

# Kleine Heimatkunde (12)

## Berlins vergessener Kopfbahnhof

Christoph Götz

Die Kopfbahnhöfe waren Wahrzeichen des alten Berlin: Lehrter, Hamburger und Stettiner, Ost-Frankfurter und Görlitzer sowie Anhalter und Potsdamer Bahnhof lagen wie ein Kranz um die historische Mitte der Stadt. Es waren pulsierende Drehscheiben, von Auswärtigen ungläubig bestaunt. Doch eine dieser Stationen wurde von der Geschichte weitgehend vergessen und ist heute nur noch wenigen ein Begriff: Der Militärbahnhof an der Kolonnenstraße. Er befand sich etwas südlich der Kolonnenbrücke und wurde über eine mit Kastanienbäumen gesäumte kleine Zufahrtstraße erreicht, die dem Bau der neuen Wilhelm-Kabus-Straße weichen musste.

Durch die zunehmende Bedeutung der Eisenbahn führten militärstrategische Überlegungen dazu, den Standort an der Ringbahn, die 1871 ihren Betrieb aufnahm, weiter auszubauen und die Nachschubeinheit des preußischen Heeres, das Garde-Train-Bataillon hier zu stationieren. Die Eröffnung der Bahnstation Tempelhof fand 1875 statt.



Ehemaliges Offizierscasino,  
heute Havelland-Grundschule

Die 1875 eröffnete Königlich Preussische Militär-Eisenbahn verband Berlin mit dem Kummersdorfer Forst bei Sperenberg. Auslöser für den Bau der Strecke, die im Volksmund den Namen Kanonenbahn trug, war, dass die preussische Staatsmacht auf die militärischen Möglichkeiten der Eisenbahn aufmerksam geworden war und eine Übungsstrecke benötigte. Im Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 war das neue Verkehrsmittel erstmals erfolgreich genutzt worden. Danach gründete das Militär ein eigenes Eisenbahn-Bataillon. Der Bau der 46 km langen Linie erfolgte unmittelbar parallel zur Berlin-Dresdener Eisenbahn bis Zossen, von wo die Bahn südwestlich nach Sperenberg und weiter zum Schießplatz im Kummersdorfer Forst abzweigte. Die finanziellen Mittel wurden aus französischen Re-

parationszahlungen zur Verfügung gestellt. In Schöneberg, dicht angrenzend an den Tempelhofer Exerzierplatz, wurde ein Kopfbahnhof mit Feldgerätedepots und ein Übungsplatz für die Eisenbahnerbataillone errichtet.

Das Empfangsgebäude befand sich auf der Ostseite der kleinen Zufahrtstraße, etwa an der Stelle, wo sich heute das Verkaufsgebäude der Fa. Peugeot befindet. Der Übungsplatz lag westlich der Straße. Das Gelände ist heute als „Gewerbegebiet Naumannstraße“ bekannt. Kasernen des Eisenbahnbataillons waren auf dem heutigen Sportareal an der Kesselsdorfstraße und an der General-Pape-Straße angesiedelt.

Während auf der Militärbahn von vornherein auch zivile Güter befördert wurden, erfolgte ein öffentlicher Personenverkehr erst ab dem Jahre 1888. Damit setzte ein reger Ausflugsverkehr in die südliche Umgebung der Stadt ein. 1892/93 wurden rund 100.000 Fahrgäste verzeichnet. 1895 wurde die Militärbahn über die Station „Schießplatz Kummersdorf“ hinaus bis Jüterbog verlängert, wo ein Anschluss an die Berlin-Anhalter Eisenbahn hergestellt wurde. Die Strecke hatte damit eine Gesamtlänge von 71 km erreicht. Ab 1877 fanden hier wegen ihrer Geradlinigkeit und Unabhängigkeit vom sonstigen Zugverkehr übrigens auch Schnellfahrversuche statt. 1903 wurde mit einem Schnelltriebwagen ein Rekord von damals unvorstellbaren 210 km/h erreicht.

Den Bestimmungen des Versailler Vertrages folgend wurde die Militärbahn 1915 durch die Preussischen Staatsbahnen übernommen. Bald schon wurde der Parallelbetrieb zwischen Berlin und Zossen aufgegeben und die Züge auf die Dresdener Bahn verlagert. Der Militärbahnhof wurde noch bis in die 1950er-Jahre von der Deutschen Reichsbahn als Güterbahnhof „Berlin-Kolonnenstraße“ betrieben, dann aber



Ehemalige Magazinverwaltung  
in der heutigen W.-Kabus-  
Straße

aufgegeben. Das repräsentative Empfangsgebäude, das sich etwa an Stelle der heutigen Peugeot-Niederlassung befand, wurde im 2. Weltkrieg stark beschädigt, die Reste 1955 gesprengt.

Erhalten sind vom früheren Militärbahnhof das ehemalige Offizierskasino, das heute Teil der Havellandschule ist (Kolonnenstraße 30a), und die Magazinverwaltung (Wilhelm-Kabus-Straße 39). Verschiedene zugehörige alte und verfallene Lokschuppen, Stellwerke und Nebengebäude verschwanden in den vergangenen Jahren im Zuge des Baus der Wilhelm-Kabus-Straße und der Freimachung der angrenzenden Flächen für die Ansiedelung von neuen Gewerbebetrieben.