

Modell Eisen Bahner SPEZIAL

MEB-Spezial Nr. 24
€ 12,50

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



Oft übersehen – jedoch unverzichtbar



Rand-Erscheinungen

inkl. DVD



GLEISABSCHLUSS
Prellbock-Variationen



NEUE AUFGABEN
Alte Wagenkästen



LOK-RELIKTE
Denkmal-Radsätze

Weitere noch lieferbare Titel
aus der Reihe MIBA-Spezial



MIBA-Spezial 112
Modellbahn mobil
Best.-Nr. 120 11217



MIBA-Spezial 113
Animierte Anlagen
Best.-Nr. 120 11317



MIBA-Spezial 114
Pragmatische Planung
Best.-Nr. 120 11417



MIBA-Spezial 115
Neues für Nerds
Best.-Nr. 120 11518



MIBA-Spezial 116
Kleine Stationen
Best.-Nr. 120 11618



MIBA-Spezial 117
Verfeinern und verbessern
Best.-Nr. 120 11718

Jeder Band mit 108 Seiten im DIN-A4-Format und über 180 Abbildungen, je € 12,-



Jetzt als eBook verfügbar!



MIBA-Spezial 78
Best.-Nr. 12087808-e



MIBA-Spezial 91
Best.-Nr. 12089112-e

Je eBook € 8,99

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de/ebook und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.

Die Spezialisten



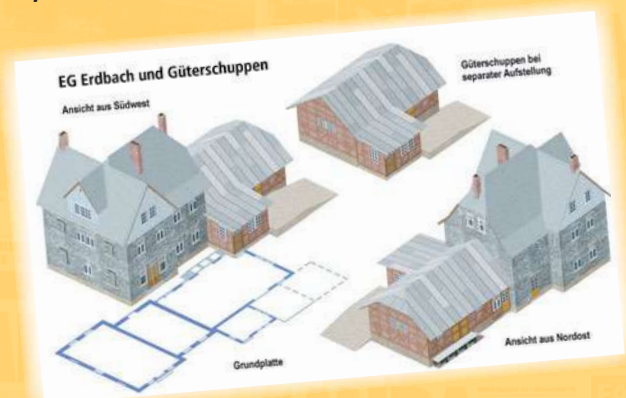
NEU

Im Mittelpunkt dieser MIBA-Spezialausgabe steht der Anlagenvorschlag zum Bahnhof Erdbach im Westerwald. Als besonderes Highlight enthält das Heft einen Bastelbogen für den Bau des Bahnhofsgebäudes von Erdbach. Der Bastelbogen umfasst sechs Bögen Karton, mit denen das Gebäude sehr detailliert in den Baugrößen H0 (1:87), TT (1:120) oder N (1:160) erstellt werden kann. Wie man sich die fertige Anlage vorzustellen hat, illustriert die feinst ausgearbeitete 3D-Schauzeichnung von Ivo Cordes. Weitere Anlagenvorschläge dieses Spezials befassen sich mit dem Lokalbahnstation Murnau, von dem aus die eingleisige Strecke nach Oberammergau abzweigt, mit dem Bahnhof Köln-Weyersbühl in den 1930er-Jahren als H0-Anlage und mit der Rübelandbahn Halberstadt-Blankenburg im Harz als H0-Anlage.

96 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 200 Abbildungen

Best.-Nr. 12011818 | € 12,-

mit Bastelbogen
in H0, TT und N



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 081 41/534 81 0, Fax 081 41/534 81 -100, E-Mail bestellung@vgbahn.de, www.miba.de



Relikte links und rechts der Gleise

Mit diesem Spezial des MODELL-EISENBAHNER wollen wir Sie ein weiteres Mal an scheinbare Nebensächlichkeiten der großen Eisenbahn am Streckenrand und auf Bahnhöfen erinnern. Über die meisten wurde bisher noch nie oder lediglich selten berichtet. Jedes Jahr verschwinden immer mehr materielle Zeitzeugen der vergangenen Eisenbahnepochen. Viele kennen wir heute nur noch dank ihres musealen Erhalts. Die Arbeit der über das ganze Land verteilten Vereine, Museen und Einzelinitiativen ist deshalb ein unschätzbar wichtiger Faktor zur Bewahrung des Eisenbahnerbes.

Das Hauptthema sind diesmal Denkmalradsätze ehemaliger Dampflokomotiven, denen wir bei Eisenbahnreisen oft unbewusst zwischen Nord- und Ostsee sowie den Alpen auf Anlagen der DB AG bis heute begegnen. Denkmalradsätze gehören seit mehreren Jahren jedoch bereits zum Aushängeschild zahlreicher Eisenbahnvereine; auf Privatgrundstücken finden wir auf liebevoll gestalteten Gleisstücken ebenfalls immer häufiger historische Radsätze. Ein Thema, das sich auch sehr gut zur Umsetzung im Modell eignet, weshalb wir Ihnen dazu einige Anregungen zeigen.

Die Eisenbahn sorgte nach ihrer Einführung erstmals für eine vereinheitlichte Zeit, hierzulande und in ganz Europa. Die Kenntnis einer standardisierten Uhrzeit ist unverzichtbar wichtig für den sicheren Schienenverkehr. Uhren gehören zu den wichtigsten Messinstrumenten des Eisenbahnbetriebs, weshalb sie seit jeher überaus präsent sind auf allen Bahnanlagen. Uhrtürme und Turmuhren sorgten in Zeiten, in denen nicht jedermann eine individuelle Uhr besaß, dafür, dass die aktuelle Zeit weithin sichtbar war.

In einem weiteren Beitrag stehen Bahnhofsnamen im Mittelpunkt. Wie waren die Tafeln und Schriftzüge in der Vergangenheit angebracht und wo sind die Unterschiede zur Gegenwart? Welche Besonderheiten wiesen sie auf? Aus der Vielfalt der Bahnhofsnamen aus mehr als 175 Jahren Eisenbahngeschichte zeigen wir Ihnen



FOTO: RAINER HEINRICH

eine Bildauswahl von alten und neuen Bahnhofsschildern, darunter wahre Raritäten.

Wir wollen auch an die Vorläufer der heutigen Fahrgastinformationen erinnern, an die „Hampelmänner“ der Eisenbahn. Nicht alle mechanischen Zugzielanzeiger fielen dem Rückbau zum Opfer. Es gibt sie noch und wir zeigen Ihnen, wo sie heute noch stehen und im täglichen Eisenbahnbetrieb genutzt werden.

Das Flügelrad, ein weltweit verbreitetes Symbol der Eisenbahn, wird seit Anfang 1994 von der DB AG nicht mehr genutzt. Trotzdem ist es 25 Jahre nach Gründung der DB AG als historisches Eisenbahn-Logo noch allgegenwärtig und aus der Eisenbahnhistorie sowie der Traditionspflege nicht wegzudenken.

Gleisabschlüsse sind Beginn und Ende des Schienenstrangs. Ihre Vielfältigkeit ist umwerfend. Wir geben Ihnen einen Überblick von Prellböcken aus vergangenen Epochen bis zu modernen Hydraulik-Anlagen auf unseren Großstadtbahnhöfen. Zwar hat die Modellbahnindustrie zahlreiche Ausführungen im Programm, aber die Aufnahmen des Vorbilds sind eine gelungene Anregung, den einen oder anderen Prellbock selbst nachzubauen.

Die Redaktion und ich hoffen, dass wir mit unserer Themenauswahl Ihren Geschmack trafen.

Rainer Heinrich

3 VORWORT

4 INHALT

5 IMPRESSUM

6 LETZTE ZEUGEN

Von vielen verschrotteten Lokomotiven konnten einzelne Radsätze als Erinnerung gerettet werden. Wir zeigen, wo etwas von den einstmals stolzen Maschinen der Baureihen 01, 03, 44 oder 58 übrig blieb.

18 AUF DEN SOCKEL GEHOBBEN

Ein feiner Denkmalradsatz schmückt den Eingang zu einem Eisenbahnmuseum in HO.

22 BAHNSINNIGE KLEIN-KUNST

In der Syntese von Inspiration und Emotion erschafft Michael Robert Gauß ein Bahn-Denkmal der besonderen Art.

26 UHRENTURM UND TURMUHREN

Ohne Uhrzeit kein Fahrplan! Uhren sind zwingende Bestandteile der Welt der Eisenbahn und zeigen Bediensteten und Reisenden die Zeit, oft in markante Bauwerke integriert.

32 DER HAMPELMANN

Gut zu wissen, wann der Zug abfährt. Aber wohin geht dessen Reise? Der Zugzielanzeiger hilft weiter.

36 KILOMETRIERUNG BEI DER EISENBAHN

Gut sichtbare Angaben zum Streckenkilometer, manifestiert in festen Steinen, waren essentiell im Eisenbahnbetrieb.

40 DURCHNUMMERIERT

Wir bieten eine Übersicht der im Zubehörmarkt erhältlichen Kilometersteine für die Modellbahn.

42 ALLES HAT EIN ENDE: DER GLEISABSCHLUSS

Vom Schwellenstapel bis zum komplizierten Bremsprellbock im großen Kopfbahnhof: Die Welt der Prellböcke ist vielfältig.

48 HIER GEHT'S NICHT MEHR WEITER

Auch für die Modellbahn existieren verschiedenartigste Prellbock-Varianten. Manches kann auch im Eigenbau entstehen.

52 GEWISSENHAFTER RAWIE-PRELLBOCK

Aus einem einfachen Roco-Modell entsteht ein Gleisabschluss als Hingucker.

55 STAHL AUS KARTON

Einen RAWIE gibt es auch für die Spur N - als hochdetailliertes Lasercut-Modell.

56 DAS GEFLÜGELTE RAD

Das Symbol der Eisenbahn schlechthin zierte Dienstmützen und Briefpapier, Eingangstore und Fahrzeuge – wir zeigen Beispiele an Gebäuden und in Stadtwappen.

60 KLEINE ERFRISCHUNGEN AM BAHNSTEIG

Die öffentlichen Trinkwasserspender an Bahnhöfen blieben oft unbeachtet. Heute sind sie meist verschwunden.

64 VON ADORF BIS ZWICKAU

Wo bin ich eigentlich? Bin ich schon angekommen? Die Stationstafel gibt zuverlässig Auskunft.

70 DIE ZWEITNUTZUNG

In Zeiten des Mangels waren sie zu schade zum Verschrotten: Viele Wagenkästen konnten abseits der Gleise weiter verwendet werden.

76 NEUES LEBEN IN ALTEN KÄSTEN

Alte Sachsen machen sich auch am Streckenrand der Modellbahn sehr gut.

78 AB IN DEN GARTEN

Auch abseits der Strecke sinnvoll zu nutzen: Ein Packwagen von Brawa wird zur stimmungsvollen Gartenlaube.

82 NACHNUTZUNG IN TT

Zwei Beispiele im Maßstab 1:120 zeigen die Möglichkeiten der farblichen Gestaltung.



**22 KUNSTWERK EN
MINIATURE:
DAS RAD UND DER
FLÜGEL SIND DIE
PRÄGNANTEN SYMBOLE
DER BAHN**



32 WOHIN SOLL ´S GEHEN?
DER MECHANISCHE
ZUGZIELANZEIGER BIETET
EINIGE VORSCHLÄGE.



40 ALLE HUNDERT METER:
EISENBAHN UND MODELLBAHN
SIND MIT MARKANTEN
MERKSTEINEN GESÄUMT.



42 ENDPUNKT
UND SCHUTZ
ZUGLEICH: DER
PRELLBOCK ALS
GLEISABSCHLUSS
SICHERT AUCH
ALLES, WAS SICH
NOCH DAHINTER
BEFINDET.



70 MACHMAL ERST AUF DEN ZWEITEN BLICK: DAS IST DOCH EIN
ALTER WAGENKASTEN DA AM STRECKENRAND!

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,
Michael Siemens

LEKTORAT

Dr. Karlheinz Hauke

ARTDIREKTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG

Snezana Dejanovic

BILDBEARBEITUNG

Snezana Dejanovic

ANZEIGEN

Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-151, Fax (08141) 53481-200,
b.wilgermein@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 30, ab 1.1.2018,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

ABONNENTEN-SERVICE

FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: abo@vgbahn.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@mvz.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.

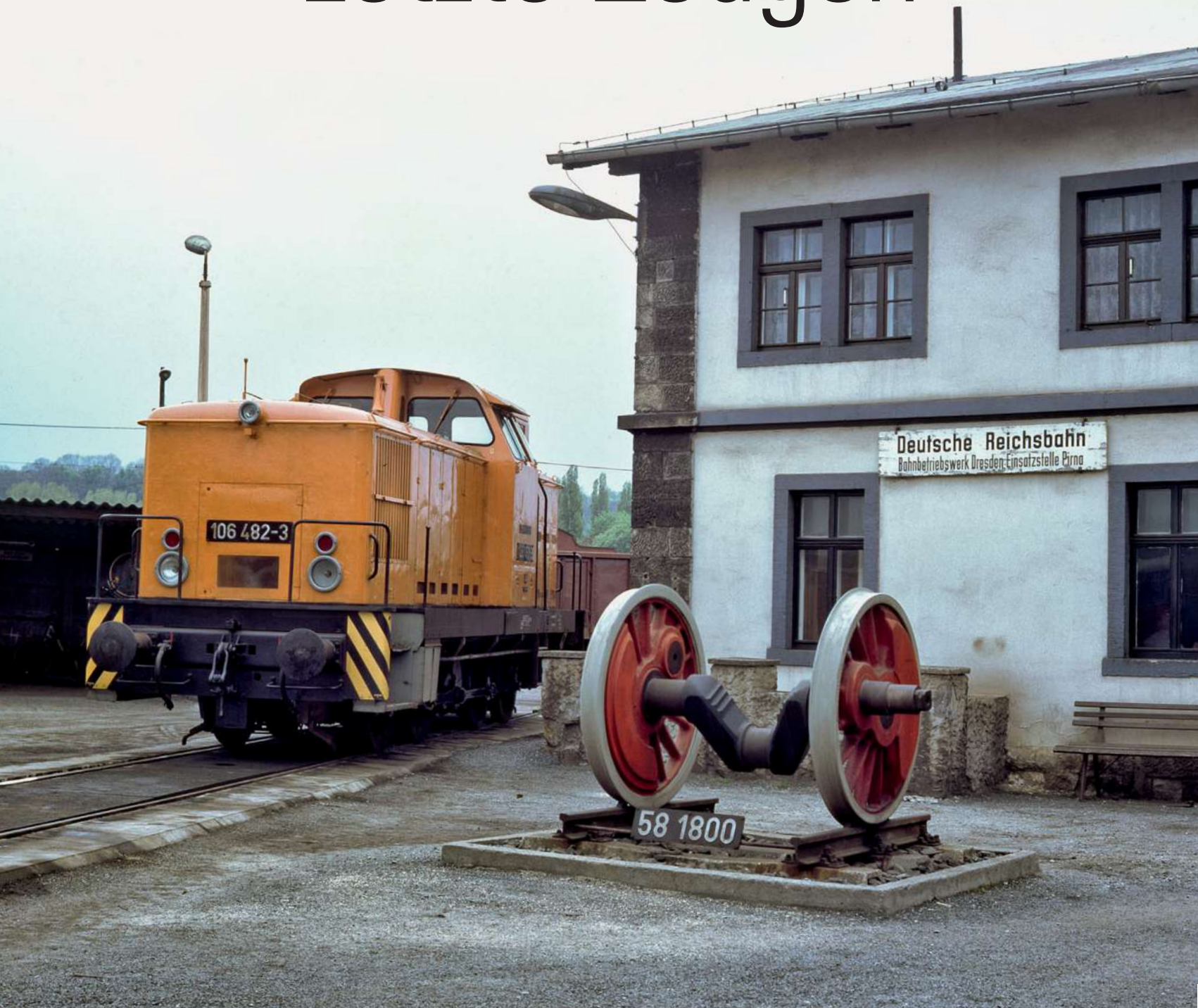
Der MODELLEISENBAHNER gehört zur

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

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Über die Anzahl komplett erhaltener Dampflokomotiven kann man sich hierzulande im Grunde nicht beschweren. Daneben konnten von zahlreichen zur Verschrottung anstehenden Lokomotiven rechtzeitig noch einzelne Radsätze als Erinnerungstücke gerettet werden.

Letzte Zeugen



Erst im Mai 1985 wurde 58 1800 im Bw Zwickau verschrottet. Die Kropfachse erhielt das Bw Dresden und stellte sie an der Einsatzstelle Pirna auf.

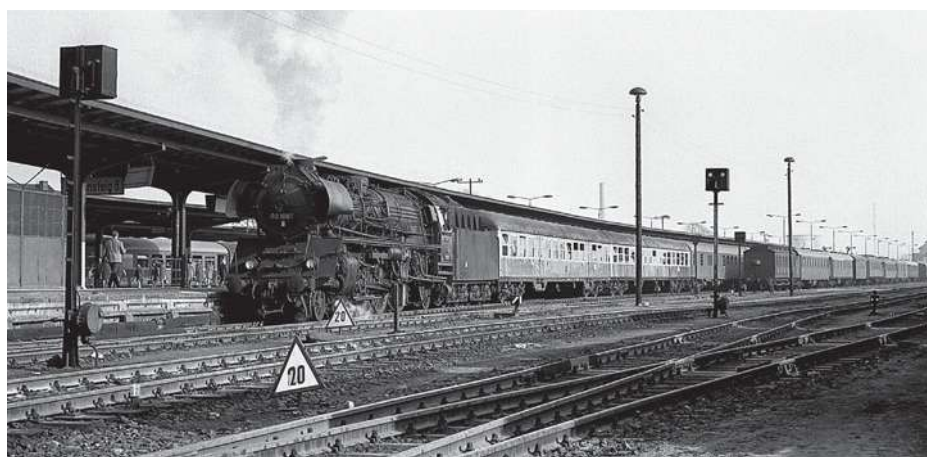
Radsätze von Dampflokomotiven erinnern schon seit vielen Jahrzehnten an die vergangene Dampf-Epoche. Vorwiegend Bahnbetriebs- und Ausbesserungswerke schmückten sich in der Vergangenheit gerne mit einer Achse, die meist in letzter Minute vor der Verschrottung einer Dampflok gerettet wurde, und stellten sie auf einem Gleisstück im Bereich ihrer Dienststelle auf. Wer gute Beziehungen hatte, holte sich eine Dampflokachse auf sein Privatgrundstück. Aber auch vor Ausflugsgaststätten, Museen und Bahnsteiganlagen fanden sie ihren Platz. Hinter den meisten Denkmalachsen stehen heute Eisenbahnfreunde, die aus Sachkenntnis und Liebhaberei ein Stück Eisenbahn vor dem Hochofen retteten und es oftmals in zweiter oder dritter Generation liebevoll pflegten.

Trotz jahrelanger Recherchen sind die in diesem Beitrag gemachten Aussagen zu Radsätzen mit einer gewissen Unschärfe versehen. Immer wieder kommt es zu Umsetzungen und seltenen Neuaufrüstungen. Das gesammelte Material zu den Denkmalachsen von Lokomotiven der BR 01 bis BR 99 ist sehr umfangreich. Deshalb wird an dieser Stelle nur auf beispielhafte Denkmäler einiger Baureihen eingegangen.

Spätestens in den 70er-Jahren, als bei beiden deutschen Bahnverwaltungen im großen Umfang die Ablösung der Dampflok erfolgte, begann die Zeit der Denkmallokomotiven. Während im Westen Deutschlands zahlreiche Kommunen und private Unternehmen in Freizeitparks, auf Spielplätzen oder vor Einkaufszentren ganze Lokomotiven als Attraktion aufstellten, war dies auf dem ehemaligen Reichsbahngebiet eher die Ausnahme. Sofern die Dampflok ihren letzten Verwendungszweck nicht als Heizlok fristeten, mussten sie zur Erfüllung



Einzelne Dienststellen stellten Lampen auf und beleuchteten ihren Radsatz sogar nachts.



Am 30. März 1968 wartet 03 1087 mit ihrem Interzonenzug D162, Hamburg – Saßnitz, in Stralsund auf die Abfahrt. Bereits wenige Jahre später wurde die Dreizylinder-Maschine abgestellt.

des Schrott-Kontingents der Reichsbahndienststellen erhalten. Nur unter großen Anstrengungen und dank der Umsichtigkeit einzelner Dienststellenleitungen gelang es, aus den Zerlegeloks einzelne Radsätze oder andere typische Dampflokbauteile dem Schrott-Soll zu entreißen. Am begehrtesten waren stets die großen Radsätze von Schnellzuglokomotiven und die Kropfachsen von Dreizylinder-Maschinen.

Vielfältig war auch die Ausgestaltung des Ehrenmals: Das Gleisstück, auf dem der Radsatz stand, befand sich vielerorts auf

einem erhöhten, gemauerten Sockel, an dem meist noch ein Nummernschild befestigt war, das an die Lok erinnerte. Aber auch Treibstangen oder weitere typische Eisenbahntechnik wie Signale oder Signaltafeln umrahmten den Radsatz. Im Umfeld des Denkmals entstand manchmal auch eine kleine Grünanlage mit Blumen und Koniferen; Ruhebänke ermöglichten der Belegschaft dort, ihre Arbeitspausen zu verbringen. Neben Eisenbahndienststellen begannen sich zunehmend auch Modellbahn-Clubs und Eisenbahnmuseen um die Auf-



Da sie keine Ölhauptfeuerung erhielt, wurde 03 1087 am 31. Oktober 1971 z-gestellt. Das Bw Stralsund stellte in den 70er-Jahren die erste Treibachse der Lok in der Nähe der Betriebsküche als Denkmal auf.



Nach der Schließung des Bh Stralsund zog die Achse auf einen Sockel zwischen dem EG Stralsund und dem „InterCityHotel“. Dort stellte man den Radsatz der 03 1010 (mit Beschilderung 03 1087; siehe S. 11) auf.



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

01 1053 (Bw Offenburg) fährt am 30. Juni 1957 mit E539 (Basel – Frankfurt) in Heidelberg Hbf ein. Der Umbau auf Ölfeuerung erfolgte erst vom 1. Oktober 1957 bis 19. November 1957. Die Treibradsätze des stolzen Renners sind inzwischen in Bad Harzburg zu bestaunen.



Der Radsatz des Lokschuppens Pomerania e. V. in Pasewalk ist dank der eingeschlagenen Betriebsnummer „01 509“ eindeutig zu identifizieren.

stellung von Dampflokachsen zu bemühen. Heutzutage pflegen Clubs und Museen das Erbe, das die neuen Strukturen der DBAG schufen, nachdem ein Großteil der Bahnbe-

triebswerke geschlossen und die seit Jahren dort aufgestellten Radsätze über Nacht herrenlos wurden. Zahlreiche Initiativen übernahmen die vielerorts vernachlässigten Radsätze, retteten sie vor dem Schneidbrenner und ließen sie an neuen Standorten wieder in frischem Glanz erstrahlen. Gelungen sind beispielsweise die Umsetzung des Radsatzes der 03 1087 vom ehemaligen Bw Stralsund vor das neue Intercity-Hotel am Bahnhofsvorplatz oder die Zusammenführung der Radsätze von 18010 vor dem ehemaligen Gebäude der Rbd Dresden und des Treibradsatzes der Lok 58 1800 der Einsatzstelle Pirna an den heutigen Museumsstandort im ehemaligen Bw Dresden-Alstadt.

Eine gute Adresse für Eisenbahnfreunde ist die Hansestadt Rostock. In den ehemaligen Bw am Hauptbahnhof beziehungsweise Seehafen, die heute von DB Regio und DB Cargo betrieben werden, findet man mehrere Denkmalradsätze von Dampfloks

der Baureihen 01, 41, 44 und 50.40 nebst weiteren Eisenbahnutensilien wie Signalen und einer Kö-Denkmallok (siehe auch MEB 4/17). Nur wenige Meter weiter am Bahnhof Warnemünde hatte der Modellbahnclub Rostock im stillgelegten Stellwerk B3 viele Jahre sein Domizil. Vor der Außenanlage am Stellwerk stellte der Verein ebenfalls sehr öffentlichkeitswirksam am Bahnsteig 6 eine 44-Kropfachse mit einer Signalgruppe auf, welche zwischen 1998 und 2013 für Ostseebesucher zu einem beliebten Fotoobjekt wurde, nicht zuletzt wegen des dahinter befindlichen Passagierkais für Kreuzfahrtschiffe. Nach diversen Immobiliengeschäften ab 2012 auf der Warnemünder Bahnhofsinsel war für den Museumsstandort Stellwerk B3 kein Platz mehr.

Eine andere Entwicklung nahm die Aufstellung von Denkmalradsätzen im Alt-Bundesgebiet. Sofern nicht, wie eingangs beschrieben, eine komplette Dampflok gerettet werden konnte, bediente man sich ganzer Radsatzgruppen von Dampflokomotiven. Als Eisenbahnfreund begegnet man immer wieder im Bundesgebiet solchen Radsatzgruppen, die teilweise in das Bahnhofsumfeld integriert wurden.

Von den Dampflokbaureihen 01 bis 99 sind derzeit 18 verschiedene bekannt, von



Am 23. Juli 1976 erreichte 01 2114 mit einem D-Zug aus Berlin Dresden. Wenn sich alljährlich Anfang September Eisenbahnfans zum Tag der offenen Tür im DLW Meiningen treffen, kommen sie an der Achse der Schnellzuglok nicht vorbei, auch wenn es inzwischen eine 01 066-Achse ist.



denen einzelne Radsätze oder Radsatzgruppen an über 150 Standorten als Denkmäler in Deutschland erhalten blieben. Von den gegenwärtig (161) bekannten Radsätzen, stehen zwei Drittel (115 Radsätze) in den neuen Bundesländern auf ehemaligem DR-Gebiet. Ganze 46 Radsätze sind auf dem ehemaligen DB-Gebiet bekannt, darunter sieben der zehn Radsatzgruppen.

Die großrädigen Radsätze von Schnellzuglokomotiven der BR 01 und BR 03 mit zwei Metern Durchmesser standen schon immer zuvorderst in der Gunst der Sammler. Alleine von der zuletzt nur bei der DB eingesetzten Baureihe 01.10 blieben sechs Achsen beziehungsweise Radsatzgruppen erhalten. Von der zweizylindrigen 03 wurde bei der Bundesbahn, nach derzeitigem Erkenntnisstand, nur eine Achse in Braunschweig gerettet. Weitere 03-Radsätze befinden sich ausschließlich im Osten Deutschlands, voran die Kropfachsen der 03.10 in Stralsund und Putbus. Aber auch auf dem Werksgelände von DB Regio in Erfurt befindet sich ein 03.10-Radsatz, der jedoch wegen seines Standorts im Betriebsgelände nicht öffentlich zugänglich ist. Denkmalradsätze von Güterzuglokomotiven sind gegenwärtig am weitesten verbreitet: Insgesamt 86 Achsen der Baureihen 44 (46x), 50 (22x), 52 (9x) und 58 (9x) und damit die Hälfte des Bestandes konnten bisher in der Statistik erfasst werden. Von den 46 Achsen, größtenteils Kropfachsen, der BR 44 stehen nur 17 Ach-



01 066 ist nicht nur Museumslok, sondern gleichzeitig Denkmal für zwei andere 01. Im Lauf der Jahre erhielt sie die Kuppelstangen des Hofer Denkmalradsatzes der 01 088 (re.) und den Meininger Radsatz der 01 114.

sen auf dem DB-Gebiet. Anders bei den 01-Achsen; von den bekannten 22 Achsen der Baureihen 01 und 01.10 stehen 13 und somit zwei Drittel der Denkmalachsen und Radsatzgruppen im Westen Deutschlands.

Eine Minderheit an Denkmalradsätzen stellen die Schmalspurloks der BR 99. Nur im Harz und in Sachsen wird man hier fündig.

Ein oft wenig betrachteter Aspekt der Denkmalradsätze soll noch Erwähnung finden: So erfolgte in der Vergangenheit der Wiederaufbau von Schad-Loks zu betriebsfähigen Dampflokomotiven oder die Wiederinbetriebnahme unfallbeschädigter Museumslokomotiven, wie etwa nach der Entgleisung der 03 1010, durch die Nutzung von Denkmalachsen, weil baugleiche Achsen beziehungsweise Bauteile nicht mehr zur Verfügung standen. Bekannt ist, dass mit der 01 517-Radsatzgruppe die Schnellzuglok 01 150 des DB-Museums Nürnberg wieder betriebsfähig aufgearbeitet wurde. Auch die alten Radsätze von 01 509 wurden im Rahmen der betriebsfähigen Wiederaufarbeitung im Dampfloswerk Meiningen gegen bisherige Denkmalradsätze der BR 01, bekannt sind Perleberg (01 502) und Pasewalk, getauscht.

BAUREIHE 01

Bekannt sind Achsen von Altbau-01, DR-Reko-01.5 und der BR 01.10. Die Achse der Lok 01 114 im Dampfloswerk Meiningen gehört inzwischen zu den bekanntesten Foto-Achsen. Viele Jahre stand die Achse der 01 114 vor dem Eingangsbereich zum Raw. Inzwischen hat der Radsatz, welcher 2010 gegen einen bauartgleichen Radsatz der 01 066 getauscht wurde, einen würdigen Platz im Innenhof des DLW Meiningen gefunden. Unter den Denkmalradsätzen der BR 01 befinden sich weiterhin fünf Achsen,



die ehemals unter der Baureihe 01.5 eingebaut waren. Neben der Rostocker 01 528 stammen die übrigen Achsen von 01 502, 515, 517 und 01 534, die ihren letzten Verwendungszweck als Heizlok beziehungsweise Dampfspeicher fristeten. Ein Radsatz der 01 515 befindet sich inzwischen bei den Märkischen Eisenbahnfreunden in Berlin-Lichterfelde. Die vier Reko-01, 01 510, 513, 517 und 519, welche in den 80er-Jahren in der Brauerei Greifswald heizten, sorgten zur Wendezeit unter den Eisenbahnfreunden für Schlagzeilen wegen des betriebsfähigen Wiederaufbaus der 01 519 durch das Raw Meiningen. Ihre Schwesternloks kamen unter den Schneidbrenner. Vor der Verschrottung nutzte das Raw Meiningen die Greifswalder Heizlok 01 517 zur Ersatzteilgewinnung. Deshalb blieb von 01 517 auch die komplette Radsatzgruppe erhalten, welche in den 90er-Jahren im Museums-Bw Weimar hinterstellt war. Beim Wiederaufbau der 01 150 verwendete man schließlich die Achsen der 01 517. In einer ähnlichen Aktion musste 1992 die Hofer Radsatzgruppe der 01 088 ihre Treibstangen für die Nördlinger 01 066 spenden.

Anfang der 70er-Jahre konzentrierte die DB ihre leistungsstarken Schnellzugloks der BR 01.10 im Bw Rheine. Von den einstigen Edelrennern und dem Stolz der DB blieben nicht nur eine Anzahl kompletter Loks erhalten, sondern durch weitsichtige Verschrottungsaktionen im AW Braunschweig auch sechs Kropfachsen, darunter zwei Radsatzgruppen in Bad Harzburg (01 1055) und im Bahnhof Hamburg-Altona (01 1080). Nach

Denkmalradsätze (Stand 21.07.2018)			
Baureihe	„Anzahl bekannter Radsätze“	davon	
		DR	DB
01	16	9	7
01.10	6	–	6
03	11	10	1
03.10	6	6	–
18	(6)	1	(5)
19	2	2	–
22	4	4	–
23	5	2	3
41	5	5	–
44	46	29	17
50	22	19	3
52	9	8	1
55	1	–	1
58	9	9	–
65.10	2	2	–
80	1	–	1
86	1	1	–
94	1	–	1
95	1	1	–
99	6	6	–
Gesamt	161	115	(46)



Offene Fragen gibt es zum 01-Radsatz im Bh Rostock, der mit der Betriebsnummer 01 2204 beschildert ist. Bekanntlich wurde 01 204, die im Jahr 1982 im Bw Wismar z-gestellt wurde, im selben Jahr vollständig nach Hermeskeil verkauft.

dem Bekanntwerden der Schließung beziehungsweise des Umbaus des Bf Hamburg-Altona vom Kopf- zum Durchgangsbahnhof kam auch die Denkmal-Radsatzgruppe im Bf Altona ins Gespräch. Die als „bewegliches Fahrwerk“ im Bahnhof ausgestellten Radsatzscheiben mit Gestänge, das Rahmenfragment und der angeschnittene Zylinder von 01 1080 verließen im Jahr 2015 ihren angestammten Ort und wurden im DDM Neuenmarkt-Wirsberg zwischengelagert.

Markenzeichen des Bahnhofs Bad Harzburg und Publikumsmagnet für Eisenbahn-

fotografen ist die große Signalbrücke mit sechs Flügelsignalen. Kaum bekannt ist dagegen die Radsatzgruppe der 01 1055 unter dem Dach des Querbahnsteigs in Bad Harzburg. Der Weg zum Fotostandpunkt Signalbrücke führt zwangsweise an der Radsatzgruppe vorbei. Vier weitere große Räder – noch ohne Betriebsnummern – welche der BR 01.10 zugeordnet werden, stehen bei der Museumsbahn Bruchhausen-Vilsen, in Bad Karlshafen, Bad Pyrmont und auf dem Firmengelände des Textilherstellers und Eisenbahnsammlers Seidensticker in Bielefeld.

BAUREIHE 03

Die Ära der 03-Schnellzuglokomotiven ging bei der DR 1980 zu Ende und damit zehn Jahre später als bei der Deutschen Bundesbahn. Mit Sicherheit ist darin ein Grund zu finden, dass von den Bundesbahn-03 kein Radsatz erhalten blieb, bei der DR dagegen gleich 16 Stück einschließlich sechs 03.10-Radsätzen. Von Lokomotiven der letzten 03-Einsatz-Bw bei der DR in Görlitz, Leipzig West, Güsten und Stralsund stammten auch die meisten 03-Denkmal-Radsätze. Interessant ist jedoch auch, dass nahezu alle 03-Radsätze nicht mehr auf ihrem ursprünglichen Sockel stehen, auf dem sie Anfang der 80er-Jahre platziert wurden. Glücklicherweise fanden sie nach der Schließung zahlreicher Werke, wo sie zuvor ausgestellt waren, alle einen neuen Standort.

Einige interessante Umsetzungen sollen nicht unerwähnt bleiben: Die weiteste Ost-West-Wanderung vollzog der Radsatz der 03 100 des Bw Görlitz, der über 30 Jahre lang



FOTO: BURKHARD WOLLNY

In eisiger Winterlandschaft feht 01 151 bei Angermünde durchs Reichsbahnland. Die Berliner Maschine diente später von 1979 bis 1989 als Heizlok, zuletzt auf dem Wriezener Güterbahnhof. Bei ihrer Verschrottung im Frühjahr 1989 erhielt das benachbarte Raw „Franz Stenzer“ an der Warschauer Straße die Treibachse und stellte sie als Denkmal im Betriebsgelände auf.





Einen Radsatz der Güstener 03 105 retteten Brandenburger Eisenbahnfreunde und stellten ihn am ehemaligen Bw Brandenburg-Altstadt auf. Nach dessen Auflösung 1996 erhielt der 03-Radsatz 1998 im Bw Seddin bei DB Cargo einen neuen Standort.

vor dem Verwaltungsgebäude an der Reichenbacher Straße der Neißestadt die Autofahrer begrüßte. Er befindet sich seit 2012 vor dem Verwaltungsgebäude des Eisenbahn-Bundesamts in Bonn am Rhein.

Am 30. September 1978 endete die 03-Zeit beim Bw Leipzig West. Zu den letzten Betriebsloks gehörte 03 176, die im Sommer 1979 noch für drei Monate aus Wittenberg nach Leipzig kam. Der Treibradsatz von 03 176 erinnerte von 1983 bis 2010 vor dem Verwaltungsgebäude des Bw Leipzig West an der Berliner Straße an das einst bedeutendste Nachkriegs-03-Bw der Rbd Halle.

Die 18 Loks der Baureihe 03.10 der DR waren von 1954 bis 1980 beim Bw Stralsund beheimatet. Nach dem Ende ihres Einsatzes wurden fünf Loks in Barth abgestellt. Bereits im Frühjahr 1978 schied 03 0020 aus dem Bestand. Sie war bekanntlich die 15000. Borsig-Lok. Aus diesem Grund sollen ihre wegen Anfang der 80er-Jahre Verkaufsverhandlungen mit einem Interessenten aus den alten Bundesländern gelaufen sein, welcher die Lok aber wegen eines überzogenen Kaufpreises durch den DDR-Außenhandel nicht abnahm. 03 0020 war übrigens die letzte, erst 1972 auf Ölhauptfeuerung umgebaute 03.10. 1985 wurde sie in Putbus verschrottet. Die erste Kuppel- und die mittlere Treibachse (mit dem großen Kröpfer) wurden in Greifswald vor der Rbd an der Anklamer Straße aufgestellt und gelangten mit der endgültigen Räumung der Immobilie zirka 1997/1998 nach Putbus. Dort wurde eine Achse zunächst in der Nähe des RückBEG etwas provisorisch auf einem zugehörigen kurzen Gleisjoch aufgestellt. Die Treibachse der 03 1020 (mit dem kleinen Kröpfer

für den mittleren Steuerungsantrieb) wurde hinter dem Lokschuppen der Est. Sassnitz als Denkmal aufgestellt. Nach der Schließung der Einsatzstelle und der Räumung durch die DB AG konnte der Modellbahnclub Sassnitz e. V. die Achse übernehmen und stellte sie vor seinem Vereinssitz, der Regional-Schule Sassnitz, in der Geschwister-Scholl-Straße auf.

Nachdem 03 1010 im Jahr 1995 im Bahnhof Halle Gbf entgleist war und die erste Treibachse dabei einen unzulässigen Seitenschlag erlitten hatte, suchte man Ersatz und wandte sich an den damaligen Bh Stralsund. So wurde die dortige Denkmalsachse der 03 1087 in den Rahmen der 03 1010 eingebaut und die verbogene Achse der 03 1010 als Ersatz am Bh Stralsund auf den Sockel gehoben.

BAUREIHE 18/19

Die wenigen erhaltenen Radsätze von sächsischen und bayerischen Schnellzuglokomotiven zählen heute zu den Exoten und haben vorwiegend Standorte in Eisenbahnmuseen.

Die sächsische 18 010 stand nach ihrer Abstellung über zehn Jahre als z-Lok im Bw Dresden-Altstadt, bevor man sie 1971 zur Ersatzteilgewinnung für den Aufbau der Museumslok 19017 zerlegte. Mit der Aufwertung des ehemaligen Bw Dresden-Altstadt zum Museumsstandort des DB-Museums (2010) erhielt die überlebende Kropfachse der 18 010 im Außenbereich am Lokschuppen 1 dort einen neuen Standort.

Von der bayerischen S3/6, der 18.6 und dem DRG-Nachbau 18.5 blieben zwei Radsatzgruppen im Deutschen Dampflokmu-



03 2176 wartet im Sommer 1977 in Leipzig auf die Abfahrt (o.). Seit dem Jahr 2010 steht ein Radsatz der Lok im neuen ICE-Werk an der Rackwitzer Straße gegenüber seinem alten Standort vor dem Bw Leipzig West.





FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Das Ziel vor Augen steht 03 0020 am 12. März 1978 in Berlin-Lichtenberg abfahrbereit am Bahnsteig (o.). Nach dem Umbau des Bahnhofs Putbus 1999, wurde die Kropfachse der Lokomotive gegenüber dem Regelspur-EG neben dem Gleis 2K aufgestellt, wo sie heute noch steht, seit 2013 mit einem nachgefertigten Schild 03 0020-2 versehen.

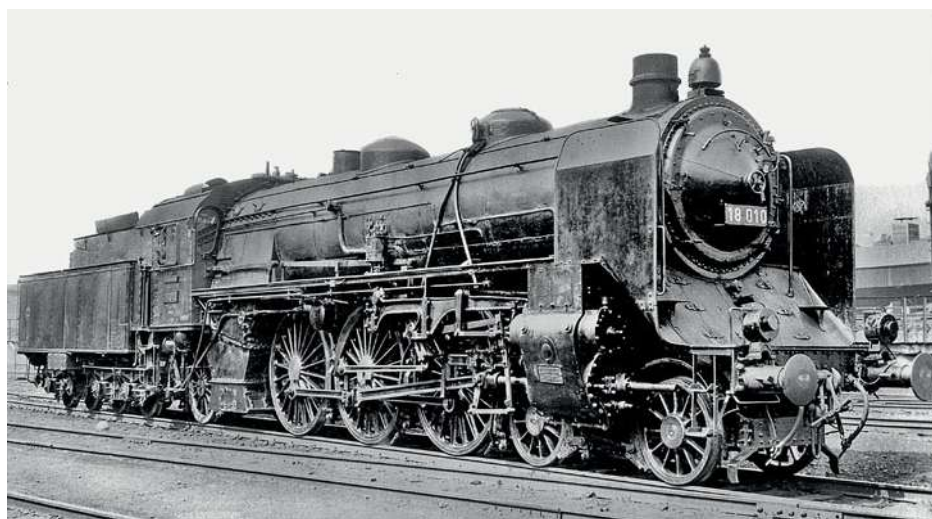


FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

18 010 mit Läutewerk 1942 im Bw Dresden-Altstadt. Der Radsatz der Kropfachse der 18 kam 1975 vor das Direktionsgebäude der Rbd Dresden an der Amonstraße, wo er insgesamt 35 Jahre stand (u.).



um (DDM) Neuenmarkt-Wirsberg (18610) und Saarbrücken (18602) sowie ein Radsatz auf dem Bf Weiden erhalten. Die DB-Umbauloks der BR 18.6 verfügten über einen Radsatzdurchmesser von 1870 Millimetern. Eine Kropfachse aus der Radsatzgruppe der 18610, welcher über viele Jahre im Freigelande des DDM aufbewahrt wurde, befindet

sich seit der Neugestaltung der Ausstellung im Lokschuppen vor der dort komplett erhaltenen Museumslok 18612. Ein weiterer Radsatz mit einem Raddurchmesser von 1720 Millimetern, von einer vermutlich bayerischen Schnellzuglok, ist am Eingang des DDM aufgestellt. Der vom Verkehrsmuseum Nürnberg zugewiesene Radsatz konnte, trotz umfangreicher Recherchen laut Auskunft des langjährigen Leiters des DDM bisher noch keiner konkreten Lokbaureihe zugeordnet werden. Auch der Radsatz auf dem Bahnsteig 1 im Bf Weiden/Oberpfalz passt mit 1750 Millimetern Durchmesser nicht in das Schema der S 3/6, obwohl das immer wieder angegeben wird. Der Radsatz passt vielmehr zur DB-Neubaulok der BR 23 oder zur BR 39. Beide Dampflokbaureihen hatten diesen Raddurchmesser.

Zwei weitere Achsen von sächsischen Vierzylinder-Schnellzuglokomotiven haben überlebt: Eine Achse stammt von 19015 (ehemalige Bremslok der VES Halle) und steht heute im DB-Museumsstandort im ehemaligen Bw Halle P. Auf eine wechselvol-

le Geschichte kann der als 19023 bezeichnete Radsatz im Sächsischen Eisenbahnmuseum (SEM) Chemnitz-Hilbersdorf zurückblicken. Seinen Ursprung hat der Radsatz von der 1959 ausgemusterten 19008 des Bw Reichenbach. Das Fahrgestell der 19008 mit zwei Achsen und dem Rekessel von 41228 wurde am 7. Februar 1967 im Raw Meiningen zur Heizlok II für das Bw Zwickau umgebaut und war bis 1979 in Betrieb. Bei ihrer Zerlegung im Bw Zwickau im Jahr 1980 gelang es dem damaligen Betriebsingenieur Klaus Zeuner, Leiter der TA-Gruppe des Bw Karl-Marx-Stadt, einen Radsatz zu retten, der anschließend vor dem Verwaltungsgebäude des Bw Karl-Marx-Stadt an der Glösaer Straße aufgestellt wurde. Über zehn Jahre blieb der Radsatz von 19008 im Lokschuppen I, bevor er zum SEM umgesetzt wurde und heute fälschlicherweise mit der Betriebsnummer 19023 gekennzeichnet ist.

BAUREIHE 44

Zahlenmäßig am häufigsten unter den Denkmalradsätzen in Deutschland sind Kropfachsen der BR 44. Von den gegenwärtig 46 bekannten Standorten befinden sich 17 in den alten Bundesländern und 29 im Osten Deutschlands. Der Großteil der Achsen stammte von Reichsbahn-44, die bis Anfang der 80er-Jahre als Öl-Lokomotiven im Betriebspark zu finden waren und nochmals auf Kohlefeuerung für Heizzwecke umgebaut wurden. Charakteristisch für eine Kropfachse, die von einer Heizlok stammt, sind fehlende Zapfen für die Treibstangen an den Radsätzen, welche beim Umbau im Raw Meiningen ausgepresst beziehungsweise entfernt wurden. Die Liste der 44-Radsätze weist die größte Anzahl von unbekannten Betriebsnummern der Spen-



Am 20. Oktober 1976 erfolgte die Ausmusterung der 04 0015, im Frühjahr 1977 wurde 19 015 verschrottet. Lediglich der imposante Treibradsatz dieser Lok blieb erhalten und steht heute an der Drehscheibe des als Außenstelle des DB-Museums genutzten Bw Halle P.

derlokomotiven aus, insbesondere bei den DB-Achsen. Viele Kropfachsen der DB-44 blieben zunächst an ihren letzten Heimat-Bw erhalten wie zum Beispiel Weiden, Osnabrück, Altenhundem oder Jünkerath und befinden sich heute an anderen Standorten, wie Betzdorf und Kremenberg. Am bekanntesten ist die Weidener 44 1204, welche sich heute beim Modellbahnhersteller Märklin in Göppingen befindet.

Auffällig ist eine Konzentration der 44-Radsätze in Berlin und Umgebung (44 0053 in Lichterfelde, 44 0059 in Basdorf, 44 0350 in Schöneeweide, 44 0227 in Rangsdorf und 44 235 bis zum Jahr 2010 in Wustermark/Elstal). Berlin besitzt auch ein markantes Kunstwerk, welches aus einer 44-Lokachse gestaltet wurde. Ende der 80er-Jahre ließ die DR vom Künstler Achim Kühn im Raw Meiningen das Denkmal „Lok 2000“ anfertigen.

Zahlreiche 44-Achsen besitzen eine interessante Standort-Geschichte. Bekannt ist, dass zwei Radsätze in der Vergangenheit zu Dienststellenjubiläen aufgestellt wurden: Im Jahr 1978 wurde das Bw Güsten 100 Jahre alt. Ab 1941 bildete die BR 44 das Rückgrat der Zugförderung des Bw Güsten. 17 Jahre lang wurde mit einer Kropfachse an die Einsatzgeschichte in dieser Dienststelle erinnert. Die DBAG schloss das ehemalige Bw Güsten offiziell zum 31. Dezember 1995. Der Radsatz steht heute in Staßfurt. Und anlässlich des 75-jährigen Bestehens des Raw Zwickau durfte sich seit 1. April 1983 diese Werkstatt mit einer Kropfachse schmücken, die von einer 44 stammte. Da seinerzeit der Erwerb einer Kropfachse der BR 58, für die das Raw Zwickau bis 1968 als Unterhaltungswerk bei der DR zeichnete, nicht möglich war, wurde auf eine ähnliche Achse mit ebenfalls 1400 Millimetern Durch-



Aufbauend auf einer Achse von 44 350 entstand ein modernes Lokdenkmal, welches von 1989 bis 2005 in der Bahnhofshalle des Berliner Ostbahnhofs stand. Heute befindet sich die „Lok 2000“ auf dem Gelände der ehemaligen Borsig-Werke in Berlin Reinickendorf an der Berliner Straße.

messer, vermutlich von der Heizlok 44 540 zurückgegriffen. Mit einem Schild versehen „1908 bis 1968 – 60 Jahre Lokomotivverbesserung“ stand die Achse von 1983 bis 2003 vor dem Verwaltungsgebäude des Raw. Mit der Umstrukturierung des Raw in eine Servicestelle erhielt der Radsatz vor der Wagenwerkstatt einen neuen Standort. Im Sommer 2015 wechselte der Radsatz nach Reichenbach/Vogtland und steht dort heute vor der Geschäftsstelle des EVU „IntEgro“ in der Buchenstraße.

Nahezu selbstverständlich war es, dass traditionsreiche Einsatz-Bws für die BR 44





Im Bereich des ehemaligen Bw Sangerhausen, wo heute Abellio seine Triebzüge wartet, steht noch immer eine 44-Achse.

bei der DR zur Erinnerung an die leistungsstarke Güterzuglokomotive in den 1980er-Jahren einen Denkmalradsatz aufstellten. Zu nennen sind die Bw Meiningen, Bw Nordhausen, Bw Sangerhausen, Bw Wittenberge und das Bw Arnstadt. Die erste Kropfachse von der 44 1757 mit dem Standort unmittelbar an der Drehscheibe im Bw Arnstadt-Historisch dürfte inzwischen mit zu den meist fotografierten Denkmal-Radsätzen gehören. Wenig bekannt ist, dass von derselben 44 eine weitere Achse, die zweite Kropfachse für den Steuerungsantrieb, erhalten geblieben ist, die sich hinter Sträuchern versteckt auf dem Bahnsteig 1 des Arnstädter Hbf befindet (Stand 2016). Auch im Museums-Bw Weimar steht im Eingangsbereich eine 44-Kropfachse, die aus dem am 29. Februar 1996 geschlossenen Bw Sangerhausen umgesetzt wurde. Ein ähnliches Schicksal erlitt auch die Achse von 44 2663, Ex-Bw Güsten, die 1990 in die Obhut der „Dampflokfreunde Salzwedel e. V.“ gelangte. Mit dem Umzug der Fahrzeugsammlung Salzwedel in das Bw Wittenberge wechselte im Jahr 2012 auch die Kropfachse von 44 2663 zu ihrem neuen Standort an die Elbe. Die nördlichste Denkmalachse

einer 44 stand zwischen 1997 und 2013 auf dem Bf Warnemünde, vor dem stillgelegten Stellwerk B3, am Bahnsteig 6. Mit dem schon erwähnten Umzug der BSW-Modellbahngruppe Warnemünde steht die Achse von 44 1390 seit dem 23. Oktober 2014 als Denkmal vor dem neuen Vereinssitz in der Bleicherstraße in Rostock. Das DB-Cargo-Werk in Rostock (ehem. Bw Seehafen) ist heute Standort einer weiteren 44-Kropfachse, mit der sich eine interessante Geschichte verbindet. Die Kennzeichnung der Achse mit dem Nummernschild 44 221 ist eine Hommage des Bw Rostock-Seehafen an diese Lok. Im Bw Rostock begann der 44-Einsatz im Güterverkehr 1964, vorwiegend mit kohlegefeuerten Lokomotiven. 44 221 kam am 29. Oktober 1966 frisch hauptuntersucht und auf Öl-Feuerung umgebaut, aus dem Raw Meiningen neu nach Rostock. Damals gehörte sie zu einer Gruppe von sieben Öl-44. Die Besonderheit der Lok war, dass sie 1966 und 1969 als einzige Rostocker Öl-44 zur Bereitstellung der

schweren Kesselwagenzüge aus dem Öl-Hafen über eine enge Verbindungskurve zum Verschiebebahnhof zum Einsatz kam. Für diese Fahrten waren die Rangierloks der Baureihen 55, 57 und V 60 zu schwach und die Kesselwagenzüge hätten entweder geteilt oder mit zwei Lokomotiven bespannt werden müssen.

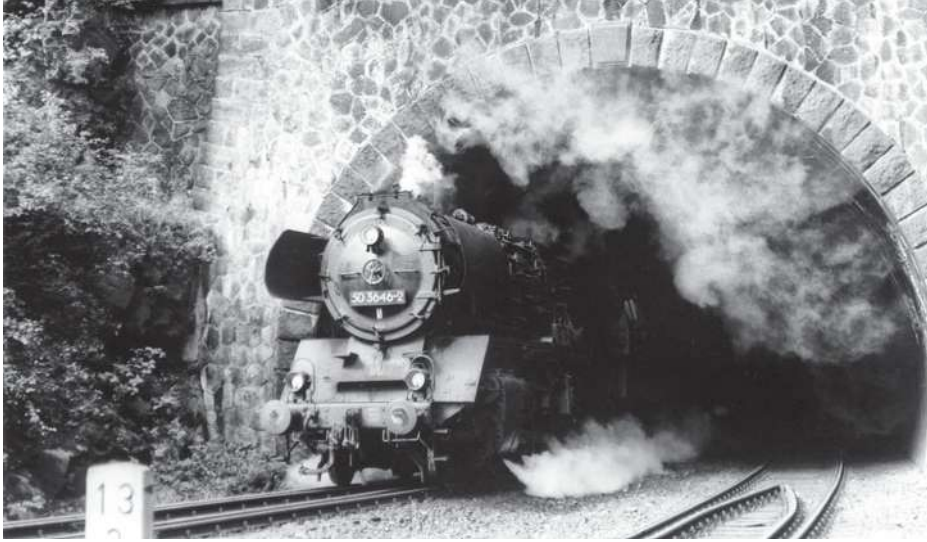
BAUREIHE 50

Denkmalachsen der Baureihe 50 stehen mit bisher 22 bekannten Achsen nach der BR 44 an zweiter Stelle der Radsatzliste. Über die Hälfte der 50-Achsen stammt von DR-Reko-Loks, die noch bis in die zweite Hälfte der 80er-Jahre als Betriebs- oder bis 1992 als Heizlok unter Dampf standen. Auffällig bei den 50-Achsen ist, dass sie weniger in Museums-Anlagen stehen, sondern ihren Standort auf Bahnhofsvorplätzen und vor Verwaltungsgebäuden der Dienststellen verschiedener Geschäftsbereiche der DBAG haben. So wurde etwa die Achse von 50 3632 des Bw Blankenburg vor dem modernisierten Bahnhof Halberstadt aufgestellt. Die Dresdner Heizlok 50 3565 gelangte 1992 in den Westen. Eine ihrer Achsen steht heute im Betriebshof Oberhausen-Osterfeld. Auch das Raw Wittenberge schmückt sich seit 1990 am Haupttor mit der dritten Kuppelachse der Lok 50 3640. Neben Dienststellen der DBAG haben inzwischen auch private Eisenbahn-Werkstätten 50-Achsen als Denkmal aufgestellt. Zu nennen sind die „MALOWA“-Werkstatt in Klostermannsfeld und die Werkstatt der ehemaligen Karsdorfer Eisenbahn in Karsdorf, wo je eine Achse der 50 3575 aus der Loksammlung Ludger Guttweins stehen.



Eine Achse der Lok 44 0296 des Bw Rostock, 1982 umgebaut zur PmH (Provisorische mobile Heizanlage) 14 für den Seehafen Rostock, steht seit dem Jahr 1989 vor dem ehemaligen Raw Engelsdorf (li.).





503646 hat am 24. September 1987 den Tunnel bei Schlema geschafft. Eine Achse der späteren Nossener Heizlok steht heute bei DB Netz in Berlin-Grünwald.



Einen Platz in oder vor Eisenbahnmuseen fanden Achsen der Lok 503541 im ehemaligen Bw Lutherstadt-Wittenberg, weitere Achsen von 50-Reko-Loks stehen auf dem Bf Letschin bei Frankfurt/Oder, auf der Museumsanlage am Rostocker Stadthafen und auf dem Bahnhof Rennsteig.

Neben den Reko-50 der DR blieben auch wenige Achsen von Neubaudampfloks der Baureihe 50.40 erhalten. Die ehemalige Denkmalachse des Bw Güstrow, gespendet von 504051, steht seit 1995 im Außengelände des neuen Kombiwerks Rostock-Seehafen und befindet sich in einem vorbildlichen Zustand. Heute kaum vorstellbar, heizten noch Mitte der 80er-Jahre im Ostseeheilbad Heiligendamm drei Neubau-50. Nach drei Jahren Abstellzeit wurden die Heizlokomotiven abtransportiert und zerlegt. 504072 kam im Bw Wismar unter die Feuersäge. Ihre dritte Kuppelachse konnte gerettet werden.

Nicht unerwähnt bleiben sollen zwei 50-Radsätze ehemaliger DB-Loks: 50034 (050348) des Bw Lehrte und die Mannheimer 502836 (052 836), die in Lage (Lippe) und Kreiensien, jeweils auf dem Bahnhofsvorplatz als Denkmal stehen.

BAUREIHE 58

Neben jenen der Baureihe 44 waren in der Vergangenheit Kropfachsen der BR 58 begehrte Denkmalradsätze. Das frühe Ausscheiden aus dem Bestand und die Verschrottung dieser Lokgattung verhinderten den vielzähligen Erhalt von Radsätzen der G 12. Die heute noch vorhandenen G 12-Kropfachsen stammen, mit Ausnahme von 583056, von Schuppenheizloks beziehungsweise Dampfspendern in Bahnbetriebswerken der ehemaligen Rbd Dresden: Adorf (58437), Schwarzenberg (58436), Dresden-Altstadt (581800), Nossen (581094), Zwickau (58214) und Falkenberg (581616) sind heute die Standorte von G 12-Denkmalachsen. Hinzu kommen noch zwei Achsen von Reko-58 in Glauchau



Am 25. Juli 1982 passiert 503543 den Bahnübergang in Cainsdorf. Eine Achse der Lok überlebte vor dem Rundschuppen des Museums-Bw des SEM in Schwarzenberg.

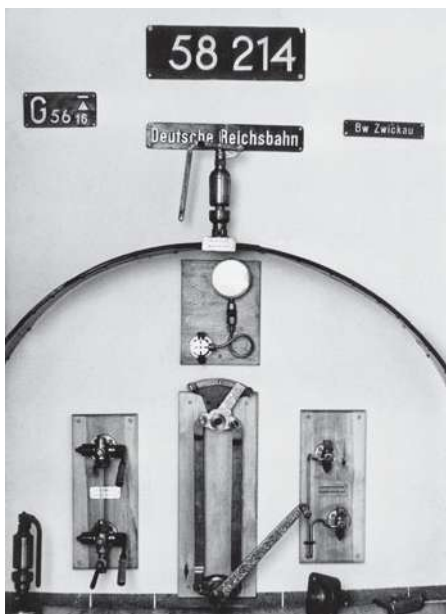
(583022) und Chemnitz-Hilbersdorf (583056). Die heutigen Standorte der G 12-Denkmalachsen sind nicht die ursprünglichen: Eine G 12-Schuppenheizlok sächsischen Ursprungs, 58437 (Dampfspender 21), heizte von 1968 bis 1986 im Bw Adorf. Vor dem Einbau der 58437 als stationäre Heizlokomotive wurde die Treibachse ausgebaut und als Denkmal-Radsatz im Bw Adorf aufgestellt. 1995 wurde der Radsatz vom Vogtländischen Eisenbahnverein Adorf übernommen, der die ehemaligen Bw-Anlagen bis heute betreibt. Neben der 581111 (58311) des Bw Aue, die am 18. März 1977 in die BRD verkauft wurde, blieb mit 581800 eine zweite G 12 aus dem letzten Betriebspark des Bw Aue erhalten. Mit der Umwandlung Pirnas in eine Personaleinsatzstelle ab 1992 und dem Beginn der Dampfloktreffen im ehemaligen Bw Dresden-Altstadt wechselte der Radsatz ins zukünftige Museums-Bw. In Altstadt wurde die Achse von 581800 mit dem Nummerschild 581361 gekennzeichnet, eine G 12, die nie im Bw Dresden und der



Rbd Dresden beheimatet war. Von einer langjährigen Dresdner G 12, 581094, blieb hingegen ein Radsatz als Denkmal im Bw Nossen erhalten. 581094 war viele Jahre Schlepplok auf dem Bahnhof Dresden-Friedrichstadt. Durch den Traktionswechsel



Mit der Aufstellung der Kropfachse von 58 214 im Bw Zwickau, kombiniert mit Kuppelstangen und dem Erhalt weiterer Ausrüstungsgegenstände aus dem Führerhaus, konnte man nicht nur eine vielbeachtete Traditionsecke schaffen, sondern war zugleich Schrittmacher unter den Dienststellen der Rbd Dresden, die mit einer Denkmalachse aufwarten konnten.



auf die BR 120 (V200) wurden die G 12 abgestellt. 58 1094 verbrachte ihre letzten Monate von Oktober 1973 bis Mai 1974 noch als Heizlok im Bw Nossen, zu einer Zeit, als Nossen bereits keine 58 mehr beheimatete. Als letzte Nossener G 12 wurde sie im Sommer 1974 zur Verschrottung nach Bran-

denburg überführt. Die Kropfachse wurde zuvor durch die TU-Gruppe des Bw Nossen ausgebaut und steht nun seit über 40 Jahren auf einem Gleisstück unmittelbar an der Drehscheibe des Bw Nossen. Auch in der Rbd Halle blieb die Kropfachse einer G 12, die zuletzt als Heizlok diente, als Denkmal in

der Einsatzstelle Zeitz erhalten. Mit der Baureihe 52.80 erfolgte 1968 die Ablösung der G 12 in Zeitz. Die Dienststelle unterstand ab 1. Juni 1967 als Einsatzstelle dem Bw Leipzig Hbf West. Von 1968 bis 1979 nutzte man die zum Dampfsponder umgebaute 58 1337 in der Est. Zeitz noch als Heizlok. Nach längerer Abstellzeit verschrottete man den Dampfsponder 1985 im Bw Halle-G. Im Rahmen der Lauffähigkeitsuntersuchung wurde die Kropfachse in Zeitz ausgebaut und als Denkmal aufgestellt. Mit Bildung der DBAG kam auch das Ende der Est. Zeitz. Die ehemalige Bw-Anlage mit dem teilweise eingestürzten Lokschuppen wurde im April 2011 zurückgebaut. Bei den Rückbaumaßnahmen wurde auch der Radsatz von 58 1337 entsorgt. Der G 12-Radsatz mit der niedrigsten Ordnungsnummer, 58 214, stammt aus Zwickau. Infolge der Angliederung des Bw Zwickau an das Bw Reichenbach ab 1970 entwickelte sich in der Dienststellenleitung der nunmehrigen Einsatzstelle ein starkes Traditionsbewusstsein. Vor allem wegen des umfangreichen E-Lok-Einsatzes in Zwickau wollte man an die Tradition des Dampflokbetriebs erinnern. Diese Möglichkeit ergab sich mit 58 214, einer der letzten Zwickauer G 12, die im Frühjahr 1971 im örtlichen Bw verschrottet wurde. Über 30 Jahre lang war der Radsatzsockel ein Markenzeichen des Bw Zwickau. Strukturveränderungen der DBAG führten auch zur Schließung des Bw Zwickau. Die BSW-Gruppe „Eisenbahntradition“ Zwickau rettete den Radsatz und überführte ihn am 22. Juli 2003 auf städtisches Areal, unmittelbar vor dem ehemaligen Reichsbahnamt Zwickau in der Bahnhofstraße. Zehn Jahre länger als die preußische G 12 gehörte die Reko-Baureihe 58.30 zum Be-



58 3003 passiert am 21. Mai 1978 mit ihrem Güterzug Lichtenstein. Das ursprüngliche, nicht korrekte Denkmalschild „58 3022“ wurde von so genannten Fans entwendet. 1985 hat man es durch eine Replik mit der korrekten Loknummer ersetzt.



triebspark der DR. Das Auslauf-Bw Glauchau beendete am 12. Februar 1981 den Planeinsatz der 58.30. Deshalb verwundert es nicht, dass auch das Bw Glauchau an einer Denkmalachse dieser Type interessiert war. Die Möglichkeit kam mit der Verschrottung der Lok 583003 im Sommer 1980 im Raw Meiningen. Die Aufstellung einer Kropfachse auf einem gemauerten Denkmalsockel vor der Betriebsküche des Bw Glauchau folgte am 7. Oktober 1980. Die Beschilderung der Achse mit 583022-9 lag daran, dass die seinerzeit zur Überführung in das Raw Meiningen vorgesehene 583022 (zuletzt Hzl im Bw Glauchau) ohne Nummernschilder abgefahren wurde und diese somit am Denkmalsockel einen würdigen Platz finden konnten. In einer Nacht-und-Nebel-Aktion stemmten so genannte Eisenbahn-

freunde aus Sammel Leidenschaft das Nummernschild der 583022 mit Gewalt aus dem Sockel. Es wurde später durch eine Replik ersetzt.

Das ehemalige Bw Glauchau wird heute als Museums-Bw betrieben und dient zum Unterstellen von Betriebsloks verschiedener EVU. Der einst hinter dem Lokschuppen aufgestellte Radsatz steht gegenwärtig auf dem Parkplatz neben dem Lokschuppen und soll zukünftig einen würdigen Platz in der Nähe der Drehscheibe finden.

Ebenfalls einen interessanten Lebensweg besitzt die Kropfachse von 583056. Die zuletzt rekonstruierte 58.30 hatte am 20. August 1979 im Bw Glauchau ihren letzten Betriebstag. Nach einem Jahr Abstellzeit in Glauchau wurde die Lok zur Verschrottung in das Raw Karl-Marx-Stadt abgefahren (20.

November 1980). Die Überführung erfolgte ohne dritte Kuppelachse. Diese wurde im Dezember 1979 im Bw Glauchau ausgebaut und war als Denkmalachse für das Bw Karl-Marx-Stadt, Betriebsteil Hilbersdorf reserviert. Fotos bestätigen im März 1980 die abgestellte 583056 in Glauchau ohne dritte Kuppelachse. Für den Erwerb der Kropfachse musste das Bw Karl-Marx-Stadt 3,5 Tonnen Schrott als Ausgleich abliefern. Verantwortlich für diese Tauschaktion war der damalige Hauptingenieur Rolf Herschel. Die Denkmalachse von 583056 wurde 1981 vor dem Verwaltungsgebäude des Bt Hilbersdorf aufgestellt. Mit Gründung des SEM wechselte die Achse in die Trägerschaft des Museums und ist heute zusammen mit dem Radsatz von 19023 im Betriebshof ausgestellt. □

Rainer Heinrich



FOTOS (34): RAINER HEINRICH

Das Bw Aue erhielt am 10. Juni 1969 die Ex-Riesaer 58436 als stationären Dampfsponder zugewiesen. 1985 wurde der G 12-Heizkessel durch den Reko-Kessel von 503543 ersetzt. Ab diesem Zeitpunkt thronte die Kropfachse von 58436 auf einem 3,5 Meter hohen Betonsockel des ehemaligen Kohlekrans im Bw Aue. Unmittelbar neben der KBS 450 Zwickau – Aue gelegen, war sein Standort viele Jahre werbewirksam für die vorbeifahrenden Reisezüge. Mit der Schließung des Bw Aue zum 27. Mai 1999 kam der Radsatz in das ehemalige Bw Schwarzenberg, wo der Verein Sächsische Eisenbahnfreunde heute ein Museums-Bw betreibt.

Auf den Sockel gehoben

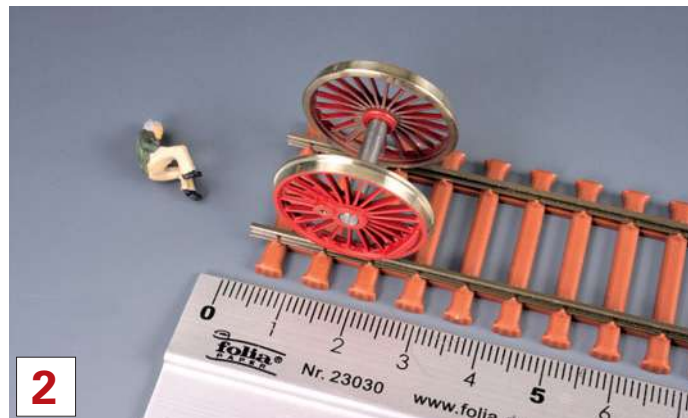
Ein selbst hergestelltes Radsatz-Denkmal bietet nicht nur einige kurzweilige Bastelstunden, sondern bereichert die Modellbahn auch mit einem schönen Hingucker.



Gleich am Eingang des Museums-Bw zieht der mächtige Radsatz einer früheren Schnellzug-Dampflokomotive die Blicke der Besucher auf sich.



Als Vorlage für die gezeigte Bastelei dient der Radsatz-Sockel, der im heutigen Museums-Bw Arnstadt aufgestellt ist.



Mit der gewählten Zahl der Schwellen (vier) sind die Abmessungen des Sockels festgelegt, mit einer Figur wird die Sitzhöhe ermittelt.

Die genaue Anzahl ist trotz der intensiven Recherchen unseres Autors Rainer Heinrich nur schwer zu ermitteln. Als stumme Zeitzeugen vergangener Eisenbahn-Epochen kann sie der aufmerksame Beobachter auch an Orten entdecken, die keinen direkten Bezug zur Bahn haben. Die Rede ist von den Denkmal-Radsätzen, die an Bahnhöfen, Werkstätten oder Museen mehr oder weniger liebevoll in Szene gesetzt an die Dampflokzeit erinnern. Auch Vereine oder Schulen besitzen solche Exponate und mancher Radsatz hat seinen Weg zu einem eisenbahnbegeisterten Privatmann gefunden.

Die Art und Weise der Präsentation ist vielfältig: Im einfachsten Falle ruht das Schaustück auf dem Boden, in den allermeisten Fällen ist aber ein Gleisstück als Basis vorhanden. Bilder als Vorlage für eine kleine Bastelaktion findet man in unserem Vorbild-Artikel oder im Internet in reicher Auswahl. Das Vorbild zur hier gezeigten H0-Modellumsetzung befindet sich noch heute im Museums-Bw Arnstadt und zeigt den ersten, gekröpften Treibradsatz von 44 1757 (www.ebm-arnstadt.de; mit sehenswertem, 1,5 Terapixel großen Drehscheiben- und P8-Panorama).

Mit dem rechteckigen, verblendeten Sockel, der Gleise, Schotter und Radsatz aufnimmt, gehört es zu den aufwendig gestalteten Schaustücken. Eine Holzbeplankung dient als Sitzfläche und lädt den Besucher zum Verweilen ein.

Der Materialbedarf für das kleine Bauwerk ist überschaubar. Ein Sperrholzplättchen dient als Boden. Ferner benötigt man Wandteile für die Verblendung des Sockels, Schwellen und Schienenstücke. Feiner Modellbahnschotter und Furnierholz sollten ebenfalls vorhanden sein. Vieles davon findet sich in der viel zitierten Bastelkiste. Etwas schwieriger sieht es bei dem benötig-

ten Radsatz aus. Das hier verwendete Exemplar, ein Kuppelradsatz einer 01, wurde mir freundlicherweise von der Firma Weinert zur Verfügung gestellt. Regulär sind die feinen Metallräder dort nur als kompletter Radersatz zu bekommen. Wer bei anderen Quellen nicht fündig wird, darf sich gern an den rührigen Hersteller wenden.

Im ersten Bauschritt geht es darum, die Abmessungen des Sockels festzulegen. Anhand der verwendeten Schwellen ist das einfach. Abweichend vom Vorbild habe ich eine Schwelle mehr eingesetzt. Grund ist der deutlich größere Radsatz, der auf einem

Für das Denkmal benötigt man nur wenig Material

Gleisstück mit nur drei Schwellen deplatziert wirken würde. Veranschlagt man die Mauerbreite mit 5 mm, ergibt sich eine Gesamtgröße von 42 x 46 mm für den Sockel. Mit einer sitzenden Figur ist auch die richtige Höhe gleich ermittelt. Rund 6 mm sind es für H0. Als Bodenplatte eignet sich ein 3-mm-Sperrholz- oder -Hartfaser- oder -Kunststoffplättchen. Vor dem Zuschnitt der Platte muss noch die Stärke der verwendeten Wandplatten vom Gesamtmaß abgezogen werden.

Ist die Bodenplatte fertig, geht es an die Verblendung. Im gezeigten Beispiel sind es Kunststoff-Ziegelwände, die aus einem Bausatz übrig blieben. Solche Ziegeldekore gibt es auch als Bastelplatten verschiedener Hersteller, von Auhagen bis Vollmer. Vampisol führt Ziegelwände aus einer Spezialkeramik im Programm. Wer sich nicht akribisch an das Vorbild halten möchte, kann zum Beispiel auch eine Verblendung aus Naturstein nachbilden.



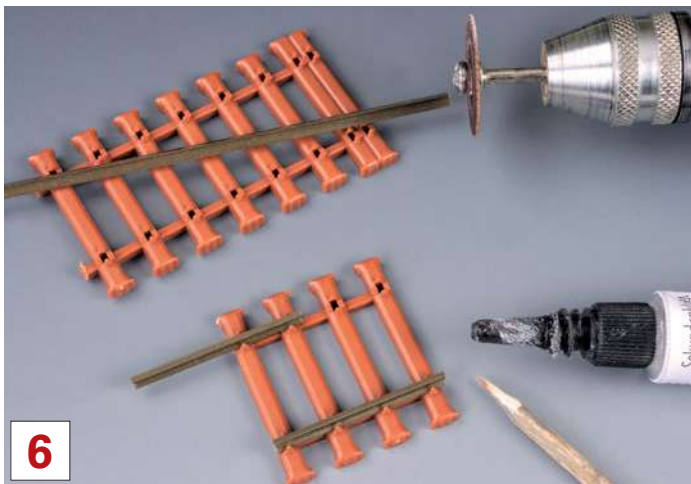
Die zugeschnittenen Ziegelwand-Streifen erhalten mit Schleifscheibe und Feile 45-Grad-Gehrungen.



Mit Kunststoffkleber werden die Mauerstreifen um die Sockelplatte herum zusammengefügt.



Die etwas zu dünnen Mauerplatten mit Ziegelstruktur füllt man innen mit 2 mm dicken ABS-Streifen auf.



6

Das Gleisstück mit einem Stahlschwellen-Rost ist schnell vorbereitet. Nach dem Abtrennen der Schwellen werden die Profile abgelängt.



7

Ein probeweises Aufstellen zeigt, ob der Eindruck des Bauwerks stimmig ausfällt. Es wurde noch eine Kunststoffplatte eingelegt.



8

Radsatz und Gleisplatte erhalten nun ihre Farbe. Vor allem für den feinen Radsatz eignet sich eine Airbrush-Pistole am besten.



9

Mehrere aufgetupfte Rot- und Ockertöne sorgen dafür, dass die Ziegelwände eine unregelmäßige Färbung erhalten.

Im nächsten Schritt wird das Material in Streifen geschnitten. Eine Breite von 5 mm ist ausreichend, um die gewünschte Höhe mit den noch anzubringenden Abdeckplatten und Sitzflächen nicht zu überschreiten. Da eine Stoß-auf-Stoß-Montage der Streifen kein gutes Ergebnis bringen würde, ist an den Mauerteilen noch die sogenannte Gehrung herzustellen. Mit dieser Anschrä-

Eine saubere Farbgebung zahlt sich aus

gung von 45 Grad lassen sich die Teile lückenlos zusammenfügen. Um den Aufwand in Grenzen zu halten, habe ich das Anbringen der Schrägen freihand mit Minischleifer und Feile umgesetzt. Das klappt meistens auf Anhieb, manchmal muss ein Streifen auch ein zweites Mal gefertigt werden. Auch die Verwendung einer Modellbau-Gehrungslade ist möglich, das Zurechtsägen der kleinen Teile damit hat aber auch seine Tücken.

Die vorbereiteten Mauerstreifen werden nun um die Basisplatte herum verklebt. Ein Gummiring fixiert das Werk bis zum Aushärten des Klebers. Um auf die gewünschte Mauerbreite mit 5 mm zu kommen, muss das Material noch etwas aufgefüllt werden. Von der Innenseite her werden deshalb

noch passend zurechtgeschnittene Kunststoffstreifen aus ABS aufgeklebt.

Das Vorbereiten des Gleisstücks ist schnell erledigt: Nach dem Abtrennen der Schwellen (Stahlschwellenrost von RST-Modellbau) werden die Schienenprofile mit dem Trennschleifer auf die benötigte Länge gebracht und mit etwas Sekundenkleber auf dem Schwellenrost befestigt.

Den vorbereiteten Sockel, das Gleisstück und den Radsatz kann der Bastler jetzt erst einmal zur Probe zusammensetzen. Auf diese Weise zeigt sich, ob der Gesamteindruck des Bauwerks wie gewünscht ausfällt. Hilfreich bei der Beurteilung sind dabei auch zwei Figuren. Bei meinem Sockel zeigte sich, dass die Schwellen zu tief lagen. Mit dem Unterlegen eines Kunststoffplättchens von 1 mm Stärke war dieser Mangel aber schnell behoben. Auf dieser Unterlage ließen sich die Schwellen gleich mit Kunststoffkleber befestigen.

Für den Radsatz und das Gleisstück steht nun die Farbgebung auf dem Programm. Schwellen und Schienen erhalten entsprechend des Vorbild-Denkmal einen einheitlichen Auftrag mit Seidenmatt-Schwarz (Tamiya X-18). Ob der Farbton für den Radsatz beim Vorbild immer dem einst von den Bahnverwaltungen vorgeschriebenen Farbtönen (DB: RAL 3000 oder 3002; DR: TGL 0605) entspricht, sei einmal dahingestellt. Oftmals hat man das Schaustück wohl einfach mit roter Farbe aus der Vorratskammer bemalt. In meinem Fall erhält der Radsatz eine Lackierung mit Tamiya X-7, dies entspricht RAL 3000 und ist damit für die DB-Zeit bis etwa 1950 passend.

Für die Fertigstellung des Sockels werden auch die Ziegelwände farblich gestaltet. Mit einem Schaumstoffstückchen kann der Bastler verschiedene Rot-Töne auf tupfen.



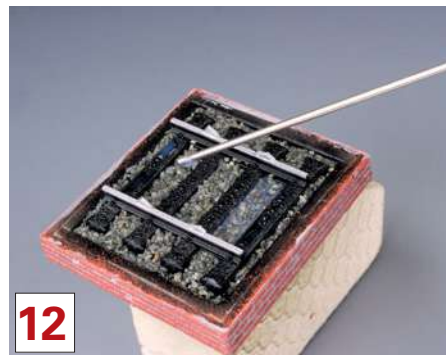
10

Kleine Keile aus Polystyrol werden mit etwas Sekundenkleber fixiert und sorgen dafür, dass der Radsatz an Ort und Stelle bleibt.



11

Mit einem Pinsel wird der aufgestreute Gleisschotter gleichmäßig zwischen den Schwellen verteilt und sorgfältig geglättet.



12

Nach dem Übersprühen mit feinem Wasser-Spülmittel-Nebel lässt sich sodann der Schotterkleber problemlos aufträufeln.

Auch auf der kleinen Fläche sorgt das für ein interessantes Aussehen. Das Einfärben der Fugen geschieht anschließend mit leicht verdünnter Acrylfarbe. Diese wird zunächst satt aufgetragen und dann mit einem Tuch wieder abgewischt, so dass die Farbe nur in den Fugen zurückbleibt. An dem inzwischen getrockneten Radsatz und dem Gleisstück stehen jetzt die Restarbeiten auf dem Plan. Mit dem Pinsel werden die Schienenköpfe und die Lauffläche der Räder silbern bemalt. Danach kann das Gleisstück seinen Platz im Sockel einnehmen. Die Schwellen habe ich mit Echtstein-Modellbahnschotter von

Koemo eingeschottert. Der Mauersockel erhält nun noch eine Abdeckung aus Platten. Dafür kommt dünner Karton zum Einsatz; die Plattenfugen ritzt oder drückt man am einfachsten mit dem Cuttermesser ein.

Die Nachbildungen der Sitzflächen bestehen aus 1 mm breit zugeschnittenen Furnierholzstreifen, die mit sehr wenig Weißleim aufgesetzt werden.

Mit dem Denkmal-Radsatz steht nun ein echtes Unikat bereit, das auch eine bestehende Anlage an mehreren Stellen bereichern könnte, seien es der Bahnhofsvorplatz oder das Bw. □ *Michael Siemens*



13

Auf den Mauerabschlussplatten aus dünnem Karton finden die Sitzflächen aus dünnen Furnierholzstreifen ihren Platz.



FOTOS: MICHAEL SIEMENS

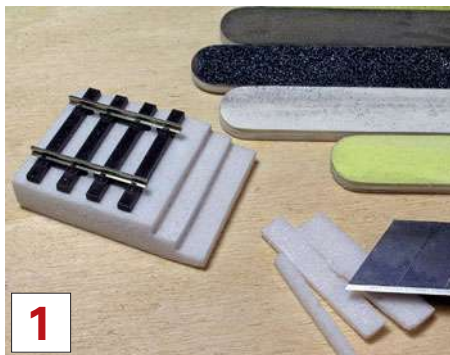
Mit Rangierarbeiten beschäftigt, brummt 212267 am gut besuchten Freigelände des Museums vorbei. Das betagte Vorbild fährt noch heute.

Bahnsinnige Klein-Kunst



Mehr als nur ein Radsatz auf dem Sockel: Unser Denkmal gemahnt in künstlerischer Manier an die große Ära der Eisenbahn und deren Wandlung.

Mit atmosphärischem Flair und einer gewissen Ästhetik der Formen lässt sich in der bildenden Kunst sehr spannend arbeiten. So begegnen wir der Aufgabe, ein besonderes Dampflok-radsatz-Denkmal zu schaffen. Eine subjektive Synthese aus Inspirationen und Emotionen prägt den interessanten Prozess.



1 Der komplette Sockel, illusorisch Naturstein und Beton in Konfrontation, wurde aus Styrodur gefertigt. Hier der spätere Naturstein-Teil.



2 Geschliffen mit dem Feilensatz von Vampisol, geprägt mittels Messer und Schraubendreher. Zu vermeiden sind freilich Kreuzfugen.



3 Eine besondere Formgebung erhielt der untere Bereich, welcher Beton imitiert. Der Phantasie sind hier keine Grenzen gesetzt!

Gefühl steht beim künstlerischen Schaffen stets im Mittelpunkt, weniger Logik oder Ratio. So kehrte ich angesichts der interessanten Anregung, für das vorliegende Heft ein Dampflokradsatz-Denkmal im Modell umzusetzen, wie selbstverständlich zu meinen persönlichen Wurzeln in der bildenden Kunst zurück. Klar war mir daher von Anfang an, dass ich mich nicht darauf beschränke, ein beim Vorbild vorhandenes Denkmal einfach nur stoisch nachzubauen, sondern völlig frei im Maßstab 1:87 eine ganz eigene Version entwerfen zu wollen. Und diese Aufgabe hat mir wirklich große Freude bereitet!

Man horcht zunächst tief in sich hinein, stellt sich sehr persönliche Fragen: Welche Bilder blitzen vor dem geistigen Auge auf, wenn man jenen Bezug zur Thematik, den Eisenbahnfans ja interessanterweise sogar sehr oft Bahngefühl nennen, auf das Wesentliche zu reduzieren sucht? Man erkennt schnell, dass man als Eisenbahn-Enthusiast hier nun sogar Vorteile besitzt, um an den emotionalen Kern im subjektiven Sinne zu gelangen – denn genau diesen suchen wir zur trefflichen Umsetzung in der Kunst! Doch nun hinweg mit allem Fachwissen und zurück in die frühe Kindheit, als der eigene Geist noch ein unbeschriebenes Blatt gewesen ist und die erste Berührung mit der Eisenbahn nachhaltig faszinierend verlief.

Gewaltige Größe, rostiger Stahl, die Regelmäßigkeit der Schwellen, ästhetisch geschwungene Gleisverläufe, donnernd vibrierender steinerner Bahnsteig-Boden während der Einfahrt des Zuges – und, man glaubt es kaum, ein Flügelrad-Symbol zwischen den Gleisen des heimischen Bahnhof, standen an besagtem Anfang! Umso erstaunlicher ist gewesen, dass mein kindliches Ich dann genau jenes Flügelrad auch über sämtlichen Güterwagen-Rädern wiederzuerkennen glaubte... Kein Wunder, denn damals wusste ich freilich noch nichts

von Blattfedern, was mich heute selbst ein wenig schmunzeln lässt. Doch in der Tat war angesichts dieser gedanklichen Stoffsammlung schnell klar, insgesamt einige sehr gute Ansätze gefunden zu haben, die sich ohne jede Gefahr, womöglich ins Kitschige abzugleiten, in die hier gezeigte künstlerische Umsetzung einbinden ließen.

Die abstrakte gedankliche Querverbindung zwischen Flügelrad und Blattfeder musste einfach sein. Deren Schichtung des Metalls erinnerte mich wiederum an das eigene Studium und somit an den besonderen Stil des 2014 leider verstorbenen Bildhauers

Auch eine Hommage an den Künstler Thomas Lenk

und Grafikers Thomas Lenk, mit dessen Werk wir uns intensiv auseinandergesetzt hatten. Seine Skulptur „Haller Bogen“ fällt direkt an der Friedensbrücke in Schwäbisch Hall noch heute jedem auf der B 14 Reisenden ins Auge. Sie lieferte die Inspiration für den gleichsam die Ästhetik geschwungener Verläufe und die Regelmäßigkeit des Schwellenbandes in aufstrebender Weise reflektierenden Unterbau meines monumentalen Blattfeder-Flügelsymbols. Ist das Haller Original aus Dreiecken geschichtet, verwendete ich hingegen Quadrate, denn vierkantige Rechtwinkligkeit erscheint als Basisform immerhin auch untrennbar mit dem wesentlichen Charakter der Eisenbahn verbunden. Doch auch Lenk selbst bediente sich der Quadratform, wenn auch auf abwei-

Karton wird hier zu rostendem Stahl. Möglich macht dies eine spezielle Einfärbungstechnik durch partielle Überlagerung diverser Töne.



4 Karton-Quadrate in zweierlei Größen wurden geschnitten. Nun schichtet man sie abwechselnd übereinander, geklebt wird mit Uhu.



5 Das Flügelsymbol wird mittels eines Stücks Stahldraht mit dem Sockel verdübelt. Stabilisierend und verbindend wirkt Sekundenkleber.



6



7

Die Einförmigkeit des Steinsockels gelingt dank der genialen Washes von Handcraft Tabletop optimal (Infos: www.handcraft-tabletop.com).



8

Brünierung nicht genug, Rost (mittels Revell-Aqua-Colors) muss her! Der wunderschöne gekrümmte Treibradsatz der 03.10 von Gützold.

chende Weise. Mich persönlich fasziniert besonders, wenn stilistische Merkmale noch immer zu erkennen sind, obwohl insgesamt etwas völlig Neues entstand – und Anregungen zu verarbeiten, erscheint aus künstlerischer Sicht legitim.

Kein silbergrau glänzendes Metall sollte meine Umsetzung zieren, stattdessen die



9

Hochzeit der Komponenten: Mittels lösemittelfreien Pattex-Klebstoffes werden Gleisstück und Flügelsymbol auf dem Steinsockel befestigt. Erst der Radsatz komplettiert alles zum Flügelrad!

morbid-Ästhetik jener Farbenpracht unter dem Witterungseinfluss ausblutender Korrosion als Metapher für Vergänglichkeit und Verfall. Ja, ein Dampflok-radsatz stammt nun einmal aus einer längst verronnenen Zeit-epoche – und an eben jene zu gemahnen, sei ja auch als Sinn eines solchen Denkmals betont. Doch täglich entfernt sich diese Ära weiter und der natürliche Zersetzungsprozess macht zeitlichen Fortschritt ausdrucksstark sichtbar. Wahrscheinlich ist hier auch eine gewisse Beuys'sche Prägung zu erkennen, die eine weitere Inspiration bot: Bahnfans bringen leider kaum Verständnis für das einst in Berlin am Anhalter Bahnhof, zuletzt vor dem Theater in Marl installierte sinnbildliche Kunstwerk „La Tortuga – die Schildkröte“ von Wolf Vostell auf, der eine Kriegslok der Baureihe 52 auf den Kopf stellte und sie eben jenem Korrosionsprozess überließ.

Sinn offenbart sich erst durch Wirkung auf den Betrachter

Nun jedoch genug zu den gedanklichen Hintergründen – und die Umsetzung erklären freilich Fotos am besten. Wer weiß, vielleicht kann dieser Beitrag ja den einen oder anderen Leser dazu inspirieren, tatsächlich auch im künstlerischen Sinne tätig zu werden? Hier geht's freilich einfach um Kunst im Kleinform, nicht um klassische Kleinkunst; die war nur ein Wortspiel! Zeitgenössische Kunst ist's bekanntlich meist dann, wenn sich der Sinn ausschließlich in einer Wirkung auf den Betrachter findet. Spüren Sie dieses Bahngefühl? □ *Michael Robert Gauß*



Objektkunst braucht diverse Perspektiven: Die Rundung des Radsatzes trägt die Ästhetik des Konzepts; sie wird von der Stahlskulptur reflektiert.

Modellbahn-Betrieb auf fantastischen Anlagen



In der 10. Ausgabe der Filmreihe „Anlagenparade“ präsentiert die MIBA-Redaktion wieder einmal vier herausragende Modellbahn-Anlagen.

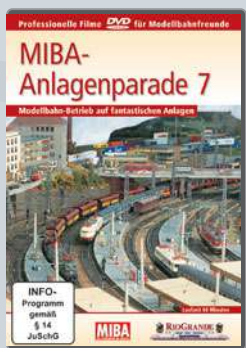
- Die Bahn an der Förde – ein Besuch im Museum der Stadt Eckernförde führt zu einer H0-Modellbahn, die die Bahnhofssituation im Jahr 1951 zeigt.
- Das Ziel von Georg Gschwind war eine digitalisierte und per PC gesteuerte Märklin-Anlage in H0.
- Martin Knaden zeigt seine 1e-Anlage „Ein Laufstall für die Tssd“ mit funktionierender Rollbockgrube.
- Frankfurt in Epoche VI: Torsten Dechert bildete höchst detailliert in Spur N einen Teil seiner Heimatstadt Frankfurt nach.

DVD-Video, Laufzeit ca. 60 Minuten

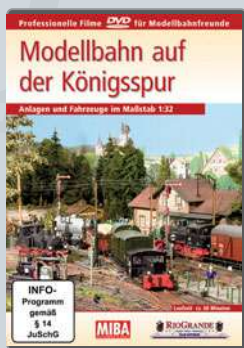
Best.-Nr. 15285028

€ 19,95

Kennen Sie schon diese Modellbahn-Filme von MIBA?



MIBA-Anlagenparade 7
Best.-Nr. 15285016
€ 19,95



Modellbahn auf
der Königsspur
Best.-Nr. 15285020
€ 19,95



Modellbahn-Zauber,
Miniland und mehr
Best.-Nr. 15285019
€ 19,95



Die digitale Modellbahn
Best.-Nr. 15285017
€ 19,95



MIBA-Anlagenparade 9
Best.-Nr. 15285022
€ 19,95

Die Uhrzeit und deren genaue Bestimmung sind für den geordneten Betrieb der Eisenbahn essentiell. Es gibt wenige Orte, an denen man auf engstem Raum mehr Uhren findet als an Bahnhöfen. So manche Uhr ist exponiert angebracht, um die Zeit weithin sichtbar anzeigen zu können.



Uhrenturm und Turmuhren

Aus großer Entfernung zu erkennen, das war die vornehmste Aufgabe der Turmuhren wie hier in Gústen.

Die Stammleser des MEB haben das Spezial Nr. 23 „Am Schienenstrang“ noch gut in Erinnerung, das die Geschichte und Technik der Bahnhofsuhrn vorstellte. Als Ergänzung folgt eine Betrachtung zu den Turmuhren und Uhrtürme der Eisenbahn. Kein einfaches Thema; unter dem Begriff Turmuhren versteht man in der Regel Uhren an Kirchen, Burgen, Schlössern und Rathäusern. Turmuhren an Bahnhofsgebäuden beziehungsweise bei der Eisenbahn tauchen in den Definitionen meist nicht auf. Fündig wird man

im Buch-Klassiker „Historische Bahnhofsbauten“, der in den 80er-Jahren in drei Bänden erschien und Bahnhofsgebäude aus der Frühzeit der Eisenbahn dokumentiert. In den großen Städten entstand in der Anfangszeit der Eisenbahn eine Vielzahl von Bahnhofsbauten, die am Stationsgebäude selbst oder an der Bahnhofshalle einen oder mehrere Türme besaßen. Diese waren häufig mit einer Uhr ausgestattet. Die Baustile dieser Uhrentürme reichten vom Klassizismus über den Historismus, den Jugendstil und die Moderne bis zur Postmoderne.

Original erhaltene historische Bahnhofsgebäude mit Turmuhren sind selten geworden. Viele fielen dem technischen Fortschritt zum Opfer. So manches ursprüngliche Bahnhofsgebäude wich Hauptbahnhöfen, so etwa in Leipzig und Frankfurt (Main). Andere wurden durch die Weltkriege zerstört und modern wiederaufgebaut.

Ab Ende der 1920er-Jahre gab es bei der Deutschen Reichsbahn in der Phase der Neuen Sachlichkeit progressive Tendenzen in der Bahnhofsarchitektur. Dem 1928 fertiggestellten Bahnhofsgebäude mit dem Uh-

renturm in Stuttgart, auch Mercedesturm genannt, folgte der 1932 bis 1936 gebaute Hauptbahnhof in Düsseldorf, ebenfalls mit einem mächtigen quadratischen Uhrenturm. Beide Bahnhofsgebäude sind bis heute ein Wahrzeichen ihrer Stadt.

Unter den Begriff Turmuhrn fallen aber auch Bahnhofshochbauten wie Empfangsgebäude, Stellwerke, überdachte Gleisüberführungen und Verwaltungsgebäude in Eisenbahnwerkstätten, die im Dachbereich einen zusätzlichen turmförmigen Aufbau mit einer Uhr erhielten. Diese Turmkrönungen, wie sie in der Architektur genannt werden, zierten früher in erster Linie Kirchen, Schlösser und Burgen. Die Dachspitzen solcher Gebäude sind zumeist aus Kupfer oder Schmiedeeisen. Sie schützen vor der Witterung und verleihen dem Objekt einen ästhetischen Anblick. Sowohl im ehemaligen DR als auch im früheren DB-Gebiet existieren noch mehrere Exemplare.

Während sich die eigentlichen Turmbauten mit Uhr vorwiegend auf die großen Städte und Bahnhöfe der alten Bundesländer

konzentrierten, finden wir Turmuhrn als Dachaufbau heute vielerorts auf kleineren Bahnhöfen in Ost und West.

Am bekanntesten im Norden unseres Landes ist der Hamburger Hbf. Unter den großen Bahnhofsbauten der Jahrhundertwende stellt dieser am 5. Dezember 1906 in der Hansestadt eröffnete Komplex neben dem ein Jahrzehnt später fertiggestellten Leipziger Hauptbahnhof eine der bemerkenswertesten Anlagen in Deutschland dar. Abgesehen von der mächtigen Bahnhofshalle prägen zwei Uhrtürme an den Haupteingängen das Gesamtbild. Der im Zweiten Weltkrieg zerstörte östliche Uhrturm wurde erst nach 1982 wiedererrichtet, um das repräsentative Erscheinungsbild des Hauptbahnhofes zu rekonstruieren. Vor allem die Turmkrönung ist ein Blickfang der Hamburger Uhrtürme. Auch der Bahnhof der Hansestadt Lübeck schmückt sich mit einem vorbildlich restaurierten Empfangsgebäude mit zwei historischen Turmuhrn. Wesentlich schlichter ist dagegen der quadratische Uhrturm des von 1913 bis 1915 errichteten Emp-



FOTO: EISENBahnSTIFTUNG

Ein markanter Orientierungspunkt Düsseldorf ist der Uhrturm des Hauptbahnhofs.



1952 wurde ein rotierender Mercedes-Stern mit fünf Metern Durchmesser installiert, der seitdem die Silhouette des Gebäudes prägt.



Der Uhrturm in Erfurt blieb unverändert erhalten und ist ein Blickfang zur Zeitanzeige auf dem Bahnhofsvorplatz.

fangsgebäudes des Oldenburger Hauptbahnhofs ausgeführt, der das Hauptgebäude um das Doppelte überragt.

In der Mitte Westdeutschlands sind die stattlichen Empfangsgebäude in Krefeld und Hagen (Westf.) mit aufwendigen Turmbauten versehen, ähnlich dem Hamburger Hbf.

Der Uhrenturm des von 1932 bis 1936 im sachlichen Stil der Moderne erbauten Düsseldorfer Hbf wurde schon erwähnt. Seine Backsteinfachfassade schließt Natursteine mit ein. Beim alles überragenden Uhrturm handelt es sich eigentlich um einen Wasserturm. Beim Bahnhofsumbau im Jahr 1985 wurde der Hochbehälter stillgelegt.

Zum gegenwärtig teuersten deutschen Bahnprojekt „Stuttgart 21“ gehört auch der 56 Meter hohe Bahnhofsturm aus dem Jahr 1928. Dieser zählt zu den Wahrzeichen der Stadt und bildet den Abschluss der Königsstraße. Nur auf dieser Seite ist eine Uhr an-

Der Uhrturm als markantes Symbol des Bahnhofs

Ein Turm neben der Eingangshalle, der ein Treppenhaus beherbergt, sollte eine Anlehnung an die Architektur der drei großen Stralsunder Pfarrkirchen bieten.



Die Uhrtürme des Hamburger Hbf können mit ausfahrenden Zügen bis heute von der im Vorfeld über den Gleisen errichteten Straßenbrücke gut fotografiert werden.

gebracht. Bei seiner Fertigstellung enthielt der Turm ein Restaurant im obersten Stockwerk über der Uhr.

Als vierte Landeshauptstadt neben Hamburg, Düsseldorf und Stuttgart verfügt auch der Wiesbadener Hauptbahnhof über einen Uhrenturm. Dieses Empfangsgebäude wurde von 1904 bis 1906 in aufwendigen neobarocken Formen errichtet. Außen besteht es aus rotem Sandstein. Blickfang des Bahnhofsgebäudes ist ein seitlich (östlich) der Empfangshalle angeordneter 40 Meter hoher Uhrturm mit geschweiften Haube.

Ein weiterer Bahnhof mit Uhrenturm in Hessen steht in Gießen. Das heutige Empfangsgebäude des Keilbahnhofs entstand von 1904 bis 1911 unter Einbeziehung des alten Empfangsgebäudes der Main-Weser-Bahn im neuromanischen Stil. An der Giebelseite erhebt sich der dominierende 30 Meter hohe Uhrturm. Wie der Wiesbadener Bahnhof wurde auch der Bahnhof Gießen aus

rotem Sandstein errichtet. Das Empfangsgebäude mit dem Uhrturm zählt zu den Kulturdenkmälern in Hessen.

Der südlichste und zugleich älteste Bahnhof mit einem Uhrturm im Netz der DBAG befindet sich am Bodensee in Konstanz. Den Bahnhof übergaben die Großherzoglich-Badischen Staatseisenbahnen am 15. Juli 1863 dem Verkehr, als sie den letzten Abschnitt der Hochrheinbahn zwischen Waldshut und Konstanz eröffneten. Der Bahnhof liegt unmittelbar am Ufer des Bodensees. Den Mittelpunkt des Empfangsgebäudes bildet der überdimensionierte, schlanke, 60 Meter hohe Eingangsturm, der vier Uhren und darüber ein Glockenspiel trägt. Das Empfangsgebäude mit dem Turm entstand im Stil der Neogotik und Neorenaissance nach Vorbild des Palazzo Vecchio in Florenz. Damit ist das äußerlich annähernd in ursprünglicher Form erhaltene Gebäude der einzige im italienischen Baustil

errichtete Bahnhof in Deutschland. Sein Inneres wurde neuzeitlichen Anforderungen angepasst. Der inzwischen 155 Jahre alte Konstanzer Glockenturm wurde bisher letztmalig in den Jahren 1975 bis 1983 einer umfassenden Sanierung unterzogen.

Interessanterweise waren und sind auf dem ehemaligen Reichsbahngebiet – mit Ausnahme der Hauptstadt Berlin – Uhrtürme weniger verbreitet. Beginnen wir an der Ostseeküste in Stralsund: Der dortige Hauptbahnhof ist ein Eisenbahnknotenpunkt in Vorpommern. Im Jahr 2016 wurde er als Bahnhof des Jahres ausgezeichnet. Das heutige Bahnhofsgebäude wurde am 29. März 1905 dem Verkehr übergeben. Das große, genau in Blickrichtung auf das Rathaus gerichtete Ziffernblatt der Turmuhr kann mit einer oberhalb davor angebrachten Laterne beleuchtet werden.

Die Architektur der Berliner Fernbahnhöfe war schon immer bemerkenswert. Aber die wenigsten davon besaßen Uhrtürme – und wenn, dann wurden sie im Krieg zerstört. Fündig wird man heute noch bei den Stadtbahnhöfen der Berliner S-Bahn. Besonders im Westteil der Stadt blieben eindrucksvolle Bahnhofsbauten mit Uhrtürmen erhalten, die in den vergangenen Jahren erst aufwendig saniert wurden.

Zu einem der schönsten historischen Bahnhöfe in Deutschland zählt der 1905 gebaute „Kaiserbahnhof“ in Potsdam. Er befindet sich an der Hauptstrecke Berlin – Magdeburg. Unmittelbar daneben entstand später der Bahnhof Potsdam Park Sanssouci (ehemals Bf Wildpark). Im Jahr 1952 kam der Kaiserbahnhof in den Besitz der Deutschen Reichsbahn, wurde aber 1977 wegen Bau-fälligkeit gesperrt. Nach umfangreicher Restaurierung nutzt ihn die DB AG seit 16. Juni 2005 als Akademie für ihre Führungskräfte. Sein Uhrenturm stellt einen Blickfang dar. Seit seiner Sanierung trägt er wieder ein Ziffernblatt mit römischen Zahlen.

Im Süden Sachsen-Anhalts liegt die Stadt Zeitz. Im Jahr 1859 erhielt sie Eisenbahnanschluss und entwickelte sich zu einem großen Bahnknoten mit fünf Strecken. Seiner Bedeutung entsprechend erhielt er 1913 bis 1915 ein repräsentatives Empfangsgebäude mit einem großen Uhrenturm an der Eingangshalle. Das Empfangsgebäude mit dem Uhrturm steht unter Denkmalschutz und wird gegenwärtig saniert.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 schloss die DB AG den Bahnhof Oberhof. Die Zukunft der Turmuhr ist damit ungewiss.



Der am 13. Februar 1945 stark zerstörte Dresdner Hbf wurde bis Anfang der 60er-Jahre wieder aufgebaut. Als eine der letzten Maßnahmen erfolgte die Anpassung der Uhrtürme zu beiden Seiten des Eingangsportals an die entfeinerte Fassade.

Als am 1. April 1847 mit der Teilstrecke Weimar – Erfurt die heutige Landeshauptstadt Erfurt ihren Eisenbahnanschluss erhielt, ging auch das wohl eindrucksvollste Empfangsgebäude der thüringischen Eisenbahn in Betrieb. Der dreigeschossige Bau in gotisierenden Formen, mit Zinnen und Türmchen bewehrt, erhielt am Ostgiebel einen hohen, weithin sichtbaren Uhrturm. Nach der Umgestaltung der Erfurter Bahnhofsanlagen in den Jahren 1887 bis 1893 zog dort die Königliche (preußische) Eisenbahndirektion Erfurt ein, nach 1920 hatte die Reichsbahndirektion Erfurt hier ihren Sitz. Noch heute wird das inzwischen sanierte

Die Kenntnis der Uhrzeit ist seit jeher überragend

Gebäude am Willy-Brandt-Platz gegenüber dem Hauptbahnhof von der Deutschen Bahn genutzt.

Die Zeitreise mit Uhrtürmen wollen wir in Dresden beenden. Beim Bau des 1898 fertiggestellten Dresdner Hauptbahnhofes erhielt die kuppelgekrönte Eingangshalle zwei flankierende Uhrtürme in Mischform aus





Eine beeindruckende Turmuhr besitzt das Görlitzer Empfangsgebäude.

Renaissance und Barock, die jeweils drei Turmuhren trugen. Von 2000 bis 2003 führte die DB AG eine grundlegende Sanierung des Hauptbahnhofs durch. Auf private Initiative wurden dabei auch die zwei Uhrtürme am Haupteingang an der Ostseite nach historischem Vorbild mit Sandsteinquadern wiederaufgebaut – mit einer Einschränkung: Sie tragen heute nur noch je zwei der ursprünglichen drei Uhren mit römischem Zifferblatt.

Die sanierten Uhrtürme am Hauptbahnhof der sächsischen Landeshauptstadt sind bei Eisenbahnfreunden längst ein beliebtes

Der kleine Bruder des Uhrturms: Die Turmuhr

Fotomotiv mit abfahrenden oder vorbeifahrenden Zügen, egal ob bei dampfbespannten Sonderfahrten oder im ICE/IC-Verkehr.

Die Vielfalt an Turmuhren an Eisenbahnhochbauten ist enorm. Diese Uhren trugen beim Bau der Gebäude oft dazu bei, die Architektur im Dachbereich aufzuwerten und zu verfeinern. Zahlreiche dieser Turmuhren waren in der Vergangenheit Beiwerk beim Fotomotiv „Lok und Zug am Bahnsteig“, wie etwa bei den Aufnahmen vom Bahnhof Güsten oder beim Lokwechsel in Reichenbach ob Bf. Das Brückenstellwerk des ehemaligen Rangierbahnhofes Chemnitz-Hilbersdorf, das heute ein Museum beherbergt, trägt ebenfalls eine Turmuhr und kann mit Zügen auf der Strecke Dresden – Werdau fotografiert werden.

Im Zuge der Umspurung der Müglitzalbahn von Heidenau nach Altenberg in den 30er-Jahren entstanden eine Vielzahl neuer Stationsgebäude, die landschaftstypisch eine Turmuhr erhielten wie etwa am Haltepunkt Wesenstein mit Holzverkleidung oder auf dem Empfangsgebäude in Altenberg mit Schieferverkleidung.

Über eine besonders herausragende Bauform einer Turmuhr verfügt das Emp-

fangsgebäude des Bahnhofes Görlitz. Dieses wurde am 6. September 1917 eingeweiht. Auf dem mehr als 30 Meter hohen Dach thront ein Uhrenturm, dessen nach Norden und Süden zeigende Zifferblätter einen Durchmesser von 1,85 Metern haben. Die Plattform des kleinen Turmes erhebt sich 32 Meter über Straßenniveau.

Auch in Thüringen gibt es zwei bemerkenswerte Turmuhren. Das Markenzeichen des ehemaligen Bahnhofes Oberhof ist die geschlossene Fußgängerüberführung über die zwei Gleise zum Bahnsteig 2. Auf dem Spitzdach dieser Überführung befindet sich ein holzverkleidetes Türmchen mit Spitzdach. Dieses ist stilvoll mit Biberschwanz-Dachziegeln gedeckt und von einem Wetterhahn gekrönt. Den eigentlichen Blickfang stellt jedoch die im Türmchen befindliche Uhr mit zwei Ziffernblättern dar. Alljährlich am ersten Septemberwochenende veranstaltet das Dampflokomotivwerk Meiningen einen Tag der offenen Tür. Tausende Dampflokomotivbegeisterte nutzen dies für einen Besuch des Werkes. Neben vielen Dampflokomotiven hat das Werk aber noch eine weitere, kaum beachtete Besonderheit zu bieten: Auf dem Dach des Verwaltungsgebäudes befindet sich eine Turmuhr.

An der ehemaligen Produktionsstätte für Interregio-Wagen, dem ehemaligen AW Weiden in der Oberpfalz, blieb ein Verwaltungsgebäude mit Turmuhr erhalten.

Auf dem Gebiet der früheren Bundesbahn gibt es von Bremerhaven bis Garmisch-Partenkirchen viele weitere Turmuhren als Dachaufbau, wobei die Turmuhren der Emp-



Die Meiningener Turmkrönung mit patiniertem Kupferblech bietet heute einen sichtbar guten Kontrast zum roten Tondachziegeldach.

fangsgebäude in Wuppertal-Vohwinkel und in Erkrath noch besonders zu erwähnen wären, weil sie nahezu den gleichen Baustil mit Schieferverkleidung zeigen. Die Stadt Erkrath erwarb das Empfangsgebäude und stellte es 1991 unter Denkmalschutz.

Damit schließen wir die Kurzporträts zu den Turmuhren als Dachaufbauten. Sicherlich gibt es noch die eine oder andere interessante Bauvariante, die hier nicht erwähnt wurde, aber die vorgestellten Exemplare zeigen diese Vielfalt bereits auf. □

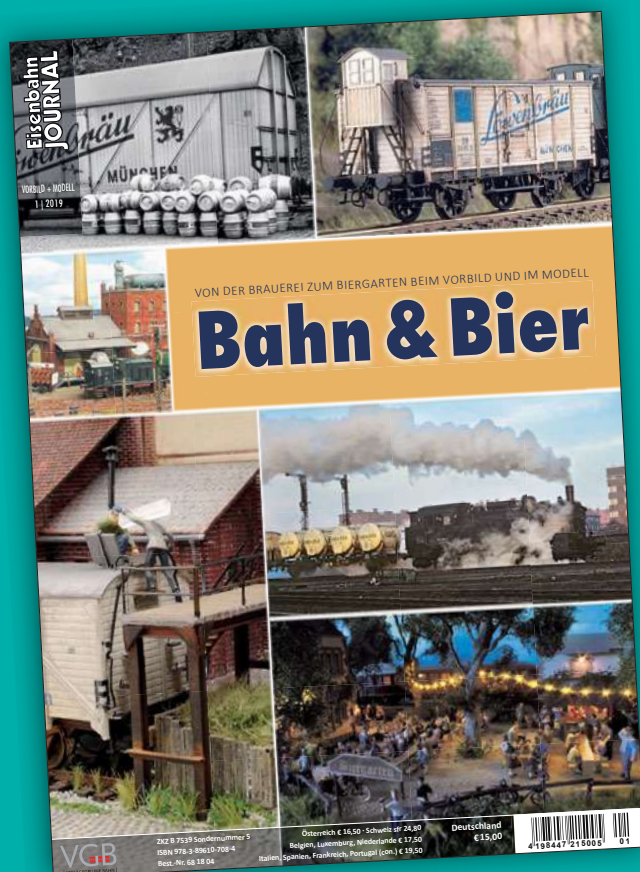
Rainer Heinrich



Das Stellwerk W4 in Zittau aus dem Jahr 1910 wird von einer holzverkleideten Turmuhr geprägt. Es liegt an der Westausfahrt zwischen den Gleisen 2 und 6.

Von der Brauerei zum Biergarten

Flüssige Fracht



Die aktuelle Sonderausgabe aus der EJ-Modellbahn-Bibliothek unternimmt einen Ausflug in jene Zeit, als es noch gang und gäbe war, große und kleine Gebinde voller Bier per Bahn zu transportieren. Aber nicht nur die Fertigprodukte erreichten ihre Verbraucher über die Schiene, auch Ausgangsstoffe wie Gerstentreibgut, Hopfen oder Hefe sowie Fässer, Flaschenleergut und Transportkisten traten ihre Reise per Bahn an. Die Eisenbahn-Journal-Autoren beschreiben spezielle Fahrzeuge und deren Einsatz beim Vorbild – mit einem besonderen Blick auf „biertypische“ Ladegüter und Umladeszenen. Eigene Kapitel zeigen detailliert, wie typische Modellgüterwagen authentisch zu gestalten, zu altern und zu beladen sind. Und was wäre diese Ausgabe ohne den Bau einer zünftigen Modellbrauerei und die abschließende Einkehr in einer Gastwirtschaft mit großem Biergarten?

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

Best.-Nr. 681804 | 15,-



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



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



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



Auf dem Lande
Dörfliche und ländliche Szenen
auf der Anlage
Best.-Nr. 681704 • € 15,-



Küchentisch-Basteleien
Modellbau in der
„fliegenden Werkstatt“
Best.-Nr. 681802 • € 15,-



Anlagenpläne für RocoLine
Das Gleissystem im Einsatz
Best.-Nr. 681803 • € 15,-

Für Bahnreisende ist es nicht nur notwendig, zu wissen, wann der Zug abfährt. Sie sollten auch jederzeit erkennen können, wohin der Zug fährt, der soeben ankommt. Schon früh installierten die Eisenbahnen mechanische Zugzielanzeiger auf den Bahnsteigen.

Der Hampelmann



Nicht nur in der Hauptstadt, sondern auch auf zahlreichen Nebenbahnen des Berliner Umlands waren mechanische Zugzielanzeiger preußischer Herkunft zu beobachten, so etwa auf dem Bahnhof Kremmen an der KBS 191, Velten – Neuruppin.



Neubau-Hampelmänner findet man unter anderen in Binz bei der Rügischen Bäderbahn.



An jedem Gleisende des Dresdner Hauptbahnhofs stand früher ein Zugzielanzeiger mit je 25 Einzelschildern zur Angabe des Zielorts.

Mit der Entwicklung der Eisenbahn im 19. Jahrhundert zum Massenverkehrsmittel wurde es auf mittleren und großen Personenbahnhöfen notwendig, die Reisenden am Bahnsteigeneingang über den Zuglauf auf einem bestimmten Gleis und über die Abfahrtszeit zu informieren. Bei Bedarf waren neben dem Zugziel auch Zusatzinformationen wie Schnell- oder Eilzug auf emaillierten, hochklappbaren Schildern zu entnehmen. Diese mechanischen Zugzielanzei-

ger, welche um 1880 erstmals erwähnt wurden, erhielten im Vokabular der Eisenbahner und im Volksmund wegen ihrer Mechanik schon frühzeitig den Beinamen „Hampelmann“.

Zugzielanzeiger gab es in verschiedenen Ausführungen, je nachdem, welche Anforderungen an sie gestellt wurden. Es gab große, in langen Reihen kunstvoll gefertigte mechanische Zugzielanzeiger und ganz schlichte Geräte, die aber alle nach dem selben Grundprinzip arbeiteten: Zum Anzeigen

wurden die einzelnen Tafeln mit einer Zugstange um 90 Grad hochgeklappt und so in die lesbare Stellung gebracht. Auf größeren Bahnhöfen wurden die Zugzielanzeiger so ausgelegt, dass mehrere Tafeln gleichzeitig ausgeklappt werden konnten, womit neben dem Fahrtziel auch Zusatzinformationen wie etwa die Zuggattung oder „Nicht einsteigen“ den Fahrgästen signalisiert werden konnten. Grundsätzlich wurden Personenzüge mit schwarzer Schrift auf weißem Untergrund dargestellt. Bei schnellfahrenden



In der Rbd Greifswald verspätete sich die Modernisierung, deshalb überlebte der Anzeiger in Angermünde bis in die 80er-Jahre.



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Ehemalige Zugzielanzeiger im zerstörten Lehrter Bahnhof am 6. März 1957. Der letzte Zug fuhr hier am 28. August 1951 ab.



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Alter Zugzielanzeiger im Bahnhof Lauter-ecken-Grumbach an der pfälzischen Lauter-talbahn nach Kaiserslautern.



Auch bei den Bahnhöfen der Schmalspurbahnen gab es mechanische Zugzielanzeiger: In Radebeul Ost wartet am 30. Juni 1985 der Traditionszug auf seine Abfahrt.



Auch der Bahnsteig am Zittauer Schmalspurbahnhof besitzt einen Zugzielanzeiger.

den Zuggattungen, etwa D- und Eilzügen, wurden der Zielbahnhof in roter Schrift auf weißem Grund oder die Zusatztafel Schnell- oder Eilzug in roter Schrift ausgeklappt.

Verantwortlich für das Bedienen des Zugzielanzeigers waren die Aufsichtsbeamten auf den Bahnsteigen.

Der Rückbau der mechanischen Zugzielanzeiger begann, als die Bundesbahn Anfang der 60er-Jahre ihre Bahnsteig-Informationen auf damals moderne Fallblattanzeigen umstellte und die Reichsbahn auf Lichtkästen mit Leuchtstoffröhren setzte, die fortan auf nahezu allen kleineren und größeren Bahnhöfen zwischen Ostsee und Erzgebirge anzutreffen waren. Auf den Glasscheiben der Lichtkästen standen die Zielbahnhöfe, die je nach Bedarf beleuchtet wurden.

Trotz der Modernisierungswelle auf den Personenbahnhöfen in den letzten Jahrzehnten blieben auf dem Gebiet der ehemaligen DB und der DR einzelne mechanische

Einige Exemplare sind noch erhalten geblieben

Zugzielanzeigen erhalten und sind zum Teil heute noch in Betrieb. Einige Hampelmänner wurden, weil sie einen Hauch Eisenbahn-Nostalgie verbreiten, sogar neu gebaut. Aber auch Eisenbahnmuseen schmücken sich mit alten Zugzielanzeigen wie das

DB Museum in Koblenz-Lützel. Sogar die Führungskräfte-Akademie der DBAG auf dem Gelände des alten Kaiserbahnhofs am heutigen Bahnhof Potsdam Park Sanssouci zielt ein erhaltener Hampelmann.

Dank besonderer Weitsicht verantwortlicher DBAG-Mitarbeiter blieben über 100 Jahre alte Hampelmänner im renovierten Zustand, verschiedenen Orts in Deutschland an ihrem Original-Standplatz auf dem Bahnsteig erhalten. Der Großraum Berlin ist beispielhaft. In Eberswalde Hbf und unter anderen auf dem Bahnsteig des S-Bahn-Haltepunkts Wilhelmshagen an der Berliner S-Bahnlinie 3 nach Erkner befinden sich diese Apparate.

Eine Einheitsbauart ist unter den Zugzielanzeigen kaum zu erkennen. Es muss



Der Hampelmann am Zittauer Normalbahnhof konnte leider nicht gerettet werden.



Noch heute werden den Fahrgästen in Simbach am Inn die ankommenden und abfahrenden Züge mittels klappbarer Tafeln angekündigt.

davon ausgegangen werden, dass die Geräte in bahneigenen Werkstätten und damit nach einem Standard der jeweiligen Länderbahn angefertigt wurden. Zumindest auf ehemals preußisch verwalteten Eisenbahnstrecken sind mehrere bauartgleiche mechanische Zugzielanzeiger erhalten geblieben. Auch ergab die Auswertung des vorhandenen Bildmaterials, dass es dennoch im Wesentlichen nur zwei Grundbauarten von Zugzielanzeigern gab. Am bekanntesten sind die auf Bahnsteigen frei stehenden Ständer in genieteter Ausführung mit teilweise geschwungenen Schieberstangen und Handgriffen. Ein weiteres Kennzeichen dieser Bauart ist im Sockelbereich eine diagonale Verstrebung mit einem Kreis in der Mitte, welche zur Stabilisierung erforderlich war und zugleich eine Verzierung darstellte. Bei Zugzielanzeigern anderer Länderbahnverwaltungen wurde der Sockelbereich von genieteten Blechtafeln umschlossen, so etwa auf den großen sächsischen Bahnhöfen in Dresden und Leipzig.

Eine Konzentration von Ständern mit mechanischer Zugzielanzeige gab es bei der DR zuletzt auf der Kursbuchstrecke 920 von Berlin nach Stralsund. Nahezu jeder größere Unterwegsbahnhof verfügte über einen Hampelmann auf dem Bahnsteig. Mit Fotos belegt sind aus den 1980er-Jahren Eberswalde, Angermünde und Pasewalk.

Der Zugzielanzeiger auf dem Bahnhof Eberswalde konnte vor der Verschrottung gerettet werden. Eine Metallbaufirma aus Bad Freienwalde restaurierte den Hampelmann liebevoll und so steht er wieder auf seinem alten Standplatz auf dem Inselbahnsteig 2/3 und ist wieder voll funktionsfähig. Die ausgeklappten Richtungsschilder zeigen Zielbahnhöfe bis nach Ostpreußen (!) wie Stettin, Stargard und Königsberg. Eine weitere mechanische Zugzielanzeige der KBS 920, vermutlich des Bf Züssow, befindet sich heutzutage in der Sammlung des Eisenbahnmuseums Letschin. Auch in der Mitte der Republik wird man heute noch auf drei Übergangsbahnhöfen zur Schmalspurbahn in Sachsen Hampelmann fündig. Die Zugzielanzeige des Bf Cranzahl (KBS 420) wird noch genauso benötigt wie die Geräte in Radebeul Ost und in Zittau. Hervorzuheben ist, dass die alten Zugzielanzeiger an den beiden letztgenannten Orten, auch nach dem Bahnhofsumbau beziehungsweise der Modernisierung, in das neue Konzept einbezogen wurden.

Die zweite bedeutende Bauart waren Zugzielanzeiger, die an tragenden Ständern oder Säulen der Bahnsteigüberdachung an-



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Der Zugzielanzeiger in Eberswalde konnte glücklicherweise nicht nur gerettet, sondern sogar restauriert werden.

gebaut beziehungsweise montiert waren und daher weniger Platz benötigten. Diese Bauvariante war vorrangig im sächsischen aber auch im bayrischen Verwaltungsbe- reich zu finden.

Noch heute gibt es dafür ein wunderbares Beispiel auf dem Bahnhof Simbach am Inn. Der Betreiber des dortigen Streckennetzes, die Südostbayernbahn (SOB), hielt trotz aller Modernisierungen der letzten Jahre am historischen Ambiente der Bahnsteiganlage fest. Dazu zählten auch die Zugzielanzeiger auf allen drei Bahnsteigen. Als Träger der mechanischen Stellanrichtung und der Zugzielschilder werden die alten, verzierten gusseisernen Säulen zur Bahnsteigdach- Abstützung genutzt. Simbach ist ein Beispiel, wie man Altes mit Neuem zweckmäßigen verbinden kann und den Betriebsvorschriften der DB AG Genüge tut. Hätte es



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Die einfachere Lösung waren Tafeln, die eingehängt wurden, so wie hier im Bahnhof Dombühl an der Strecke Ansbach – Crailsheim.

nicht den Modernisierungswahn der DB AG in den letzten zwei Jahren gegeben, hätte man auch auf dem Bahnhof Zittau am Bahnsteig 1 das bis vor kurzem noch vorhandene historische Ensemble der Zugzielanzeiger retten können und damit eine Situation geschaffen wie in Simbach. Zittau als wichtiger Personenbahnhof im Dreiländereck zu Polen und der Tschechei sowie als Umsteigebahnhof zur Schmalspurbahn nach Oybin wäre um eine Attraktion reicher gewesen. So blieben nur noch die Fotos dieses Zugzielanzeigers aus der Reichsbahnzeit. Die gleiche Bauvariante eines Zugzielanzeigers hatte bis Mitte der 80er-Jahre noch einen festen Platz auf dem Bahnhof Falkenstein. Eine Zeitlang sogar noch gemeinsam mit den Lichtkasten-Anzeigen, weil dort nicht alle erforderlichen Informationstafeln untergebracht werden konnten. □

Rainer Heinrich



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Das Flair vergangener analoger Zeiten: Ein alter mechanischer Zugzielanzeiger ist am 3. Mai 1977 auf dem Bahnsteig Gleis 1/2 in Detmold noch in Gebrauch.

Vom Myriameterstein zur Kilometertafel:
Abteilungszeichen als deutlich sichtbare Entfernungs- und Positionsmarken
sind die Grundlage für einen sicheren Eisenbahnbetrieb.

Kilometrierung bei der Eisenbahn

110 829 mit einem Rekowagen-
Nahverkehrszug in Schwarzen-
berg; dort beginnt die Stre-
ckenkilometrierung in Richtung
Annaberg-Buchholz.





Der Stein in Werdau zeigt den Myriameter 0 der Strecke nach Weida und den Kilometer 73,8 der Verbindung Leipzig – Hof an.



Während der Umbauarbeiten am Haltepunkt Wilkau-Haßlau (KBS 450) im Jahr 2008 wurde ein alter Myriameterstein aus dem Jahr 1858 vom Bau der Obererzgebirgsbahn Zwickau – Schwarzenberg wiederentdeckt und nach einer Restaurierung wieder aufgestellt.

Sie kennt sicherlich jeder: Beim Blick aus dem Zugfenster sind die zahlreichen Kilometersteine beziehungsweise -tafeln entlang der Gleise nicht zu übersehen. Doch was bedeuten sie eigentlich und wo ist ihr Ursprung?

Bei den schwarzen Zahlen auf weißem Grund handelt es sich um Entfernungsangaben, die so genannte Kilometrierung. Eisenbahnstrecken in Deutschland sind durchgehend kilometriert, das heißt, in der Länge

vermessen und mit sogenannten Abteilungszeichen markiert. Die Kilometrierung beginnt an einem mit „km 0,0“ markierten Punkt des Ausgangsbahnhofs einer Strecke (etwa am Empfangsgebäude) und ist bis zu deren Endpunkt fortlaufend. Sie dient der Orientierung der im Betriebsdienst sowie bei der Überwachung und Erhaltung der Bahnanlagen tätigen Eisenbahner. Von Bedeutung sind die Streckenkilometer auch für Rettungskräfte, um den genauen Ort eines

Notfalls schnell lokalisieren zu können. Die Streckenkilometerangaben sind vor allem für den Triebfahrzeugführer von großer Bedeutung. Sie sind in Buchfahrplänen verzeichnet und liefern ihm unter anderem Hinweise auf Bremsweglänge, Bahnübergänge oder Signalstandorte. Nur so lässt sich eine sichere Zugfahrt gewährleisten.

In den Anfangsjahren der Eisenbahn wurden neben den Gleisen sogenannte Myriametersteine gesetzt. Diese waren oben ab-



FOTO: DIETMAR FRANZ

Am Abschluss des Gleises 4 des Bahnhofs Drei Annen Hohne hat die meterspurige Brockenbahn ihren Ursprung.



Endbahnhof im Zittauer Schmalspurnetz: Kurort Jonsdorf liegt am Kilometer 3,8 der Zweigstrecke von Bertsdorf.



FOTO: PETER SCHIFFER, EISENBahnSTIFTUNG

220 004 am 27. April 1973 vor dem Eilzug Würzburg – Kaiserslautern bei Neckarburken: Besondere Aufmerksamkeit verdient der alte württembergische Kilometerstein.

gerundete Natursteine quadratischen Querschnitts aus Sandstein, in welche die Zahlen 0 bis 9 und der Buchstabe M eingemeißelt waren. Ihr Name kommt vom griechischen „myrias“ und hat die Bedeutung „Zehntausend“. Anders gesagt, die einstellige Zahl auf dem Stein war mit 10 000 zu multiplizieren, um die Entfernung der Position vom Ursprung zu ermitteln. Folglich standen Myriametersteine alle 10 000 Meter, also alle zehn Kilometer. Die erste deutsche Ferneisen-

bahn Leipzig – Dresden dürfte die erste Strecke Deutschlands mit Myriametersteinen gewesen sein, denn entlang der 1835 eröffneten Ludwigsbahn von Nürnberg nach Fürth bestand bei nur sieben Kilometern Länge dafür keine Notwendigkeit.

Myriametersteine sind nicht eisenbahnspezifisch. Ebenso bekannt sind sie entlang des Rheines zwischen Basel und Rotterdam. Aber auch beim Straßenbau fanden sie Anwendung. Heute sind sie nur noch selten

zu finden, vorwiegend in Eisenbahnmuseen wie jenen in Löbau und Nossen.

Der Abstand zwischen den Myriametersteinen wurde alle 100 Meter mit Hektometersteinen unterteilt. Diese waren rechtwinklig zur Achse des Bahnkörpers in den Boden eingelassene Steinquader mit Hektometeraufschrift und ragten etwa 50 Zentimeter aus dem Erdreich. Die Aufschrift war in die bearbeiteten Natursteine eingemeißelt oder schlicht auflackiert.

Solche inzwischen manchmal über 150 Jahre alte Markierungen blieben an Nebenbahnen noch lange erhalten. Eisenbahnfreunde trugen sie in Eisenbahnmuseen wie in Schwarzenberg zusammen, wo sie nun zu besichtigen sind. Auf den meisten Schmalspurbahnen blieben die Steinquader eben-

Alte Markierungen auf Nebenbahnen häufig erhalten

falls erhalten und dienen dort heute noch der Kilometrierung. Die Fotos vom Bahnhof Drei Annen Hohne (Abzweig der Brockenbahn km 0,0) und vom Zittauer Schmalspurnetz, dort sogar wieder freigelegt und restauriert, sind Belege für die Weiternutzung.

Mit der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung aus dem Jahr 1905 begann die Aufstellung von Kilometer- respektive Hektometersteinen aus weiß gestrichenen, quaderförmigen Betonfertigteilen mit schwarzen, eingegossenen Ziffern auf den breiten Seitenflächen. Diese Betonsteine hatten folgende Standardmaße: 1000 Millimeter Höhe, 400 Millimeter Breite und 150 Millimeter Tiefe. Die Schrifthöhe betrug 200 Millimeter.

An normalspurigen Haupt- und Nebenbahnen wird die Entfernung jeweils alle 100 Meter in zwei übereinanderstehenden Zahlen angegeben: Die obere zeigt den vollen Kilometer an, darunter wird der jeweilige Hektometer abgebildet (Hektometerzeichen). An Hektometersteinen zeigt häufig ein seitlich angebrachter waagerechter, schwarzer Pfeil zusätzlich die Richtung zum nächstgelegenen Fernsprecher an. Der Standort der Kilometersteine mit gerader Hektometerziffer ist jeweils links, mit ungerader Ziffer rechts der Strecke in Richtung der Kilometrierung am Bahnkörper. Die Unterkante der Hektometerziffer entspricht im allgemeinen der Schienenoberkante. Auf Bahnhöfen, in denen Eisenbahnstrecken



FOTO: DIETMAR FRANZ

Im Bahnhof Zeitz standen gleich mehrere Kilometersteine mit zusätzlicher Streckeninformation: „Z.-A.“ Zeitz – Altenburg und „W.-Z.“ für Weißenfels – Zeitz.

ihren Anfang hatten oder in welchen sie abzweigten, trugen die 0,0-Kilometersteine oft eine Zusatzinformation mit den Anfangsbuchstaben der Strecke, in Neumark/Sa. zum Beispiel „N-G“ für die Nebenbahn nach Greiz (KBS 542).

Abweichend von der einheitlichen Betonvariante der Deutschen Reichsbahn begann die Deutsche Bundesbahn ihre Kilometersteine in einer neuen, pilzförmigen Bauform herzustellen und rüstete damit einen Großteil ihrer Strecken aus. Einer dieser Kilometersteine aus der Bundesbahnzeit steht im Eingangsbereich des Deutschen Dampflokmuseums in Neuenmarkt-Wirsberg. Nicht zuletzt, um bei widrigen Wetterverhältnissen ein besseres Erkennen der Kilometermarken zu ermöglichen, ersetzen erhöht angebrachte Blechtafeln zunehmend die alten Steine. Damit konnten Wartungsaufwand und Herstellungskosten erheblich gesenkt werden. Die Kilometer tafeln sind an Betonpfosten, aber auch an Signalmasten sowie an Tunnelportalen befestigt. An elektrifizierten Strecken sind die Kilometer tafeln an den Gittermasten der Oberleitung angebracht.

Es gibt auch Einzelfälle verkürzter oder verlängerter Strecken. Infolge Trassenverlegungen kommt es dabei zu Kilometersprüngen. Verlängerte Strecken weisen eine Überlänge auf, verkürzte eine Fehllänge. Um nicht sämtliche Steine und Tafeln entlang der Strecke austauschen zu müssen, werden die Abweichungen mit Hilfe von



Nur dem Eingeweihten ist die Bedeutung der „0,0“-Tafel im Hauptbahnhof Nürnberg klar: Der Beginn mehrerer Strecken, etwa nach Bamberg, Crailsheim oder Cheb.

Plus- und Minuszeichen angegeben. Ein Beispiel: Wird eine Strecke noch vor ihrem eigentlichen Kilometer 0,0 verlängert, bleibt die Kilometrierung der gesamten Strecke erhalten und der neue Abschnitt erhält negative Hektometerangaben. Auf dem Grenzbahnhof Johanngeorgenstadt befinden sich mehrere solcher Negativ-Kilometersteine. Die 1883 eröffnete Eisenbahnstrecke aus Schwarzenberg endete am Kilometer 17,33 in Höhe des Stationsgebäudes. Mit der Weiterführung der Strecke zur Landesgrenze nach Böhmen begann am Bahnsteig eine Negativ-Kilometrierung, die heute noch vorhanden ist. □ *Rainer Heinrich*

Vierorts kann man noch heute das Nebeneinander alter Betonsteine und jüngerer Blechtafeln als Kilometer- und Hektometerzeichen beobachten.



Der Kilometer 0,0 der ehemaligen CA-Linie (Chemnitz – Adorf) im Chemnitzer Hauptbahnhof befindet sich außerhalb der heutigen Bahnhofshalle.

FOTOS: RAINER HEINRICH

Durchnummeriert



FOTO: JÜRGEN CHOCHOLATY



Ins rechte Licht gesetzt:
Ein H0-Kilometerstein von Noch.

FOTO: WERK

Meisterlich bearbeitet und in Szene gesetzt: Ein H0-Kilometerstein von RST-Modellbau. Er ist nicht mehr ganz jung, Flechten in zweierlei Grüntönen haben schon Besitz von ihm ergriffen. Der Streckengeher weiß jedenfalls genau, wie weit er es noch hat.

Sie sterben allmählich aus – die metergenau platzierten Merksteine für eine elementare Einheit im Eisenbahnwesen, den Streckenkilometer. Im Zeitalter der digitalen Vermessung und Planung sind exakt platzierte Steine unnötig geworden – einfache Tafeln reichen aus. Auf der Modellbahn aber können die kleinen Denkmäler entlang der Gleise weiterleben.

Allzu viele braucht man in der Regel nicht: Zirka 115 Zentimeter in H0, 83 in TT und immer noch 62,3 in N, das sind die maßstäblich umgerechneten Abstände für die Aufstellung der Kilometersteine auf der Modellbahn. Für manches Modul oder Diorama genügt daher genau ein Stein.

Angesichts der üblichen Verkürzung der Längenverhältnisse im Modell ist es jedoch sinnvoll, auch die Distanz zwischen den prägnanten Merksteinen am Gleis etwas zu verringern. Trotzdem reicht für viele Anlagen eine Handvoll aus. In Anbetracht dessen sollte man an der Qualität nicht sparen.

Die schönste Ausführung bietet vielleicht der Kleinserienhersteller RST-Modellbau: Bei Ralph Steinhagen kann man neben einer Standard-Ausführung auch „Wunsch-Kilometersteine“ ordern, also eine individuelle Beschriftung, sei es passend zur nachgebauten Strecke oder zum eigenen Geburtstag. Die Steine aus gelasertem Karton gibt es in den Baugrößen H0, TT und N jeweils im 20er-Pack. Auch eine Ausführung nach DRG-Norm ist zu haben.

Ebenfalls gelasert sind die Kilometersteine von Noch (H0), Busch (0 - N) und MBZ (H0 - Z). Die Ausführung von Busch bildet die Bauform mit schmalen Fuß nach, bei allen genannten Herstellern ist die Kilometrierung vorgegeben, und leider für viele Nebenbahnen zu hoch gegriffen.

Nur für Spur N sind die gelaserten Kilometersteine in zwei Ausführungen von Mago-Finescale zu haben. In bewährter Kunststoffausführung führt Auhagen H0-Kilometersteine im Angebot, allerdings nur im Set mit vielen anderen Ausstattungsteilen für die Strecke.

Juweela bietet Blanks-Steine aus Keramik an, die selbst beschriftet werden müssen. Gleich 100 Stück davon sind in den H0- und TT-Packungen enthalten, das genügt auch für sehr große Anlagen. Für die Spur I bietet dieser Hersteller ebenfalls Kilometersteine an, in diesem Fall in kleinerer Portionierung. Auch KM1 hat sehr sauber im Maßstab 1:32 gefertigte Steine im Angebot.

Keiner dieser Hersteller hat die schwarzen Hinweispeile auf den Schmalseiten berücksichtigt, die in früheren Zeiten die Lage des nächsten Streckenfernmelders zeigten.

In Anbetracht der Vielgestaltigkeit der Hektometer-, Kilometer- und Myriametersteine beim großen Vorbild mutet das Angebot der Zubehörhersteller fast ein wenig eintönig an. Neben unserem Vorbildbeitrag lässt sich die erstaunliche Vielfalt der Steine auch im Internet auf der sehenswerten

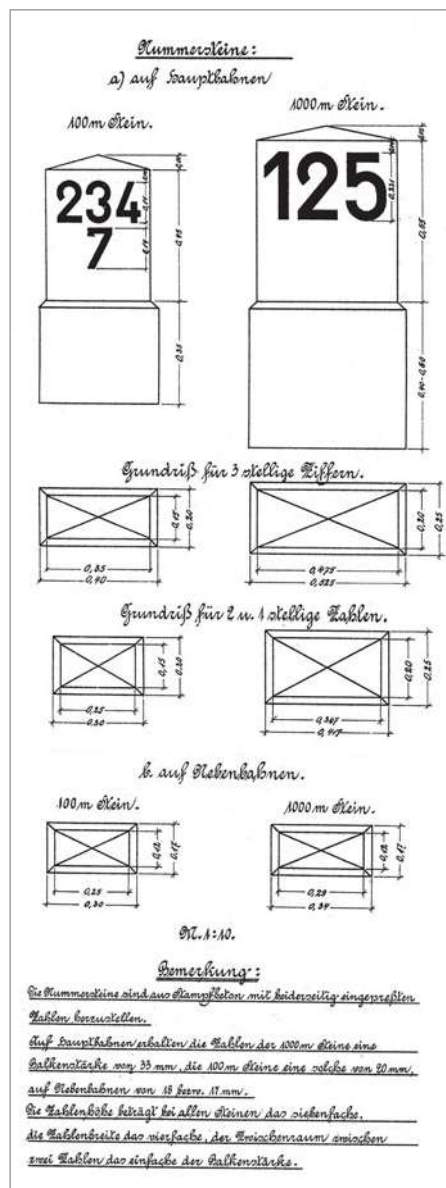


FOTO: WERK

Auf schmalen Fuß: Solche Kilometersteine liefert Busch für die Spuren N bis 0.

Website von Klaus Erbeck erkunden (www.signalbuch.de). Neben einer Vielzahl an Bildern, teilweise auch von inzwischen zweckentfremdeten Steinen der unterschiedlichsten Bahnverwaltungen, finden sich dort auch interessante Zeichnungen und Vorschriften. Wer zum Beispiel die rechts abgebildeten Bauformen der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt (innerhalb der K.P.E.V.) nachbilden will, dem bleibt nur der Selbstbau aus Karton oder Kunststoff. □ abp

„Aufgestellt: Erfurt, den 3. Januar 1914.“ Sehr unterschiedliche Abmessungen weisen die „Nummersteine“ der Königlichen Eisenbahndirektion für Haupt- und Nebenbahnen auf.



ZEICHNUNG: SIG. KLAUS ERBECK



FOTO: A. BAUER-PORTNER

Ein Stein genügt: Auch in N ist der maßstäblich umgerechnete Abstand so groß, dass oft ein Stein pro Modul genügt. Die schöne Ausführung von Petau wird leider nicht mehr hergestellt.

Der Variantenreichtum bei Gleisabschlüssen ist riesig. Je nach Verwendungszweck oder je nach Aufbau- beziehungsweise Herstellungsort gibt es die unterschiedlichsten Modelle. Manche sind technische Meisterwerke, manche improvisierte Behelfslösungen.

Alles hat ein Ende: Der Gleisabschluss



Am 6. September 1991 erreichte 118 709 mit ihren beiden Rekowagen Dresden-Klotzsche. Den Prellbock benötigte der Zug zum Glück nicht.



FOTO: EISENBahn STIFTUNG



Als auf Bahnsteigen noch Blumen blühen. Sogar Prellböcke wurden aufgehübscht.



Hergestellt wurden der Übungs-Prellbock vermutlich in der Lehrwerkstatt des Bw Gera.

bel und Dampfleitung. Die Prellböcke standen sich ursprünglich auf einem Gleisstück am Bahnhof Gera Süd gegenüber. Auf diesem Gleisstück konnten die Lehrlinge das Kuppeln von Wagen üben.

01 137 hat am 23. Juni 1986 mehrere Museumsfahrzeuge am Haken. Ein einfacher Festprellbock schließt in Zwickau das Gleis, das an Bahnsteig 2 endet, ab.

Gleisabschlüsse sind so alt wie die Eisenbahn. Sie bilden den Abschluss der Fahrbahn, auf der Eisenbahnfahrzeuge bewegt werden und sie werden nach ihrer Wirkungsweise und Konstruktion unterteilt. Man unterscheidet zwischen Prellböcken, Gleisabschlüssen an Kopframpen, Gleisendschienen und behelfsmäßigen Gleisabschlüssen (Schwellenkreuz). Am bekanntesten ist der Prellbock als Gleisabschluss, der verhindern soll, dass ein Fahrzeug über das Schienende hinaus rollt. Wenn es jedoch zu einem Aufprall kommt, soll die Prellbockeinrichtung möglichst viel Energie des rollenden Fahrzeuges beziehungsweise des Zuges aufnehmen können, damit das Eisenbahnfahrzeug nach Möglichkeit unbeschädigt bleibt. Der Prellbock kann und darf dabei verformt oder zerstört werden. Grundsätzlich gibt es zwei Prellbockarten: Den Festprellbock und den Bremsprellbock.

Festprellböcke sind in Stahl, Holz, Mauerwerk oder Beton ausgeführt. Entsprechend den verschiedenen Baustoffen ist die Form des Festprellbockes unterschiedlich. Ältere Festprellböcke wurden in der Regel aus Schienen mit einer Holzbohle in Pufferhöhe des Fahrzeuges zusammengebaut. Die Aufstellung der Schienen entsprach der Form eines Stoßdreiecks, wobei die Schienen am Steg der Fahrbahnschiene mit einem Knotenblech verschraubt waren. Diese Konstruktion von Festprellböcken war bei der DR am häufigsten vertreten und war auf allen Bahnhöfen und Betriebsanlagen zwischen Ostsee und Erzgebirge anzutreffen.

Das ehemalige Bw Gera (heute Museums-Bw „Eisenbahnwelten“) verfügt über eine besondere Prellbockanlage. Entstanden ist sie aus zwei Pufferträgern und diente der Lehrlingsausbildung. Nachgebildet waren die Kopfstücke eines Wagens mit Puffer, Zughaken, Luftabsperrhahn, E-Heizka-



Die Sandaufschüttung vor dem Prellbock dient der Geschwindigkeitsreduzierung.



Bremsprellböcke im Bahnhof Stralsund. Sie sind in der Lage Bewegungsenergie zu absorbieren.



In Freiberg/Sachsen kommt 86 049 am 12. Juli 1986 rechtzeitig vor einem Bremsprellbock mit zahlreichen Bremsschienen zum Stehen.



In der Chemnitzer Bahnsteighalle kann der Eisenbahnfreund Bremsprellböcke mit mehreren Bremsschienen vereint mit einem Festprellbock beobachten.

Ältere Festprellböcke aus der Länderbahnzeit trugen anstelle der hölzernen Pufferbohle zwei Stangenpuffer wie sie an Wagen üblich waren. Sie haben jedoch den Nachteil, dass sie so gut wie keine oder nur geringe Bremsarbeit leisten können. Die Festprellböcke können nur einen Stoß gefahrlos aufnehmen, dessen Energie durch die Federarbeit der Puffer der Fahrzeuge und die geringe Formänderungsarbeit der Festprellböcke im elastischen Bereich aufge-

zehrt wird. Ist der Auffahrstoß zu groß, wenn eine Auflaufgeschwindigkeit von etwa einem Meter pro Sekunde überschritten wird, so werden entweder der Festprellbock oder die Fahrzeuge beziehungsweise beide beschädigt. Um den Auffahrstoß abzuschwächen, konnte auf zehn Metern Länge vor dem Prellbock eine Sandaufschüttung von 50 mm über Schienenoberkante vorgenommen werden. Diese Sandgleisvariante gab es etwa am Schutzgleis vor dem Bahn-

Das Ende eines Gleises muss gesichert sein

hof Eibenstock unt. Bf und in Richtungsgleisgruppen der Gefällebahnhöfe in Dresden-Friedrichstadt und Zwickau Hbf.

Nach der DV 813 der DR aus dem Jahr 1971 durften Festprellböcke nur für untergeordnete Gleiseinrichtungen, also für Nebengleise und für Schutzstümpfe verwendet werden. Die zweite Regelform des Prellbockes ist der Bremsprellbock mit zunehmender Bremswirkung, der um einen von der Bauart abhängigen Bremsweg verschiebbar ist. Der Bremsprellbock wird in drei wesentliche Bauarten unterschieden:

1. Aufbau auf einem Schwellenrost
2. Zusatzschienen mit verschiebbaren Schwellen und Klemmen
3. Hydraulischer Prellbock

Der Bremsprellbock auf Schwellenrost besteht aus dem in Form von Stoßdreiecken ausgebildeten Bock mit der Pufferbohle, den Schleppschienen sowie den Schlepp- und Stemmschwellen. Seine Baulänge reicht von der ersten Schleppschwelle bis zum Ende der Fahrschienen. Die Unterteilung der Bremsprellböcke in einfach, zweifach usw. wird von der Anzahl der Stoßdreiecke je Fahrschiene abgeleitet. Soweit die Stoßdreiecke nicht auf den Fahrschienen aufsitzen, sind sie mit je einer Schleppschwelle fest verbunden. Vor den Schleppschienen sind Schleppschwellen angeordnet, deren Zahl von der zu leistenden Bremsarbeit abhängig ist. Diese Schleppschwellen können zu einem Schlepprost mit Scharniergelenken



Zwickau. Ein Bremsprellbock in seiner ursprünglichen Ausführung mit Sh2-Tafel.



Der Rawie-Prellbock wurde nach dem Zweiten Weltkrieg weiterentwickelt und erhielt seitlich verschweißte Stahlbleche. Diesen zieht eine Gsp0-Tafel

A. RAWIE GmbH & Co.	
Bez.: 4 EB	Zeichnung Nr.: 36709 N/EB
Fabr.-Nr.: BE 2123	Kom.-Nr.: 9608 031-P
Anzugsmoment der Klemmschrauben:	150 Nm
Mindestabstand (Bremsweg) von Hinterkante Bremsprellbock bis Ende Gleis:	5000 mm
Die oben genannten Daten sind ausschließlich gültig für die Originalspezifikation, die der Prellbocklieferung zugrunde lag. Das Entfernen des Prellbocks für einen anderweitigen Einsatz unterliegt nicht mehr dem Einflußbereich der Fa. RAWIE, sie kann daher für jegliche daraus entstehende Konsequenzen in keiner Weise haftbar gemacht werden. Einbau-, Rücksetz- und Wartungsanweisungen müssen beachtet werden und sind Bestandteil unserer Garantiebedingungen.	
Hersteller: A. RAWIE GmbH & Co. Postfach 35 29 D-49025 Osnabrück Tel. 05 41 / 9 12 07-0	Dornierstraße 11 D-49090 Osnabrück Fax: 05 41 / 9 12 07-36



Mit dem modernen Klose-Bremsprellbock des Typs BP 106B sind seit 2012 die Strahlengleise im Werk Nürnberg Rangierbahnhof ausgestattet.



Ein Bremsprellbock mit Aufnahme für eine Mittelpufferkupplung in Lindau.

vereinigt werden, die mit den Schleppschienen verbunden sind. Innerhalb der Baulänge des Bremsprellbockes sind Hartholzschielen zu verwenden. Die Schwellen der ein- und zweifachen Bremsprellböcke sind auf gut verdichtetem Kies, die der drei- und vierfachen Bremsprellböcke auf Beton zu lagern. Die Schwellenfelder dürfen nicht verfüllt werden. Zum Zurückholen verschobener Bremsprellböcke ist vor dem Bock auf den Schwellen ein Rückholblech aufgeschraubt. Auf die Länge der Schleppschienen sind beiderseits unter den Fahrschienen, mit Ausnahme im Bereich der Schleppschwellen, Stemmschwellen eingebaut.

Neben dem Bremsprellbock mit Schleppschwellen unter der Fahrbahn, die beim Einbau mit einem hohen Arbeitsaufwand verbunden sind, gibt es seit 1926 von der Osnabrücker Firma Rawie auch eine Konstruktion, die auf den Fahrschienen (Schienenkopf) mittels verschraubbaren Klemmen montiert ist. Der Vorteil des Rawie-Systems gegenüber den bis dato bekannten Festprellböcken war, dass es einerseits an jeder beliebigen Stelle des Gleises ohne Umbauarbeiten an Gleis und Bettung montiert und wieder demontiert werden konnte, und andererseits, dass es beweglich war und nachgab: Nach starken Stößen löste man einfach die Bremsbacken und zog den Prellbock in seine Ausgangsposition zurück. Charakteristisch für den Bremsprellbock war das seitliche Stoßdreieck mit verschraubten Knotenblechen. Die Stoßdreiecke wurden am Prellbockfuß in Form eines Andreaskreuzes aus Schienen, teilweise auch mit einem Dreieckverbund, auf den ein Rückholblech beziehungsweise Haken montiert war, verstärkt.

Das eigentliche Bremsmedium, anfangs hölzerne Bremsenlagen, wurde durch Graugusspassstücke ersetzt, umfasste den Schienenkopf zangenartig und war mit M24-Schrauben verbunden und vorgespannt. Diese Klemmen erzeugen einen hohen Reibwert und können so einen 850 Tonnen schweren Zug auf sieben Metern von 15 km/h bis zum Stillstand abbremsen, ohne die Fahrzeuge zu beschädigen. Der Bremsprellbock der Firma Rawie wurde nach 1949 zum Standard-Prellbock der DB und in seiner langen Beschaffungszeit ständig weiterentwickelt. So wurde das Stoßdreieck der Seitenwangen nicht mehr aus Schienenprofil, sondern aus geschweißtem Stahlblech gefertigt. Die auffälligste Veränderung der Konstruktion kam Ende der 60er-Jahre mit Verbreitung der Mittelpufferkupplung. Anfangs wurden auf der durchgehenden Pufferbohle beidseitig noch zwei Pufferklötze aufgeschraubt und in der Mitte der Pufferträger befand sich eine Aufnahme für die Mittelpufferkupplung.

Später erfolgte der Wegfall der durchgehenden Pufferbohle beziehungsweise deren Ersatz durch zwei Pufferklötze. Damit verbunden waren die Umkonstruktion des oberen Knotenblechs und die Ergänzung durch ein beziehungsweise zwei zusätzliche Aussteifungsbleche. Die asymmetrische Befestigung der Pufferbohle wurde symmetrisch gestaltet. Weitere Charakteristika waren die nunmehr notwendige horizontale Querstrebe aus einem oder zwei Schienenprofilen sowie Änderungen in der Detailausbildung der Knotenbleche, der Verbände und der Rückholeinrichtung. Diese Bauform hat sich nach Gründung der DBAG auch auf dem

Mehr Technik als gedacht – der Bremsprellbock

ehemaligen DR-Gebiet durchgesetzt und ist heute zwischen Ostsee und Erzgebirge der von der DB Netz AG am meisten verwendete Prellbock. Nur bei genauem Hinsehen auf das Fabrikschild entdeckt man auch baugleiche Bremsprellböcke, die von der Firma MuR Stahlbau GmbH in Naumburg/Saale gefertigt sind.

Eine der jüngsten Prellbock-Entwicklungen, der Festprellbock für Mittelpufferfahrzeuge vom Typ FP8899 der Firma Rawie, befindet sich seit 2015 auf dem Bahnhof Sangerhausen. Aber auch bei der Firma



In Sangerhausen steht der Rawie FP8899 für Triebzüge mit Scharfenberg-Kupplung.

 KLOSE Train Stop Systems	
Auftrags-/Order: 310 1036 / 317 1297-411	
Baujahr/Manufacturing: 2010 / 2018	
Typ/Type: 316 Z 9	
Zeichnung/Drawing: 01.04.06-8	
Bremsweg/Stopping distance: 7,5 m	
Zuggewicht/Train weight: 860 t	
Aufprallgeschw./Impact speed: 15 km/h	
Hersteller/Manufacturer: Klose GmbH	
Abstand der Zusatzbremsen/distance of addit friction element: 0,5 m - 8 x 0,1 m	
Bremsarbeit/friction work: 11531,8 kJ	
Hydraulipufferbezeichnung/type of hydraulic device: KP 125 - 1000 EF	

Ein moderner hydraulischer Prellbock von Klose in der Frankfurter Bahnhofshalle. Er ist ausgelegt für eine Aufprallgeschwindigkeit von 15 km/h und 860 Tonnen Zuggewicht.



Klose-Bremsprellböcke findet man auch in München. Dieser ist für 800 Tonnen Zuggewicht, 15 km/h Aufprallgeschwindigkeit sowie einen Bremsweg von zehn Metern entworfen.

In Kopfbahnhöfen ist ein wirksamer Prellbock nötig



Am Münchener Hbf befinden sich an den Gleisen 25 und 26 Hydraulik-Prellböcke älterer Bauart mit parallel zu den Fahrschienen verlaufenden Bremsschienen. Dadurch ergibt sich eine außergewöhnlich große Baulänge.

Klose blieb die Entwicklung nicht stehen. Mit dem modernen Bremsprellbock vom Typ BP 106B, sind seit 2012 die Strahlengleise im Werk Nürnberg Rangierbahnhof ausgerüstet.

Einen wesentlichen Auffahrschutz für Eisenbahnfahrzeuge bietet der ebenfalls zu den Bremsprellböcken gehörende hydraulische Prellbock. Zwei verlängerte Kolbenschäfte (Stößel) werden beim Auffahren in Zylinder gepresst. Diese Prellböcke mit Hydraulikdämpfer findet man vorwiegend auf großen Kopfbahnhöfen wie in Frankfurt, Leipzig oder München. Hydraulische Prellböcke kommen vorwiegend auf Gleisen mit einer höheren Einfahrtgeschwindigkeit (ICE-/IC-Verkehr) und zum Schutz vor wertvollen Anlagen in den Bahnhöfen zur Anwendung. Der Bau der Münchener Prellbockanlage erfolgte durch die Firma Rawie. Ein weiterer Hersteller für hydraulische Prellbockanlagen ist wiederum Klose aus Westerkappeln.

In Deutschland ist vor beziehungsweise an Prellböcken von Hauptgleisen in der Regel das rot/weiße Schutzhaltsignal Sh 2 in Form einer Tafel angebracht. Auf Nebengleisen findet dagegen vorwiegend das Gleissperrsignal Gsp 0 Anwendung. Anhand zahlreicher Fotos kann man erkennen, dass diese Tafeln nicht immer vorschriftsgemäß montiert sind. Die Signaltafel müsste am Pufferträger auf der rechten Seite befestigt sein oder stand auf einem Pfahl auf der rechten Seite vor dem Prellbock. Fotos zeigen, dass die Signaltafel des öfteren auch mittig oder links am Pufferträger eines Prellbocks angebracht war.

Weitere Unterschiede gab es bei der Farbgebung der Prellböcke. In der DV 813, Abschnitt 5, steht, dass die Pufferbohlen zur Signalisierung weiß zu kalkan seien. Nur die wenigsten Pufferbohlen zeigen noch diese Farbgebung. Zu Reichsbahnzeiten konnte

man überwiegend einen orangefarbenen Anstrich beobachten, oder der montierte Holzbalken war schlicht naturbelassen. Inzwischen sind auch gelbe Pufferbohlen zu beobachten.

Neben den hier grundsätzlich beschriebenen wichtigsten Prellbockformen gab und gibt es noch Sonderkonstruktionen sowie eine Vielzahl primitiver und improvisierter Exemplare, die man vorrangig bei Nebenbahnen oder in alten Betriebsanlagen der Deutschen Reichsbahn antrifft. Dazu gehören hölzerne, wie etwa im Bw Weimar, aus Beton gegossene Stoppelemente auf dem Bahnhof Dresden-Friedrichstadt, in Bruchstein gemauerte auf dem Bf Mulda, wie auch mit Schotter oder Erde aufgeschüttete Exemplare.

Dabei ist wichtig, zu unterscheiden, dass Schwellenkreuze oder Sperrbalken zwar ebenso Gleissperreinrichtungen darstellen, jedoch mit Prellböcken nichts zu tun haben.

Nicht unerwähnt bleiben sollen Prellbockbauarten, die in der Vergangenheit be-



Im heutigen Museums-Bw des Thüringer Eisenbahnvereins in Weimar ist dieser zugewachsene Gleisabschluss zu entdecken.

stimmte Aufgaben erfüllten und meist nur wenig Beachtung fanden. So gab es auf Fährschiffen zum Trajekt von Eisenbahnfahrzeugen, so etwa von Wolgast auf die Insel Usedom, besondere Einrichtungen zur Sicherung von Schienenfahrzeugen. Auf dem ehemaligen Fährschiff „Stralsund“, das heute als Museumsschiff in Wolgast erhalten ist, kann man so eine spezielle Prellbockeinrichtung noch betrachten.

Über den Fährbahnhof Mukran kamen zu DR-Zeiten regelmäßig Wagen mit russischer Breitspur an. Für die mit Mittelpufferkupplung ausgerüsteten Fahrzeuge der russischen Staatsbahn waren nicht nur Rangierlokomotiven der BR 107/347 mit Mittelpufferkupplung ausgerüstet worden, sondern auch mehrere Gleisabschlüsse für die russische Mittelpufferkupplung vorgesehen.

Über eine weitere Prellbock-Rarität verfügte der Erfurter Hauptbahnhof. Vor der ehemaligen Insellage des Stationsgebäudes befand sich ein hydraulischer Prellbock, der einmalig auf dem Netz der Deutschen Reichsbahn war und wiederholt in zahlreichen Publikationen Erwähnung fand.

Auf dem Modellbahnsektor gibt es längst verschiedene Anbieter, die Prellbockmodelle im Programm haben. Die Palette reicht vom Länderbahn-Prellbock über den Festprellbock aus Acrylharz bis hin zum klassischen Fest- und Bremsprellbock der DBAG. Nahezu jährlich werden zu Modellbahnmessen weitere Neuheiten präsentiert und die Vorbilder sind schier unerschöpflich: Eigenmächtige Umbauten und Instandsetzungen durch Bahnmeistereien führten in der Vergangenheit dazu, dass Neukreationen von Prellböcken entstanden, die in keiner Bauvorschrift enthalten sind und die man auch

keiner Epoche zuordnen kann. Einige dieser seltenen Exemplare illustrieren auch diesen Beitrag und sollen dem Modellbauer Anregung sein, den einen oder anderen phantasiereichen Gleisabschluss nachzubauen.

Bemerkenswert ist, dass verschiedene Eisenbahnmuseen in Deutschland neben historischen Eisenbahnfahrzeugen inzwischen auch den Blick auf historisches Oberbaumaterial richten und auf ihrem jeweiligen Museumsgelände auch alte Prellböcke, vorwiegend aus der Länderbahnzeit, präsentieren. Stellvertretend seien das Museum für Verkehr und Technik in Berlin, das Bw Wittenberge, das DDM in Neuenmarkt-Wirsberg, das sächsische Eisenbahnmuseum in Chemnitz-Hilbersdorf, der historische Lokschuppen in Großheringen sowie der Bf Rennsteig genannt. □ *Rainer Heinrich*



Auch beim Trajektieren von Eisenbahnfahrzeugen auf Schiffen sind Sicherungseinrichtungen erforderlich. Das ehemalige Fährschiff „Stralsund“ besaß deshalb einen Prellbock mit Kupplungshaken.



Der spezielle hydraulische Prellbock in Erfurt hat die DB AG-Zeit zwar noch erlebt, fiel aber Ende der 90er-Jahre dem Umbau des Erfurter Hauptbahnhofs zum Opfer.



FOTOS (21): RAINER HEINRICH

Spezielle Prellböcke für Breitspurfahrzeuge mit Mittelpufferkupplung gibt es nur am Bahnhof Mukran.



FOTO: EISENBAHN STIFTUNG

Der Bahnhof Bronnen an der 1984 stillgelegten und abgebauten Strecke von Laupheim West nach Schwendi besaß am 27. Juni 1971 noch ein besonders schönes Prellbock-Exemplar.

Wohl keine Modellbahn kommt ohne Prellbock aus. Verwendet man statt der gängigen Industrieprodukte solche der Kleinserienhersteller oder entscheidet sich für einen Selbstbau, wird das Ende auch des unwichtigsten Abstellgleises zur Zierde der Anlage.

Hier geht's nicht mehr weiter



Sinnbildlich: Die Schutzhalttafel Sh 2 gebietet Halt und ersetzt ein Hauptsignal. Die beiden Bohlen zeigen dem Lokführer zusätzlich: Hier geht es nicht weiter, der ehemalige Fabrikanschluss ist schon stillgelegt.



In einer kleinen Einsatzstelle für Dieselloks steht dieser leichte Rawie-Prellbock von Weinert.

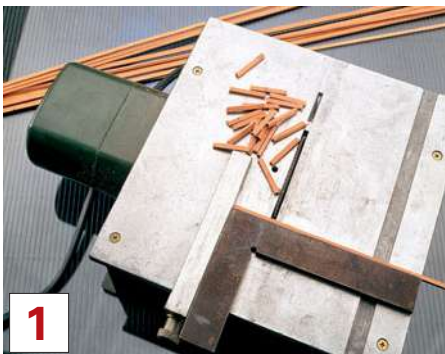
Für alle gängigen Maßstäbe und Epochen stehen mittlerweile unterschiedlichste Prellbock-Modelle zur Verfügung. Die meisten davon werden von den Modellbahnherstellern für das jeweils eigene Gleissystem an-

geboten. In der Ausführung sind solche Prellböcke hauptsächlich an den Spielbetrieb angepasst und entsprechend vereinfacht dargestellt.

Bei der Konstruktion hat man sich meist an den weitverbreiteten Rawie-Prellböcken



Vor einem unbeschränkten Bahnübergang sichert dieser feste Schüttprellbock aus Altschwellen ein Abstellgleis. Er entstand im Eigenbau aus Nussbaumleisten.



1

Die Leisten sind im Architektur- und Künstlerbedarf erhältlich. Zum Ablängen eignet sich auch eine Laubsäge mit Metallsägeblatt.



2

Nach dem Lackieren mit Acrylfarben folgt das Verkleben. Mit Modelliermasse wird das Gelände zum Gehweg hin angeglichen.



Der Bausatz besteht aus nur drei Messingussteilen. Sind die Reste der Formtrennkanten entfernt, werden die Aufnahmebohrer der Bohle leicht nachgebohrt.

orientiert, oft werden auch Ausführungen mit Puffern angeboten.

Auch die bekannten Zubehörhersteller bieten Prellböcke als einfache Spritzgussbausätze an. Mit etwas Aufwand lassen sich diese Modelle supern und verfeinern. Die meisten Modellbahner werden diese Modelle dann zufriedenstellen.

Wer sich mit dem detaillierten Dioramen- oder Modulbau befasst, wird eher auf hochwertige Modelle zurückgreifen. Anders als großflächige Anlagen sind Module und Dioramen von allen Seiten und aus nächster Nähe einsehbar. Hier lohnt es sich, zum Beispiel auf Produkte von Weinert zurückzugreifen: Neben einem verspielt wirkenden Länderbahnprellbock aus gebogenem Schienenprofil (sogenannte Pufferwehr), der ab Epoche I einsetzbar ist, werden dort zwei verschiedene Rawie-Prellböcke angeboten. Deren stärkere Ausführung wurde erst kürzlich ausgeliefert. Der Länderbahn- und die leichte Rawie-Ausführung sind auch für die Spuren N und O erhältlich. Für H0 und H0m sowie 0e ist zudem ein Prellbock aus v-förmig nach oben gebogenen Schienenprofilen mit Holzbohle zu haben. Typisches Merkmal der Weinert-Prellböcke ist das an den Seiten-

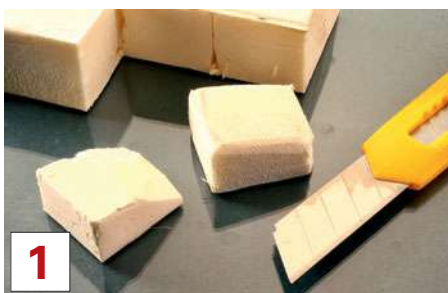


3

Das wenig befahrene Stumpfgleis und die Oberseite des Prellbockes erhalten eine üppige Begrünung.



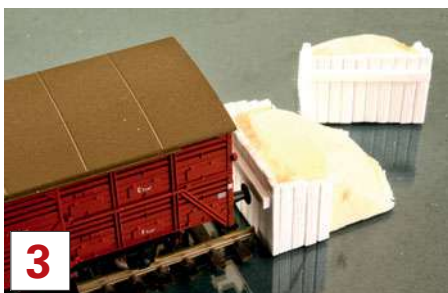
Dieses Gleisende auf einer bayerischen Nebenbahn endet am Holzbohlenprellbock. Die Bohlen bestehen aus entsprechend strukturierten, 2 x 3 mm messenden Profilstücken aus Polystyrol.



Den angeschrägten Kern des Prellbocks schneidet man je nach gewünschter Form aus Styrodur zurecht.



Dann folgt das Verkleben der bereits strukturierten und abgelängten Leisten mit lösungsmittelfreiem Vielweckkleber.



Die richtige Höhe der Holzbohle lässt sich mit den Puffern eines maßstäblich ausgeführten Güterwagens kontrollieren.



Koloriert werden die Prellböcke schließlich mit Acrylfarben. In mehreren Arbeitsgängen entsteht das verwitterte Aussehen.



Auch dieser Prellbock und das Umfeld werden mit einem Holzschleifstaub-Wasser-Weißleimgemisch modelliert.

Sogenannte Schütt-Prellböcke aus Altschwellen sind so alt wie die Eisenbahn selbst und auch heute noch gelegentlich im Randbereich größerer Bahnhöfe oder auf Nebenbahnen zu finden. Solche Prellböcke lassen sich in allen Baugrößen leicht selbst bauen. Die Basis bildet ein zurechtgeschnittener Schaumstoffkern, dazu kommen Holzleisten oder strukturierte Polystyrolprofile im Querschnitt 2 x 3 mm für H0. Die Gesamtbreite des Prellbocks richtet sich in der Regel nach der Länge der waagrechten Holzbohle, also 30 mm oder eher etwas breiter.

Es sind ganz unterschiedliche Bauarten zu finden, oft wird die gesamte Aufschüttung durch Schwellen gestützt, manchmal auch nur vorn und seitlich. Die seitlichen Schwellen fallen dann nach hinten stufenförmig zum Boden ab. Für das Modell kann man Echtholzschwellen oder solche aus Polystyrolprofilen verwenden. Die Holzstruktur bereits morbid, gerissener Schwellen lässt sich durch in Längsrichtung eingeritzte Schnitte mit einer Skalpellklinge betonen. Als Klebstoff für Holzschwellen eignet sich Weißleim, für Polystyrol sollte man möglichst lösungsmittelfreien Klebstoff verwenden, da Lösungsmittel den Styrodurblock zersetzen würden.

Die Stellfläche eines Schütt-Prellbocks sollte sich auf dem Höhenniveau der Gleise-

Schütt-Prellböcke sind im Eigenbau leicht herzustellen

auflege befinden, also auf dem Trassenbrett. Die Unterkante der waagrechten Pufferbohle aus 2x3-mm-Profil sollte 10 mm über der Schienen-Oberkante liegen. Die Farbgebung der Hölzer erfolgt mit Beizen, die der Polystyrolteile mit Acrylfarben. Die Pufferbohle war zur besseren Erkennbarkeit für den Rangierer oft weiß abgesetzt.

Nachdem der Prellbock am Gleisende verklebt ist, wird die umliegende Fläche mit Gelände-Modelliermasse (ich verwende einen Brei aus Weißleim, Wasser und Holzschleifstaub) angeglichen. Die Oberseite des Hartschaumkerns wird gleich mit einbezogen. Anschließend kann man diese auch mit Schotter, Unkraut oder kleinen Büschen versehen.

Besonders für Privat- und Nebenbahnen oder Abstellgleise für ausgemusterte Wagen sind diese Prellböcke das Richtige. Der natürliche Baustoff Holz vermittelt in rus-



Dieser Betonprellbock mit Puffern für ein Industriegleis entstand aus einem Gipswürfel, der zurechtgefeilt, graviert und bemalt wurde.

tikaler Bauart eine gewisse Romantik auf der Modellbahn. Zudem ist die Basterei am Küchentisch zu bewältigen. Die Vorgehensweise ist bei größeren oder kleineren Maßstäben die selbe.

Auch für Prellböcke aus Beton existieren viele Bauweisen. Betonteile wurden auch mit Schwellen und Schütthügeln kombiniert. Betonprellböcke sind oft auch bei Privat- und Industriebahnen anzutreffen. Sehr viele Anregungen findet man heute im Internet, vor allem in Modellbau-Foren.

Wie bei allen Prellböcken ist es wichtig, die richtigen Abmessungen bezüglich Höhe und Breite sowie der Position der Pufferbohle einzuhalten. Für den Grundkörper aus

Gips kann man sich einfache Gießformen aus Polystyrol basteln. Im Falle des oben abgebildeten Prellbocks mit Puffern bildet eine Grundplatte aus 2 mm dickem Polystyrol die Basis. Auf diese wurde eine umlaufende Manschette aus 20 mm hohen Polystyrolstreifen geklebt. Die Länge und Breite des Rechtecks beträgt 30 beziehungsweise 34 mm für H0. Nun kann man diese Form mit Gips ausgießen und erhält so den Grundkörper des Prellbocks. Zum Lösen aus der Form wird die Manschette einfach auseinandergeklippt.

Nachdem der Würfel in der Wärme (in die Sonne oder in den Heizraum legen) getrocknet ist, folgt das Zurechtfeilen in die ge-

Ein Beton-Prellbock entsteht am besten aus Gips

wünschte Form. Beim gezeigten Prellbock fällt die Rückseite halbrund ab. Zusätzlich lassen sich zum Beispiel Spuren der Verschalung sowie leichte Risse gravieren. Für die Varianten mit freistehenden Puffern sollte man auch deren exakte Position markieren und schon leicht anbohren. Um den Prellbock in kleiner Serie zu gießen, könnte man mit dem fertigen Rohling mit einer einteiligen Form einen Silikonabguss anfertigen, um eine Negativform zu erhalten. □

Jörg Chocholaty



Rast am Prellbock im Maßstab 1:160. Der Länderbahnprellbock hinten stammt von Weinert, der Holzwollen-Prellbock ist ein Selbstbau.



Ebenfalls für Spur N entstand dieser mit Altschotter befüllte Betonprellbock.



Am Ende der Unterpreuschwitzer Ladestraße steht unser Prellbock mit besonderer Geschichte. An Wochenenden stellt man hier Triebwagen ab.

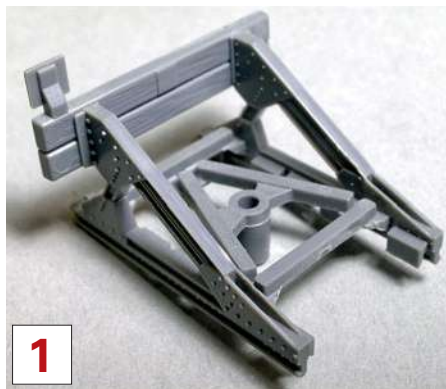
Gewissenhafter Rawie-Prellbock

Er war und ist an Gleisenden auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Bundesbahn praktisch allgegenwärtig, jener Prellbock mit den beiden quadratischen Holzpuffern, welcher aus der Fertigung der Osnabrücker Firma A. Rawie GmbH & Co. KG, einst Erfinder des Bremsprellbocks, stammt.

Mit Prellböcken auf der Modellbahn ist das so eine Sache, denn gerade die Nachbildungen vieler bekannter Hersteller bieten in den meisten Fällen keinen direkten Vorbild-Bezug. Schon als Kind hatte ich auf großen Bahnhöfen vergebens nach dem typischen Märklin-Prellbock mit seiner weiß-roten Bohle (welche farblich wohl an die Sh2-Tafel gemahnen soll) und den beiden darauf montierten Hülsenpuffern gesucht. Stattdessen fand ich überall den hier gezeigten pufferlosen Prellbock, entweder mit durchgängiger Holzbohle oder mit zwei schlichten quadratischen Einzelklötzen als Rammschutz für die Fahrzeug-Puffer.

Sonntägliche Spaziergänge mit meinem Walkman führten mich schon damals meist an die Bahn. So kam ich den Prellböcken am Ende der Ladegleise sehr nahe und genoss die Gelegenheit, sie genau zu studieren. An allen fanden sich Fabrikschilder der Firma Rawie, die einem Zwölfjährigen freilich noch wenig sagte. Es gab bei den insgesamt deutlich zahlreicheren Exemplaren der Variante mit Einzelklötzen eine zusätzliche versteifende Querverbindung aus Schienenprofil, die bei einigen ganz oben, bei anderen eher tiefer montiert war. Schon damals hatte ich ein waches Auge für solche Details – und schnell war der H0-Prellbock auf der heimischen Märklin-Anlage in entsprechender Weise umgebaut. Er wurde sogar mit Pufferklötzen aus echtem Holz bestückt.

In der Fachpresse hatte ich damals einen Beitrag gelesen, in welchem ein auf Fabrikschilder spezialisierter Sammler vorgestellt wurde, dessen Hobbyraum-Wände über und über mit den herrlichen Objekten bedeckt waren. Auf welche Weise er an sie kam, wurde allerdings nicht berichtet. Wie gerne hätte auch ich ein solches gehabt... So erinnerte ich mich fast schon zwangsläufig an die abgelegenen Prellböcke mit ihren schwarz ausgelegten Aluminiumschildern der Firma Rawie und schmiedete meinen finsternen Plan, den ich letztlich an einem neblig-trüben Wintersonntag umzusetzen gedachte. Mit einem Schraubendreher in der Tasche steuerte ich im Zwielflicht des Spätnachmittags das entlegenste Exemplar an. Immer wieder blickte ich ringsumher, um mich zu vergewissern, tatsächlich allein zu sein. Trotz Kloß im Hals startete das üble Unterfangen, mit Angstschweiß auf der Stirn und klammen Händen schraubte ich, kam Umdrehung für Umdrehung der Erfüllung näher. Und wirklich, am Ende konnte ich das begehrte Stück derart unlauter ergattern! Diskret sank das Diebesgut in die Jackenta-



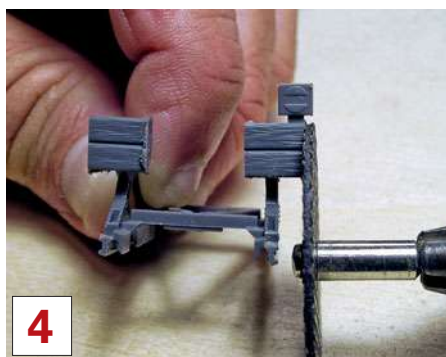
1 In schlichtem Plastikgrau kommt das Basismodell 42608 von Roco, freilich mit klobiger Hülse zur Verschraubung ausgestattet.



2 Die Verschraubungs-Hülse wurde zuerst entfernt, einfach mit dem Messer. Anschließend versäubert man die Kanten mit einer Feile.



3 Aus der durchgängigen breiten Bohle sollen zwei hölzerne Einzelpuffer werden. Der Bastler zeichnet am besten an, was weg muss.



4 Nicht nur innen wird das überflüssige Material mittels Trennscheibe entfernt, auch die Außenseiten passt man noch vorsichtig an.

sche, wobei mein Herz bis in die Ohren pochte und die Wangen erregt glühten.

Bereits auf dem Heimweg setzten sie dann ein, jene schrecklichen Gewissensbisse eines – zuvor – unschuldigen Kindes! Noch nie im Leben hatte ich irgendetwas gestohlen und jetzt obendrein meine geliebte Eisenbahn beklaut – welch unfassbare Kaltblütigkeit! Entsprechend mies fühlte ich mich nun; wie Verrat an einem Freund kam mir die Tat vor. So zog ich gar in Erwägung, umzukehren und dem guten alten Prellbock sein Schild zurückzugeben. Doch die Theorie scheiterte an der Praxis, denn die beiden Schrauben waren irgendwo im Gleisschotter verschwunden – und passenden Ersatz hatte ich nicht... Also beruhigte ich mein Gewissen mit der rationalen Ansicht, für die Funktion des Prellbockes sei das Schild ja schließlich irrelevant. Am Ende blieb nur, das Objekt tatsächlich daheim aufzuhängen, quasi als eine Art Mahnmal persönlicher Schande. Immer, wenn ich es anschaute, kam erneut das üble Gefühl dieser negativen Erinnerung hoch, obwohl mir der ästhetisch schöne Anblick des Schildes gleichzeitig doch auch ein klein wenig Freude bereite. Letztlich erschien wohl speziell diese besondere Ambivalenz der Gefühle überaus eindrücklich und lehrreich: Danach stahl ich jedenfalls nie mehr irgendetwas!

Aber andere nahmen dann alles weg; sämtliche Gleise und Prellböcke des Güterbahnhofs wurden zwischenzeitlich abgebaut und verschrottet. Nur noch ein einziges RAWIE-Schild ist als letzte greifbare Erinnerung erhalten geblieben: Man ahnt's, ausgerechnet das des beraubten Prellbockes!

Ambivalente persönliche Gefühle, geraubte Erinnerung



5 Überall dort, wo die Trennscheibe wütete, feilt man die verschwundene Holz-Fuge anschließend wieder neu in den Kunststoff.

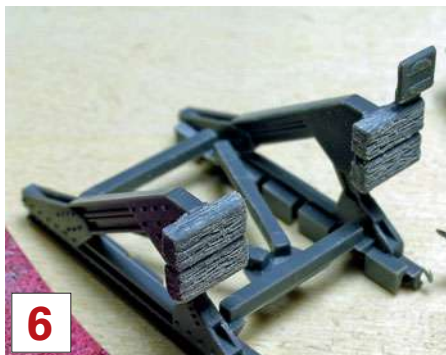
Also setzen wir ihm und dieser vielschichtigen Erfahrung nun ein würdiges Modell-Denkmal. Wert muss nicht zwangsläufig teuer erkaufte werden, entsteht er doch gleichwohl während eines gewissenhaften und liebevollen Arbeitsprozesses. Wenn ich auch zunächst mit dem wunderschönen Rawie-Prellbock aus dem Hause Weinert liebäugelte, griff ich letztlich doch auf das einfachere Roco-Modell 42608 zurück, um es im Zuge eben dieser meinigen Philosophie kunstvoller Bescheidenheit mit außergewöhnlichem Aha-Effekt aufzuwerten. Detailfetischismus möchte ich dabei weniger

Wahres Herzblut erzeugt Wert im Zuge der Bearbeitung

anstreben. Dass nicht jede Spannschraube der inneren Gleis-Befestigungsklemmen akribisch nachgebildet ist, erscheint zumindest aus meiner Sicht nicht wirklich dramatisch. Die realistische farbliche Ausarbeitung zieht ohnehin die volle Aufmerksamkeit jedes Betrachters auf sich, sofern unscheinbare Komponenten wie dieser simple Prellbock überhaupt wahrgenommen werden. Hier gilt ja eher der Umkehrschluss: Wenn er nicht negativ auffällt und sich harmonisch ins Authentizität anstrebende Gesamtbild fügt, hat man eigentlich schon gewonnen!

Aber unser Rawie-Prellbock darf sich durchaus sehen lassen, wenn er auch aus Kunststoff und nicht aus Messing besteht. Praktischerweise können bei dieser Variante mit recht weit nach hinten gesetztem oberem Querverbindungsprofil (siehe Bild 7) die Modellkupplungen der Fahrzeuge zwischen den Puffer-Holzklötzen eintauchen, wodurch die Nutzlänge des Gleises ein wenig steigt und Beschädigungen an besagten Kupplungen vermieden werden. Erwähnenswert ist ferner, dass der Prellbock nun praktisch tatsächlich wie sein Vorbild funktioniert, welches auch nur auf das Schienenprofil geklemmt und nicht fest verschraubt wird. Auf diese Weise ist es nämlich erst möglich, dass der Prellbock bei heftigem Anstoß auf dem Gleis nach hinten wegrutschen kann und dadurch ohne jede Beschädigung ein Fahrzeug abbremst. Deswegen sollte ein solcher Prellbock niemals ganz am Gleisende sitzen, sondern hinter ihm stets noch ein kurzer Gleisstummel überstehen.

So wurde unser modifiziertes Roco-Modell auch nur mit strammem Sitz auf das



6 Mittels Schleifpapiers, Messers und anderer geeigneter Werkzeuge lässt sich eine verwitterte Holzstruktur authentisch nachgravieren.



7 Ein Rest brünierten Messing-Schienenprofils wird als Querverstrebung eingebaut und später mit Zweikomponentenkleber befestigt.



8 Die Einfärbung gelingt mit dem Pinsel. Aqua-Colors von Revell eignen sich dank des in der Rezeptur integrierten Haftvermittlers perfekt.



9 Fast spirituelle Herzensangelegenheit: Das Modell erhält eine verkleinerte Replik des im Fließtext ausführlich erwähnten Schildes.

Schienenprofil aufgeklipst, denn seiner klobigen Verschraubungsmöglichkeit (Bilder 1 und 2) wurde es ohnehin beraubt. Apropos Raub: Das originale Rawie-Schild habe ich

eigens eingescannt (Bild 9), und nach Jahrzehnten erhielt es unser schöner Prellbock mit symbolischer Feierlichkeit zurück – im Kleinformat! □ *Michael Robert Gauß*



Spuren von Pufferschmiere prägen die geschundenen, meist gelb lackierten Holzklötze. Auch die Signaltafel Sh 0, beim Vorbild mit Reflektormaterial bestückt, wurde gewissenhaft bemalt.



FOTOS: A. BAUER-PORTNER

Der hat noch gefehlt: Jahrelang musste das Stumpfgleis am Schotterwerk ohne Abschluss auskommen – nun zielt es ein feiner SMB-Prellbock.

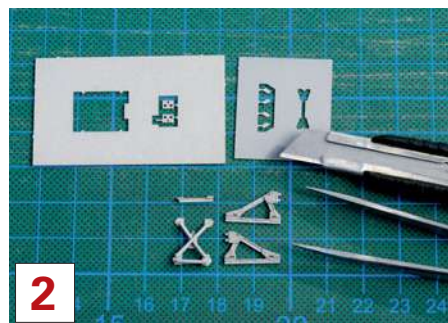
Stahl aus Karton

Für die Spur N fehlte eine wirklich zierliche Nachbildung des Rawie-Standardprellbocks. SMB bietet einen Bausatz an.

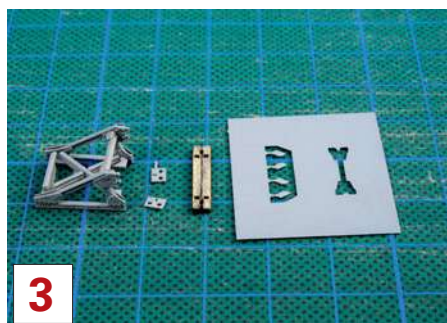
Geduld und gute Augen sollte man mitbringen, will man im Maßstab 1:160 wirklich feinen und maßstäblich exakten Modellbau betreiben. Schlag-Modellbau aus Olching hat seinen feinst detaillierten Lasercut-Bausatz so konstruiert, dass der Zusammenbau so einfach wie möglich vonstatten geht. Alle feinen Kartonteile sind bereits eingefärbt, die winzigen Knotenblech-Nachbildungen so auf einem Träger platziert, dass sie lage-richtig montiert werden können. Die Schienenprofile sind trickreich ebenfalls aus Karton gelasert, man muss nur sehr genau hinsehen, um sie (mit verdünntem Weißleim) richtig aufzukleben. Im Fall des hinteren Profils war ich zu unaufmerksam. □ *abp*



Die Teile sind bereits lackiert, die Anleitung ist ein Musterbeispiel an Ausführlichkeit.



Die winzigen Knotenbleche und Schienenprofile sind auf den Grundbauteilen platziert



Nun fehlt noch die Bohle; die kleinen Eckverbindungen sind noch nicht ausgeschnitten.



Kleinkunst: Der Prellbock ist nur zirka einen Zentimeter lang, aber feinst detailliert.



Die gestalterische Freiheit beim Flügelrad war groß. Geradezu blumig wirkt das Symbol an der Bahnmeisterei Freiberg.

Eine Ikonografie der Eisenbahn käme an diesem Symbol nicht vorbei: Das Flügelrad war das Markenzeichen der Bahn und Erkennungsmarke für alle bei ihr Beschäftigten.

Das geflügelte Rad



FOTO: EISENBAHNSTIFTUNG

Das Bw Dillenburg lag an der Strecke Siegen – Gießen beim Bahnhof Dillenburg. 1951 waren hier 112 Dampfloks der Baureihen 01, 38, 39, 44, 50, 55, 65, 86, 93 und 94 beheimatet. Heute ist das ehemalige Betriebswerk dem Verfall preisgegeben. Als letztes unter Pflege stehendes Teil hat das ehemals in der Nähe der Lokleitung stehende Flügelrad als Wahrzeichen des Bw Dillenburg am Empfangsgebäude des Bahnhofs überlebt.

Das Flügelrad ist ein weltweit verwendetes Symbol der Eisenbahn, inspiriert vom Flügelhelm der griechischen Götterfigur Hermes, des Götterboten.

Im Jahr 1835 erschien es erstmals auf einer bayerischen Gedenkmünze als Erinnerung an die erste Eisenbahnfahrt von Nürnberg nach Fürth. Fast 160 Jahre lang war das Flügelrad auf Uniformen, Dienstgegenständen und Gebäuden im Einsatz. Doch bereits vor der Gründung der DBAG trennten sich die DB und die DR beinahe unbemerkt vom Flügelrad. Die 1994 gegründete DBAG verwendet es nicht. Aber auch heute, über 25 Jahre später, ist das Flügelrad noch allgegenwärtig und aus der Eisenbahnhistorie und der Traditionspflege nicht wegzudenken.

In den verschiedenen Eisenbahn-Epochen unterlag das Symbol immer wieder Veränderungen. Die Grunddarstellung besteht aus einem Speichenrad in der Seitenansicht mit einem oder zwei Vogelflügeln. In dieser Form tauchte das Flügelrad ab 1840 als Symbol erstmals auf den Uniformen der München-Augsburger Eisenbahn auf. Am 30. November 1853 führte Preußen das Flügelrad als Symbol der staatlichen Eisenbahn ein. Weitere Länderbahnverwaltungen folgten diesem Beispiel, allerdings meist graphisch verändert. Häufig wurde das Flügelrad zusammen mit dem jeweiligen Staatswappen abgebildet.

An Empfangsgebäuden zierte das Flügelrad als Erkennungszeichen die Fassade oder Fenstereinfassungen. Bis heute blieben einige dieser Zierelemente aus der Epoche I an den inzwischen mehr als 100 Jahre alten



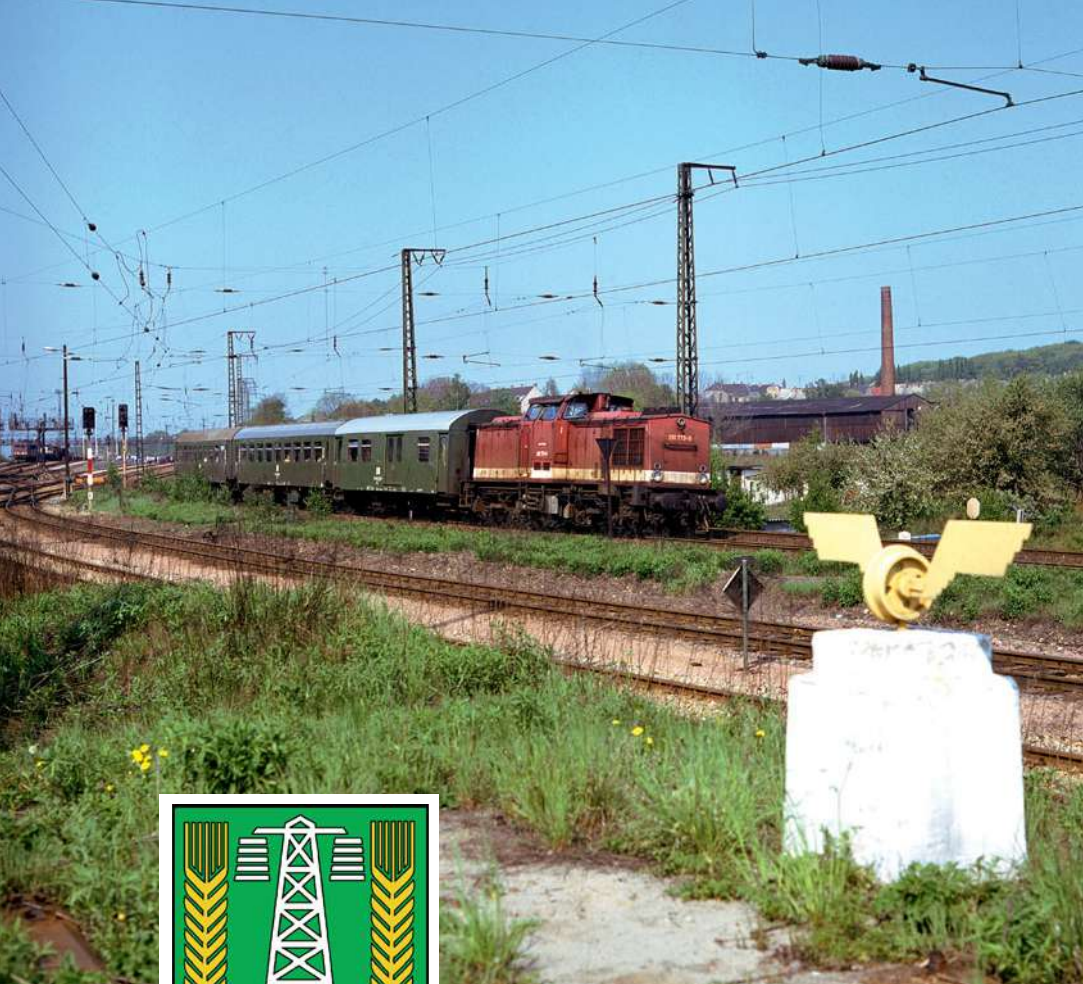
Die DR ließ das Flügelrad bei Gebäuden häufig großflächig in den Außenputz einarbeiten. Ein schönes Beispiel findet man in Dresden an der Fassade der ehemaligen Fahrkartendruckerei.



Gleiches gilt für den Eingang zum früheren Reichsbahnamt in Güstrow.



Sehr schlicht und reduziert wirken die Flügelräder am Eingang des ehemaligen Raw Stendal, das heute zu Alstom gehört.



Das Eisenbahnmuseum in Chemnitz-Hilbersdorf konnte ein Flügelrad retten und stellt es heute auf eigenem Gelände aus (o.). Am Eisenbahnknotenpunkt Falkenberg/Elster schaffte es das Flügelrad sogar ins Stadtwappen (li.).

Hochbauten erhalten, so zum Beispiel im vogtländischen Reichenbach, in Gera Süd und in Gräfenroda.

1920 begann die Reichsbahnzeit. In den folgenden zwei Jahrzehnten wurde das Flügelrad mehr als je zuvor zu einem viel verwendeten und dominierenden Symbol für die Eisenbahn beim damals größten Unternehmen der Welt. Die Reichsbahn vereinheitlichte das Flügelradsymbol. Dabei wechselte die Seitenansicht mit flächig dargestelltem Speichenrad auf eine Vorderansicht der Lauffläche des Rades mit Spurrads. Die beiden Flügel blieben unverändert an der Radachse. In dieser Ausführung wurde das Flügelrad das Symbol der Eisenbahn.

Nach dem Krieg war es in den vier Besatzungszonen nicht erlaubt, die alten Reichsbahnuniformen mit dem Flügelrad zu tragen. Die Besatzungstruppen verboten Uniformen jeglicher Art des untergegangenen Staates. Erst nach Gründung der Bundesrepublik und der DDR verwendeten die 1949 gegründete DB im Westen und die DR auf

dem Gebiet der DDR wieder das Flügelrad-Symbol. In stilisierter einfacher Darstellung führte es die Bundesbahn an Uniformen, Mützen und zugehörigen Gegenständen. Triebwagen wie der VT08 trugen eine Zeitlang das vereinfachte Flügelrad-Symbol, bevor der DB-Keks es verdrängte.

Auch bei der Deutschen Reichsbahn war das Flügelrad fast 40 Jahre lang Markenzeichen der Eisenbahn zwischen Ostsee und Thüringer Wald. Ab 1951 gehörte es zur neuen DR-Uniform. Das Symbol hatte dabei seinen festen Platz an der Mütze und auf



Ebenfalls sehr frei interpretiert ist das Flügelrad im Eingangsbereich des Bw Halle G, das vermutlich in den eigenen Werkstätten entworfen und geschweißt wurde.

dem Kragenspiegel. Außerdem war das Flügelrad bei Auszeichnungen und Medaillen für treue Dienste das Hauptmotiv. Es gab nahezu keinen Dienstort, an dem die DR das Flügelrad nicht öffentlich und publikumswirksam verwendete, so etwa auch auf Blumenrabatten. Die Ideenvielfalt der Reichsbahner zum Einsatz des Flügelrades erschien nahezu unbegrenzt. Dazu kam die Verwendung des Flügelrades als „Schmuck-Element“ auf damals üblichen Wandzeitungen im sozialistischen Wettbewerb der Dienststellen und auf öffentlich aufgestell-



Ein wenig putzig wirkt das Flügelrad, das man in Oybin antreffen kann.

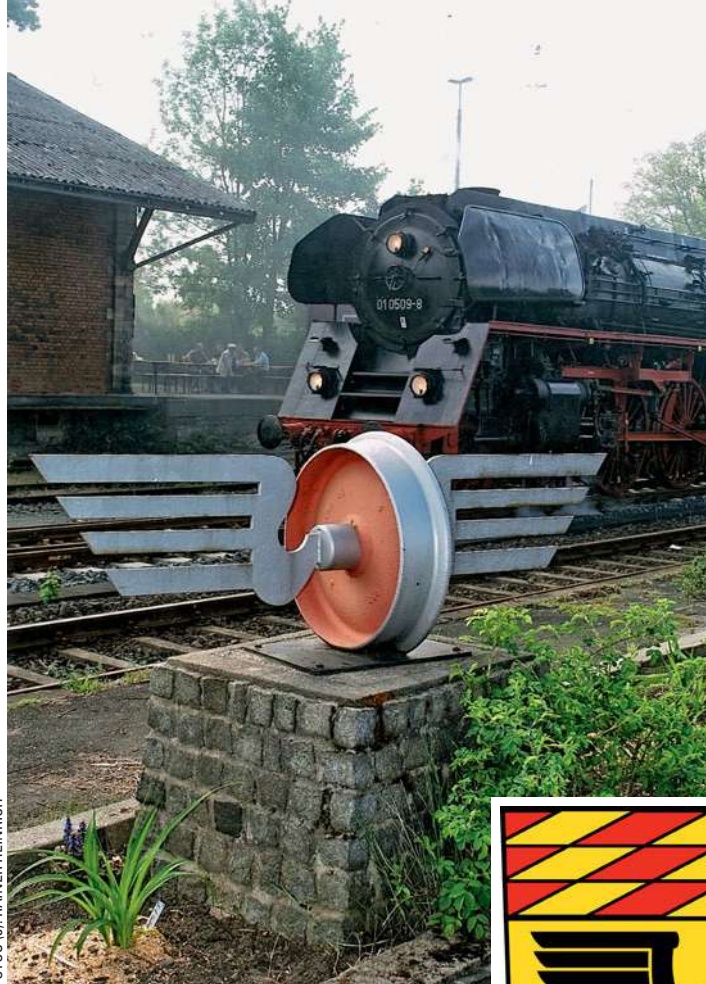
Das Flügelrad – Eisenbahn-Symbol in Ost und West

ten Tafeln „Dienstposten der vorbildlichen Ordnung und Sauberkeit“. Reichsbahndienststellen aller Verwaltungsbereiche nutzten das Flügelrad. Hochbaumeistereien ließen es bei Renovierungen oder Neubauten teils großflächig in den Außenputz einarbeiten. Als Beispiele seien dafür die ehemalige Fahrkartendruckerei in Dresden, das Portal des Reichsbahnamtes in Güstrow, das Internat der Berufsschule im Raw Zwickau und das Gebäude der Bahnmeisterei am Bahnhof Freital-Hainsberg genannt. Wenn nicht im Außenputz der Fassade verewigt, bekamen reichsbahneigene Schildermalereien den Auftrag zur Gestaltung des Flügelrades mit Schriftzügen an Dienstgebäuden und Bahnhöfen. Dort wurden sie am Ziegelmauerwerk oder Außenputz mit Farbe aufgetragen. Das Bw Wismar, der Bahnhof Gotha und das Gebäude der Signal- und Fernmeldemeisterei in Dresden-Friedrichstadt sind dafür stellvertretend. Ebenfalls farborientiert, vor allem in Urlaubsregionen wie dem Thüringer Wald oder im Harz, gehörten Willkommensschilder in Erholungsorten an Bahnhofsgebäuden zum Standard. Dazu gehört das meist in Gelb gehaltene Flügelrad wie am Bahnhof Leuchtenberg. Flügelraddarstellungen befanden sich außerdem an Toren von Reichsbahndienststellen. In den eigenen Schlossereien entstand es aus Profilstahl in vereinfachter Form und war öffentlichkeitswirksam unter anderen am Eingangstor zum Raw Stendal, zum Bw Halle G oder zum Betriebshof der Waldeisenbahn Bad Muskau in Weißwasser zu finden. Die Eingangspforte des Raw Wittenberge trug dagegen ein aufwendig graviertes Flügelrad auf einer Natursteinplatte.

Nach Gründung der DB AG blieben die alten Bezeichnungen und das Flügelradssymbol in verschiedenen Dienststellen bis in die jüngste Vergangenheit erhalten – meist neben dem Logo der DB AG. Dieses Nebeneinander gab es etwa bei der ehemaligen Hochbaumeisterei in Meiningen und bei der Bahnmeisterei Werdau am Dienstfahrzeug vom Typ Wartburg 353.

Weniger bekannt ist, dass die deutschen Staatsbahnen über viele Jahrzehnte Eigentümer von Wohngebäuden waren, was die DB AG teils fortführt. Zum Ambiente von in den 30er-Jahren gegründeten Eisenbahner-Wohnungsbau-Genossenschaften gehörte entsprechend auch das Flügelrad-Symbol. In Zwickau war es auf einem gemauerten Sockel mit einem Schriftzug zu finden.

Zu den wohl eindrucksvollsten Werbeträgern der DR gehörten in den 60er- und 70er-Jahren die in Berlin Karlshorst stationierten



FOTOS (8): RAINER HEINRICH

Vorkriegsschnelltriebwagen und die Schnelltriebwagen der Bauart „Görlitz“ (zunächst Baureihe VT 18.16, ab 1970 Baureihe 175). An der Stirnseite trugen diese Triebwagen das Flügelrad-Symbol und die Buchstaben DR. Viele Jahre wurden damit zahlreiche internationale Zugverbindungen bedient und damit das klassische Flügelrad der Deutschen Reichsbahn nach Dänemark, Schweden und Österreich getragen, zuletzt bis 1981 am Zuglauf „Karlex/Karola“ von Berlin

Bei der DBAG abgeschafft, aber bis heute unübersehbar

nach Karlsbad. Aber auch der 1959 rekonstruierte ET25012, der „Rote Dessauer“, und die aus Ungarn stammenden Dieseltriebzüge der Bauart „Ganz“ waren eine Zeitlang mit dem Flügelrad-Symbol unterwegs.

Das Flügelrad-Symbol an der Rauchkammertür von Dampflokomotiven gab es vergleichsweise selten. Bekannt ist, dass die Werklok 3 des Raw „Einheit“ Leipzig (ehemalige 80019) in den 70er-Jahren mit einem gelben Flügelrad an der Rauchkammer im Einsatz war. Die Verwendung eines Flügelrades im Sommer 1991 an der Zittauer Schmalspurlok 991757 ist eher der Nachwende-Euphorie zuzuordnen. Im Oktober 1997 war

Auch im Deutschen Dampflokomotiv-Museum in Neu-enmarkt-Wirsberg ist ein Flügelrad in exponierter Lage zu entdecken (o.). Die oberschwäbische Kleinstadt Aulendorf war vor allem früher geprägt von der Eisenbahn und trägt deshalb ebenfalls ein geflügeltes Rad im Wappen (u.).



dieses Flügelrad bei einer Fotoveranstaltung an der Lok 99787 zu erleben. Wie eingangs erwähnt, wird das Flügelrad in der heutigen Zeit gerne in Eisenbahnmuseen und Schaulanlagen verwendet, in den neuen Bundesländern mehr als im Westen. Mehrere der heute noch vorhandenen Flügelrad-Denkmale stammten noch aus der Reichsbahnzeit der 80er-Jahre, schmückten einst verschiedene Dienststellen oder Bahnhöfe. Zur musealen Erhaltung wechselten einige Flügelräder bei Bedarf ihren Standort und wurden an ihrem neuen Bestimmungsort eingegliedert, so etwa beim Sächsischen Eisenbahnmuseum in Chemnitz-Hilbersdorf. In Pasewalk wirbt man mit einem überdimensionalen Flügelrad an der Stadtgrenze für das örtliche Eisenbahnmuseum. Fündig wird man auch auf Schmalspurbahnen wie in den Bahnhöfen Oybin und Jöhstadt, dessen Flügelrad vorher in Pockau-Lengefeld stand, sowie am Bahnhof Hasselfelde der Harzquerbahn.

Der vorerst letzte Neubau eines Flügelrades als Denkmal steht seit 2010 auf dem Bahnsteig des Bahnhofs Neuenmarkt-Wirsberg. Zu den traditionellen Dampflokanstaltungen auf der Schiefen Ebene wird das Flügelrad-Denkmal inzwischen gern ins Fotomotiv anfahrender Dampflokomotiven mit einbezogen. □ *Rainer Heinrich*

Öffentliche Trinkwasserspender waren früher auf Bahnhöfen und in den Dienststellen so selbstverständlich, dass niemand sie sonderlich beachtete. Heute sind sie fast völlig verschwunden.

Doch es gibt Ausnahmen.

Kleine Erfrischungen am Bahnsteig



Dem hohen Pendleraufkommen entsprechend stand im Bahnhof Dresden-Friedrichstadt ein Vierfachwasserspender mit großem Becken.



Nach der Wiedereröffnung der Weißeritztalbahn ist das Waschbecken im Bahnhof Kurort Kipsdorf wieder nutzbar.



Im Museumsbahnhof Oberittersgrün ist ein schönes Ensemble mit Emaille-Ausguss, Uhr und Briefkasten zu bewundern.



FOTO: UDO KANDLER

Mengersgereuth-Hämmern im Thüringer Wald: Dort existierte diese schicke Form des klassischen Blechwaschbeckens.

Dass öffentliche Handwascheinrichtungen beziehungsweise Wasserspender auf Bahnhöfen in eisenbahnspezifischen Publikationen explizit behandelt wurden, ist unwahrscheinlich. Waschbecken und Brunnen gehören nicht direkt zur Infrastruktur der Eisenbahn. Vielmehr dienen (oder dienten) sie der Versorgung der Reisenden. Auf Fotografien abgebildet, sind sie meist nur zufälliges Beiwerk.

Früher waren solche Waschbecken und Waschbrunnen in beinahe jedem Bahnhof zu finden. Die Wassernutzung auf Bahnsteigen begann zur Länderbahnzeit. Damals gab es noch kein öffentliches Trinkwassernetz. Mit Schwengel- beziehungsweise Holzpumpen wurde das Nass aus Tiefbrunnen gefördert und somit die Wasserversorgung der Eisenbahner der jeweiligen Dienststelle sichergestellt. Für die Reisenden ergab sich so gelegentlich die Möglichkeit, teilzuhaben.

Einer der Hauptgründe für die Anlage öffentlicher Trinkwasser-Entnahmestellen auf Bahnstationen war die Nutzung der Eisenbahn für militärische Zwecke. Für die oft tagelangen Truppentransporte stellten Unterwegshalte auf Bahnhöfen meistens die einzige Möglichkeit für die Soldaten dar, ihre Trinkflaschen mit Wasser aufzufüllen oder sich zu erfrischen.

Um die Wende zum 20. Jahrhundert begann schrittweise der Anschluss der Bahnhöfe an das öffentliche Trinkwassernetz der Städte und Gemeinden. In dieser Zeit begann auch der umfassende Ausbau von Wasserentnahmestellen auf den Bahnsteigen und an den Bahnhofsgebäuden.

In der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg war die Reichsbahn in Deutschland die Haupt-

verkehrsträgerin für Reisen aller Art. Die Erfrischung an den Trinkwasserbecken der Bahnsteige bei Umsteige- und längeren Zwischenhalten war eine Selbstverständlichkeit. Auch in der Nachkriegszeit waren bei der Reichsbahn wie bei der Bundesbahn die Wasser-Zapfstellen auf den Bahnsteigen nicht wegzudenken.

In den 70er- und 80er-Jahren wurden die Wasserentnahmestellen vor allem auf größeren Bahnhöfen der DR noch einmal intensiv genutzt, denn neben einem umfangreichen Reisendenaufkommen zur Urlaubszeit gab es immer wieder Massenverkehre zu Treffen der Freien Deutschen Jugend und mit Ferien-Sonderzügen, so dass das frische



FOTOS: RAINER HEINRICH

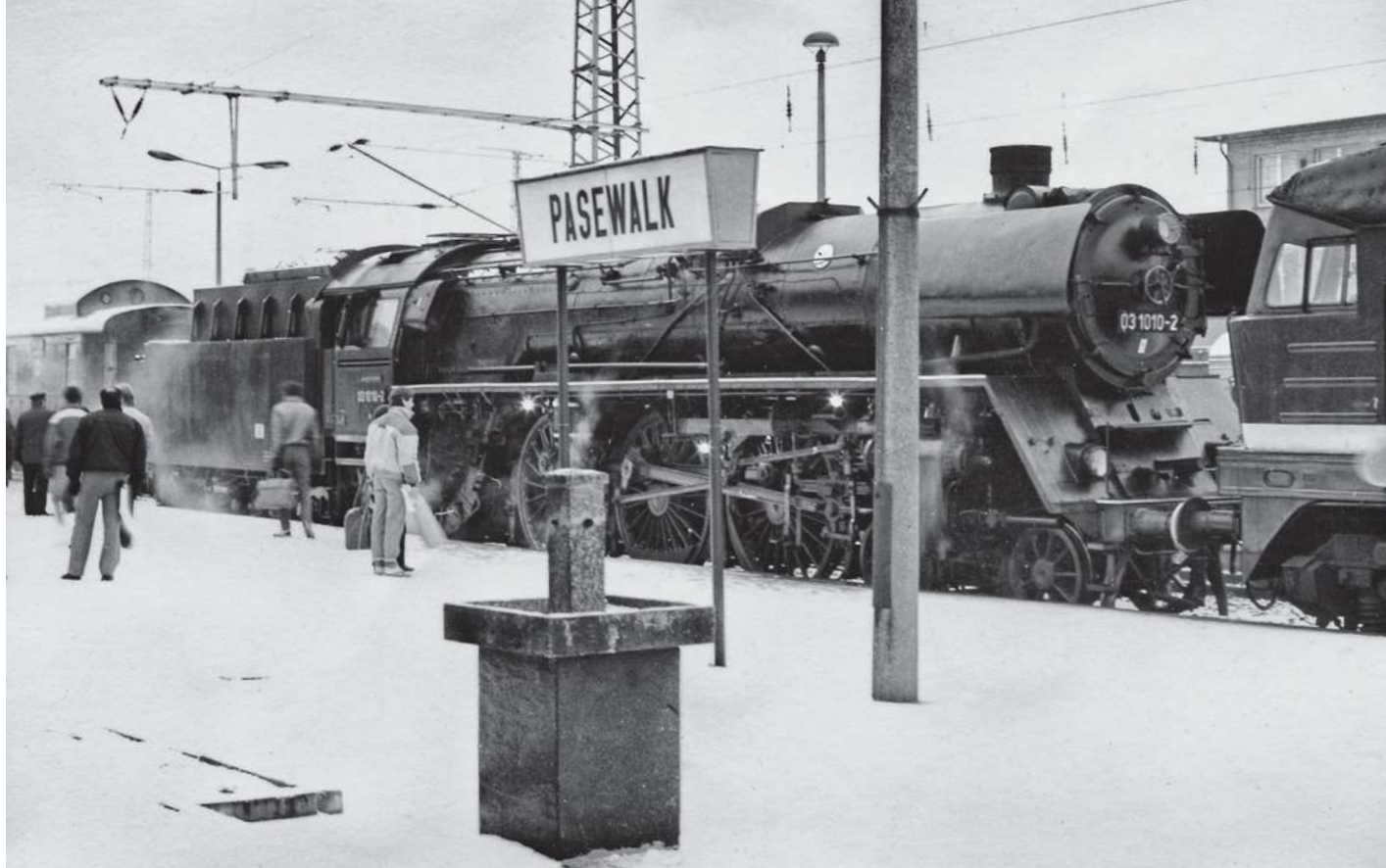
FOTO: SLG. UWE BÖTTCHER

1943 erfüllte ein einfacher Blechtrog mit mehreren Wasserhähnen im Bahnhof Zwickau seinen Zweck.

Handhygiene und Trinkwasser am Bahnsteig



Auch diese kreative Bauform, wie sie nur von Eisenbahnern stammen kann, findet sich im Bahnhof Rennsteig.



Auf größeren Bahnhöfen wie Pasewalk gab es mitunter Vierfach-Wasserspender zur gleichzeitigen Nutzung durch mehrere Personen. Um Frostschäden vorzubeugen, wurden im Winterhalbjahr das Waschbecken stillgelegt und die Wasserhähne abgebaut.

Wasser auf dem Bahnsteig auch aus hygienischen Gründen oft und gerne genutzt wurde. Die MITROPA-Versorgung war in solchen Zügen in der Regel nicht vorgesehen.

Die einfachste und daher am häufigsten verwendete Form stellten halbrunde Waschbecken aus emailliertem Stahlblech mit einem Radius von 400 Millimetern und einer Bauhöhe mit Spritzblech von 600 Millimetern dar, angebracht meist an Außenwänden in der Nähe von Diensträumen und am Empfangsgebäude. Ein einfacher Wasserhahn mit Drehgriff fungierte als Ventil. Er war hoch genug angebracht, um Wasser auch mit Eimern oder Flaschen entnehmen zu können. Die Zweckmäßigkeit dieser Waschbecken führte dazu, dass sie nicht nur von mehreren Herstellern mit verschiedensten Zier-Elementen geliefert wurden, sondern auch heute noch Vorbild beliebter Repliken sind.

Nach Stilllegung der Trinkwasserleitung blieben solche Waschbecken oft noch lange Zeit am Bahnhofsgebäude erhalten, wo sie Eisenbahner mitunter als Pflanzschale für Blumen weiter nutzten und somit zur Verschönerung der Bahnhofsanlage beitrugen. Heute sind nur noch wenige Waschbecken aus der Frühzeit der Eisenbahn vorhanden. Andere wurden restauriert, etwa jenes der neuen Weißeritztalbahn im Bahnhof Kurort Kipsdorf, oder sie entstanden vereinzelt sogar neu, beispielsweise im Museumsbahnhof Oberittersgrün, in Kurort Oybin (umgebaut aus einer Schwengelpumpe) oder auf dem Bahnhof Rennsteig.

Waschbecken aus Blech, Naturstein oder Beton



Im Bahnhof Berchtesgaden fließt das Wasser aus einem Fischmaul in das Becken aus Marmor.

Eine weitere weit verbreitete Form waren Trogelemente aus Naturstein oder Betonteilen, welche direkt in die Außenwände von Bahnhofsgebäuden eingelassen waren. Diese Wasserstellen befanden sich daher meist auf den Hausbahnsteigen, an den Fassaden der Empfangsgebäude. Um das Waschbecken aufzuwerten, konnte es mit Klinkersteinen eingefasst werden. Noch im Jahr 2018 kann man diese Bauform zum Beispiel auf dem Bahnhof Behringersmühle der Dampfbahn Fränkische Schweiz, in Neuenmarkt-Wirsberg, Camburg und Wolkenstein antreffen, wenn auch inzwischen trockengelegt.

Nicht selten gab es auch Trinkwasser-Entnahmestellen in Bahnhofshallen. Die jeweilige Epoche bestimmte den Baustil. Eine dieser interessanten Wasserstellen befindet sich im Bahnhof Berchtesgaden. Dort läuft das Wasser seit 1928 nicht aus einem gewöhnlichen Wasserhahn, sondern aus dem Maul eines Fisches. Über ähnliche, jeweils in die Wand eingelassene Wasserspender verfügten auch die Bahnhöfe Mittweida und Zeitz.

Nur wenige Bahnsteige besaßen Wasserentnahmestellen mit mehreren Wasserhähnen. Meist waren es vier. In vielen Fällen befanden sich diese Anlagen auf Bahnhöfen mit bedeutendem Reiseverkehr. Gemauerte Sockel trugen teilweise große Waschbecken aus Terrazzo, damit mehrere Personen gleichzeitig an das frische Nass gelangen konnten. Beipielhaft waren solche Anlagen in den Bahnhöfen Pasewalk und Görlitz.



FOTOS: RAINER HEINRICH

Bei der Deutschen Bahn verschwanden die Wasserspender

Mit der Modernisierung der Bahnsteiganlagen in den letzten Jahren wurden die Waschbecken und -brunnen größtenteils entfernt. Nach der Gründung der Deutschen Bahn AG fiel die öffentliche Trinkwasserversorgung in die Zuständigkeit des neuen Geschäftsbereichs DB Station & Service AG, welcher die bestehende Hygiene-Verordnung für Trinkwasser und Abwasser auf öffentlichen Anlagen nicht mehr übernahm – die laufende Unterhaltung der Trinkwasserleitungen und die Wasserentnahme verursachten unnötige Kosten. Davon abgesehen blieben immer mehr Bahnhöfe unbesetzt und die dortige Infrastruktur wurde zurückgebaut beziehungsweise vom Netz getrennt. Die Wasserleitungen waren demzufolge dann nicht mehr frostsicher.

Zum Schluss ein Blick zu den Nachbarn: Nur wenige Kilometer von Bad Brambach entfernt wird täglich der tschechische Bahnhof Cheb (Eger) von vielen deutschen Touristen angefahren. Auf der Bahnsteiganlage steht noch ein mit Mosaiksteinen besetzter Trinkwasserbrunnen. Lange wird es ihn wohl nicht mehr geben. Die Tschechische Staatsbahn hat bereits mit der Modernisierung der Bahnhofsanlage begonnen. □

Rainer Heinrich

Das Becken mit ursprünglich vier Wasserhähnen in Görlitz hatte nicht lange vor der Aufnahme vom 3. August 2018 eine neue Armatur erhalten. Die übrigen Anschlüsse sind demontiert.

Am wenigsten vermutet man so ein Waschbecken wohl auf dem einst größten Rangierbahnhof der Rbd Dresden in Dresden-Friedrichstadt. Auf dem heute noch vorhandenen S-Bahnsteig konnte das dortige Waschbecken noch bis 1994 benutzt werden. Auf dem ehemaligen Grenzbahnhof Bad Brambach wird man heute noch fündig: In Höhe des gleichfalls noch vorhandenen Wasserkrans blieb ein rundes Waschbecken in Pilzform aus Beton erhalten. Diese Bauform war keineswegs eine Einzelanfertigung und somit auch auf weiteren Bahnhöfen der DR anzutreffen.

Eine ganz andere Variante steht in Dornburg: Auf dem kurzen Weg zwischen dem Bahnhof und der Ortslage befindet sich unmittelbar an der Saalebahn ein offener Wasserbrunnen mit einem großen Sandsteinbottich. Schon seit 1859 können sich Bahnreisende dort mit Wasser erfrischen. Das Schild „Kein Trinkwasser“ befindet sich aber erst seit 1998 am Brunnen.



Der gemauerte Sockel des Handwaschbeckens im Bahnhof Wolkenstein, gekrönt vom gemalten „Sachsenstolz“, ist seit einiger Zeit ein einzigartiger Blickfang.

Das Kennen der Uhrzeit ist wichtig beim Reisen mit der Bahn. Wer am Bahnsteig steht, will aber auch wissen, wohin der Zug fährt, der demnächst eintrifft. Die letzte wichtige Information, die ein Reisender benötigt, ist der Ort, an dem er sich befindet.

Von Adorf bis Zwickau



Ein Merkmal alter Emailleschilder war die altdeutsche Frakturschrift des Typs Tannenberg. Vor allem auf Nebenbahnen blieben zahlreiche dieser nostalgisch wirkenden Stationsschilder bis zum Ende der Bundesbahn- und Reichsbahnzeit erhalten wie in Bienenmühle.



Schwarz auf Weiss war Pflicht: Zierleisten und verschnörkelte Einfassungen werteten das Stationsschild vielerorts zum Kunstwerk auf.



Mitunter wurde der Ortsname aufwendig in Sandstein gehauen und in die Außenfassade des Gebäudes als Baustein eingesetzt.



Die Anschrift des Bahnhofsnamens mit Farbe direkt an Hochbauten wurde zu einer zweckmäßigen und preiswerten Alternative.



Das nostalgische Stationsschild in Baden-Baden am Bahnsteig 1 ist zwar kein Original mehr, gehört aber dennoch zu den schönsten im Netz der Deutschen Bahn AG.

Dem aufmerksamen Leser wird nicht entgangen sein, dass bereits im Monatsheft 6/2014 ein Beitrag zum selben Thema erschien. Damals erreichten die Redaktion zahlreiche Zuschriften mit einem positiven Echo, aber auch mit ergänzenden Informationen. So schrieb Andreas Schreck aus Göttingen: „... dass es immer wieder Streit gab, ob das Bahnunternehmen den Stationsnamen in der amtlichen Form verwenden muss. Beispielsweise hatte der Bundesgerichtshof zu entscheiden, ob die Bundesbahn den Stationsnamen ändern musste, als die Stadt Gornau (Han) sich in Gornau (Leine) umbenannte. Noch heute gibt es in der ehemaligen preußischen Provinz Hannover zahlreiche Stationen mit dem Zusatz „Han“, wie beispielsweise Friedland.

André Marks wusste, dass zur Kaiserzeit hinter Stationsnamen ein Punkt zu setzen war – die Reichsbahn schaffte diesen Punkt in Fahrplänen und auf Stationstafeln ab, aber an manchen Gebäuden blieb er erhalten.

Auch gab es Hinweise zu den längsten und kürzesten Bahnhofsnamen auf Schildern bei der DB und der DR. Allein diese Aspekte wären einen eigenen Beitrag wert.

Seit über 175 Jahren werden die Verkehrsstationen der Eisenbahn mit Ortsnamen versehen. Über diesen langen Zeitraum änderten sich auch die Bahnhofsschilder. Die ersten bekannten Standards in Preußen wurden im Musterblatt Z289 aus dem Jahr 1860 zusammengefasst. Darin waren verbindliche „Streckenausrüstungs-

Im vogtländischen Adorf waren zwei emaillierte Stationsschilder schräg zueinander aufgestellt. Die Vorbeifahrt der Züge nach Bad Brambach oder Zwotenthal ist noch heute ein beliebtes Fotomotiv.





Die gewölbten Blechtafeln aus der Reichsbahnzeit wie in Löbau wurden bei Bedarf, wenn sie etwa durchgerostet waren, durch gefalzte Rechtecktafeln ersetzt.

Bahnhofstafeln sind so verschieden wie ihre Gebäude

gegenstände“ aufgelistet. Dazu gehörten auch die so genannten Stationstafeln. Demnach hatte sich in 1,97 Meter Pfahlhöhe eine 22 Zentimeter hohe Holztafel mit dem Ortsnamen zu befinden. Dieser war mit schwarzer Farbe auf weißem Grund aufzutragen.

Auch in der ersten „Eisenbahn-Bau und Betriebsordnung“ aus dem Jahre 1904 und später in der von 1928 war die Ausrüstung der Bahnhöfe mit Namensschildern festgeschrieben. Dort heißt es im § 26 (1): „Auf den dem Personenverkehr dienenden Bahnhöfen und Haltepunkten ist der Name in einer

den Reisenden ins Auge fallenden Weise anzubringen.“

Bereits zur Länderbahnzeit war das Aufstellen von besonderen Stationstafeln nicht mehr zwingend erforderlich. Der Name der Station konnte damit auch in geeigneter Form an der Fassade des Bahnhofsgebäudes oder der Wartehalle angebracht werden. Die Anschrift des Bahnstufens mit Farbe direkt an Hochbauten der Eisenbahn wie Empfangsgebäude und Stellwerk wurde zu einer zweckmäßigen und preis-

werten Alternative zu den Schildern oder Holztafeln.

Ebenfalls weit verbreitet ist das Anbringen des Bahnstufens in erhabenen Lettern aus Metall oder Holz an der Außenfassade der Bahnhofsgebäude. Die Gleisseite der Empfangsgebäude, über dem Zugang zum Hausbahnsteig war der bevorzugte Platz dafür. Interessant sind die verschiedenen Schriftformen als Ausdruck der jeweiligen Zeit, in der die Bahnhofsgebäude gebaut wurden beziehungsweise die Schrift angebracht wurde. Da die Buchstaben des Schriftzuges mit Ankern im Mauerwerk befestigt wurden und ihre Entfernung oft mit Schadflecken an der Fassade verbunden war, blieben die meisten derart angebrachten Bahnstufens bis heute erhalten. Auf vielen Verkehrsstationen der DBAG finden wir heute so eine Doppelung der historischen Bahnstufens mit den neuen blauen Ortsschildern.

Eine andere Darstellung der Stationsnamen stammte aus der Frühzeit der Eisenbahn: Beim Bau der vielerorts repräsentativen Bahnhofsgebäude wurde der Ortsname in Sandstein gehauen und in die Außenfassade der Empfangsgebäude als Baustein eingesetzt. Das kam vorrangig bei aus Naturstein beziehungsweise Klinker errichteten



Weit verbreitet waren erhabene Lettern wie am Bayerischen Bahnhof in Leipzig.



Sofern die Emailleschilder nach dem letzten Reichsbahnstandard nicht an Gebäudeaußenwänden angeschraubt werden konnten, dienten Beton- oder Holzpfähle als Ständer wie in Buckow.



Die zirka fünf Meter langen und einen Meter hohen, überdimensionalen alten Karlsruher Emailleschilder sind mit jeweils vier Profilstahlträgern an der Stahlkonstruktion des Hallendaches befestigt.



Die Schriftart Tannenberg ist noch heute ein Markenzeichen von Stationsschildern zahlreicher Berliner S-Bahnhöfe, vorwiegend im Bereich von Westberlin wie hier in Wannsee.

Bahnhofsgebäuden zur Anwendung. Zwischen Nordsee und Alpen gibt es nur noch wenige genutzte Empfangsgebäude, die über diese Besonderheit verfügen. Das Bahnhofsgebäude von Apolda bei Weimar und in Herrenberg bei Stuttgart sowie der ehemalige Haltepunkt Zug an der Nebenbahn Freiberg – Langenau sind Beispiele.

Ab 1949 prägten bei der DB und der DR die jeweiligen DIN-Vorschriften (ab 1955 in der DDR die TGL) die Schriftform, die Größe und die Bauform der Bahnhofschilder, sofern diese einer Erneuerung bedurften.

Auf dem DB-Gebiet setzten sich auf Bahnsteigen neue Ortsschilder durch, die bevorzugt an vorhandenen Masten von Hochlampen befestigt wurden. Merkmal des Bundesbahnstandards war ein Doppelschild, dessen Schriftfläche beidseitig um 75 Grad geneigt war. Seitlich gesehen ähnelte das der Form eines Trapezes.

In der DDR übernahm das Schilderwerk Beutha (ehemals Emaillierwerk Segor Stollberg/Sa.) die Fertigung von Emailleschildern für die Deutsche Reichsbahn. Anfangs noch 60 Zentimeter hoch und mit Groß- und Kleinbuchstaben versehen, wurden die Tafeln mit Beginn der 80er-Jahre zur Senkung der Materialkosten in der Höhe auf 55 Zentimeter reduziert und der Ortsname wurde nur noch in 35 Zentimeter großen und vier Zentimeter breiten Großbuchstaben auf den Emailleschildern aufgebracht. Verantwortlich für die Schilderbeschaffung waren die zuständigen Hochbaumeistereien. Da die Länge der Blechtafeln auf 1,50 Meter beschränkt war, mussten oft mehrere Tafeln für den Ortsnamen aneinandergereiht werden. Besonders aufwendig war die Bahnhofsbeschilderung von 1953 bis 1990 in Chemnitz. In dieser Zeit trug die Stadt den Namen Karl-Marx-Stadt. Durch den Zusatz des Ortsteils, etwa Karl-Marx-Stadt Kinderwaldstätte (an der KBS 400 Chemnitz – Riesa gelegen), waren bis zu vier Betonpfähle erforderlich!

Es gibt aber auch im Netz der Deutschen Bahn Bahnhöfe, in denen die Stationsschilder „hängend“ präsentiert werden. Karlsruhe Hbf ist so ein Großstadtbahnhof.

Dennoch sind alle diese besonders alt anmutenden Schilder und Schriftzüge erst in

den 30er-Jahren angebracht worden. Wie nirgendwo anders in Deutschland wurden in den vergangenen Jahrzehnten in der Bundeshauptstadt zahlreiche Bahnhöfe nach den Vorgaben des Denkmalschutzes restauriert und wieder auf neuen Glanz gebracht. Neben dem Erhalt des alten Baustils bekamen diese Bahnhofsgebäude auch wieder die Stationsnamen in ihrer historischen Schriftform wie etwa die Bahnhöfe Westend, Nikolassee, Lichterfelde Ost, Nordbahnhof oder Güterbahnhof Charlottenburg. Der Eisenbahnknoten Berlin bietet heute wieder einen repräsentativen Querschnitt von Stationsnamen an Bahnhofsgebäuden, in einer Vielfalt, die in keiner anderen Stadt Deutschlands zu finden ist.

In Berlin war einst auch eines der bedeutenden für die Eisenbahn arbeitenden Emailleschilderwerke ansässig: Die Firma Gottfried Dichanz. Nach einem im Technik-Museum Berlin ausgestellten Werbeschild produzierte dieses Unternehmen nach den Vorschriften des Königlichen Eisenbahn-Zentralamts Berlin diverse Schilder für Perso-

nenwagen, Bahnhöfe und Strecken der Königlich-Preussisch-Hessischen Staatseisenbahnen. Ein weiterer großer und bedeutender Schilderhersteller für die Eisenbahn war das Emaillierwerk Schulz & Wehrmann in Elberfeld.

Bei Modernisierungen installierte die DR ab den 70er-Jahren auf ihren Bahnhöfen Stationsnamen mit beleuchteten Einzelbuchstaben. Am bekanntesten waren die einen Meter großen Leuchtbuchstaben in der Bahnhofshalle von Karl-Marx-Stadt. Auch die Bahnhöfe von Lutherstadt Wittenberg, Jena Saalebahnhof, Aue, Johannegeorgsstadt oder Berlin-Karlshorst erhielten beleuchtete Stationsnamen. Leuchtbuchstaben gab es außerdem in dunklen Bahnhofshallen von Großbahnhöfen wie in Dresden,

Das Emailleschild hat inzwischen ausgedient



01 2066 passiert gerade das Stellwerk W1 in Zwickau, das noch eine Beschilderung mit erhabenen Buchstaben besitzt.

Berlin Ostbahnhof, Berlin Zoologischer Garten und Hamburg. Noch heute trägt ein Stellwerk auf dem Münchner Hauptbahnhof im Bahnsteigbereich diese markanten Leuchtbuchstaben aus der DB-Zeit.

Zu den Vorgängern der beleuchteten Stationsnamen gehörten die Leuchtkästen in dreieckiger oder viereckiger Bauform, die bevorzugt auf Bahnhöfen der ehemaligen Rbd Erfurt und Halle anzutreffen waren. Ausbreitung fanden diese Leuchtkästen aber auch in Franken, wo am Empfangsgebäude von Marktschorgast ein Leuchtkasten erhalten blieb. Mit Sicherheit zu den am meist fotografierten Leuchtkästen gehörten zur Dampflokzeit die Stationsschilder auf dem Bahnhof Saalfeld. Nahezu alle abfahrenden und ankommenden Reisezüge hielten in Höhe der auf beiden Bahnsteigenden aufgestellten Leuchtkasten-Schilder.

Über die wechselvolle Geschichte der Eisenbahn in Deutschland hat sich mehr als 150 Jahre ein Standard immer erhalten – schwarze Schrift auf weißem Untergrund. Erst mit Bildung des Geschäftsbereiches Personenbahnhöfe ab 1992, gab es eine Übergangszeit, in der die Stationsschilder vielerorts nicht mehr aus Emailleschildern, sondern aus 35 Zentimeter hohen Kunststofftafeln mit vier Zentimeter breiter Umrandung in Pastellblau (RAL 5024) auf den Bahnhöfen erschienen. Die Bahnhofsnamen waren unverändert in Schwarz auf weißem Grund, anfangs in Großbuchstaben später auch in Groß- und Kleinschreibung. Damit erhielt die „Neue Bahn“ in Ost und



Nachts leuchtende Ortsangaben wie in Johanngeorgenstadt sind für den Reisenden sehr hilfreich zur Orientierung.

Von Schwarz auf Weiß zu Weiß auf Blau

West auch bei der Stationsbeschilderung ein neues Erscheinungsbild. Mit den Kunststofftafeln ergaben sich weitere Vorteile: Zum einen konnten die Stationstafeln bei Bedarf beleuchtet werden und zum anderen verringerte sich die Baulänge. Auch waren Doppelnamen nun häufiger zweizeilig geschrieben, was sich besonders bei langen

Bahnhofsnamen, etwa Garmisch-Partenkirchen oder Neuenmarkt-Wirsberg, als Vorteil erwies.

Zu einem ihrer Ziele erklärte die DBAG die „Kundenorientierung“. Dazu wurde in Zusammenarbeit mit der Firma CDC Design GmbH aus Frankfurt am Main das Wegeleit- und Informationssystem für Personenbahnhöfe der Deutschen Bahn entwickelt. Zur angeblich besseren Les- und Erkennbarkeit rückte man dabei von der bisherigen Farbgebung der Schilder (schwarze Schrift auf weißem Grund mit blauer Umrandung) ab. Stattdessen führte die DBAG weiße Schrift auf blauem Grund ein, wie es international verbreitet ist. Die ersten mit den neuartigen Stationsschildern ausgerüsteten Bahnhöfe waren Aschaffenburg und Westerland. Die einheitlich blauen Schilder mit weißen Schriftzügen prägen heute mehr als 6000 Stationen zwischen Norddeich Mole und Freilassing, auch wenn 25 Jahre nach der Einführung deutschlandweit noch immer ältere Schilder zu entdecken sind.

Mit den neuen Tafeln ging die einheitliche Anordnung längs zum Bahnsteig einher. Zuvor gab es aus Gründen der besseren Lesbarkeit auch quer oder schräg zu den Gleisen angeordnete Stationsschilder. Für die Eisenbahnfotografie ergaben sich mit quer stehenden Stationsschildern viele Standard-Motive: Lok neben Bahnhofsschild. Schon Altmeister Carl Bellingrodt setzte derartige Situationen deutschlandweit häufig in Szene. Bei der Deutschen Bahn AG gab es noch bis zum Jahrhunderthochwasser im August 2002 einen dieser beliebten Foto-standpunkte mit quer stehendem Stationschild, der schon wegen seines Namens Ei-



Am Bahnhof Stadt Wehlen findet man neben den massiven Buchstaben am Gebäude auf den Bahnsteigen die typischen blauumrandeten Tafeln, die ab 1992 verwendet wurden.



Historische Leuchtschrift auf dem Aufsichtsgebäude und zeitgenössische Tafel auf dem Bahnsteig, können in München auf einem Bild verewigt werden.



Die Leuchtkästen waren markant für die Rbd Erfurt und Halle.



In Bad Harzburg kann der Reisende den Ort in einem bunten Bleiglasfenster ablesen.

senbahnfreunde aus der ganzen Welt anlockte. Gemeint ist der Haltepunkt „Amerika“ an der ehemaligen Eisenbahnstrecke Glauchau – Rochlitz. Besonders in den 80er-Jahren, zu Zeiten des Dampfbetriebes auf der Muldentalbahn, war das Fotomotiv mit dem Stationsschild Amerika ein Muss in der Eisenbahnscene.

Seit dem Jahr 2000 ist im Netz der Deutschen Bahn AG eine Reihe völlig neuer Beschilderungen von Bahnhöfen zu beobachten: Die alten Stationsnamen tragen vielerorts den Zusatz einer typischen deutschen Landschaft und machen damit auf die Bedeutung ihres Standortes aufmerksam. Aus dem ehemaligen Grenzbahnhof Bad Schandau wurde der „Nationalpark-Bahnhof Bad Schandau“ und der Bahnhof Belzig (Mark) trägt heute den Namen „Fläming-Bahnhof Bad Belzig“.

Es gibt auch Bahnhöfe in Deutschland, deren Stationsschilder nicht in das Schema dieses Beitrages einzuordnen sind, aber wegen ihrer außergewöhnlichen Gestaltung unbedingt erwähnt werden sollen. Im Bahnhof Bad Harzburg wird der Stationsname in der Bahnhofshalle in einem farbigen Bleiglasfenster präsentiert, vermutlich einmalig in Deutschland. Auch bei der Bäderbahn auf Rügen wird man fündig. Am Haltepunkt Jagdschloß steht ein außergewöhnliches Stationsschild mit einer Holzverzierung. Im Südosten der Republik liegt an der Eisenbahnstrecke von Bischofswerda nach Zittau der Haltepunkt Oberoderwitz Oberdorf, der ebenfalls mit einem eigens kreierten Stationsschild auf sich aufmerksam macht. Es enthält sogar ein Dampfloksymbol.

Im nicht weit von der Oberlausitz entfernten Osterzgebirge wurde die im November 1890 als 750-mm-Schmalspurbahn eröffnete Müglitztalbahn von Heidenau nach Altenberg in den Jahren 1935 bis 1938 auf Regelspur umgebaut. Dazu wurde die Strecke nicht nur teilweise neu trassiert, sondern es entstanden auch neue Empfangsgebäude. In deren Giebelseite waren die Stationsnamen in den Wandputz eingelassen – um-

rahmt von Personen oder landschaftstypischen Bildern. Diese Darstellungen stellen noch heute ein besonderes Merkmal dieser Eisenbahnstrecke dar.

Dieser Querschnitt zu den Stationsschildern soll Anregung sein, mit offenen Augen durch die Bahnlandschaft zu gehen. Es gibt bestimmt noch viele andere kuriose Beschilderungen zu entdecken. □

Rainer Heinrich



FOTOS (18): RAINER HEINRICH

Eines der bekanntesten und beliebtesten Fotomotive: Amerika, auch weil dieses Synonym des Kapitalismus sich in der sozialistischen DDR befand.

Zu schade, um sie einfach nur zu verschrotten: Ausgediente Wagenkästen fanden an vielen Orten der Eisenbahn eine neue Verwendung als preiswerte und schnell errichtete Unterkunft oder Lagerhalle. Zu diesem Zweck wurden die unterschiedlichsten Waggon-Typen aufgestellt.

Die Zweitnutzung



99 1788 passiert in Oberwiesenthal einen Bretterverschlag, der sich bei genauem Hinsehen als ehemaliger Wagenkasten mit angebautem Stall entpuppt.

Kästen ausgemusterter gedeckter Güter- und alter Reisezugwagen aus der Länderbahn- oder frühen Reichsbahnzeit standen bis vor wenigen Jahren noch auf fast jedem Bahnhof oder Dienstposten – vor allem in den neuen Bundesländern. Diese Wagenaufbauten dienten dabei unterschiedlichen Zwecken: Als Vorratsraum für Brennstoffe wie Kohle und Holz, als Geräteschuppen für die Bahnmeisterei oder als Rangiererunterkunft, ja sogar als Schafstall wurden sie von Eisenbahnern privat genutzt.

Im Modell sind solche Wagenkästen leicht nachzugestalten. Dazu sollen einige heute meist verschwundene Beispiele vom Vorbild, vorwiegend aus Sachsen, als Anregung dienen. Die Vorgänger der im Jahr 1909 entwickelten Flachdachgüterwagen der Verbandsbauart erlebten nach ihrer Ausmusterung ohne Radsätze am häufigsten eine Nachnutzung für Dienstzwecke der Eisenbahn. Aber auch die von verschiedenen Modellbahnherstellern produzierten G-Wagen der Verbandsbauart gab es beim Vorbild neben den Gleisen.

Alle diese Wagenkästen waren geräumig und durch eine breite Schiebetür gut zugänglich. Die mit Brettern beplankten Kästen galten als pflegeleicht und rosteten nur langsam.



Auf dem Bahnhof Lichtenberg an der Strecke Freiberg – Holzhau diente unter anderen ein alter sächsischer Gepäckwagenkasten als Lagerschuppen.

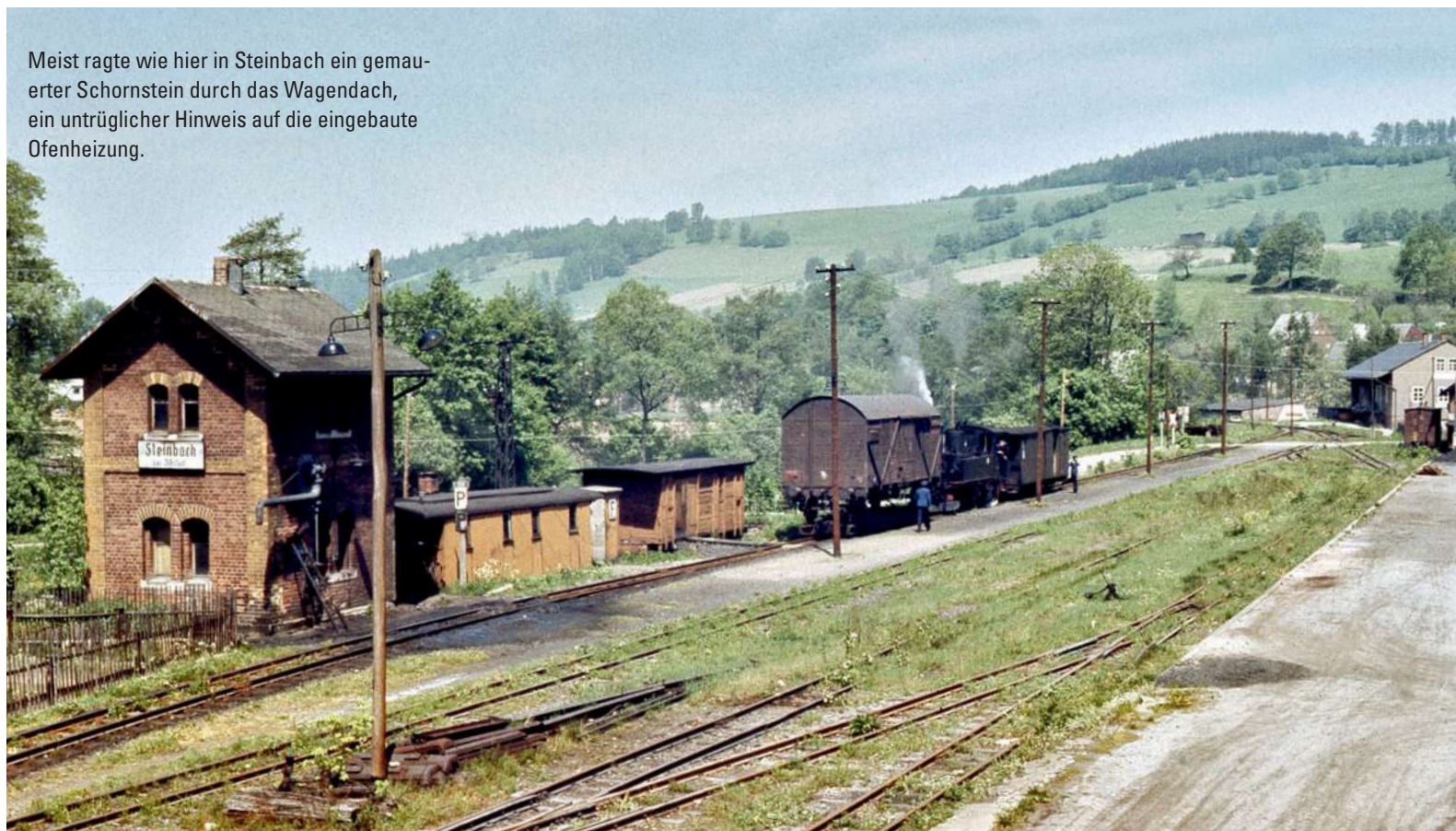
Auf Nebenbahnstationen, neben Stellwerken sowie bei Dienstposten auf freier Strecke nutzte die Reichsbahn ausgediente Waggon als Lager für Brennstoffe und Winterdienstgeräte. Die Wagenkästen standen meist in der Nähe von Gleisen, Stellwerksgebäuden, Blockstellen oder Schrankenposten, damit beim Ausfahren der Dienstkohle mit Kleinloks der Weg zum Kohlenlager nicht zu weit wurde.

Zu den in Sachsen am Bahndamm weit verbreiteten Wagenaufbauten gehörten zweiachsige Gepäckwagen. Am häufigsten waren die unterschiedlichen Bauformen der

Günstiges Lager: Eine zweite Nutzung für alte Waggon

zwischen 1887 und kurz nach der Jahrhundertwende von den K.Sächs.Sts.E.B. gebauten Exemplare zu finden, deren Betriebsdienstaufgaben noch in der Länderbahnzeit die ab 1910 gebauten Gepäckwagen der DRG-Gattung Pw Sa 10 übernommen hatten. Anfang der 90er-Jahre gab es in

Meist ragte wie hier in Steinbach ein gemauerter Schornstein durch das Wagendach, ein untrüglicher Hinweis auf die eingebaute Ofenheizung.





In Karl-Marx-Stadt-Hilbersdorf war der Kasten eines preußischen Oberlichtwagens neben dem Brückenstellwerk der Seilablaufanlage eine Rangiererunterkunft.



Am Ablaufberg in Zwickau diente ein alter Wagenkasten als Aufenthaltsraum; nicht wirklich gemütlich, aber warm.



Vor der Inbetriebnahme des Dr-Stellwerks „Df“ (1972) am Darmstädter Hbf stand am nördlichen Gleisvorfeld dieser aufgebockte Wagenkasten als Behelfsstellwerk „Du“ (27. Mai 1969).

Sachsen noch zahlreiche ältere Gepäckwagenkästen als Lagerschuppen. Bekannt sind unter anderen die auf dem Bahnhofsgelände in Antonsthal (Strecke Johannegeorgsstadt – Schwarzenberg) und am Block Niederhohndorf bei Zwickau. Ohnehin konnte man entlang dieser Nebenbahn zu DR-Betriebszeiten noch zahlreiche Wagenkästen entdecken. In Lichtenberg begrenzten die Aufbauten eines Gepäck-, eines preußischen Abteilwagens mit Oberlicht und eines Flachdachgüterwagens den Bahnsteig. Auf dem benachbarten Bahnhof Mulda, bekannt als ehemaliger Ausgangspunkt der Schmalspurbahn nach Sayda, diente der Kasten des einst vierachsigen Schmalspurgüterwagens 97-15-19 bis 2016 als Kohlenlager.

Die für die Bahnunterhaltung zuständigen Dienststellen bevorzugten hingegen alte Personenwagenkästen, weil diese sich besser als Aufenthaltsraum für Bahnmeister und Streckenarbeiter eigneten. Meist ragte ein gemauerter Schornstein durch das Wagendach, ein Hinweis auf die Ofenheizung. Auf Rangierbahnhöfen dienten die Kästen ausrangierter Personenwagen als Aufenthaltsraum für Rangierer oder Wagenschmierer. Diese Wagenaufbauten benötigten nicht viel Platz und passten nahezu überall zwischen die Gleise.

Seltener waren in alten Personenwagen provisorische Stellwerke eingerichtet. Infolge der Zerstörung von Bahnanlagen im Zweiten Weltkrieg, insbesondere an wichtigen Eisenbahnknoten, nutzte die Reichsbahn diverse Personenwagen als Behelfs-



Auf dem Areal des Bww Zwickau stand am 8. Februar 1973 noch dieser ehemalige Schmalspur-Oberlichtwagen als Aufenthaltsraum für das Personal.



Ein alter Wagenkasten diente als Behelfsstellwerk „P“ in Essen Rangierbahnhof. Bei dem verwendeten Wagen handelt es sich um einen GI Dresden polnischer Bauart (GI 90).

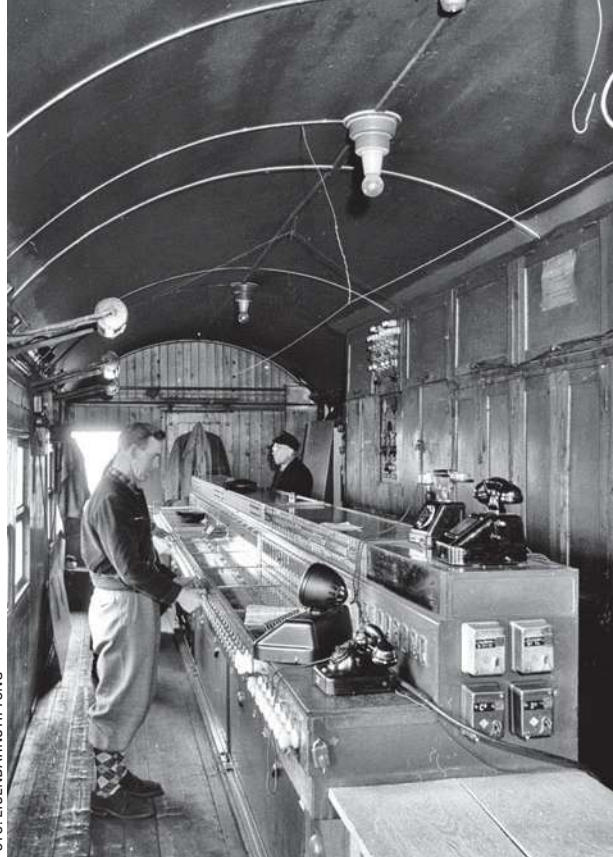
stellwerksgebäude. Dazu wurden die Wagen oft mit Radsätzen auf Behelfsgleise oder auf gemauerte Sockel gestellt. Das war in Ost wie West als Übergangslösung gedacht, bis im Rahmen des Wiederaufbaus neue Stellwerke entstehen würden. Doch sowohl bei der DB als auch bei der DR blieben diese Wagenkasten-Stellwerke aus verschiedenen Gründen vereinzelt bis in die DBAG-Zeit erhalten und sind teils noch in Betrieb. Die Beispiele vom Abstellbahnhof Kassel und von Zwickau Hbf sind somit ein sehr interessantes Vorbild für einen Stellwerks-Nachbau im Modell. Es muss nicht immer der Wagenkasten am Schrankenposten oder auf freier Strecke sein.

Neben Normalspurwagen nutzte die Rbd Dresden auch eine Vielzahl an schmalspurigen Wagenkästen. So verfügten Dienststellen auf dem Zwickauer Hbf noch in den 80er-Jahren über acht schmalspurige Varianten, vorwiegend der Gattung GGw, die als Lager im Bahnbetriebswagenwerk (Bww) Verwendung fanden. Die Umsetzung und Wei-

Manch Provisorium hatte eine lange Dienstzeit

terverwendung der Schmalspurwagenkästen war möglich, weil in den 60er- sowie 70er-Jahren zahlreiche Schmalspurbahnen stillgelegt und die Fahrzeuge nicht mehr benötigt wurden. Auch Personenwagenkästen dienten viele Jahrzehnte als Dienstraum, so der eines einst vierachsigen Sitzwagens mit Oberlicht, der 1933 von der Schmalspurbahn Mosel – Ortmannsdorf nach Zwickau kam und mehr als 40 Jahre als Dienstraum für den Wagenmeisterposten im Rangierbezirk Süd bis 1978 eine Nachnutzung fand.

Der Kasten des 1922 in Werdau gebauten Schmalspurpersonenzugwagens 970-524 aus Cranzahl stand von 1966 bis 1990 am Ablaufberg des Zwickauer Hbf als Dienstraum für die Frauen des Wagenschmierdienstes.



Und so sah der Bedienraum im Wagenkasten des Behelfsstellwerks „Ds“ in Düsseldorf Hbf am 26. Januar 1954 aus.

Auf eine Besonderheit sei noch hingewiesen: Als Eisenbahnfreunde Anfang der 90er-Jahre verschiedene Museumseisenbahnvereine gründeten, verkaufte die DR bis auf wenige Ausnahmen keine Schmalspurwagen. Deshalb spürten die Museumsbahner landesweit alte Wagenkästen auf, die zuvor jahrzehntelang neben Eisenbahndienststellen oder auf Privatgrundstücken als Lager, Hühnerstall oder Gartenlaube dienten. Mehr als 30 Stück konnten geborgen werden. Ein Großteil kommt inzwischen, mit hohem finanziellen Aufwand liebevoll restauriert, im Museumsbetrieb wieder zum Einsatz. □ *Rainer Heinrich*



Manche Provisorien halten länger als geplant, so wie das Stellwerk B 10 in Zwickau.

Es brauchte ein bisschen „Vitamin B“, also gute Beziehungen zu Eisenbahnern, wollte man einen alten Wagen für private Zwecke ergattern. Der Transport abseits der Gleise war auch nicht immer einfach, doch manch ehemaliger Waggon gelangte ins Grüne. Im Modell ist das alles einfacher.

Ab in den Garten



Noch vor dem Zweiten Weltkrieg gelangte der Packwagen in den Garten. Seitdem wird er sorgsam gepflegt und als großer Lagerraum geschätzt.

Oft wurden die Wagenkästen von ausgemusterten Waggonen auch weiter entfernt von den Bahnanlagen als Schuppen, Gartenlaube oder sogar als behelfsmäßiger Anbau für das Eigenheim verwendet.

Um solche Szenen im kleinen Maßstab nachzubilden, kann man heutzutage, was das Angebot an Wagenmodellen anbelangt, aus dem Vollen schöpfen. Meist werden die Aufbauten etwas in die Jahre gekommener Modelle für diese Zwecke genutzt. Je detaillierter jedoch das Basismodell, desto realistischer wirkt auch die Szene der Wagenkasten-Zweckentfremdung. Wichtig bei der Modellumsetzung ist aber auch die glaubwürdige und stimmige Darstellung der gesamten Szenerie um den Wagen herum.

Für mein Beispiel habe ich den preußischen Güterzuggepäckwagen Pr99-00a in der Ausführung der DRG von Brawa verwendet. Durch die Beobachtungskanzel wirkt das Modell interessanter als zum Beispiel ein einfacher gedeckter Güterwagen wie der G 10.

Für eine bessere Handhabung während der folgenden Arbeitsschritte werden Wagenkasten und Fahrwerk weitestgehend zerlegt. Vom Wagenkasten selbst werden alle Anbauteile wie Griffstangen, Schlussscheibenhalter und die stirnseitige Aufstiegsleiter entfernt. Da der Pufferträger Bestandteil des Wagenkastens ist, feilte ich die Schraubenköpfe der Sockelplatten flacher, so dass die Kontur gerade noch sichtbar ist. Nachdem das Zentrum der Kontur

Ein alter Preuße dient als geräumige Gartenlaube

nach Augenmaß mit einer Reißnadel markiert ist, werden 0,4-mm-Bohrungen durch Sockelplatte und Pufferträger gebohrt. Danach feilt man die Sockelplatten bis auf das Niveau des Pufferträgers ab. Um den rechteckigen, mittigen Schlitz für die Befestigungszapfen der Puffer zu verschließen, klebt man diese mit etwas Sekundenkleber ein und zwickt sie anschließend wieder ab. Letzte Reste der Zapfen werden wiederum plan gefeilt. Wer den Wagenkasten lieber mit Puffern belassen will, kann sich diese Prozedur allerdings ersparen.

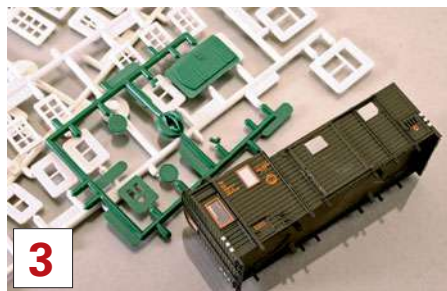
An einer Seite des Wagenkastens wollte ich ein normales Gebäudefenster sowie eine rustikale Holztür einbauen. Geeignete

Kunststoff-Teile aus Gebäudebausätzen finden sich in jeder Restekiste.

Für den Einbau des zweiteiligen Fensters feilt man den Spritzling ringsherum etwas kleiner, so dass noch eine dünne, umlaufende Kontur als Rahmen stehen bleibt. In diesen Abmessungen wird das kleine Fenster des höher liegenden Zugführerabteils ver-



1 Die Basis für den Umbau bildet ein Güterzuggepäckwagen preußischen Ursprungs mit Zugführerkanzel.



3 Vom Wagenkasten entfernt man sämtliche Anbauteile. Neue Fenster und Türen findet man in der Restekiste.



5 Nachdem die umlaufende Kontur entfernt ist, folgt das Versäubern mit Feile und Schmirgellatten.



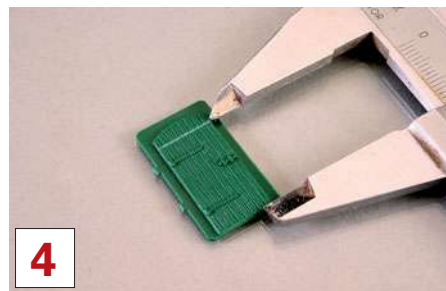
7 Am Zugführerabteil werden doppelte Klappfenster (Kibri-Teile) eingebaut. Das kleine Wagenfenster wird größer ausgearbeitet.

größert ausgeschnitten. Das Fenster und die Holztür passt man in etwa bündig in die herausgearbeiteten Öffnungen ein; im Zweifel sollten die neuen Teile etwas nach außen überstehen.

Die Holztür erhält zwei neue Scharniere aus 0,5-mm-Polystyrol-Rundstäben von Evergreen. Nach dem Verkleben an den Tür-



2 Das Chassis wird soweit wie möglich zerlegt. Benötigt wird nur die Grundplatte, alle Fahrwerksteile werden abgetrennt.



4 Die Nachbildung einer Holztür wird in der Höhe an den Wagen angepasst, das Maß markiert man mit der Anreißschieblehre.



6 In exakt denselben Abmessungen schneidet man das Material aus der Laderaumtüre heraus und befeilt die Öffnung.

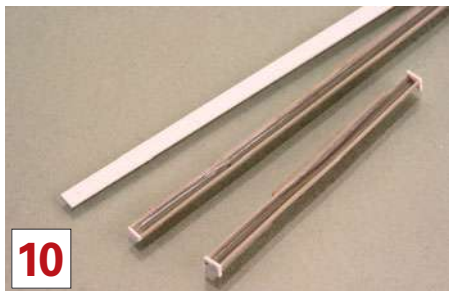


8 Die leicht modifizierte Tür ist zur letzten Passprobe eingesteckt. Die Scharniere wurden etwas nach außen versetzt.



9

Die Pufferträger sind Bestandteil des Wagenkastens. Die Aufnahmelöcher der Sockelplatten kann man mit je vier Bohrungen ergänzen.



10

Dachrinnen aus der Auhagen-Restekiste werden entsprechend den Abmessungen des Wagenmodells modifiziert.



11

Anschließend kann man die Kunststoffteile am oberen Abschluss des Wagenkastens verkleben.



12

Wegen der Dachkanzel sind zwei Rinnen erforderlich, die sich ein wenig überlappen und so dem sicheren Wasserabfluss dienen.



13

Eine Regenklappe entsteht aus einem leicht vorgebogenen und aufgeklebten Polystyrolstück mit einem Handgriff aus Draht.



14

Nachdem der Wagenkasten mit stark verdünntem Weiß aufgehellt wurde, folgt die weitere Farbgebung der Anbauteile.

beschlägen kann man diese etwas zierlicher nachfeilen, da sie etwas zu dick bemessen wirken. Neben der linken Kante der Tür mit dem Schloss wird ein stabiler Anschlagbalken mit einem eingeklebten und etwas strukturierten 0,4x2-mm-Polystyrolprofil angedeutet.

Anders als bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft gibt es bei einer Gartenlaube keine Vorschriften, so dass für die weitere

Gestaltung der Phantasie keine Grenzen gesetzt sind. Zumindest auf der Eingangsseite sollte man eine Dachrinne vorsehen. Dazu habe ich Auhagen-Teile verwendet, die etwas modifiziert und dem Wagenkasten angepasst wurden. Nachdem die zu stark ausgeformten Halteprofile abgefeilt sind, formte ich die Innenseite mit einer Nadelfeile zu einer richtigen Hohlkehle aus, denn bei den Original-Spritzlingen ist leider nur ein

schmäler Schlitz erkennbar. Durch den Höhengsprung an der Dachkanzel sind zwei Dachrinnen nötig. Die obere ist etwas länger bemessen und überlappt etwas die untere Rinne am Laderaum. Dort zeigt sie ein offenes Ende, das zum besseren Wasserabfluss leicht nach unten gebogen wird. Das Regenfallrohr stammt ebenfalls aus der Auhagen-Restekiste. Aus dünnem Polystyrol wird auf halber Höhe eine sogenannte Wasserklap-



Direkt am Rand der Straße, in der auch ein Gütergleis verläuft, hat der alte Packwagen seine letzte Heimat gefunden. Der Transport dorthin war also vergleichsweise einfach zu bewerkstelligen.

pe nachgebildet, mit der das Regenwasser zum Beispiel in ein Wasserfass geleitet wird. Ein winziger Handgriff entsteht aus 0,15-mm-Kupferlackdraht.

Ziel war es, den Wagenkasten in der originalen Lackierung und Beschriftung zu belassen. Mit stark verdünntem Weiß überbelaugt, erscheint der alte Waggon bereits stark ausgebleicht, so dass aber die Beschriftung noch zu erahnen ist. Für die weitere Farbgebung, auch der Anbauteile, benutzte ich Acryl- und Kunstharzfarben in eher gedämpften Tönen.

Als letzten Schritt kann man die Gartengläube sowie das unmittelbare Umfeld mit Blumentöpfen oder -kästen, Brennholzstapeln, Wasserfässern und vielem mehr aufwerten. Solche grünen Oasen findet man auch heute noch vielerorts. Zwar werden solche alten Wagenkästen wegen der unaufhaltsamen Zerfallsprozesse immer seltener, trotzdem findet man in schönen Gärten genügend Motive und Situationen, die es wert sind, sie im kleinen Maßstab zu verewigen. □

Jörg Chocholaty



15

Typische blass-graugrüne Flechtenplatten bilden sich oft auf Dächern aus Teerpappe. Sie werden mit Farbtupfern nachgebildet.



16

Blumenkästen lassen sich aus 1,5x1,5 oder 2x2 mm dicken Polystyrol-Profilen leicht selbst herstellen.



17

Für die Herstellung abwechslungsreicher Pflanzen kombiniert man am besten die Produkte verschiedener Hersteller.



18

Bei einigen Pflanzen kann man noch Blüten im gewünschten Farbton mittels Pinsels und etwas Mattlacks andeuten.



FOTOS: JÖRG CHOCHOLATY

Praktisch: Das Wasser zum Fensterputzen liefert der nahe Bach. Der Schrebergarten auf der Böschung wird von einer Betonmauer gestützt.

Es brauchte ein bisschen „Vitamin B“, also gute Beziehungen zu Eisenbahnern, wollte man einen alten Wagen für private Zwecke ergattern. Der Transport abseits des Gleise war auch nicht immer einfach, doch manch ehemaliger Waggon gelangte ins Grüne. Im Modell ist das alles einfacher.

Ab in den Garten



Noch vor dem Zweiten Weltkrieg gelangte der Packwagen in den Garten. Seitdem wird er sorgsam gepflegt und als großer Lagerraum geschätzt.

Oft wurden die Wagenkästen von ausgemusterten Waggonen auch weiter entfernt von den Bahnanlagen als Schuppen, Gartenlaube oder sogar als behelfsmäßiger Anbau für das Eigenheim verwendet.

Um solche Szenen im kleinen Maßstab nachzubilden, kann man heutzutage, was das Angebot an Wagenmodellen anbelangt, aus dem Vollen schöpfen. Meist werden die Aufbauten etwas in die Jahre gekommener Modelle für diese Zwecke genutzt. Je detaillierter jedoch das Basismodell, desto realistischer wirkt auch die Szene der Wagenkasten-Zweckentfremdung. Wichtig bei der Modellumsetzung ist aber auch die glaubwürdige und stimmige Darstellung der gesamten Szenerie um den Wagen herum.

Für mein Beispiel habe ich den preußischen Güterzuggepäckwagen Pr99-00a in der Ausführung der DRG von Brawa verwendet. Durch die Beobachtungskanzel wirkt das Modell interessanter als zum Beispiel ein einfacher gedeckter Güterwagen wie der G 10.

Für eine bessere Handhabung während der folgenden Arbeitsschritte werden Wagenkasten und Fahrwerk weitestgehend zerlegt. Vom Wagenkasten selbst werden alle Anbauteile, wie Griffstangen, Schlussscheibenhalter und die stirnseitige Aufstiegsleiter entfernt. Da der Pufferträger Bestandteil des Wagenkastens ist, feilte ich die Schraubenköpfe der Sockelplatten flacher, sodass die Kontur gerade noch sichtbar ist. Nachdem das Zentrum der Kontur nach

Ein alter Preuße dient als geräumige Gartenlaube

Augenmaß mit seiner Reißnadel markiert ist, werden 0,4-mm-Bohrungen durch Sockelplatte und Pufferträger gebohrt. Danach feilt man die Sockelplatten bis auf das Niveau des Pufferträgers ab. Um den rechteckigen mittigen Schlitz für die Befestigungszapfen der Puffer zu verschließen, klebt man diese mit etwas Sekundenkleber ein und zwickt sie anschließend wieder ab. Letzte Reste der Zapfen werden wiederum plan gefeilt. Wer den Wagenkasten lieber mit Puffern belassen will, kann sich diese Prozedur allerdings ersparen.

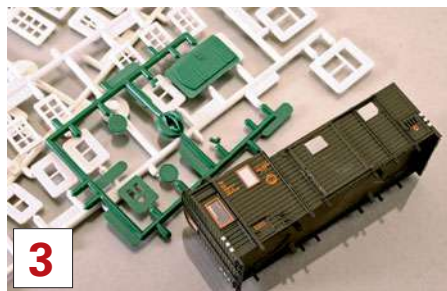
An einer Seite des Wagenkastens wollte ich ein normales Gebäudefenster sowie eine rustikale Holztür einbauen. Geeignete

Kunststoff-Teile aus Gebäudebausätzen finden sich in jeder Restekiste.

Für den Einbau des zweiteiligen Fensters feilt man den Spritzling ringsherum etwas kleiner, sodass noch eine dünne, umlaufende Kontur als Rahmen stehen bleibt. In diesen Abmessungen wird das kleine Fenster des höher liegenden Zugführerabteils ver-



1 Basis für den Umbau bildet ein Güterzuggepäckwagen preußischen Ursprungs mit Zugführerkanzel.



3 Vom Wagenkasten entfernt man sämtliche Anbauteile. Neue Fenster und Türen findet man in der Restekiste.



5 Nachdem die umlaufende Kontur entfernt ist, folgt das Versäubern mit Feile und Schmirgellatten.



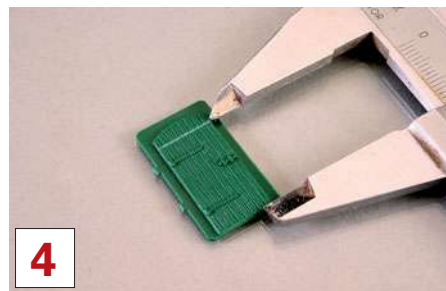
7 Am Zugführerabteil werden doppelte Klappfenster (Kibri-Teile) eingebaut. Das kleine Wagenfenster wird größer ausgearbeitet.

größert ausgeschnitten. Das Fenster und die Holztür passt man in etwa bündig in die herausgearbeiteten Öffnungen ein, im Zweifel sollten die neuen Teile etwas nach außen überstehen.

Die Holztür erhält zwei neue Scharniere aus 0,5-mm-Polystyrol-Rundstäben von Evergreen. Nach dem Verkleben an den Tür-



2 Das Chassis wird soweit wie möglich zerlegt. Benötigt wird nur die Grundplatte, alle Fahrwerksteile werden abgetrennt.



4 Die Nachbildung einer Holztür wird in der Höhe an den Wagen angepasst, das Maß markiert man mit der Anreißschieblehre.



6 In exakt denselben Abmessungen schneidet man das Material aus der Laderaumtüre heraus und befeilt die Öffnung.

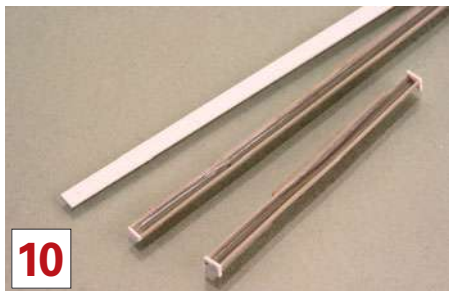


8 Die leicht modifizierte Tür ist zur letzten Passprobe eingesteckt. Die Scharniere wurden etwas nach außen versetzt.



9

Die Pufferträger sind Bestandteil des Wagenkastens. Die Aufnahmelöcher der Sockelplatten kann man mit je vier Bohrungen ergänzen.



10

Dachrinnen aus der Auhagen-Restekiste werden entsprechend der Abmessungen des Wagenmodells modifiziert.



11

Anschließend kann man die Kunststoffteile am oberen Abschluss des Wagenkastens verkleben.



12

Wegen der Dachkanzel sind zwei Rinnen erforderlich, die sich ein wenig überlappen und so dem sicheren Wasserabfluss dienen.



13

Eine Regenklappe entsteht aus einem leicht vorgebogenen und aufgeklebten Polystyrolstück mit einem Handgriff aus Draht.



14

Nachdem der Wagenkasten mit stark verdünntem Weiß aufgehellt wurde, folgt die weitere Farbgebung der Anbauteile.

beschlagen kann man diese etwas zierlicher nachfeilen, da sie etwas zu dick bemessen wirken. Neben der linken Kante der Tür mit dem Schloss wird ein stabiler Anschlagbalken mit einem eingeklebten und etwas strukturierten 0,4x2 mm-Polystyrolprofil angeklebt.

Anders als bei der Deutschen Reichsbahngesellschaft gibt es bei einer Gartenlaube keine Vorschriften, so dass für die weitere

Gestaltung der Phantasie keine Grenzen gesetzt sind. Zumindest auf der Eingangsseite sollte man eine Dachrinne vorsehen. Dazu habe ich Auhagen-Teile verwendet, die etwas modifiziert und dem Wagenkasten angepasst wurden. Nachdem die zu stark ausgeformten Halteprofile abgefeilt sind, formte ich die Innenseite mit einer Nadelfeile zu einer richtigen Hohlkehle aus, denn bei den Original-Spritzlingen ist leider nur ein

schmäler Schlitz erkennbar. Durch den Höhengsprung an der Dachkanzel sind zwei Dachrinnen nötig. Die obere ist etwas länger bemessen und überlappt etwas die untere Rinne am Laderaum. Dort zeigt sie ein offenes Ende, das zum besseren Wasserabfluss leicht nach unten gebogen wird. Das Regenfallrohr stammt ebenfalls aus der Auhagen-Restekiste. Aus dünnem Polystyrol wird auf halber Höhe eine sogenannte Wasserklap-



Direkt am Rand der Straße, in der auch ein Gütergleis verläuft, hat der alte Packwagen seine letzte Heimat gefunden. Der Transport dorthin war also vergleichsweise einfach zu bewerkstelligen.

pe nachgebildet, mit der das Regenwasser zum Beispiel in ein Wasserfass geleitet wird. Ein winziger Handgriffentsteht aus 0,15 mm-Kupferlackdraht.

Ziel war es, den Wagenkasten in der originalen Lackierung und Beschriftung zu belassen. Mit stark verdünntem Weiß überbelaugt, erscheint der alte Waggon bereits stark ausgebleicht, so dass aber die Beschriftung noch zu erahnen ist. Für die weitere Farbgebung, auch der Anbauteile, benutzte ich Acryl- und Kunstharzfarben in eher gedämpften Tönen.

Als letzten Schritt kann man die Gartengläube sowie das unmittelbare Umfeld mit Blumentöpfen oder -kästen, Brennholzstapeln, Wasserfässern und vielem mehr aufwerten. Solche grünen Oasen findet man auch heute noch vielerorts. Zwar werden solche alten Wagenkästen wegen der unaufhaltsamen Zerfallsprozesse immer seltener, trotzdem findet man in schönen Gärten genügend Motive und Situationen, die es wert sind, sie im kleinen Maßstab zu verewigen. □

Jörg Chocholaty



15

Typische blass-graugrüne Flechtenplatten bilden sich oft auf Dächern aus Teerpappe. Sie werden mit Farbtupfern nachgebildet.



16

Blumenkästen lassen sich aus 1,5x1,5 oder 2x2 mm dicken Polystyrol-Profilen leicht selbst herstellen



17

Für die Herstellung abwechslungsreicher Pflanzen kombiniert man am besten die Produkte verschiedener Hersteller.



18

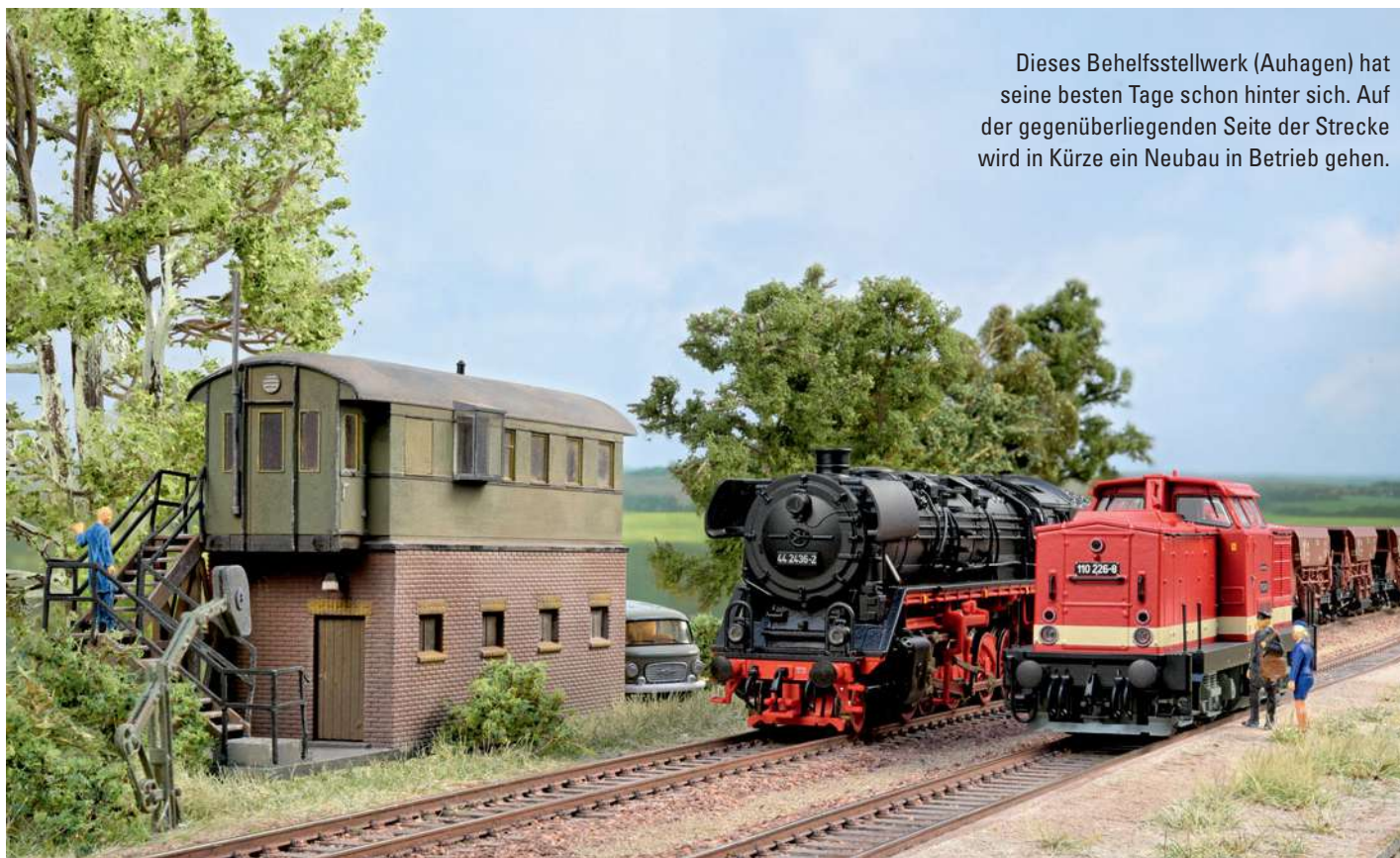
Bei einigen Pflanzen kann man noch Blüten im gewünschten Farbton mittels Pinsel und etwas Mattlack andeuten.



FOTOS: JÖRG CHOCHOLATY

Praktisch: Das Wasser zum Fensterputzen liefert der nahe Bach. Der Schrebergarten auf der Böschung wird von einer Betonmauer gestützt.

Nachnutzung in TT



Dieses Behelfsstellwerk (Auhagen) hat seine besten Tage schon hinter sich. Auf der gegenüberliegenden Seite der Strecke wird in Kürze ein Neubau in Betrieb gehen.

Auch für den Maßstab 1:120 besteht ein kleines, aber feines Angebot an weitergenutzten Wagenkästen.

Schon einige Zeit lagerten die beiden abgebildeten Bausätze in meinem TT-Schrank, beide schnell mal für die Neuheitenvorstellung zusammengebaut. Nun wurde es Zeit, sie noch einmal schön in Szene zu setzen.

In fabrikneuem Zustand wollte ich sie jedoch nicht noch einmal fotografieren. Knappe drei Stunden konzentrierter, aber gleichzeitig entspannender abendlicher Arbeit raubten dem Auhagen-Modell den Plastikkglanz und verfeinerten den farblich schon stimmigen Lasercut-Bausatz von Joswood.

Auch im bereits zusammengebauten Zustand ist es möglich, einen Bausatz wie das Behelfsstellwerk mit feinen Pinselstrichen nachzukolorieren, man muss nur sehr vorsichtig und Schritt für Schritt, Farbton für Farbton vorgehen. Viele Details ließen sich so noch hervorheben, beispielsweise die

schwarzen Zierleisten, die ockerfarbenen Fensterrahmen oder der Lüfter an der Stirnseite. Die Puffer habe ich abgeschnitten, auch wenn es Beispiele aufgeständerter

Wagenkästen gibt, an denen die Puffer erhalten geblieben. Am gemauerten Sockel habe ich die Fugen und die Fensterumrandungen mit verdünnter heller Farbe hervorgehoben. Nach dem Trocknen folgten Pulverfarben (Rost, Schmutzgrau, Beige), die mit dem Borstenpinsel aufgetragen wurden. Nun wirkt das Stellwerk so, wie ich es mir in seinen letzten Dienstjahren vorstelle. □ abp



Dieser alte Wagenkasten als Lasercut-Modell auf einem Kunststoff-Fahrwerk stammt von Joswood, wird aber derzeit nicht mehr angeboten. Eine Kolorierung mit verdünnten Acryl- und Pulverfarben macht ihn zur Zierde des Werkshofes.

FOTOS: A. BAUER-PORTNER



Digitale Modellbahn

www.vgbahn.de/dimo

www.dimo-dvd.vgbahn.de

**NEUE
AUSGABE**
Jetzt im Handel

Neue Rubrik
Technik erklärt
Heute: Binary States

TITELTHEMA:

Per Bildschirm und App

- Windows-10- und Android-Tablets
- Anlagensteuerung
- Decoderprogrammierer

- +++ **Aufgepeppt:**
Märklins BR 120 aktualisiert
- +++ **Viel Wumms:**
25-A-Booster von MD-Electronics
- +++ **Entquietscht:**
Qualmausstoß der Esu-V-60

Neue Rubrik
Technik erklärt
Heute: Binary States

Geräte mit Touch-Display sind heutzutage selbstverständliche Alltagsbegleiter. Fast jeder nutzt ein „Smartphone“, und selbst die, die eigentlich nur mobil telefonieren wollen, kommen um die handtellergrößen „Dinger“ mit Glasoberfläche kaum herum. Auch die größeren Geschwister der Smartphones, die **Tablets**, haben weite Verbreitung gefunden, füllen sie doch die Lücke zwischen handlichen Telefonen mit „winzigen“ Bildschirmen und ausgewachsenen Personal-Computern. Kein Wunder, dass „Touch-Geräte“ auch für die **Modellbahnsteuerung** attraktiv sind. Die Spanne reicht von speziellen **Apps zur Loksteuerung** über normale **Anlagensteuerungssoftware**, die wie ein Drucktastenstellwerk auf einem berührungsfähigen Bildschirm funktioniert, bis hin zu speziellen Anwendungen, die **Bastlers Geschick** und Raspi-Knowhow voraussetzen. Eine wichtige Gruppe der **Modellbahnanwendungen** ist die Software zur Ansteuerung von **Decoderprogrammieren**. Sie ist eng mit der zugehörigen Hardware verkoppelt und daher herstellerspezifisch, aber meist doch so universell, dass man jeden Decoder zumindest **in Grundzügen einstellen** kann.

KENNENLERN-ABO + TOP-PRÄMIE

4 x Digitale Modellbahn + TOP-PRÄMIE für nur € 28,- (statt € 34,-)



Archiv-CD

Alle bisherigen
DiMo-Ausgaben
von 2010 - 2018
inklusive VGB-SmartCat

Top-Prämie
zur Wahl



Die Anlagen-Meisterwerke des Modellbauteams Köln

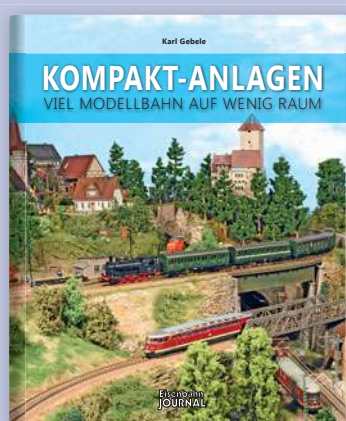


NEU

Die Höllentalbahn mit dem Bahnhof Hirschsprung, die spektakulären Rampenstrecken der Lötschbergbahn, die Station Finse an der norwegischen Bergbahn – das sind nur drei der traumhaften Modellbahn-Anlagen, die das Modellbauteam Köln um Initiator Hartmut Groll in den vergangenen Jahrzehnten schuf. Viele diese Anlagen-Meisterwerke stellt der vorliegende Sammelband in einzigartigen Profiaufnahmen vor. Damit nicht genug: Das Modellbauteam Köln hat für uns seine Modellbau-Werkstatt geöffnet und lässt sich bei der Arbeit an den Anlagen über die Schulter schauen. An praktischen Beispielen zeigt es, wie die eindrucksvollen Modell-Landschaften mit ihren imposanten Kunstbauten entstehen. Und so bieten die Miniaturwelten aus Köln nicht nur Platz für Anlagen-träume, sondern auch jede Menge Anregungen für die Realisierung eigener Traumanlagen.

**192 Seiten, Format 24,0 x 29,2 cm,
Hardcover-Einband, mehr als 380 farbige
Abbildungen**

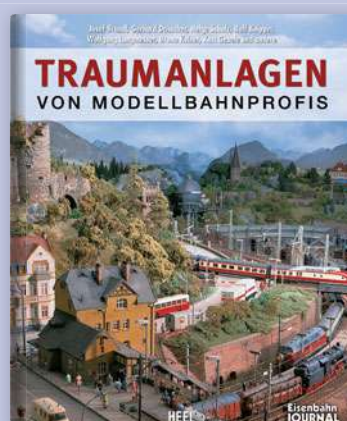
Best.-Nr. 581828 | € 29,95



Kompakt-Anlagen

**176 Seiten, Format
24,0 x 29,2 cm,
Hardcover-Einband,
ca. 500 farbige Abbil-
dungen**

**Best.-Nr. 581733
€ 29,95**



Traumanlagen

**240 Seiten, Format
24,0 x 29,0 cm,
gebunden mit Schutz-
umschlag, 650 farbige
Abbildungen**

**Best.-Nr. 581104
€ 29,95**