

Modell Eisen Bahner SPEZIAL

MEB-Spezial Nr. 23
€ 12,50

Österreich € 13,75
Schweiz 24,50 sFr
Be/Lux € 14,50
Niederlande € 15,80



CHARMANTE DETAILS Kleinode der Eisenbahn



DAS GROSSE MEB-GEWINNSPIEL:
Wertvolle Preise zu gewinnen!

Am Schienenstrang

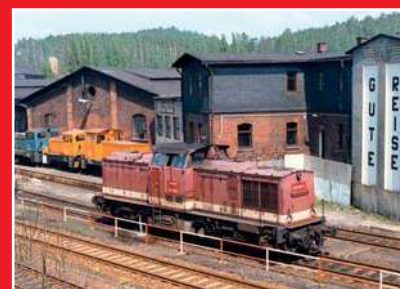
inkl. DVD



UHREN-VERGLEICH
Bahnzeit im Wandel



ERDKELLER
Kühle im Boden



FROMME WÜNSCHE
Gute-Reise-Plakate

Alltagsbetrieb bei *der DR*



Der Name Rainer Heinrich aus Steinpleis bei Zwickau ist in ganz Deutschland bekannt. Wie kaum ein anderer dokumentierte er ab Ende der 1960er-Jahre alle Schmalspurbahnen in der DDR. Jetzt öffnet er seine „Schatzkisten“ und stellt Raritäten von acht dieser Bimmelbahnen vor. Der Reigen beginnt auf Rügen und führt über Barth, Friedland, die Prignitz und den Harz bis in den Spreewald. Abschließend widmet sich Heinrich spannenden Aspekten thüringischer Meterspurloks sowie der ersten sächsischen Schmalspurbahn nach Kirchberg.

84 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD „Die Selketalbahn“ (Laufzeit ca. 55 Minuten)

Best.-Nr. 941602 | € 12,50



Bahn & Hafen

84 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, über 200 Abbildungen, inkl. Video-DVD (Laufzeit ca. 48 Minuten)

Best.-Nr. 941402 | € 12,50



Bahnparadies Erzgebirge

84 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, über 200 Abbildungen, inkl. Video-DVD (Laufzeit ca. 60 Minuten)

Best.-Nr. 941501 | € 12,50



Die Zackenbahn

84 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD „Altbau-Elloks in Deutschland“ (Laufzeit ca. 85 Minuten)

Best.-Nr. 941502 | € 12,50



Eisenbahn im Erzgebirge

84 Seiten im Großformat 22,5 x 30,0 cm, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inkl. Video-DVD „IV K-Dampf pur“ (Laufzeit ca. 55 Minuten)

Best.-Nr. 941601 | € 12,50

Nicht Lokomotiven oder Waggons stehen in diesem Heft im Mittelpunkt. Vielmehr räumen wir scheinbar kleinen Nebensächlichkeiten – Dingen der großen Eisenbahn am Streckenrand und auf Bahnhöfen, über die bisher noch nicht oder kaum berichtet wurde – auf 84 Seiten die Hauptrolle ein. Gegenstände, die unsere Erinnerungen wecken und vor unserem geistigen Auge vergangene Zeiten aufleben lassen.

Die Eisenbahn gleicht einem lebendigen Organismus und unterlag schon immer größeren und kleineren Veränderungen. Doch der atemberaubende Wandel der ehemaligen Reichsbahnlandschaft in den neuen Bundesländern, aber auch auf den DB-Strecken innerhalb der vergangenen zwei Jahrzehnte rechtfertigt diesen Rückblick. Den Traktionswandel hielten zahlreiche Eisenbahnfreunde im Bild fest – nur wenige achteten auf die vielen Details, die im selben Zeitraum verschwanden. Dabei handelt es sich häufig um Gegenstände oder Einrich-

Links und rechts DER GLEISE

tungen, die insbesondere vorbildorientierte Modelleisenbahner begeistern, die Wert auf die Authentizität ihrer Nachbildung legen.

So entstand die Idee, auch einen gewichtigen Modellteil in dieses MEB-Spezial zu integrieren, der sich diesen Details widmet, die für ein spezielles Flair sorgen. Wir zeigen Ihnen, was auf dem Markt erhältlich ist, und wie man die ein oder andere Idee auf der Anlage – auch nachträglich – inszeniert.

Die Redaktion und ich hoffen, dass wir mit unserer Themenauswahl Ihren Geschmack trafen und wünschen Ihnen bei der

Lektüre der nachfolgenden Seiten informative Unterhaltung. Vielleicht ist ja die eine oder andere Anregung zum Nachbau für Sie dabei!

Ich bin mir sicher, dass mancher unter Ihnen die Bahnlandschaft in seiner Umgebung zukünftig mit anderen Augen betrachtet. Aufmerksame Eisenbahnfreunde können heute noch zahlreiche bisher unbeachtete Spuren der Vergangenheit entdecken. Auch bei dieser Entdeckungsreise wünsche ich Ihnen viel Vergnügen!

Rainer Heinrich



3 VORWORT

4 INHALT

5 IMPRESSUM

6 DIE FERNSPRECHBUDE AUS WELLBLECH

In ihrer häufigsten Bauart aus Wellblech waren Signal- und Streckenfernsprecher früher landesweit zu Tausenden zu finden.

14 JEDERZEIT IN VERBINDUNG

Für die Nachbildung von Fernsprechbuden und -kästen im Modell gibt es von vielen Herstellern attraktive Angebote.

18 GUTE REISE

Bei der Deutschen Reichsbahn verschönerten die Eisenbahner die Bahnanlagen häufig mit liebevoll gestalteten Schildern.

20 SCHÖNE GRÜSSE

Mit wenig Aufwand lassen sich auch die Bahnhöfe auf der Modellbahn mit Reisewünschen verschönern.

22 DER BLICK MIT DEM HOLZSTAPEL

Holzvorräte in vielen Formen und Größen begleiten seit jeher die Schienenstränge. Holz ist schließlich auch ein wichtiges Ladegut.

28 STER UM STER

Holzstapel entstehen im Modell am besten aus Naturholz. Selbst das Spalten von Holzscheiten ist gut zu bewerkstelligen.

32 GLOCKENTÖNE AM SCHIENENSTRANG

Glocken- oder Klingeltöne am Bahnhof sind heute eine Seltenheit. Einst waren viele Posten mit Läutewerken ausgestattet.

40 NARRATIVE STRUKTUREN

Michael Robert Gauß erzählt die Geschichte eines Dioramas mit Läutewerk und Querverbindung.

43 DRUCKFRISCH ANS GLEIS

Mit Hilfe des 3D-Drucks entsteht ein Läutewerk für Spur N.

44 MUSEUMS-AUFSTELLUNG

Als gepflegtes historisches Ensemble haben alte Läutewerke auch auf modernen Modellbahnanlagen eine Berechtigung.

46 ERDKELLER – EIN KÜHLSCHRANK AM BAHNDAMM

Erdkeller zur gekühlten Lagerung von Nahrungsmitteln fanden sich an vielen Betriebsstellen und blieben teilweise bis heute erhalten.

50 VORRATSSCHRANK IN NATURSTEIN

Gemauerte Erdkeller als Ergänzung von Streckenposten können in H0 leicht nachgebildet werden – sogar im Inneren.

56 STEINE ZEICHNEN

Auch in Baugröße N ist die Nachbildung eines Erdkellers möglich. Jedes der Bausatzdetails entspricht exakt dem gewählten Vorbild.

58 BAHNHOFSUHREN – DIE BAHNZEIT IM WANDEL

Ohne genaue Zeitangaben ist der Bahnbetrieb unmöglich. Zeitanzeiger finden sich in vielfältigen Formen an den Gleisen.

66 ABFAHRTSTAFELN

In kleinen Stationen früher oft zu finden: Abfahrtstafeln aus mosaikartig zusammengesetzten Worten und Ziffern.

68 UHREN-VERGLEICH

Modell-Bahnhofsuhren sind in großer Vielfalt erhältlich. Manche weisen sogar bewegliche Zeiger und Beleuchtung auf.

70 KLASSISCHES DETAIL: DAS BAHNSTEIG-GELÄNDER

Schmiedekunst zur Sicherheit: So manches aufwendig hergestellte Geländer schützt noch heute vor dem Sturz in die Tiefe.

74 ALTE BÄNKE

Wo heute normierte Sitzmöbel dominieren, herrschte früher handwerkliche Vielfalt bei den Bahnsteigbänken.

78 VERREISEN, ABER SICHER

Geländer und Absperrungen sind so allgegenwärtig, dass man sie kaum beachtet. Der Modellbahn geben sie den letzten Pfiff.

82 GEWINNSPIEL

Sie haben die Wahl zwischen Original-Streckenrequisiten und einem vielfältigen Zubehör-Sortiment.



**22 KUNSTVOLL GESTAPELT
WIRD EIN HOLZVORRAT
ZUM PRÄGNANTEN
FOTOMOTIV AN DER BAHN.**



32 DAS SCHRANKENWÄRTER-IDYLL IST SYMBOL FÜR LÄNGST VERGANGENE ZEITEN. AUCH DAS LÄUTEWERK IST HEUTE NUR NOCH IM MUSEUM ZU BESTAUNEN.



56 EIN ERDKELLER IM MODELL HAT AN VIELEN STRECKEN PLATZ. MAN KANN IHN AUCH NACHTRÄGLICH EINBAUEN.



58 ALLES DREHT SICH UM DIE UHR UND UM DIE ZEIT. OFT SIND BAHNHOFSUHREN UNVERWECHSELBARE ERKENNUNGSZEICHEN.

IMPRESSUM

MODELLEISENBAHNER SPEZIAL

Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER

Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR

Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION

Andreas Bauer-Portner, Olaf Haensch

FREIE MITARBEITER

Jörg Chocholaty, Michael Robert Gauß, Rainer Heinrich,
Elvis Müller, Christian Schlag, Michael Siemens

LEKTORAT

Dr. Karlheinz Hauke

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG

Snezana Dejanovic

BILDBEARBEITUNG

Fabian Ziegler

ANZEIGEN

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermeir,
Telefon (08141) 53481-151, Fax (08141) 53481-200,
b.wilgermeir@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 27, ab 1.1.2015,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

ABONNENTEN-SERVICE

MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG

VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

DRUCK

Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnitzstr.5, D-97204 Höchberg

VERTRIEB

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06-0, Fax (089) 319 06-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Nachdruck, Reproduktion, sonstige Vervielfältigung – auch auszugsweise und mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferpflicht. Ersatzansprüche können nicht anerkannt werden.

Für unverlangt eingesandte Beiträge und Fotos wird keine Haftung übernommen. Alle eingesandten Unterlagen sind mit Namen und Anschrift des Autors zu kennzeichnen. Die Abgeltung von Urheberrechten und sonstigen Ansprüchen Dritter obliegt dem Einsender. Das Honorar schließt die Verwendung in digitalen On- bzw. Offline-Produkten ein. Bankverbindung:

Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 8936070050028601200,
Swift-Code DEUTDE33XXX
Schweiz: PTT Zürich, Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28,
BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung Manfred Braun,
Ernst Rebele, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Wichtiger Wetterschutz

Kleine graue Buden mit gewellten Außenwänden und halbrundem Dach waren über Jahrzehnte an den deutschen Eisenbahnstrecken zu sehen. Zum Teil sind sie es bis heute. Nicht immer entsprach ihre Form der Dienstvorschrift.

Die Fernsprechbude AUS WELLBLECH

Sie gehörten zu den am häufigsten vorhandenen Bauwerken an den Eisenbahnstrecken in Deutschland: „Fernsprechbuden aus Wellblech mit innerer Holzverschalung“, wie sie amtlich hießen. Sie wurden Anfang der 1930er-Jahre bei der Deutschen Reichsbahn eingeführt. Die neuen, einheitlichen Fernsprechbuden sollten die Vielfalt der noch aus Ländereisenbahnen vorhandenen, überwiegend hölzernen Buden ersetzen. Ein Quadratmeter Grundfläche, 2,30 Meter Bauhöhe bis zur abgerundeten Dachform, an der Stirnseite eine mittels Vierkant verschließbare Tür mit einer großen F-Tafel, auf der Gleisseite ein 550 mal 300 Millimeter großes, zwei-

geteiltes Fenster und darüber eine Außenglocke waren die markanten Merkmale der meist in grauen Farbtönen gehaltenen Fernsprechbuden.

Nur wenige erhaltene Buden tragen noch ein Schild des Herstellers beziehungsweise Lieferanten. Das beim Deutschen Dampflok-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg erhaltene Exemplar etwa wurde von der „Firma Gebr. Achenbach G.m.b.H., Eisen und Wellblechwerke Weidenau-Sieg“ geliefert. Ein weiterer bekannter Hersteller von Fernsprechbuden für die Reichsbahn und später auch für die Deutsche Bundesbahn war die Arnold Georg AG aus Neuwied.

Nicht unerwähnt bleiben soll, dass die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gemäß Verfügung des Reichsverkehrsministeriums vom 24. September 1937 (RVM 80 Sftf 539) parallel zur erst 1930 begonnenen Lieferung von Wellblech-Fernsprechbuden auch wieder Fernsprechbuden aus Holz beschaffen ließ. Deren Bauart entsprach den Wellblechbuden, jedoch besaßen sie ein Flachdach. Die Verfügung wurde mit einer Einsparung von Eisen begründet. Auch diese hölzernen Fernsprechbuden wurden in großer Anzahl gebaut. Viele überdauerten Jahrzehnte. Fotos belegen ihren Betrieb bei der Bundesbahn noch in den 70er-Jahren des vorigen Jahrhunderts. Die letzten hölzernen Fernsprechbuden der Deutschen Reichsbahn wurden sogar noch in der DBAG-Zeit nach 1993 genutzt.



DR-Altag: Vor dem Bogendreieck Werdau befand sich dieser Signalfernsprecher. 254 078 ist am 9. Februar 1978 genau neben der Wellblechbude zum Halten gekommen.

*Die DV 441
schrieb die
Aufstellung vor*

Mit der Dienstvorschrift 441 gab die Deutsche Reichsbahn am 1. September 1935 eigens eine Richtlinie für die Aufstellung von Strecken- und Signalfernsprechbuden sowie für die Kennzeichnung und Einrichtung der Sprechstellen heraus. Eine Streckenfernsprechbude stand demnach in der Regel auf der Seite des Fernmeldefreileitungsgestänges oder des Streckenfernmel-

FOTOS: RAINER HEINRICH

Im Bahnhof Schlettau befand sich in den 1980er-Jahren noch eine Wellblechbude, die sich in ihren Abmessungen von den kleineren Standardbuden unterschied.



dekabels im Abstand von 3500 Millimetern zur Gleismitte auf einer Trockenmauer. Ausnahmen aus örtlich bedingten Gründen waren zulässig. Eine Signalfernsprechbude stand dagegen immer auf der selben Gleisseite wie das Einfahrtsignal, zu dem sie gehörte. Bei mehreren in einen Knotenbahnhof einmündenden Strecken war für jedes Einfahrtsignal eine eigene Signalfernsprechbude vorgesehen.

Die Nummerierung dieser Strecken- und Signalfernsprechbuden war zusammen mit den Schrankenwärterposten fortlaufend. Sie erhielten die Nummer des nach der Kilometrierung vorliegenden Schrankenwärterpostens mit zusätzlichem Buchstaben, zum Beispiel für eine Streckenfernsprechbude hinter dem Posten Nr. 124 die Bezeichnung 124a. Folgten zwei Streckenfernsprechbuden unmittelbar hintereinander, so hieß die

nächste 124b. Als Zusatzbuchstaben waren, um Verwechslungen zu vermeiden, nur die Buchstaben a, b, f, i, l, n, o, u, v, w und z zu verwenden. Wie Buchstaben und Zahlen auszusprechen waren, war in der DV 441 geregelt, beispielsweise war die Zahl 12 überdeutlich als „Zewölff“ auszusprechen.

Der Abstand zwischen Sprechstellen längs der freien Strecke, also von Streckenfernsprechbude zu Streckenfernsprechbu-



Die Fernsprechbude an einer Einfahrt in den ehemaligen Bahnhof Crossen der Industriebahn Zwickau – Crossen – Mosel ist noch in Betrieb. Das Foto zeigt die Innenausstattung mit Holzauskleidung, dem alten OB-Fernsprecher und der Rufzeichentafel.

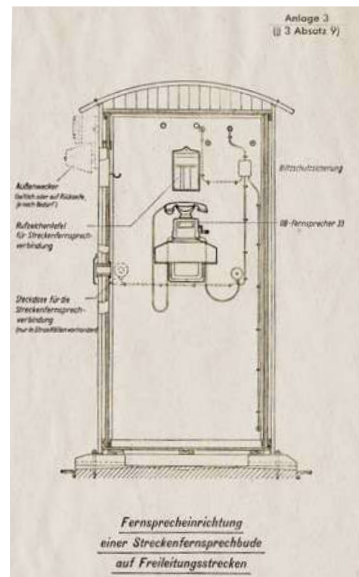
FOTOS (4): RAINER HEINRICH

Unterscheidung in Strecken- und Signalfern-sprechbuden

de, Signalfernsprechbude, Schrankenwärterposten oder Blockstelle durfte auf Hauptbahnen jeweils höchstens 1100 Meter betragen, auf Nebenbahnen mit Fernmeldeleitungen höchstens 4000 Meter, auf Nebenbahnen mit verkabelten Fernmeldeleitungen höchstens 2000 Meter. Als Fernsprecheinrichtung in einer Fernsprechbude diente der 1933 eingeführte OB-Fernsprecher 33. OB stand für „Ortsbatterie“.

Streckenfernsprechverbindungen (amtliches Kürzel Fs) verbanden die Streckenfernsprecher zweier benachbarter Zugmeldestellen (Bahnhöfe), wobei Abzweigstellen, Blockstellen, Schrankenwärterposten und Fernsprechbuden und -schränke in die jeweilige Verbindung eingebunden waren. Für Streckenfernsprechverbindungen wurden ausschließlich OB-Fernsprecher verwendet.

Mit einem solchen Kurbeltelefon konnte ein Bahnmitarbeiter von Standorten an freier Strecke jederzeit mit den jeweils angeschlossenen Betriebsstellen kommunizieren. Die Telefone waren dazu stets parallel geschaltet, was bedeutete, dass die Gespräche an allen Telefonen mitgehört werden konnten. Da besonders auf Strecken mit alter Sicherungstechnik unter Umständen mehrere dauerhaft besetzte Betriebsstellen lagen, gab es besondere Rufzeichen, um signalisieren zu können, für wen ein Gespräch bestimmt war. Für jede Sprechstelle wurde ein Morserufzeichen vergeben. Diese Rufzeichen waren in einer Rufzeichentafel zusammengestellt, welche sich jeweils im Inneren der Fernsprechbuden befand. Darüber hinaus gab es Rufzeichen für einen Sammelruf und für die Zugmeldung. Diese Klingelzeichen wurden an vielen Bahnhöfen auch von so genannten Außenweckern wiedergegeben, die vor dem Stellwerk befestigt waren. So konnten die dort ankommenden Klingelrufe auch von den Reisenden auf den Bahnsteigen wahrgenommen werden.



Anlage 6 (S 3 Absatz 12)

Rufzeichentafel der Streckenfernsprechverbindung

Adorf - Bestadt

Strecke	Adorf	Bestadt
Zugmeldestelle Adorf	14,2	...
Schrankenwärterposten 41 (Bude 41a)	14,8	...
(Bude 41b)	15,7	...
(Bude 41f)	16,6	...
Schrankenwärterposten 42 (Bude 42a)	17,6	...
(Bude 42b)	18,2	...
(Bude 42f)	18,8	...
Schrankenwärterposten 43*	19,8	...
(Bude 43a)	20,8	...
(Bude 43b)	21,9	...
(Bude 43c)	22,5	...
(Bude 43d)	23,4	...
(Bude 43e)	24,4	...
Schrankenwärterposten 45*	25,3	...
Zugmeldestelle Bestadt	26,1	...

Die Rufzeichen sind: 1 = 1, 2 = 2, 3 = 3, 4 = 4, 5 = 5, 6 = 6, 7 = 7, 8 = 8, 9 = 9, 0 = 0, 10 = 10, 11 = 11, 12 = 12, 13 = 13, 14 = 14, 15 = 15, 16 = 16, 17 = 17, 18 = 18, 19 = 19, 20 = 20, 21 = 21, 22 = 22, 23 = 23, 24 = 24, 25 = 25, 26 = 26, 27 = 27, 28 = 28, 29 = 29, 30 = 30, 31 = 31, 32 = 32, 33 = 33, 34 = 34, 35 = 35, 36 = 36, 37 = 37, 38 = 38, 39 = 39, 40 = 40, 41 = 41, 42 = 42, 43 = 43, 44 = 44, 45 = 45, 46 = 46, 47 = 47, 48 = 48, 49 = 49, 50 = 50, 51 = 51, 52 = 52, 53 = 53, 54 = 54, 55 = 55, 56 = 56, 57 = 57, 58 = 58, 59 = 59, 60 = 60, 61 = 61, 62 = 62, 63 = 63, 64 = 64, 65 = 65, 66 = 66, 67 = 67, 68 = 68, 69 = 69, 70 = 70, 71 = 71, 72 = 72, 73 = 73, 74 = 74, 75 = 75, 76 = 76, 77 = 77, 78 = 78, 79 = 79, 80 = 80, 81 = 81, 82 = 82, 83 = 83, 84 = 84, 85 = 85, 86 = 86, 87 = 87, 88 = 88, 89 = 89, 90 = 90, 91 = 91, 92 = 92, 93 = 93, 94 = 94, 95 = 95, 96 = 96, 97 = 97, 98 = 98, 99 = 99, 100 = 100.

Muster einer Rufzeichentafel für Streckenfernsprecher

Der standardisierte Aufbau der Fernsprechbuden war wie auch die Übersicht der Rufzeichen in der Dienstvorschrift 441 per Anlagen veranschaulicht.



FOTO: MARKUS LOHNEISEN

Noch heute gibt es bei Seulbitz an der Strecke Hof – Bamberg (KBS 850) den Posten 110a. Die größere Wellblechbude diente dort früher dem Schrankenwärter als Unterstand. Im März 1998 passierte ein Nahverkehrszug nach Hof den Posten und seine Fernsprechbude.

Weitere wichtige Fernsprechverbindungen waren die Signalfernsprechverbindungen (amtliches Kürzel Fos). Sie verbanden jeweils die Signalfernsprecher (ebenfalls Buden oder Schränke) an den Einfahrsignalen der Bahnhöfe direkt mit dem jeweiligen Fahrdienstleiterstellwerk. Am OB-Fernsprecher wurde der Fahrdienstleiter mit dem Kennzeichen „Strich – drei Kurbelumdrrehungen“ gerufen. Der Fahrdienstleiter wiederum rief mit dem Morsezeichen „K (lang kurz lang)“. Fernsprechbuden, die als Sig-

nalfernsprecher dienten, waren an der Tür mit einem 594 mal 291 Millimeter großen Schild mit dem Schriftzug „Signal-Fernsprecher“ gekennzeichnet.

Die Deutsche Bundesbahn verzichtete ab Anfang der 1960er-Jahre auf diese Kennzeichnung. Vorhandene Kennzeichnungen „Signal-Fernsprecher“ konnten beibehalten werden, bei Neuaufstellung oder größeren Umbauten von Fernsprechbuden war jedoch das „F-Schild“ neu anzubringen. Diese Kennzeichnung von Signal-Fernsprechern

war bei der Deutschen Bahn bis in die jüngste Zeit zu sehen.

Neben ihrer Verwendung auf freier Strecke fanden die Wellblechbuden auch für die Standorte der örtlichen Diensttelefone eine weite Verbreitung. Die Bahnhofsringleitung (amtliches Kürzel Fo) stellte eine Bahnhofsfernsprechverbindung dar, die auf kleinen Bahnhöfen Betriebsstellen mit geringem Gesprächsaufkommen verband. Meist waren Fahrdienstleiter, Aufsicht, Weichenwärter und Schrankenwärterposten angeschlossen. Als Endgeräte wurden OB-Fernsprecher eingesetzt. Die Sprechstellen wurden mit Morserufzeichen gerufen.

Gerade bei den Bahnhofsfernsprechverbindungen (Fo) gab es viele unterschiedliche Bauformen von Buden und Fernsprechkästen. Eine interessante Wellblechbude befand sich einst auf dem Bahnhof Schlettau im Erzgebirge. Sie diente zugleich als Aufenthaltsraum für den Weichenwärter und war mit einem Ofen beheizbar. Anderorts waren einfache Bretterbuden zwischen den Betriebsgleisen aufgestellt. Nur das Schild mit den schwarzen Buchstaben „Fo“ auf weißem Grund war ein Hinweis für den Standort des Telefons.

Bei der Deutschen Bundesbahn erfolgte anfangs weiterhin eine Beschaffung von



FOTO: ANDREAS BURROW

Als 151050 einen bunt gemischten Güterzug am 24. April 1984 zwischen Neumarkt in der Oberpfalz und Deining zog, waren die Fernmeldehäuschen aus Wellblech noch alltäglich.



Als der Bahnhof Rudolstadt am 29. November 1986 Kulisse für den ausnahmsweise dampfgeführten Personenzug Saalfeld – Jena und noch mit Aufsichtspersonal besetzt war, konnten über die hölzerne Fernsprekbude am Bahnsteig 1 Dienstgespräche geführt werden.



Das Diensttelefon für die Bahnhofsringleitung (Fo) war in unterschiedlichen Fernsprekbuden untergebracht. Eine häufige Bauform waren Holzbuden, zum Beispiel auf dem Bahnhof Cranzahl.



Diese erweiterte Bauform der standardisierten Wellblechbude auf dem Bahnhof Schlettau diente als Aufenthaltsraum für den Weichenwärter und war mit einem Ofen beheizbar.

FOTOS (4): RAINER HEINRICH



Ersatzweise ließ die DR Fernsprecbuden aus Betonteilen fertigen. Eine solche stand an der Muldentalbahn vor der Einfahrt in den Rochsburger Tunnel.



FOTO: MICHAEL KLAUS

Diese Signalfernsprecbude aus Beton befand sich in Lehnendorf (Linie Leipzig – Hof).

Fernsprecbuden, oftmals zum Ersatz nicht mehr verwendbarer Vorgängerinnen. Im November 1952 wurden Fernsprechkästen als Ersatz für die Fernsprecbuden offiziell zugelassen. Mit zunehmender Verbreitung der Relais-Stellwerkstechnik bei der Bundesbahn der 1950er-Jahre wurden handbediente Weichen mittels elektrischer Schlüsselsperren von solchen Dr-Stellwerken abhängig gemacht. Die zugehörigen elektrischen Schlüsselsperren wurden in den Weichenschlüsselbuden eingebaut. Dafür nutzte man die klassischen Fernsprecbuden. Die Weichenschlüsselbuden schützten die Wärter und Rangierer vor der Witterung, auch befand sich darin die jeweils zugehörige Fernsprecheinrichtung.

In der Deutschen Demokratischen Republik behalf sich die DR seit den 1970er-Jahren auch mit Fernsprecbuden aus Beton, falls abgängige Wellblech-Fernsprecbuden zu ersetzen oder F-Buden an neuen Standorten aufzustellen waren. Die Seiten-

wände hatten die gleichen Abmessungen wie jene der alten Wellblechbuden aus Vorkriegsproduktion. Der Aufbau bestand jedoch aus fünf übereinandergesetzten Betonprofilen und einer trapezförmigen Betonplatte als Dach. Eine Blechtür, Seitenfenster und eine Außenglocke waren ebenfalls vorhanden.

Unbesetzte Streckenfernsprecher auf freier Strecke waren nicht nur in Fernsprecbuden, sondern bei Bundes- und Reichsbahn gleichermaßen auch in Kästen untergebracht, um zumindest die Technik vor Missbrauch und Witterungseinflüssen zu schützen. Die Kennzeichnung eines schwarzen F auf weißem Grund erfolgte dabei in der

Einfache Kästen als Ersatz der Buden



FOTO: CHRISTIAN SCHMALMACK

Als Ersatz für noch nicht zur Verfügung stehende Regio-Shuttle der Regentalbahn brummt die Hofer 211059 und 211051 am 16. Mai 1997 mit RB7485 nach Plattling am südlichen Einfahrsignal von Gotteszell und dem zugehörigen Signalfernsprecher vorbei.



FOTO: RAINER HEINRICH

An der Elstertalbahn befand sich am Haltepunkt Elsterberg Kunstseidenwerk zwischen Gera und Plauen der Posten 31, der nach Gründung der Deutschen Bahn AG einen neuen Fernsprechkasten erhielt. Eine Straßenbrücke ersetzt inzwischen diesen Schrankenposten.

Regel auf einer 594 mal 420 Millimeter großen Tafel.

Das Bundesbahn-Zentralamt München führte im Juni 1951 per Verfügung einen Fernsprechkasten für die DB ein. Im November 1952 wurde er als Ersatz für die Fernsprechbuden offiziell zugelassen. Ab den 1960er-Jahren wurden diese Fernsprechkästen immer häufiger aufgestellt. Ab den

frühen 70er-Jahren verwendete die DB weiterentwickelte Fernsprechkästen aus Glasfaser.

Bei der Deutschen Reichsbahn bestanden die Fernsprechkästen in der Regel aus Holz und Blech. Die Telefonkästen waren häufig an Lichtmasten der Bahnsteige oder an den Außenwänden von Dienstgebäuden befestigt.

Die jüngste und wohl auch letzte Generation von Fernsprechränken wurde von der Deutschen Bahn AG beschafft. Die grauen, 600 mal 800 Millimeter großen Glasfaserkästen mit einem „F“ an der 300 mal 600 Millimeter großen Tür hängen an Betonpfählen und sind noch immer auf Bahnsteigen und an Bahnübergängen zu entdecken.

Solche Fernsprechkästen, zum Teil auch älterer Bauart, sind bis heute landesweit auf Bahnhöfen anzutreffen, beispielsweise in

Gut erhaltene Exemplare bei Museumsbahnen

Obstfelderschmiede an der Schwarzatalbahn (KBS 563). Auch auf Museumsbahnen dienen sie wie früher häufig der Zugmeldung und der übrigen Kommunikation.

Auch den Fernsprechbuden aus Wellblech wurde in den letzten Jahren ein gestiegenes Interesse von Museen oder Museumsbahnvereinen zuteil. Beispielhaft seien die Bahnhöfe Jöhstadt und Steinbach im Preßnitztal sowie die Bahnhöfe Oschatz Süd und Mügeln der Döllnitzbahn genannt; gut erhaltene Exemplare sind auch am DB-Museumsstandort Bw Halle P oder im kleinen Eisenbahnmuseum Lunzenau zu finden. Nicht wenige Signalfernsprechbuden aus Wellblech haben auch in Gärten als Geräteschuppen eine neue Verwendung gefunden.

Für die Kommunikation zwischen Triebfahrzeugführer und Betriebsstellen hat der in den 1970er-Jahren eingeführte Zugbahnfunk den Streckenfernsprecher weitgehend abgelöst. Es existierten jedoch noch lange Zeit Strecken ohne Zugfunk. Im Falle eines Ausfalls des Zugfunks dienten die Streckenfernsprecher als Rückfallebene, so dass der Triebfahrzeugführer von dort zumindest die Fahrdienstleiter der benachbarten Zugmeldestellen erreichen konnte. Die Deutsche Bahn betrieb in ihrem Netz daher zunächst die klassischen Fernsprechbuden der Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn weiter. Erst mit Einführung des GSM-R-Mobilfunksystems bei der DBAG ab dem Jahr 2000 wurde der klassische Zugbahnfunk ersetzt. Jeder Betriebseisenbahner,

FOTO: CHRISTIAN BARTELS



Am 18. Juni 2013 interessierte sich eine Hirschaidler Schulklasse wohl für 442271, nicht aber für den alten Fernsprechkasten.



FOTO: ALEXANDER SCHMITT

Noch ganz neu auf den Schienen war am 30. Dezember 2014 der ELL-Vectron 193 217, der mit einem langen Containerzug durch Mimbberg in Richtung Regensburg fuhr und eine lange Schneewolke mit sich zog. Viel älter und längst außer Dienst gestellt ist die Fernmeldebude.

Lokführer und Zugführer erhielt ein Mobiltelefon für den Dienstgebrauch und die altgedienten Fernsprecheinrichtungen wurden überflüssig. Im Rahmen des Ankündigungsprozesses zur Inbetriebnahme des GSM-R-Zugfunks gab die Deutsche Bahn 2006 den Verzicht auf Strecken- und Signalfernsprecher bekannt. Seit September 2007 werden die nicht mehr benötigten Fernsprecher stillgelegt und abgebaut. Damit sind an GSM-R-versorgten Strecken auch die Orientierungszeichen (Richtungspfeile), die auf der freien Strecke jeweils auf den nächstgelegenen Fernsprecher hinwiesen, hinfällig und nicht mehr zu beachten. Vielerorts wurden leere Fernsprechbuden und Fernsprechkästen ohne Fernmeldeeinrichtung stehengelassen. Nach einer Anweisung des Eisenbahn-Bundesamtes blieben die Fernsprecher vor Tunnelportalen zunächst jedoch erhalten. □

Rainer Heinrich



FOTO: STEFFEN MAHLERT

Mit einigem Aufwand wurde am Kilometer 76,8 der KBS 880 Nürnberg – Regensburg bei Neumarkt (Oberpfalz) eine Lärmschutzwand um die F-Bude herumgeführt.

Fernsprecher im Modell

Mit geringem Aufwand lassen sich die beim Vorbild einst unverzichtbaren Fernsprecheinrichtungen im Modell nachbilden. Will man nicht selbst bauen, bieten die Zubehörhersteller ein breites Sortiment an Kästen und Buden in allen Maßstäben an.

Jederzeit in VERBINDUNG



Die Abfahrt des VT 02 hinauf ins Mittelgebirge wurde schon weitergemeldet. Der einfache Fernsprechkasten (im Modell als 3D-Druck von Busch) genügt den Anforderungen an die Fernmeldetechnik in der kleinen Unterwegsstation.

Selbst wenn an einer Strecke aufwendige Signaleinrichtungen fehlten, war die Kommunikation über das Telefon zumindest in den früheren Epochen der Eisenbahn für einen sicheren Betriebsablauf unverzichtbar. An den Bahnhöfen, entlang der Strecke und vor Signalen

musste gesprochen werden. Heute wird die Bahn-Kommunikation fast überall per Funk erledigt, trotzdem stehen alte Fernsprecher, sei es als Kasten oder gar als Wellblechbude, noch vielfach an den Streckenrändern. Das F-Zeichen ist dann mit einem schwarzen Balken als ungültig gekennzeichnet.

Der Modellbahner kann die verkleinerten Fernsprecheinrichtungen also weitgehend epochenunabhängig entlang seiner Strecken platzieren. Das Angebot der verschiedenen Zubehör-Hersteller bietet dazu mittlerweile in allen Baugrößen vielfältige Möglichkeiten.



Für die Dampflok-Epoche: Weinert bietet zwei Fernmeldekästen als Bausatz in feiner Messingguss-Ausführung für gleich drei Baugrößen an.

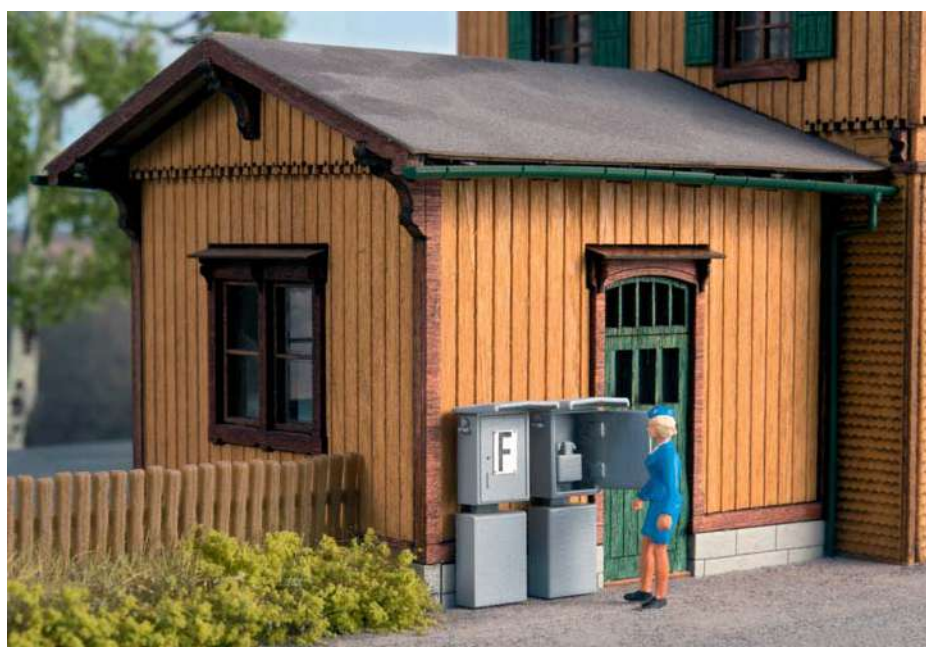


Nicht unbedingt auf Schmalspurstrecken beschränkt: Der einfache Fernsprechkasten aus Wildbach an der Preßnitztalbahn kommt von Modellbau Veit als fertig bemalter Bausatz.

Zunächst sollen mit den unterschiedlichen Fernsprechkästen die vereinfachten Nachfolger oder der kostengünstige Ersatz für die klassischen Fernsprekbuden vorgestellt werden. Die Vielfalt der Vorbild-Bauformen spiegelt sich auch im Zubehörsortiment wider.

Eine einfache Ausführung als glatten Kasten mit Schutzdach bietet Busch in Form eines 3D-gedruckten Modells (Best.-Nr. 1626) als Neuheit des Jahres 2017 an. Der Packung liegen zwei Exemplare des Kastens mit Standfuß sowie ein Beschriftungsbogen aus Karton zum Ausschneiden bei. Gerade diese einfache Ausführung könnte ein Bastler mit einfachen Mitteln auch selbst herstellen.

Deutlich aufwendiger ist der kleine Fernsprechkasten aus dem Angebot von Modellbau Veit: Die Holzlattung, Scharniere und die seitlich angebrachte Klingel werben die HO-Nachbildung aus Weißme-



FOTOS (4): ANDREAS BAUER-PORTNER

Wer die Wahl hat, ...: Nur aus Gründen der Demonstration wurden die beiden neuen HO-Fernsprechkästen von Busch (einer davon mit offener Türe) nebeneinander gestellt.



Sperrfahrt: Der Köf-Lokführer meldet die abgeschlossene Bedienung eines Gleisanschlusses. Der Brawa-HO-Fernsprecher bildet alle Details einschließlich der Erdleitung sehr gut nach.

Fernsprechkästen in vielen Bauformen

tallguss auf. Zudem liegen zwei schwarz lackierte Schellen zur Befestigung des Kastens am mitgelieferten Holzpfosten bei.

Die vereinheitlichte Reichsbahn-Bauform des Fernmeldekastens bietet Weinert als Messing-Schleuderguss-Modell für HO, TT und N an. Den ebenfalls sehr detaillierten Bausätzen liegen F-Zeichen als Schiebebilder bei. Zur Lackierung (Grundierung und Endanstrich) ist eine Airbrush-Pistole empfehlenswert. Ein feiner Pinsel und etwas schwarze Farbe genügen hingegen, um die beiden modernen Fernsprechkästen weiter



Eine der schönsten HO-Nachbildungen einer Wellblech-Fernsprechbude kommt aus Zwönitz. Modellbau Veit liefert das Metall-Fertigmodell des „Telegraphenhäuschens Steinbach“.



FOTOS (3): WERK

Buden-Vielfalt: Eine Wellblechbude mit Verstärkungsrahmen in O von Mehbu-Lasertechnik, Neusilber-Bausätze für N bis HO von „ptlbahn“ und eine HO-Holzbude von Busch (v.l.).

zu detaillieren, die ebenfalls als 3D-Druck-Neuheit bei Busch angeboten werden. Im Zweier-Set (1627) ist auch ein Kasten mit geöffneter Türe enthalten. Das Telefon und die seitlich angebrachten Klingeln sollte man vorsichtig einfärben.

Schon lange Zeit im Angebot, aber immer noch sehr ansprechend ist das Brawa-Modell (2654) eines DB-Fernsprechkastens. Für die Spur N findet sich die selbe Bauform im Sortiment von „SpurNeun“, allerdings nicht mehr mitsamt dem im Bild (Seite 17) abgebildeten Beton-Podest. Stattdessen wird ein einfacher Betonrahmen als Fundament angeboten. Solche Fundamente sind entlang der Strecken oft zu sehen, wenn keine ebenen Flächen in ausreichender Breite vorhanden sind. Statt die Buden unzulässig nah an den Gleisen zu platzieren, sollte auch der Modellbauer in solchen Fällen kleine Stützmauern anordnen. Die Bauformen können vielfältig sein und reichen von einfachen Karton- oder Polystyrol-Plat-



FOTO: WERK

Auch Noch bietet eine HO-Fernmeldebude als Lasercut-Bausatz an. Die Aufstellung als Streckentelefon vor der Tunneleinfahrt ist durchaus vorbildgerecht.

Buden aus Holz, Wellblech oder Beton

ten als Beton-Nachbildung bis zur Gestaltung von Naturstein-Mauerwerk im Modell.

Auch der Zubehör-Spezialist Erbert bietet einen HO-Fernmelder an. Dort sitzt das F-Zeichen entsprechend einer beim Vorbild seltenen Ausführung oben auf dem Kasten.

Auch das Modell-Angebot zu den klassischen Fernsprechbuden ist umfangreich:

Eine nicht vereinheitlichte Bauform aus Holz bietet Busch als Lasercut-Bausatz für HO an. Ebenfalls aus gelasertem Karton ist die Bude von Noch (14306) zusammenzusetzen. Auch MBZ bietet gelaserte Wellblechbuden, in diesem Fall sogar für die vier Baugrößen von Z bis HO im Zweier-Set. Mehbu-Lasertechnik offeriert die Bauform der Wellblechbude mit Eckverstärkungen, jedoch leider nur als Lasercut-Bausatz für die Spur O. Diese attraktive Version der Fernmeldebude hätte auch eine Nachbildung für die kleineren Baugrößen verdient. Aus Neusilber sind die Bausätze von „ptlbahn“ gefertigt. Diese Wellblechbuden werden für N, TT und HO angeboten.

Kunststoff-Ausführungen sind weiterhin in den HO-Programmen von Auhagen, Faller und Vollmer enthalten. Diese Modelle bilden



Auch das HO-Modell einer standardisierten Reichsbahn-Kaue von Hobbytrade/HMB Modellbau bietet sich als Standort eines Fernsprechers an. Damit das auch wirklich jeder Rangierer versteht, ist die Beschriftung gleich zweifach angebracht. Der Lasercut-Bausatz gibt die Holzmaserung und die Farbeffekte überzeugend wieder.

die Wellblech-Struktur etwas vereinfacht nach und sind teilweise auch etwas zu groß geraten.

Im Weißmetall-Guss wird die Wellblechbude nach einem Vorbild in Steinbach an der Preßnitztalbahn von Modellbau Veit gefertigt. Das Fertigmodell ist sehr fein detailliert und das F-Schild sauber aufgedruckt.

Die DR-Bauform der Fernsprechbude aus Beton-Fertigteilen hat „modellbau kreativ“ (Siegfried Künzel) in seinem Programm. Sowohl für HO als auch für TT werden die feinen Weißmetall-Modelle als Bausatz oder Fertigmodell angeboten.

Strecken- oder Bahnhofs-Telefone waren oft auch in größeren (Wellblech-)Buden untergebracht. Entsprechende Modelle finden sich bei vielen der schon genannten Hersteller, vornehmlich sind es Lasercut-Bausätze. Etwas aus dem Rahmen, was die Bauform, aber auch die realistische Modellausführung angeht, fällt das Modell einer vereinfachten Reichsbahn-Kaue, das von HMB-Modellbau über den dänischen Hersteller Hobbytrade angeboten wird. Falls sich für solche Buden in der Bastelkiste keine F-Schilder finden, könnte man diese auch selbst ausdrucken. Für HO müssten die Schilder etwa 4 x 6 Millimeter messen. Die richtige Schrift wäre „DIN 1451 Mittelschrift“, die man im Internet als Download findet. Zur Not könnte man aber auch Arial oder Swiss721 BT verwenden und eventuell etwas abwandeln. □ A. Bauer-Portner



Eine gute Loklänge vor dem (Einfahr-) Signal standen die Signalfernsprecher. Die N-Nachbildung samt Betonpodest kommt von „SpurNeun“.



Die DR-Ausführung der Fernsprechbude aus Betonfertigteilen liefert „modellbahn kreativ“ auch als sehr feines Weißmetall-Fertigmodell, im Bild die TT-Version.

FOTOS (4): ANDREAS BAUER-PORTNER

Gepflegtes Miteinander

Die Deutsche Reichsbahn verschönerte ihre Anlagen häufig mit originellen Schrifftafeln.

Gute REISE

Einige Abschnitte der deutschen Eisenbahngeschichte waren von Propaganda geprägt. In der Zeit des Nationalsozialismus kam dieses Phänomen erstmals in einer allumfassenden Dimension zum Tragen. Damals trugen Loks und Wagen zu allen möglichen Anlässen politische Parolen. Schließlich war die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft seinerzeit das Hauptverkehrsmittel und man erreichte so einen großen Teil der Bevölkerung. Hauswände von Bahnhöfen und Dienststellen dienten für großformatige Agitationen.

Ab 1949 nutzten auch die Bundesrepublik Deutschland und die Deutsche Demokratische Republik ihre Bahnverwaltungen für Werbezwecke. So gab es im Westen politische Plakate, die die Vorzüge der neuen Parteien anpriesen. In der DDR priesen ähnliche Plakate hingegen die Freundschaft zur Sowjetunion und die sozialistisch-kommunistische Gesellschaftsordnung. Ende der

1950er-Jahre gab es im Osten aber auch noch Losungen für die Wiedervereinigung wie „In Frieden und Einheit Reisen“. Politische Parolen sollten in der DDR schließlich vier Jahrzehnte lang zum gewohnten Bild gehören. Die Politische Verwaltung der DR verlangte ab 1956 nach deutlichen Sichtagitationen (Losungen auf Spruchbändern und Transparenten), um Dienstgebäude, Bahnhöfe und Stellwerke in „ansprechender Weise“ zu gestalten. „Verschönerungen und Sichtagitation sind eine Einheit“, hieß es. Die „Verschönerung der Bahnanlagen“ gehörte auf fast jeder Dienststelle zum festen Programm, um mit geringem finanziellen Aufwand auch jenseits politischer Schlagzeilen ein ansprechendes Äußeres der Eisenbahn zu schaffen. Im Jahr 1961 hieß es in einer Broschüre der Politischen Verwaltung noch: „Vom Kauf der Fahrkarte bis zum Verlassen des Zielbahnhofes sollen sich die Reisenden bei uns wohlfühlen.“



An der grauen Fassade des Schwarzenberger Empfangsgebäudes prangte noch in den 90er-Jahren diese Wandmalerei mit der Diesellok 118 663, entstanden anlässlich des Traktionswechsels beim Bw Aue.



Der Bahnhof Mosel bei Zwickau war bis 1992 eine selbstständige Dienststelle. Aus der Reichsbahn-Ära stammte das „Gute-Fahrt“-Schild am Bahnsteig 1. Da auf der Hauptstrecke vor 1990 auch Züge von München über Hof nach Dresden verkehrten, galt der Gruß auch Reisenden aus der BRD. Weder die Tafel noch die Fahrzeuge des am 11. Juli 1993 von 142 005 gezogenen Nahverkehrszuges überlebten das Jahr 1994.

FOTOS: RAINER HEINRICH



Auch das Bahnbetriebswerk Aue an der Hauptstrecke Zwickau – Schwarzenberg wünschte am Gebäude der Lokleitung über viele Jahre eine „Gute Reise“. Der Schriftzug verschwand 1997 hinter Dämmplatten, acht Jahre später wurde das Gelände eingeebnet.

Die Sichtagitation umfasste viele Formen, auch allgemeine, unpolitische Schrifttafeln. So bemerkten die Reisenden, sofern sie überhaupt noch hinsahen, oft Sprüche wie „Wir wünschen gute Fahrt“ oder „Gute Reise“. Gerade solche Schrifttafeln waren bei der Deutschen Reichsbahn eine oft von den Eisenbahnern liebevoll gestaltete Insel im grauen Umfeld, die vielerorts mit Blumenrabatten, dem Flügelrad oder mit Wandmalereien verschönert wurden. Neben den politischen Dauerlösungen wurden die „Gute-Reise“-Schilder zwischen Ostsee und Thüringer Wald zu einem variantenreichen Markenzeichen der Deutschen Reichsbahn. Vor allem auf Nebenbahnen und kleineren Bahnhöfen an Hauptstrecken lagen die

meist in großen Lettern geschriebenen „Gute-Reise“-Schilder an Stellwerken und Gebäudewänden der Bahnhöfe im Blickfeld

Verschönerung von Bahnanlagen als Wettbewerb

der Zugreisenden. Wo Eisenbahner die Möglichkeit (und Zeit) hatten, Grünanlagen zu gestalten, etwa auf Bahnsteigen oder gleisnahen Bahnflächen wie Bahndämmen,

wurde der Schriftzug „Gute Reise“ manchmal auch aus weißen, sorgfältig verlegten Steinen gebildet. Je nach Jahreszeit wurde dieser Bereich mit Blumen bepflanzt.

Der Wettbewerb „Verschönerung der Bahnanlagen“ blieb lange erhalten. Die Initiative lebte zumindest fort, bis das Bild der Bahnhöfe von übergroßen Reklametafeln oder verlassenen Gebäuden nachhaltig verändert wurde. Die politischen Parolen auf Tafeln und Transparenten verschwanden mit der politischen Wende über Nacht. Nur die „Gute-Reise“-Schilder und Anschriften an Dienstgebäuden überlebten noch eine Zeitlang – einige sogar bis in die Zeit nach Gründung der Deutschen Bahn AG. □

Rainer Heinrich



FOTOS: ANDREAS BAUER-PORTNER

Für den Lokführer des Güterzuges ist der Schriftzug nur eine alltägliche Wegmarke. Doch das Leben manches Reisenden machen die Grüße auf der Stützmauer reicher.

Ein so genannter Hingucker entsteht

Man kennt als Bahnreisender vielleicht noch die großen Schilder zur Ankündigung des nächsten Bahnhofes. Doch gute Wünsche für die Reise sind eine Seltenheit.

Schöne GRÜSSE

Freundlich begrüßt zu werden, ist manchmal eine Überraschung und macht den Tag zu einem guten. Vor allem im Bereich der Deutschen Reichsbahn der DDR waren Reise-Grüße einst gute Tradition und weit verbreitet. Bei der Modellbahn kann dieser Brauch auch auf Anlagen nach West-Vorbild eingeführt und mit wenig Aufwand umgesetzt werden.

Als passende Stelle erwies sich eine Stützmauer im Bahnhofsvorfeld, die durch die Schrift schön aufgelockert wird. Zwei



Basis für den Schriftzug ist eine am PC etwas breiter gezogene „DIN 1451 Std Engschrift“.



Zunächst werden noch einmal die Proportionen der Schrift begutachtet.



Der erste Lackierschritt sorgt für den dunklen Schattenwurf der Buchstaben.

Schablonen-Paare fertigte Christian Schlag (SMB) aus Karton. Diese wurden mit Klebeband an der Mauer fixiert. Zunächst erfolgte ein dunkelgrauer Farbauftrag mit der Airbrush-Pistole, nach einer kurzen Trocknungszeit einer mit gebrochenem Weiß. Die Schablonen wurden dabei etwas nach links oben versetzt, um den Schattenwurf der Schrift zu erzeugen. Die Unschärfe entstand, weil die Schablonen nicht ganz bündig auflagen. Eine leichte Fixierung mit Sprühkleber wäre besser gewesen. □ abp

Güterumschlag VORBILD & MODELL



Die neue Ausgabe von „Modellbahn-Wissen“ widmet sich dem Güterumschlag in Vorbild und Modell, um dem Modellbahner eine Basis für praxisgerechten und dennoch vorbildorientierten Miniaturbetrieb zu ermöglichen. Der Schwerpunkt liegt auf dem Stückgut, dem Viehtransport und dem Rangieralltag. Der „Eselrücken“ mit speziellen Signalen und Bremsvorrichtungen begleitet den Rangieralltag, während Güterschuppen, Umschlaghallen und eigens entwickelte Transportgeräte für einen reibungslosen Stückgutumschlag sorgen. Die Verladung und der Transport von Vieh machen wiederum eigene Einrichtungen und Güterwagen nötig. Gleispläne und Gebäudezeichnungen mit Güteranlagen regen zum Nachbau im Kleinen an. Praxisbezogene Modellbeiträge wie Kupplungstest und Modellveränderungen runden dieses Nachschlagewerk ab.

240 Seiten im DIN-A4-Großformat, Softcover-Einband, mit über 500 Abbildungen
Best.-Nr. 581728 | € 19,95



Bahnhöfe

240 Seiten im DIN-A4-Format, Softcover-Einband, mit ca. 440 Farb- und Schwarzweiß-Bildern

Best.-Nr. 581636 | € 19,95



VGB-Bestellservice

Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481100
bestellung@vgbahn.de · www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn

Wie der Zugbetrieb funktioniert



Wir wissen viel über Lokomotiven, über einzelne Strecken und Epochen. Wenig bekannt sind hingegen die betrieblichen Abläufe. Welche Regelwerke lagen dem Zugbetrieb der Deutschen Reichsbahn vor 1949 zugrunde?

Der Inhalt und Aufbau von Dienstfahrplänen ist Gegenstand dieses Buches. Fahrplanbeispiele aus einzelnen Direktionen mit bestimmten Zugläufen, Angaben zu Bahnhöfen und Blockstellen sowie zur Bespannung lassen die DRG lebendig werden. Autor Andreas Rasemann hat sein grundlegendes Buch mit Auszügen aus Dokumenten und Vorschriften sowie Aufnahmen aus dem Betriebsalltag illustriert. Sein Ziel ist es, den Bereich des Fahrplanwesens erlebbar und die Zusammenhänge zwischen Verkehrsplanung und Bahnbetrieb nachvollziehbar zu machen. Dieses Werk schließt eine Lücke in der Eisenbahnliteratur!

176 Seiten, Format 22,3 x 29,7 cm, mehr als 150 Fotos und Faksimile-Abbildungen

Best.-Nr. 581730 | € 29,95



www.facebook.de/vgbahn



Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de



Die RE-Linie 16 „Bäder-Express“ war Ende der 1990er-Jahre eine beliebte Direktverbindung von Leipzig aus ins Vogtland nach Bad Brambach. Am Streckenrand bei Rebersreuth konnte man diese Brennholzmitte beobachten, als am 1. Mai 1998 RE 3306 mit 219 179 talwärts rollte. Dasselbe Motiv ist auch heute im Jahr 2017 noch möglich, allerdings mit anderen Fahrzeugen.

Holz und Eisenbahn

Holz ist nicht nur ein bevorzugtes Ladegut der Eisenbahn, es ist auch ein Charakteristikum entlang des Schienenstrangs – vom privaten Holzstapel bis zum Lager eines Sägewerks.

Der Blick mit dem HOLZSTAPEL



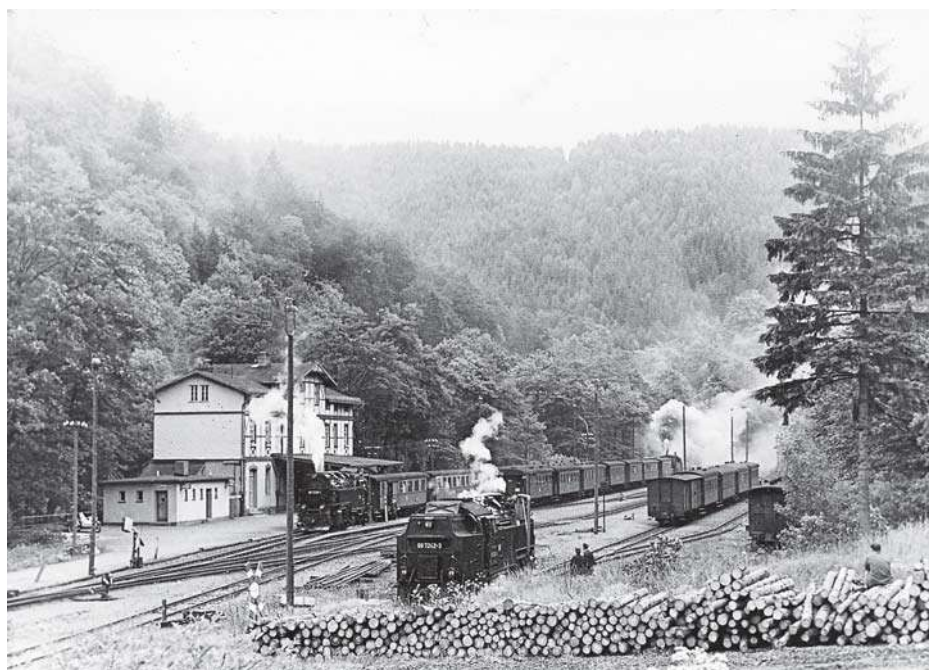
Die heutige Sachsenmagistrale (KBS 510) wird alljährlich zum Dresdner Dampfloktfest mit Sonderzügen Richtung Freiberg befahren. Unmittelbar am Talviadukt Colmnitz hat ein Bauer seinen Holzvorrat am Bahndamm bilderbuchmäßig deponiert, als 52 8079 vorbeirollt.

719, Gattung Sps, für den Transport von Rohren, Stamm- und Schnittholz, zu den Standardwagen für den Holztransport im Wagenpark. Das gilt noch heute für die DBAG. Zur Ladegutsicherung verfügen diese vierachsigen Fahrzeuge je Wagenlängsseite über acht Rungen mit Niederbindeeinrichtung und ermöglichen so einen sicheren Transport nach Beladevorschrift. Die meisten Großsägewerke der Holzindustrie verfügen über einen Gleisanschluss, um meist mit Ganzzügen im Rohholztransport

Die Eisenbahn – bevorzugter Holz-Spediteur

bedient werden zu können. Nur auf wenigen Unterwegsbahnhöfen im Netz der Deutschen Bahn AG erfolgt heute noch die Verla-

Holz war und ist ein wichtiger Rohstoff für die Bauindustrie, zur Papierherstellung und neuerdings auch für die Hackschnitzelindustrie in Deutschland. Seit Bestehen der Eisenbahn hat man sich ihrer stets zum Transport von Holz bedient. Vor allem schwere, frisch geschlagene Baumstämme sind heute noch auf Schienen unterwegs. Noch bis in die 1970er-Jahre erfolgte der Holztransport vorwiegend mit zwei- und vierachsigen Flachwagen der Gattung K und R mit einsteckbaren oder umklappbaren Rungen. Aber auch offene Güterwagen, hauptsächlich vierachsige der Gattung Eas, aus dem Neubau- und Reko-Programm des Raw Zwickau, waren vorwiegend bei der Deutschen Reichsbahn zu beobachten. Bei der Deutschen Bundesbahn zählten die ab 1977 beschafften Spezialgüterwagen der Bauart



An einer Zufahrtstraße des Bahnhofs Eislefelder Talmühle lagern frisch geschlagene Baumstämme für den Abtransport ins Sägewerk.



Eine Windhose verwüstete im Winterhalbjahr 1981/1982 die waldreiche Region im Südharz. Zur Aufbereitung des Bruchholzes wurde eine Wiese auf der Talebene bei Niedersachswerfen, unmittelbar an der Schmalspurstrecke Nordhausen – Wernigerode, genutzt. Die Reisezugwagen des Personenzuges sind im Sommer 1982 schon beigefarben/rot lackiert, aber noch nicht rekonstruiert.

dung von Rohholz an Laderampen vom Lkw-Holztransporter mittels Ladekrans direkt in die Güterwagen. Falls DB Cargo nicht genügend Güterwagen für den Rohholztransport

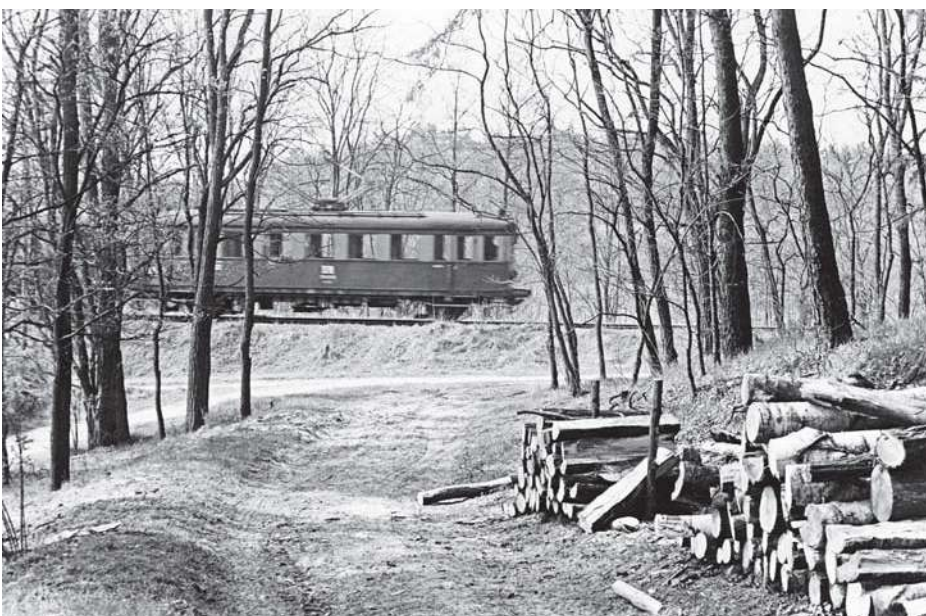
zur Verfügung stellen kann, werden die frisch geschlagenen Stämme auf dem Holzladeplatz beziehungsweise an Ladestellen der Bahnhöfe oft eine Zeitlang in großen

Stapeln zwischengelagert. Diese Zwischenlagerung an Bahnhöfen und Waldrändern soll ebenso Gegenstand der Betrachtungen dieses Beitrags sein.

Ist man heute mit der Eisenbahn in Deutschland unterwegs, sieht man vielerorts in der Landschaft an Waldrändern und landwirtschaftlich genutzten Grundstücken im bahnnahe Bereich sowie in Gärten und auf Privatgrundstücken Holzstapel.

Stapel aus Stammholz oder Brettern entdeckt man vorwiegend an Sägewerken oder bei Holzverarbeitenden Handwerksbetrieben. Nicht unbedeutend waren die Zwischenlagerung sowie die Verladung von Holz auf Ladestraßen, Rampen und Anschlussgleisen für den Transport mit der Eisenbahn. Die meisten Bahnhöfe der Nebenbahnen verfügten früher über spezielle Laderampen für die Holzverladung.

Mit den enorm angestiegenen Energiepreisen für Heizöl und Gas wurde das Holz aber auch wieder als wirtschaftlicher Energieträger entdeckt, um Heizkosten zu sparen. Holzstapel für den Hausbrand in Kaminen und Öfen mit Holzfeuerung waren Anfang der 1990er-Jahre, wo der Liter Heizöl noch für 30 Pfennige zu haben war, unbe-



Die mit Gleichstrom elektrifizierte Nebenbahn von Münchberg nach Buckow (KBS 174) ist längst Geschichte. Im April 1981 verkehrten noch die Altbautriebwagen ET 188, seit 1970 als BR 279 bezeichnet, auf der nur 4,9 Kilometer langen Strecke durch die waldreiche Gegend der Märkischen Schweiz, östlich von Berlin.

Kommt wieder verstärkt in Mode: Holz als Brennstoff

deutend. Längst hat aber Brennholz, meist in Form sogenannter Pellets, wieder einen anderen Stellenwert, zumal die Verbrennung CO₂-neutral, allerdings alles andere als feinstaubfrei ist.

Holzstapel und Brennholzmiten aus Scheitholz finden wir heute bei einer Zugfahrt im bahnnahe Bereich, je nach Möglichkeiten des Besitzers, in Gärten, an Wohnhäusern und Garagen oft in mühevoller Handarbeit zu sehenswerten Rundstapeln oder in exakter Linie aufgeschichtet. Mitunter sind sie wahre Kunstwerke und tragen wesentlich zur Gartengestaltung bei. Oft sind sie Ausdruck der Kreativität und Eigensinnigkeit der Besitzer. Holzstapel sind inzwischen in verschiedenen Landesteilen



Im Frühjahr 1980 gehörte 58 3053 noch zum Betriebspark des Bw Glauchau, als sie ihren Nahgüterzug nach Oelsnitz/Erzg. an der Bahnhofsausfahrt in St. Egidien, an diesem Holzlagerplatz vorbeizieht.



Die Nebenbahn von Schleiz nach Saalburg (KBS 475) gehörte einst zu den romantischsten Nebenbahnen, sie war auch die westlichste im ehemaligen Direktionsbereich der Rbd Dresden. Als 202 363 des Bw Reichenbach am 23. April 1995 im Bahnhof Grafenwarth einen Betriebshalt einlegt, sind die Tage der Strecke bereits gezählt. Den Holzhaufen auf der Ladestraße nutzt ein Bewohner des Bahnhofgebäudes.



Holzstapel am Gleis sind reizende Motive

häufiger anzutreffen als Garagen und Carports.

Dabei spielt die jeweilige Region eine große Rolle. Dort, wo sich große Waldbestände befinden, ist Holz ein alltäglicher Anblick. Im Bayerischen Wald, im Schwarzwald, im Pfälzer Wald oder in Sachsen mit Erzgebirge und Vogtland und seinen reizvollen Strecken findet der Eisenbahnfreund mit geübtem Auge nahezu überall Gelegenheit, Fotomotive mit dem „Holzstapel-Blick“ und vorbeifahrenden Zügen mit der Kamera im Bild festzuhalten.

Vor allem die meist privaten Holz-Stapel entlang der Strecken bereichern viele Fotomotive und sind eine Anregung für den Nachbau im Modell. Ihr Nachbau ist preiswert, nahezu für jedermann zu schaffen und bereichert das Ambiente links und rechts des Bahndamms erheblich. □ R. Heinrich

FOTOS (8): RAINER HEINRICH

Schlettau – Crottendorf ob Bf.: Wer kennt diese Nebenbahn im Erzgebirge nicht? Holzstapel müssen nicht immer Baumstämme sein. Auch Altschwellen haben einen Besitzer gefunden und bilden im Februar 1984 die Kulisse für 86 001, die Güterwagen rangiert.



FOTO: PAUL G. LIEBHART

Die österreichische Museumsdampflok 93.1420 passiert am 19. April 2015 das Holzlager eines Sägewerks in Hohenberg.

Großer Traum auf kleinem Raum



★★★★★ »Karl Gebele begeistert und regt zum Bauen an.« KUNDENREZENSION VON PIER, AMAZON



Traumanlagen

von Modellbahnprofis

Dieser Sammelband präsentiert die schönsten Modellbahn-Anlagen aus dem »Eisenbahn-Journal«: Josef Brandls exakt nachgebaute »Schiefe Ebene« in H0, Gerhard Dauschers und Michael Butkays »Modellbundesbahn« aus Bad Driburg, Rolf Knippers und Wolfgang Langmessers Hommagen an Industrie und Eisenbahn im Ruhrgebiet der 1960er-Jahre haben in Szenekreisen längst legendären Ruf. Mit seiner Fülle an wertvollen Expertentipps und kreativen Anregungen ist das hochwertig ausgestattete Buch eine einzigartige Informationsquelle und Ideenfundgrube für alle Modellbahner.

240 Seiten, Format 24,5 x 29,2 cm, 650 farbige Abbildungen, Hardcoverband

Best.-Nr. 581104 | € 29,95



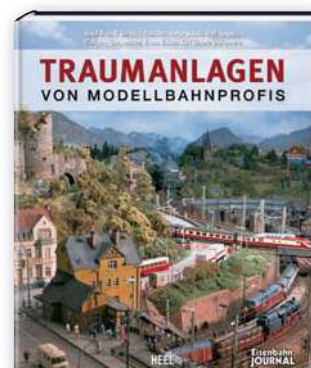
Kompakt-Anlagen

Viel Modellbahn auf wenig Raum

Als routinierter Praktiker weiß Eisenbahn-Journal-Autor Karl Gebele, wie sich große Modellbahn-Träume mit wenig Platzbedarf realisieren lassen. Auf einzigartige Weise versteht er es, faszinierende Modell-Landschaften auf kleinstem Raum zu erschaffen – mit vielen liebevoll inszenierten Szenen, aber auch mit verblüffendem Modellbahn-Betrieb. Ein rundes Dutzend dieser kompakten Anlagen sind in diesem großformatigen, reich bebilderten Band vertreten. Karl Gebele zeigt nachvollziehbar, wie viel Modellbahn auf Flächen zwischen einem und vier Quadratmetern möglich ist – inklusive detaillierter Gleispläne und Stücklisten.

176 Seiten, Format 24,5 x 29,2 cm, ca. 500 farbige Abbildungen, Hardcoverband

Best.-Nr. 581733 | € 29,95



Holzstapel in Miniatur

Feine Details auf der Modellbahn haben ihren ganz besonderen Reiz. Erst recht, wenn man sie mit einfachen Mitteln selbst basteln kann. Mit Holz gelingt das sehr gut.

STER *um* STER



Vorsorge für die kalte Jahreszeit beginnt schon im Herbst: Genügend Holz vor dem Haus und vor der Hütt´n kann nie schaden.

Als Bastelmaterial für die Holzstapel kommen dünne Äste von Laubgehölzen in Frage, wie man sie bei einem Spaziergang im Grünen leicht finden kann. Eine Zufallsentdeckung im Baumarkt liefert ebenfalls reichlich Rohmaterial für den Stapelbau. Es handelt sich um Winterschutzmatten für Gartenpflanzen. Diese bestehen aus Weidenzweigen und werden in verschiedenen Abmessun-

gen angeboten. Für den Zusammenhalt der Matte sorgen meist Drähte, die sich mit einem Seitenschneider leicht zerschneiden lassen. Die Stärke der Zweige liegt im Bereich von zwei bis sechs Millimetern, damit ist das Material sehr gut für die Baugröße H0 geeignet. Die rötlich-braune Rinde der Äste imitiert sehr gut das Aussehen von Vorbild-Baumstämmen der Nadelgehölze. Auch im Online-Handel sind die Schutzmatten er-

hältlich. Kürzt man die Matte nur etwas in der Höhe oder Länge, ergibt sich schon genug Rohstoff für manche Bastelstunde, der Rest kann immer noch für den eigentlichen Zweck verwendet werden.

Unabhängig vom Ausgangsmaterial besteht der erste Schritt zum Modell-Holzstapel im Ablängen der Äste. Am besten gelingt das mit einer Modellbau-Tischkreissäge. Alternativ wäre auch der Einsatz einer Deku-



1

Als Basismaterial für Holzstapel kommen kleine Äste von Laubgehölzen in Frage. Beim Spaziergang in der Natur wird man in der Regel immer fündig.



2

Entdeckung im Baumarkt: Die Winterschutzmatte für Pflanzen besteht aus Weiden-Zweigen und liefert auch reichlichen Rohstoff für die Holzstapel.

Wer den Aufwand scheut, Hölzer selbst herzurichten, wird im Angebot der Kleinserienhersteller fündig. Groß ist die Auswahl dort allerdings nicht.



3

Mit einer Modellbau-Tischkreissäge gelingt das Zusägen der Stämme am besten. Ein Klebestreifen zeigt die benötigte Länge an.



4



5

Nach dem Zuschneiden werden die Hölzer zuerst versäubert. Die hervorstechenden Fasern lassen sich einfach mit einer kleinen Schere entfernen.



6

An den Weidenzweigen sitzen viele Knospen-Ansätze. Damit die Stämme später dicht aneinander liegen, beseitigt man daher die Ansätze mit einem Messer.

piersäge denkbar. Die Länge der Hölzer richtet sich nach dem Verwendungszweck. Bei Nutzholz-Stapeln, wie sie oft zur Abholung an Waldwegen bereit liegen, sind Längen von drei, vier und fünf Metern üblich, jeweils mit zehn Zentimetern Toleranz-Zugabe. Für Brennholz werden die Stämme üblicherweise in Meterstücke zersägt. In den Maßstab 1:87 umgerechnet ergibt letzteres eine Länge von rund elf Millimetern. Neben der Möglichkeit, den Längenanslag des Sägegeräts zu verwenden, genügt auch ein Klebestreifen zur Orientierung. Leichte Abweichungen in der Länge der Holzstückchen stören nicht weiter und sorgen sogar für ein besseres und nicht zu monotones Aussehen der Holzstapel. Verwendbar für die Basterei sind vor allem die geraden Astsegmente. Biegungen oder Verdickungen von Knospen- und Astansätzen schneidet man am besten schon im Vorfeld heraus.

Wer auf der Anlage oder dem Diorama später noch Arbeitsszenen gestalten möchte, sollte das entstehende Sägemehl aufbe-

wahren und nicht einfach entsorgen. Nach dem Zuschneiden steht das Versäubern der Hölzer auf dem Programm. Zum einen weist die Schnittstelle einige abstehende Fasern auf, die man entfernen sollte. Mit einer scharfen, kleinen Schere kommt man gut

Spalten der H0-Scheite mit der Cutter-Klinge

zurecht. Zum anderen gilt es, die besonders an den Weidenzweigen vorhandenen Knospen-Ansätze und Verdickungen zu glätten. Dafür greift man zu einem scharfen Bastelmesser oder Skalpell.

Die Brennholz-Meterstücke werden beim Vorbild in aller Regel sofort nach dem Ablängen gespalten, um eine schnelle und gleich-

mäßige Trocknung des Materials zu erreichen. Im Modell sollte man dies auch umsetzen. Zwar ist es grundsätzlich möglich, die Holzstücke mit einem scharfen Messer zu zerteilen. Wer aber etwas schneller und einfacher zum Ziel kommen möchte, kann sich aus wenigen Teilen eine Spalthilfe bauen. Wichtigstes Element der Vorrichtung ist eine lange Cutter-Klinge aus einem Dämmstoff-Messer. Falls die eigene Werkstatt so etwas nicht zu bieten hat, gibt es die Klingen auch einzeln als Ersatzteil für wenig Geld im Baumarkt. Als Basis für den Holzspalter dient ein stabiles Brett, das ein gewisses Eigengewicht aufweisen sollte. Auf dem Brett findet ein kleines Kantholz seinen Platz. Daran wird die Cutter-Klinge mit einer Schraube und einer größeren Unterlegscheibe befestigt. Durch die Länge der Klinge ist der Kraftaufwand zum Spalten zwar nicht allzu hoch, ein kleines Rundholz-Stückchen auf dem Messer empfiehlt sich aber als Griff und macht die Arbeit deutlich angenehmer als der dünne, kantige Messerrücken.



7

Aus wenigen Teilen entsteht eine Spalt-Hilfe. Wichtigstes Element ist die besonders lange Cutter-Klinge aus einem Dämmstoffmesser.



8

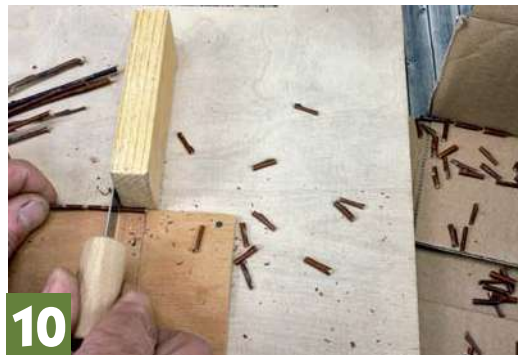
Mit der auf einem Brett montierten Klinge ist das Zerteilen der Hölzer eine leichte Sache. Je nach Holzstärke entstehen bis zu acht Holzscheite.

Mit der Cutter-Klinge werden die Hölzer nur gespalten, aber nicht ganz durchtrennt. Nun zerlegt man die Klötze mit der Hand in einzelne Scheite.



9

Auch zum Ablängen dünner Zweige geeignet ist die Schneidevorrichtung. In einem seitlich aufgestellten Karton landen die meisten Hölzchen.

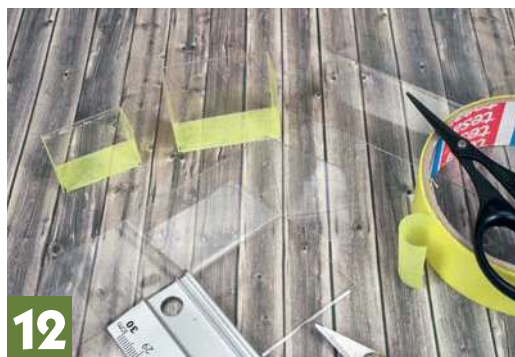


10



11

In kurzer Zeit entsteht ein ansehnlicher Holzvorrat. Nutzholz gibt es in diversen Längen, der Rohstoff für Brennholz ist meist einen Meter lang.



12

Aus einem transparenten Verpackungsmaterial entstehen die kleinen Boxen in passenden Abmessungen der jeweils gewünschten Holzstapel.

Eine Erleichterung ist es auch, wenn man die Holzstücke nicht sofort ganz durchtrennt. Ein deutliches Knacken zeigt den Erfolg des Spaltvorgangs an. Danach sollte man nach dem Anheben der Klinge den Holzklötz ein Stückchen weiter drehen und den Vorgang wiederholen. Je nach Durchmesser des Holzklötzchens lassen sich so mühelos bis zu acht Holzscheite herstellen. Eine gewisse Verletzungsgefahr ist beim Umgang mit der sehr scharfen Klinge jedoch nicht von der Hand zu weisen. Etwas Umsicht schadet also, wie auch beim Spalten wirklicher Holzscheite, bei der Modellarbeit ebenfalls nicht. Man sollte jeden Spaltvorgang erst einleiten, wenn alle Finger den Gefahrenbereich verlassen haben.

Es wäre ein mühseliges Unterfangen, die Holzstapel quasi freihändig aufschichten zu wollen. Eine Stapelhilfe ist deshalb eine feine Sache, besonders, wenn man sie relativ einfach selbst herstellen kann. Benötigt wird dafür nur etwas transparentes Plastikmaterial, wie es sich zum Beispiel an den so

genannten Blister-Verpackungen findet. Die geringe Dicke von rund 0,5 Millimetern ermöglicht es, daraus schnell mehrere kleine Boxen zu basteln. Diese sind nach oben und nach vorn offen. Eine Rückwand, der Boden

Eine Folienbox dient als Stapelhilfe

und zwei bewegliche Seitenwände genügen. Die Länge der Box richtet sich nach der Länge, die der Modellstapel später aufweisen soll. Für den Aufbau des Stapels werden die Seitenwände zunächst mit Klebeband geschlossen und fixiert. Anschließend wird der Boden der Box dünn mit Weißleim bestrichen. Zweckmäßig ist dafür eine möglichst kleine Leimtube. Ist eine solche nicht zur

Hand, kann der (am besten etwas verdünnte) Leim auch mit einer so genannten Einmal-Spritze oder mit einem Pinsel in der benötigten Menge aufgetragen werden. In die frische Leimschicht kommt die erste Lage der Rundhölzer oder Scheite. Wichtig ist es, die Hölzer einigermaßen dicht und geschlossen einzulegen, größere Lücken sind in einem Holzstapel normalerweise nicht zu sehen. Gleich darauf folgt die nächste Lage. Dazu gibt man vorher eine Leimspur mittig auf die erste Holzreihe. Der Klebstoff sollte möglichst nirgends hervorquellen, eine sparsame Dosierung ist ratsam. Schicht für Schicht arbeitet man sich auf diese Weise bis zur gewünschten Höhe voran. Im gezeigten Beispiel sind die Stapel rund 18 Millimeter hoch. Danach darf die Box erst einmal bis zur vollständigen Austrocknung des Klebstoffs auf die Seite gelegt werden. Nach einigen Stunden an einem warmen Ort sollte es so weit sein. Jetzt zeigt sich der Vorteil der Kunststoff-Box: Nach dem Entfernen des Klebebands lassen sich Seitenwände,



13

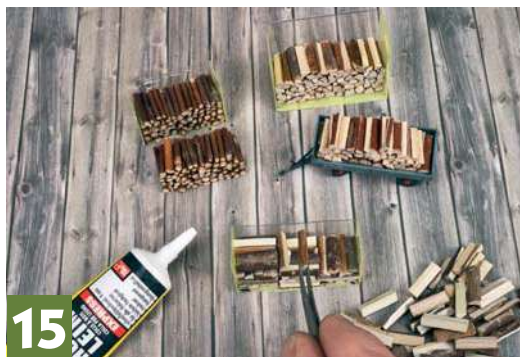
Nach dem Aufbringen einer Kleberschicht beginnt das Stapeln. Schicht für Schicht werden die Hölzer dicht bis zur letztlich gewünschten Höhe gepackt.



14

Fast schon ein Geduldsspiel ist der Aufbau einer runden Holzmiere. Zur wesentlichen Erleichterung der Arbeit ist die Basisplatte drehbar gelagert.

In den Klarsicht-Boxen sind die Holzstapel schnell aufgebaut. Auch eine Beladung für einen landwirtschaftlichen Anhänger lässt sich realisieren.



15

Zum Schluss kommen eine Unterlage und seitliche Stützen an die Stapel. Für die Abdeckung sind Folien und Blechreste geeignet.



16

Rückwand und Boden dank des flexiblen Folienmaterials problemlos vom Holzstapel abziehen. Sollten doch kleinere Klebstoffreste an den Hölzern vorhanden sein, kann man diese jetzt mit einem Skalpell vorsichtig abschneiden. Ganz zum Schluss erhalten die Miniatur-Stapel ihre Unterlage aus Kant- oder Rundholz, die beim Vorbild den Kontakt mit dem Erdreich verhindert. Auch Steine oder ausgediente Paletten werden dazu ver-

Unterlagen, Stützen und Abdeckungen als Abschluss

wendet. Anschließend bringt man seitliche Stützen aus dem Vorrat der abgelängten Holzstückchen an. Zum Schutz vor Regen werden die Holzstapel abgedeckt, soweit sie nicht unter einem Dachüberstand lagern. Dünne, eingefärbte Folienstücke aus Kunststoff imitieren Abdeckungen aus Blech. Auch die Beschwerden aus alten Autoreifen oder Holzschichten sollte man im Modell nicht vergessen. □ Michael Siemens/abp



FOTOS: MICHAEL SIEMENS

Was im Modell romantisch aussieht, ist in Wirklichkeit harte und gefährliche Arbeit. Die Frau des Hauses mahnt daher mit Recht zur Vorsicht.

Klangerlebnisse

Wer heutzutage noch Glocken hören möchte, muss entweder eine Kirche aufsuchen oder auf eine Alm gehen. Früher waren Glocken- beziehungsweise Klingeltöne aber auch typisch für die Eisenbahn.

Glockentöne am **SCHIENENSTRANG**



Als 1846 die Thüringische Eisenbahngesellschaft auf dem Streckenabschnitt Halle – Merseburg – Weißenfels mit 39 Läutewerken die erste deutsche Läutesignalanlage in Betrieb nahm, begann der Siegeszug des wohl sympathischsten Signalmittels der Eisenbahn, des Läutewerks. Die Aufgabe der Läutewerke bestand darin, mit einer bestimmten Anzahl von Glockenschlägen den Bahn- und Schrankenwärtern bevorstehende Zugfahrten anzukündigen.

Wernervon Siemens entwickelte aus den anfänglichen Läutewerken 1870 die Bauform des Universal-Läutewerks mit zylindrischem Blechmantel. Die Läutewerke ähnelten einer Litfaßsäule. Sie trugen auch die Bezeichnung „Mantelbude“ beziehungsweise „Mantelbudenläutewerk“. Diese Läutewerke wurden von verschiedenen Herstellern nach standardisierten Hauptabmessungen gebaut. Der Mantel-Durchmesser betrug 650 und die Bauhöhe bis zum Dach 2000 bis 2300 Millimeter. Die Masse betrug 150 bis 200 Kilogramm. Vier Erdfüße verankerten das Läutewerk im Boden.

Die Mantelbude, eine klingende Einheitssäule

Diese Bauform der Läutebuden konnte sich durchsetzen, weshalb sie nicht zu Unrecht als Einheitsläutewerk bezeichnet wurde. Die Läutesignale standen in unmittelbarer Nähe der Bahn- und Schrankenwärterhäuschen, um den Wärter, dessen Aufsichtsbereich sich bis 300 Meter beiderseits des Übergangs erstreckte, herbeizurufen. Sie verfügten meist über eine oder zwei Glocken. Der äußere Aufbau der Läutewerke war mitunter landschaftstypisch: Sachsen stellte Holzbuden auf, Mecklenburg bevorzugte Betonsockel mit gusseisernen Triebwerksgehäusen, und Preußen ließ die zuvor beschriebenen markanten zylindrischen Läutebuden errichten. Früher installierte man die Glocken auch auf dem Dach der

In späteren Jahren wurden die nicht mehr benötigten Läutewerke umgewidmet: Ein Mantelläutewerk dient als Aufbewahrungsort für Propangasflaschen zur Signalbeleuchtung an der Einfahrt in den Bf Gersdorf-Bischheim an der Strecke Kamenz – Arnsdorf.



FOTO: SLG, RAINER HEINRICH

Die Wärterfamilie am Posten 14 hat Besuch. Zum Erinnerungsfoto stellte man sich vor dem Häuschen mit dem markanten Mantelläutewerk auf.



FOTO: SLG, RAINER HEINRICH

Ein sächsisches Läutewerk steht an einem Schrankenposten auf dem Bahnhof Seiffennersdorf in der Lausitz. Stolz zeigt sich die Familie des Schrankenpostens.

Wärterhäuschen. Eisenbahnen in Süddeutschland orientierten sich an den einfachen Spindelläutewerken mit Gewicht im Standrohr. Gemeinsam war allen ein Triebwerk mit Gewichtsaufzug, das der Wärter allmorgendlich aufzuziehen hatte, eine elektromagnetische Auslösung sowie ein Hammer- und ein Glockenwerk.

In den 1960er-Jahren begann der Abbau der Läuteanlagen. Die Läutesignale wurden

bei der DR zur Signalübermittlung im Jahr 1971 außer Kraft gesetzt. Doch es gab einige Ausnahmen. Im südlichen Zipfel der ehemaligen DDR, an der KBS 470, Plauen – Bad Brambach – Cheb/Karlovy Vary, befand sich der Schrankenposten 50, eingeschlossen von den tschechischen Betriebsstellen Plesna/Fleißen und Vojtanov/Voitsersreuth. Um den Wärtern das Erlernen einer Fremdsprache zu ersparen, kündigte man wie in alten



Eine interessante Ausstellung zur Geschichte der sächsischen Schmalspurbahnen findet man heute im Lokschuppen des ehemaligen Bw Wilsdruff. Auch ein vollständig erhaltenes Siemens-Mantelläutewerk befindet sich unter den Exponaten und zeigt sein Innenleben.

Zeiten den Zugverkehr mit Glockensignalen an. Am 29. Juni 1990 wurde das Läutewerk außer Betrieb genommen und der Bahnübergang mit einer Haltelichtanlage ausgerüstet. Das hölzerne Glockenhaus kam in das Verkehrsmuseum Dresden.

Die gleichen Verständigungsprobleme bestanden im Dreiländereck bei Zittau. Auf der Strecke von Zittau ins tschechische Liberec (Reichenberg) befand sich, nachdem der sächsische Zipfel zwischen dem 748 Meter langen Neißeviadukt und der böhmischen Landesgrenze vor Hradek (Grottau) nach dem Zweiten Weltkrieg unter polnische Verwaltung gekommen war, am Kilometer 26,61, nahe der heutigen Ortschaft

Glockengeläut als universelle Sprache

Porajów (Groß-Poritsch), auf freier Strecke ein bewachter Schrankenposten der PKP. Dort stand noch bis ins Jahr 2000 das wohl letzte in Betrieb befindliche Streckenläutewerk von Siemens & Halske aus der Länderbahnzeit, das insgesamt 55 Jahre lang von der DR und den polnischen und tschechischen Staatsbahnen genutzt wurde.

In der DR-Eisenbahner-Zeitung „Fahrt Frei“ wurde in den 1980er-Jahren wiederholt über Läutewerke berichtet. In der Ausgabe 5/1983 konnte man lesen, dass auf dem Bahnhof Dargun bei Neubrandenburg ein „preußisches“ Einheitsläutewerk und ein betriebsfähiges mecklenburgisches Läutewerk auf dem Bahnsteig stehen. Diese beiden blieben erhalten und befinden sich heute auf dem Gelände der Kloster- und Schlossanlage „Uns Lütt Museum“ Dargun. Verantwortlich für den Rückbau der Läute-



Das wohl südlichste Mantelläutewerk der Deutschen Reichsbahn befand sich am ehemaligen Haltepunkt Schönberg im Vogtland. Noch im April 1981, als der Schnelltriebwagen Ext 66 „Karlex“ auf dem Weg ins Nachbarland ist, war das Läutewerk in Betrieb.



Privatbesitz. Gegenwärtig sind in Deutschland etwa 25 Standorte bekannt. Stellvertretend sind Bruchhausen-Vilsen, Bad Brambach, Schwerin, Staßfurt, Dargun, Passow, Wittenberge, Lunzenau, Brandenburg, Saßnitz, Großvoigtsberg, Kürbitz, Schwarzenberg und Löbau zu nennen. Auf dem Gelände des Deutschen Dampflokmuseums Neuenmarkt-Wirsberg findet der Besucher vier (!) Einheitsläutewerke. Und natürlich gehört zur Signalsammlung des Verkehrsmuseums Nürnberg ein Streckenläutewerk. Sein Standort im Freigelände, unmittelbar am Nürnberger Hauptbahnhof ist so günstig gelegen, dass im Hintergrund nur wenige Meter weiter heute täglich fahrplanmäßig moderne ICE-Züge an dieser alten, über 150 Jahre alten Technik vorbeifahren.

Ein bewegtes Leben hatte auch das private Läutewerk des Autors zahlreicher Eisen-

An der Hauptstrecke Neubrandenburg – Stralsund befindet sich in der Ortslage Demmin dieser Schrankenübergang Posten 120, wo noch im Jahr 2014 dieses alte Mantelläutewerk vorhanden war.

werke bei der DR waren die Signal- und Fernmeldemeistereien. Die Leiter der Dienststellen und Meistereien entschieden letztlich, zum einen anhand des technischen Zustands der Läutewerke und zum anderen aufgrund der begrenzten Lagermöglichkeiten, ob die Läutewerke für die Nachwelt erhalten blieben oder verschrottet wurden. Seinerzeit wurden zahlreiche Läutewerke an Hobby-Eisenbahner abgegeben und konnten in privaten Gärten bewahrt werden.

Neben dem glücklichen Schicksal als Sammlerobjekt erfuhren zahlreiche zylindrische Blechmäntel der ehemaligen Mantelläutewerke ein zweites Leben als Bude für Signalfernsprecher oder als Lagerschrank für Propangasflaschen zur Signalbeleuchtung. Für die Nachnutzung der ehemaligen Läutewerke wurde das mechanische Innenleben entfernt und im Blechmantel ein Regal zum Abstellen der Propangasflaschen für die Signalbeleuchtung oder den Fernsprecher eingebaut. Diese entkernte Bauform war noch bis Mitte der 1990er-Jahre auf zahlreichen Bahnhöfen und an Stellwerken bei der DR anzutreffen. Die Glockenschalen der Läutewerke verwendeten die Eisenbahner gelegentlich als Blumenschalen vor ihren Postenhäusern.

Heute noch ein betriebsfähiges Leutewerk zu finden, ist nicht einfach. Einzelne Exemplare gibt es in Verkehrsmuseen, in eisenbahntechnischen Sammlungen bei Traditions- und Museumsbahnen oder in



Auf der Traditionsbahn Radebeul Ost – Radeburg verkehrte am 10. August 1974 der erste Sonderzug mit der Lok 99 539. Seit diesem Zeitpunkt befindet sich auch ein Mantelläutewerk zur Dekoration der Museumsbahnhofsanlage aufgestellt. Am 24. Juli 1983 stellt die IVK 132 (99 539) den Traditionszug am Bahnsteig bereit.



Seit Ende der 1970er-Jahre verfügt der Museumsbahnhof Oberrittersgrün über ein Mantelläutewerk vor dem Bahnhofsgebäude. Im Rahmen von Fotoveranstaltungen der vergangenen Jahre wurden immer wieder Dampflokomotiven neben dem Läutewerk in Fotoposition gestellt.

bahnbücher, W. Rettig. 1869 am Posten 3 des Bahnhofes Kodersdorf (Berlin-Görlitzer Eisenbahn) aufgestellt, erwarb es der Sammler gegen Abgabe von 200 Kilogramm Schrott beim VEB Metallaufbereitung Görlitz. Die zuständige Signal- und Fernmelde-meisterei (Sfm) Löbau zog das Schwergewicht mit einem Autokran samt Erdfüßen aus dem Boden und brachte es zur Kleingartenanlage, wo es bis 1991 mit sechs Glockenschlägen den Feierabend verkündete. Den dienstlichen Umzug des Besitzers nach Minden (Westfalen) machte das Läutewerk selbstverständlich mit.

Über die größte private Sammlung mit über 20 verschiedenen Läutewerken verfügt Wolfgang List in Stendal. Er gilt zudem als Experte für elektromechanische Läutewerke in Deutschland. Eine weitere sehenswerte private Sammlung von Eisenbahn-Signaltechnik, darunter ein sächsisches und ein Einheitsläutewerk, befindet sich in der Lausitz in der Ortslage von Putzkau.

Wer auf der Dampfbahn-Route Sachsen unterwegs ist, kann nicht nur mit schmal-



Im Museumsteil des Schmalspurbahnhofs Radebeul Ost steht heute die 99 791 neben dem Läutewerk.



Der Endbahnhof Dargun bei Demmin war viele Jahre Standort für dies Einheits- und ein mecklenburgisches Läutewerk. Nach der Auflösung des Bahnhofs kamen beide Läutewerke und weitere Eisenbahnteile ins benachbarte Museum im Ort Dargun.

spurigen Dampfzügen reisen, er findet in der Region auch zahlreiche Museen und Sachzeugen zu mehr als 175 Jahren Eisenbahngeschichte in Sachsen. Unter den Exponaten der Technikgeschichte entdeckt der aufmerksame Besucher ausgerechnet im Schmalspurbereich auch wieder restaurierte Läutewerke.

Aus diesem Fundus ist etwa das preußische Einheitsläutewerk auf dem Schmalspurbahnhof Radebeul Ost zu nennen, das schon seit 1975 sehr werbewirksam zwischen Bahnsteig und Museumszug von den Traditionseisenbahnern liebevoll gepflegt wird. In den zurückliegenden 40 Jahren stand in seiner Nachbarschaft schon so manche Schmalspurlok vor dem Museumszug. Den Anfang machte von August 1974 bis Januar 1992 die Lok 99 715. Ihr folgten 99 586 und ab 1994 auch 99 791. Seit der betriebsfähigen Wiederaufarbeitung von 99 586 in den Jahren 2006/2007, steht inzwischen 99 791 neben dem Radebeuler Läutewerk. Das Läutewerk hat allen Umbaumaßnahmen auf dem Bf Radebeul Ost (Schmalspur- wie Normalspurbereich) widerstanden und begleitet die Traditionsbahn als technisches Denkmal nun schon ins fünfte Jahrzehnt.

Auf ebenfalls 40 Jahre gleichbleibenden Standort kann das Einheitsläutewerk auf dem Museumsbahnhof Oberrittersgrün verweisen. Bis Anfang der 1970er-Jahre stand das Rittersgrüner Läutewerk an der Flöha-talbahn auf dem Bf Scharfenstein, am Schrankenposten an der Chemnitzer Einfahrt. Inzwischen hat es eine bewegte Ver-



FOTO: S.G. RAINER HEINRICH

Am Posten 50 der Bahnstrecke Weimar – Gera konnte man im Jahr 1965 nicht nur dieses Läutewerk entdecken, sondern auch einen motivierenden Spruch der Partei.

Der Bahnhof Erfurt West war in den 1980er-Jahren Ausgangspunkt einer Museumsbahn zum Erfurter Hbf. Im Umfeld der Bahnsteiganlage befand sich auch dieses Mantelläutewerk. Am 7. August 1988 steht V36 027 abfahrtsbereit mit einem Sonderzug nach Erfurt Hbf.





FOTOS (8): RAINER HEINRICH

Der Bahnhof Lommatzsch an der Strecke Nossen – Riesa verfügte an der Südausfahrt über zwei Einheitsläutewerke, die den Wärter zur Schrankensicherung der Normalspurstrecke oder der Schmalspurbahn aufforderten. Bis zur Stilllegung der Schmalspurbahn Lommatzsch – Lößthain am 30. Oktober 1972 waren die Läutewerke vorhanden. 38234 des Bw Nossen passiert diese mit dem Nahgüterzug Riesa – Nossen.

gangenheit hinter sich. Im Februar 1982 diente es an der Strecke Treuenbrietzen – Belzig als Kulisse für den DEFA-Film „Bahnwärter Thiel“ nach einem Roman Gerhard Hauptmanns. In jüngster Vergangenheit rückte das Rittersgrüner Läutewerk wieder in das Interesse der Fotofreunde. An speziellen Fototagen auf dem Museumsbahnhof mit der Lok 99 579 wurden Ein- und Ausfahrten aus dem Bf Oberrittersgrün nachgestellt mit dem Fotomotiv historische Straßenfahrzeuge und Einheitsläutewerk. Interessanterweise befinden sich noch zwei weitere

Läutewerke sind längst beliebte Exponate

Einheitsläutewerke in der Obhut von Schmalspurmuseen in Sachsen. Die Ausstellung der „Interessengemeinschaft Zittauer Schmalspurbahn“ im ehemaligen

Güterboden auf dem Bf Bertsdorf bereichert ein wiederaufgebautes Läutewerk, das zuletzt als Gasflaschenschrank für die Signalbeleuchtung auf dem Zittauer Güterbahnhof erhalten blieb. Auch im Lokschuppen des ehemaligen Bw Wilsdruff findet der Besucher unter den zahlreichen Exponaten ein funktionstüchtiges Siemens-Läutewerk.

Auch in Tschechien, Dänemark, den Niederlanden, in Österreich, Polen und in der Schweiz gibt es Sammler von Läutewerken der Eisenbahn. □ *Rainer Heinrich*



Alles über Läutewerke steht in „Elektromechanische Läutewerke der Eisenbahn“ von Wolfgang List und Hans-Wolfgang Harden, das bei der VGBahn erhältlich ist. Bestellungen unter www.vgbahn.info.



FOTO: ERICH MÖCKEL

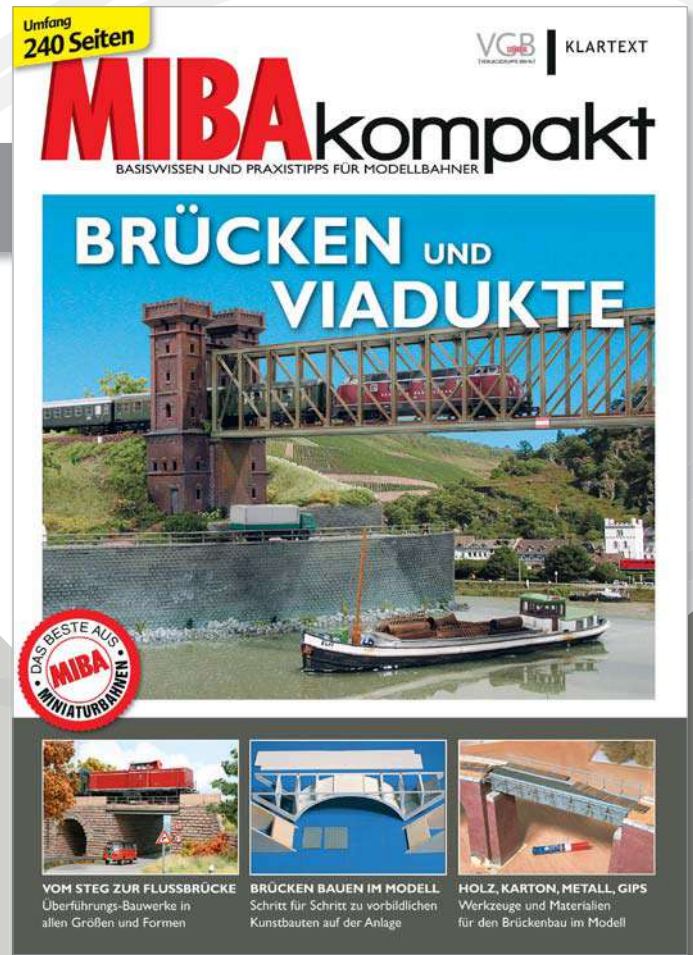
Eine stimmungsvolle Aufnahme gelang dem Fotografen 1956 bei der Vorbeifahrt der 75531 mit einem Personenzug nach Radiumbad Brambach am Po 40 mit sächsischem Läutewerk.

Drunter und drüber

NEU

Brücken und Überführungen prägen eine Eisenbahnstrecke und sorgen auf jeder Modellbahn-Anlage für echte Blickfänge. In diesem Sammelband zeigen die MIBA-Autoren Schritt für Schritt, wie diese Kunstbauten im Modell entstehen. Von kleinen Wasserdurchlässen und Fußgängerstegen über Bachbrücken und Straßenunterführungen bis hin zu weiten Flussbrücken und langen Viadukten sind alle Größen und Formen vertreten. Ebenso detaillierte wie nachvollziehbare Bauanleitungen weisen den Weg zur individuellen Modellbrücke aus Holz oder Karton, Metall oder Gips. Eigene Kapitel befassen sich mit beweglichen Brücken oder Kombi-Brücken für Schienen- und Straßenverkehr.

Best.-Nr. 1601801 | € 19,95



- Das ist **MIBA kompakt**
- 240 Seiten im Großformat
 - geballtes MIBA-Wissen
 - mit über 650 Abbildungen
 - jeder Band nur € 19,95



www.facebook.de/vgbahn



Best.-Nr. 1601702



Best.-Nr. 1601701



Best.-Nr. 1601601



Erhältlich beim Buch- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de



„Der Wind hat mir ein Lied erzählt“ – Musik in den Saiten der Telegrafenleitung... Und das Erzählerische fungiert eindeutig als Herzstück dieses fast schon legendären MRG-Dioramas.

Narrative **STRUKTUREN**

Saitenklang am Schienenstrang – Reminiszenzen an Werden und Vergehen

Aus Details stimmungsvoller Erinnerungen entwickeln sich im Laufe der Zeit Geschichten, phantasievoll erzählt auf der Bühne eines Dioramas... Und eben jenes ist inzwischen selbst Teil einer persönlichen Geschichte geworden, die wir heute Revue passieren lassen dürfen.

In den Jahren nach dem Studium war sie eigentlich am machtvollsten, die Sehnsucht nach persönlicher Freiheit sowie möglichst weiträumig genossener Eisenbahn-Romantik. Und letztere ist damals noch allgegenwärtig gewesen, zumindest gefühltermaßen. Ob man nun am unterfränkischen Hofheimerle oder im Nordbadi-schen unterwegs war, fast überall summt noch der Wind in den Saiten der Telegrafeneleitungen. An zumeist weißen Isolatoren aus Keramik waren jene grün korrodierten Kupferdrähte per Seitenbund befestigt. Derart fernmeldetechnische Feinheiten machten neugierig und ließen mich so manche alte Fotografie aufmerksamer betrachten.

So gab es als Vorgänger der relativ kompakten Fernsprechbuden respektive -kästen wuchtige Läutewerke verschiedener Bauarten zu bestaunen, die das Kommen eines Zuges prägnant und weithin hörbar ankündigten. Einst hatten jene akustischen Signale mit durchaus innovativem Sicherheits-Plus den optischen Telegrafen abgelöst, denn Glocken sind immerhin auch bei Dunkelheit, Nebel oder Schneegestöber nahezu uneingeschränkt einsatzfähig.

Das eine oder andere Läutewerk-Relikt war noch zu entdecken, wenn auch oftmals funktionslos – oder um einen Fernsprechapparat erweitert, wobei die 90-Grad-Querverbindung zur Telegrafeneleitung, die ich auch auf meinem damaligen Debüt-Diorama nachgebildet habe, zumeist geblieben



Unscheinbar und gleichsam prägnant: Die Querverbindung zum Läutewerk. Übrigens bestehen die Telegrafendrähte aus Strick-Elastic, jenem Beilauffaden, der sonst Socken elastisch macht.

*Relikte,
Geschichten,
Menschen*

war. Um dieses mit einer Fülle solcher Accessoires aufwartende Schaustück, das aber vor allem die Geschichten der Menschen an der Nebenbahn erzählt, geht es hier.

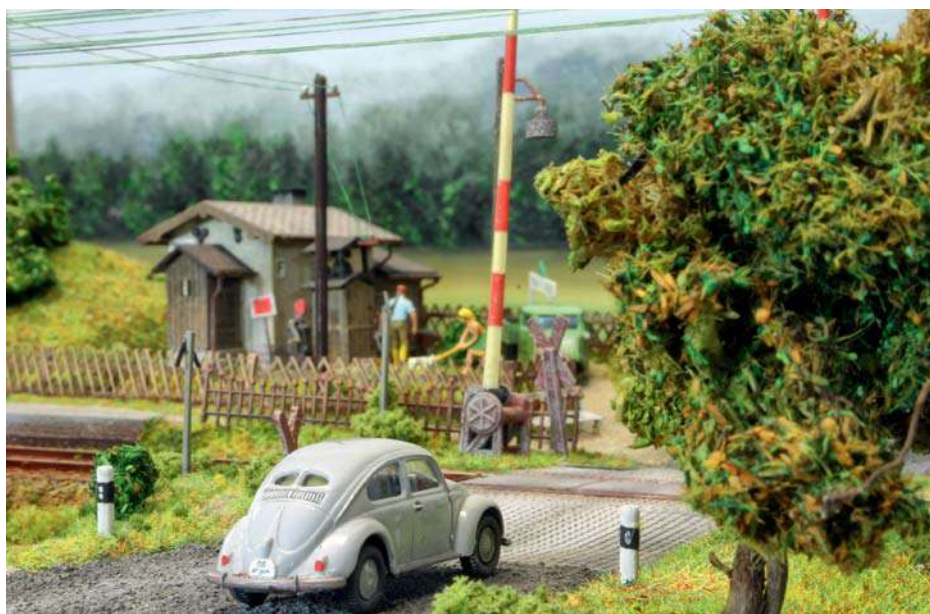
Freilich ist's eine hochsommerliche Momentaufnahme – in konzentrierter Anreicherung dreidimensional festgehalten. Die Bauersleute bei der Gartenarbeit am Bahn-



Bahn-Atmosphäre zaubern die abgestellten Signaltafeln. Der Kamin erzählt seine eigene Geschichte, nämlich die von strengen Wintern.



Körperliche Arbeit im Garten wird durch Gespräche lockerer. Indes verlässt der gepflegte VT 95 den beschaulichen Haltepunkt Bettenfeld.



Der Brezelkäfer am mechanischen Bahnübergang und dazu alte runde Leitpfosten (noch aus Holz) erzählen die Geschichte eines Sommers jener Ära, die wir heute gute alte Zeit nennen.

damm, stets zu einem Schwätzchen bereit, der Kohlenhändler, welcher gerade das kleine Bahnwärter-Dienstgebäude beliefert, ein Arbeiter, der sich um einen Kanalschacht kümmert – und, nicht zu vergessen, jener sich auf einem Geländer gockelnd sonnen-

gens nach einem züchtig gekleideten Mädchen ganz unten am Bachlauf schießt...

Diese und noch weitere kleine Geschichten werden auf jenem 1996 bei einem Wettbewerb der Firma Auhagen preisgekrönten Landschaftsschaustück erzählt, das seinerzeit einem noch unbekannten jungen Künst-



Die Kanalisation war damals auf dem Lande Innovation! Gewartet wurde sie regelmäßig, natürlich nicht ohne ein spezielles Vehikel.

ler Tür und Tor zur Eisenbahn-Fachpresse öffnete. So ist es auch dieses Diorama gewesen, mit dem der damalige Chefredakteur Dr. Karlheinz Haucke, welcher speziell dessen „narrative Strukturen“ lobte, mich selbst den MEB-Lesern vorstellte. Und fast ironisch mutet's nun an, dass eine weitere Geschichte jetzt sogar sinnigerweise mit diesem Kleinod enden durfte: Die Fotos zum vorliegenden Beitrag sind nämlich der krönende Abschluss langjähriger Arbeit im Atelier meines ebenfalls 1996 bezogenen alten Kunsthäusles gewesen! □ Michael Robert Gauß



Der Hintergrund in Öl auf Leinwand, der Vordergrund in lebendige Szenen gegliedert, so sah 1996 ein Diorama aus dem alten Kunsthäusle aus.

FOTOS: MICHAEL ROBERT GAUSS, ATELIER MRG, MARKELSHIMER KUNSTHÄUSLE



Ohne das Engagement des Bahn-Mitarbeiters wäre das alte Läutewerk am Schrankenposten längst verschwunden. Doch zur Freude der Reisenden wirkt es liebevoll gepflegt.

Fehlendes Zubehör neu entwickelt

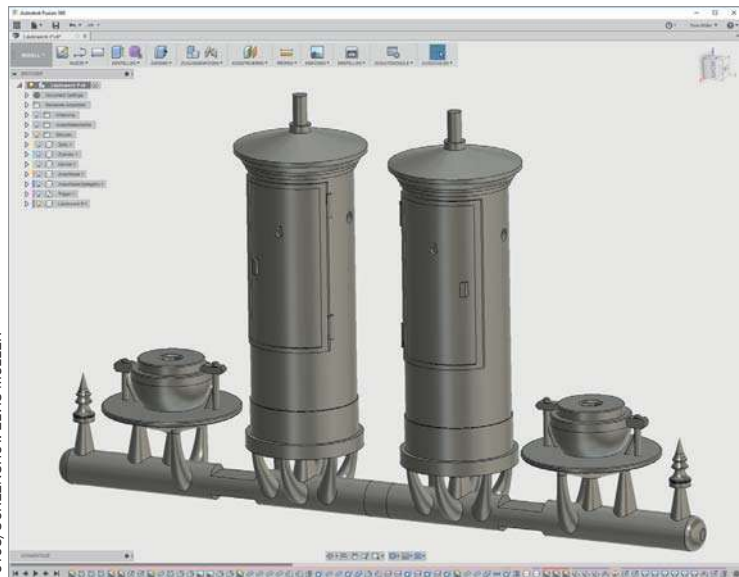
Ein detailliertes Modell eines preußischen Läutewerkes fehlte für die Spur N. Elvis Müller schloss die Lücke.

Druckfrisch ANS GLEIS

Vom Hersteller Formlabs gibt es seit einiger Zeit Laserlithographie-Drucker, die mit flüssigem Resin arbeiten. Zum Preis eines gehobenen Markenfahrrads angeboten, ist diese Technik inzwischen auch für manchen Privatanwender erschwinglich. Die Auflösung der gedruckten Teile ist sehr hoch, sie können meist direkt, ohne mechanische Nacharbeit lackiert werden. Freistehende Strukturen mit 0,3 Millimetern sind noch druckbar, Gravuren mit 0,1 Millimetern erkennbar.

Ohne Daten, die ihn versorgen, ist der Drucker aber nutzlos. Das N-Läutewerk nach preußischem Vorbild wurde nach Fotovorlagen und einigen zusätzlichen Maßangaben konstruiert. Für die Konstruktion des dreidimensionalen Modells wurde „Fusion 360“ von Autodesk verwendet, das im Gegensatz zu seinen großen Geschwistern AutoCAD und Inventor für Privatanwender kostenlos ist. Damit der Drucker mit den 3D-Daten etwas anfangen kann, wird noch eine weitere Software benötigt, der so genannte Slicer. Dieser bereitet die 3D-Modelle für den Drucker vor und erzeugt die Schichten, die letztlich gedruckt werden. Sehr wichtig ist bei diesem Arbeitsschritt die richtige Positionierung der Stützen. Dann steht einem Druck nichts mehr im Wege. Große Modelle benötigen abhängig vom gewählten Resin und der Schichtdicke etliche Stunden. Dann folgen die Reinigung in Isopropanol und das Aushärten in UV-Licht.

Das Standard-Resin von Formlabs lässt sich mit Acrylfarben problemlos kolorieren, die Vorgehensweise entspricht der bei Kunststoffmodellen. Die Haftung der Farben auf der gut gewaschenen Oberfläche ist sehr gut. □ Elvis Müller/abp



Ist der Druck abgeschlossen, hängen die Teile der Läutewerke an der Montageplattform. Sie müssen nun noch gereinigt werden.

In der Druckvorbereitung werden die Teile ausgerichtet und mit Stützen versehen.

Für das Einfärben wurden Acrylfarben verwendet.



Eine kleine Ecke für Läutewerke? Warum nicht!

Benötigt der Modellbahner ein Läutewerk, muss er ein wenig auf die Suche gehen. Doch gerade bei den Kleinserienherstellern finden sich wahre Schmuckstücke.

Museums- AUFSTELLUNG



Da lohnt sich schon ein größerer Rahmen: Die Veit-Modelle der mecklenburgischen, sächsischen und preußischen Läutewerke sind allerfeinst.

Auf Anlagen der frühen Eisenbahn-Epochen I und II sind sie fast zwingend, doch will man spätere und insbesondere moderne Zeiten nachbilden, können Läutewerke nur noch als Museums-Objekte präsentiert werden. Viele größere und kleinere Eisenbahn-Museen zeigen Läutewerke als Relikte früherer Zeiten. Das haben wir zum Anlass genommen, auch einige Modelle so in Szene zu setzen, als würden sie gerade im Rahmen eines Pressetermins als Neuerwerbungen

präsentiert. Unsere tägliche Arbeit als Journalisten mag dazu beigetragen haben.

Anders als bei den Fernspechbuden ist das Modellangebot zu den Läutewerken in allen Baugrößen eher übersichtlich. Ohne die Produkte der Kleinserienhersteller würden sogar deutliche Lücken klaffen.

Faller bietet ein Set (180634) mit mechanischen Läutewerken aus Deutschland, Frankreich und der Schweiz an. In der Packung sind sechs unterschiedliche Typen enthalten, wovon jedoch nur eines der in

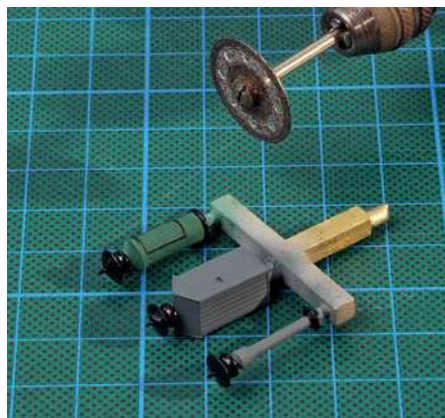


Faller bietet schon längere Zeit Kunststoff-Modelle unterschiedlicher Läutewerke an.

FOTO: WERK



Für TT bietet „Stromlinie.eu“ Läutewerke in Messing-Feinguss an. Die unterschiedlichen Ausführungen sind auch einzeln erhältlich.



Nach der Grundierung (links) folgt die Lackierung mit Airbrush und Pinsel. Dann werden die Teile vom Gussbaum abgetrennt.



Den Bausätzen liegen je zwei geätzte Isolatoren bei, für die an den bereits angesenkten Stellen Bohrungen nötig sind.

Viele Bauformen für die gängigen Baugrößen

Deutschland weit verbreiteten Bauform eines Mantelläutewerks entspricht. Diesen Typ bildet auch Auhagen mit seinem Kunststoffmodell nach, das für die Baugrößen HO und N jeweils den Bausätzen zu einem Schrankenposten beiliegt. Gleiches gilt für eine allerdings sehr vereinfachte HO-Nachbildung eines sächsischen Läutewerkes, das auf den Seiten 33 und 38 zu sehen ist.

Wer auf hochdetaillierte HO-Miniaturen Wert legt, wird bei Modellbau Veit fündig: Jeweils als exakt gefertigtes Fertigmodell können ein sächsisches (99021) oder ein mecklenburgisches (99051) Läutewerk in Zwönitz bestellt werden. Die Detaillierung und die Farbgebung der Modelle aus Weißmetallguss mit feinen Ansetzteilen lassen keine Wünsche offen. Insbesondere die sächsische Version mit dem Aufsatz für die Glocke und der rot-weißen Fallscheibe wirkt bestechend. Die auf unserem Bild links zu sehende, aus einem Einheits-Läutewerk entstandene Fernsprechkabine von Veit (99072) wird derzeit auch über KotoI (www.kotoI.de) angeboten.

Von Bemo ist ebenfalls ein sehr schönes HO-Mantelläutewerk (6580000) zu haben.

Für die TT-Bahner bietet Dirk Voigtländer (www.stromlinie.eu) drei Läutewerks-Versionen als detailreiche Bausätze aus Messing-Schleuderguss an: Ein schlankes Spindelläutewerk (3000200), ein Rundsäulenläutewerk entsprechend der Einheitsbauform (3000201) und ein sächsisches Läutewerk als Holzhäuschen (3000202). Die



Die TT-Bahner mögen es verzeihen, dass zu diesem Presstertin nur ein Fotograf erschienen ist. Die feinen Modelle von Dirk Voigtländer haben durchaus hohe Aufmerksamkeit verdient.

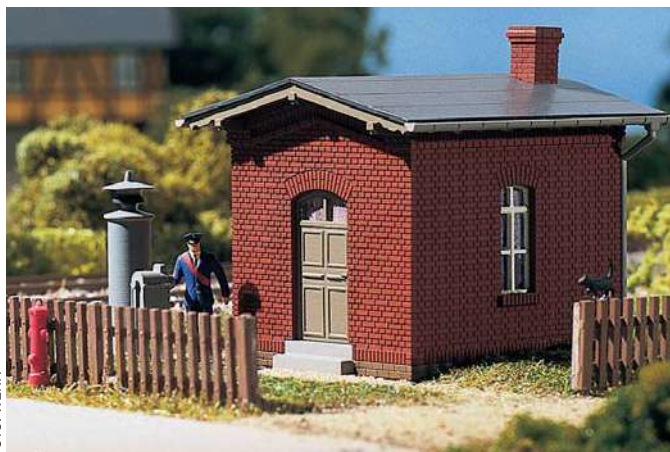


FOTO: WERK

Das Einheits-Läutewerk von Auhagen ist nur mit einem Schrankenposten in gleicher regionaler Bauweise zu haben. Die gut detaillierten Kunststoff-Bausätze sind für die Baugrößen HO (11382) und N (14468) erhältlich.

Modelle können einzeln oder im Dreier-Set erworben werden.

Ein Standard-Läutewerk aus Weißmetallguss für die Spur N entwickelte MZZ. Die einfach gehaltenen Modelle sind nun über

KH-Modellbau zu beziehen. Das auf Seite 43 vorgestellte, von Elvis Müller entwickelte Läutewerk als hochwertiger 3D-Druck im Maßstab 1:160 wird unter www.modellbausatz-nord.de erhältlich sein. □ abp



Natürliche Kühlung

Zur Basisausstattung eines Wärterhäuschens gehörte früher meist ein so genannter Erdkeller, der zur Aufbewahrung von Lebensmitteln und Brennstoff genutzt wurde.

ERDKELLER – *ein Kühlschranks am Bahndamm*

Einer der schönsten Erdkeller, den eine Trockenmauer aus Schieferstein ziert, befindet sich heute noch im oberen Vogtland an der LH-Linie zwischen Reuth und Grobau am BÜ bei Kilometer 137,0.



Museums-Bw sind Pilgerorte für Lok-Freunde. Dass man dort auch auf Wirtschaftskeller in Bauform des Erdkellers treffen kann, fällt den meisten Besuchern nicht auf. Im Museums-Bw Staßfurt diente dieser ehemalige Öl-Keller zuletzt zum Aufbewahren von Gasflaschen.

Erdkeller für Wärterwohnhaus, Einfriedung. Die Besonderheit bei dieser Aufstellung sind die Erdkeller. Weil die Wärterwohnhäuser aus Kostengründen nicht unterkellert wurden, entstand vielerorts im Umfeld des Wohnhauses am Bahndamm oder in aufgeschütteten Erdhügeln ein Erdkeller. Er ersetzte den heutigen Kühlschrank und diente den Eisenbahnern und ihren Frauen zur frostfreien, aber kühlen Lagerung der Ernte von Kartoffeln, Gemüse, Obst und Fleisch

oder er wurde als Kohlenkeller genutzt. Je nach Bauausführung, Größe und Standort lag die Temperatur im Erdkeller konstant zwischen zwei und acht Grad Celsius. Wichtig bei einem derartigen Naturkeller ist ein Boden, der Kontakt zum Erdreich herstellt, so dass die ihn umgebende Luftfeuchtigkeit des Erdreichs und dessen niedrige Temperatur ungehindert in den Lagerraum eindringen können. In der Regel boten solche Lagerräume mehrere Quadratmeter Platz und

Zur Anfangszeit der Eisenbahn entstand eine Vielzahl an Posten- und Wärterwohnhäusern auf freier Strecke. Eisenbahner verrichteten dort oft weit entfernt von Städten und Dörfern zwischen Wiesen und Feldern ihren verantwortungsvollen Dienst. Viele dieser oft idyllisch gelegenen Dienstposten mit Läutewerk und gepflegten Blumenrabatten am Postenhaus zählten früher zu den Standardmotiven der Eisenbahnfotografie. Mit der fortschreitenden Modernisierung der Eisenbahn wurden diese Gebäude von Reichs- und Bundesbahn aufgelassen und oftmals abgebrochen. Nur vereinzelt werden die ehemaligen Wärterwohnhäuser heute noch für Wohnzwecke oder als Wochenendgrundstück genutzt.

Beim genauen Betrachten dieser Inseln des Bahnbetriebs in den alten Akten der Hochbaumeistereien ist nahezu immer der gleiche Aufbau eines Dienstpostens abzulesen: Wärterwohnhaus, Geräteraum (Wagenkasten), Schachtbrunnen mit Pumpe,



Erdkeller in diesen Dimensionen sind selten. Die Hanglage an der Zufahrt zum ehemaligen Bf Gera-Liebschwitz ermöglichte nicht nur diesen zehn Meter langen Erdkeller aus Bruchstein, sondern stabilisierte gleichzeitig den Bahndamm.



FOTOS: RAINER HEINRICH

Der Erdkeller am Kilometer 78,714 der LH-Linie bei Neumark besteht aus Bruchstein-Quadern. Noch heute wird der Erdkeller täglich von den Bewohnern des darüberliegenden ehemaligen Bahnwärterhauses (im Bild nicht sichtbar) genutzt.

waren traditionell als Ziegelgewölbe ausgeführt.

Charakteristisch für den Erdkeller war der meist aus Bruch-Steinen gemauerte Eingangsbereich, der mit einer Holztür verschlossen war. Häufig zeigte diese Tür zum Gleisbereich.

An der Hauptstrecke Leipzig – Hof (LH-Linie) gab es eine besonders große Anzahl an Erdkellern. Sie stammten meist aus den 1880er-Jahren. Noch heute sind zwischen Gößnitz und Hof mindestens zehn Erdkeller vorhanden. Einige werden von den Bewohnern der ehemaligen Bahnwärterhäuser nach über 130 Jahren sogar noch genutzt.

Am markantesten ist der Erdkeller am Kilometer 78,714 der LH-Linie bei Neumark (Sachs). Noch tiefer im Vogtland befindet sich am Streckenkilometer 100,0 bei Limbach ein beliebter Fotostandpunkt. Den neben dem dortigen Bahnwärterhaus angelegten Erdkeller nutzen die Bewohner heute als Schuppen fürs Moped und die Gartengeräte.

Einer der schönsten Erdkeller, weil aus Schieferstein gemauert, ist unweit der säch-

Auch in Betriebswerken anzutreffen

sisch-bayerischen Landesgrenze, zwischen Reuth und Grobau am Bahnübergang (BÜ) bei Kilometer 137,0 zu finden.

Aufgrund ihrer baulichen Vielfalt bieten Erdkeller neben Bahnwärterhäusern zahlreiche Möglichkeiten zur Nachgestaltung im Modell, um die Anlage zu bereichern. Eine weitere Bauform von Erdkellern, auch Wirtschaftskeller genannt, gab es früher auch in

Trotz mehrfacher Streckensanierung und Hangbefestigungen blieb der Erdkeller an diesem ehemaligen Bahnwärterhaus bei Langhessen an der LH-Linie erhalten. Den Erdkeller nutzten Kinder als gefährlichen Spielplatz in Gleisnähe, deshalb wurde die Eingangstür zugemauert.





Den wohl abenteuerlichsten Erdkeller gab es zu DR-Zeiten auf dem Güterbahnhof Saalfeld und er diente als Rangierunterkunft. Das Dachgewölbe ist mit Bitumenpappe abgedichtet.

den Bahnbetriebswerken und bei anderen Dienststellen der Deutschen Reichsbahn sowie der Deutschen Bundesbahn. Dort erfüllten sie unterschiedliche Zwecke: Sie dienten als Öl-Keller oder wurden zur Aufbewahrung von Gasflaschen genutzt.

Erhalten sind Bw-Erdkeller heute noch im Traditionsbahnbetriebswerk Staßfurt, im Deutschen Dampflokmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg oder im unteren Bahnbetriebswerk von Falkenberg (Elster).

Auch auf Personenbahnhöfen inmitten der Gleisanlagen gab es Wirtschaftskeller, so etwa heute noch auf dem Endbahnhof der Schwarzatalbahn in Katzhütte. Den wohl abenteuerlichsten Erdkeller gab es zu DR-Zeiten auf dem Güterbahnhof Saalfeld. Er diente in der Mitte der Gleisanlagen als Rangierunterkunft und konnte mittels Ofens beheizt werden. Das Thema Arbeitsschutz sollte man beim Betrachten der Aufnahme lieber außer Acht lassen. □ Rainer Heinrich



Wirklich gemütlich ist es nicht in einem Erdkeller, aber zur Lagerung von Lebensmitteln ist er bestens geeignet.



In Werdau, unmittelbar am ehemaligen IFA-Kraftfahrzeugwerk, wird auch heute noch ein ehemaliges Bahnwärterhaus bewohnt. Der zugehörige Erdkeller aus Bruchstein mit Eisentür und Ziegelgewölbe wird zwar nicht mehr benutzt, ist aber bautechnisch noch voll erhalten.



Zusammen mit dem Zugangsweg bildet der gemauerte Erdkeller eine schöne Bereicherung der Böschung am Bahnwärterhaus.

Bahnwärters Vorräte – gut gekühlt im Erdreich

Als kleines, überschaubares Bauprojekt soll die Nachbildung eines Naturkellers eine HO-Anlage bereichern. Das Vorbildfoto auf Seite 46 bildete die Grundlage für den Selbstbau aus Bauplatten der Zubehörhersteller.

Vorratsschrank IN NATURSTEIN

Ein Erdkeller auf der Modellbahn? Das klingt im ersten Moment nach einer recht profanen Angelegenheit. Im Zusammenspiel mit einer anderen Betriebsstelle wie etwa einer Blockstelle oder einem Schrankenposten und einer vorbildli-

chen Umsetzung kann so ein Naturkeller aber zu einem kleinen Schmuckstück am Rand der Bahntrasse werden. Bilder, die als Arbeitsvorlage dienen können, finden sich reichlich. Platz- und Materialbedarf sind durchaus überschaubar. In den allermeis-

ten Fällen beschränkt sich der sichtbare Teil des Bauwerks ja auf ein Stückchen Mauerwerk. Nur eine Türe verrät, das sich noch etwas im Verborgenen befinden muss.

Für das umgesetzte Beispiel dient das oben genannte Vorbild als Grundlage. In der



Das benötigte Mauerwerk gibt es in vielen Ausführungen. Neben Hartschaum wurden Platten aus Spezialgips verwendet.



Ein wenig Planung kann nicht schaden. Die richtigen Abmessungen der Türe ermittelt man mit dem Messschieber.



Die Messergebnisse und Foto-Auswertungen werden in eine einfache Skizze umgesetzt. Sie dient als Basis für einen Karton-Prototyp.



Hartschaumplatten sind ideal für den Geländebau: Sie bieten hohe Stabilität bei geringem Gewicht und sind gut zu bearbeiten.



Mit den ermittelten Abmessungen für den Keller geht es jetzt in die Tiefe. Für die Aushubarbeiten genügt ein scharfes Bastelmesser.



Zur Prüfung der Größenverhältnisse wird ein Prototyp der Frontmauer aufgestellt. Eine Figur hilft, das Ergebnis richtig einzuschätzen.

Böschung der Bahntrasse ist eine Natursteinmauer eingelassen, eine einfache Holztür verschließt den Eingang. Eine am oberen Mauerabschluss verlaufende Kante lässt vermuten, dass dort Wellblechplatten als Deckenkonstruktion dienen.

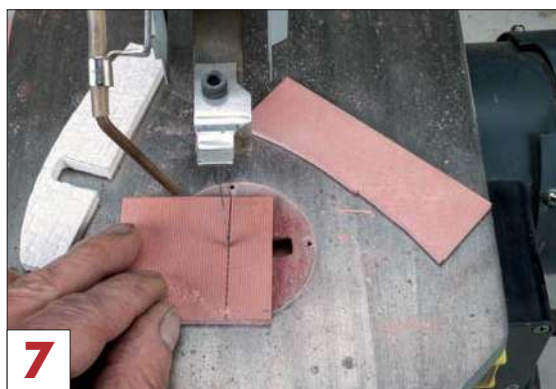
Für den Nachbau kann der Bastler auf ein großes Angebot an verschiedenen Mauerplatten zugreifen. Dabei handelt es sich meist um Hartschaum-Produkte; Bauplatten aus Spezialgips bekommt man bei Vamisol. Letztere sind auf unserer Baustelle für den Innenraum vorgesehen. Die sichtbare Front entsteht aus einem Stück der Hartschaumplatte 58064 von Noch.

Zunächst gilt es aber, Größe und Maße des Bauwerks festzulegen. Zur Orientierung dient auch dabei ein im rechten Winkel aufgenommenes Detailfoto der Natursteinmauer. Maße sind darin jedoch nicht zu finden. Als Ausgangspunkt für die Vermessung

Messungen und Skizzen als Grundlage

kann aber die Tür dienen. Legt man die Breite mit rund 90 Zentimetern fest, lassen sich die übrigen Längen und Höhen am Bild abnehmen und in den gewünschten Maßstab umrechnen. Mit den ermittelten Werten lässt sich auch eine einfache Skizze im HO-Maßstab anfertigen. Sie zeigt zum Beispiel im Vergleich mit einer Figur, ob der Gesamteindruck stimmig ist. Ein erstes Probebauteil fertigt man sich dann aus festem Karton oder Holz. Es leistet für die Ausformung des Hartschaumgeländes gute Dienste und

kann als Schablone für das Exemplar aus dem Noch-Mauerwerk verwendet werden. Vorher muss die recht starke Hartschaumplatte auf eine Dicke von rund 3 mm reduziert werden, was mit einem scharfen Cutter-Messer schnell erledigt ist. Nach dem Zugschnitt der Mauer wird auch gleich die Türöffnung angefertigt. Damit unser Bauteil bei den weiteren Arbeiten nicht an dem wenig stabilen Türbogen auseinanderbricht, empfiehlt es sich, die Mauer auf ein Stück dünnes Modellbau-Sperrholz zu kleben. Die Erdkeller-Tür ist übrigens eine kleine Bastelei aus Furnierholz-Streifen, die mit Weißleim schnell in der gewünschten Größe zusammengesetzt sind. Die Form der Türe lässt sich mit einem Skalpell nach dem Trocknen des Klebers zuschneiden. Auch die Scharnierbänder entstehen im Eigenbau aus 0,2 Millimeter dünnem Messing- oder Bronzeblech. Eine Öse am Band er-



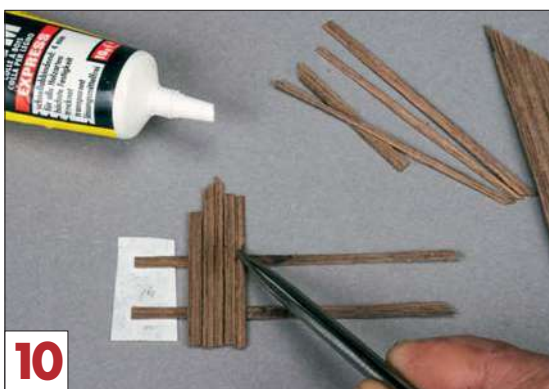
Eine elektrische Dekupiersäge lässt sich gut im Modellbau einsetzen. Auch das Zuschneiden der Vampisol-Mauerplatten ist damit möglich.



Bevor der Türausschnitt entsteht, klebt man die Mauerplatte mit etwas Weißleim auf ein dünnes Sperrholzbrettchen.



Als Bodenplatte kommt eine Eterno-Bauplatte von Vampisol in den Keller. Im Zugangsbereich wird das Gelände mit dem Messer angepasst.



Die Türe entsteht aus Furnierholzstreifen, die mit Holzleim auf zwei Querbretter geklebt werden.



Aus dünnem Bronzeblech entstehen die Scharnierbänder. Mit zwei Messinghaken im Mauerwerk ist die Tür sogar beweglich.



Die Bodenplatte erhält eine dunkle Grundierung mit leicht verdünnter Acrylfarbe, die anschließend gründlich trocknen muss.

laubt es, die Tür später in kleine Drahtstifte einzusetzen, die ihren Platz im Mauerwerk haben. Auf diese Weise ist die Tür beweglich und ermöglicht einen – wenn auch recht eingeschränkten – Blick in den Lagerraum.

Für die Darstellung des Erdkellers würde es natürlich genügen, lediglich die Frontmauer aufzustellen. Die Gestaltung des eigentlichen Kellerraums ist aber recht einfach und hat später für den Betrachter ihren eigenen Reiz. Hinweise auf die Bauweise gibt es zahlreich in Abbildungen, die im Internet zu finden sind. Üblicherweise wird dort ein Vollziegel-Mauerwerk verwendet, das sich mit der „Eterno-Bauplatte Backsteinmauerwerk“ von Vampisol gut darstellen lässt. Das ziegelrote Material aus Spezialgips benötigt für den hier gezeigten Verwendungszweck auch keine weitere Farbbehandlung. Lediglich die Mauerfugen sollte man mit etwas hellgrauer Acrylfarbe heraus-

Mauerwerk aus Spezialgips und Hartschaum

arbeiten. Für die Größe des Lagerraums ergeben sich aus dem Vorbild keine Hinweise, hier kann der Modell-Bauherr frei entscheiden. Für den Zuschnitt der Eterno-Platten hat sich eine elektrische so genannte Dekupiersäge bewährt. Ihre Arbeitsweise entspricht der einer Laubsäge, die für die überschaubare Anzahl der Bauteile auch zum Einsatz kommen kann. Bei den Arbeiten mit den Gipsplatten besteht naturgemäß eine gewisse Bruchgefahr. Etwas Vorsicht beim Zuschneiden ist daher empfehlenswert.

Unser Keller benötigt auch eine Bodenplatte, die ebenfalls dem Vampisol-Sortiment entstammt. Für ein vorbildliches Aussehen muss die graue Gipsplatte „Zyklopenmauerwerk“ allerdings noch farblich behandelt werden. Am besten geht das mit wasser- verdünnbaren Acrylfarben, die als Künstler-Farben inzwischen auch in den meisten Baumärkten für wenig Geld zu haben sind.

Im ersten Schritt erhält die Bodenplatte nur eine schwarze Grundierung. Dieser Anstrich sollte gründlich durchtrocknen. Für die weitere Gestaltung gibt man dann kleine Farbmengen zum Beispiel auf ein Brettchen. So lässt sich der benötigte braunviolette Farbton leicht anmischen. Die Platte wird damit nicht etwa bemalt, sondern lediglich mit dem fast trockenen Pinsel bestrichen. Auf diese Weise erhalten nur die erhabenen Steine eine Färbung. Variiert man außerdem die Farbmischung, entsteht ein



Authentische Einfärbung mit verschiedenen Acrylfarben: Der fast farbleere Pinsel wird mit nur wenig Druck über das Bauteil geführt.



Mit grauer Strukturpaste wird der Boden verfugt. Überschüssiges Material entfernt man mit einem Schwämmchen.



Aus der Abdeckplatte wird der Bogen der Kellerdecke herausgearbeitet. Als Schablone dient eine Kopie der Frontmauer.



Die Kellerwände entstehen aus „Eterno“-Ziegelplatten. Anpassungen gelingen mit Schleifpapier und Feile.

sehr natürliches Aussehen der Mauerplatte. Auf die selbe Weise bearbeitet man auch das Natursteinmauerwerk der Frontplatte.

Nach dem Trocknen der Bodenplatte können die Einzelteile am zugedachten Platz verbaut werden. Als Klebstoff verwendet man Weißleim und Dispersions-Montagekleber. Lösemittelhaltige Kleber würden die Basis aus Hartschaum angreifen und sind deshalb ungeeignet. Den Anfang macht die Bodenplatte mit einer dünnen, gleichmäßigen Schicht aus Montagekleber an der Unterseite. Anschließend werden die Ziegelwände und die Frontmauer aufgestellt. Für die Trockenzeit des Klebstoffs müssen die Bauteile fixiert werden. Ein passender Hartschaumklotz sorgt für den nötigen Druck auf die Klebestellen.

Ob das Vorbild unseres Kellers tatsächlich mit einer elektrischen Beleuchtung ausgerüstet war, wissen wir natürlich nicht. Im Modell kann sich der Bauherr die Freiheit nehmen und mit einer Micro-Kabelbirne für die Ausleuchtung sorgen. „Lieber jetzt als nie ...“ heißt das Motto, denn ist das Gelände erst einmal geschlossen, gibt es keine Einbaumöglichkeit mehr. Gleiches gilt für die Inneneinrichtung. Durch die geöffnete Tür ist ein kleiner Bereich des Kellers für den Betrachter einsehbar. Überaus detailliert muss die Einrichtung aber nicht sein. Ein paar einfache Regale zum Beispiel sind aus Vierkant-Holzleisten und Furnier-Brettchen schnell zusammengesetzt. Alternativ kann

man zu den kleinen Lasercut-Bausätzen greifen, die verschiedene Hersteller im Angebot haben. Gleiches gilt für die Kisten zur Aufbewahrung des Lagerguts. Sie sind aus Echtholz oder Kunststoff zu bekommen. Auf den Inhalt in Form von Obst und Gemüse muss man im Maßstab 1:87 ebenfalls nicht verzichten. So bietet eine Marktstand-Packung von Busch alles, was zur Einlagerung geeignet ist.

Inneneinrichtung mit Beleuchtung, Regalen und HO-Obst



Da wundert sich die Stadtbewohnerin: Auch ganz ohne Strom und Kühlschrank funktioniert die Vorratshaltung, (fast) alles ist noch frisch und knackig.



17

Wenn alles passt, folgt das Einkleben der Wände mit Weißleim. Hartschaumreste halten die Teile bis zur Trocknung in Position.



18

Eine Glühlampe dient der Beleuchtung. Ein Regal ist schnell gebastelt, Obstkisten und Fässer vervollständigen die Einrichtung.



19

Nach dem Aufkleben der Decke erhält die Landschaft den letzten Schliff mit grobem Schleifpapier.



20

Nun folgen eine dünne Sandschicht auf dem grundierten Hartschaum und schließlich die Begrünung.

Nach der Innengestaltung steht der weitere Aufbau des Geländes auf dem Programm. Als oberer Abschluss kommt wieder eine Hartschaumplatte zum Einsatz. Der Bogen der Kellerdecke wurde zuvor mit Messer und Schleifpapier herausgearbeitet. Auf eine Nachbildung des Mauerwerks kann

dort aber verzichtet werden. Nach dem Aufkleben der Platte wird das Gelände mit den schon genannten Hilfsmitteln in die gewünschte Form gebracht. Die Hartschaumlanschaft erhält dann eine Grundierung mit Abtönfarbe aus dem Baumarkt in einem grünbraunen Farbton (Umbra). Nach dem

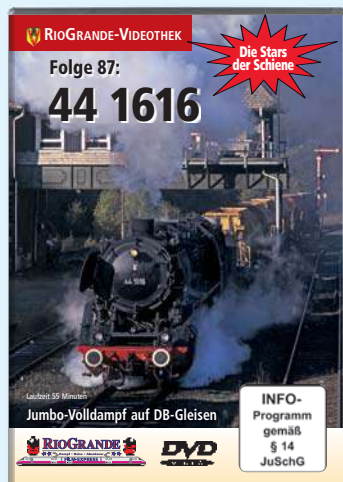
Trocknen entstehen das umgebende Erdreich sowie der Zugangsweg aus unterschiedlichen Sandmaterialien. Die elektrostatische Begrünung mit Grasfasern und das Platzieren von Flocken und kleinem Buschwerk schließen den Bau des kleinen Anlagenteils ab. □ Michael Siemens/abp

FOTOS (23): MICHAEL SIEMENS



Bevor die Vorräte an Blaukraut, Porree und Kohlrabi im Keller eingelagert werden können, müssen sie erst einmal angebaut werden.

Die **NEUEN** Stars der Schiene



behandelt die seit einigen Jahren laufende betriebsfähige Aufarbeitung von 44 1616, die nach dem damaligen Spektakel mit Fristablauf abgestellt werden musste.

Laufzeit 55 Minuten • Best.-Nr. 6387 • € 16,95

Die mächtigen Güterzugjumbos der Baureihe 44 bevölkerten jahrzehntlang das Ruhrgebiet und die daran anschließenden Regionen, waren sie doch prädestiniert für den schweren Güterverkehr, der bis in die Schlussphase des DB-Dampfbetriebs dort Alltag war. Das RioGrande-Filmteam konnte im Jahre 1999 den damals noch betriebsfähigen Jumbo 44 1616 vor planmäßigen DB-Güterzügen im Raum Hamm, Hagen und Dieringhausen einsetzen. Bei kaltem, sonnigem Herbstwetter sind herrliche Aufnahmen entstanden, die heute so nicht mehr wiederholbar sind. Erleben Sie einen typischen Einsatztag einer Güterzugdampflok, wie er jahrzehntlang bei der DB Alltag war. Faszinierend sind Blicke hinter die Kulissen und historische Aufnahmen, die an den Planbetrieb der Reihe 44 bei der DB erinnern. Ein Kapitel



Kulissen – unter anderem im Heimat-Betriebswerk Chalindrey, wo sämtliche Aggregate getauscht werden können, so auch die Elektro- und Dieselmotoren.

Laufzeit 72 Minuten • Best.-Nr. 6386 • € 16,95

Sie sind Kult und leider vom Aussterben bedroht: die dieselelektrischen Reihen 72000/72100 der französischen Staatsbahn SNCF, die zu den stärksten Motorloks gehören, die in Europa je gebaut wurden. Ab 1968 waren die teilweise 160 km/h schnellen Boliden die Stars auf französischen Gleisen. Nun verschwanden diese soundstarken Maschinen aus dem hochwertigen Dienst und Eisenbahnfreunde aus Nah und Fern pilgerten zu deren letzter großer Einsatzstrecke zwischen Paris und Belfort. Unser Team hat die imposanten Loks seit über 15 Jahren immer wieder mit der Kamera aufgespürt. Das Ergebnis sind nicht nur herrliche Zugszene, sondern auch interessante Blicke hinter die

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]
www.vgbahn.de

Erhältlich direkt bei:

VGB Verlagsguppe Bahn GmbH • RIOGRANDE-Video • Am Fohlenhof 9a • 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 • Fax 0 81 41/5 34 81-100 • bestellung@vgbahn.de • www.riogrande.de



Eisenbahn-Romantik-Video-Express Das tolle Unterhaltungspaket

Inzwischen hat Hagen von Orlow die 147. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit 155 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Die Zeitschrift: Fröhliche Farbenspiele bei TX-Logistik • Perfekte Felsen: Mit den neuen Formen von NOCH gelingen spielend feine Felsen. Wie es am besten gelingt, zeigen Schrittfür-Schritt-Bilder • Dampf in Myanmar: Reisen in ferne Länder haben ihre besonderen Reize. Wenn es dann auch noch kräftig dampft, ist das Bahnabenteuer perfekt.

Die DVD: Spessart-Rampe • 03 mit Fotozug D 1000 • 86 1333 im Plandienst auf Usedom • Große V 200-Parade • Umleiterzüge Süddeutschland mit Ludmillas und anderen Raritäten • Baureihen E 10 und E 11

Bonus: 99 1542 auf der Ybbstal-Bergstrecke

Video-Express plus ZÜGE im Set • Bestell-Nr. 8147 • € 15,95

Im Abo nur € 76,50 pro Jahr (6 Ausgaben)

Kleines Bauwerk exakt nach Vorbild

Mit den heutigen technischen Möglichkeiten ist bisher fehlendes Zubehör schnell realisierbar. Im Fall eines Erdkellers für die Spur N halfen der PC und ein Laser.

Steine ZEICHNEN



„Mal sehen, ob noch Bier da ist ...“ Gleich um die Ecke am Stellwerk, auf dem Fußweg leicht zu erreichen, liegt der (neue) Erdkeller.

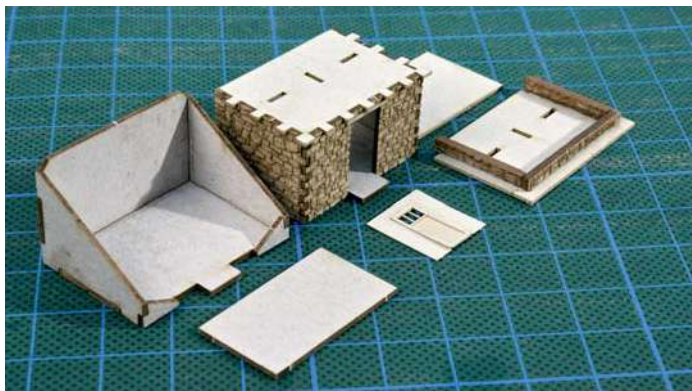
Der Erdkeller im Bild auf Seite 48 oben hatte es mir angetan. Seine Proportionen und die klar erkennbare Bauweise sollten eine Umset-

zung in Form eines kleinen Lasercut-Bausatzes vergleichsweise einfach ermöglichen. Schlag-Modellbau in Olching (SMB) konstruierte auf Basis einiger zusätzlicher Fotos

und eines einfachen Aufmaßes durch Rainer Heinrich vor Ort den kleinen Bausatz in gewohnt perfekter Ausführung. Form und Größe der Steine entsprechen exakt dem



Vor der Umsetzung in einen Bausatz ließ sich Christian Schlag von SMB von den Vorbild-Fotos inspirieren und fertigte eine Skizze an. Der anschließende Entwurf wurde am Computer gezeichnet. Das Ergebnis im Maßstab 1:160 kann trotz der Winzigkeit in allen Details überzeugen.



Aus wenigen Teilen besteht der Prototyp des Bausatzes, der sich ohne jegliche Probleme zusammensetzen ließ. Links die „Montage-Kiste“.

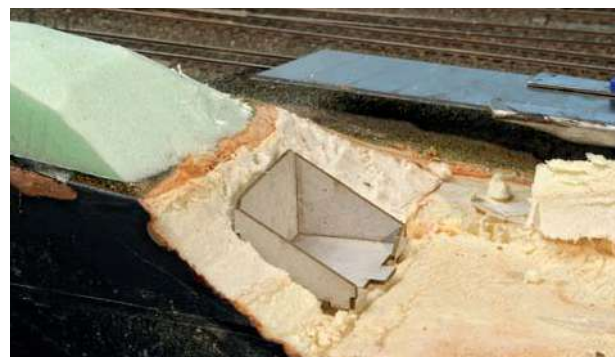


In dieser Böschung am Stellwerk sollte der Erdkeller platziert werden. Doch die Höhe erwies sich als zu niedrig, der Hang als zu flach.



FOTOS: ANDREAS BAUER-PORTNER

Nach der Rodung des Gehölzbestandes waren daher Erdarbeiten mit Stichsäge und Cutter-Messer nötig. Es entstand eine steilere Böschung mit der Neigung 1:1,5. Der Hügel wurde außerdem etwas aufgestockt.



Nach wenigen Schnitten im Hartschaum ist die Aussparung für den Erdkeller fertig.

Vorbild, und selbst die Jahreszahl im Türsturz oder die Scharniere an der Türe wurden nicht vergessen. Auch die Eckausbildung aus verzahnten Steinen passt perfekt; dort stören nach dem Zusammensetzen keine unschönen Fugen. Als ungemein praktisch erwies sich die so genannte Montagekiste: Beim Einbau in die Anlage wird zunächst nur diese äußere Hülle verwendet.

Eine passende Böschung entsteht neu

Wie beim Vorbild sollte der Erdkeller auch auf meiner N-Anlage einem Bahnbetriebsgebäude zugeordnet werden. Die Wahl fiel auf das Stellwerk am Abzweig zur Nebenbahn und zum Bw. Doch die dort bestehende Böschung zeigte sich als zu niedrig und zu flach. Eine gewisse Überdeckung sollte der Erdkeller schon aufweisen, um realistisch und nicht nur hingestellt zu wirken. Statt der ursprünglich gedachten Ausrichtung parallel zu den Gleisen sollte sich auch eine Aufstellung senkrecht dazu als vorteil-

hafter herausstellen. Der Erdkeller ist so vom Anlagenrand aus besser einsehbar.

Die bestehende Böschung wurde teilweise abgetragen und zum Stellwerk hin mit einem Stück Hartschaumplatte überhöht. Nach wenigen Schnitten mit dem Cutter-Messer setzte ich die „Montage-Kiste“ ein und verspachtelte den gesamten Umbau-Abschnitt. Nach dem Trocknen folgte braune Geländefarbe. Oft entstehen bei diesen Arbeiten Verschmutzungen der Gebäudefasaden. Nicht so beim Erdkeller, der erst nach den groben Arbeiten eingesetzt wurde.

Vorher wurde der zusammengesetzte Bausatz mit Acryl-Farben behandelt. Nach einer ersten Grundierung in einem Beige-Ton folgte eine dunkle Lasur, damit später die Fugen gut wirken. Nach der Trocknungsphase habe ich die Steine mit fast trockenem Pinsel in unterschiedlichen Farbtönen vorsichtig überstrichen, ohne die Fugen und kleinen Löcher zulaufen zu lassen. Eine ganz leichte Granierung der Kanten bildete den Abschluss der Malerarbeiten.

Vor dem Erdkeller wurde ein kleines Reststück gelaserten Pflasterbelages verlegt. Der Kiesweg hin zum Stellwerk entstand aus feinem Sand. Auch die Abgrenzung hin zu den Gleisen mit einem Geländer aus der Vorratskiste wurde nicht vergessen. Dann konnte neu bepflanzt werden. □ abp



Mit Spachtelmasse entsteht wieder eine glatte Geländeohaut. Die „Montage-Kiste“ vermeidet Verschmutzungen des Bausatzes.



Dieser wird erst eingesetzt, wenn die Spachtelarbeiten und die Einfärbung abgeschlossen sind.



228 676 passiert den Haltepunkt Niederwürschnitz an der Strecke Stollberg – St. Egidien, der über eine wunderschöne Nasenuhr verfügt.

Rund um die Uhr

Die Zeit ist eine der wichtigsten Richtgrößen des Eisenbahnbetriebs.
Ihre Messung und ihre Anzeige sind unverzichtbar.

Bahnhofsuhren – DIE BAHNZEIT IM WANDEL

Der Blick auf die Uhr zählt seit jeher zu den wichtigsten Tätigkeiten rund um die Eisenbahn. Züge müssen nach Fahrplan fahren, um Anschlüsse zu garantieren; Güter sollen bedarfsgerecht geliefert werden, um Produktionsprozesse beim Empfänger sicherzustellen. Reisende richten sich nach den Bahnhofsuhren, um ihre Züge pünktlich zu erreichen.

Die Bahnhofsuhr auf dem Bahnhofsgelände gibt sowohl den Fahrgästen als auch Eisenbahnern die verbindliche Zeit für den Zugverkehr vor.

Uhren dieser Art waren in der Zeit vor unserer heutigen beschleunigten und vernetzten Ära jedoch keine Selbstverständlichkeit. Schon gar nicht die Einteilung der Zeit in Stunden und Minuten oder gar Sekunden. Die Eisenbahn war nicht nur das Transport-

mittel, das die industrielle Revolution ermöglichte. Ihr sicherer Betrieb war auch der entscheidende Anstoß für unser heutiges, weltweit vereinheitlichtes Zeitsystem.

Bis zum Beginn des Eisenbahnzeitalters galt in der Regel eine sogenannte Ortszeit, die sich am Sonnenstand orientierte. Stand die Sonne im Zenit, war Mittag; mit der Folge, dass 12 Uhr in Berlin keineswegs 12 Uhr in Köln entsprach.



Der Stationsbeamte vom Bahnhof Friedewald verweist das Mädchen auf die Abfahrt des nächsten Personenzugs nach Moritzburg.

Als Orientierung standen den Menschen anfangs nur wenige Uhren, etwa an großen Rathäusern und Kirchen, zur Verfügung. Die zunehmende Vernetzung des Schienenverkehrs Mitte des 19. Jahrhunderts erforderte jedoch einen minutengenauen Fahrplan. Schließlich waren es die Eisenbahnen, die aus der Notwendigkeit eines zuverlässigen

Bahnbetriebs die genaue einheitliche Zeit in Orte mit Eisenbahnanschluss brachten.

Die Verfassung des Deutschen Reiches vom 16. April 1871 beinhaltete die Einführung von inhaltsgleichen „Betriebs- und Bahnpolizeireglementen“ in allen Landesteilen. Ein solches Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 30. November 1885



Bei der Uhr im Bahnhof Glauchau ist die Firma Bernhard Zachariä aus Leipzig auf dem Zifferblatt vermerkt.



Die Außenuhr am Empfangsgebäude in Lobenstein zeigt sowohl römische Zahlen als auch die arabischen Zahlen 13 bis 24 auf einem Zifferblatt.



Der Bf Altenburg erhielt 1883 ein neues Empfangsgebäude mit Schmuckelementen, in welche die Bahnhofsuhr eingefügt war.



In die Giebelwand des Hbf Fürth ist diese mit Sandstein umrandete Bahnhofsuhr eingelassen, die gut ins historische Ensemble passt.

verordnete allen Bahnstationen eine Uhr für die Öffentlichkeit, auf die alle Fahrpläne abzustimmen waren. Nach der Verordnung hatte auch das Betriebspersonal danach ausgerichtete Taschenuhren zu tragen. Größere Bahnhöfe sollten außerdem mit beleuchteten Uhren ausgestattet sein. Die Verordnung zu den Bahnhofsuhren aus der Länderbahnzeit wurde später in die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BO) übernommen. In der BO für das Deutsche Reich vom 17. Juli 1928 ist dazu im § 26, Absatz 2 folgender Eintrag zu lesen: „Jeder Bahnhof ist mit einer für die Reisenden sichtbaren Uhr auszustatten. Auf größeren Bahnhöfen muss die Zeitangabe sowohl von der Zugangs- als auch von der Bahnseite zu erkennen sein.“

*Die Eisenbahn
sorgt für die
einheitliche Zeit*



Das Stellwerk Hs 2, neben der DB-Regio-Werkstatt (ehem. VES-M), trägt noch heute diese Uhr.



Markantes Merkmal des Bayerischen Bahnhofs in Leipzig ist bis heute der Portikus. An der Nordseite trägt er eine Uhr, die heute noch in Betrieb ist.



Der Leipziger Hbf besitzt seit 1915 über den Zugängen zur Ost- und zur Westhalle je eine Uhr.

Problematisch war anfangs die Übertragung der einheitlichen Zeit von Ort zu Ort. In frühen Jahren standen nur optische und akustische Signale mit sehr begrenzter Reichweite zur Verfügung. Mit der beginnenden Ausrüstung der Strecken mit elektrischen Telegrafen nutzten die Bahnverwaltungen den Morsefernschreiber zur Übertragung der gültigen Zeit.

Seit dem 1. April 1893 galt auf den Eisenbahnen des Deutschen Reiches die Mitteleuropäische Zeit, die sich an der 1884 eingeführten Weltzeit GMT (Greenwich Mean Time) orientierte.

Schrittweise führten die meisten Staaten unseres Kontinents die 24-Stunden-Einteilung des Tages ein. In Europa war die Deut-

sche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) das letzte große Bahnunternehmen, das an den zwölf Vormittags- und zwölf Nachmittagsstunden festhielt. Die DRG stellte erst zum Beginn des Sommerfahrplanes am 15. Mai 1927 die Uhrzeit in das 24-Stunden-System um, so wie wir es heute noch kennen. In einer Verfügung des Generaldirektors der DRG heißt es: „Anlässlich der Einführung der Vierundzwanzigstunden-Zählung sind die Ziffernblätter der in geringer Höhe angebrachten Uhren an den Außenseiten der Bahnhöfe, in den Bahnhofsvorhallen, in den Warteräumen und auf den Bahnsteigen mit neuen Stundenziffern 13 bis 24 zu versehen. Von der Änderung der Ziffernblätter der Turmuhren, der ziffernlosen Uhren und der Uhren in den Diensträumen ist Abstand zu nehmen.“

Für den Eisenbahnbetrieb ist es unerlässlich, dass an allen Betriebspunkten die gleiche, exakte Zeitanzeige gewährleistet ist. Bahnhofsuhren sind deshalb so genannte Minutensprungnebenuhren, die von einer zentralen Hauptuhr jede volle Minute einen elektrischen Impuls erhalten und den Minu-



Uhren mit um 45 Grad versetzten Ziffernblättern befanden sich meist auf erhöhtem Standpunkt, wie beim Wärterposten der Drehscheibe des Bw Lutherstadt Wittenberg.

Zwölf- oder 24-Stunden-Zählung?



Im Museum BW Leipzig-Plagwitz hängt diese markante Würfel-Uhr.

tenzeiger elektromechanisch eine Minute vorspringen lassen. Dazu wurden ursprünglich mechanische Uhren, Impuls- und Frequenzuhren eingesetzt. Die DR betrieb Zeitanlagen meist mit Impulsuhren. Dabei steuerten mechanische Hauptuhren über elektrische Impulse eine Vielzahl von Nebenuhren. Die Deutsche Bundesbahn stellte ab Mitte der 1970er-Jahre die Zeitsteuerung auf Funk um. Das Langwellenfunksignal DCF 77 versorgte seit Ende der 1970er-Jahre etwa 9600 der 14000 Bahnhofsuhrn der Bundesbahn mit dem selben Zeitsignal. Der mit der Atomuhr der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt in Braunschweig gekoppelte Sender steht in Mainflingen bei Aschaffenburg. Zum Zeitabgleich empfangen alle Bahnfunkuhren kontinuierlich ein 58 Bit langes Zeittelegramm, bestehend aus Stunde, Minute und Datum sowie Sommer- oder Winterzeit. Die übrigen 4400 Uhren laufen überwiegend als Nebenuhren. Synchronisiert werden sie über Stromimpulse ihrer benachbarten Mutteruhren.

Das Design der Bahnhofsuhrn in Deutschland war früher recht unterschiedlich. Sie orientierten sich in der Gestaltung meist an der kreisrunden Form klassischer Kirchturmuhren, wobei sich die Gestaltung des Gehäuses, des Zifferblattes und der Zeiger sehr stark unterschied. Der Klassiker unter den Bahnhofsuhrn in Mitteldeutschland ist zweifelsohne die Nasenuhr. Senkrecht zur Wand angebracht und wegen ihrer dreikantigen Draufsicht als Nasenuhr be-



Aus dem Hause Siemens & Halske stammte die Runduhr am Bahnhof Roßwein.

zeichnet, wurde sie anfangs von außen angestrahlt, da man eine Schädigung des Werkes durch die Hitze der Petroleumbeleuchtung befürchtete. Kleinere Unterwegsstationen der Haupt- und Nebenbahnen waren bevorzugt mit Nasenuhren ausgerüstet. Das Gehäuse der Nasenuhren war mit filigranen Gusselementen verziert. Verschnör-

Früher waren Uhren oftmals Schmuckstücke

kelte Unterzüge beziehungsweise Konsolen und kunstvolle Dachaufbauten machten die Nasenuhr zusätzlich zu echten Hinguckern. Einige dieser Uhren waren bis in die jüngste Vergangenheit noch in Betrieb. Empfangsgebäude von Museumsbahnen und Eisenbahnmuseen wie in Waltherdsdorf (Erzgeb.) an der Strecke Annaberg-Buchholz – Schwarzenberg, im Kurort Jonsdorf in der Oberlausitz und der Bahnhof Rennsteig in Thüringen tragen heute wieder Nasenuhren. Auch das Deutsche Dampflokomotiv-Museum (DDM) in Neuenmarkt-Wirsberg schmückt sich mit einer alten Nasenuhr – sogar noch mit einer Petroleum-Abzugshau-

be. Einen weiteren Klassiker unter den Bahnhofsuhrn stellen jene mit runden Metallgehäusen dar, die an den Bahnhofsgebäuden freitragend – oft mit einer kunstvollen, schmiedeeisernen Aufhängung – befestigt waren. Auch diese Uhren verfügten über zwei Zifferblätter. Einzelne Uhren waren zusätzlich um 30 Grad abgewinkelt, damit sie



Diese aufgeständerte „Dienstuhr“ befindet sich auf dem Dach des Weichenpostens im ehemaligen Bahnbetriebswerk Zittau.



Eine besondere Bauform der Bahnhofsuhr sind Würfeluhr. Im Bw Altenburg befand sich eine in unmittelbarer Drehscheibennähe



Im Bahnhof Ostseebad Kühlungsborn Ost findet man zwei Würfeluhr, eine ist in der Bahnhofshalle an der Decke befestigt.

Die Uhrenvielfalt auf Bahnhöfen ist riesengroß

von den Reisenden noch besser erkennbar waren. Solche Uhren gibt es heute noch in Lobenstein, Meiningen und Sonneberg.

Eine dritte Variante von Bahnhofsuhr sind die in den Außenwänden der Stationsgebäude eingelassenen Uhren. Meist befindet sich diese Bauform in Dachgiebeln der Stationsgebäude zur Straßenseite oder in Wänden größerer Empfangshallen eingelassen und war somit für den Bahnreisenden gut sichtbar. Die im Jahr 1842 in das Empfangsgebäude des Bahnhofes Niederau der Leipzig-Dresdner Eisenbahn und die 1845 in den Portikus des Bayerischen Bahnhofes in Leipzig eingelassenen Gebäudeuhren zählen zu den ältesten bis heute

erhaltenen Bahnhofsuhr der Welt. Die Uhren stehen inzwischen unter Denkmalschutz und sind in den letzten Jahren aufwendig restauriert worden.

Über ins Mauerwerk eingelassene imposante Bahnhofsuhr verfügen etwa die Empfangsgebäude der Städte Altenburg und Löbau sowie der Hauptbahnhof Leipzig. In Leipzig, Hamburg und Görlitz gab es zudem seltene achteckige Uhrengehäuse.

Eine Besonderheit der Wanduhren stellen landschaftstypische Gestaltungen dar, wie sie etwa in den Bahnhofshallen von Berchtesgaden mit Sternzeichen und von Immenstadt zu finden sind. Zu dieser Rubrik zählt auch die Uhr am Empfangsgebäude

des Bahnhofes Heiligendamm. Sie ist die einzige bekannte Bahnhofsuhr mit blauem Untergrund und vergoldeten Zifferblatt und Zeigern. Die straßenseitig am Bahnhof Berchtesgaden angebrachte Uhr verfügt ebenfalls über vergoldete Zeiger mit Stundenstrichen und ist schon deshalb ein besonderer Anblick. Ganz aktuell ist mit der Wiedereröffnung der Weißeritztalbahn am 17. Juni 2017 auch in der Bahnhofshalle des Bahnhofes Kipsdorf wieder eine Uhr in einem Wandbild eingearbeitet.

Die technisch aufwendigsten Uhren waren sogenannte Würfeluhr. Diese Uhren verfügten über drei oder vier Uhrwerke und Zifferblätter. Damit war die Uhrzeit



Große Bahnhöfe zieren sich gerne mit außergewöhnlichen Uhren. Im Hbf Hamburg zeigt eine Uhr mit achteckigem Gehäuse die Zeit an.



In der Görlitzer Bahnhofshalle kann man diese sehenswerte achteckige Uhr entdecken.



Die zu DR-Zeiten günstigste Bahnhofsuhr ohne Minuten-Einteilung war die am Empfangsgebäude des Bahnhofes Wittstock.

aus allen Richtungen gut zu sehen. Eine dieser seltenen Würfeluhren besaß seit 1930 der Bahnhof Pegau (seit 2012 Museums-Bahnbetriebswerk Leipzig-Plagwitz). Auf dem Bahnhof Kühlungsborn Ost verkünden zwei Würfeluhren in verschiedenen Ausführungen heute noch die Uhrzeit.

Kuckucksuhren aus dem Schwarzwald sind weltweit bekannt. Was jedoch kaum jemand weiß: Die heute gebräuchliche Form der Kuckucksuhr geht auf die so genannte Schwarzwälder Bahnhäusleuhr zurück. Der Architekt Friedrich Eisenlohr war damals für die meisten Bauten entlang der badischen Staatseisenbahnen verantwortlich. In seinem Entwurf versah er einfach die Fassade eines Bahnwärterhäuschens mit einem Zifferblatt. Das Urbild der heutigen bekannten Kuckucksuhren war geboren. Das Design wurde anschließend über die Jahre hinweg weiterentwickelt; Verzierungen kamen hinzu und Varianten entstanden. Im Grunde sind aber auch die heutigen Kuckucksuhren nichts als kleine Bahnwärterhäuschen mit Zifferblatt.

Auf die Forderung der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung von 1928, dass auf größeren Bahnhöfen die Zeitangabe sowohl von der Straßen- als auch von der Bahnseite aus erkennbar sein muss, wurde bereits hingewiesen. Was damals noch notwendig erachtet wurde, scheint in Handy-Zeiten nicht mehr zu gelten. Die heute gültige Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) enthält



Auch das Stationsgebäude in Berchtesgaden trägt eine Uhr ohne Minuten-Einteilung. Durch die Vergoldung der Strichzahlen und der Zeiger schmückt sie die Fassade.

Die Reichsbahnzeit der DDR prägte eine eigene Bahnhofsuhr. Das 80 x 80 Zentimeter große quadratische Gehäuse der Kastenuhren lieferte die Uhrenfabrik Ruhla.



Im Bw Aue konnte man ebenfalls auf eine DR-Kastenuhr treffen, die von jedem Standpunkt an der Drehscheibe gut ablesbar war.



FOTO: HANS-JOACHIM SIMON/LUDGER KENNING

Kurz vor Beginn der Elektrifizierung der oberen Elbtalstrecke rauschte dieser Dg nach Dresden am frühen Morgen des 16. Mai 1974 durch den Bahnhof Stadt Wehlen.

keinerlei Forderungen mehr zu Bahnhofsuhr. Das führte dazu, dass unter anderen ausgerechnet der Ur-Bahnhof der deutschen Eisenbahn, Nürnberg, am Bahnhofsgelände keine Außenuhren mehr trägt und Reisende an diesen Bahnhöfen sich mit Armbanduhr oder den Zeitangaben von Mobiltelefonen orientieren müssen.



Funktioniert auch auf dem Kopf: Moderne Würfeluhr der DBAG nach Schweizer Vorbild.

In der DDR entstand für die Deutsche Reichsbahn ein eigener Bahnhofsuhr-Typ. Die von den Werkträgern der Uhrenfabrik Ruhla produzierten so genannten Kastenuhren verfügten über ein 80 x 80 Zentimeter großes quadratisches Gehäuse. Diese Uhren hielten zwischen Ostsee und Erzgebirge bis 1989 auf unzähligen Bahnsteigen, in Warteräumen und an Dienstgebäuden

Einzug, wenn aus Kriegs- oder Vorkriegszeit stammende Uhren nicht mehr reparabel oder gewollt waren. Von diesen DR-Uhren existieren heute nur noch wenige Exemplare, wie etwa die Außenuhr am Empfangsgebäude des Bahnhofes Bad Brambach und auf dem Bahnsteig in Kühlungsborn Ost.

Eine Besonderheit von Bahnhofsuhren ist die Gestaltung des Zifferblatts und der Zeiger. Ältere Uhren tragen meist ein Zifferblatt mit römischen Zahlen von I bis XII. Uhren dieser Zeit haben häufig geschweifte Zeiger. Mit Einführung des 24-Stunden-Systems erhielten die Zifferblätter der Uhren ab Ende der 1920er-Jahre die arabischen Zahlen 1 bis 12 und im Innenkreis, oft noch in roter Farbgebung, die Zahlen 13 bis 24. Solche Exemplare mit 24 Zahlen sind inzwischen selten; finden kann man sie noch unter anderen in den Bahnhöfen Glauchau, Berga (Elster), Lengenfeld (Vogtl.) und Lobenstein. Im sächsischen Roßwein befand sich die seltenere Variante einer Bahnhofsaußenuhr der Firma Siemens & Halske, bei der das Zifferblatt neben der Minuteneinteilung nur die Zahlen 3, 6, 9 und 12 trug.

Heute ähneln die meisten Bahnhofsuhren der 1944 vom Designer Hans Hilfiker entworfenen Schweizer Bahnhofsuhr. Diese Uhren verfügen über ein weißes, bei Dunkelheit beleuchtetes Zifferblatt mit schwarzen, balkenförmigen Stunden- und Minutenzeigern sowie über schwarze Minutenbalken, Ziffern fehlen. Dank der klaren Linien und der Größe von Bahnhofsuhren (600 oder

Wer hat's erfunden? Die Schweiz!

800 Millimeter Durchmesser) sind sie sehr gut ablesbar und wurden international zum Vorbild. Auch die Deutsche Bahn AG hat das Schweizer Design im Grundsatz beibehalten. Es war allerdings im Lauf der Zeit kleineren Änderungen unterworfen. So variieren Gehäusefarben und Formen (rund und eckig) sowie die Form von Stunden- und Minutenzeigern (geschweift, spitz und stumpf). Ist ein Sekundenzeiger vorhanden, so hat er eine Spitze sowie einen breiten roten Ring. Die Bahnhofsuhren mit dem Emblem der Deutschen Bahn AG wurde zum Markenzeichen der DB Station & Service AG, vor allem auf modernen Bahnhöfen der Ballungsgebiete und entlang von Hauptstrecken. Auf Nebenbahnen sind viele Bahnhofsuhren inzwischen außer Betrieb. Auf kleineren Stationen haben elektronische Anzeigen, die so genannte Fahrgastinformation, eigentlich zur Information der Reisenden bei betrieblichen Unregelmäßigkeiten gedacht, die Zeitanzeige übernommen.

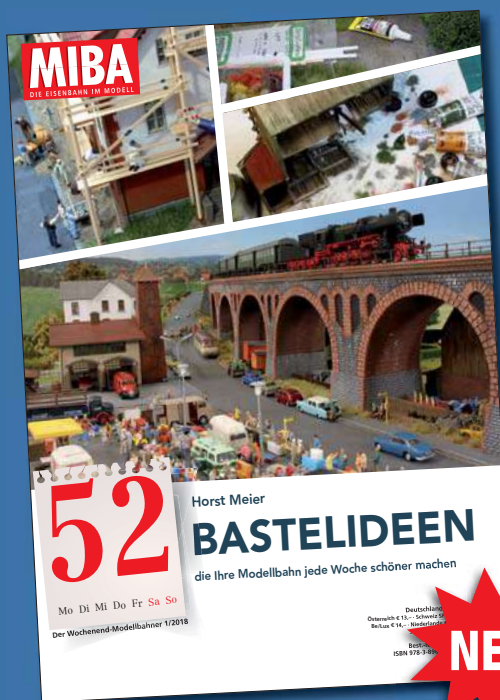
Die Verantwortlichkeit für die Wartung und die technische Vorhaltung der Bahnhofsuhren lag zu Staatsbahnzeiten in den Händen der Signal- und Fernmeldemeistereien der DR und der DB. Mit Gründung der DBAG wechselte die Zuständigkeit zu Arcor. Heute ist der am 3. November 1998 gegründete Geschäftsbereich DB Kommunikationstechnik (KT) für die Bahnhofsuhren zuständig. □

Rainer Heinrich



FOTOS (2/3): RAINER HEINRICH

Heutzutage üblicher Anblick auf deutschen Bahnsteigen: Die aktuelle DBAG-Uhr.

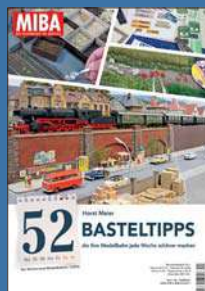


**116 Seiten im DIN-A4-Format,
Klammerbindung, über 280 Abbildungen**
Best.-Nr. 15086002 | € 12,-

NEU

Ihr kosmetisches Jahresprogramm

Der Wochenend-Modellbahner ist wieder da! Horst Meier liefert, wie in einem Wochenplaner für Modellbahner, 52 neue Anregungen für Wochenend-Basteleien – eine Einjahres-Kur, mit der die Anlage jede Woche interessanter und raffinierter wird. Der Themenbogen deckt alle Bereiche der Anlagengestaltung ab – seien es nun Fahrzeuge oder Gebäude, Landschaft, Figuren und viele andere Details auf der Modellbahn. Die kleinen Bastelprojekte entstehen Schritt für Schritt, ohne großen zeitlichen und finanziellen Aufwand, quasi am Küchentisch. Ein kosmetisches Jahresprogramm, das mit wenig Arbeit viel Mehrwert erzeugt!



Noch lieferbar:

52 Basteltipps
die Ihre Anlage jede Woche
schöner machen
Best.-Nr. 15086001 | € 12,-



Erhältlich im Buch- oder Fachhandel oder direkt beim:
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41/534 81-0, Fax 0 81 41/534 81-100, bestellung@vgbahn.de, www.miba.de



Durchblick im digitalen Dschungel

Die aktuelle EXTRA-Ausgabe der MIBA-Redaktion nimmt die neuen Zentralen Märklin CS 3, ZIMO MX 10, Digikeijs DR5000 und das universelle Steuerungsmodul OC 32 unter die Lupe. Zwei unterschiedliche Konzepte für Anlagensteuerungen werden in Wort und Film vorgestellt. Weitere Schwerpunkte sind Marktübersichten zu Standard- und Minidecodern sowie Sounddecodern und -modulen.
Inklusive praktischer DVD-ROM.

**116 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,
mehr als 250 Abbildungen, inkl. Begleit-DVD-ROM**

Best.-Nr. 13012021 | € 12,-



NEU



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/534 81 0, Fax 0 81 41/534 81 100,
E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.miba.de



In Holz gefasst

An kleineren Unterwegsbahnhöfen verzichtete man früher auf gedruckte Aushangfahrpläne. Die wenigen Züge fanden Platz auf ...

AbfahrtsTAFELN



Die AbfahrtsTafel des Bahnhofes Alexisbad der Selketalbahn ist Jahrzehnte alt und wurde von zahlreichen Touristen und Eisenbahnfreunden fotografiert.

AbfahrtsTafeln mit auswechselbaren Buchstaben und Ziffern stammen aus einer längst vergangenen Eisenbahnepoche und sind heute eine Rarität. Bis in die 1980er-Jahre wurden derartige Tafeln auf kleineren und mittleren Bahnhöfen verwendet, um den Druck von Aushangfahrplänen einzusparen.

Die Buchstaben und Ziffern waren austauschbar, so dass die Pläne zu den jeweiligen Fahrplanwechseln aktualisiert werden konnten. AbfahrtsTafeln zeigten zudem nur die Abfahrtszeit eines Zuges zu einem einheitlichen Zielbahnhof entlang der Strecke. Ältere Modelle waren zudem noch mit dem



Eine der ältesten erhaltenen AbfahrtsTafeln hängt im Eisenbahnmuseum Lunzenau.

FOTOS: DIRK ENDISCH



Eine typisch sächsische Abfahrtstafel des Bf Wilsdruff in einheitlicher Bauausführung mit abgerundeten Ecken.

Zusatz „Vormittag/Nachmittag“ beschriftet. Diese stammten meist noch aus (Länderbahn-)Zeiten vor der Einführung der 24-Stunden-Tageseinteilung, welche die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft erst am 15. Mai 1927 einführt.

Eine dieser interessanten Abfahrtstafeln aus der Epoche I blieb auf dem Bahnhof Crossen/Elster (KBS 530, Leipzig – Gera),

beinahe unverändert bis zum Ende der Reichsbahn-Ära im Jahr 1993 erhalten.

Abfahrtstafeln auf Bahnhöfen an Hauptstrecken zeigten mitunter rote Zahlenkombinationen als Abfahrtszeit. Rot stand für Eilzüge. Je nach Bauform konnte man als vierten Hinweis noch den Bahnsteig beziehungsweise das Gleis, auf welchem der Zug abfuhr, der Abfahrtstafel entnehmen.

Abfahrtstafeln wurden meist aus Holz gefertigt und hatten je nach Bedeutung des Bahnhofs an der Strecke bis zu acht senkrechte Spalten und bis zu 15 waagrechte Einschiebefächer für die Zeittafeln.

Ursprünglich waren die Tafeln mit den Ziel-Bahnhöfen sowie die Abfahrtszeit aus Holz und mit Farbe beschriftet. Je nach Auf-

Sympathische Methode, Papier einzusparen

stellungsort, in Warteräumen oder an überdachten Bahnsteigen genügte diese einfache, häufig noch mit einem meist grauen Schutzanstrich versehene Ausführung. Waren die Abfahrtstafeln ständigen Witterungseinflüssen ausgesetzt, verwendete man emaillierte Beschriftungen für Ortsnamen und Zeitangaben.

Auch die Lieferfirmen verewigten sich mit emaillierten Fabrikschildern auf den unteren Holzrahmen. Bekannt ist der Hersteller der Abfahrtstafel im DB-Museum Nürnberg, welche von der Firma „Gladiator Schulze & Wehrmann Emailierwerk Elberfeld“, geliefert wurde.

Ein Vergleich von Abfahrtstafeln aus dem sächsischen Verwaltungsbereich zeigt eine einheitliche Bauform mit abgerundeten Ecken und zusätzlichen Verzierungen am Holzrahmen. Dabei spielte es keine Rolle, ob die Abfahrtstafel auf dem Bahnhof einer Normalspurstrecke oder auf einem Schmalspurbahnhof ausgehängt war.

Einige wenige Abfahrtstafeln blieben bis heute in Museen erhal-

Im DB-Museum Nürnberg befindet sich die Abfahrtstafel des Bahnhofs Linz, zwischen Köln und Koblenz gelegen, aus dem Jahr 1920.

ten. Das DB-Museum in Nürnberg besitzt die ehemalige Abfahrtstafel des Bahnhofs Linz (Rhein). Auch in der Fahrzeughalle der Außenstelle des DB-Museums in Koblenz wird man fündig: Vom Bahnhof Montabaur, an der heute noch bestehenden KBS 629, Limbach – Sirshahn, blieb eine historische Abfahrtstafel erhalten. In Sachsen ist lediglich der historische Lokschuppen Wilsdruff zu nennen, wo die Abfahrtstafel des ehemaligen Bf Wilsdruff im Original zu sehen ist. Es ist nicht auszuschließen, dass der eine oder andere Verein beziehungsweise manch Museumsbahn in Deutschland heute noch über eine alte Abfahrtstafel verfügen.

Die ehemalige Abfahrtstafel am Bahnhofsgelände des Bahnhofs Alexisbad der Selketalbahn im Harz gehörte zu den meist fotografierten Abfahrtstafeln und war ein Markenzeichen des Bahnhofs. Im Jahr 2005 wurde die Abfahrtstafel zum Zweck



Eine vereinfachte Bauform der Abfahrtstafel hängt in der Bahnhofshalle Oberwiesenthal. Da der Zugbetrieb der Schmalspurbahn sich von Fahrplan zu Fahrplan kaum ändert, sind auf der Tafel keine Korrekturen notwendig. Die aus DR-Zeiten stammende Abfahrtstafel ist die einzige bekannte Tafel, auf der auch die Ankunft der Reisezüge angezeigt wird.

der Renovierung abgebaut und ist seitdem leider verschollen. Die wohl letzte noch erhaltene Abfahrtstafel, die früher wie heute noch ihren Zweck erfüllt und allen Modernisierungsmaßnahmen widerstanden hat, befindet sich in der Wartehalle des Bahnhofs Kurort Oberwiesenthal. □

Rainer Heinrich



Uhren im Maßstab 1:87

Kein Bahnhof ohne Uhr. Wenngleich es tatsächlich funktionierende H0-Uhren zu kaufen gibt, überwiegen die Attrappen. Eine Beleuchtung kann aber nicht schaden.



Wie spät ist es, und stimmt meine Uhr überhaupt? Am Bahnhof drängen sich solche Fragen regelmäßig auf, nicht nur bei Verspätungen.

Uhren-VERGLEICH

Wer für seinen Bahnhof eine passende Modelluhr sucht, wird bei vielen Herstellern fündig. In der Regel liegen den Bahnhofsbausätzen schon Uhren bei. Das Zifferblatt ist dann meist im Dekorbogen gemeinsam mit Vorhängen und Werbeplakaten enthalten. Eine Beleuchtung ist in diesen Fällen nicht vorgesehen. Hier kommen die Zubehörhersteller zum Zug: Brawa und Viessmann haben ein umfangreiches Angebot an beleuchteten Uhren, sei es für die Wandmontage oder in freistehender Ausführung, doch auch die Kleinserienhersteller bieten interessante Lösungen an. Bei einigen Modellen sind die Zeiger beweglich,

bei anderen sind diese wie auch das Zifferblatt nur aufgedruckt. Verwendet der Modellbauer die Uhrenspritzlinge aus den Bausätzen,



Auch eine einfache Wanduhr aus einem Bausatz kann mit Farbe aufgewertet werden.

zen, ist eine Lackierung in glänzenden Farben zu empfehlen, um das meist lackierte Metallgehäuse der Vorbilder nachzuahmen.



Um das Metallgehäuse nachzubilden, eignet sich glänzende Farbe am besten.

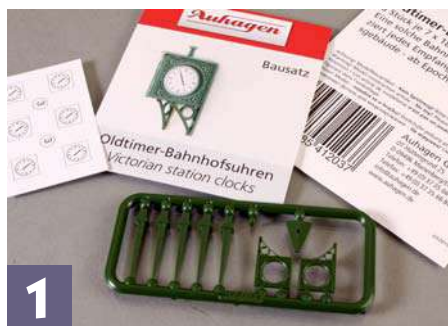
Die in den Bildern rechts gezeigte historische Bahnhofsuhr von Auhagen (Best.-Nr. 41203) bietet Modellbau Schönwitz auch mit LED-Beleuchtung an. Eine solche „Nasenuhr“ in geätzter Messing-Ausführung findet man im Sortiment von Beckert-Modellbau. Das Modell (5007) ist für H0 ausgelegt, könnte aber auch für die Baugrößen TT oder O verwendet werden.

Wer es moderner haben will, kann auf die freistehende Bahnhofsuhr mit Beleuchtung von Viessmann (Best.-Nr. 50801) zurückgreifen. Eine ähnliche Uhr wird auch auf einem Gittermast mit Wartungspodest angeboten (5082).

Fünf verschiedene Bahnhofsuhren sind im Brawa-Sortiment zu finden, alle sind beleuchtet. Zur historischen Wanduhr „Baden Baden“ (5361) passt die freistehende Ausführung nach einem Vorbild im Stettiner Bahnhof in Berlin (5366). Auf einem Gittermast mit Podest platziert, passt eine moderne Uhr (5368) ins Bahnbetriebsgelände. Ebenfalls in schnörkellosem Design werden eine Wanduhr (5261) und eine Bahnsteiguhren mit beleuchteten Richtungsanzeigern angeboten (5290). Von Brawa stammt auch die beleuchtete Reklamesäule im Bild rechts unten (5761). Eine ähnliche Funktion hat die Uhr mit Werbewürfel (5294), beides passt gut auf den Bahnhofsvorplatz.

Auch Busch offeriert eine moderne beleuchtete Bahnhofsuhr mit niedrigem Gittermast (4149).

Verblüffend winzige, aber funktionierende H0-Bahnhofsuhren bietet die Firma Krug Feingerätetechnik aus Ruhla an. Die Miniaturen gibt es als typische Bahnhofsuhr mit rundem Gehäuse oder als Zugzielanzeiger. Die Uhren haben ein Quarzwerk und lassen sich von außen stellen.



1 Auhagen bietet eine schöne „Nasenuhr“ als Bausatz an. Drei Uhren sind enthalten.



3 Auch die Auhagen-Uhr erhält eine glänzende Lackierung mit der Airbrush-Pistole.



2 Die Zifferblätter werden mit dünner Kunststoff-Folie beklebt.



4 Der Eindruck eines Gehäuses aus Gusseisen kommt so gut zur Geltung.

Als Lasercut-Modelle werden Bahnhofsuhren von MBZ angeboten: Freistehend mit „antikem“ Metallsockel (80116) oder zur Wandmontage im Vierer-Set (80253, auch über Conrad). Wer es etwas ausgefallener mag, kann die gelaserten O0-Uhren (1:76) nach schönen und schlichten englischen Vorbildern bei Metcalfe ordern (www.metcalfe-models.com). Moderne und historische Lasercut-Uhren findet man schließlich auch im Angebot von Stangel.

Eine originalgetreue Schweizer Bahnhofsuhr als Messingmodell mit LED-Beleuchtung gibt es bei „Albula Modell“. □

Jörg Chocholaty/abp



In beleuchteter Ausführung wirken Uhren als schöner Hingucker in Bahnhofsnähe.



Aus der Zeit gefallen: Hier zeigt nicht mehr die rasende Zeit ihre Stärke, sondern die Natur. Die Uhrenachbildung aus dem Auhagen-Bausatz „Krakow“ wurde ohne Innenleben montiert.

FOTO: ANDREAS BAUER-PORTNER

FOTOS (8): JÖRG CHOCHOLATY

Schutz im Zeichen der Kunst

Bahnsteiggeländer sind häufig Zeitzeugen der Schmiedekunst und eine Zierde vieler Bahnhöfe. Wer die Augen offen hält, kann noch manch altes Geländer entdecken.



Dieses Teilstück des historischen Bahnsteiggeländers aus dem Jahr 1901 blieb auf dem Bahnhof Dresden-Neustadt erhalten.

Klassisches Detail: **DAS BAHNSTEIG- GELÄNDER**

Personenbahnhöfe sehen fast überall ähnlich aus. Das liegt auch daran, dass die Bahnsteige und ihr Umfeld heutzutage nach einem einheitlichen Baukasten-Prinzip errichtet beziehungsweise modernisiert werden.

Das war früher anders. Zwar kann man Bahnsteiggeländer nicht unbedingt einer Bahn-Epoche zuordnen, die Bauausführung und Gestaltung von Geländern auf Eisenbahnanlagen, insbesondere auf Bahnsteigen und an den Treppenaufgängen, sind trotzdem eng mit der Bauperiode und der Bedeutung des Bahnhofes verbunden. Das Betrachten historischer Fotos zeigt häufig: Kleine Bahnhöfe besitzen einfache, große Bahnhöfe aufwendige, kunstvolle Geländer. Bei genauem Hinsehen erkennt man auch, dass die verschiedensten Eisenbahnverwal-

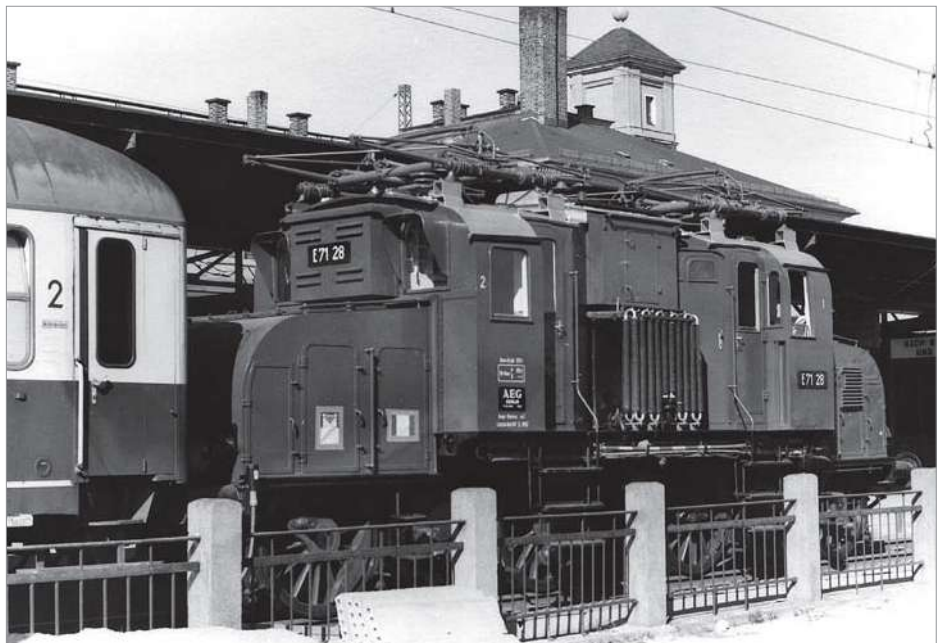
Verzierungen unterstreichen Bedeutung

tungen ihre Richtlinien beim Bau von Geländern durchsetzten. So war auf Bahnhöfen der ehemaligen Königlich-Preußischen Eisenbahnverwaltung bevorzugt ein einfaches klassisches Geländer anzutreffen. Typische Merkmale waren einfache Metallsäulen, verbunden durch zwei Obergurte und Diagonalstreben.

Erweiterte Bauformen von Geländern mit oft kunstvollen Verzierungen und Elementen aus der Jugendstilzeit konnte man auf



Dieses aufwendig verzierte Geländer blieb auf dem Bahnhof Freiberg/Sachs erhalten. 1986 diente es als Kulisse für eine Fahrzeugausstellung am benachbarten Bahnsteig 5.



Das Bahnhofsgelände in Reichenbach/Vogtland oberer Bahnhof wurde von diesem alten Metallzaun, der von Granitsäulen gehalten wird, begrenzt. E71.28 befindet sich am 30. April 1987 auf dem Weg von München-Freimann zum Museum für Verkehr und Technik Berlin.



Auf der Südseite des Dresdener Hbf führen Gleise und Bahnsteig über die B170. Im Bereich des ehemaligen Stellwerks 2 sicherte ein altes Bahnsteiggeländer, das dem ICE-tauglichen Umbau zum Opfer fiel, Reisende.



Auf dem Bahnhof Simbach am Inn blieben trotz Modernisierungsmaßnahmen diese alten Bahnsteiggeländer auch an der Fußgängerunterführung erhalten.



FOTOS: RAINER HEINRICH

Nicht zu übersehen ist das Baukasten-System dieses Stabgeländers (auch ICE-Geländer genannt), das heute vielerorts nach Umbauten eingesetzt wird. Auch der Bahnsteigzugang im Bahnhof Rathen in der Sächsischen Schweiz ist mit diesem Geländer modernisiert worden.

figsten einfache Geländer aus geschweißtem und zusammensteckbaren Rohrmaterial zum Einsatz. Nur auf wenigen Bahnhöfen der DBAG kann man heute noch historische Bahnsteiggeländer beobachten. Stellvertretend sind die Bahnhöfe Fürth, Sonneberg, Warnemünde, Freiberg, Dresden-Neustadt und Immenstadt zu nennen. Auf zahlreichen inzwischen restaurierten S-Bahnhöfen in Berlin wurden historische Bahnsteiggeländer restauriert beziehungsweise neu aufgebaut. Der Geschäftsbereich DB Station & Service AG will zukünftig Bahnhöfe nicht nur modernisieren, sondern auch alte Bausubstanz, dazu zählen auch historisch wertvolle Bahnsteiggeländer, erhalten.

Die hier gezeigte große Vielfalt der Bahnsteiggeländer, die dennoch nur einen kleinen Teil des Erlebbaren darstellt, soll Modellbahnfreunde zum kreativen Nachbau anregen. □ Rainer Heinrich

Bahnhöfen mit großem Publikumsverkehr antreffen. Sie waren nicht nur stabil, sondern trugen auch meist einen Handlauf. An den Zwischensäulen der Geländer waren Platten angeflanscht, die zur Befestigung auf dem Bahnsteig dienten. Auf Bahnsteigen mit Eisen- beziehungsweise Gusssäulen als Stützen fürs Bahnsteigdach wurde das Bahnsteiggeländer oft an diesen Stützen befestigt. Bei Bahnsteigüberdachungen mit Holzstützen kamen keine Eisengeländer, sondern Bretterwände zur Anwendung.

Die heutigen modernisierten Bahnsteige werden mit standardisierten Geländern abgegrenzt. Neben den Geländern mit Gitterstreben (unter Eisenbahnfreunden auch ICE-Geländer genannt) kommen am häu-



Auf dem Bahnhof Warnemünde, am Zugang zur Unterführung zum Passagierkai für Kreuzfahrtschiffe, befindet sich dieses interessante Geländer.

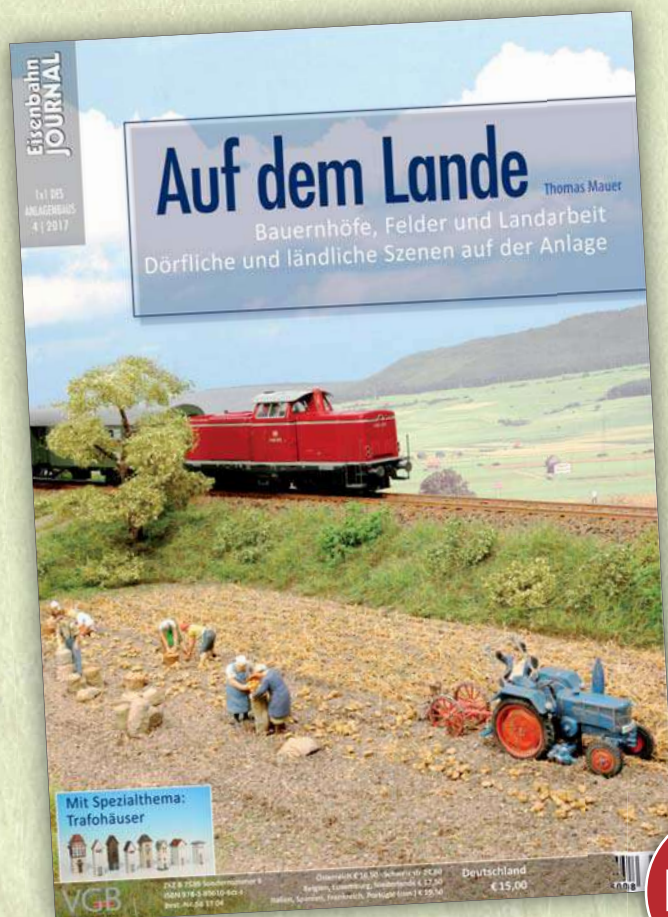


Der Bahnhof Sonneberg Hbf ist modernisiert. Historische Elemente wie das Treppengeländer wurden in den Umbau mit einbezogen.



Ein eher seltenes hölzernes Bahnsteiggeländer findet man in Rudolstadt (Thüringen).

Laudlust für Modellbahner



Ländliche Szenen sind ein immer wiederkehrendes Thema beim Bau einer Modellbahnanlage. Wie sie gestaltet werden, zeigt Thomas Mauer in der neuesten Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals. Die Themenspanne reicht dabei von Bauernhöfen, Ställen und Schuppen über Trafo- und Backhäuser bis hin zu Gärten und Feldern, Bäumen und Bachläufen. Eigene Kapitel befassen sich mit ländlichem Zubehör und Ausstattungsdetails. Der Autor konzentriert sich dabei auf leicht beschaffbare Modellbaumaterialien, wie sie u.a. von den einschlägigen Zubehörherstellern über den Fachhandel erworben werden können. Ein Praxisratgeber für die Anlagengestaltung, der in keiner Modellbahn-Werkstatt fehlen darf.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 250 Abbildungen

Best.-Nr. 681704 | € 15,-

Das „1x1 des Anlagenbaus“ in der EJ-Modellbahn-Bibliothek



Die perfekte Heimanlage
Schritt für Schritt zur eigenen
Modellbahn im Maßstab 1:87
Best.-Nr. 681601 • € 13,70



Fahrzeuge altern und patinieren
Vorbildgerechte Betriebs- und
Witterungsspuren
Best.-Nr. 681602 • € 15,-



Die digitale Werkstatt
Faszinierende Möglichkeiten dank
moderner Hard- und Software
Best.-Nr. 681701 • € 15,-



Feuerwehr
auf der Modellbahn
Best.-Nr. 681702 • € 15,-



Digital mit Karl
Eine digitale Kompaktanlage mit
ESU-Bausteinen entsteht
Best.-Nr. 681703 • € 15,-

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de



www.facebook.de/vgbahn



Dieser Bank auf dem Bf Angermünde sieht man ihr Alter an. Hauptmerkmal ist neben der hohen Lehne das kunstvolle Untergestell.

Sitzgelegenheiten am Schienenstrang

Meistens gibt es zu wenige: Bahnsteigbänke. Die wenigen, die man heute noch an Bahnhöfen findet, kennzeichnet ihre Unifomität. Der Formenreichtum früherer Jahre ist längst verschwunden. Höchste Zeit, an dieses Mobiliar zu erinnern.

Alte BÄNKE

Bänke auf Bahnsteigen und in Wartebäumen sind das älteste und bekannteste Mobiliar der Eisenbahn. Die ersten Bahnhöfe hatten in der Regel nur einen Bahnsteig; Abfahrts- und Ankunftsgebäude waren räumlich getrennt. Als Reisender konnte man nur über Wartehallen zu den Bahnsteigen gelangen. Die Wartehallen hatten eine Sammelfunktion für die Fahrgäste. Erst unmittelbar vor der



Markantes Merkmal früherer Holzbänke für geschlossene Warteräume waren oft die geschwungenen Querstreben an der Rückenlehne.



Ein hübsches Modell zielt noch heute den Hausbahnsteig in Simbach am Inn.



Typische Bänke zur DR-Zeit waren die Lattenbänke mit eisernem Unterstell. Zwischen Ostsee und Erzgebirge waren diese Bänke anzutreffen.

Abfahrt des Zuges konnten sie von dort aus zu den Wagen am Bahnsteig gelangen. Für die Wartezeit benötigte man ausreichend Sitzmöbel, sprich Bänke. Der Ursprung der Bahnsteigbänke lag also in den Warteräumen. Das kann man auch im dreiteiligen Buch-Klassiker „Historische Bahnhofsbauten“ von Manfred Berger entdecken: Auf den zahlreichen historischen Abbildungen, egal ob in Hamburg, München oder Bad Tölz, fin-

Anfangs gab es keine Bänke am Bahnsteig

det man kaum Sitzbänke im Freiluft-Bereich des Bahnhofs. Erst mit dem direkten Zugang zu den Bahnsteigen verschob sich auch der Standort der Sitzgelegenheiten auf die Bahnsteige. Das ist zwar nicht die Geburtsstunde der Bahnsteigbänke, aber ihre Anzahl, Standorte und Bauarten erhöhten sich, um ein angenehmes Reisen mit der Eisenbahn zu ermöglichen.

Eine der Ursprungsformen von Sitzgelegenheiten auf Personnenbahnhöfen befindet sich im Außengelände des DB-Museums Nürnberg hinter der Fahrzeughalle auf einem eigens errichteten Museumsbahnsteig. Diese Holzkonstruktion bot nicht nur 16 Reisenden eine Sitzgelegenheit, sondern war durch den bis zu 2,5 Meter hohen Bretterumbau auch Witterungsschutz.

Bänke im Außenbereich der Bahnsteiganlagen waren, sofern sie nicht unter einem Bahnsteigdach standen, schon immer dem Wetter ausgesetzt und hatten schon des-



Holzbänke aus Brettern konnte man bei der DR häufig auf Nebenbahnen antreffen. Am Schmalspurbahnhof Gera-Pforten standen diese Bänke vor der Bahnsteigsperr.



Eine weitere Bauform der Lattenbank verfügte über Holzbeine. Wegen der Stabilität besteht der Ständer aus drei Trägerelementen.

FOTOS (9): RAINER HEINRICH



Zu den Exoten der Bahnsteigbänke zählten jene mit Betonfuß. Auf dem Bahnhof Jöhstadt befand sich zur Reichsbahnzeit so ein seltenes Exemplar.



Bei der DR konnte man Bahnsteigbänke häufig an Stationsschildern beobachten.



Nur auf der Eisenbahnstrecke Schwarzenberg – Johanngeorgenstadt befanden sich Holzbänke mit Kastenunterbau.



Auf dem Bf Rennsteig schweißte ein Künstler eine Bank aus Altschwellen.

halb meist kein langes Leben. Die Bänke waren anfangs häufig aus schwerem, dunkelbraun lasierten Holz gefertigt. Die Sitzfläche bestand aus Brettern und die Rückenlehne zierten drei geschwungene Querstreben. Anzutreffen waren diese Holzbänke vorwiegend in Bahnhofshallen.

Auf unüberdachten Bahnsteigen setzten die Bahnverwaltungen auf eiserne Untergerüste mit aufgeschraubten Latten. Dadurch konnte Wasser abfließen. Die Lattenbänke in den verschiedensten Bauformen und Ausführungen haben sich schließlich bei den Bahnverwaltungen über Jahrzehnte durchgesetzt und sind bis in die jüngste Zeit auf Bahnhöfen zu beobachten. Eine dritte Variante sind Holzbänke aus Brettern für die Sitzfläche und Rückenlehne. Sie waren weniger aufwendig in der Fertigung als Lattenbänke. Bekannt sind Bretterbänke mit Kastenunterbau aus Holz. Standen die Bänke

Die Modellvielfalt bei den Bänken war groß

auf vier Holzfüßen, hatten sie meist auch eine seitliche Armlehne und waren dadurch relativ bequem. Bei der DR gab es aber auch doppelseitige Bretterbänke mit Rahmen und Standbeinen aus Stahl. Ein DDR-Standard waren Parkbänke mit Betonfüßen. Auf Bahnsteiganlagen kamen sie allerdings selten zum Einsatz, weil der Betonfuß in den Erdboden eingelassen werden musste. Einen Vorteil hatte diese Betonkonstruktion jedoch: Wegen des hohen Gewichtes konnten diese Bänke kaum verschoben oder gar

weggetragen werden. Je leichter die Bank, desto größer ist das Risiko, dass sie verrückt oder weggetragen wird, mitunter gefährlich nahe zu den Gleisen. Somit stellten Bänke nicht selten eine Betriebsgefahr dar. Die Bahnverwaltungen halfen sich mit dem Zusammenbinden oder Verschrauben zweier an der Rückenlehne zusammenstehender Bänke. Half das auch nicht, wurden die Bänke oft ersatzlos entfernt.

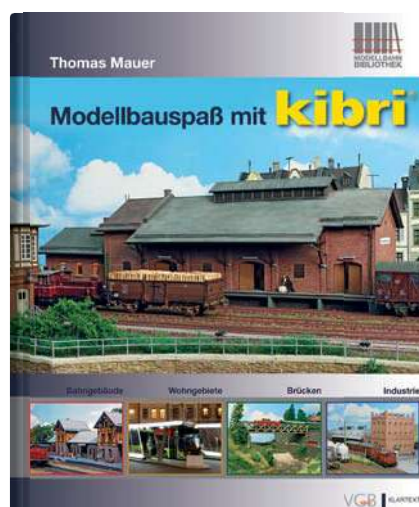
Die Deutsche Bahn AG geht heute bei der Ausstattung ihrer öffentlichen Verkehrsanlagen neue Wege. Weg vom Holz, hin zum Stahl. Das Baukastenprinzip der Sitzgelegenheit auf den Bahnsteigen ist zwischen Flensburg und Bodensee einheitlich: Lochbleche oder Gittergeflecht mit Stahlrohrrahmen, meist noch ohne Rückenlehne, stehen heute in den Wetterschutzhütten aus Glas. Dafür bezahlte die DBAG hochdotierte Designer. □ *Rainer Heinrich*

EXPERTEN-TIPPS AUS DER PROFI-WERKSTATT

In den Bänden der neuen Modellbahn-Bibliothek zeigen Meister ihres Fachs, wie Modellbahn-Anlagen entstehen und vorbildgerechter Modellbahn-Betrieb abläuft. Jeder Band behandelt auf 112 bzw. 160 Seiten im Großformat 24,0 x 29,0 cm mit Hardcover- und Einband ein abgeschlossenes Thema – von A bis Z, mit tollen Anlagenfotos und leicht nachvollziehbaren Schritt-für-Schritt-Anleitungen.



**JETZT
NEU**



Ladegüter für die Bahn

„Güter gehören auf die Bahn“ – dieser alte Werbeslogan der Bundesbahn gilt für Modellbahner ganz besonders. Basierend auf der Artikelserie „Ladegut nach Vorschrift“ des Eisenbahn-Journals präsentiert dieses Buch mehr als zwei Dutzend unterschiedliche Ladegüter für Wagen der Epochen I bis IV. Die Bauvorschlüsse sind erprobt und ausführlich beschrieben, inklusive Sicherung der Fracht. Ladegüter basteln ist ein Hobby im Hobby – eines mit Suchtcharakter. Lassen Sie sich infizieren!

112 Seiten, über 200 farbige Abbildungen

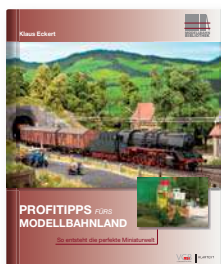
Best.-Nr. 581727 nur € 19,95

Modellbauspäß mit Kibri

Kibri ist Generationen von Modellbauern ein Begriff. Auch den bekannten Autor Thomas Mauer haben diese Bausätze mehr als 30 Jahre lang begleitet. Mit der Zeit hat er viele Schaustücke und Dioramen mit Kibri-Bausätzen geschaffen und deren Baufortschritt akribisch dokumentiert. Jetzt stellt er einen repräsentativen Querschnitt aus diesem einzigartigen Fundus einem breiten Publikum vor.

160 Seiten, 558 Fotos

Best.-Nr. 581634 nur € 29,95



Profitipps fürs Modellbahmland

- Anregungen und Baupläne für die Ausgestaltung von Anlagen und Dioramen

**Best.-Nr. 581521
nur € 19,95**



Brücken, Mauern und Portale

- Kunstbauten in verschiedenen Ausführungen schmücken die H0-Anlage

**Best.-Nr. 581316
nur € 19,95**



Starke Loks und schwere Züge

- Die Güterbahn in Vorbild und Modell
- Von der Dampflochzeit bis heute

**Best.-Nr. 581304
nur € 19,95**



Lust auf Landschaft

- Wie eine Märklin-Anlage entsteht
- Vom Gleisbau bis zur PC-Steuerung

**Best.-Nr. 581305
nur € 19,95**



Elegante Loks und schnelle Züge

- Reisezüge in Vorbild und Modell
- Von der Dampflochzeit bis heute

**Best.-Nr. 581606
nur € 19,95**

Feine Geländer aus Messing

Entlang der Bahnanlagen sind sie allgegenwärtig: Geländer und Absperrungen, die vor allem der Sicherheit dienen. Auf der Modellbahn sind sie das Salz in der Suppe.

Verreisen, aber SICHER



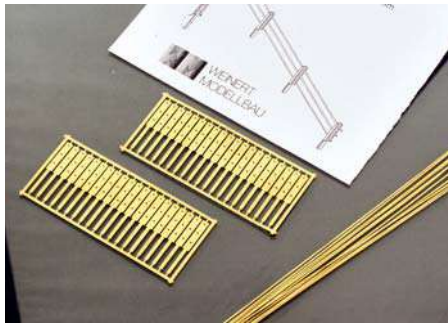
Ein Geländer aus einem Weinert-Bausatz sichert die Mauerkronen des Durchlasses, der von einer 93.5 aus selbem Hause überquert wird.

Was macht die perfekte Modellbahn aus? Eine große Rolle spielen die eigenen Ansprüche. In den letzten Jahren wurde in sämtlichen Sparten des Modellbaus ein neues Niveau im Realismus erreicht. Neben der Ausgestaltung, die vom persönlichen Geschmack und den individuellen Fähigkeiten des Erbauers abhängt,

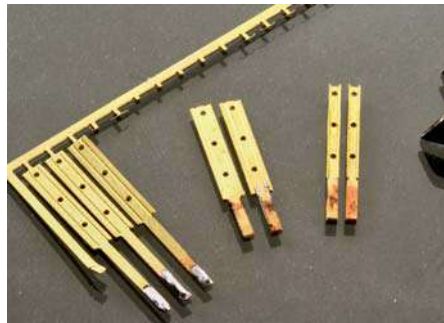
sind es vor allem richtig und maßstäblich dimensionierte Bauteile, die zu einem überzeugenden Gesamtergebnis führen. Der H0-Maßstab bietet dazu ideale Voraussetzungen, durch die Vielfalt an feinem Zubehör kann man aus dem Vollen schöpfen.

Die Geländer und Absperrungen im Bahnbereich dienen in erster Linie der Sicherheit des Verkehrs auf und entlang der

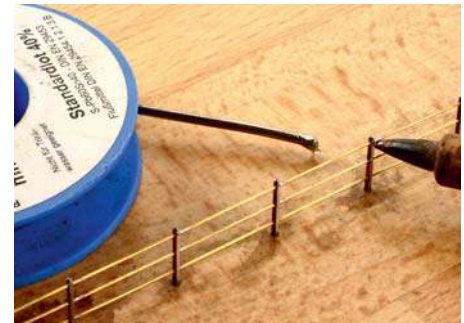
Schiene. Auch die Geländer haben sich im Laufe der Epochen verändert. So spielte Zierrat in Form von Ornamenten und Mustern beispielsweise bei Bauteilen aus Guss-eisen lange eine wichtige Rolle. Doch im Laufe der Zeit wurde die Kostenfrage immer wichtiger und es wurden zweckmäßig anmutende Standardlösungen auch für Geländer entwickelt.



Der Bausatz für das Brückengeländer links besteht aus Messinggätzteilen für die Pfosten und 0,5-mm-Messingdraht.



Die Teile für die Stützen müssen beidseitig rechtwinklig umgeklappt werden (Biegekante innen), damit ein U-Profil entsteht.



Steht der Abstand der Pfosten fest, dient eine entsprechend gebohrte Holzleiste als Lehre für das Verlöten der Querstreben.



Schwarze Geländer lassen sich direkt mit „Pariser-Oxyd“ brünieren, ansonsten ist eine Grundierung mit Metallhaftgrund nötig.



Sind die exakten Abstände mit einem Anreißzirkel markiert, folgt das Bohren im Durchmesser der Haltezapfen.



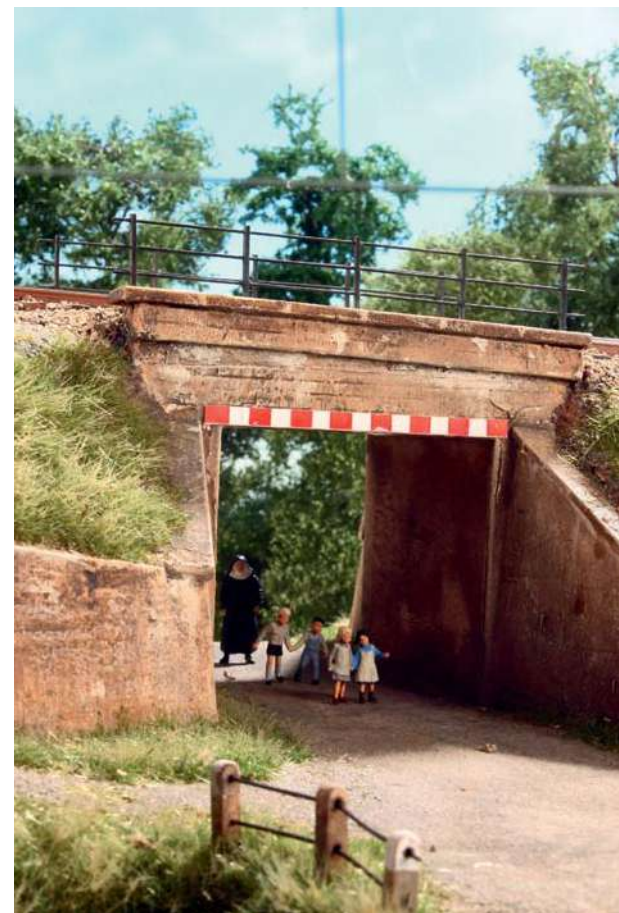
Sind die Pfosten senkrecht ausgerichtet und verklebt, kann man die Querstreben auch vor Ort einfädeln und verlöten.

Die Wirkung von Geländern, Einfriedungen und Absperrungen ist der von Lampen oder Flügelsignalen vergleichbar. Ein Produkt aus einem Messingbausatz wirkt in solchen Fällen im Vergleich zu Kunststoffbeziehungswiese Großserienprodukten der Zubehörhersteller wesentlich stimmiger in den Proportionen. Ein Bausatz bedingt zwar

An Treppen und Brücken sind Geländer nötig



Für den Treppenabgang eines Haltepunktes wurden gefräste Geländerstützen von Petau verwendet. Um die Querstangen der Neigung der Treppe entsprechend einbauen zu können, weitet man die 0,5-mm-Bohrung schräg etwas auf.



Auch diese kleine Betonbrücke (modifizierter Lasercut-Bausatz von Busch) wertet das filigrane Messinggeländer deutlich auf.



Für die Sicherung des Bahngeländes vielseitig einsetzbar ist der Weinert-Bausatz 3381. Er ist auch in schwerer Ausführung mit etwas wuchtigeren Pfosten und drei Querstangen erhältlich.

immer einen höheren Aufwand an Kosten und Arbeitszeit, doch man wird mit einem Erfolgserlebnis belohnt.

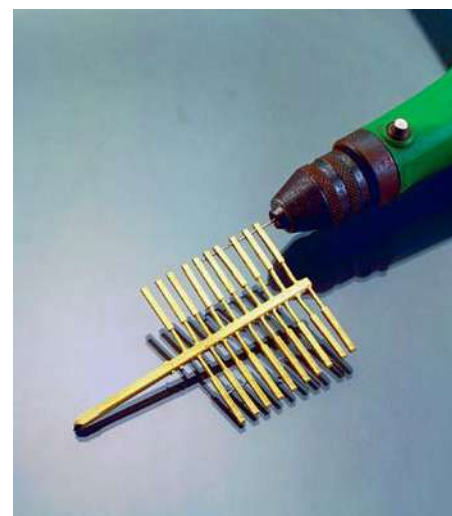
Geländer gibt es als fertige Ätzteile zum Beispiel für Brücken oder für typische Absperungen im Bahnhofsbereich. Da es sich um komplett geätzte Bauteile handelt, sind Pfosten und Querstangen nicht rund, sondern flach, was aber in den kleineren Baugrößen N, TT oder HO weniger auffällt als in den Spuren O oder I. Beispiele sind die aus Messing geätzten Weinert-Geländer 3251 und 3360 mit diagonalen Aussteifungen zwischen den Stützen oder das moderne Geländer 3252. Diesen Geländer-Bausätzen liegt erfreulicherweise jeweils eine Bohrschablone für die Stützen bei.

Etwas plastischer sind mehrteilige Geländer mit separaten Pfosten und Querstreben aus rundem, gerade gerichteten Messingdraht: Die einfachste Form ist ein Zaun aus flachen Blechstützen und drei Querstangen (Weinert 3215). Typisch für die Sicherung an Flussufern, aber auch für Stützmauern an Bahnstrecken sind Stangengeländer mit oben leicht abgewinkelten Pfosten. Weinert bietet auch diese Form als Bausatz an (3253). Beim „Zaun aus Schienenprofilen“ (3216) sind bei den Pfosten beide Schenkel als U-Profil rechtwinklig umzuklappen.

Ein ausgeklügeltes Bausatzsystem zum Aufbau von modernen Straßen- und Bahngeländern im Maßstab 1:87 bietet „AW Lingen - Modellbau Jochen Leisner“ ([www.aw-](http://www.aw-lingen.de)

Feine Geländer entstehen aus Metall

[lingen.de](http://www.aw-lingen.de)) unter der Artikelnummer 701 an. Der gut durchdachte Bausatz mit Bohrschablonen bietet auch Flanschplatten für die



Zur Aufnahme der Querstangen sollte man die Stützen etwas größer aufbohren, am besten mit einem 0,6- bis 0,7-mm-Bohrer.

seitliche oder stehende Befestigung der Stützen sowie separate Handläufe, die auf der Oberkante aufzulöten sind. Auch die Hinweisschilder „Durchgang verboten“ können damit nachgebildet werden. Derselbe Hersteller bietet auch einen Neusilber-Bausatz für Geländerpfosten aus U-Profilen an (711).

Aus dem Angebot von Saemann Ätztechnik (saemann-aetztechnik.de) eignen sich vor allem die Reling-/Geländerstützen im Maßstab 1:100 zum Bau von HO-Geländern. In einer Höhe von 12 Millimetern sind sie in vielen unterschiedlichen Ausführungen zu haben (Best.-Nrn. 3091 bis 3095) und eignen sich hervorragend für die Sicherung zum Beispiel von kleineren Brücken oder Treppenabgängen.



Auch entlang der Wege an diesem Durchlass kam das Weinert-Betonpfostengeländer zum Einsatz. Das Geländer für die vorgelagerte Brücke entstand aus geätzten, zweilagigen Pfostenteilen von Gerard, die zusammengefastet und anschließend verlötet werden.

Vielfältig als Abgrenzung, zum Beispiel entlang von Wegen und Straßen, einsetzbar sind Zäune mit Betonpfählen. Weinert bietet eine leichte Ausführung mit zwei Querstangen (3381) und eine schwerere Version mit leicht konischen Pfosten und drei Querstangen an (3382), die, entlang von Straßen aufgestellt, als Vorläufer der Leitplanken zu betrachten ist.

Da es sich bei den aufgeführten Geländertypen um Bausätze aus Metallteilen handelt, stellt sich die Frage: Kleben oder löten? Es handelt sich um Buntmetall, daher sollte man die Verbindungspunkte nach exaktem Ausrichten mit Zinnlot verlöten. Damit sich das Lot gleichmäßig verteilt und gut von den Metallteilen angenommen wird, ist die Verwendung von Flussmittel nötig. Ideal ist 15- bis 25-prozentige Phosphorsäure, erhältlich in der Apotheke oder bei RST-Modellbau. Beim Hantieren ist allerdings Vorsicht geboten, die Räume sollten gut gelüftet werden.

Neben exakten Abständen der Pfosten untereinander sollte man darauf achten, dass diese immer senkrecht stehen, das gilt auch im Bereich von Steigungen. Ein Beispiel ist auf dem Bild auf Seite 79 rechts unten zu sehen. Bei der kleinen Betonunterführung ist die Mauerkrone der Steigung der Strecke angepasst; dort muss man sich auf ein geschultes Augenmaß verlassen.

Aus Gründen der Zugänglichkeit ist es oft schwierig, direkt auf der Anlage die Geländerpfosten zu setzen und anschließend die Querstangen exakt durch die Bohrungen zu fädeln und zu verlöten. In solchen Fällen kann man sich Lötlehren aus Kiefernleisten herstellen und die Geländer vor dem Einbau auf der Anlage zusammenlöten. Man markiert die Pfostenabstände entlang einer Bleistiftlinie mit einem präzisen Reißzirkel als Punkte und bohrt sie im Durchmesser der Pfostensockel ein. Nach Einschieben der Querstangen oder des oberen Handlaufs folgt das Verlöten, wobei die Leiste bei jedem Pfosten nur kurz der Hitze ausgesetzt ist. Eine noch exaktere Arbeit ermöglicht eine Lötlehre aus einer Kiefernleiste, auf deren Oberseite die Position der Pfosten mit einem spitzen Bleistift und einem kleinen Anschlagwinkel rechtwinklig angezeichnet wird. Nach dem Anritzen mit einer Reißnadel wird die Linie mit einem kleinen Sägeschnitt erweitert (Laubsäge mit Metalsägeblatt). In die so entstandenen Nuten werden die geätzten Geländerpfosten mit den bereits eingefädelt Querstangen knapp bis zur Hälfte eingelegt. Das ganze Geländer kann auf diese Weise genau rechtwinklig verlötet werden. □ Jörg Chocholaty/abp



Formschöne Bahnhofsbänke aus Kunststoff-Spritzguss bietet Auhagen an.



Zwei Messing-Bausätze für filigrane Bahnhofsbänke kommen von Weinert.



Das Haltegestell wird an beiden Enden aufgeklebt und stellt gusseiserne Bauteile dar.



Daraus entstehen Einzelbänke oder die typische Bahnhofsdoppelbank wie im Bild unten.

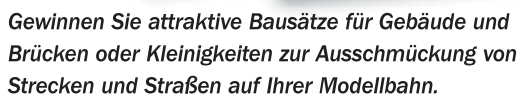
Zierliche Bänke aus Kunststoff oder als Messingbausatz



FOTOS (18): JÖRG CHOCHOLATY



Diese beiden zierlichen Holzplattenbänke am HO-Modell des Haltepunktes Pforzheim-Dillstein gab es einst als Ätzteilebausatz des österreichischen Kleinserienherstellers Gerad.



Kleinigkeiten ganz groß

Bei unserem Gewinnspiel können Sie diesmal ein Original-Teil vom Streckenrand oder einen Bausatz für die Modellbahn gewinnen. Attraktiv sind alle Preise.

Es lohnt
SICH

Es traf sich gut, dass hier in den Verlagsgebäuden kürzlich etwas aufgeräumt werden musste. Ganz oben auf den Regalen kamen drei originale emaillierte Pfeif-Tafeln (Signal Pf1) zum Vorschein. Diese geben wir gerne an Sie weiter, ebenso wie das Andreaskreuz mit dem innenliegenden Sechseck, wie es an den Bahnübergängen der DDR üblich war. Das würde doch jeden Hobbykeller oder gar den eigenen Vorgarten hervorragend schmücken, oder? Wer es etwas übersichtlicher mag, kann sich für unsere Preise aus dem Zubehörsortiment entscheiden. Bitte geben Sie uns an, ob Sie sich das Original oder die Verkleinerung wünschen.

Wer einen Preis gewinnen möchte, muss nur eine Frage beantworten: In welchem Jahr entwickelte Werner von Siemens aus den anfänglichen Läutewerken die Bauform des Universal-Läutewerks?

Schicken Sie bis zum **15. Februar 2018** eine Postkarte mit dem Stichwort „Gewinnspiel MEB Spezial 23“ an den MODELLEISENBAHNER, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder eine E-Mail an „Gewinnspiel@modelleisenbahner.de“  *abp*

abp

Angehörige der Verlagsgruppe Bahn dürfen nicht teilnehmen. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



Drei emallierte P-Tafeln und ein Original-Andreaskreuz nach DDR-Norm warten auf ihre neuen und stolzen Besitzer.



KLEINE ZÜGE – GROSSE FREUDE

Die Wunderwelt am Kaeserberg, ein technisches Juwel für grosse Reisen auf kleiner Bahn, begeistert Jung und Alt. Das frei erfundene Stück Deutschschweiz im Massstab 1:87 fasziniert mit vielen feinen Szenen, die berühren. Auf 600 m² und bis ins Detail liebevoll gestaltet, wird der Alltag der 90er Jahre zur Gegenwart.

Gut 100 Züge und über 6000 Figuren beleben einen Freitag im Herbst. Es ist 11 Uhr. Der Circus ist eben angekommen. Knapp zwei Stunden schenken Kurzweil, Staunen und neue alte Erinnerungen. Besuchstage, Öffnungszeiten, mehr zu Eintritt und Aufenthalt unter www.kaeserberg.ch.

Chemins de fer du KAESERBERG
Impasse des Ecureuils 9
CH 1763 Granges-Paccot FR

5 Busminuten ab Bahnhof Fribourg
(Linie 9) oder

3 Autominuten vom Anschluss
Fribourg Nord.
Parkplätze sind vorhanden.

Mit der Bahn durchs Weihnachtsland

Preßnitztalbahn

Winter-Termine 2017/2018

9./10. Dezember	Dampffahrten im Advent *
16./17. Dezember	Dampffahrten im Advent
27. Dez bis 1. Jan 2018	Dampffahrten zum Jahreswechsel

3./4. Februar	Winterdampf
10./11. Februar	Winterdampf
17./18. Februar	Winterdampf

JUBILÄUM

125

Jahre

Preßnitztalbahn

Wolkenstein - Jöhstadt

2017

25

Jahre

Museumsbahn

Steinbach - Jöhstadt

VORSCHAU 2018

· Dampffahrbetrieb zum Osterfest* (30. März bis 2. April)

*Am 9. und 10. Dezember 2017 verkehrt ein Bus der „Ausflugslinie Preßnitztal“ von und nach Wolkenstein mit Anschluss zu den Zügen der DB Erzgebirgsbahn



Preßnitztalbahn

Informationen, Reservierungen in planmäßigen Zügen und Sonderzugbestellungen bei: IG Preßnitztalbahn e.V.
Am Bahnhof 78 · 09477 Jöhstadt · Tel. 037343 808037 · Fax 037343 80809 · www.pressnitztalbahn.de