

## Dokumentation und Stückliste **Bausatz Wollankstraße II**

Der Bahnhof **Berlin Wollankstraße** [1877 - 1879 Prinzenallee genannt, dann Pankow (Prinzenallee), ab 1893 Pankow (Nordbahn), seit 1937 Wollankstraße] ist ein S-Bahn-Zwischenbahnhof. Zwischen 1901 - 1903 wird der Bahnhof ausgebaut, die Streckengleise höher gelegt. Bei dieser Gelegenheit entstehen parallel zur Nordbahnstraße, der Seite des Empfangsgebäudes, 23 markante, Stadtbahnähnliche Gewölbebögen, von denen eine **typische Auswahl Kern dieses Bausatzes** ist. Der östliche Bereich mit den ehemaligen Fernbahngleisen vom Stettiner Bhf nach Warnemünde / Stralsund liegt fast durchgängig auf einem Erddamm, unterbrochen von einigen schlichter ausgeführten Gewölbebögen.

Die S-Bahn-Strecke wird als einer der ersten bereits 1925 elektrifiziert.

Während der Teilung Berlins gehört Berlin Wollankstraße zwar zum westlichen Teilnetz der S-Bahn, liegt aber im Ost-Berliner Stadtbezirk Pankow. Er bleibt exterritorial in Betrieb, hat einen Zu- und Abgang zum Westsektor direkt auf der Grenzlinie und kann daher vom Westteil aus ohne Kontrolle benutzt werden. Die Mauer verläuft unmittelbar östlich des Bahnhofs, seine Zugänge in / aus Richtung Ost-Berlin sind versperrt.

Nach der Übernahme der S-Bahnbetriebs in West-Berlin am 9. Januar 1984 durch die BVG, als nur noch ein „Rumpfbetrieb“ bei der West-S-Bahn durchgeführt wird, gehört der Bahnhof Wollankstraße nicht dazu. Aufgrund von Protesten u.a. der Frohnauer Bürger wird die S-Bahn-Strecke in Richtung Frohnau nach fast neun Monaten Unterbrechung am 1. Oktober 1984 wieder in Betrieb genommen. In dieser Zeit erfährt der Bahnhof unter Beibehaltung seiner Gründerzeit – Bauernkmale eine grundlegende Sanierung, die einem Neubau gleichkommt.

Heute verkehren hier Züge der Linien S 1 (Wannsee - Oranienburg), S 25 (Teltow Stadt - Henningsdorf) und S 85 (Grünau/Schönweide - Waidmannslust). Die Fernbahngleise sind weitgehend zurückgebaut.

**Berlin Wollankstraße II** umfasst mehrere Gewölbebögen, Brückenkopfteile und Dammabschlüsse, wie sie sich zur Ergänzung der in **AF1412\_TREND** bzw. **AF100012 Vora** enthaltenen Bauteile anbieten. Der Bausatz stellt damit eine Erweiterung des Brückenbausatzes dar, dessen Brücken für einen vollständigen Aufbau vorhanden sein müssen. Sechs aus dem Brückenbausatz bekannte Brückenkopfteile sind für die Gleishöhe angepasst worden.

Mit dem Bausatz gelangt eine weitere Modellserie für "alte" städtische Bahnlandschaften zum Einsatz.

Alle Bauteile (bis auf die Grasfläche WO\_II\_Grasflaeche\_AF1) sind als **ingleisige, gerade Gleisobjekte** mit einer **Schienenoberkante von 5,5 m** ausgeführt und mit vielen allen Gleisstilen ohne Damm verwendbar. **Sie müssen in Fahrtrichtung von links nach rechts aufgebaut werden, denn bei den teilweise sehr kurzen Gleisstücken drehen sich in Lücken eingesetzte Bauteile entgegen der zu erwartenden Gleisrichtung um 180°.** In einem solchen Falle einfach die Gleisverbindung lösen und in Fahrtrichtung von links nach rechts bauend neu einsetzen, **Gewölbebogen und Türme im Wechsel.**

Die nachstehend aufgeführte **Stückliste** dient der leichteren Identifizierung der Modelle und enthält deshalb neben der Abbildung Angaben zur **Codierung**, d.h. zu dem Namen, mit dem Sie das Modell in EEP wieder finden und eine kurze **Modellbeschreibung** mit den wesentlichen Merkmalen und einer Epochenzuordnung.



**WO\_II\_Absch\_li\_AF1; Epoche Ic bis VI; Baulänge 12,5 m; Gleislänge 11,8 m**  
Übergang vom Bahndamm zu den Gewölbebögen; beim Vorbild links vom Empfangsgebäude



**WO\_II\_Absch\_re\_AF1; Epoche Ic bis VI; Baulänge 12,5 m; Gleislänge 11,8 m**  
Übergang von den Gewölbebögen zum Bahndamm; ohne konkretes Vorbild



**WO\_II\_GewBgn\_02\_AF1; Epoche III bis VI; Baulänge 8,5 m; Gleislänge 7,1 m**  
Gewölbebogen 02, südlich vom EG



**WO\_II\_GewBgn\_03\_AF1; Epoche III bis VI; Baulänge 8,5 m; Gleislänge 7,1 m**  
Gewölbebogen „03“; ohne konkretes Vorbild



**WO\_II\_GewBgn\_06\_AF1; Epoche III bis VI; Baulänge 8,5 m; Gleislänge 7,1 m**  
Gewölbebogen 06



**WO\_II\_GewBgn\_09\_AF1; Epoche III bis VI; Baulänge 8,5 m; Gleislänge 7,1 m**  
Gewölbebogen „09“; ohne konkretes Vorbild



**WO\_II\_GewBgn\_10\_AF1; Epoche III bis VI; Baulänge 8,5 m; Gleislänge 7,1 m**  
Gewölbebogen 10



**WO\_II\_GewBgn\_11\_AF1; Epoche III bis VI; Baulänge 8,5 m; Gleislänge 7,1 m**  
Gewölbebogen 11



**WO\_II\_GewBgn\_12\_AF1; Epoche Ic bis VI; Baulänge 8,5 m; Gleislänge 7,1 m**  
Gewölbebogen „12“; ohne konkretes Vorbild; User-Wunsch



**WO\_II\_GewBgn\_17\_AF1; Epoche IV bis VI; Baulänge 8,5 m; Gleislänge 7,1 m**  
Gewölbebogen 17



**WO\_II\_GewBgn\_18\_AF1; Epoche Ic bis VI; Baulänge 8,5 m; Gleislänge 7,1 m**  
Gewölbebogen 18



**WO\_II\_GewBgn\_19\_AF1; Epoche III bis VI; Baulänge 8,5 m; Gleislänge 7,1 m**  
Gewölbebogen 19



**WO\_II\_GewBgn\_20\_AF1; Epoche Ic bis VI; Baulänge 8,5 m; Gleislänge 7,1 m**  
Gewölbebogen „20“; ohne konkretes Vorbild



**WO\_II\_GewBgn\_21\_AF1; Epoche Ic bis VI; Baulänge 8,5 m; Gleislänge 7,1 m**  
Gewölbebogen 21



**WO\_II\_GewBgn\_22\_AF1; Epoche Ic bis VI; Bauzustand Epoche V + VI; Baulänge 8,5 m;**  
 Gleislänge 7,1 m  
 Gewölbebogen 22



**WO\_II\_GewBgn\_23\_AF1; Epoche Ic bis VI; Baulänge 8,5 m; Gleislänge 7,8 m**  
 Gewölbebogen 23; Übergang von den Gewölbebogen zum Brückenkopf



**WO\_II\_GewBgn\_23a\_AF1; Epoche Ic bis VI; Baulänge 8,5 m; Gleislänge 7,8 m**  
 Gewölbebogen „23a“; Übergang vom Brückenkopf zu den Gewölbebögen; ohne konkretes Vorbild



**WO\_II\_Turm\_schmal\_AF1; Epoche Ic bis VI; Baulänge 0,0 m; Gleislänge 1,4 m**  
 Schmäler Schornstein; beim Vorbild werden vier Schornsteine in dieser Bauart nebeneinander angetroffen.

**Mit Rauchfunktion ab EEP 5**



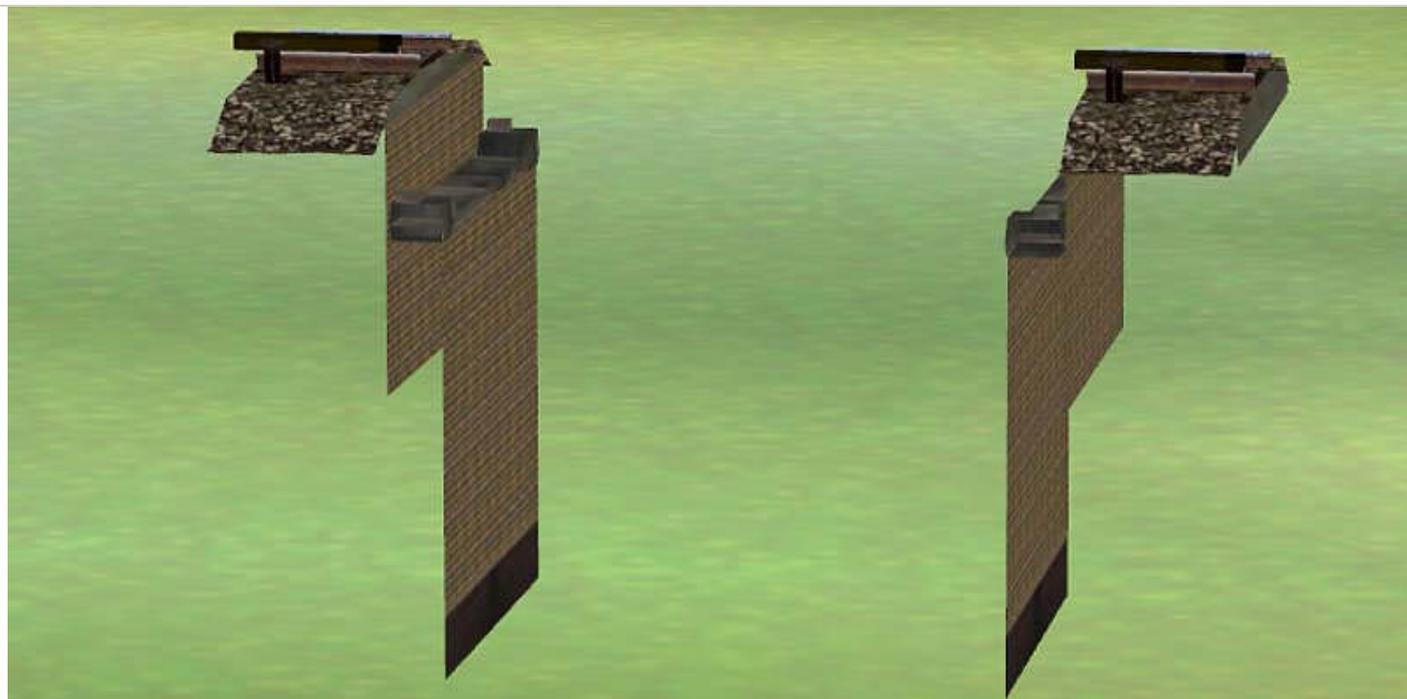
**WO\_II\_Turm\_breit\_AF1; Epoche Ic bis VI; Baulänge und Gleislänge 2,6 m**  
 Breiter Schornstein mit vorspringendem Pfeiler und Verlängerungsstützen der Geländer; beim Vorbild wird jeder fünfte Schornstein in dieser Bauart angetroffen.  
**Mit Rauchfunktion ab EEP 5**



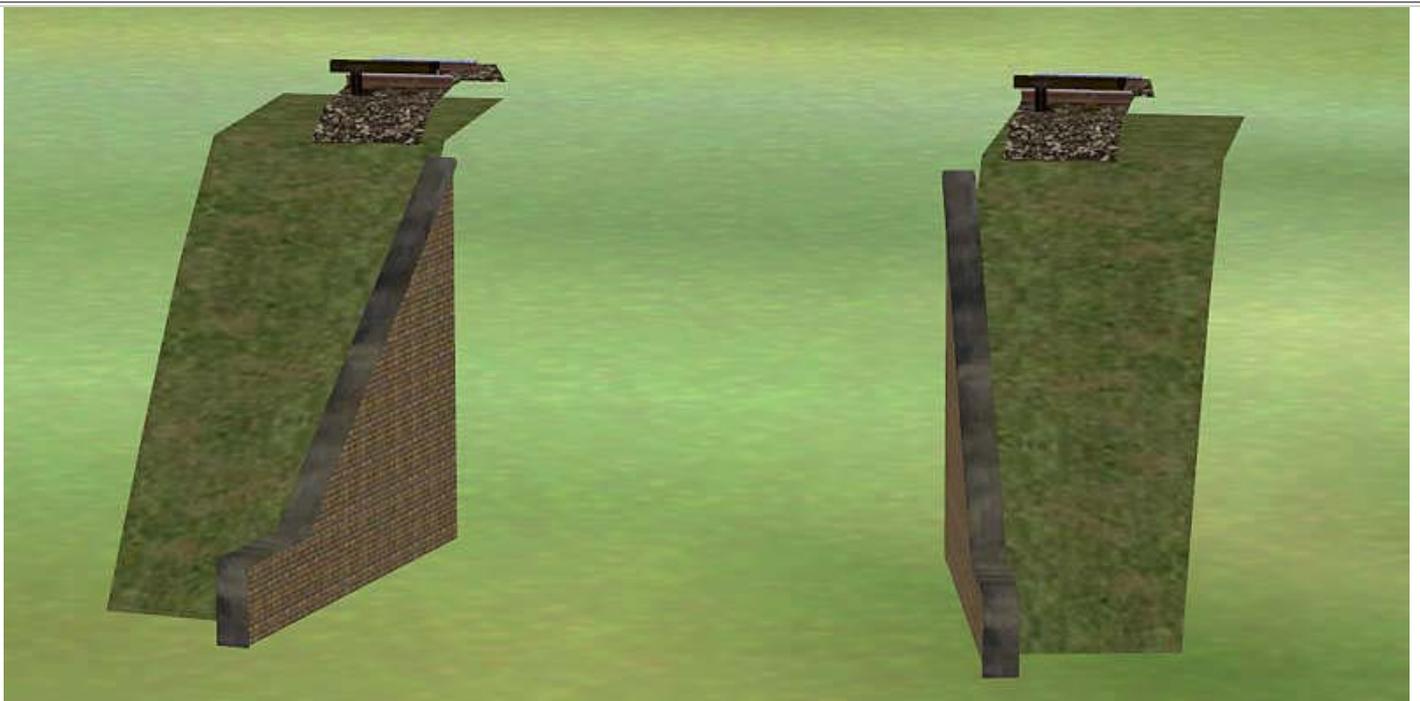
**WO\_II\_100\_AF1 und WO\_II\_101\_AF1; Epoche Ic bis VI; Baulänge 1,98 m; Gleislänge 1,48 m**  
 Brückenkopf links und rechts; für Parallelgleisabstand 4,5 m



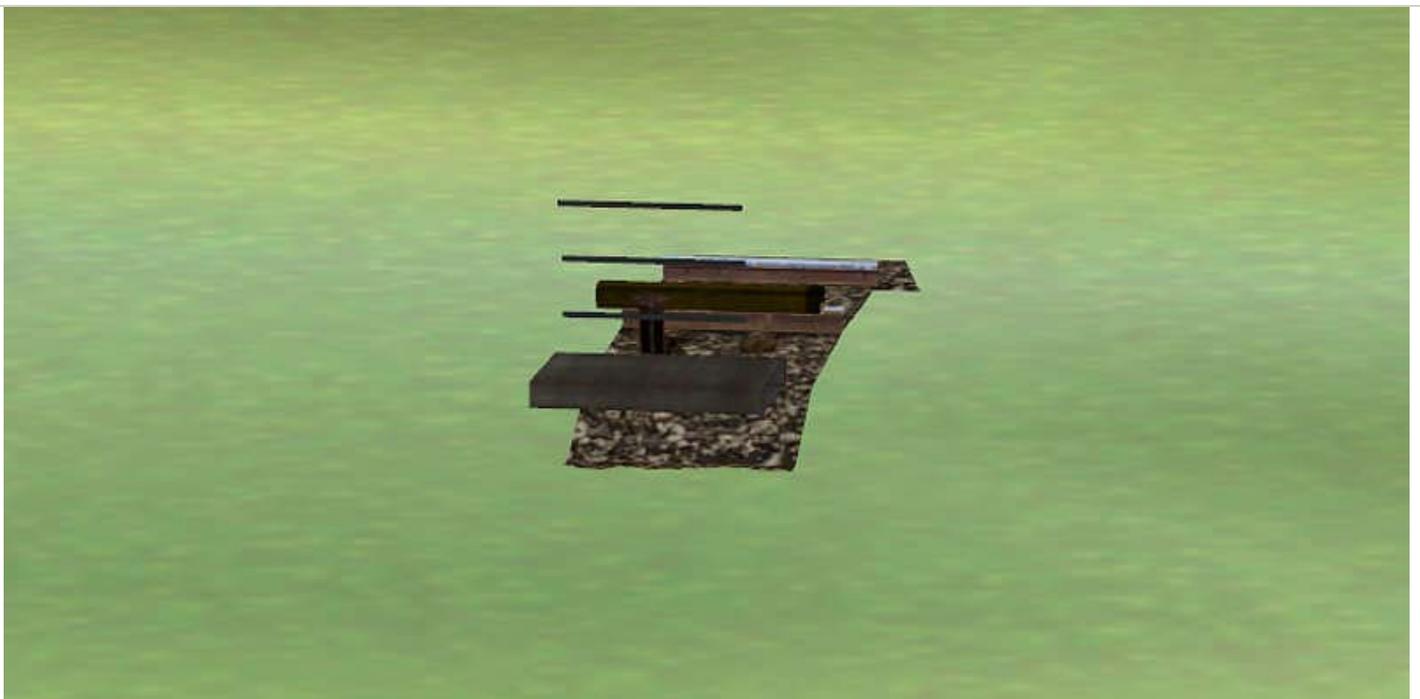
**WO\_II\_120\_AF1 und WO\_II\_121\_AF1; Epoche Ic bis VI; Baulänge 1,98 m; Gleislänge 1,48 m**  
Brückenkopf links und rechts, mit 4,5 m Zwischenbau; erforderlicher Parallelgleisabstand 9,0 m



**WO\_II\_130\_AF1 und WO\_II\_131\_AF1; Epoche Ic bis VI; Baulänge 1,98 m; Gleislänge 1,48 m**  
Brückenkopfverbreiterung links und rechts; für Parallelgleisabstand 4,5 m

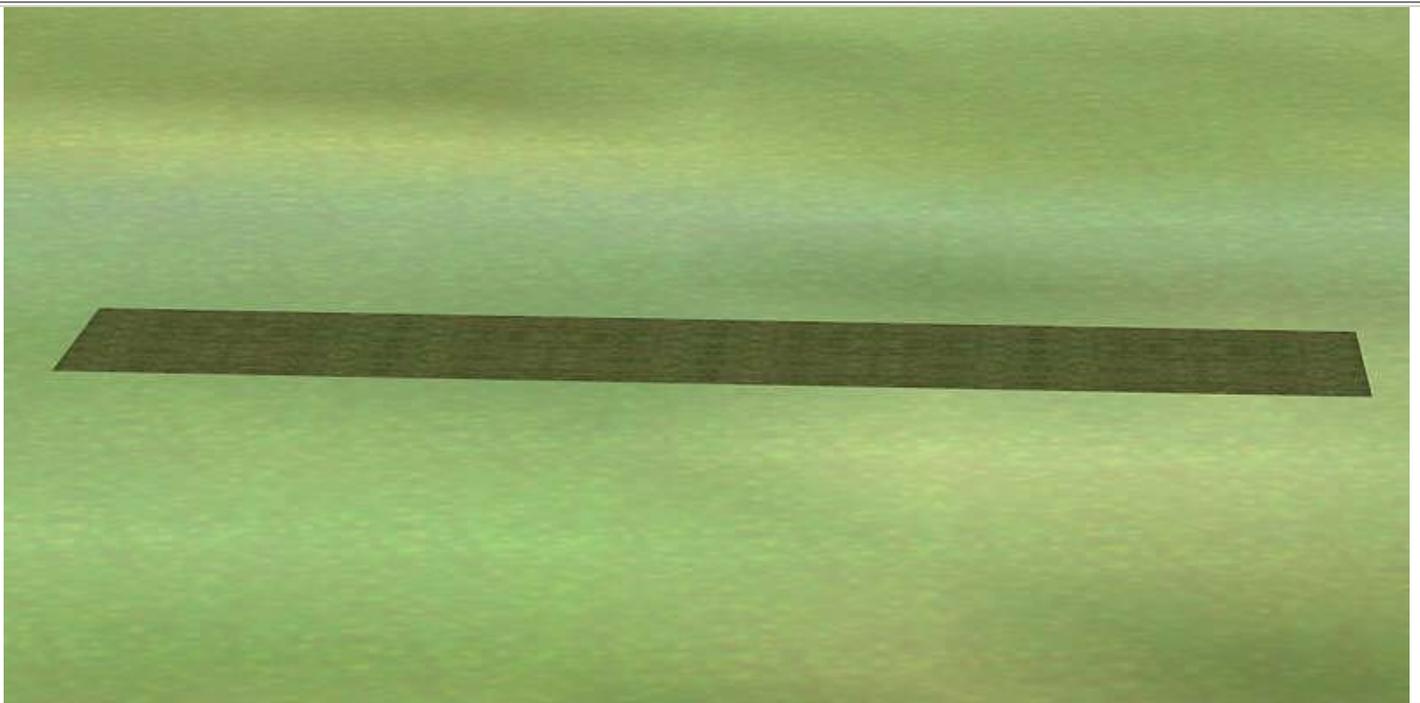


**WO\_II\_Mauer\_li\_AF1 und WO\_II\_Mauer\_re\_AF1; Epoche Ic bis VI; Baulänge 3,0 m; Gleislänge 1,4 m**  
 Flügelmauer; für den Übergang vom Brückenkopf zum Bahndamm; Parallelgleisabstand 4,5 m



**WO\_II\_Verbinder\_AF1; Baulänge und Gleislänge 1,4 m**  
 Verbindungsstück zwischen Gewölbebögen, wenn WO\_II\_Turm\_schmal\_AF1 nicht zum Einsatz kommen soll, weil eine Gewölbegalerie ohne Turm gebaut wird; schafft durchgehende Geländer; ohne konkretes Vorbild

**Die Modelle werden nach Gleisobjekte/Gleise/Bruecken/Wollankstrasse\_II installiert.**



**WO\_II\_Grasflaeche\_AF1**; 24,0 x 4,5 m

Zum Abdecken von Lücken bei weitem Parallelgleisabstand; voreingestellte Einbauhöhe 4,94 m

**Das Modell wird nach Immobilien/Andere installiert.**



Der Modellsatz enthält neben dieser Dokumentation eine kleine Anlage mit einem Musteraufbau mit Gleisstillen aus der Grundausstattung, für eine optimale Wirkung des Bausatzes sind die S-Bahn-Schienen **PW1401\_TREND** bzw. **PW100001 VORA** empfehlenswert.

**Sie wird nach Anlagen/Wollankstrasse\_II installiert.**

Ich bedanke mich bei

- **Klaus Dolling** für hervorragendes Bildmaterial und Hintergrundinformationen ebenso wie für das texturgerechte Aufbereiten von Fotos;
- **Paul Wessling** für die Erlaubnis, einen Teil einer seiner Texturen mitzubedenutzen.

Viel Freude mit den Modellen

Achim Fricke  
AF 1