stadtumbauprojekte abreißen wollen⁸. Dann haben sie aber gemerkt, wie toll sich der Anhalter Bahnhof als Kulisse für Staatsempfänge macht. Die Deutsche Reichsbahn haben sie sich nun auch einverleibt, sie ist offiziell keine Gesellschaft mehr, sondern untersteht direkt dem Reichsverkehrsministerium,⁹ also dem linientreuen Julius Dorpmüller¹⁰ höchstselbst.

Es gibt entsprechend nur noch wenige jüdische Mitarbeiter.

¹ Die Nord-Süd-Verbindung der S-Bahn wurde geplant, um die Vorortstrecken Oranienburg und Wannsee miteinander zu verbinden. Die Planungen für den Abschnitt Potsdamer Platz – Anhalter Bahnhof – Schöneberg begannen Anfang 1934. Bundesarchiv, Reichsverkehrsministerium, Handakten Bindszus, R 5/7083a.

² „Unmittelbarer Anlass zum Bau war das Bestreben der Reichsbahn, durch ein großes Bauvorhaben die in der Reichshauptstadt 1933 herrschende drückende Arbeitslosigkeit fühlbar zu mildern.“ Ebd.

³ *Kraft durch Freude* war eine von den Nationalsozialisten 1933 gegründete Organisation, welche Fern- und Nahreisen anbot. Vorrangig diente sie dazu, Arbeiter:innen in die „*Volksgemeinschaft*“ einzubeziehen und die Arbeitsleistung durch Regeneration und Entspannung, schließlich auch in Hinblick auf den Krieg, zu steigern.

⁴ Auch in der Weimarer Republik waren Urlaubsreisen noch immer einer kleinen oberen Schicht vorbehalten. Spode, Hasso, Die Freiheit zu reisen, um zu reisen. Tourismusgeschichte als Überwindungsgeschichte. In: APuZ, Zeitschrift der Bundeszentrale für politische Bildung. 71. Jhg., 50/2021, 13. Dezember 2021. S. 16-23. S. 22.

⁵ [Zerschlagung der Gewerkschaften](#).

⁶ Aus dieser heraus hat sich dann *Kraft durch Freude* gebildet. Spode 2021, S. 22.

⁷ [Machtübernahme der Nationalsozialisten](#). (Auch „Machtergreifung“ oder „Machtübergabe“)

⁸ <https://anhalter-bahnhof.berlin/geschichte/>

⁹ Kopper, Christopher, Kleine (Unternehmens-)Geschichte der Eisenbahn in Deutschland. In: APuZ, Zeitschrift der Bundeszentrale für politische Bildung. 72. Jahrgang, 8-9/2022, 21. Februar 2022. S. 4 – 9. S. 7.

¹⁰ Julius Dorpmüller (1869-1945), ab 1926 Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Mitglied der NSDAP, ab 1937 Reichsverkehrsminister. Unter seiner Führung wurden zunächst Jüdinnen und Juden die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ab 1941 untersagt und schließlich die Deportationen von Jüdinnen und Juden systematisch durchgeführt. Zudem wurden Kriegsgefangene und Zwangsarbeiter:innen durch die Reichsbahn transportiert.

Ich sitze hier seit fünfzehn Jahren in meinem kleinen Zeitungskiosk, aber derartige Tyrannei und Repressionen wie seit 1933 habe ich noch nie gesehen! Zuerst verschwanden einige kleine Zeitungen jüdischer und sozialdemokratischer Verleger aus meiner Auslage, dann wurde ich gezwungen den *Stürmer*¹¹ anzubieten. Meine Genossinnen und Genossen wurden seit dem ersten Tag systematisch verfolgt, zum Teil direkt in die neuen Konzentrationslager¹² interniert und dort misshandelt, gebrochen oder ermordet. Viele sind inzwischen auch ins Exil gegangen, aber ich halte hier die Stellung, lasse mich doch nicht von den Schreihälsen vertreiben. Die werden schon sehen, was sie anrichten.

Berlin, Sommer 1940

Seit gut einem Jahr herrscht Krieg. Ein Krieg, für den sie wieder mal die jungen Männer zum Sterben schicken. Schlimm genug, dass das halbe Reich ausgerottet wird, weil man zu jüdisch, zu sozialistisch oder generell zu anders ist. Jetzt muss die Welt dran glauben.

Der Anhalter Bahnhof ist voll mit Menschen, die entweder an die Front oder in die Emigration reisen. Beides ist weit entfernt von ehemals vorfreudigen Ereignissen und Reiselust. *Kraft durch Freude* hat sich bis zum Krieg zum größten Reiseveranstalter der Welt entwickelt.¹³ Aber auf wessen Kosten?

Die Nazis nutzen den Bahnhof für ihre Inszenierungen. Schon 1927 ist Joseph Goebbels ruhmreich am Bahnhof angekommen und wurde von seinen Anhängern begeistert empfangen.¹⁴ Vor ein paar Tagen ist Hitler hier jubelnd begrüßt worden, als er aus dem besetzten Frankreich zurückkehrte.¹⁵ Und bereits 1937 hatte man Mussolini den roten Teppich ausgerollt und mit allen Ehren empfangen.¹⁶ Dann wird Aufstellung vor dem Bahnhof gemacht, die Hakenkreuzfahne geschwungen und pathetische Lieder von Heldentot und Vaterlandsliebe gesungen. Da wird mir schlecht.

Du siehst, es geht ordentlich bergab mit der Zivilisation in Deutschland.

Ach ja, kurz nach Kriegsbeginn wurde die S-Bahn-Strecke eröffnet und die Bahn fährt noch alle 10 Minuten¹⁷, aber vermutlich wird die unterirdische Strecke in den nächsten Jahren eher als Bunker dienen. Es hätte niemand für möglich gehalten, aber dieser Krieg und die

¹¹ [Der Stürmer](#). Antisemitische und hetzerische Wochenzeitung. Gegründet 1923 von Julius Streicher (NSDAP). Relevantes Propagandaorgan.

¹² Ab März 1933 gab es die ersten nationalsozialistischen [Konzentrationslager](#), wo vorerst meist politische Gegner in „Schutzhaft“ genommen und oft auch ermordet wurden. Dann erfolgte schrittweise die systematische Verfolgung, Deportation und Vernichtung von Jüdinnen und Juden, Sinti*zze und Rom*nja, Homosexuellen, politischen Oppositionellen, wie Kommunisten oder Sozialdemokraten, und weitere Gruppen.

¹³ Zwischen 1933 und dem Kriegsbeginn 1939 nahmen ca. 7 Millionen Menschen das Reiseangebot von *KdF* wahr. Spode 2021, S. 22.

¹⁴ Peters, Dietlinde, *Der Anhalter Bahnhof als Deportationsbahnhof*. Berlin, 2011. S. 10.

¹⁵ Bereits im Oktober 1938 kam Hitler am Anhalter Bahnhof an, nachdem mit dem [Münchener Abkommen](#) die Abtretung des Sudetenlandes an das Deutsche Reich verfügt wurde. Gottwaldt, Alfred, *Berlin, Anhalter Bahnhof und seine Lokomotiven*. Berlin, 1986. S. 122.

¹⁶ Gottwaldt, Alfred, *Eisenbahn-Brennpunkt Berlin. Die Deutsche Reichsbahn 1920-1939*. Stuttgart, 1986. S. 8.

¹⁷ Eröffnung am 8. Oktober 1939. Die Gesamtkosten betragen 170 Millionen Reichsmark. Für die Pfeilerfundamentvertiefung musste das Europahaus gesichert werden. Bundesarchiv, Reichsverkehrsministerium, Handakten Bindszus, R 5/7083a.

FHXB Friedrichshain-Kreuzberg Museum: Prominenz und Proletariat - Geschichten vom Anhalter Bahnhof. Ein historischer Audiowalk. Texte: Birthe Freyemann (<https://fhxb-museum.de/anhalter>)

Verfolgung bestimmter Menschen und Gruppen ist noch grausamer, als alles, was jemals in diesem Land geschehen ist.

Mein lieber Freund, ich hoffe, dass es uns nicht erwischt. Ich bin sehr vorsichtig, wem gegenüber ich mich wie äußere. Sei du es auch.

8. Kind

Berlin, Oktober 1940

Lieber Vati,

Mutti sagt, dass du immer noch nicht nach Hause kommen kannst, weil Hitler sagt, dass alle Männer kämpfen sollen. Das ist so gemein und ich verstehe nicht, wieso ihr kämpft. Kannst du nicht wenigstens mal zu Besuch kommen? Ich vermisse dich und Mutti tut das auch.

Sie arbeitet jetzt am Anhalter Bahnhof in der Fahrkartenausgabe und sagt, dass sie jeden Tag Soldaten vom Bahnhof abfahren sieht. Auch Züge mit Krankenschwestern und medizinischer Ausrüstung verlassen den Bahnhof.¹ Kommen sie bei dir an? Da musst du doch auch mal wiederkommen können, wenn dich jemand ablöst. In der Schule werden wir immer weniger Kinder. Mutti sagt, dass viele in Schullager² geschickt werden, wo sie weiter zur Schule gehen können, aber dort ist die Luft viel frischer und sie können sich erholen.³ Meine Freundinnen und ich wollen nicht in so ein Lager, aber das Fräulein Lehrerin hat gesagt, dass wir auch bald fahren müssen.⁴ Lieber Vati, vielleicht kommst du mich dort abholen, wenn der Krieg vorbei ist?⁵

Ganz viele Küsse

Deine Anni

Berlin, Frühjahr 1944

Lieber Vati,

morgen geht es vom Anhalter Bahnhof los. Mutti hat mir einen kleinen Koffer mit den wichtigsten Sachen eingepackt, der steht jetzt an der Tür. Sie bringt mich zum Zug, wenn sie zur Arbeit geht. Gestern Nacht waren wieder Sirenen zu hören und wir mussten ganz schnell in den Keller gehen. Ich habe Angst. Vielleicht kann ich wieder ruhig spielen und schlafen, wenn ich auf dem Land bin. Aber um Mutti mache ich mir Sorgen, sie darf mich nicht begleiten. Ich hab so viel geweint, dass mir der Mann am Kiosk im Bahnhof einen Bonbon geschenkt hat.

In unserer Klasse sind schon länger alle jüdischen Kinder weg⁶. Unsere Lehrerin hat gesagt, dass sie auch in Lager gefahren sind. Aber sie sahen nicht so froh darüber aus und Mutti hat mir erzählt, dass sie in andere Lager fahren. Aber sie sagt mir nicht in welche, sondern nur,

¹ Ab Kriegsbeginn fahren Lazarettzüge an die Front und die zivilen Zugverbindungen wurden reduziert.

<https://anhalter-bahnhof.berlin/geschichte/>

² Die *Kinderlandverschickungs-Lager* (KLV-Lager) waren zunächst zur „Erholung“ der Kinder vorgesehen. Jedoch herrschte dort ein strenges Regiment und die Kinder wurden – fernab des Einflusses der Eltern – immer stärker mit der nationalsozialistischen Ideologie indoktriniert. Kinder wurden bereits vor dem Krieg in solche Lager geschickt. Während jedoch „Evakuierung“ die zutreffende Formulierung gewesen wäre, als später die Gegenangriffe der Alliierten Deutschland erreichten, sprach der NS-Staat von „Erweiterter Kinderlandverschickung“. [Zeitzeugenbericht](#).

³ [Kinderlandverschickungen](#).

⁴ Seit dem 8. Oktober 1940 fuhren organisierte Züge mit Kindern aufs Land. Gottwaldt, Alfred, Berlin, Anhalter Bahnhof und seine Lokomotiven. Berlin, 1986. S. 115.

⁵ Besuche bei den Eltern waren oft abhängig von den Fronturlauben der Väter. Später durften umgekehrt auch Eltern ihre Kinder in den Lagern besuchen.

⁶ Bereits ab dem 25. April 1933 durfte es nach dem „[Gesetz gegen die Überfüllung deutscher Schulen und Hochschulen](#)“ nicht mehr als fünf Prozent „nicht-arische“ Schüler:innen geben. Seit dem Novemberprogramm 1938 war es für Jüdinnen und Juden schließlich verboten, öffentliche Schulen zu besuchen. Jüdische Schüler:innen durften nur noch auf jüdische Schulen gehen.

dass es dort schrecklich ist. Ich darf in der Schule nichts dazu fragen, sagt Mutti. Ich traue mich auch nicht, unsere Lehrerin ist sehr streng.

Inzwischen verlassen immer mehr Menschen Berlin,⁷ es ist ja auch sehr schlimm geworden! Nun muss ich schlafen, aber ich schreibe dir bald wieder!
Deine Anni

Ostbayern, Frühjahr 1944

Allerliebste Mutti,

die Fahrt nach Süddeutschland war ganz in Ordnung. Es waren ja einige Kinder meiner Klasse mit mir unterwegs und wir haben etwas gespielt. Aber meine Freundinnen waren nicht dabei. Eine hat mir geschrieben, dass sie jetzt bei ihrer Omi und ihrem Opi auf einem Bauernhof wohnt. Sie ist auch vom Anhalter Bahnhof gefahren. Wir haben hier sehr schönes Wetter und die Luft ist ganz frisch. Anders als am rußigen und verrauchten Anhalter! Was hast du aus Berlin zu erzählen? Ich freue mich sehr auf deinen Brief!

Deine liebe Anni

Berlin, Frühjahr 1945

Mein liebster Vati,

nun bin ich endlich wieder zuhause, nach langen Monaten und bin gar nicht froh. Die ganze Stadt ist belagert und überall wird gekämpft. Mutti kann uns kaum etwas zu essen besorgen, meistens gehen wir hungrig zu Bett. Doch wir schlafen kaum, da uns entweder der Hunger oder die Sirenen und Schüsse wachhalten. Ich glaube dieser Krieg hört niemals mehr auf und wir werden auch bald sterben.

Der Anhalter Bahnhof wurde schwer getroffen, auch der Potsdamer Bahnhof.⁸ Aber das Schlimmste ist gestern passiert: Im S-Bahnhof Anhalter Bahnhof verstecken sich ja immer die Menschen, wenn der Luftalarm losgeht und der Bunker am Anhalter zu voll ist. Anscheinend ist in der Nacht bei Sprengungen⁹ die Decke des Nord-Süd-Tunnels, in dem die S-Bahn vom Anhalter Bahnhof fährt, kaputt gegangen. Das war an der Stelle, wo der Tunnel unter dem Landwehrkanal verläuft. Und dann, oh je, ist das ganze Wasser in den Tunnel gelaufen und so schnell.¹⁰ All die Menschen sind ertrunken und das Wasser ist den ganzen Tunnel entlang geflutet bis zum Bahnhof Friedrichstraße! Wir haben die toten Menschen morgens gesehen, es war so furchtbar. Mutti hat gemeint, dass es vielleicht auch die Nazis selbst gewesen sein könnten.¹¹ Ich habe so schreckliche Angst, dass uns etwas passiert! Lieber Vati, wann kommst du nur nach Hause, wir vermissen dich so sehr! Bitte schreib uns!
In Liebe, deine Anni

⁷ Ab 1943 fliehen viele Berliner:innen. <https://anhalter-bahnhof.berlin/geschichte/>

⁸ Ebd.

⁹ Es war nicht gleich klar, wer der Verursacher war. Bis heute gibt es keine gesicherten Belege. Sicher ist nur, dass die Sprengung im Inneren des Tunnels vollzogen, zuvor geplant und professionell durchgeführt wurde. Meyer, Karen, Die Flutung des Berliner S-Bahn-Tunnels in den letzten Kriegstagen: Rekonstruktion und Legenden. Berlin, 1992. S. 11, 14.

¹⁰ Die Sprengung erfolgte in den letzten Kriegstagen, wahrscheinlich zwischen dem 26. April und 1. Mai. Schuhmacher, Gerhard, Wer zerstörte 1945 den Nord-Süd-Tunnel? Tagesspiegel, 03.05.2015.

¹¹ Wie gesagt, es ist nicht abschließend geklärt, wer für die Sprengung verantwortlich war (sh. Fußnote 9). Eine Sprengung des Tunnels durch SS-Männer wird als am wahrscheinlichsten angenommen. Gottwaldt, Alfred, Berlin, Anhalter Bahnhof und seine Lokomotiven. Berlin, 1986. S. 121.

8. Heizer

Berlin, Juli 1942

Oh man, war das heute wieder ein Tag! Bin vom Front-Einsatz zwar verschont geblieben bisher, aber ist diese Arbeit hier besser? Keiner bejubelt meine Verdienste, keiner sagt, was ich für ein Held bin, wenn ich wie ein Irrer die Kohle in den Ofen schippe. Dann wird die Kohle langsam knapp und wir müssen seit letztem Monat¹ ständig ins Protektorat Böhmen und Mähren nach Theresienstadt fahren.² Sind immerhin 294 km, ist aber zumindest ganz schön da, vergangener Glanz und so weiter, auch wenn wir nicht viel mehr als den Bahnhof sehen.

Morgens kurz nach 6 Uhr³ fährt hier am Anhalter unser Zug Richtung Karlsbad⁴, da hängen 3. Klasse-Wagen⁵ dran.

Die Leute, die in die einsteigen, sind alt⁶ und sehen mitgenommen aus, sie haben gar keine Kraft zum Reisen. Ich weiß, dass es Juden sind, sieht man ja am gelben Stern⁷. Wo fahren die hin, wandern sie alle aus? Bei der politischen Hetze gegen sie wäre das vielleicht besser. Da müssten sie aber weiter, als bis in die Tschechoslowakei... Manche Tage sind es so viele, die passen dann kaum in die Waggonen, so um die 100, manchmal aber auch nur 19.⁸ Bezahlen tun sie alle ihre Fahrkarten, hat mir der Kollege Schaffner erzählt.⁹ Aber womit, ist mir schleierhaft. Sehen nicht so aus, als ob sie noch etwas hätten und sie fahren auch sicherlich nicht freiwillig. Mein oberster Chef bei der Reichsbahn, der stellvertretende Generaldirektor Herr Dr. Albert Ganzenmüller¹⁰ hat jetzt wohl ordentlich viel Geld verdient mit so vielen Leuten in so wenig Wagen. Dieser Halunke hat sich die Taschen vollgemacht, während die dicht gedrängt weit fahren müssen. Was soll ich sagen, die Deutsche Reichsbahn bezahlt uns ja gut, was durch die Mehreinnahmen zustande kommt, wie es scheint. Na ja, ich muss mal Kohle holen gehen, müssen bald wieder los!

¹ Am 2. Juni 1942 beginnen die sog. „Alterstransporte“ (sh. Fußnote 6). In 123 Transporten werden 15.122 Berliner Jüdinnen und Juden nach Theresienstadt deportiert. Peters, Dietlinde, Der Anhalter Bahnhof als Deportationsbahnhof. Berlin, 2011. S. 7.

² Ebd.

³ Bsp. „Bubi“ Chotzen wurde am 29. Juni 1943 mit dem Zug um 6:07 Uhr nach Theresienstadt deportiert. Ebd., S. 16. Brief von Chotzen.

⁴ Ebd., S. 18. Brief von Hildegard Henschel.

⁵ Ebd.

⁶ Sogenannte Alterstransporte, über 65-jährige Jüdinnen und Juden generell und über 55-jährige „gebrechliche Juden mit Ehegatten“. Ebd. S. 13.

⁷ Ab September 1941 besteht für Juden im deutschen Staatsgebiet die Pflicht zum Tragen des gelben Sterns. Vgl. Ebd., S. 7.

⁸ Ebd.

⁹ Für das 3.-Klasse-Ticket nach Theresienstadt mussten Jüdinnen und Juden „vier Reichspfennig pro Person und Kilometer“ (Ebd., S. 12.) zahlen. Auch für den Transport im Viehwaggon mussten sie den vollen Fahrpreis bezahlen. Kopper, Christopher, Kleine (Unternehmens-) Geschichte der Eisenbahn in Deutschland. In: APuZ, Zeitschrift der Bundeszentrale für politische Bildung. 72. Jhg., 8-9/2022, 21. Februar 2022. S. 4-9. S. 7.

¹⁰ Albert Ganzenmüller (1905-1996), Staatssekretär im Reichsverkehrsministerium und stellvertretender Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn. Nahm am Hitlerputsch teil, trat 1931 in die NSDAP ein. War in seiner Funktion verantwortlich für die Deportationen von Juden aus Deutschland in die Konzentrations- und Vernichtungslager. Eine Verurteilung nach dem Krieg blieb aus.

Juni 1943

Ob der Krieg noch zu gewinnen ist, ich weiß ja nicht. Sieht nicht gut aus, auch wenn sie immer was Anderes erzählen.¹¹ Aber sagen tu ich das natürlich keinem, werde ich noch erschossen für die Aussage. Die Juden werden immer mehr auf unserem Anhalter Bahnhof, auch die von der SS werden immer mehr¹². Dass sie nicht auswandern, ist mir jetzt klar. Sie gehen nicht freiwillig, sie werden in die Lager gebracht. Die Reichsbahn tut wirklich alles, um einen strukturierten Fahrplan zu erstellen und alle wegzufahren.¹³

Mein Kumpel auf der Strecke nach Osten sagte neulich zu mir, dass sie auch Juden wegfahren, aber in Güterwagen. Er sagt, dass ich das keinem weitererzählen darf, ist wohl eine geheime Operation. Seit November letzten Jahres fahren sie nach Auschwitz.¹⁴ Ab da geht es für sie nirgendwohin weiter, das ist sicher. Sie dürfen ja auch nichts mitnehmen, nie haben sie viel mehr dabei, als einen kleinen Beutel oder Koffer.¹⁵ Aber bestimmt keine Wertsachen, die sind alle weg, alle einkassiert.

Heute auf dem Weg zur Arbeit habe ich einige von ihnen mit der Straßenbahn vorm Bahnhof ankommen sehen, wohl aus dem Jüdischen Altersheim über die Hamburger Straße,¹⁶ denk ich mal. Man erzählt sich, dass sie da zusammengetrieben und dann hierhergebracht werden.

Es heißt, dass es sich in Theresienstadt gut leben lässt – ob das stimmt, weiß von uns keiner. Ich hab in der Wochenschau¹⁷ gesehen, dass es da Musik und Theater gibt und die Unterkünfte sollen sehr ausreichend ausgestattet sein.

Ich hoffe es geht ihnen da besser, als wenn sie nach Polen kommen würden. Auch, wenn man sich ja heute gar nicht mehr sicher sein kann. Ich ahne, dass es nicht alles ist, was uns erzählt wird.

¹¹ Verschiedene Wochenschau-Beiträge: [Deutsche Wochenschau](#), 1943 und [Kriegsflieger an der Westfront. Aufnahmen aus dem Weltkrieg](#), 1940.

¹² Heizer Karl Rublack, Betriebswerk Anhalter Bahnhof, berichtet davon, dass „SS mit Maschinengewehren bewaffnet ‚starr und stumm‘ an den Wänden der Bahnhofshalle stand“. Peters 2011, S. 20.

¹³ Die Deutsche Reichsbahn spielte eine „Schlüsselrolle“ in der „Ermordung der europäischen Juden“. Ohne die Reichsbahn „wären diese Massenmorde wahrscheinlich gar nicht möglich gewesen“ (Robert Kempner, Anklagevertreter der USA Nürnberger Prozesse). „Brauchte die SS Züge, organisierte die Bahn den ‚Fahrplan‘ – für den die nach Theresienstadt Deportierten ‚Reisende‘ waren.“ Peters 2011, S. 11.

¹⁴ Ebd., S. 7.

¹⁵ Juden durften nur ihre Kleidung, Bettzeug, Essgeschirr, etwas Verpflegung und einen kleinen Koffer/Rucksack mitnehmen, nicht aber Wertpapieren, Sparbücher oder Wertsachen. Ebd., S. 18/19.

¹⁶ Ebd., S. 15 ff.

¹⁷ Es wurde kein Beleg gefunden, dass es in der Wochenschau kam. Bekannt ist jedoch der Propagandafilm *Theresienstadt. Ein Dokumentarfilm aus den jüdischen Siedlungsgebieten*, auch bekannt unter dem zynischen Titel *Der Führer schenkt den Juden eine Stadt*, der jedoch nur wenigen Personen gezeigt wurde (hohen NS-Funktionären) und erst 1945 erschien. [Beitrag zum Propaganda-Film](#) von 1964.

8./9. Bruch II

Bruch II

1945. Der ist Krieg vorbei. Ein Gefühl der Ohnmacht, des Vakuums ist stetiger Begleiter der Menschen. Ebenso tägliche Anstrengungen ums Überleben, bange Gedanken an die Zukunft. Opfer des Nazi-Regimes treffen auf Täter, der eigene Anteil an der Geschichte wird oftmals verdrängt – es geht darum, irgendwie nach vorn zu sehen.

Der Anhalter Bahnhof ist, wie große Teile der gesamten Stadt, durch Bomben schwer beschädigt, aber noch in Nutzung. Seine Aura als Ort des Reisevergnügens und der Vorfriede hat er jedoch längst verloren. Bald wird er abgerissen werden. Es soll kein neuer Bahnhof an diesem Ort entstehen.

9. Geflüchtete Frau (Displaced Person)

Berlin, Sommer 1946

Wir sind geflohen und haben alles verloren.¹ Unser Zuhause, unsere Tiere, unser Hab und Gut. Unser Hof in Ostpreußen ist von den Russen eingenommen und zerstört worden. Meine Kinder werden ihre Heimat nie wieder sehen. Dazu kommt: Ein Großteil meiner Familie in Berlin wurde ermordet vom fanatischen Regime der Nazis. Sie alle wurden von diesem Bahnhof aus nach Buchenwald gebracht und dort vergast.² Und das in Waggons der Deutschen Reichsbahn, die heute noch fahren.

Jetzt laufen die Prozesse in Nürnberg³ gegen die, die uns diesen Krieg und dieses Leid beschert haben. Aber nicht gegen die Reichsbahnmitarbeiter, die ja die Deportationen zu verantworten haben! Sie kommen glimpflich davon,⁴ dabei waren sie mindestens an tausendfachen Morden mitschuldig!

Vor ein paar Monaten bin ich mit den Kindern am Anhalter Bahnhof gestrandet. 1944 haben wir Ostpreußen schnell verlassen, da die Sowjets auf dem Vormarsch waren und ich die schlimmsten Dinge gehört hatte. Viele sind in dieser Zeit aufgebrochen, oft nur mit einem kleinen Koffer. Die Flucht war sehr beschwerlich und einige sind dabei gestorben. Der kalte Winter und die Hungersnot schwächten viele zusätzlich.⁵

Wir gingen nach Süden, aber die Aufnahmelager waren überfüllt und man riet uns, nach Berlin zu gehen. Hier liegt alles in Schutt und Asche, kaum einen Unterschlupf konnten wir finden. Wir hatten kein Essen und Trinken, die Kinder weinen viel und leiden unter Hunger, Angst und Krankheiten. Jetzt haben wir es hier versucht, aber es scheint keine Hoffnung und Perspektive für uns zu geben.

Eine Cousine, die beim Roten Kreuz in Wittenberg arbeitet, hat mir angeboten, dass sie uns aufnimmt. Ihr Haus steht noch und da ihr Mann im Krieg geblieben ist, hat sie etwas Platz für uns drei.

Jetzt sitzen wir hier auf der Bahnsteigkante und warten auf einen Zug, der kommen soll. Aber sicher ist das nicht. Wie alles. Die Kleine quengelt, möchte etwas essen. Ich gebe ihr das letzte Stück trockenes Brot, das ich noch in der Tasche finden kann. Viel mehr tragen wir

¹ Sogenannte [Displaced Persons](#) befanden sich nach Ende des Zweiten Weltkriegs in ganz Deutschland. Es waren Geflüchtete aus ehemals deutschen Gebieten, Zwangsarbeiter:innen, die von den Nazis verschleppt worden waren, Kriegsgefangene, Ausgebombte und jüdische Geflüchtete, die aus Konzentrationslagern befreit wurden oder geflohen waren. Sie „lösten nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs immense demografische Verschiebungen aus.“ Wetzell, Juliane, [Jüdische Displaced Persons](#). Holocaustüberlebende zwischen Flucht und Neubeginn. 6. September 2019.

² Peters, Dietlinde, Der Anhalter Bahnhof als Deportationsbahnhof. Berlin, 2011. S. 10.

³ Die [Nürnberger Prozesse](#) verhandelten „Kriegsverbrechen, Verbrechen gegen die Menschlichkeit und Verbrechen gegen den Frieden“, welche die Nationalsozialisten begangen hatten. Sie fanden vom 20. November 1945 bis zum Herbst 1946 statt. Die Urteile ergingen am 30. September und 1. Oktober 1946.

⁴ Es gab keine Verurteilung der Reichsbahn-Mitarbeiter oder -Verantwortlichen nach dem Krieg. Kopper, Christopher, Kleine (Unternehmens-)Geschichte der Eisenbahn in Deutschland. In: APuZ, Zeitschrift der Bundeszentrale für politische Bildung. 72. Jahrgang, 8-9/2022, 21. Februar 2022. S. 4-9. S. 7.

⁵ Viele flohen über Land- und Seewege aus den ehemaligen deutschen [Ostgebieten Richtung Westen](#). Man fürchtete sich insbesondere vor den Gewaltakten der immer schneller vorrückenden Roten Armee. Auf der Flucht starben insgesamt mindestens 600.000 Menschen, andere Schätzungen gehen von 2 Millionen aus.

nicht mit uns, als die Kleidung am Leib und einige wenige Habseligkeiten. Vor allem für die Kinder habe ich Kleidung dabei.

Wir wurden ausgestoßen von den Anwohnern, sie haben ja selbst nichts, hungern und leiden auch, da wollen sie nicht noch mehr gierige Mäuler, die gestopft werden müssen. Aber uns ergeht es besser als den jüdischen Flüchtlingen. Ihnen schlägt zusätzlich der gesamte Hass der letzten Jahre entgegen.⁶

Mit uns warten viele Menschen. Sie alle wollen raus aus der Stadt, aufs Land. Man hört, dass dort die Versorgungslage etwas besser ist und die Zerstörungen weniger stark. Aber wer weiß das schon. Die Gleise im Bahnhof sind alle noch intakt, was einem Wunder gleicht. Die Bahnsteige wurden vom Schutt befreit und können genutzt werden. Aber das Dach ist stark beschädigt durch die Bombardierung, und wird nicht mehr lange halten. Aber solche Sorgen kann man sich hier nicht machen. Sind es doch die Wohnungen, die fehlen und welche die Menschen benötigen. Auch die medizinische Versorgung sollte dringend bald wieder funktionieren, denn die Abwesenheit von fließendem Wasser und ausreichender Nahrung führt zu einer rasanten Ausbreitung von Infektionen und Krankheiten.

Der Zug kommt an. Ich steige mit den Kindern ein und hoffe, noch einen Platz zu ergattern. Tatsächlich: wir sitzen zu dritt auf zwei Stühlen, aber es ist bequem, sehr bequem. Das sind wohl noch die alten Züge. Sofort schlafen die Kinder ein. Und wenn sie aufwachen, werden wir unser neues Leben beginnen.

⁶ Vgl. Wetzels, Juliane, [Jüdische Displaced Persons](#). Holocaustüberlebende zwischen Flucht und Neubeginn. 6. September 2019.

9. Bahnhofsvorsteher

Berlin, Sommer 1949

Ach du meine Güte, haben Sie sich verlaufen? Hören Sie mal, nur Reisende dürfen die Bahnsteige betreten. Ach, Sie haben ja eine Fahrkarte, entschuldigen Sie bitte.

Ich bin nur so aufmerksam, da sich in den letzten Jahren viele Diebe und andere Kriminelle hier herumgetrieben haben und sich in den dunklen unterirdischen Gängen und Ecken gut verstecken konnten.

Ja, beispielsweise im Dezember 1945, da haben meine Kollegen und ich bei einem routinemäßigen Rundgang eine Frauenleiche im Fahrstuhlschacht an der Möckernstraße gefunden,¹ das war schlimm! Dieses Bild werde ich nie wieder vergessen, wie die arme junge Frau dort lag und so grausam aus dem Leben gerissen worden war!

Auch der Schwarzmarkt hat nach dem Krieg hier floriert, es ist ja schließlich seit jeher ein Anlaufpunkt für viele Menschen gewesen. Denn in der Ruine des Bahnhofs konnte Hehlerware² sicher versteckt werden. Ich muss gestehen, dass auch ich dort Nahrungsmittel erworben habe, meist im Tausch gegen Zigaretten oder was wir noch aus der Wohnung hatten.³

Aber anders hätten wir uns nicht über Wasser halten können. Meine Frau und ich wurden ausgebombt in den letzten Kriegsjahren und haben in den Anhalter Hochbunker fliehen müssen. Im Moment wohnen wir bei ihrer Schwester, bis endlich alles enttrümmert ist⁴ und neue Wohnungen gebaut werden können.

Der Anhalter Bahnhof wurde im letzten Kriegsjahr schwer getroffen, sodass erstmals keine Bahn mehr fahren konnte. Vor allem die schwere und verhängnisvolle Flutung des S-Bahn-Tunnels⁵ hatte lange Nachwirkungen und die Schadensbehebung dauerte länger als bei dem oberirdischen Personenbahnhof. Und die ganzen Menschen, die im Tunnel ertranken, ...!⁶ Die erste S-Bahn konnte dann erst wieder im Juni 1946 fahren.⁷

Der oberirdische Zugverkehr wurde im August 1945 wieder aufgenommen.⁸ Aber das Gebäude an sich war trotzdem noch sehr instabil und ruinös. Die Amerikaner haben letztes Jahr im März das Dach, oder besser: die eiserne Dachkonstruktion, die noch übrig war, sprengen lassen,⁹ denn sie lief Gefahr, auf die Gleise und Bahnsteige zu fallen.¹⁰ Zum Schutz

¹ Am 12. Dezember 1945 wurde eine weibliche Leiche im Anhalter Bahnhof gefunden. Sie war vergewaltigt und anschließend mit einem Schnitt durch die Kehle ermordet worden. Im Polizeibericht ist von „Lustmord“ und „Ausländern“ als Täter die Rede. Polizeibericht Berlin, Landesarchiv Berlin. A Pr.Br.Rep. 030-03;771.

² Dinge, die gesetzwidrig erworben oder gestohlen wurden und mit denen gehandelt wird.

³ Der Handel am [Schwarzmarkt](#) war nach dem Krieg notwendig, um die Versorgung aufrecht zu erhalten.

⁴ Zunächst erledigten meist sog. „[Trümmerfrauen](#)“ die Aufräumarbeiten, da viele Männer gefallen oder verletzt waren oder sich noch in Kriegsgefangenschaft befanden.

⁵ Die Sprengung erfolgte in den letzten Kriegstagen, wahrscheinlich zwischen dem 26. April und 1. Mai. „Wer zerstörte 1945 den Nord-Süd-Tunnel?“ Gerhard Schuhmacher Tagesspiegel, 03.05.2015.

⁶ Es war versucht worden die Menschen kurzfristig aus dem Tunnel zu evakuieren, aber besonders alte, kranke und geschwächte Menschen blieben zurück und wurden Opfer der Flut. Ebd.

⁷ Maier, Helmut, Berlin Anhalter Bahnhof. Berlin 1984. S. 286.

⁸ Ebd.

⁹ Roik-Bogner, Christine, Der Anhalter Bahnhof. Askanischer Platz 6-7. In: Engel, Helmut; Jersch-Wenzel, Stefi; Treue, Wilhelm (Hrsgg.), Kreuzberg. Geschichtslandschaft Berlin – Orte und Ereignisse (Historische Kommission zu Berlin). Berlin, 1994. Seiten 52-69. S. 66.

¹⁰ [Welt im Film](#), 2. April 1948, Minute 2:02 bis 2:56. Bundesarchiv.

vor den herabfallenden Dachteilen wurden Gleisstränge quer über die Gleise und Bahnsteige gelegt.¹¹

Eine große Veränderung war für uns alle, dass die Sowjets durch eine Absprache der Alliierten die Betriebsrechte für den gesamten Berliner Eisenbahnverkehr bekamen.¹² Das heißt, dass wir fortan ihnen unterstehen.

Ab Sommer '45 ging es dann also weiter, aber die Fahrpläne änderten sich andauernd,¹³ da es immer noch schweren Mangel an allem und viele Unsicherheiten politischer Natur gab. Vor allem Ersatzteile für die Eisenbahnen, Öl, Kohle und arbeitsfähige Männer hatte es kaum mehr gegeben¹⁴. Also mussten wir alle mit dem arbeiten, was da war. Tja, und dann war ja letztes Jahr die Blockade Berlins durch die Sowjets, sodass die Züge wieder nicht fahren konnten. Keiner hätte gedacht, dass die Zeiten noch schlechter sein können. Noch weniger Essen, noch weniger Kohle! Einzig die Rettung der Amerikaner über den Flugweg¹⁵ hat verhindert, dass der Westen Berlins ausstirbt.

Jedenfalls hat der Anhalter Bahnhof in den letzten Jahren nicht viel Verkehr gesehen. Zumindest kein Vergleich zu den Hunderten von Zügen, die in den letzten Jahrzehnten hier aufbrachen nach Anhalt, Sachsen, Bayern und noch weiter südlich. Einige Geschichten könnten hier erzählt werden, doch nun schweigen die Gleise.

¹¹ [Welt im Film](#), 2. April 1948, Minute 2:02 bis 2:56. Bundesarchiv.

¹² Ciesla, Burghard, Als der Osten durch den Westen fuhr. Die Geschichte der Deutschen Reichsbahn in Westberlin. Köln, 2006. S. 10.

¹³ Roik-Bogner 1994, S. 130.

¹⁴ Gottwaldt, Alfred, Berlin, Anhalter Bahnhof und seine Lokomotiven. Berlin, 1986. S. 127.

¹⁵ [Berliner Luftbrücke](#).

10. Passagierin im letzten Zug

Berlin, 17. Mai 1952

Nun ist es soweit. Der letzte Zug¹ verlässt den Anhalter Bahnhof Richtung Erfurt² und ich sitze darin. Genau wie alle Passagiere schaue ich wehmütig aus dem Fenster auf die noch immer in Trümmern liegende Stadt, die einst so glanzvoll und herrschaftlich war. Die Teilung unseres Landes und unserer Stadt hat bewirkt, dass der Anhalter und auch andere Bahnhöfe in der Bedeutungslosigkeit versunken sind.

Der Potsdamer Bahnhof hat schon vor sechs Jahren seinen Betrieb eingestellt.³ Die Berlinblockade 1948/1949 hat gezeigt, dass eine Abhängigkeit von der Eisenbahn für die Versorgung West-Berlins katastrophal ist⁴. Denn der Eisenbahnbetrieb steht unter sowjetischer Kontrolle⁵. Außerdem wurden mit der Gründung der DDR⁶ vor ein paar Jahren Züge, die aus dem Süden zum Anhalter Bahnhof fuhren, nach und nach zum Ostbahnhof umgeleitet,⁷ damit sie in Ost-Berlin ankamen. Der Anhalter ist jetzt überflüssig.

Der Zug fährt nun einen etwas anderen Weg als vor dem Krieg, da südlich von Berlin neue Bahnstrecken angelegt wurden, um West-Berlin zu umfahren. In den kommenden Jahren wird die Stadt ihr Aussehen noch sehr verändern, die Teilung wird große Veränderungen bringen.

Der Bahnverkehr am Anhalter Bahnhof wird ab morgen eingestellt. Dass ein so großer und wichtiger Knotenpunkt einer Großstadt einfach so seine Funktion verliert und stillgelegt werden kann, ist traurig. War er doch früher ein Symbol für die große, weite Welt, für Reiselust und unerfüllte Traumziele.

Obwohl das Gebäude denkmalgeschützt ist,⁸ soll es nun doch abgerissen werden. Auch, da es einsturzgefährdet ist,⁹ aber wohl auch, um Platz zu schaffen. Ob hier jemals ein neuer Bahnhof stehen wird, steht in den Sternen.

Der Anhalter Hochbunker steht noch, so solide, wie er gebaut wurde, und ist als eines der wenigen Gebäude im Viertel noch fast intakt. Die Hotellandschaft, die sich Anfang dieses Jahrhunderts um den Bahnhof versammelt hat, ist verschwunden, ebenso das geschäftige Treiben und großstädtische Summen der Straßenbahnen, Busse und Autos auf dem Askanischen Platz. Auch die Menschen, die in städtischer Manier über die Straßen eilten,

¹ Welcher Zug es genau war, lässt sich nicht sagen. Am 17. Mai 1952 wurde der Anhalter Bahnhof stillgelegt.

² Laut Fahrplan Oktober 1951 ging täglich ein Zug (P 832) um 21:51 nach Erfurt. Das war zumindest einer der letzten.

³ Meyer-Kronthaler, Jürgen; Kramer, Wolfgang, Berlins S-Bahnhöfe / Ein dreiviertel Jahrhundert. Berlin, 1998. S. 228-230.

⁴ Vom 24. Juni 1948 bis zum 12. Mai 1949 riegelten die sowjetischen Truppen alle Zufahrtswege nach West-Berlin ab. Dem war die Währungsreform in den Westsektoren vorausgegangen. In der Zeit der Blockade wurden die Einwohner:innen über die [Luftbrücke](#) versorgt.

⁵ Roik-Bogner, Christine, Der Anhalter Bahnhof. Askanischer Platz 6-7. In: Engel, Helmut; Jersch-Wenzel, Stefi; Treue, Wilhelm (Hrsgg.), Kreuzberg. Geschichtslandschaft Berlin – Orte und Ereignisse (Historische Kommission zu Berlin). Berlin, 1994, S. 52-69. S. 67.

⁶ Gründung der [Deutschen Demokratischen Republik](#) und Gründung der [Bundesrepublik Deutschland](#).

⁷ Gottwaldt, Alfred, Berlin, Anhalter Bahnhof und seine Lokomotiven. Berlin, 1986. S. 135.

⁸ <https://anhalter-bahnhof.berlin/geschichte/>

⁹ Ebd.

Besorgungen machten oder einfach nur flanierten, fehlen nun. Es wurde versucht, den Schwarzhandel zu bekämpfen, der sich nach dem Krieg am Bahnhof breit machte, aber erfolglos. Die unterirdischen Tunnel des Anhalters waren verlockend für alle Händler und Käufer, auch wenn sie eigentlich unzugänglich waren. In den Wirren der Nachkriegsjahre wurden sie jedoch auch zu Orten, an denen einige Verbrechen geschehen sind. So geht eine Bahnhofswelt zugrunde.

Wir passieren nun das letzte provisorische Stellwerk,¹⁰ das man nach dem Krieg errichtet hat, um den Zugbetrieb aufrecht zu erhalten. Dieses wird nun auch nicht mehr benötigt.

Ich versinke in den gepolsterten Sitzen, genieße die letzte Fahrt und denke an vergangene Reisen, die ich vom Anhalter gemacht habe, um ihn in guter Erinnerung zu behalten.

¹⁰ Das [Behelfsstellwerk](#) war in einem fahrbaren Waggon untergebracht.

10. U-Bahnfahrer

Berlin, Frühjahr 1961

Schön' guten Tag! Ich bin heute Ihr U-Bahn-Fahrer. Wünsche angenehme Reise über der BVG ihre Gleise. Ich sage Ihnen, also neulich, da hab' ich gedacht, ich traue meinen Augen kaum! Da fällt unser Anhalter einfach in sich zusammen, wie ein Kartenhaus!

Ich meine, wir wussten ja, dass es passieren wird, haben doch die Reichsbahndirektion im sowjetischen Sektor, die Bundesbahn und das Bezirksamt Kreuzberg schon '59 beschlossen, den Anhalter Bahnhof abzureißen.¹ War ja nur noch ein Koloss aus Ruinen und fährt ja auch schon 'ne Weile nix mehr!² Einen „Denkmalwert“ hat er wohl auch nicht mehr gehabt, wie der Senat das ausdrückte. Ich habe das Gutachten hier, ein Freund hat mir einen Durchschlag mitgebracht, darin steht wortwörtlich: „Der Anhalter Bahnhof kann nicht als ein überzeugender künstlerisch wertvoller oder neue Wegeweisender Bahnhofsbaus des vorigen Jahrhunderts angesprochen werden. Deshalb ist auch die Erhaltung, etwa der Hauptfassade, etwa aus musealen Gründen, nicht zu verantworten.“³ Aber einige Baustücke wollen sie behalten, für alle Fälle oder so. Aber das ist doch eine Frechheit, oder? Eigentlich wollte der Kressmann⁴ nur nicht, dass weiterhin so ein großes Terrain der DDR in West-Berlin liegt und vielleicht so genutzt wird, dass die DDR weiter Geld dafür kriegt.⁵

Allerdings konnten sie noch nicht sagen, was da stattdessen hinkommt.⁶ Am 27. November 1959 ging's dann los mit den Abrissarbeiten, angeblich lagen die Kosten im Millionenbereich.⁷ Wo sie das Geld nun wieder hergenommen haben?! Aber Halt! Im Sommer 1960 hat es Dreharbeiten in den noch stehenden Ladenzeilen des Bahnhofs gegeben.⁸ Vielleicht wurde ja dadurch noch Geld in die Kasse gespült? Eine schöne Kulisse kann das ja nicht gewesen sein.

Einige meiner Kollegen haben gegen die Sprengung protestiert,⁹ ist ja ihr Anhalter und der soll doch vielleicht mal wieder aufgebaut werden! Ich konnte nicht, musste an dem Tag arbeiten. Die endgültige Sprengung wurde möglich, weil Berlin nun geteilt ist und ein neuer Bahnhof an diesem Ort keinen Sinn hätte.¹⁰

¹ Tagesspiegel. November 1959.

² Der letzte Zug ging 1952, dann wurde der Betrieb eingestellt. Roik-Bogner, Christine, Der Anhalter Bahnhof. Askanischer Platz 6-7. In: Engel, Helmut; Jersch-Wenzel, Stefi; Treue, Wilhelm (Hrsgg.), Kreuzberg. Geschichtslandschaft Berlin – Orte und Ereignisse (Historische Kommission zu Berlin). Berlin, 1994. Seiten 52-69. S. 67.

³ Südost Express. Die Kreuzberger Lokalzeitung von Bürgern aus SO36. Nr. 5/1984. S. 17.

⁴ Willy Kressmann (1907-1986), ehemaliger SPD-Bezirksbürgermeister von Berlin-Kreuzberg (1949-1962).

⁵ Der Anhalter Bahnhof unterstand nach dem Krieg der sowjetischen Führung und später der DDR-Verwaltung und der Senat wollte keine Konsultationen. Südost Express 1984, S. 17.

⁶ Tagesspiegel. November 1959.

⁷ Der Abriss kostete 1,7 Millionen D-Mark. Ebd.

⁸ Billy Wilder drehte im Sommer 1960 in den noch stehenden Teilen „1, 2, 3“. [Berlinische Monatsschrift](#) Heft 3/2001, S. 118.

⁹ Vor Beginn der Abrissarbeiten begannen schon die Proteste. Ebd.

¹⁰ Die Sprengung wurde beschlossen, „weil die veränderten Verkehrsbedingungen der geteilten deutschen Hauptstadt einen Wiederaufbau sinnlos gemacht haben“. [Deutschlandspiegel](#), 2. März 1961, Minute 0:49 bis 1:12, Bundesarchiv. [Neue Deutsche Wochenschau](#), 10. Februar 1961, Minute 3:09 bis 3:35, Bundesarchiv.

Bin jetzt schon seit 30 Jahren Hochbahnfahrer und hab die schönsten und schlimmsten Zeiten des Anhalter Bahnhofs miterlebt. Am schönsten war es immer, wenn ich mit meiner U-Bahn über die Brücke gefahren bin, unter der die Gleisstränge aus dem Anhalter zusammenlaufen und über den Kanal führen. Für die Kollegen in den ankommenden oder abfahrenden Zügen unter mir habe ich immer die Mütze zum Gruß gezogen. Außerdem waren da manchmal fesche Lok-Modelle dabei! Und na ja, die schlimmen Zeiten kennen Sie ja auch, die Bombardierungen, die Lebensmittelrationierungen, die Nazi-Fahnen, die Deportationen und die vielen Toten. Der Anhalter blieb erstaunlich lange ganz, erst im Frühjahr '45 wurde das Hallendach von Bomben getroffen.¹¹ Das hab' ich an meinem nächsten Arbeitstag oben von der Brücke aus gesehen, sah scheußlich aus! Aber warum sollte er denn auch verschont werden.

Um jetzt noch mal auf die Sprengung zurückzukommen: Am 25. August letzten Jahres war die erste, aber erfolglose Sprengung.¹² Der dicke Knabe ist wohl einfach zu robust gebaut, das war noch richtige Maurerkunst früher! Deshalb hat es mehrere Sprengungen gegeben.¹³ Für den Kaventsmann haben sie ein paar ordentliche Ladungen Nitroglycerin reinstopfen müssen! Dann war es aber auch ganz schnell vorbei, viel Staub flog mir vor die Scheibe, zum Glück muss man als Bahnfahrer nicht lenken!

Nach der Sprengung stand dann noch ein Rest, haben Sie vielleicht gesehen, ganz vorne der Teil, wo früher der Eingang war. Den lassen sie wohl erstmal stehen,¹⁴ um die Protestler zu besänftigen. Aber das ist ja nur so ein lüttes Ding, ob das zufriedenstellend ist, also mir reicht es nicht!

¹¹ Roik-Bogner 1994, S. 66.

¹² [Berlinerische Monatschrift](#) Heft 3/2001, S. 118.

¹³ Zwischen 1960 und 1965 gab es mehrere Sprengungen. Peters, Dietlinde, Der Anhalter Bahnhof als Deportationsbahnhof. Berlin, 2011. S. 10.

¹⁴ Bezirksbürgermeister Kressmann, Denkmalpfleger Seelicke, Bundebahnoberrat Bock, Bausenator Schwedler und Vertreter Düttmann einigten sich nach der Sprengung darauf, den Portikus „vorläufig noch stehen zu lassen“. Gottwaldt, Alfred, Berlin, Anhalter Bahnhof und seine Lokomotiven. Berlin, 1986. S. 125.

11. Architekt der Stadtplanung

Berlin, Sommer 1971

Wie Sie sehen, sehen Sie nichts. Von der Portikus-Ruine des Anhalter Bahnhofs bis zum Landwehrkanal nur Brachfläche. Es sieht furchtbar aus! Ein stadtplanerisches Desaster, weil dieses Areal, als ehemaliges Bahngelände, der Verwaltung der DDR untersteht.¹ Jede Nutzung, sei sie auch noch so zeitlich begrenzt, muss von dem Verkehrsministerium der DDR genehmigt werden. Diese genutzten Flächen verhindern also eine städtebauliche Erschließung von Bauland hier in West-Berlin.² Ach, das wussten Sie gar nicht, dass der Bahnbetrieb der ostdeutschen Reichsbahn untersteht? Das wurde nach dem Krieg von den Alliierten beschlossen, da sie die Einheitlichkeit des Eisenbahnwesens³ gewährleisten wollten. Das hat mit den aufkommenden Spannungen zwischen West und Ost zu Streitigkeiten bezüglich des Rechtsanspruches geführt.⁴ Aber das ist eine andere Geschichte.

Vor inzwischen zehn Jahren haben die Ostalliierten die Mauer gebaut,⁵ die nun Berlin teilt und auch vor neue bauliche Herausforderungen stellt. West-Berlin war stets bemüht, Baulücken zu schließen und Bauland für Neubauten auszuweisen. Die DDR nutzte ihren Einfluss auf West-Berliner Boden und hat zum Beispiel 1964 offenbar in Betracht gezogen, das Areal des Anhalter Bahnhofs mit einer Passierscheinstelle⁶ zu bebauen.⁷ Dazu ist es schlussendlich nicht gekommen.

Dann, im April, gastierte auf dem Anhalter Areal der Zirkus Krone, aber nur, weil er zuvor eine Genehmigung des Reichsbahndirektors Gerber erhalten hatte.⁸ Wohingegen ein Vertrag für den Bau eines Supermarkts an gleicher Stelle nicht zustande kam, da diesem nur eine Genehmigung für 10 Jahre erteilt wurde.⁹ Sie sehen also die Schwierigkeiten. Zusätzlich ist des Öfteren die Frage aufgekommen, wie diese Fläche am sinnvollsten genutzt werden kann. Bisher gibt es keine einhellige Meinung dazu. Nach dem Krieg gab es auch kein Geld, um einen Bahnhof wieder aufzubauen. Und einige Menschen möchten den Krieg vergessen und daher keine Erinnerung an die Zerstörung und was hier einst gestanden hat.

¹ Die ostdeutsche *Deutsche Reichsbahn* hatte über 1.700 Hektar Fläche in West-Berlin. Überbauung von Eisenbahngelände in Westberlin (1965-1972). S. 1. Bundesarchiv, DM 1/9764.

² Überbauung von Eisenbahngelände in Westberlin (1965-1972). S. 1. Bundesarchiv, DM 1/9764. „Die eisenbahnbetrieblich genutzte Geländeflächen verhindern eine weitere städtebauliche Erschließung von Bauland im Stadtzentrum Westberlins.“

³ Ciesla, Burghard, Als der Osten durch den Westen fuhr. Die Geschichte der Deutschen Reichsbahn in Westberlin. Köln, 2006. S. 10.

⁴ Für weitere Informationen: Ebd.

⁵ Nach einer Teilung der Stadt in Sektoren, entfernten sich Westalliierte und Sowjetunion politisch zusehends voneinander. Am 13. August 1961 begann die DDR mit dem [Mauerbau](#). Diese Mauer sollte Berlin bis zum [9. November 1989](#) teilen. Mehrere Menschen starben beim Versuch, sie zu überwinden.

⁶ [Passierscheinabkommen](#).

⁷ Bundesarchiv, DC 20/5781 Bd. 2.

⁸ Bundesarchiv, DM 1/9764. Überbauung von Eisenbahngelände in Westberlin (1965-1972). S. 1.

⁹ EDEKA wollte dort bauen. Bundesarchiv, DM 1/9764. Überbauung von Eisenbahngelände in Westberlin (1965-1972). S. 1.

Einige private Bauunternehmer haben Interesse an dem Bauland angemeldet, jedoch keine Zusagen von der DDR erhalten.¹⁰

Es ist wirklich ein Trauerspiel, dass dieses Gebiet so ungenutzt brach liegt. War doch hier vor Jahrzehnten einer der Lebensmittelpunkte Berlins. Die Stadt war zu den Anfängen des Anhalter Bahnhofs Mitte des 19. Jahrhunderts förmlich um den Bahnhof herumgewachsen, das sieht man auch sehr gut an den Straßenführungen. Und mit dem Neubau von 1880 vergrößerten sich das Areal und das Verkehrsaufkommen, sodass sich viele Hotels rund um den Bahnhof gründeten.

Man darf aber nicht vergessen, dass der Anhalter Bahnhof ja nicht nur die Hotelbranche an den Askanischen Platz holte, sondern dass sich zunehmend auch technische Industrie in der Umgebung ansiedelte, zum Beispiel Siemens und Halske¹¹, aber auch das Eisenbahnunternehmen Orenstein und Koppel¹², das 1879 an den Landwehrkanal in die Möckernstraße 120a zog.¹³ Das Gelände war attraktiv für das Eisenbahngewerbe, da es in der Nähe mehrerer Bahnknotenpunkte lag. Auch die Eisenbahndirektion hatte ihren Sitz am Schöneberger Ufer 1-3¹⁴, zwischen den Geländen des Anhalter und Potsdamer Bahnhofs. Aber genug mit dem nostalgischen Schwärmen von alten Tagen. Es ist an der Zeit, dass wir der Stadt wieder ein architektonisch wertvolles Gesicht geben, auch, wenn wir hier in Kreuzberg immer ein bisschen im Schatten der Mauer liegen. Einen Anfang gab es ja schon nördlich des Askanischen Platzes: Das Excelsiorhaus,¹⁵ ein Wohnhaus mit Referenz an das einstige Excelsior-Hotel an gleicher Stelle.

¹⁰ Das geht aus Berichten des Ministeriums für Verkehrswesen hervor: „Dem MfV der DDR liegen mehrere Aufträge für die Überbauung in Westberlin liegender Anlagen der Deutschen Reichsbahn (S- und Fernbahn) von privaten Bauinteressenten vor.“ Bundesarchiv, DM 1/9764. Überbauung von Eisenbahngelände in Westberlin (1965-1972). S. 3.

¹¹ Ansässig am Askanischen Platz 3 von 1901 bis 1945.

¹² Am 1. April 1876 wurde *Orenstein & Koppel OHG* gegründet und betrieb „Eisenbahn- und Fabrikbedarfs-Lieferungsgeschäfte, Eisen-, Stahl- und Blechhandlungen“. Lembke, Hans, Arthur Koppel und seine Erben. Eine Berliner Industriefamilie zwischen Kaiserzeit und Emigration. In: Jahrbuch des Landesarchivs Berlin. 2019. S. 67-112. S. 67.

¹³ Sechs Jahre später (1885) zogen sie an das Tempelhofer Ufer 30). Ebd., S. 67.

¹⁴ Die [Königliche Eisenbahndirektion](#) war für den gesamten Bahnverkehr in und um Berlin zuständig. Das Gebäude wurde 1892 bis 1895 errichtet und in den 1930er Jahren umgebaut.

¹⁵ 1966 bis 1968 gebaut. Es beinhaltet über 500 Wohnungen und Gewerbe.

12. Mitbegründer Technikmuseum

Berlin, 1982

Endlich sind wir soweit! Wir gründen ein neues Museum hier in Kreuzberg, das Museum für Verkehr und Technik¹. Es hat lange gedauert, seit der Gründung des Fördervereins 1960², bis jetzt nun endlich ein richtiges Museum eröffnen kann.

Wir haben viel Arbeit reingesteckt und mit vielen Menschen zusammengearbeitet, um die Sammlungen zusammenzuführen, die es teilweise schon im 16. Jahrhundert gegeben hatte.³ Dann haben wir Informationen gesammelt. Und die Unterstützung beim Aufbau des Museums kam von vielen Seiten: Die Berliner Feuerwehr, der Verein der Berliner Eisenbahnfreunde, das Berliner Post- und Fernmeldemuseum, die BVG⁴ und viele mehr haben das alles mit uns zusammen aufgestellt. Zum Beispiel die *Gesellschaft für die Wiedererrichtung eines Verkehrsmuseums in Berlin e.V.*⁵, die sich seit über 20 Jahren unermüdlich für das Technikmuseums eingesetzt hat. Unser Standort ist nun auf dem geschichtsträchtigen Gelände des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs, südlich des Landwehrkanals. Nicht weit davon ist das Gleisdreieck, auch ein wichtiger Eisenbahnknotenpunkt. Der Anhalter Personenbahnhof war nördlich des Kanals und ist nach dem Krieg abgerissen und gesprengt worden. Davon ist nur noch ein kleiner Teil des Portikus' übriggeblieben. Anwohner hatten sich für den Erhalt stark gemacht.

Bürgerschaftliches Engagement ist wichtig und hat auch unseren Interessen immer wieder geholfen. Schließlich ist der Portikus die letzte Verbindung der beiden Standorte Personen- und Güterbahnhof.

Gegenüber von uns, gleich auf der anderen Uferseite des Kanals, liegt ein Stück verwilderter Gleisanlagen, die der Deutschen Bahn gehören⁶. Vielleicht kann dort noch jemand bewirken, dass das Gebiet zu einem Park umgestaltet wird?⁷ Es wäre schön, wenn wieder eine direkte Verbindung hergestellt werden könnte, vielleicht mit einer Brücke⁸.

Warum ein Technikmuseum wichtig ist? Nun, erstmal ist Technik ein Bestandteil unseres Alltags und das schon seit Jahrhunderten.⁹ In den Ausstellungen soll die Verbindung zwischen Mensch und Technik aufgezeigt werden und die verschiedenen Technologieentwicklungen dargestellt werden.¹⁰ Berlin ist als Industriestadt auch reich an technischer Geschichte und Errungenschaften. Man schaue sich nur einmal die ganze Verkehrslandschaft an.

¹ 1996 erfolgte die [Umbenennung](#) in *Deutsches Technikmuseum Berlin* und 2007 in *Deutsches Technikmuseum*. 2001 wurde die *Stiftung Deutsches Technikmuseum Berlin* gegründet.

² [Deutsches Technikmuseum](#).

³ [Chronik](#) des Deutschen Technikmuseums.

⁴ Broschüre „Museum für Verkehr und Technik Berlin“. (Quelle: FHXB-Museum)

⁵ Heute [Freunde und Förderer des Deutschen Technikmuseums Berlin e.V.](#).

⁶ „Neugestaltung des Parks am Anhalter Bahnhof.“ In: Berliner Zeitung, 1. Dezember 2006.

⁷ Der Elise-Tilse-Park wurde 2006/2007 angelegt und 2012 benannt.

⁸ 2000 wird an der Stelle, wo einst die Eisenbahn den Landwehrkanal querte, eine Fußgängerbrücke gebaut, der [Anhalter Steg](#).

⁹ Berliner Bahnhof-Zeitung. Dezember 1983. Nr. 7. MD-Zeitung erscheint zur Eröffnung des Museums für Verkehr und Technik Berlin. Herausgegeben vom Museumspädagogischen Dienst, Berlin. S. 2.

¹⁰ Fokus des [Museumskonzeptes](#).

Und damit komme ich auch zum zweiten wesentlichen Grund, warum das Museum für Verkehr und Technik für Berlin und Kreuzberg so bedeutend ist: Wir haben nun das Areal des ehemaligen Anhalter Güterbahnhofs bezogen, der lange Zeit Brachfläche und Zankapfel war. Es gab Proteste gegen gewerbliche Nutzungen.¹¹ Denn sonst wäre das Flair vergangener Zeiten verschwunden und die Geschichte untergegangen. Nun können wir diese Fläche nicht nur im Sinne seiner ursprünglichen Funktion nutzen, sondern auch die Gebäude pflegen und in das Museum mit einbinden.

Im Museum wird eine Reise durch die Geschichte der Technik¹² und die Auswirkungen auf den Alltag der Menschen möglich sein, nicht nur ins Heute und Damals, sondern auch in die Zukunft¹³. Das Erbe des Anhalter Bahnhofs soll geehrt werden, daher beherbergen wir einige Bauelemente, die beim Abriss gesichert werden konnten.¹⁴ Es soll ein kleines Bisschen die architektonische Pracht vermitteln, die der Bau früher ausgestrahlt hat. Im nächsten Jahr eröffnen wir und rechnen mit vielen Besucherinnen und Besuchern aus der ganzen Welt.

¹¹ Berliner Bahnhof-Zeitung 1987, S. 1.

¹² Vgl. [Pressemitteilung](#) Deutsches Technikmuseum.

¹³ Vgl. [Deutsches Technikmuseum](#).

¹⁴ Das Technikmuseum besitzt einigen Terrakottaschmuck des Bahnhofsgebäudes, wie einige Säulen, sowie das Fürstenportal. Zudem gibt es ein Model des Anhalter Bahnhofs im Maßstab 1:87.

12. Bürgerin, die sich für Erhalt und Aufarbeitung einsetzt

Berlin, Dezember 1987

Ham'se das gelesen, das ist doch eine Frechheit! Der Diepgen¹ wollte ja unbedingt das Gelände am ehemaligen Anhalter Bahnhof mit Wohnungen vollbauen, das ist ja nun zum Glück nix geworden,² weil wir uns alle gewehrt haben. Wir wollen da den schönen Stadtteilpark haben, der uns versprochen wurde und das haben auch alle Anwohnerinnen und Anwohner³ deutlich gemacht!⁴ Sie haben extra eine Veranstaltung gemacht, wo diskutiert wurde, was auf dem Gelände passiert.⁵ Warum befragen die uns denn, wenn ihnen unsere Meinung eh egal ist?⁶ Unserem Bürgermeister ist nun auch noch eingefallen, dass man ja da eine Sporthalle hinbauen könnte,⁷ ist denn das zu glauben? Natürlich fehlt es an Möglichkeiten für Kinder und Jugendliche, Sport zu machen, keine Frage! Aber ausgerechnet dort? Und es soll ja auch eine Wettkampfstätte sein, weniger für Schulkinder! Da geht mir ja der Hut hoch! Jeden Tag denken die sich was Neues aus! Außerdem steht ja schon fest, dass die Schule und der Sportplatz an der Schöneberger Straße gebaut werden,⁸ da haben die Kinder dann ja ihren Bereich. Oder was sagen Sie dazu?

Das wurde schon auf der Internationalen Bauausstellung 1984/87 beschlossen, die hat Kreuzberg stark verwandelt. Es wurde endlich Rücksicht auf die alten Häuser und die Geschichte der Kieze genommen und nicht alles niedergemäht, was den Stadtplanern nicht ins Konzept passt. Diese behutsame Stadterneuerung⁹ hat auch am Anhalter Bahnhof stattgefunden, zum Glück! Einige meiner Freunde haben sich in Geschichtsgruppen zusammengeschlossen,¹⁰ um selbst die Geschichte ihres Ortes zu erforschen, aber auch, um darauf aufmerksam zu machen. Mal sehen, ob ich da auch mal mitmache.

Die sollen mal gar nicht so scharf jetzt auf das Gelände sein und so tun, als würden sie sich kümmern. Seit Jahren wird die Brachfläche fast nur als Parkplatz genutzt, dahinter verwildert eine Grünfläche und alle ehemaligen Gebäude drum herum sind ja weg, der Portikus steht wie ein Schluck Wasser in der Gegend rum.¹¹ Der Platz hat keine Identität mehr und das

¹ Eberhard Diepgen (geb. 1941), ehemaliger CDU-Bürgermeister von Berlin (1984-1989 und 1991-2000).

² Südost Express. Die Kreuzberger Lokalzeitung von Bürgern aus SO36. Nr. 112, Dezember 1987. S. 10.

³ Über 1.000 Bewohner:innen wurden zur Nutzung befragt und sprachen sich für den Stadtteilpark aus. Ebd.

⁴ Der Stadtteilpark war vom Senat schon 1982 zugesagt worden. Ebd.

⁵ Eine 1984 im Lapidarium, einem ehemaligen Pumpwerk am Halleschen Ufer, gezeigte Ausstellung behandelte die Frage, was mit dem Gelände des Anhalter Bahnhofs passieren soll. Südost Express. Die Kreuzberger Lokalzeitung von Bürgern aus SO36. Nr. 5/1984. S. 16.

⁶ 1984 wurden die Menschen befragt, wie das Gelände gestaltet werden soll und die einhellige Präferenz war ein Stadtpark für Anlieger:innen. Roik-Bogner, Christine, Der Anhalter Bahnhof. Askanischer Platz 6-7. In: Engel, Helmut; Jersch-Wenzel, Stefi; Treue, Wilhelm (Hrsgg.), Kreuzberg. Geschichtslandschaft Berlin – Orte und Ereignisse (Historische Kommission zu Berlin). Berlin, 1994. Seiten 52-69. S. 68.

⁷ Südost Express 112/1987, S. 10.

⁸ Ebd.

⁹ „Die IBA Berlin schrieb mit den Leitbildern der behutsamen Stadterneuerung und der kritischen Rekonstruktion der Stadt europäische Städtebaugeschichte. Damals noch Experiment, gehören die in diesem Rahmen entwickelten Instrumente und Lösungen heute zu den Standards moderner Stadtentwicklung. Dazu zählen die Bürgerbeteiligung, ökologisches Bauen, neue Wohnformen oder die Umnutzung von Gebäuden.“ [IBA Berlin](#).

¹⁰ Erklärtes Ziel dieser Zusammenschlüsse waren eine Auseinandersetzung mit der Geschichte der eigenen Stadt und die Wiederentdeckung des Abwesenden.

¹¹ Vgl. [Fotografie](#) 1982.

Viertel wurde verschandelt! Das soll hier endlich mal schöner und würdevoller gemacht werden.

Ich meine, dieses Jahr hat's ja wenigstens mal eine ordentliche Nutzung der Fläche gegeben. Zur 750-Jahr-Feier Berlins¹² gab's die Ausstellung „Mythos Berlin“¹³, haben Sie die gesehen? Das war ganz spannend und hat den Ort wieder ein bisschen mehr ins Bewusstsein der Berlinerinnen und Berliner gerückt, nicht nur bei denen, die hier eh wohnen.¹⁴ Dafür wurde ein großes Stahlgerüst in Form der Halle des ehemaligen Bahnhofs aufgebaut, die Überreste, wie der Portikus, der Sand und der Bunker mit in die Ausstellung eingebunden¹⁵ und auch ein Modell des Bahnhofs gezeigt.¹⁶ Das fetzigste war die „Tortuga“¹⁷, eine auf den Kopf gestellte Lokomotive! Das war ein Kunstwerk und hat ganz gut gepasst zum Anhalter. Wer auf die Idee gekommen ist... Der Rest der Ausstellung war sehr interessant. Sogar wir haben noch einiges über die Geschichte des Areals gelernt und darüber, was hier eigentlich mal war und welche Bedeutung der Bahnhof für die Gegend hatte! Viele können sich gar nicht mehr erinnern oder sind einfach zu jung. Es wurde auch vom „Angehaltenen Bahnhof“¹⁸ gesprochen, das passt doch gut zu den verschleppten Planungen! Es hat jedenfalls vielen die Augen geöffnet. Aber es gab auch sehr viel Kritik,¹⁹ das kann man nicht leugnen.

Aber für die Zukunft wollen wir da ein Naherholungsgebiet, die Stadt braucht ein paar grüne Nischen, es kann doch nicht immer nur alles zubetoniert und bebaut werden! Und andererseits muss die Geschichte des Ortes sichtbar bleiben und auch gezeigt werden. Wir können nicht einfach so tun, als wäre da nie etwas gewesen. Es ist ja auch unsere Geschichte!

¹² Das 750-jährige Jubiläum der Stadt wurde auf beiden Seiten der Mauer mit Veranstaltungen, Konzerten und Ausstellungen gefeiert.

¹³ Die Ausstellung lief vom 13. Juni bis 20. September 1987 anlässlich der 750-Jahr-Feier und war auf dem Gelände des Anhalter Bahnhofs aufgebaut. 25 Künstler:innen aus dem In- und Ausland stellten ihre Werke mit den Themen Geschichte Berlins und Stadtraum Anhalter Bahnhof aus.

¹⁴ Der unwirkliche Ort war für alle nicht dort Wohnenden in Vergessenheit geraten und durch die Ausstellung wieder in den Fokus gerückt worden. <https://anhalter-bahnhof.berlin/geschichte/>

¹⁵ Knödler-Bunte, Eberhard, Mythos Berlin. Wahrnehmungsgeschichte einer industriellen Metropole. Eine szenische Ausstellung am Anhalter Bahnhof. In: Hicketier, Knut; Schwellung, Michael, Mythos Berlin, Katalog zur Ausstellung 13. Juni-20. September. Berlin, 1987. S. 13 – 16. S. 14.

¹⁶ Die Ausstellung behandelte vor allem auch die Geschichte des Bahnhofs in der Wahrnehmung von Bewohner:innen und Besucher:innen. Weiteres zum Aufbau der Ausstellung im Katalog (sh. Fußnote 15).

¹⁷ [La Tortuga](#) (Die Schildkröte): Der Künstler Wolf Vostell ließ im Juli 1987 eine Lokomotive 52 2751 erst normal auf dem Gelände des Anhalter Bahnhofs aufstellen und dann auf den Kopf drehen.

¹⁸ Knödler-Bunte 1987, S. 16.

¹⁹ Thijs, Krijn, Drei Geschichten, eine Stadt – Die Berliner Stadtjubiläen von 1937 und 1987. Weimar, 2008. S. 163-165.

13. Mitarbeiterin Bau des Tempodroms

Berlin, Dezember 2001

Na, Sie bestaunen wohl unser neues Tempodrom?! Dann staunen Sie mal weiter, das Beton-Zelt ist uns doch ausgesprochen gut geglückt, nicht wahr? Nachdem die ursprüngliche Gründerin Frau Moessinger¹ mit ihrem Spielort aus dem Tiergarten vertrieben wurde², kann sie nun hoffentlich hier glücklich werden. Es gab schon so einige prominente Musiker im alten Tempodrom, wie ich hörte.

Wir haben uns gedacht, dass dieses ingenieurtechnisch-bedeutende Bauwerk an diesem Ort, praktisch auf den ehemaligen Gleisen des verschwundenen Anhalter Bahnhofs, genau an der richtigen Stelle steht. Hier brummte das Leben, hier kamen und gingen Menschen, brodelten die Emotionen bei Abschieden und Ankünften und das sind genau die Aspekte, die auch bei den Events am Veranstaltungshaus Tempodrom erwartet werden. Wieso also nicht? Entschieden hat es ja die Bezirksverordnetenversammlung,³ aber der Standort ist tatsächlich sehr passend.

Erstmal gab es zahlreiche Proteste von den Bürgern und Bürgerinnen, aber auch von der Politik. Es wurde ein großer ökologischer Einschnitt in das Areal befürchtet und die Frage gestellt, warum es nicht direkt hinter dem Portikus errichtet wird.⁴ Aber wichtig war allen, besonders den Anwohnern, dass der Platz des ehemaligen Bahnhofs frei bleibt, um die Dimensionen und die Sichtachse des Bahnhofs zu erhalten.

Mitte Februar 2000 begannen die Rodungen auf dem verwilderten Gelände⁵ nördlich des Landwehrkanals. Das ist ein bisschen höher gelegen, so, wie die ganze Bahnhofsanlage damals ca. 4 Meter über dem heutigen Straßenniveau lag.⁶ Dann wurde die Baugrube ausgehoben und anschließend der Grundstein gelegt. Und nun, im Dezember 2001 haben wir auch schon die Eröffnung gefeiert.⁷ Kein Vergleich zu der Bauzeit des Anhalter Bahnhofs!

Das Dach sticht förmlich ins Auge, es ist aus Faltschalen mit aufgelegten Betonplatten und einer weißen Membran⁸ konstruiert und soll an die Anfänge der Spielstätte als einfaches Zelt erinnern. Unter dem Mittelpunkt befindet sich die große Arena, wo ab jetzt Musiker:innen, Komiker:innen und Kabarettist:innen auftreten werden.⁹ Daneben gibt es weitere Räume.

Jahrzehntelang hat das Viertel darunter gelitten, dass das Gelände zur Brachfläche verkommen war. Das Tempodrom hat es optisch aufgewertet und einen neuen

¹ Irene Moessinger war Bauherrin und Betreiberin des Tempodroms.

² Seit 1980 hatte das erste Tempodrom zunächst am Potsdamer Platz, und dann im Berliner Tiergarten gestanden. Wegen der Nähe zum neuen Kanzleramt, musste das damals noch provisorische Zelt abgebaut werden. Das Tempodrom war seither ein alternativer Spielort für Kabarett und Musik.

³ „Tempodrom: Nun doch!“ taz. Die tageszeitung, 08.03.1995.

⁴ „Einwände gegen Neubau des Tempodroms erwartet.“ Tagesspiegel, 02.08.1995.

⁵ „Schon ausgebucht bis März 2002. Für das Neue Tempodrom am Anhalter Bahnhof wurde der Richtkranz aufgezogen.“ Berliner Zeitung, 25.05.2001.

⁶ Gottwaldt, Alfred, Berlin, Anhalter Bahnhof und seine Lokomotiven. Berlin, 1986. S. 35.

⁷ Die Eröffnung fand am 8. Dezember 2001 statt. „Schon ausgebucht bis März 2002. Für das Neue Tempodrom am Anhalter Bahnhof wurde der Richtkranz aufgezogen.“ Berliner Zeitung, 25.05.2001.

⁸ [Tempodrom](#) Berlin.

⁹ Ebd.

FHXB Friedrichshain-Kreuzberg Museum: Prominenz und Proletariat - Geschichten vom Anhalter Bahnhof. Ein historischer Audiowalk. Texte: Birthe Freymann (<https://fhxb-museum.de/anhalter>)

architektonischen Marker gesetzt. Außerdem ist es ein neuer Anlaufpunkt geworden und belebt die ganze Umgebung wieder.

Jetzt, da Berlin seit 11 Jahren wieder deutsche Hauptstadt ist, sollte es auch sein Stadtbild erneuern und sich mit Bauten, wie dem Tempodrom schmücken und Kulturschaffende unterstützen. Schließlich war der Anhalter Bahnhof auch einmal ein Prestige-Objekt des damaligen Herrschers. Aber vielleicht entstehen ja in der Umgebung noch ein paar neue Gebäude, ich könnte mir vorstellen, dass auch wieder vermehrt Hotels hier entstehen, da es nun auch einen Grund mehr für einen Aufenthalt gibt. Die Freifläche hin zur Portalruine sollte erhalten bleiben. Es wurden bereits die Spatenstiche für große Sportplätze auf dem Grundriss des Bahnhofs getan.¹⁰ Man hat von der Terrasse des Tempodroms aus einen tollen Blick auf die Baureste des Bahnhofs!

¹⁰ Im Oktober 2000 begannen die Bauarbeiten.

13. Restauratorin

Berlin, 2002

Endlich ist es so weit, wir können die marode Portalruine des Anhalter Bahnhofs sanieren! Von der Stiftung Deutscher Denkmalschutz haben wir 306.000 Euro bekommen¹, das ist nicht viel, aber für eine Sicherung und Sanierung der Portalruine reicht es und wir können endlich anfangen, es juckt uns schon in den Fingern. Es ist echt ein Trauerspiel, dass so viel Zeit ins Land gegangen ist.

Die Ruine war über Jahrzehnte der Witterung und dem Pflanzenbewuchs ausgesetzt, die sich teilweise tief in die Substanz gearbeitet haben. Auch die Nutzung als „Öffentliche Toilette“ haben dem Bau sehr geschadet. Zumindest ist es ein Trost, dass der Backstein² sehr robust ist. Aber Nässe, Rost und herabstürzende Steine³ haben die Ruine zu einem sehr unsicheren Bauwerk gemacht.

Auch die Anwohner:innen waren über den Zustand des Portikus' sauer und haben sich für seinen Erhalt stark gemacht. Sie finden ihn, genau wie ich, sehr erhaltenswert!

Aber es wurde ja nun beschlossen, dass der Portikus stehen bleiben darf und dass er an den Krieg, die Zerstörung und an die politischen und stadtplanerischen Ambitionen erinnern soll, die er erlebt hat.⁴ Dieser Überrest des ehemals größten Bahnhofs Europas kann zwar nicht seine einstige Größe und architektonische Brillanz vermitteln. Aber ich denke, dass die Stuckelemente und der ganze Fassadenschmuck einen kleinen Eindruck der baulichen Opulenz geben können.

Wir haben die Ruine inzwischen schon gesichert, dabei ist uns aufgefallen, dass die beiden Figuren „Tag“ und „Nacht“ in ihren Unterkonstruktionen stark verrostet sind.⁵ Wir werden sie zur Restaurierung dem Technikmuseum geben⁶ und sie durch Kopien ersetzen.

Berlin, Frühjahr 2005

Bis Juni sollten wir fertig sein mit den Sanierungsarbeiten.⁷ Wir sind gut vorangekommen. Wir haben den Portikus so sensibel wie möglich saniert, vor allem so, dass künftig größere Schäden verhindert werden, aber auch, dass die handwerkliche Kunst und die Bauart wieder sichtbar werden.⁸ Einige Steine wurden ausgetauscht, aber die Narben der Zerstörung und des Zerfalls sollen weiterhin zu sehen sein. Wir mussten neue Steine brennen, um die alten auszutauschen.⁹ Die Abbruchkanten wurden zur Sicherheit mit Bleiabdeckungen versehen.¹⁰

¹ Härig, Beatrice, [Der Anhalter Bahnhof](#) – Das Tor zur Welt. In: Monumente Online. Das Magazin der Deutschen Stiftung Denkmalschutz. Juni 2007.

² Ebd.

³ Landesdenkmalamt Berlin, [Portalruine Anhalter Bahnhof](#).

⁴ Ebd.

⁵ Härig 2007.

⁶ Die Galvanoplastiken von Ludwig Brunow stehen nun im Loksuppen des [Deutschen Technikmuseums](#) und wurden restauriert.

⁷ Die Sicherungs- und Sanierungsarbeiten dauerten von 2002 bis 2005.

⁸ Landesdenkmalamt Berlin, [Portalruine Anhalter Bahnhof](#).

⁹ „2000 neue Steine: Portikus des Anhalter Bahnhofs saniert.“ Berliner Morgenpost, 16.06.2005.

¹⁰ Landesdenkmalamt Berlin, [Portalruine Anhalter Bahnhof](#).

Die asymmetrischen Abbrüche vermitteln eine gewisse Ruinen-Romantik, jedoch auch die Zerstörungsgewalt in den Nachkriegsjahren für dieses Bauwerk mit Geschichte.

Am liebsten mag ich die floralen Reliefs, in die wir sehr viel Feinarbeit gesteckt haben. Die Jahreszahlen an den Eckpfeilern – 1839 für das Gründungsjahr der Anhaltischen Eisenbahn, und 1879, das Baujahr des Gebäudes –¹¹ rahmen den Portikus. Insgesamt haben sich die Kosten nun auf 1,1 Millionen Euro¹² belaufen, die durch Bund, Senat und die Vermietung von Werbeflächen gedeckt wurden.¹³

Fast verloren steht die Portalruine am Askanischen Platz. Hier wird sich hoffentlich noch etwas tun, damit die Gegend lebendiger wird.

Die Gegend um den ehemaligen Bahnhof hat sich verändert. Oder auch nicht verändert hat. Hier sind einige Gebäude aus der Zeit, als hier noch Züge fuhren, zum Beispiel das ehemalige Postamt in der Möckernstraße/Hallesche Straße. Dort gab es einen Verbindungstunnel zum Anhalter Bahnhof,¹⁴ von wo die Post schließlich verschickt wurde.

Gegenüber, westlich des ehemaligen Bahnhofs, kann man noch den alten Anhalter Hochbunker sehen, der im Zweiten Weltkrieg gebaut wurde. Da ist jetzt ein Gruselkabinett drin – direkt neben der Grundschule!¹⁵

Am besten finde ich, dass der Anhalter Steg seit vier Jahren das Areal mit dem Technikmuseum auf der anderen Seite des Landwehrkanals verbindet.¹⁶ Er befindet sich nämlich ganz genau dort, wo früher die Eisenbahnbrücke nach Süden verlief. Die verwilderte Fläche davor könnte vielleicht als Park genutzt werden. Dort im Landwehrkanal sieht man auch noch eine Auskragung, wo früher das Stellwerk des Anhalter Bahnhofs gestanden hat, das erst 1972 abgerissen wurde.¹⁷

Also ich bin gespannt, wie sich dieses Viertel noch verändern wird.

¹¹ Landesdenkmalamt Berlin, [Portalruine Anhalter Bahnhof](#).

¹² [Kosten](#) der Sanierung.

¹³ [„2000 neue Steine: Portikus des Anhalter Bahnhofs saniert.“](#) Berliner Morgenpost, 16.06.2005.

¹⁴ Landesdenkmalamt Berlin, [Postamt SW 11](#). Im Bundesarchiv liegt der Bauplan (Signatur R 5/6752). Die Kosten für den Tunnel wurden von der Reichspost übernommen.

¹⁵ [„Aus für Gruselbunker an Berlins Anhalter Bahnhof“](#). Der Tagesspiegel. 06.09.2016.

¹⁶ [„Anhalter Steg: Trockenen Fußes über den Kanal“](#). Der Tagesspiegel. 01.10.2000.

¹⁷ 1927 wurde nach Plänen von Richard Brademann ein neues [Stellwerk](#) am Anhalter Bahnhof gebaut, von dem man die Rückseite des Gebäudes und die Gleise besser einsehen konnte.

14. Langjährige Anwohnerin

Berlin, 2022

Also ich sage Ihnen mal was: Ich wohne hier seit über 30 Jahren und werde wohl auch nicht mehr umziehen. Als ich nach Berlin gekommen bin, habe ich mich immer gewundert, warum an dieser Stelle so eine Lücke ist. Ich habe mir auch keine Gedanken darüber gemacht, dass die S-Bahnstation Anhalter Bahnhof nach einem richtigen Bahnhof benannt sein könnte. Dann habe ich mich allerdings gefragt, warum er immer noch so heißt. Zumindest fällt mir sonst kein S- oder U-Bahnhalte in Berlin ein, der wie ein nicht mehr vorhandener Bahnhof heißt. Obwohl doch, der S-Bahnstopp Nordbahnhof – früher waren dort der Stettiner Bahnhof¹ und der Görlitzer Bahnhof², die gibt's ja auch nicht mehr. Aber ansonsten kommt sowas eigentlich nicht vor.

Ich wurde neulich von einer Initiative angesprochen, die sich für den Wiederaufbau des Anhalter Bahnhofs einsetzt.³ Das ist ja totaler Quatsch, finde ich! Erstmal hatte der Bahnhof seine Zeit, außerdem haben wir genug Bahnknotenpunkte in Berlin, wie den Hauptbahnhof, Friedrichstraße, Zoologischer Garten und Ostbahnhof. Dann haben wir ja seit einigen Jahren den Sportplatz hier, auf dem die Kinder Fußball spielen und Spaß haben, da gibt's in der Stadt nicht so viele von. Und mir gefällt eigentlich der Platz, es ist ganz luftig und offen, nicht beengt oder zugebaut. Und als letzten Punkt würde ich mal sagen, dass Berlin kein Geld für so ein irrwitziges Projekt hat. Also wirklich! Aber das Thema mit dem Wiederaufbau kommt ja immer mal wieder. Ich war 1993 im Kreuzberg-Museum bei einer Veranstaltung zum Anhalter Bahnhof⁴, da wurde das auch diskutiert.

Apropos, im Fernsehen wurde ein Beitrag gezeigt, dass an der Stelle hinter der restaurierten Portalruine ein Museum über Flucht und Exil gebaut werden soll. Das kostet dann natürlich auch Geld. Na, mal sehen, was das werden soll.

Die Gegend hat sich sehr gewandelt. Auf der einen Seite finde ich es ganz schön, dass die Hotels sich hier wieder tummeln, so wie in den 20er Jahren, als hier die ganzen Reisenden eintrafen. Aber es sind eben auch teure Hotels und das Viertel wird durch den Park aufgewertet. Dazu kommen die Sanierungen zahlreicher Gebäude, was die Mieten in schwindelerregende Höhen treibt. Noch habe ich Glück und einen alten Mietvertrag, aber mal sehen, wie lange noch. Hier wird nach und nach gentrifiziert. Vorne, an der Ecke Stresemannstraße/Möckernstraße haben sie so einen modernen Klotz hingestellt, der passt ja gar nicht in das Bild hierher! Gegenüber, das Excelsior-Haus, hat inzwischen auch schon seinen Charme verloren.

Die Entwicklung dieses Viertels interessiert mich! Das Gelände wandelt sich seit über 200 Jahren, da kann man niemals „fertig“ sein! Ich verfolge das mal mit dem neuen Museum. Bleibt zu hoffen, dass das nicht auch so ein moderner Kasten wird.

¹ Der Stettiner Bahnhof existierte von 1842 bis 1952 und die Züge fuhren nah Stettin in Pommern. Ab 1950 hieß er Nordbahnhof. Der S-Bahnhof Nordbahnhof wurde 1936 eröffnet.

² Der Görlitzer Bahnhof im heutigen Görlitzer Park war von 1866 bis 1951 für den Personenverkehr in Betrieb.

³ Die [Initiative](#), die sich für den Wiederaufbau des Anhalter Bahnhofs einsetzt, möchte ihn für Kongresse, Messen oder als Mehrzweckhalle nutzen, als „Kultur- und Eventzentrum“.

⁴ Am 31. August 1993 gab es im Kreuzberg-Museum eine Veranstaltung zum Anhalter Bahnhof: „Der Anhalter Bahnhof – Geschichte, Abriss, Wiederaufbau? Lichtbildervortrag mit zum Teil völlig unbekanntem Fotografien aus der Frühzeit des einst größten Bahnhofes Berlins. Referent: Rainer Knothe.“

15. Langjährige Anwohnerin

Berlin, Dezember 2022

Ich hab' Ihnen ja schon gesagt, dass ich mich für dieses Viertel interessiere. Jetzt verfolge ich, welcher Entwurf¹ des Museums verwirklicht wird. Und tatsächlich ist es ein moderner. Natürlich! Jetzt weiß ich endlich, was das überhaupt für ein Museum ist: Es wird ein Exilmuseum². Das ist ein wichtiges Thema, derzeit wichtiger denn je, mit den ganzen Kriegen und Krisen weltweit. Und es passt zur Geschichte des Ortes, war doch der Anhalter Bahnhof ein Ausgangspunkt für viele, die zur Zeit des Nationalsozialismus flüchteten oder ins Exil gingen.

In den Nachrichten heißt es, dass ein neues Hochhaus³ aus Holz rechts vom Tempodrom gebaut werden soll. Das soll dann für Wohnungen und Gastronomie und eine Kita und einen Hort dienen. Auf dem Bild im Fernsehen waren lauter Pflanzen an der Fassade. Das hat was von Großstadtdschungel!

Dieses Gelände wird sich wieder stark verändern. Ob diese gut oder schlecht sind, wird die Zeit zeigen. Aber in den nächsten Jahren gibt es hier erstmal wieder eine riesige Baustelle! Ich würde mir wünschen, dass die Anwohner:innen gehört werden und die Mieten nicht ins Unendliche steigen. Jeden Tag schaue ich aus dem Fenster auf den Portikus und freue mich, dass er immer noch da ist.

Dann denke ich an all die Geschichten zum Anhalter Bahnhof, der hier über 70 Jahre stand. Es gibt bestimmt noch viel mehr Geschichten, die man noch gar nicht kennt. Hoffentlich erfahre ich diese noch.

¹ Es gab einen Architektur-[Wettbewerb](#).

² Stiftung [Exilmuseum](#). Die Stiftung hat im Sommer 2021 bereits eine Open-Air-Ausstellung auf dem Bereich hinter dem Portikus installiert. Virtueller Rundgang [„Zu/Flucht“](#).

³ Das WoHo ist als Holzhybrid-Wohnhaus geplant, Fertigstellung frühestens 2026.

16. Ende

Ende

Die Geschichte des Anhalter Bahnhofs ist eine Story in drei Akten. Sie erzählt vom plötzlichen Entspringen der modernen Metropole Berlin, von Jahren aufblühenden Reisefiebers und flirrender Urbanität und zuletzt von Niedergang, Tod und Verschwinden.

Dabei nahm der Bahnhof seinen Kiez mit: vom Acker zur Großstadt zum Sportplatz. Vom Stadtrand zum Mittelpunkt der Stadt zum vergessenen Kiez. Von einsamen Bauernhöfen zu hektischer Betriebsamkeit zum nachmittäglichen Vereinssport. Vom Gehöft zum Luxushotel zum Supermarkt. Von der Landwirtschaft zum Bahnhof zur Brachfläche – und bald zum Museum?

Die Geschichte des Anhalter Bahnhofs ist auch eine Geschichte von größtem Bedeutungswachstum zum größtmöglichen Bedeutungsverlust eines städtischen Ortes. Das macht diese Geschichte zu einer Berliner Geschichte, die aber zugleich auch den Gang deutscher Geschichte abbildet.

Möglicherweise wird bald das Exilmuseum den Ort neu markieren, sowohl architektonisch, als auch thematisch. Wird vielleicht damit eine Zukunft aufgezeigt, die zur Geschichte des Ortes zwischen Ankunft und Abfahrt, Abschied und Neubeginn, Freude und Leid passt? Wird die Brachfläche an der Stelle des Anhalter Bahnhofs, die lange eine neue Bestimmung suchte, diese nun wiederfinden können? Und wird dieser Ort somit wieder ein Ort der Ankunft werden?