

MIBA SPEZIAL

49



Klicken Sie auf eine Überschrift, um in den entsprechenden Artikel zu gelangen. Wenn Sie Beiträge zu bestimmten Themen, Rubriken und Stichworten suchen, so klicken Sie auf den Button „Ende“.

INHALT MIBA SPEZIAL 49

- 3 Visitenkarte der Bahn
- 6 Angemessen beim Vorbild, plausibel im Modell: Zweck, Gestalt und Lage von Empfangsgebäuden
- 16 Empfangsgebäude von damals: In grauer Vorzeit
- 22 Empfangsgebäude der K. Bay. Sts. B.: Von echten und unechten Würfeln
- 30 Ventschow an der mecklenburgischen Eisenbahn: Sparsam, aber mit Goldenem Schnitt
- 40 Ein paar Ideen zu einem absolut lohnenden Vorbild-Typ: Schrumpf-Preuße für Mittelstadt
- 46 Empfangsgebäude im Ensemble: Was mir fehlt
- 52 Sindelfingen in H0: Ein schwäbischer Bahnhof
- 58 Ein modernes EG (nicht nur) für die Privatbahn: Ein neues Haus für Neuenhaus
- 66 Ein Bahnhof für die Gartenbahn : Das Aufnahmsgebäude von Limbach/Baden
- 72 Der Bahnhof Hundelshausen als H0-Modell: Bausatz nach Wunsch
- 79 Besuchen Sie den Wuppertaler Zoo: Blau ist Trumpf
- 88 Bestseller und Klassiker der Industrie: Die heile Welt von Hintertupfingen
- 94 Wunsch-EG aus kleiner Serie?: Keine Konfektionshäuser

ENDE

HILFE

MIBA SPEZIAL 49

MIBA-Spezial 49 • August 2001

J 10525 F

DM/sFr 19,80 · S 158,- · Lit 24 000 · hfl 24,75 · lfr 480,-

<http://www.miba.de>

TOR ZUR STADT TOR ZUR WELT Empfangsgebäude einst und jetzt



4 394038 319804



49 >

Wer mit der Eisenbahn verreisen möchte, wird in der Regel erst einmal einen Bahnhof aufsuchen, damit er überhaupt in „seinen“ Zug einsteigen kann. Der erste Eindruck, den der Reisende von dem Unternehmen Eisenbahn bekommt, geht also meist vom Bahnhofsgelände aus. Hierzulande hat sich für dieses Bauwerk der Ausdruck „Empfangsgebäude“ eingebürgert, in Österreich sagt man beispielsweise Aufnahmsgebäude dazu. Sprachlich geht die Eisenbahn davon aus, dass jemand dort ankommt, aufgenommen oder empfangen wird, der die Reise bereits hinter sich gebracht hat.

Eigentlich ist es ganz egal, wie herum man die Sache betrachtet. Jedenfalls muss man davon ausgehen, dass das Bahnhofsgelände, das Empfangsgebäude also, einen irgendwie gearteten Eindruck beim Reisenden hinterlässt. Und weiterhin kann man annehmen, dass es der Bahngesellschaft nicht ganz gleichgültig sein wird, ob dieser Eindruck nun eher gut oder eher schlecht ausfällt. Das Empfangsgebäude ist so

etwas wie die Visitenkarte der Bahn. Einladend und sauber ist da allemal besser als architektonisch nichtssagend, heruntergekommen oder schmutzig.

Die meisten Empfangsgebäude stammen ohnehin aus einer Zeit, die für Repräsentation etwas übrig hatte. Die deutschen Länderbahnen beispielsweise wetteiferten zeitweise geradezu in dem Bemühen „eine gute Figur zu machen“. Dieses Bemühen erstreckte sich seinerzeit sowohl auf Technik und Fahrzeuge als auch auf die Gebäude der Bahn. Sicher gab es Unterschiede – man denke nur an die sprichwörtlich sparsame preußische Eisenbahnverwaltung –, aber im Großen und Ganzen war man sich der Rolle der Empfangsgebäude als Aushängeschild für die jeweilige Bahnverwaltung durchaus

bewusst. Mit der Versachlichung der Baustile ging dann wohl auch ein gewisses Desinteresse in puncto architektonischer Selbstdarstellung der Eisenbahn einher. Heute lassen jedoch z.B. Bahnhofsn Neubauten in Berlin erkennen, dass es den Verantwortlichen der Bahn wieder mehr um Außenwirkung geht.

Für den Modellbahner lohnt sich die Beschäftigung mit dem Thema „Empfangsgebäude“ auf den ersten Blick kaum. Die Zubehörindustrie bietet gerade auf diesem Gebiet eine fast unübersehbare Fülle von Bausätzen an. Etwas überspitzt ausgedrückt: So viele Bahnhöfe kann ein Modellbahner gar nicht auf seiner Anlage unterbringen, wie er Empfangsgebäude dafür kaufen könnte. Doch sind es gerade

Visitenkarte der Bahn

die Empfangsgebäude im Modell, die sofort wiedererkannt werden und daher ansonsten gut gestaltete Modellbahnanlagen zur „Dutzendware“ reduzieren. Individualität ist angesagt und dieses MIBA-Spezial will Ihnen dabei helfen, das richtige EG hinsichtlich Stil und Größe zu finden!

Spätestens nach der Lektüre dieser MIBA-Spezial-Ausgabe werden Sie jede Menge Ideen haben, wie sich die „verräterischen“ (weil immer gleichen) handelsüblichen Empfangsgebäude durch wirklich passende, sozusagen auf Ihre Gegebenheiten hin maßgeschneiderte Eigenentwürfe ersetzen lassen. Ein individuelles Modell-EG wird mit Sicherheit zur Visitenkarte Ihrer Modellbahn-Anlage!

Joachim Wegener

Den Entwurf für ein repräsentatives Empfangsgebäude, der die Grundlage für unser Titelbild-Composing bildet, zeichnete *Bertold Langer*. Die drei kleinen Einklinker-Bilder stammen von *Leo Nawrocki*, *Lutz Kuhl* und *Gerhard Peter*.





Angemessen beim Vorbild, plausibel im Modell

Zweck, Gestalt und Lage von Empfangsgebäuden

Von der Landstation bis zum Großstadt-Kopfbahnhof: Personenbahnhöfe brauchen ein Empfangsgebäude. Bertold Langer behandelt hier einige Aspekte eines schier bodenlosen Themas. Aus der Perspektive des Modellbahners nähert er sich dem Vorbild, kommt aber immer wieder auf die Modellbahn zurück.

Haben Sie sich schon einmal überlegt, warum es ausgerechnet „Empfangsgebäude“ heißt? Dient es nicht genauso gut der Abfahrt von Reisenden? Möglicherweise haben wir diesen Eisenbahnbegriff der Fremdwort-Phobie zu verdanken, welche nach der Gründung des Deutschen Reiches amtsprachlich um sich griff.

In der Urzeit der Eisenbahn nämlich sagte man „Stationsgebäude“, was seinen Zweck ohne inhaltlichen Schwerpunkt und deshalb angemessener ausdrückte. Züge machten hier Station, was in der Frühzeit einen viel größeren Stellenwert hatte als die Zwei-Minuten-Stops der ICE-Epoche.

Mit dem Halt war damals die Inspektion von Loks und Wagen verbunden, denn das Material war noch nicht so verschleißarm wie in späteren Zeiten. An bedeutenden Stationen stiegen die Reisenden aus, um sich die Beine zu vertreten und – wenn sie es sich leisten konnten – eine Mahlzeit im Stationsrestaurant einzunehmen.

Auch konnte man von den Usancen der Postkutschenära nicht auf einen



Schlag Abschied nehmen. An den Relais-Stationen der Post wurden die Pferde gewechselt, womit die Reisenden ausreichend Zeit für eine Erholungspause erhielten.

Den Wandel vom erholsamen Zwischenstopp zum Minuten-Halt hat der englische Karikaturist Cruikshank Mitte des 19. Jahrhunderts skizziert: Durch die Fenster und Türen eines Bahnhofsrestaurants sieht man einen haltenden Personenzug. Während die letzten Reisenden eben die Abteile verlassen, hastet eine Menschenchlange am Buffet entlang. Und die Passagiere an der Spitze steigen schon wieder ein, denn der Zugführer gibt gerade das Abfahrtsignal.

Nebenbei zeigt uns der Zeichner ein wichtiges Detail: Empfangsgebäude waren schon damals für das möglichst reibungsarme Durchschleusen der Reisenden eingerichtet. Das genannte Restaurant hatte eine Eingangs- und eine Ausgangstür. „Fahrgastfluss“ war also gewährleistet.

Die alten Kopfbahnhöfe an den Streckenenden hatten getrennte Gebäudeteile für Abfahrt und Ankunft, welche in der Regel an den beiden Seiten einer die Gleise überspannenden Halle lagen. Dementsprechend gab es einen Abfahrts- und einen Ankunfts-„Perron“ an den jeweils äußeren Hallengleisen. Die inneren Gleise waren zunächst vor allem zum Abstellen ganzer Züge gedacht (nicht umsonst heißt die Bahnsteighalle auf Englisch



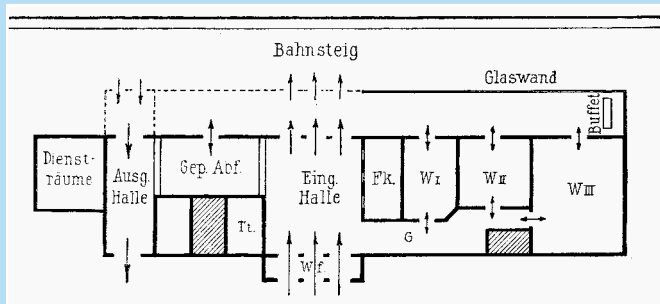
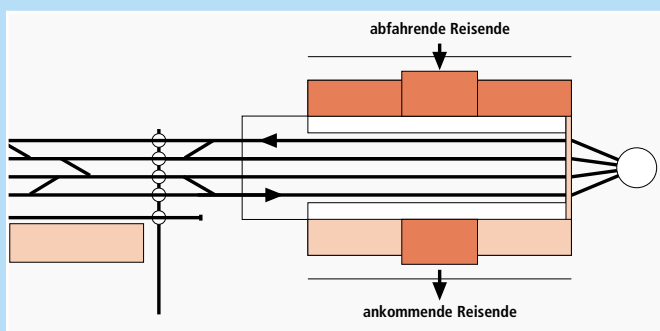
Die Bilder dieser Doppelseite. Links oben: Von wegen „barockes Bayern“! Der sparsame „Maximiliansstil“ war um 1870 bei kleinen wie bei großen bayerischen EG üblich. Links unten: Bei Wiesbaden Hbf haben die Preußen von 1904 bis 1906 so richtig auf den Putz gehauen. Geschmack und Weitsicht bewiesen sie dabei nicht (s.a. den Grundriss auf S. 10). Oben: Als die preußischen Könige erst kurze Zeit auch deutsche Kaiser waren, hielt man sich noch an Zweckmäßigkeit und Sparsamkeit, wie hier beim Endbahnhof der Berlin-Stettiner Eisenbahn von 1876 (Ankunftsseite). Fotos: Slg. Ari Kamp und Slg. Meinhold (2)

heute noch „trainshed“). Auch bei größeren Durchgangsstationen achtete man auf die Trennung von Abfahrts- und Ankunftsbereich in den Empfangsgebäuden (Eg).

Angemessen und plausibel

Mit diesen Bemerkungen bin ich schon mittendrin im Thema, aber zunächst sollte ich klären, was Sie in diesem Artikel erwarten können. Selbstverständlich schreibe ich als Modell-

bahner, welcher die große Eisenbahn immer als Vorbild möglicher Modellbahnanwendungen sieht. Dadurch verengt sich der Blickwinkel: zu eng für spezialisierte Eisenbahn- oder Architekturhistoriker, zu eng auch für Betriebstechniker und Hochbauingenieure. Mein Ziel: Ich möchte Ihnen an Hand des Vorbildes Hinweise für die Wahl eines angemessenen Empfangsgebäudes geben, sei es eines aus dem Bausatz oder ein teilweise oder ganz selbst entworfenes. Dazu werde ich die

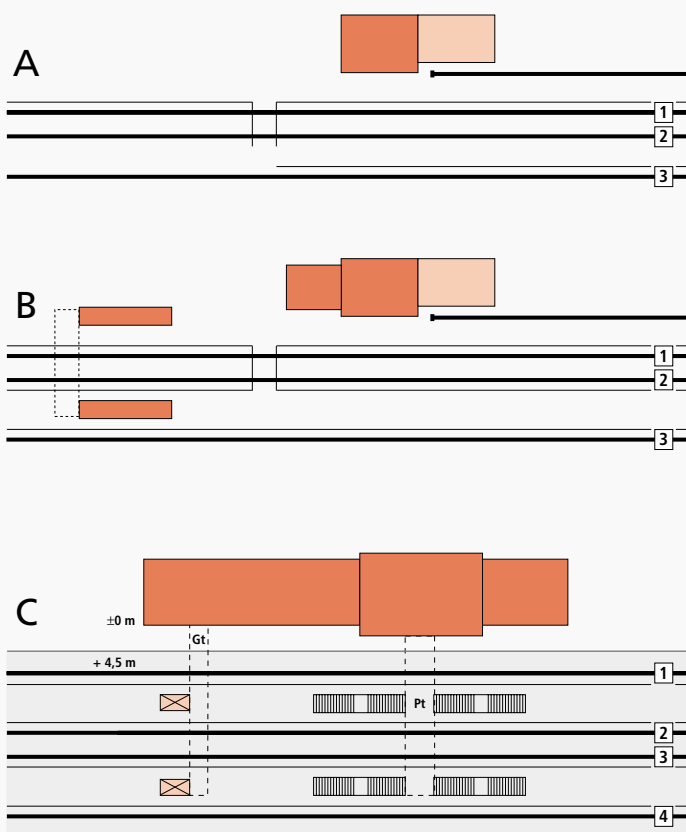


Schon in alten Zeiten: „Fahrgastfluss“

Zwar meint „Fahrgastfluss“ eher die Bewegung von Straßenbahnpassagieren innerhalb des Wagens von einer Eingangstür zu den Ausgangstüren, doch sei dieser Begriff hier auch für Eg verwendet. Links oben ein alter Kopfbahnhof am Ende einer Eisenbahnstrecke; Fahrkartenbureaus, Gepäckaufgabe und Warteräume im Gebäudeflügel am Bahnsteig für abfahrende Züge. Die Passagiere sammeln sich in den Warteräumen längs des Bahnsteigs; erst wenn der Zug zum Einsteigen bereitsteht und der „Perron-Portier“ die Türen der Wartesäle aufgeschlossen hat, dürfen sie auf den Perron (Bahnsteig). Im Ankunfts-Gebäudeteil ist für Reisende lediglich eine Ausgangshalle mit anschließender Gepäckaushandlung erforderlich, weshalb er kleiner gehalten sein kann als der Abfahrtsbereich. Im Beispiel hier werden Dienst- und Verwaltungsräume vor allem im gleich großen Ankunfts-Teil zu suchen sein.

Links: Auch bei EG kleinerer Durchgangsbahnhöfe können Zugang und Ausgang für Reisende getrennt sein, wie hier bei dem von Badgastein mit offener Halle am Bahnsteig. Aus: Röhl, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2. Ausg., 1913, 4. Bd., S. 317, im Folgenden: Röhl, 1913

Drei Eg in Seitenlage



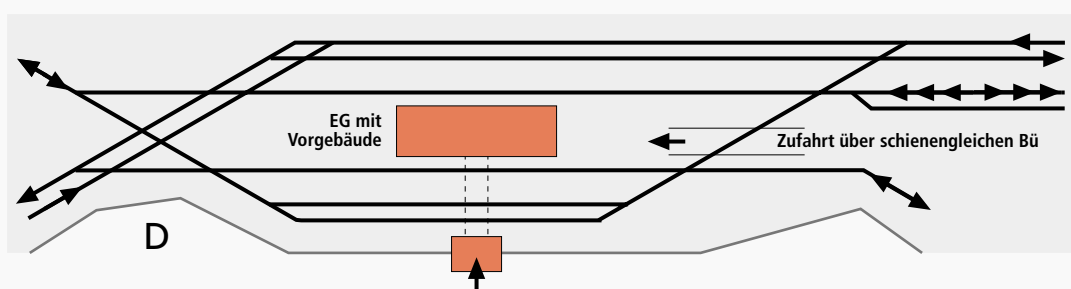
A: Eg auf gleichem Niveau mit den Bahnsteigoberkanten. Die Reisenden müssen zwei Gleise überschreiten um vom Hausbahnsteig zum mittleren Bahnsteig zu gelangen. Dieser hat hier nur eine Kante zu Gleis 3 und ist als Schüttbahnsteig errichtet. An das Eg ist ein Güterschuppen angebaut: offenbar eine ländliche Situation, die sich im Lauf der Jahrzehnte wandeln kann.

B: Mit wachsendem Reisezug- und Güterverkehr wurde der niveaugleiche Gleisübergang zu gefährlich. Deshalb errichtete man eine Unterführung mit überdachten Abgängen. Ein Anbau am Eg bringt Raum für einen zusätzlichen Wartesaal oder für eine Bahnhofsgaststätte. Gepäckkarren fahren weiterhin über die Gleise.

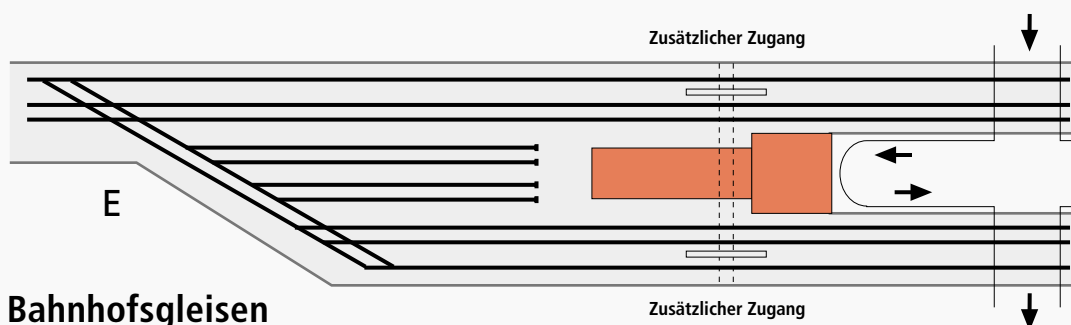
C: Bei der nächsten Modernisierung hat man das alte Eg abgerissen und ein neues, wesentlich größeres gebaut. Die Ortsgüteranlage (Güterschuppen, Rampen, Freiladegleise) hat man außerhalb des Personenbahnhofs platziert.

Das Gleisplanum wurde höher gelegt. Der Zugang zum Bahnsteig erfolgt nun über einen Personentunnel mit zwei Treppenaufgängen je Bahnsteig (möglicherweise jeweils als Abgang bzw. als Aufgang zu benutzen). Das Gepäck kommt von der Gepäckannahme im linken Flügel des Eg durch einen Tunnel mit anschließendem Aufzug zum Bahnsteig.

Kreuzung einer doppelgleisigen und einer eingleisigen Strecke; alle Gleise können von jeder der Strecken befahren werden (Dkw).



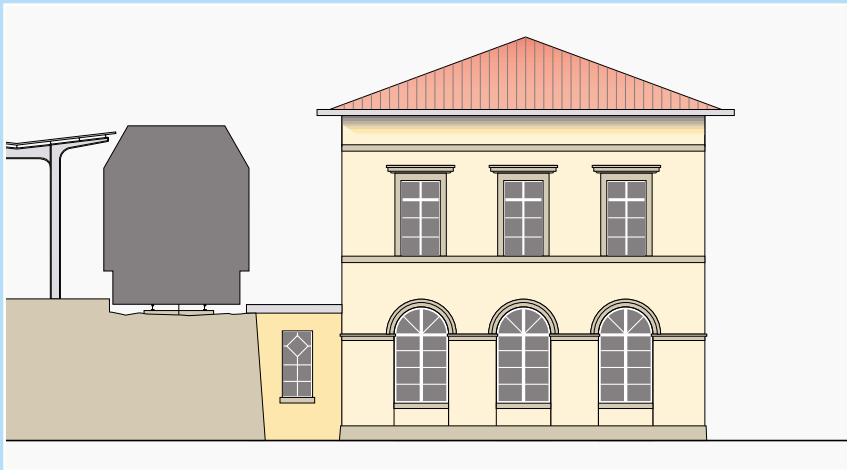
Trennung zweier doppelgleisiger Strecken; zusätzlich Kopfgleise



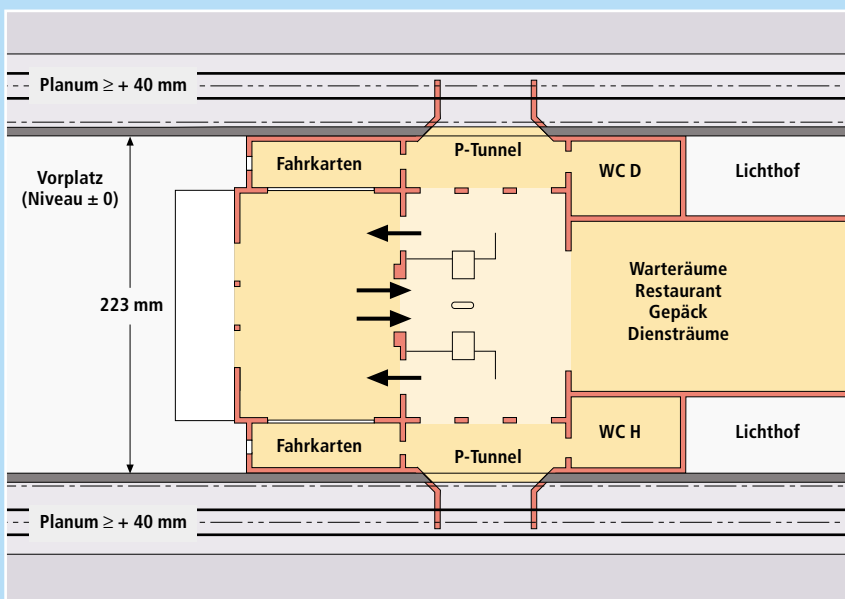
Eg zwischen Bahnhofsgleisen

D: Bei Kreuzungs- oder Trennungsstationen wurden Eg anfangs oft auf Gleisniveau zwischen den beiden Gleisgruppen angeordnet. Der Zugang von der Straße her führte beim Kreuzungsbahnhof über einen schienenparallelen Bahnübergang. Wenn, wie hier, der Bahnhof auf einer Hangterrasse angelegt wurde, kann man ein Vorgebäude errichten, welches durch Tunnel mit dem Haupt-Eg verbunden wird (z.B. Saarbrücken Hbf). Die Reisenden kommen so ungehindert zum Haupt-Eg. Wenn man den Tunnel verlängert, lassen sich sämtliche Bahnsteige mit ihm verbinden.

E: Zwischen den Gleisen angeordnete Eg werden leichter zugänglich, wenn die Gleise höher liegen als das Straßenniveau. Die Zufahrtsstraße wird durch Unterführungen geleitet. Vor der Schmalseite des Eg öffnet sich ein schmaler Platz, auf dem zumindest Taxis wenden können. Auch eine Straßenbahn-Umsetzanlage wäre hier denkbar.



Für Eg zwischen hochgelegten Gleisen kann man durchaus handelsübliche Bausätze verwenden. Ist das Eg seitlich angeordnet, muss die Straßenfassade nicht einmal verändert werden (ganz oben). Liegt es zwischen den Gleisen, wie in E auf der vorangegangenen Seite, muss man auf jeden Fall die Eingangs-Schmalseite modifizieren. Nimmt man an, dass die Gleise erst einige Zeit nach dem Bau des Bahnhofs hochgelegt wurden, wird der neuere Eingang dann stilistisch vom Eg abweichen, hier Stil der frühen 1930er. Unten eine Grundrisssskizze in 20% H0-Größe (hell: Endgebäude Eg „Bonn“ von Kibri).



genannten Spezialaspekte, so weit sie mir bekannt sind, aufscheinen lassen.

Angemessenheit ist sowohl eine Kategorie beim Vorbild als auch beim Modell. Plausibilität hingegen bezieht sich nur auf das Modell: Was dem Vorbildbahnhof und seiner Nachbildung angemessen ist, soll plausibel ins Modell umgesetzt werden. Ein Beispiel: Sie liebäugeln mit einem bestimmten Eg-Bausatz für einen mittleren Personenbahnhof. Ihre erste Frage: „Hat dieses Gebäude die angemessene Größe und wirkt es plausibel für meinen Bahnhof?“ Möglicherweise kommen jetzt speziellere Fragen, wie: „Der Hersteller hat dieses Eg für den Anschluss an einen Hausbahnsteig vorgesehen. Dafür habe ich zu wenig Tiefe auf meiner Anlage. Kann ich dieses Detail ändern?“ Oder, noch spezieller, da leider ziemlich selten angewendet: „Taugt dieses Modell auch für einen Trennungsbahnhof?“

Als Entscheidungshilfen sollen Skizzen dienen, welche die Situation von Eg zu den Bahnsteggleisen und Grundrisse von Eg zeigen. Originalzeichnungen sollen dies ergänzen, selbst wenn man sie schon wegen der schieren Größe des Vorbildes wohl niemals ins Modell umsetzen kann. Verwertbare Details bleiben immer hängen. Und zum Schluss präsentiere ich Ihnen ein von mir entworfenes Eg und dessen Anschluss an einen speziellen Modellbahnhof, quasi als eine Nutzenanwendung aus all den Skizzen und Zeichnungen.

Aufgaben des Vorbild-Eg

Die Aufgaben des Eg haben sich im Lauf der Eisenbahngeschichte gewandelt. Ich gehe von der Lage unmittelbar vor dem Ersten Weltkrieg aus. Diese Rahmenbedingungen änderten sich bis zum Ende von Epoche III insgesamt nur wenig.

Ganz unabhängig vom historischen Wandel dient das Empfangsgebäude als Zugang des Reisenden zum Zug. Nach wie vor kauft er eine Fahrkarte am Fahrkartenschalter. Noch in Epoche III musste er dann an der Bahnsteigsperrle die Fahrkarte knipsen lassen. Bei vielen Bahnhöfen lag die Sperre oft schon vor den Warte- und Diensträumen.

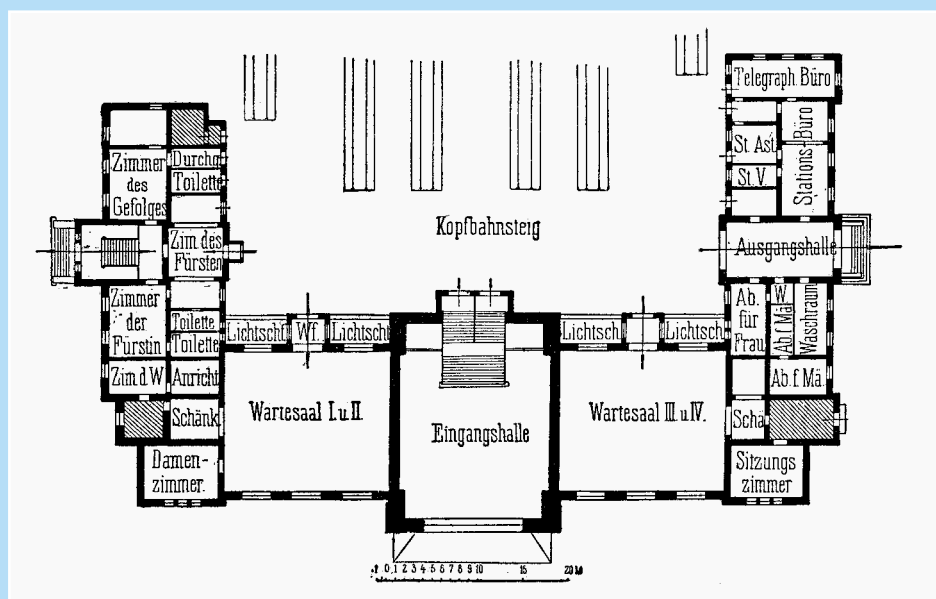
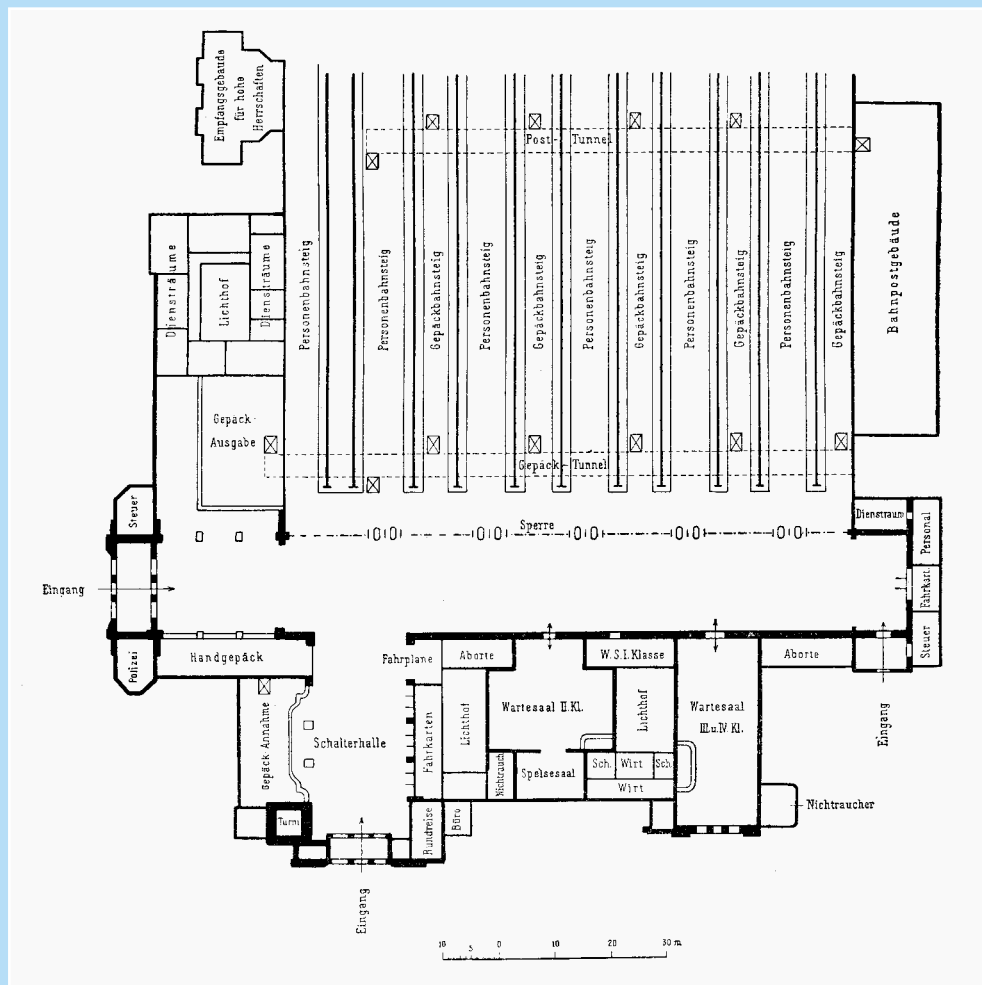
Die Gepäck-Annahme und -Ausgabe, welche einen für uns unverständlich großen Raum einnahm, gehörte ebenfalls zum Raumprogramm des Eg. Heute begnügen wir uns mit Schließ-

Eg vor Kopfgleisen

Hier ein Grundriss, welcher beim Modellbahner kaum zu befriedigende Begehrlichkeit wecken könnte.

Wiesbaden Hbf, Eg und Bahnsteige auf dem Niveau des Vorplatzes, ist mit elf Gleisen ein recht kleiner Großstadt-Kopfbahnhof. Er ersetzte die Kopfstationen dreier ehemals eigenständiger Bahngesellschaften. Sein Eg entstand von 1904 bis 1906 in einem damals für repräsentativ gehaltenen Mix monumentaler Stilelemente. Die Schalterhalle mit seitlichem Turm ist links von der Mitte des unruhig gegliederten Gebäudes angeordnet. Der ungefähr 100 m lange und maximal 40 m breite Baukomplex des Eg steht mittig vor dem Querbahnsteig, welchen eine bogenförmige Stahlkonstruktion überdacht. Der Querbahnsteig ist knapp 140 m lang und 16 m breit.

Das Innere des Egs war opulent ausgestattet, wie es sich für ein internationales Bad gehörte. Kaisern und Königen stand ein eigenes kleines Eg zur Verfügung. Im Gegensatz zur ästhetischen Unsicherheit von Architektur und Innenaustattung stehen betriebs- und bautechnische Details, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechend ausgeführt wurden, so etwa die durch Gepäcktunnel erreichbaren Gepäckbahnsteige, welche den Gepäckverkehr von den Personenbahnhöfen über die Bogenhallen mit, von der Gleislage abhängig, aus Stahlblech und Stahlwinkeln zusammengeklappt werden konnten. Kostengründen schon verabschiedet, doch in der Tradition der preußischen Einzelüberdachungen anfreunden. Ohne Weitsicht war die Entscheidung für die Überdachung. Heute ist Wiesbaden vom hochwertigen Feinbahnbau geprägt.



Bescheidener und zweckmäßiger erscheint das Eg des Kieler Hauptbahnhofs, errichtet in Etappen von 1895 bis 1900. Hier der Grundriss in Gleisniveau. Im Untergeschoss auf Eingangsniveau befinden sich Fahrkartenschalter und Gepäckabfertigung. Bahnsteige und Wartesäle erreicht der Reisende über die große Treppe in der Eingangshalle. Erstaunlich: Es gibt hier bereits Gepäckbahnsteige mit einem eigenen Tunnelsystem. Auch das Prinzip „ein Hallenschiff für jeweils zwei Gleise“ war in Kiel schon angewendet worden. Mit lediglich sechs Hallengleisen dürfte dieser Grundriss den Modellbauer weit weniger abschrecken als der Plan des Wiesbadener Hauptbahnhofs.

Zeichnungen aus: Röhl, 1913, S. 328 und Tafel VII

fächern für hinterlegtes Handgepäck und der Versand von Reisegepäck – per Lkw! – spielt kaum noch eine Rolle. Der Eilgutverkehr war ebenfalls vom Eg aus abzuwickeln. Unsere gepäckwagenfreie Eisenbahn hat den Eilgutdienst zum IC-Kurier-Service zusammenschumpfen lassen.

Das Bahnrestaurants, oft ebenfalls hinter der Bahnsteigsperrre, war in vielen Eg mit den Wartesälen verknüpft. Da es meist zwei nach Klassen getrennte Räume gab (1. und 2. Kl. sowie 3. und 4. Kl.) mussten die Eg-Architekten die Speisen- und Getränkeausgabe so anordnen, dass man von ihr aus bequem die beiden getrennten Tresen gemeinsam bedienen konnte.

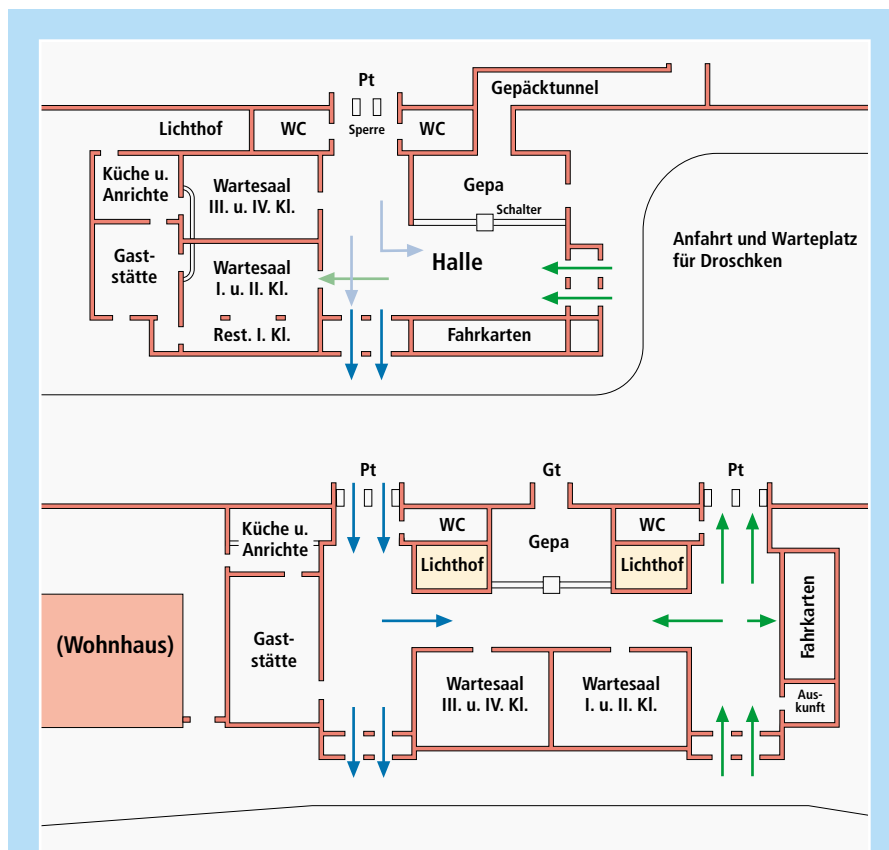
Bahnhofsgaststätten erfreuten sich bis einschließlich der hohen Zeit der Eisenbahn im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts großer Beliebtheit, lagen sie doch in unmittelbarer Nähe einer technischen und gesellschaftlichen Attraktion. Ihr Ruf dürfte um Potenzen besser gewesen sein als der der „Bahnhofskeiße“ Ende Epoche III.

Die Wartesäle großer Eg waren einst recht repräsentative Räume, welche vor allem von umsteigenden Reisenden genutzt wurden. In unseren modernen Zeiten ohne Sperren und mit Taktverkehr legt die Bahn keinen Wert auf ansprechende Warteräume. Die Angst vor Pennern ist offensichtlich größer als der Wunsch, dem Reisenden für kurze Zeit Heimat zu gewähren. Weil die Bahn heute allzu oft aus dem Takt gerät, wären passable Warteräume und Restaurants im Eg wichtiger denn je.

Weiterhin mussten ausreichende Diensträume für den Betriebs- und Verwaltungsdienst des Bahnhofs vorhanden sein, also für den Bahnhofsvorstand und seine Assistenten sowie für die Bahnhofskasse, welche sich meist in der Nähe der Fahrkartenausgabe befand. Aufenthaltsräume für weitere Bedienstete des Bahnhofs und für Zugpersonal waren ebenfalls notwendig. In Eg großer Bahnhöfe sah man zudem Räume für die Bahnpolizei und für den Bahnarzt vor.

Im Zug der technischen und hygienischen Entwicklung nahm man Abschied vom „Abort“ außerhalb des Gebäudes und legte wenigstens bei Neubauten die Toilettenanlagen ins Innere des Eg. Zur Körperpflege boten manche Großstadt-Eg einen Bahnhofsfriseur und sogar Dusch- und Wannenbäder.

Wo man mit regelmäßigem Empfang von Fürsten oder des Kaisers zu rech-



Durch das Empfangsgebäude ohne Stau

Haben Sie schon einmal an die Innengestaltung eines größeren Modell-Eg gedacht? Hier ein paar Skizzen, worüber zu Beginn des letzten Jahrhunderts Professoren und Studenten, aber auch Eisenbahn-Bauräte diskutiert haben mögen. Für die Reisenden ist Rechtsverkehr vorgeschrieben; die Verkehrsströme sollen sich nicht kreuzen. Stationen sind: Fahrkarte kaufen – Gepäck abgeben – den Wartesaal oder Bahnsteig aufsuchen. Freilich strömen ankommende Reisende entgegen. Doch vielleicht hat man die Forderung nach Kreuzungsfreiheit ein wenig übertrieben. Allenfalls wo Reisende des Nah- und des Fernverkehrs einander in die Quere geraten, wird die Chaos-Gefahr virulent. Dem lässt sich vorbeugen, indem man diese beiden Ströme voneinander trennt (wie z.B. im damals geplanten neuen Stuttgarter Hauptbahnhof).

nen hatte, waren im Eg „Räume für hohe Herrschaften“ vorzusehen. In Residenzstädten gab es bisweilen eigene „Fürstenbahnhöfe“ für den Landesherrn und seine Gäste.

Groß und Klein

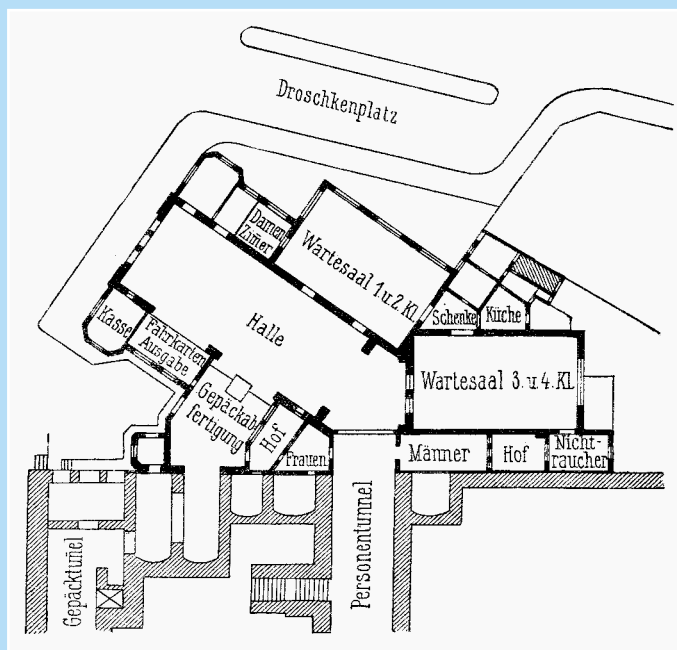
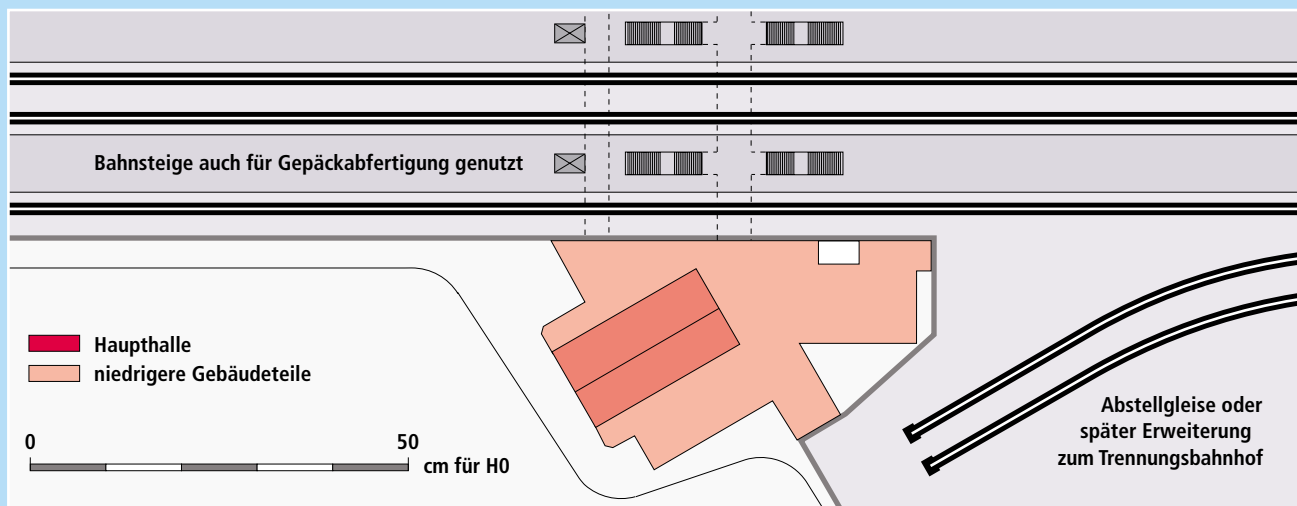
Das gesamte geschilderte Aufgaben- und Raumprogramm galt selbstverständlich nur für große Eg. Hier fanden sich auch – beinahe hätte ich es vergessen – statt des Bahnhofskiosks spezialisierte Ladengeschäfte für den Bedarf des Reisenden.

Was ich ebenfalls noch nicht angesprochen habe: Eg waren grundsätzlich auch zum Wohnen bestimmt. In Eg kleinerer Bahnhöfe hatten der Bahnhofsvorstand und sein Assistent Familienwohnungen im Obergeschoss über den Publikums- und Diensträumen. An

große Eg wurden eigene Wohngebäude angehängt, oder die Dienstownungen befanden sich außerhalb, jedoch in unmittelbarer Bahnhofsnähe.

Die Größe eines Eg richtete sich nach dem Verkehrsaufkommen und nach dem Maß an Aufgaben, welches es zu erfüllen hatte. Neben der Zahl der Reisenden waren der Umfang der Gepäckabfertigung und des Eilgutdienstes zu kalkulieren. Dabei standen die Passagierzahlen etwa mit dem Umfang des Gepäckdienstes nicht unbedingt in direktem Zusammenhang. Stationen mit überwiegend Berufs- und Nahverkehr brauchten für die Stoßzeiten ausgelegte Hallen, Fahrkartenschalter und Bahnsteigzugänge, während ihre Gepäckabfertigung kleiner gehalten sein konnte.

Für ausreichend große Wartesäle war in Umsteigestationen zu sorgen,



Aus: Röhl, 1913, S. 317

Eg im Winkel zu den Gleisen

Links: Das alte Gelsenkirchener Eg von 1904 war mit seiner Hallenfront auf die Hauptzufahrtsstraße ausgerichtet, was eine Winkelstellung von etwas über 30° gegenüber den Bahnhofsgleisen bedingte.

Oben: Auch für die Umsetzung ins Modell ist dies eine interessante Lösung. Die Stellung leicht über Eck unterbricht die langweilige Parallele von Bahnhofsgleisen und Anlagenrand. Während die eingeschossigen Seitenbauten mit ihren Traufen ungefähr in Höhe des Bahnplanums liegen, ragt die Haupthalle darüber hinaus und setzt damit einen zusätzlichen Akzent. Wer noch mehr tun will, der kann, wie beim Vorbild, im Zwickel zwischen der Haupthalle und der Stützmauer zur Bahn hin einen Bahnhofsturm platzieren. Solche Türme waren um 1900 sehr beliebt. Neben der bloßen Repräsentation hatten sie auch technische Funktionen: Sie dienten als Kamin für die Entlüftung und als Wasserturm, wenigstens für die Zwecke des Empfangsgebäude. Als Uhrturm taugten sie für Passagiere in nächster Nähe weniger.

während deren übrige Diensträume nicht unbedingt größer sein mussten als bei Bahnhöfen mit vergleichbarem Verkehrsaufkommen – die Gepäckabfertigung einmal ausgenommen.

Mit der Entwicklung der Eisenbahn wurden die Eg der Eisenbahnknoten zu klein. Man behalf sich zunächst mit An- und Zubauten. Solche für den Eisenbahnliebhaber interessanten, für Eisenbahner und Reisende aber nicht mehr tolerierbaren Komplexe konnten sich vereinzelt bis nach dem Zweiten Weltkrieg halten, so etwa in Heidelberg Hbf oder in Braunschweig Hbf.

Die große Bahnstationsmodernisierung vollzog sich in den Jahren von 1900 bis 1913. Aus dieser an neuen Entwicklungen überreichen Eisenbahnepoche stammen viele heute noch vorhandenen Eg, vor allem in Mittel- und Groß-

städten. Freilich hat man in jener Zeit bisweilen auch zu groß gebaut, obwohl sich bereits Verkehrsverlagerungen abzeichneten.

Ein Beispiel dafür ist der neue Hauptbahnhof der hessischen Haupt- und Residenzstadt Darmstadt (1912). Er verknüpfte die Hessische Ludwigsbahn (West–Ost) mit der Main-Neckar-Bahn (Nord–Süd) – beide bereits unter preußisch-hessischer Ägide – auf geradezu verschwenderische Weise. Doch schon damals waren hochwertige Züge auf die schnellere Nord–Süd–Strecke durchs hessische Ried abgewandert. Der Bahnhof mit seinem verhalten repräsentierenden Eg erscheint heute immer noch modern. Aber nie hat er es geschafft, die Main-Neckar-Linie als Fernverkehrsstrecke dauerhaft aufzuwerten.

Zweck und äußere Erscheinung

„Wie bei jedem Hochbau soll sich auch bei dem Empfangsgebäude der Zweck in der äußeren Erscheinung ausdrücken. Um dies zu erreichen, hat man sich von den sog. geschichtlichen Stilformen freizumachen und der modernen Aufgabe des Gebäudes entsprechend auch moderne Formen zu wählen“ (Röhl, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2. Ausg., 4. Bd, Berlin und Wien 1913, Stichwort „Empfangsgebäude“, S. 303).

Leichter gesagt als getan. Im Jahr 1913 hatte man den Jugendstil gerade ad acta gelegt um sich wieder, zum wievielten Mal eigentlich, dem Erbe der Griechen oder gar eines vermeintlich heroischen Mittelalters zuzuwenden. Doch es gab auch schon hervorragende

Beispiele der „Prämoderne“, etwa das 1913 eröffnete Eg von Karlsruhe Hbf mit seiner beispiellosen Innenhalle.

Die Architekturgeschichte des Eg hatte recht günstig angefangen: Man baute zunächst im nachklassizistischen Rundbogenstil, welcher der Reihung immer gleicher Bauelemente entgegenkam. Der Aufwand hielt sich in Grenzen. Doch je mehr die Eisenbahn zur Erfolgsgeschichte wurde, desto mehr wuchs der Drang nach repräsentativen Formen.

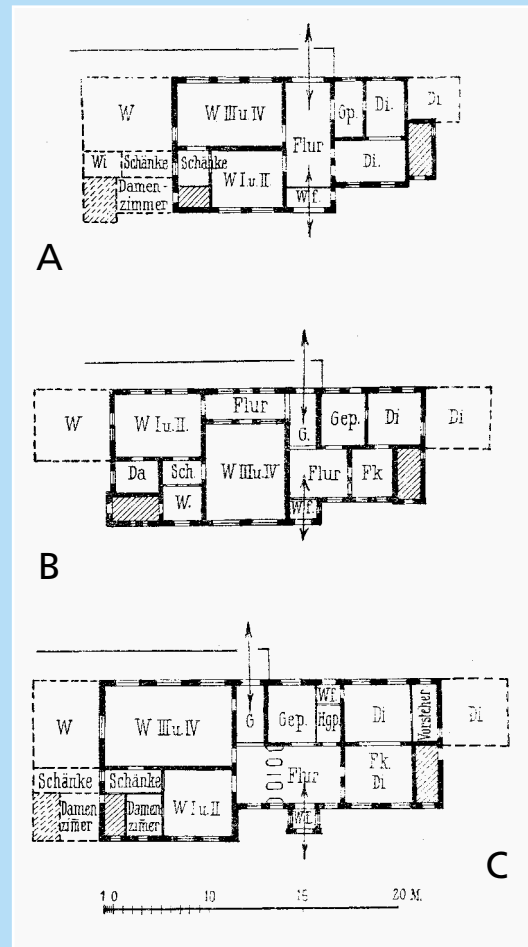
Dem Spätklassizismus folgte eine verspielte Phase, welche oft als „Romantische Architektur“ bezeichnet wird. Schmuckformen der italienischen Frührenaissance oder auch mehr und mehr der Gotik griffen auf den Fassaden um sich. An das Eg angebaute Wasserreservoirs erhielten die Gestalt von Aussichtstürmen, wie man sie von italienischen Villen her kennt. In Bayern dominierte auch bei größeren Egs der sog. „Maximiliansstil“, welcher als eine Antwort auf die unter König Maximilian II. entfachte Baustildebatten zu verstehen ist.

Nach den Egs in „Renaissance- und Barockformen“ (1870 bis ca. 1905) kam – vor allem in Preußen – eine Stilwende. Zum einen entwickelte man den sog. „Heimatstil“. Im Sinn der englischen Arts-and-Crafts-Bewegung versuchte man an lokale Traditionen anzuknüpfen. Typische Bauweisen und Materialien der Region sollten zum Einsatz kommen. „Zwanglose Gruppierung der Bauteile“ (Röll) war angestrebt, zumal sie einer zweckentsprechenden inneren Gliederung des Egs mehr entsprach als die erzwungene Symmetrie.

Zum anderen entstanden etwa in Metz oder Aachen bombastische Gebäude im Stil einer, ich möchte sagen, „Steinzeit-Romanik“. Es ist anzunehmen, dass sie als politisches Signal gemeint waren: Das Kaiserreich versuchte seinen eigenen Nationalstil zu entwickeln, besonders an seiner Westgrenze. Ganz so original war er allerdings nicht. Im US-amerikanischen Mittelwesten waren ähnliche Formen bereits kurz nach 1890 aufgetaucht.

Nach dem Ersten Weltkrieg hatte man für derart Martialisches keinen Sinn mehr, aber es dauerte einige Jahre, bis sich die architektonische Moderne bei den wenigen zwischen 1918 und 1933 neu errichteten Egs durchsetzen konnte. Diese Zeit liegt schon außerhalb meines Berichtszeitraums.

Preußische Muster-Grundrisse



Dies sind Grundrisse von kleineren Egs, wie sie Stationen auf dem Land, in Kleinstädten oder auch im Umkreis von Großstädten angemessen waren.

A. Ein von Vorplatz und Bahnsteig zugänglicher Flur trennt Dienst- und Warterräume. Ein Raum für die Gepäckabfertigung ist vorhanden. Die „Schänke“ kann bei einer Erweiterung an eine Bahnhofswirtschaft angebunden werden.

B. Der Reisende gelangt vom Vorplatz zunächst in eine kleine Halle mit Fahrkartenausgabe. Weiter zum Zug geht es durch einen schmalen Gang. Der Wartesaal für die höheren Klassen verfügt über ein Damenzimmer (Da).

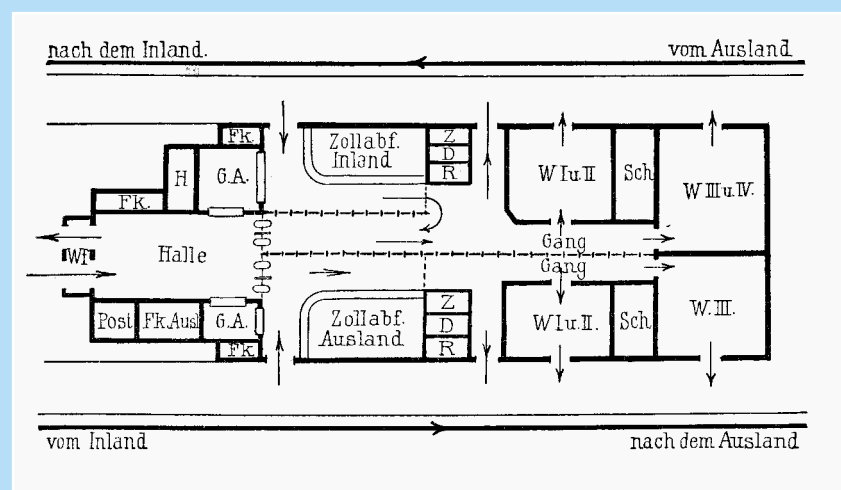
D. Für Hauptstrecken gedacht war die Version mit Bahnsteigsperrung in der Schalterhalle. Die Warterräume liegen hinter der Sperre.

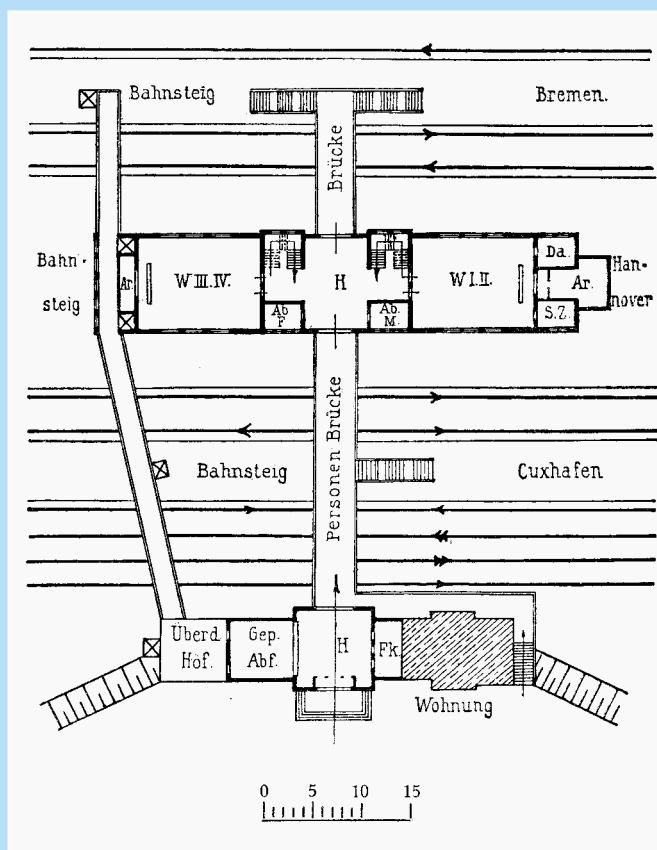
Aus: Röll, 1913, S. 315

Eg eines Grenzbahnhofs

Die Grenzkontrolle im Zug hat sich generell erst nach dem Zweiten Weltkrieg durchgesetzt. Jedenfalls: kam man noch vor wenigen Jahren auf dem „Bayerischen Bahnhof“ in Salzburg an und wollte man mit einem ÖBB-Zug weiterfahren, dann musste man durch die Passkontrolle und, bei hinreichendem Anfangsverdacht, auch durch den Zoll. Hier handelt es sich jedoch nicht um Salzburg Hbf mit seinem hochinteressanten Gleisplan, sondern um eine recht einfache Grenzstation in Insellage. Der Modellbahner könnte sie dadurch aufwerten, dass die beiden Gleisgruppen je einer der hier kommunizierenden Nationaleisenbahnen zugewiesen werden.

Aus: Röll, 1913, S. 330





Insel-Eg mit Zugang im ersten Stock

Kennen Sie die Spur-I-Anlage im Museum für Hamburgische Geschichte? – Dann kennen Sie auch den Hamburg-Harburger Bahnhof, wenigstens als hervorragend gestaltetes Modell.

Bis zum Bau der Elbbrücken (1872) stand hier ein Fachwerk-EG mit hölzerner Halle, welches noch die Hannöversche Staatsbahn als Endpunkt der Strecke Hannover–Hamburg errichtet hatte. Dem folgte ein in gotischen Formen gehaltenes Inselgebäude mit hoch gelegenem Vorgebäude; beide sind durch einen Steg über den Gleisen verbunden. Also erreicht der Reisende über den ersten Stock des Inselgebäudes treppab Warteräume und Hausbahnsteige.

Ein fulminantes Vorbild, besonders wenn der Modell-Bahnhof in leichtem Winkel zur Anlagenkante angeordnet ist. Das Vorgebäude muss dann selbstverständlich auf dem Hochufer am Anlagenhintergrund stehen. Aus: Röhl, 1913, Tafel VI

Literatur zum Thema:

- Kubinsky, M.: Bahnhöfe Europas, Stuttgart 1969
 Kubinsky, M.: Architektur am Schienenstrang, Hallen, Schuppen, Stellwerke, Stuttgart 1990
 Berger, M.: Historische Bahnhofsbauten, 3 Bände, Berlin/DDR 1980, 1987 und 1988

Zurück zur Modellbahn

Nehmen wir einmal an, das Programm der Zubehörindustrie würde uns mit allen Arten von Modell-Eg beglücken, sodass man, wie groß oder klein der entsprechende Modellbahnhof auch sei, beim Händler das Angemessene leicht fände. In diesem Fall könnten Sie, vielleicht auch mit ein wenig Hilfe durch meinen Artikel, eine Checkliste aufstellen, etwa so:

n In welcher Epoche ist das Modellbahnthema angesiedelt? Ich bin in diesem Artikel von der Situation um 1913 ausgegangen. Aber, wie ebenfalls schon erwähnt, gab es in Epoche III noch Bahnsteigsperrten und z.B. einen starken Eilgutverkehr. Modellbahner der Epochen IV und später müssen sich einem zunächst negativen Wandel stellen. Eg verlieren einen Teil ihrer Aufgaben, viele verkommen sogar total. Erst die „private“ DB AG hat Eg mit viel Publikumsverkehr als lohnende Immobilien wieder entdeckt.

n Welche Art von Verkehr dominiert den Personenbahnhof? Sind es die Pendler oder die Fernreisenden? Oder gibt es, was am interessantesten wäre, einen von der Tageszeit abhängigen Mix, welcher sich dann auch im Modellfahrplan niederschlagen sollte?

n Für welchen Bahnhofstyp wird das Eg gebraucht? Handelt es sich um einen Kopfbahnhof, ein Durchgangsbahnhof (Gleich-, Hoch- oder Tieflage der Gleise)? Oder sucht man gar ein Eg für einen Trennungsbahnhof?

n Welchen Teil des ohnehin notorisch zu geringen Raumes möchte man für ein Eg opfern? Soll es so vollständig wie möglich aufgestellt werden, oder genügt eine geschickte Andeutung?

n Freilich spielt auch die persönliche Vorliebe für Baustile eine wichtige Rolle. Mag ich ein Eg, welches sich von der Frühzeit der Eisenbahn bis heute erhalten hat? Mag ich lieber eines aus Epoche II? Oder gefallen mir eher moderne Entwürfe?

n Und schließlich die Frage aller Fragen: Was darf das Eg kosten?

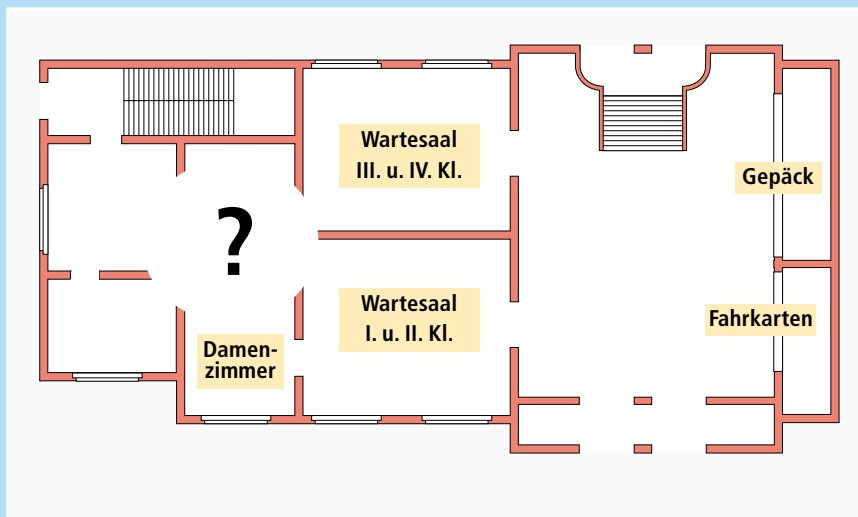
Angesichts des zahlreichen, aber dennoch stark begrenzten Angebots haben wir selbstverständlich nur geringe Wahlmöglichkeiten. Trotzdem halte ich meine kleine Liste nicht für umsonst. Sie hilft auch, wenn Sie aufs Vorhandene zurückgreifen.

Wenn Sie an Eigenbauten gehen, werden Ihnen noch viel mehr Punkte einfallen, die für die Planung wichtig sind. Machen Sie es aber nicht zu kompliziert. Ihr Eg ist ja kein wirkliches, es

muss also nicht funktionieren.

Mein Tipp zum Thema Angemessenheit und Plausibilität: Ein Modellbahneg darf im Vergleich mit den vorhandenen Gleisanlagen ruhig ein wenig überdimensioniert erscheinen. Das meine ich nicht räumlich, denn oft tut es ja schon eine Andeutung am Hintergrund. Vier Gleise, zwei Bahnsteige in richtiger Breite und Ausstattung, dazu noch Bahnsteigdächer oder gar Hallen, und alles mit Teilen des Kibri-Eg „Bonn“ oder mit dem Faller-Eg „Neustadt a. d. W.“ von Faller: Das wäre für mich durchaus plausibel.

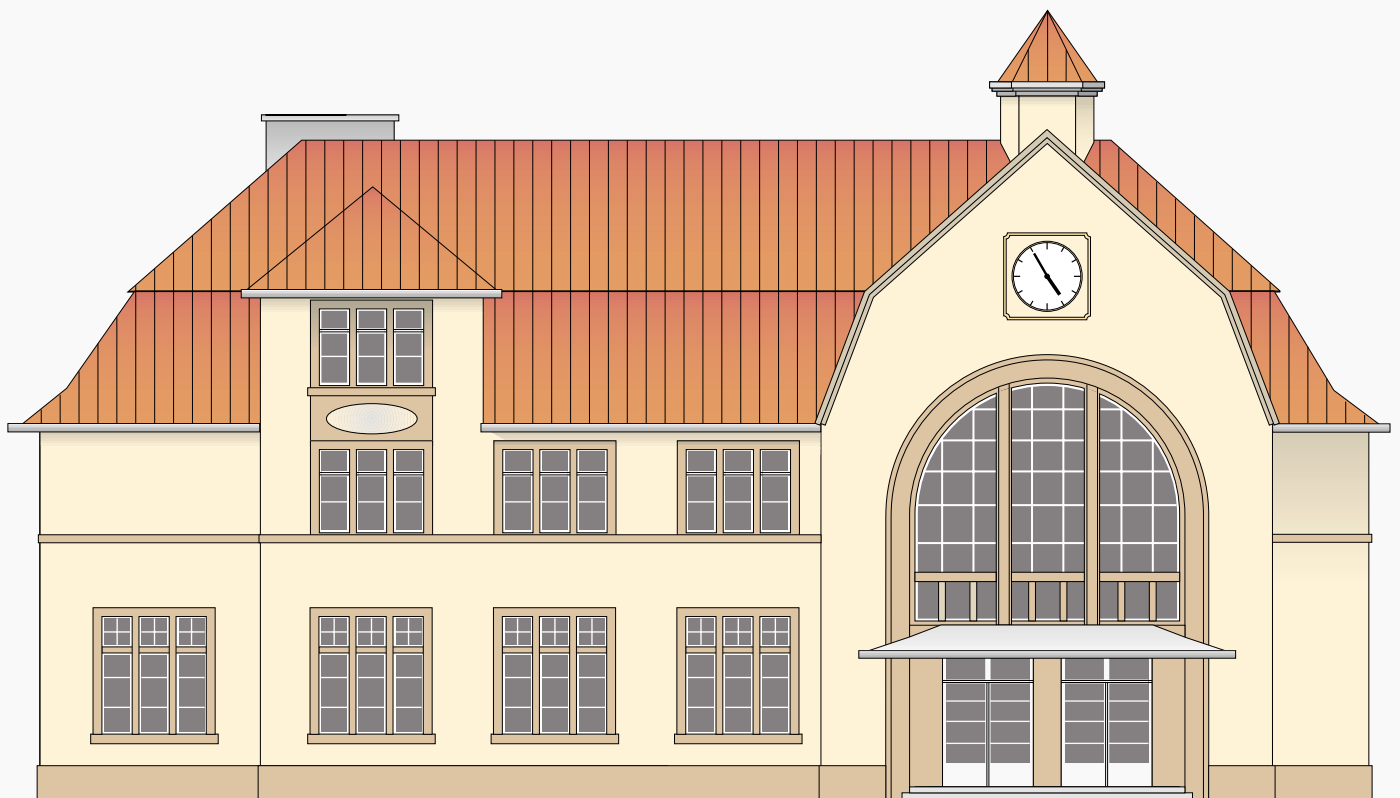
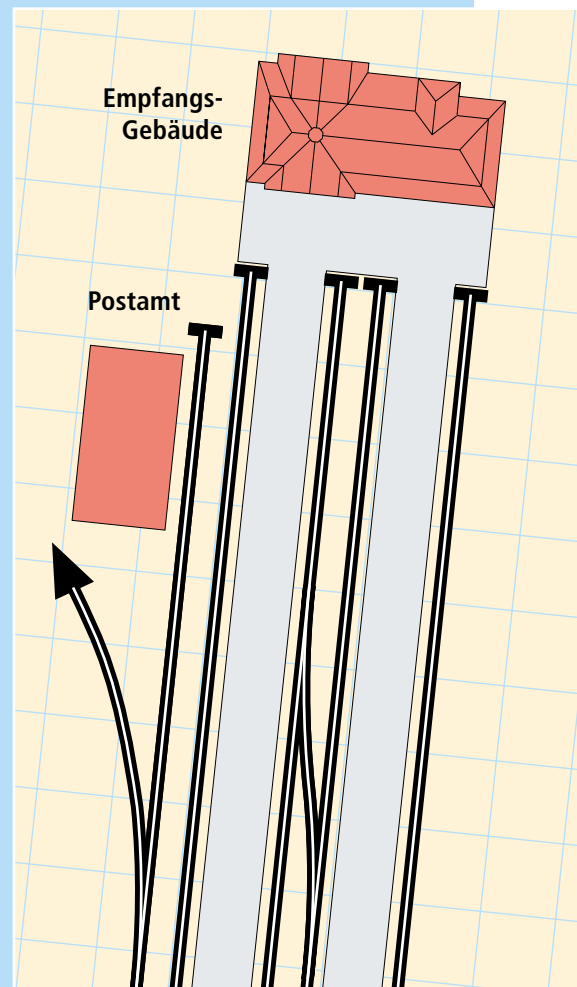
Bei der Vorbereitung dieses Artikels ist mir wieder einmal eine ärgerliche Lücke im Eg-Angebot aufgestoßen: Es fehlen einfach klein- und mittelstädtische Eg nach weit verbreiteten Vorbildern im ehemals preußischen Raum. Deshalb schließe ich mit einem praktischen Vorschlag. Vorbildsituation: ähnlich wie Bad Harzburg, also minimaler Kopfbahnhof mit echten Kopfgleisen, auf denen sogar Fernreisezüge immer noch Kopf machen! Das spezielle Harzburger Eg gefällt mir nicht besonders, deshalb habe ich einen eigenen Entwurf skizziert. Dabei bin ich jedoch diesem Eg-Typ, wie ich hoffe, treu geblieben. Vielleicht nutzt's ja was, bei Ihnen und bei den Herstel-



Ein bislang fehlender Empfangsgebäude-Typ

EG für Kopfbahnhöfe: ein heikles Kapitel, aber es gibt durchaus modellbahntaugliche Vorbilder. Bei diesen Zeichnungen habe ich mich an Bad Harzburg orientiert, ohne jedoch zu kopieren: trotzdem ein typisch preußisches Gebäude, das vielleicht erst 1915 fertig wurde. Mittlerweile ist der ohnehin karge Stuck entfernt und die Eingangstüren sind in den 1930ern ersetzt worden. Der Aufsatz des Lüftungstürmchens hat im letzten Krieg einem Tiefflieger-Piloten als Ziel gedient. Gut getroffen hat er, denn das Türmchen selbst ist stehen geblieben.

Oben: Manchmal überlegt sich der Modellbahner, wie es im Innern seiner Gebäude aussehen könnte. Hier mein Vorschlag für das kleine Eg. Wie in Harzburg liegt das Vorplatz-niveau höher als das Bahnsteigniveau. Die Treppe ist in der Halle untergebracht. Im Bereich der Gastwirtschaft bleibt ein großes Fragezeichen, und wo sind die Klos?



Maßstab 1:2 für Baugröße H0



Empfangsgebäude von damals

In grauer Vorzeit

Als Farbfilme noch zu den Raritäten zählten, wurde die Welt eben in Schwarz/Weiß dokumentiert. Die Zeugnisse dieser Zeit präsentieren uns blitzsaubere Bahnhöfe, war doch die Eisenbahn noch „von Amts wegen“ ein Repräsentant des Staates. Begleiten Sie Ari Kamp zu einem Fotorundgang durch die Epochen II und IIIa.

Ich versteh nur Bahnhof“, heißt ein geflügelter Satz, wenn es darum geht, blumig zu umschreiben, dass jemand von der einen oder anderen Sache absolut keine Ahnung hat. Wer auf der Modellbahn einen überzeugenden Bahnhof einrichten möchte, muss zwar nicht Architekt oder Bahnhofsvorstand sein. Vorbildorientierte Sachkenntnis tut aber gut. Denn rund um Empfangsgebäude und Güterschuppen, Stellwerke und Bahnsteigdächer spielt sich das Leben bei der Eisenbahn in zahllosen Details ab.

Doch halt: Hier kommt auch schon die Einschränkung. Zumindest was die Bilder dieser Seiten angeht, sollte man von der Vergangenheit sprechen. Denn hier werden ausschließlich die Jahre von etwa 1925 bis 1955 dokumentiert – ein Zeitraum, der von den Modellbahnepochen II und IIIa abgedeckt wird. Der Grund liegt auf der Hand: Denn zu dieser Zeit waren die abgebildeten Empfangsgebäude noch weitge-

hend in ihrem Ursprungszustand erhalten. Größere architektonische Veränderungen und eklatante Bausünden wurden in Deutschland meist erst später begangen ...

Im Modernisierungswahn der späten Sechziger- und Siebzigerjahre wurde ohne Rücksicht auf Verluste Altes beseitigt. Den zahllosen Bahnhofsgebäuden in Deutschland, die einst mit viel Einfühlungsvermögen, mit baukünstlerischem Verstand sowie mit Rücksicht auf regionale Baustile und Baustoffe erbaut wurden, ging es an die Substanz.

Sprossenfenster wurden herausgerissen und durch großflächige Verglasungen ersetzt, die auch heute noch wie Löcher in den Fassaden klaffen. Gesimse und Verzierungen wurden abgeschlagen, lebendiges Backsteinmauerwerk hinter glattem, aber langweiligem Putz versteckt. Oftmals existieren im Kern die historischen Bauten noch heute. Aber gründliche Moderni-

sierungen sind als solche nicht mehr zu erkennen.

Auch der Eisenbahnbetrieb selbst wandelte sich im Lauf der Jahrzehnte und hinterließ veränderte Strukturen: Sofern kleinere Haltepunkte heute überhaupt noch vorhanden sind, wird dort kein Personal mehr gebraucht. Den freundlichen Beamten hinter dem Fahrkartenschalter hat meist der Automat verdrängt. Damit wurde auch das Empfangsgebäude mit den Büro- und Wohnräumen überflüssig.

Längst sind auch die zahlreichen Details, die das Flair der Bahnhöfe bestimmten, verschwunden. Läutewerke, Bahnsteigsperrern, Telegrafeneleitungen oder Werbetafeln aus Email wanderten auf den Schrottplatz der Geschichte. Eine kleine Überdachung, eine Sitzbank, ein Papierkorb – mehr wird dem Reisenden von heute nicht mehr zugestanden. Das Bild moderner kleiner Bahnhöfe wird bestimmt von verzinkten Zäunen, kahlen Betonverbundsteinen und grellem Neonlicht. Positive Ausnahmen gibt es leider nur wenige.

Grund genug also, um Rückschau zu halten. Lassen Sie sich auf diesen Seiten inspirieren von den vielen Kleinigkeiten am und um den Bahnhof, von Details, die als Nachbildungen im Kleinen Leben auf die Anlage bringen und Atmosphäre schaffen. Die Fotos stammen aus Südbayern, die erkennbaren Ausstattungen und Einrichtungen sind jedoch in ganz Deutschland üblich gewesen.

Ari Kamp

Linke Seite: Der Bahnhof Harbatshofen im Allgäu zwischen Oberstaufen und Lindau am 22. Mai 1935: Interessant ist die Anordnung der Gesamtanlage und der Details: Auf der Ladestraße hat der Bahnmeister einige Eisenschwellen zwischengelagert. Verteilt auf das gesamte Areal des Bahnhofes stehen mehrere kleine Bretterbuden. Nie dürfen die Telegrafenleitungen fehlen, die beim genauen Hinsehen übrigens selten ganz senkrecht standen.

Der Ort Epfenhausen (rechts) liegt an der Hauptbahn von München über Buchloe nach Memmingen. In den späten Dreißigerjahren verfügte der Bahnhof mit seinen vier Gleisen noch über ein Empfangsgebäude, das vom Personal liebevoll gepflegt wurde. Im vorgebauten kleinen Stellwerk mit Verglasung zum Bahnsteig hin stand ein Kanonenofen, dessen Kamin kurzerhand durch die Befensterung ins Freie geleitet wurde. Man beachte auch die Telegrafenleitungen am Haus und die Signalschilder am Lattenzaun.



Werbung spielte schon früher eine bedeutende Rolle bei der Bahn. Das kleine Gebäude von Harbatshofen zwischen Augsburg und Donauwörth wurde großzügig mit Werbeschildern aus Email versehen, die heute jeden Sammler erfreuen würden. Für diese Sammler gibt es spezielle Versteigerungskataloge, die sich ausgezeichnet als Vorlage für die Herstellung von Schildern im Modell eignen (s. MIBA 8/1998, S. 90)!

Unten: Der Bahnhof Schongau im Überblick: Im Vordergrund lagern Baustoffe. An der Ladestraße steht ein Portalkran, mit dem Ladegut auf die Rollwagen einer handbetriebenen Feldbahn umgeladen wird. Auf der anderen Seite der Gleise das Empfangsgebäude und rechts daneben das Verwaltungsgebäude der Bahnmeisterei.





Quirliges Leben auf dem Bahnsteig vermittelt diese Aufnahme aus Röthenbach im Allgäu. Auf Gepäckkarren und Schlitten stapelt sich das Gepäck der Reisenden und allerei anderes Ladegut. Auf Gleis 1 wartet der Lokalbahnzug nach Weiler im Allgäu.

Mit dem Bau der Bahnhofe im 19. und frühen 20. Jahrhundert war stets die Pflanzung von Bäumen und Sträuchern im Umfeld verbunden. Auch das kubische Empfangsgebäude von Zuchering bei Ingolstadt an der Strecke nach Regensburg wird von Bäumen eingerahmt. Man beachte die abgestellten Fahrräder, die hohe Fahnenstange, den Bretterschlag, der sich an das vorgebaute Stellwerk anlehnt, die Bahnsteigsperrre und den kleinen Schuppen zwischen den beiden Bäumen rechts.



Auch in Biesenberg an der Hauptbahn zwischen Hergatz und Röthenbach im Allgäu beschränkte sich die Ausstattung auf das Notwendigste: Der Haltepunkt in Kombination mit einem Bahnwärterhaus und einem Bahnübergang mit Schranke besaß keinen erhöhten Bahnsteig. Immerhin aber war eine elektrische Bahnsteiglampe vorhanden. Das Wartehäuschen hatte man kurzerhand wie eine Brücke über einen Graben gebaut.



Allerlei „Kleinkram“ belebt auch diese Szene am Haltepunkt Reicholzried zwischen Memmingen und Kempten im Allgäu. Das Häuschen mit dem Warteraum ist etwas vom Gleis zurückgesetzt. Direkt am Bahnsteig steht eine typische Wellblechbude (sogar mit Vordach), die offensichtlich zur Fahrkartenkontrolle genutzt wurde. Ein Läutewerk kündigt die Züge an; direkt daneben die Kurbelvorrichtung für die Schranken. Zwei Bäume und ein aufgestelltes Vogelhäuschen runden die Idylle ab.



Den Nesselwanger Bahnhof zierten in der Vorkriegszeit neben verschiedenen Werbetafeln auch ein Briefkasten und eine Kreidetafel, auf der die Verspätungen der Züge fallweise angeschrieben wurden (links von der Eingangstür am Bahnsteig).

In Woringen bei Memmingen fällt die Kombination eines Bahnüberganges mit Schranke direkt am Empfangsgebäude auf. Um die Straße niveaugleich über die Schienen zu führen, mussten die Bahnsteigkanten abgesenkt werden.





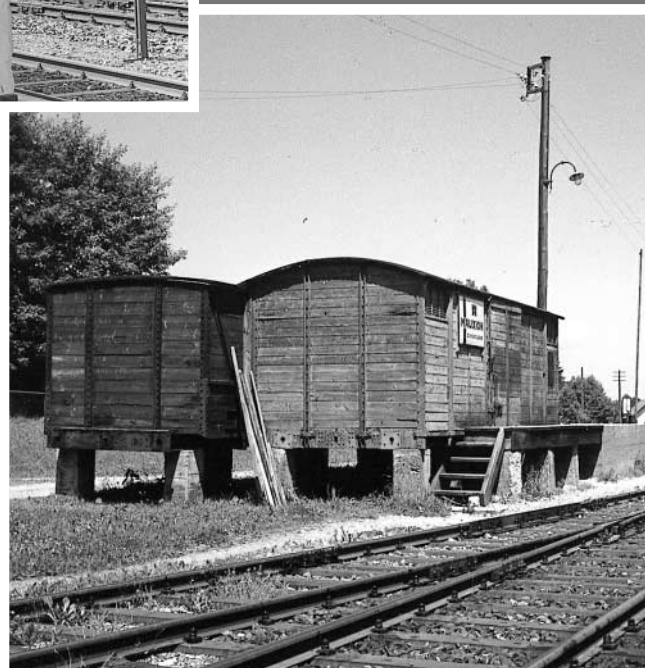
Wilder Wein hat die Bahnsteigüberdachung im bayerischen Wallfahrtsort Altötting überwuchert. Doch damit nicht genug. Das aufmerksame Stationspersonal sorgte auch für Blumenkästen an der Bahnsteigsperrung und Thuja-Pflanzen auf dem Bahnsteig. Sogar aus Bastkörben, die vom Dach herunterhängen, wuchert üppiges Grün.

In Günzach zwischen Kaufbeuren und Kempten im Allgäu gab es eine interessante Kombination aus Unter- und Überführung. Zum Bahnsteig der Gleise 2 und 3 gelangten die Reisenden durch eine Unterführung. An gleicher Stelle führte zusätzlich ein Fußgängersteg über die Gleisanlagen des Bahnhofes hinweg.



Rechts: Rothkreuz zwischen Kempten und Isny im Allgäu: Die Aufbauten von zwei ausrangierten Güterwagen dienen als Güterhalle.

Einfacher gehts nicht: Der Haltepunkt Sameister zwischen Marktoberdorf und Lechbruck im Allgäu war lediglich an einer rostigen Stationstafel erkennbar.



Dieses Bild aus dem alten Kemptener Hauptbahnhof zeigt die Bahnsteigsperrung und ein Häuschen für den Fahrkartenkontrolleur. Im Hintergrund die für größere Bahnhöfe obligatorische Bahnhofsbuchhandlung und ein Kiosk. Unscheinbar, aber ebenfalls sehr typisch: der Gepäckkarren, damals normalerweise in einer hölzernen Ausführung.

Auch das kann zum „Zubehör“ auf dem Bahnsteig gehören: Eine Geldwechselstube der „Deutschen Verkehrs-Kreditbank“ in den Vierziger Jahren. Die vielfältigen Anschläge und Bekanntmachungen lassen kaum noch etwas von der Bretterstruktur der Stube erkennen.

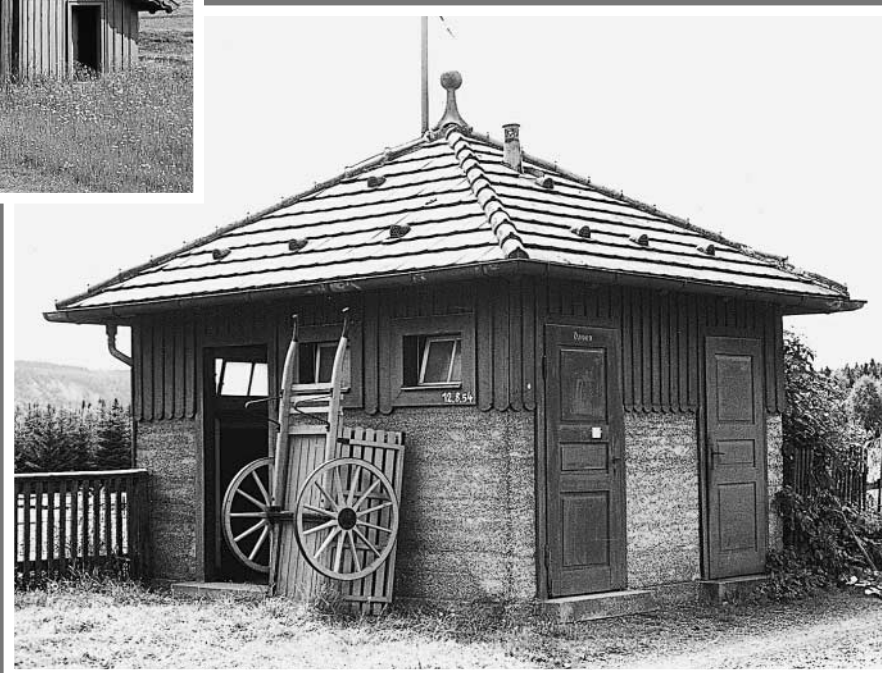


Oben: Nochmals eine „Schalterszene“ einer kleinen Nebenbahnstation in Bayern. Man beachte die karge Inneneinrichtung und das winzige „Verkaufsfenster“, das durch eine blecherne Tür verschlossen werden konnte. Der Hinweis „Vorsicht bei Gesprächen! Feind hört mit“ ist typisch für die Epoche IIIc.



An der Strecke von Marktoberdorf nach Füssen lag im engen Gleisbogen vor einem Einschnitt der Haltepunkt Enzenstetten. Von einem „Bahnsteig“ konnte kaum die Rede sein; das Empfangsgebäude beschränkte sich auf eine Bretterbude vermutlich mit einem Abort im rückwärtigen Teil; dazu ein Stationsschild an einem Pfahl – fertig war der Bahnhof. Dennoch durfte auch dort die obligatorische Werbung nicht fehlen.

Darf auf keinem Bahnhof fehlen: Das stille Örtchen als quadratischer Bau mit Zelt Dach. Alle Fotos: RBD München/RBD Augsburg, Sammlung Ari Kamp





Empfangsgebäude der K. Bay. Sts. B.

Von echten und unechten Würfeln

Eine kleine Entwicklungsgeschichte der Empfangsgebäude bei der Bayerischen Staatsbahn zeichnet Ulrich Rockelmann nach. Dabei nimmt er eine Typisierung der Bauten vor und beschreibt ihren Einsatz an Haupt- und Nebenbahnen. Und schließlich hat er sich im H0-Angebot der Zubehörhersteller umgesehen.



Nachdem die Aufbauphase bei den früheren deutschen Eisenbahnen abgeschlossen war und sich der Staatsbahngedanke allenthalben durchzusetzen begann, war dies auch der Beginn einer gewissen baulichen Konsolidierung in vielen Bereichen.

Für das Publikum standen hier naturgemäß die Empfangsgebäude mit in vorderer Reihe, stellten sie doch – neben den Fahrzeugen – ein Aushängeschild der jeweiligen Bahngesellschaft dar. Gleichzeitig war nun bei den meisten Länderbahnen eine Art Typisierung der Betriebsgebäude festzustellen, wie hier in geraffter Form am Beispiel der Bayerischen Staatsbahn zwischen 1870 und 1918 gezeigt werden soll.

Wenn auch die ersten Eisenbahnen im damaligen Königreich Bayern Pri-

Ein so genannter Würfel: das Empfangsgebäude des Bahnhofs Nürnberg-Stein (links). Oben das EG von Waldmünchen (Erdgeschoss aus Natur-Bruchstein, Obergeschoss in Klinkerbauweise), hier mit VT 08 der RAG. Bilder rechte Seite: EG in Ebermannstadt (großer Satteldachtyp) und EG Bogen (kleiner „Würfel“).

Fotos: ur

vatunternehmen darstellten, setzte sich dort schon bald der Staatsbahngedanke durch. Zwar gab es zeitweise noch gegenläufige Bewegungen, die beispielsweise zur Gründung der „Königlich privilegierten Aktiengesellschaft der bayerischen Ostbahnen“ führten, doch spätestens mit deren Übergang auf den Staat im Jahr 1876 sollten fortan in Bayern echte Privatbahnen nur noch in lokalen Bereichen eine Rolle spielen.

Die Staatsbahnen stellten das Verkehrsunternehmen in Bayern dar – vollständig beim Hauptnetz und weitgehend im Bereich untergeordneter Linien. Diese entstanden ab 1872 – zuerst als „Vizinalbahnen“ oder „Hauptbahnen im Sekundärbetrieb“, dann ab 1884 als „Lokalbahnen“. Wenn auch der Einfluss der Hauptbahnen auf Bahnhofsgebäude an Nebenstrecken in vielen Fällen nicht zu leugnen ist, kam es dort schon bald zu speziellen Baumustern.

Noch ein Hinweis: Wenn im folgenden Text hinter Bahnhofsnamen Jahreszahlen genannt sind, beziehen sie sich auf die Inbetriebnahme der jeweiligen Strecke für den allgemeinen Verkehr; die tatsächliche Fertigstellung des Empfangsgebäudes kann durchaus schon früher erfolgt sein.

Typisch bayerisch: der „Würfel“

Im ganzen Land zwischen Rhön und Alpen war (und ist noch heute) eine Gebäude-Bauform zu finden, die – geometrisch nicht korrekt – den Namen „Würfel“ bekam. De facto besitzen jedoch diese Gebäude fast immer die Gestalt eines (allgemeinen) Quaders, denn bei einem Würfel müssten die Kantenlängen gleich sein! Daher wird in diesem Beitrag der Ausdruck „Würfel“ in Anführungszeichen gesetzt, wenn die genannte Voraussetzung nicht erfüllt ist.

Kennzeichen dieser Gebäude-Bauform ist das äußerst flach geneigte Walmdach. Bezüglich der Ausmaße des Baukörpers legte man eine große Flexibilität an den Tag, und neben variabler Breite und Tiefe gab es auch in der Höhe Unterschiede. Während an Hauptstrecken meist drei Geschosse zu finden waren, gab es im Nebenbahnbereich überwiegend zweigeschossige „Würfel“. Ebenso flexibel zeigte man sich beim Baumaterial. Aus Kostengründen kamen in der Regel je nach örtlicher Verfügbarkeit Klinker, normales verputztes Mauerwerk, Sand-

stein oder auch Natur-Bruchsteine zur Verwendung. Fachwerk finden wir beim „Würfel“ jedoch nicht!

Drei Hauptstrecken, an denen viele dieser Gebäude entstanden, sind etwa die Linien Schweinfurt–Mellrichstadt, Nürnberg–Ansbach–Dombühl oder auch Nürnberg–Schnabelwaid–Marktredwitz. Auch im „Ausland“ wurde der „Würfel“ errichtet, und zwar in Sachsen-Meiningen im Bf Rentwertshausen an der gepachteten Strecke in Richtung Meiningen. An „Hauptbahnen im Sekundärbetrieb“ seien die Bahnhöfe Landsberg am Lech (1872), Wunsiedel (1877) oder Eggenfelden (1879), an „Vizinalbahnen“ Aschau im Chiemgau (1878) genannt.

Den „Würfel“ verwendete die Bayerische Staatsbahn nicht nur für Empfangsgebäude, sondern auch für Verwaltungs- oder Dienstwohngebäude.

Die dreigeschossige Bauform kam an Lokalbahnen seltener vor; einige Beispiele: Marxgrün (1887; war bis 1898 Endbahnhof der Strecke aus Hof), Greding (1888), Kötzing (1892; ab 1893 Übergangsbahnhof zur privaten Lokalbahn Lam–Kötzing), Freyung (1892), Waldmünchen (1895). In Beilngries (alter Bahnhof von 1888;

ursprünglich Endstation) entsprach zwar die Grundfläche in etwa dem „normalen Würfel“, jedoch war das Gebäude nur zweigeschossig. Hier hatte man sich wohl Bahnhöfe an Vizinalbahnen zum Vorbild genommen, denn das Empfangsgebäude im Bf Windsheim (1876, bis 1898 Endstation; „Bad“ wurde die Stadt erst 1961) sah, abgesehen vom Baumaterial, ähnlich aus – der dortige große Zwerggiebel bestand anfangs noch nicht.

Häufiger fand bzw. findet man bei früheren Vizinal- bzw. Lokalbahnen eine bescheidenere zweigeschossige Abart mit kleinerer Grundfläche. Einige Beispiele: Ipsheim/Mfr. (1876), Hilpoltstein (1888), Ostheim vor der Rhön (1898; damals eine Exklave von Sachsen-Meiningen), Hirschau/Opf. (1898). Interessant der Bf Spalt/Mfr. (1872): Hier trat wohl später so großer Platzmangel ein, dass eine Erweiterung des Empfangsgebäudes in gleichem Stil erfolgte!





Relativ groß mit Krüppelwalmdach: Empfangsgebäude des oberpfälzischen Bahnhofs Schnaittenbach.

Das Mini-EG des Bahnhofs Uttenreuth („Seekuh“) hat ein flaches Satteldach.

Auch zum „Satteldach-Typ“ gehört das EG des ehemaligen Nebenbahn-Bahnhofs Neunkirchen am Brand mit mittigem Zwerchgiebel.



Lokalbahn-EG mit Satteldach

Bei den frühen Lokalbahnen spürte man noch deutlich die Suche der Bahnverwaltung nach einem speziellen Gebäudetyp. Neben dem „Würfel“ mit seinen Abwandlungen kamen auch Bauformen mit Satteldach, ggf. ergänzt durch Zwerchgiebel, zur Anwendung. Sehr unterschiedlich war dabei die Gebäudegröße.

Als grobe Faustregel kann gelten, dass Endstationen großzügiger ausgestattet wurden, doch erhielten auch wichtige Zwischenstationen wie etwa die damalige Kreisstadt Naila (1887) größere Empfangsgebäude. Diese wiesen zwei normale Geschosse und ein Dachgeschoss auf, wobei die Dachneigung stärker als beim „Würfel“ war. Während in Naila der Zwerchgiebel schon fast eine Art Querbau darstellte und sich an der Seite des Hauses befand, hatten die Empfangsgebäude von Gräfenberg (1886), Ebermannstadt (1891), Höchstadt/Aisch (1892) oder Königshofen (1893) den Zwerchgiebel in der Mitte des Baus.

Eine kleinere Version dieses Gebäudetyps war im Bf Neunkirchen am Brand (1886) an der legendären „Seekuh“, der Sekundärbahn von Erlangen nach Eschenau zu finden. Ebenfalls bescheidenere Ausführungen mit einfachem Satteldach befanden sich unter anderem an der 1887 eröffneten Marxgrüner Lokalbahn zwischen Hof und Selbitz (Hof-Neuhof alter Bahnhof, Köditz, Stegenwaldhaus), in Helmbrechts (alter Bahnhof, 1887), Fichtelberg oder Kalteneck (beide 1890).

In Uttenreuth (1886) ähnelte das Gebäude mehr einem Bahnwärterhaus, und der Bf Igensdorf an derselben Strecke wies geradezu einen „Mini-Bau“ mit nur einem Geschoss auf, wobei der Stellwerksanbau erst später dazukam.

Klein und zierlich

In die Zeit von etwa 1886 bis 1890 fällt die regionale Verwendung einer Bauform, die mit „klein und zierlich“ charakterisiert werden kann. Die Gebäude besaßen lediglich ein volles Geschoss im Parterre, dazu kam ein Dachgeschoss. Durch die äußerst flache Neigung des Krüppelwalmdaches bestand „oben“ jedoch relativ wenig Platz. Diese hübschen Bauten entstanden nur in den Regierungsbezirken Oberpfalz und Niederbayern und hatten ein Mauerwerk aus dunklen Natursteinen.



Bahnsteig- und Stirnseite des Empfangsgebäudes von Grafenau im Bayerischen Wald. Dieser bayerische EG-Typ entspricht dem (größeren) Nebenbahn-Endbahnhof mit Krüppelwalmdach (wiedergegeben in ungefährender N-Größe). Die Wände bestehen in diesem Fall aus unregelmäßig behauenen dunklen Quadern mit hellen Fensterumrahmungen und Ecklisenen.

Zeichnung: MIBA-Archiv

Wegen seiner geringen Größe gäbe dieser Gebäudetyp – eventuell mit stilistisch passendem Güterschuppen – ein ideales Vorbild für die Modellbahn ab!

Zu finden waren bzw. sind diese Bauwerke unter anderem in Störnstein (1886), Greißenbach, Freystadt/Opf., Sulzbach/Inn, Engertsham (alle 1888), Tiefenbach oder Fischhaus (beide 1890).

Fast ein richtiger Würfel

Nachdem das quaderförmige Empfangsgebäude mit flachem Walmdach in verschiedenen Größen schon überall im Lande anzutreffen war, kam im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts, insbesondere bei Endstationen, eine Bauform zur Anwendung, deren Hauptgebäude nun tatsächlich fast die Gestalt eines Würfels hatte. Dies ermöglichten der nahezu quadratische Grundriss und die zweigeschossige Bauweise.

Das wiederum sehr flach geneigte Walmdach wurde dadurch schon fast ein Zeltdach mit einem größeren Kamin in seiner Mitte. Seitlich des Hauptgebäudes folgte ein flacher Anbau, der den Warteraum für die Fahrgäste beherbergte. Einige Beispiele dieser Gebäudeform: Frauenau (1890), Selb Stadt (alter Bahnhof), Herzogenaurach, Windsbach (alle 1894), Simmels-

dorf-Hüttenbach (1895), Bad Steben (1898; ursprünglicher Bau vor der Erweiterung), Weißenstadt (1899) oder Ottobeuren (1900).

Größer, mit Krüppelwalmdach

Um 1895 kam eine Bauform auf, die sich von den vorangegangenen deutlich unterschied. Der Gebäudegrundriss war jetzt wieder länglich rechteckig und auf seitliche Anbauten – eventuell abgesehen vom Güterschuppen – wurde verzichtet. Der zweigeschossige Gebäudekörper bekam ein steiler geneigtes Krüppelwalmdach, das einen zusätzlichen Dachausbau mit kleinen Erkern aufwies. Die Bauweise bot ein sehr harmonisches Bild

und fügte sich erstaunlich gut in die jeweilige Umgebung ein – meist besser als ein größerer „Würfel“. Hinsichtlich der Baumaterialien nahm man wiederum Rücksicht auf die örtlich vorhandenen Grundstoffe.

Hier eine Auswahl jener Empfangsgebäude mit Krüppelwalmdach: Grafenau (1890), Ruhpolding, Mainburg (beide 1895), Warmensteinach, Maroldsweisach (beide 1896), Schnaittenbach, Bischofsgrün, Fladungen (alle 1898), Lechbruck (1899), Nordhalben, Stadtlauringen, Schlüsselfeld, Rottenburg/Laaber (alle 1900).

Daneben gab es – wenn auch seltener – eine etwas kleinere Form, so etwa in Benediktbeuern (1898), Ebersberg (1899), Frensdorf (1899; der



Rechts das frühere EG von Greißenbach/Oberpfalz (Typ „klein und zierlich“). Greißenbach war ursprünglich sogar ein Lokalbahn-Abzweigbahnhof! Fotos: ur



Oben und rechts zwei Beispiele für den „kleinen bayerischen Würfel“ als Empfangsgebäude an Nebenbahnen: Ostheim vor der Rhön und Spalt. Im letzteren Fall zwang Raumnot zur nachträglichen Verlängerung, wie an der Mauerwerksfuge zu sehen ist.

Fotos: ur

Unten das villenähnlich gestaltete EG des Zwischenbahnhofs Seligenporten, das der „opulenten“ Bauphase entstammt.



Umbau zum Satteldach, wie es sich heute darstellt, erfolgte erst später) oder Passau-Rosenau (1904).

Kurze „opulente“ Bauphase

Von 1902 an ließ die Staatsbahn wenige Jahre lang an Endstationen erstaunlich große, ungewöhnlich opulente Empfangsgebäude errichten. Sie nahmen eine beachtliche Grundfläche ein und wiesen ebenfalls zwei Hauptgeschosse auf.

Da das Dach – in der Regel ein Krüppelwalmdach – jedoch stark geneigt war, gab es dort ein weiteres voll ausgebauten Geschoss, das nahezu die Fläche der unteren Etagen erreichte. Zusätzlich konnte ganz oben noch ein „Spitzboden“ genutzt werden. Der Gebäudekörper war überwiegend reich mit Quer- und Vorbauten gegliedert. Manchmal führte man das oberste Geschoss auch mit Fachwerk aus und beim schon in der „Spätphase“ entstandenen Bf Ebrach (1904) war es gar in ein Mansardendach integriert.

Weitere Beispiele dieser Gebäudegrundform: Zell/Ofr., Allersberg (beide 1902), Bechhofen, Tettau, Welden, Wemding, Lauterhofen, Auerbach/Opf. (alle 1903), Hollfeld, Demantsfürth-Ühlfeld, Hauzenberg (alle 1904).

Zur gleichen Zeit entstanden auf damaligen wichtigeren Zwischenbahnhöfen stilistisch ähnliche zweigeschossige Empfangsgebäude, jedoch kleiner und mit steilerem Walmdach versehen. Wiederum wurde der Gebäudekörper durch Vorbauten aufgelockert. Derartige Bauten fanden sich unter anderem in den 1904 eröffneten Bahnhöfen Burgebrach, Bayreuth-Altstadt oder Grafenwöhr (noch ohne Erweiterung). Bei einer etwas bescheideneren Bauform hatte der zweigeschossige Gebäudekörper nahezu würfelförmige Gestalt (z.B. Seligenporten, 1902) und auf Vorbauten verzichtete man mitunter sogar ganz (z.B. Mendorf, 1904).

Zurück zur Sparsamkeit

Ab 1905 können wir bei der Baupolitik der Bayerischen Staatsbahnen eine Kehrtwende feststellen. Vermutlich aus Kostengründen trat man nun bei vielen Hochbauten erheblich kürzer und favorisierte eingeschossige Empfangsgebäude, vielfach mit integriertem Güterschuppen.

Sicherlich hatte das Lokalbahnnetz damals bereits eine beachtliche Aus-

dehnung erreicht und weitere neue Strecken ließen meist nur noch ein geringeres Verkehrsaufkommen erwarten – insofern war die „neue“ Sparsamkeit bestimmt nicht fehl am Platz. Es erstaunt jedoch, dass selbst eine wichtige Neubaulinie wie die 1906/12 entstandene Verbindungsstrecke Miltenberg–Wertheim auf ihrem bayerischen Abschnitt die gleiche sparsame Ausstattung erhielt, die im deutlichen Gegensatz zum angrenzenden badi-schen Teilstück stand!

Unterschiede gab es bei den Dachformen, da normale Satteldächer oder Walmdächer vorkamen – Letztere vor allem in der Spätphase des Lokalbahnbaus. Beispiele für Empfangsgebäude mit Satteldach gibt bzw. gab es in Wertingen (1905), Stadtprozelten (1906), Nittenau (1907), Thurnau (1908) oder Schwarzenbach/Wald (1910), während Gebäude mit Walmdach unter anderem in Drossenfeld (1909), Schmidmühlen (1910), Leupoldsdorf oder Stadtsteinach (beide 1913) errichtet wurden.

Die Bauform mit Walmdach zeigte mitunter auch flächenmäßig größere Gebäudekörper, wie etwa in Nürnberg Nordost (1908), Ammerndorf (1914) oder Unternbibert-Rügland (1915). Hübsch wirkte die Abart mit dreigliedrigem Dach (Dietersdorf, 1913): Der mittlere Teil des Gebäudes besaß ein Satteldach, die beiden Außenteile ein Walmdach.

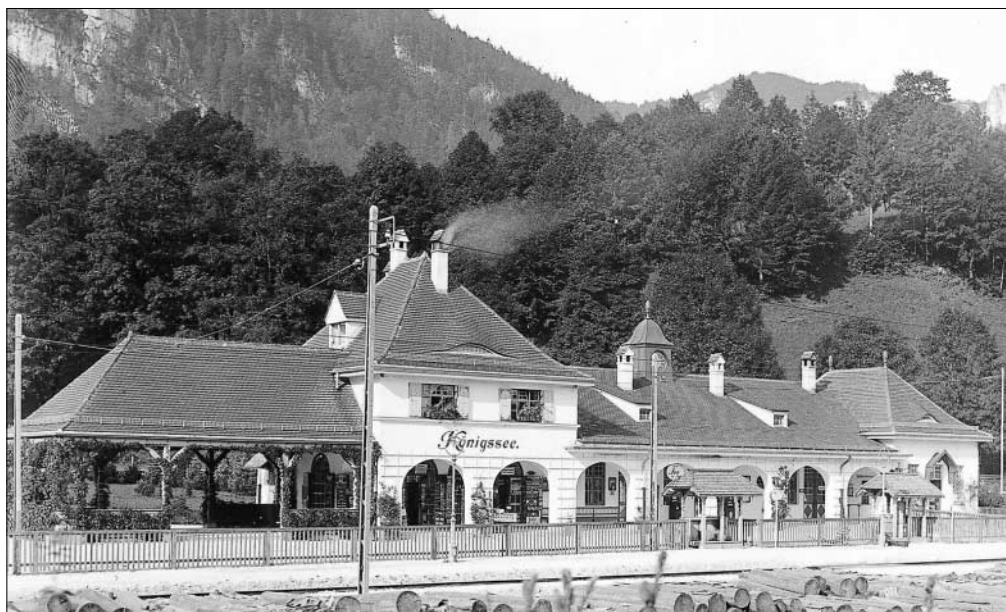
Sonderformen

Natürlich gab es auch während der Spätphase des Eisenbahnbaus immer wieder Bahnhofsgebäude, die aus verschiedenen Gründen baulich herausragten.

So erhielt etwa 1914 die oberfränkische Porzellanstadt Selb wegen ihrer erheblichen Bedeutung ein geradezu pompös wirkendes Empfangsgebäude (Gestaltung von Prof. Fritz Klee) und in Oberbayern verwendete man gern „alpenländische“ Stilelemente, beispielsweise in Bayerischzell (1911), Griesen (1913; Grenzstation zu Österreich!) oder Frasdorf (1914). Der Endbahnhof Königssee (1909) bekam wegen seiner Bedeutung für den Ausflugsverkehr ein größeres Empfangsgebäude im Jugendstil. Einige Stationen der 1905 eröffneten Strecke Rothenburg ob der Tauber–Dombühl erhielten mittelgroße hübsche Empfangsgebäude mit steilem Satteldach, wie etwa in Diebach-Insingen.



Fast wie eine große Villa wirkt das ausgedehnte Allersberger Empfangsgebäude; es gehört zur kurzen „opulenten“ Bauphase (ganz oben). Foto: ur
Sonderformen stellen die EG von Bayerischzell und Königssee dar; Ersteres ist ein Beispiel für den „alpenländischen Stil“, Letzteres wirkt besonders repräsentativ. Fotos: Slg. Ari Kamp





Einen Hauch von Romantik strahlen diese kleinen Empfangsgebäude dank ihrer Holzverschalung aus, oben das EG von Nittenau, rechts das von Leupoldsdorf.

Fotos: ur

Der Kibri-H0-Bausatz „Altkirchen“ eignet sich gut zum Umbau.



Ein Hauch von Romantik

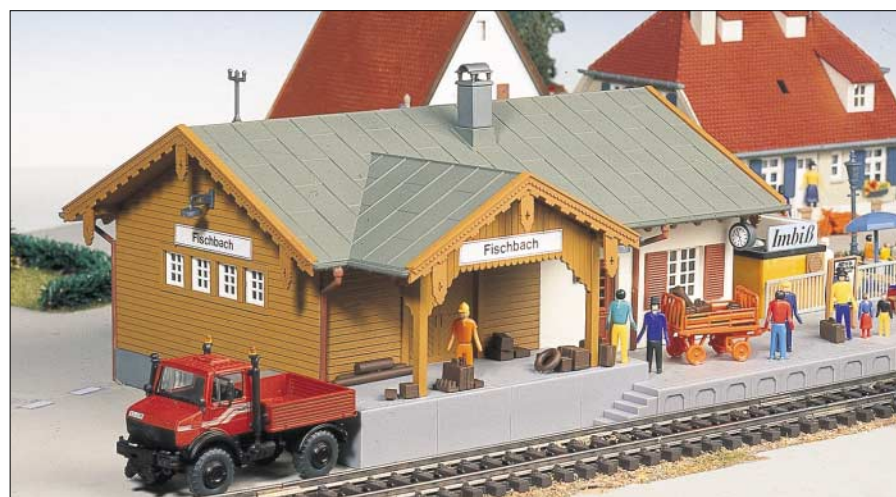
Abgesehen vom „Würfel“ mit seinen zahlreichen Variationen gibt es noch einen weiteren Gebäudetyp, der mit Recht als *das* Empfangsgebäude der früheren Bayerischen Staatseisenbahnen zu bezeichnen wäre. Zudem wurde es über Jahrzehnte hinweg gebaut – allerdings in der Regel nur für kleinere Stationen an Nebenbahnen.

Es handelt sich dabei um ein schmales, eingeschossiges Gebäude mit Satteldach, fast immer mit integriertem Güterschuppen. Meist war dessen kleine Laderampe mit einem vorgezogenen Querdach versehen um beim Be- und Entladen einen gewissen Regenschutz zu gewährleisten. Fast immer hatte man die Gebäude ganz oder teilweise mit Holz verschalt, was ihnen einen Hauch von Romantik verlieh.

Anzutreffen waren diese Bauten fast im ganzen Land: von Unterfranken (Rothhausen, 1900) über den Fränkischen Jura (Kasendorf, 1908), das Fichtelgebirge (Unterlind, 1890), den Bayerischen Wald (Steinburg, 1896) oder das Ries (Fessenheim, 1903) bis ins Donauried (Bächingen, 1911) und ins Allgäu (Buchenberg, 1909). Interessant war das Empfangsgebäude der Hst Prosselsheim (1909) mit einem Krüppelwalmdach. Die Angaben der Jahre der Fertigstellung verdeutlichen den langen Zeitraum, in dem diese Bauform von den bayerischen Staatseisenbahnen verwendet wurde!

Bahnhofsgebäude im Modell

Einige Empfangsgebäude im „bayerischen“ Stil gibt es glücklicherweise für die Baugröße H0 als Produkte der Zubehörindustrie, sodass man nicht unbedingt auf völligen Selbstbau angewiesen ist. Und durch das einst beim



Ein ganz typisches kleines Empfangsgebäude an Lokalbahn in Bayern ist das eingeschossige, holzverschaltete EG, das Kibri mit dem Bausatz „Fischbach“ wiedergegeben hat.

Das selbst gebaute EG (rechts) mit Güterschuppen baute Ulrich Rockelmann bereits vor vielen Jahren. Foto: lk



Bay. Empfangsgebäude (H0)

- Kibri, Art.-Nr. 9530 Bf „Feldafing“, ca. DM 79,-
- Kibri, Art.-Nr. 9532 Bf „Altkirchen“, ca. DM 69,-
- Kibri, Art.-Nr. 9499 Bf „Fischbach“, ca. DM 31,-
- Pola, Art.-Nr. 660 Bf „Rothhausen“, ca. DM 26,-
- Pola, Art.-Nr. 838 „Güterabfertigung mit Halle“ (das Verwaltungsgebäude – Typ „Würfel“ – eignet sich als EG), ca. DM 98,-
- Vollmer, Art.-Nr. 3520 Bf „Benediktbeuern“, ca. DM 54,-
- Vertrieb über den Fachhandel

Vorbild in gewissem Rahmen praktizierte „Baukastenprinzip“ wird zudem das „Kitbashing“ erheblich erleichtert indem man Industriemodelle entsprechend abwandeln kann.

Beginnen wir mit größeren bzw. mittelgroßen Gebäuden. Die Firma Kibri bietet unter anderem das Empfangsgebäude „Feldafing“ an. Nahe dem Starnberger See gelegen, wurde es ursprünglich durch entsprechende Anbauten aufwändiger ausgeführt um per Bahn anreisenden „hohen Herrschaften“ separate Wartemöglichkeiten abseits der normalen Reisenden zu bieten. Das Hauptgebäude ist stilistisch dem „Würfel“ verwandt. Außerdem gibt es unter dem Namen „Altkirchen“ einen vereinfachten Gebäudebausatz, der auf einen Teil der Anbauten verzichtet und sich dadurch bestens für Umbauten eignet – z.B. für ein EG an einer Haupt- oder einer wichtigeren Nebenbahn.

Der kleinere Gebäudetyp mit flach geneigtem Krüppelwalmdach wird von Vollmer als Bahnhof „Benediktbeuern“



angeboten – geradezu ideal für eine Station an einer Nebenstrecke.

Das kleine eingeschossige Stationsgebäude mit flachem Satteldach gibt es gleich zwei Mal: zum einen als Bahnhof „Rothhausen“ von Pola, zum anderen als EG „Fischbach“ von Kibri. Erin-

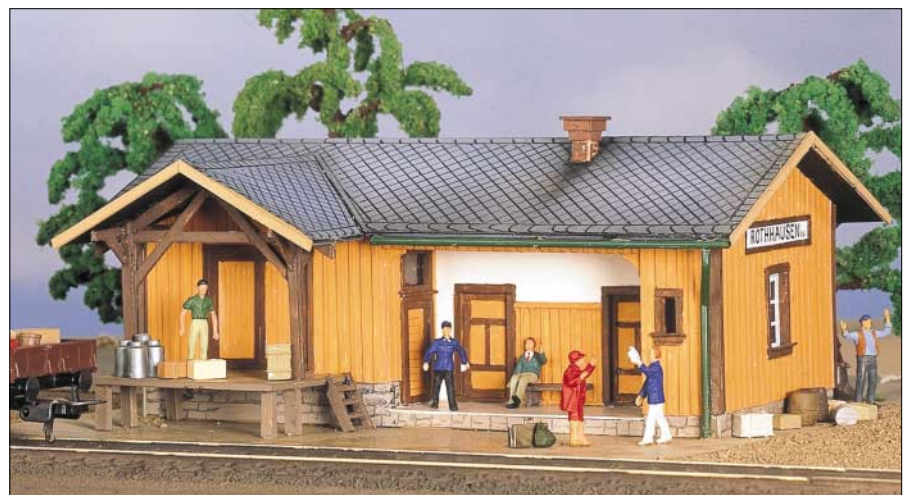
nern wir uns, dass die Firma Pola ursprünglich im unterfränkischen Rothhausen ansässig war und schon vor über zehn Jahren dem dortigen ehemaligen Empfangsgebäude mit dem kleinen H0-Modell ein Denkmal setzte.

Ulrich Rockelmann



Die H0-Nachbildung des bayerischen EG-Typs mit Krüppelwalmdach ist Vollmer gut gelungen (oben).

Pola hatte eine Nachbildung des bayerischen „Würfels“ im Programm (links die N-Version); für H0 gibt es zzt. eine Abwandlung als Güterhalle mit Verwaltungsgebäude, letztere eignet sich für Umbauten. Unten Polas kleines EG „Rothhausen“.





So gut wie alle Züge aller Epochen lassen sich hier darstellen, bis hin zum modernsten Talbot-Triebzug, der hier läuft, auch alle Epochen: der Zeit der mecklenburgischen Formsignale bis hin zum Lichtsignal, Reichsbahn Reich und Reichsbahn Ost, ja überhaupt, von der Blüte des Schienenverkehrs über die Nachkriegs-Demontage, den Wiederaufbau bis zu den heutigen Rückbauzeiten.

Absolute Spitze sind drei Gebäude, das Stationsgebäude, das Toilettenhäuschen und der Güterschuppen, allesamt erhalten oder doch sorgfältig restauriert. Die Lage des Bahnhofsgebäudes auf der Anhöhe, und überhaupt seine Existenz und sein Erscheinungsbild, müssen auch nach der Wende bei der Bahn als etwas Besonderes empfunden worden sein.

Station für Station habe ich in diesem Frühjahr danach gesucht – mecklenburgische Bahnhofsarchitektur in sublimierter Form: Laubenstil, erstes Jahrzehnt nach der Jahrhundertwende, weit auskragende, flach angewinkelte Teerpappendächer, sparsamer Ziegelschmuck (aber: Oho!, mauern konnten die Leute!), klar gegliederte Baukörper, menschliche Proportionen. Regenrinnen: ja, Fließwasser bis in die jüngste Zeit hinein: nein – man ging eben zur Pumpe. Die Plumpsklos im Toilettenhäuschen sind längst außer Betrieb. Fotos vom Juni 2001 belegen die Existenz eines Mobilklos für den Beamten an der Hebelbank, der auch die Schranke überwacht.

Ventschow an der mecklenburgischen Eisenbahn

Sparsam, aber mit Goldenem Schnitt

Am 13. Mai 1850 war es so weit: Die Strecke Kleinen (heute: Bad Kleinen)–Blankenberg–Güstrow wird dem Betrieb übergeben. Ausgelegt ist sie als Vollbahn für eine Geschwindigkeit von 1 min pro durchfahrenen Kilometer. Dem heutigen Betrachter präsentiert sie sich als stark befahrene, elektrifizierte Rennstrecke. Sie führt, von der Landeshauptstadt kommend, nördlich um den Schweriner See herum, dann sind es noch wenige Kilometer schnurstracks in Richtung Osten, und da ist er schon: der Bahnhof Ventschow. Ein Fund für den Modelleisenbahner, den uns Winfried Schmitz-Esser näher bringt.



Oben das Stationsgebäude von Ventschow, aufgenommen von der Straßenseite, besser: Vorplatzseite. Auch das erste Empfangsgebäude existiert noch; es liegt unscheinbar und versteckt zwischen Bäumen und Büschen auf der anderen Seite der Bahnstrecke.



Ventschow „at it's best“ – die Aufnahme im morgendlichen Sonnenlicht zeigt das Empfangsgebäude mit all den baulichen Veränderungen, die im Laufe der Jahre vorgenommen wurden. Links die beiden Stirnfronten: oben die westliche Giebelseite mit dem zweiten, zugemauerten Fenster, unten die östliche Giebelseite, davor ein Toilettenhäuschen in seiner modernsten Ausprägung. Unten eine Teilansicht von der Straßenseite. Wo früher ein Fenster war, ist jetzt eine Tür, und umgekehrt verrät die Färbung des Mauerwerks, wo sich an Stelle des Fensters früher der Haupteingang befand.



Je nach Geschmack und bevorzugter Epoche lassen sich drei Bauzustände nachbilden. Das Stationsgebäude:

- im Originalzustand mit Minihebelbank, die, so lässt sich vermuten, unter einem leichten Unterstand im Freien stand.
- mit Ziegelanbau wohl aus den Zwanzigerjahren für einen geschlossenen Dienstraum mit Hebelbank.
- mit Verlängerung des Hauptbaukörpers aus jüngster Zeit um ein Joch nach Osten hin, was mit dem Ziegelanbau dem heute anzutreffenden Zustand entspricht.

Das Uralt-Empfangsgebäude, auf der nördlichen Gleisseite gegenüber gelegen, ist auch noch da. Mit einer großen Hecke drum herum und hinter vier hohen Linden versteckt, muss es einem Gartenrestaurant geglichen haben. Auf diesen Bau geht der vorliegende Beitrag nicht ein. Mit Inbetriebnahme des neuen Bahnhofs zog in dieses Gebäude der Bahnhofsvorstand ein. Auf dieser Seite liegen auch Häuser und Gärten für die Familien des übrigen Stationspersonals.

Eine Bemerkung zuvor

Wenn Sie, lieber Leser, an diesem Thema Gefallen gefunden und Ihre Wahl getroffen haben, werden Sie eine Menge Zeit und anderen Aufwand einsetzen, bis Ihr Modell fertig ist. Da wird es für Sie von Bedeutung sein, inwieweit diese Anleitung Ihnen erlaubt, persönliche Varianten zu verwirklichen, die eben nicht jeder hat. Deshalb entschließt man sich ja zum Selbstbau. Diese Bauanleitung ermöglicht das. Sie ist zum einen modular angelegt, zum anderen schreibt sie nicht alles bis ins Kleinste vor. Sie beschränkt sich aufs Methodische und erläutert das Prinzip an jeweils nur einem Detail. Wie Fensterkreuze, Türen und Dachbalken aussehen, ersehen Sie besser aus den Fotos. Wie und inwieweit Sie die Vorbilder nachbauen, das bestimmen zu jedem Zeitpunkt Sie und das allein ist schon die halbe Freude.

Das Stationsgebäude

Das Stationsgebäude Ventschow in seiner Ursprungsform besteht aus drei Baukörpern (I, II und III auf der Grundrisszeichnung). Sie sollten jeweils getrennt erstellt und dann zusammengefügt werden. Wer den Anbau für den Hebelbank-Dienstraum aus späterer Zeit darstellen will, baut dies auch

zunächst am besten als separates Element.

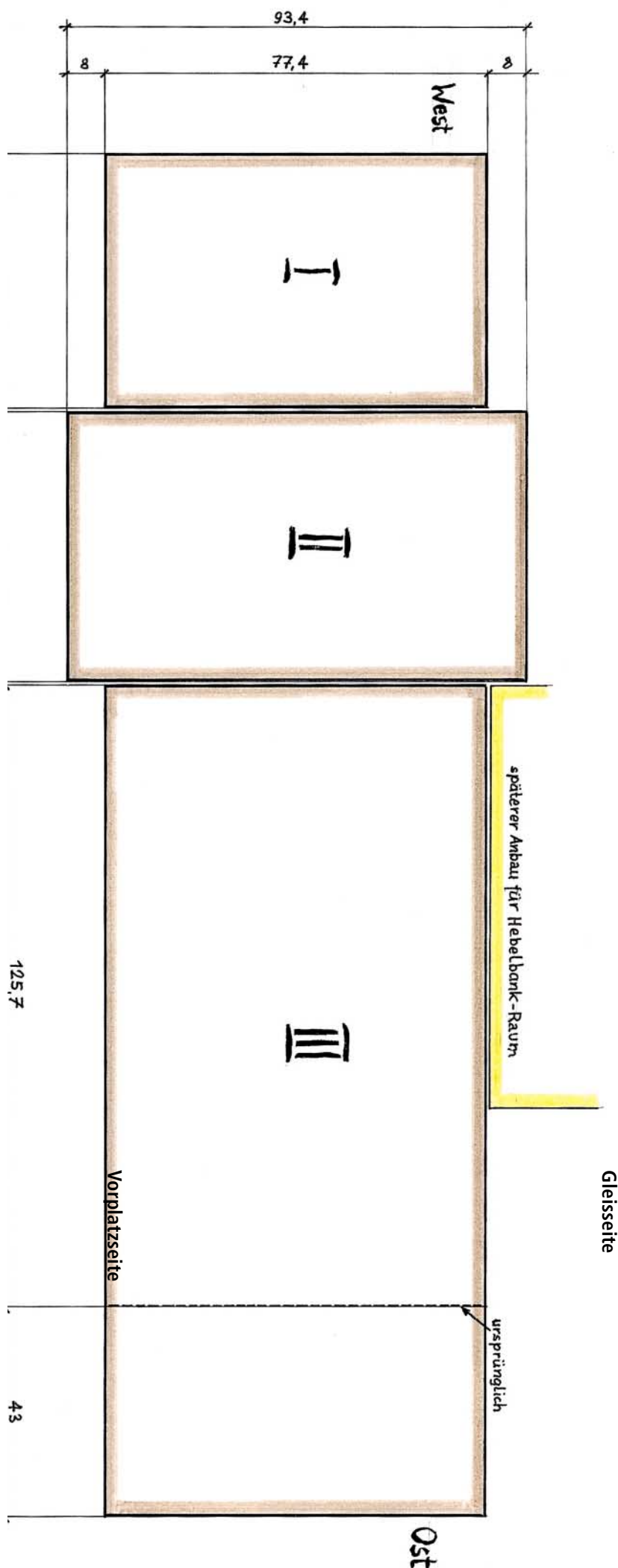
Das Konstruktionsprinzip ist einfach: Man beginnt mit der Sichtfläche außen und führt von innen Materialstärke und Versteifung nach. Auch Boden, Decken und Innenwände sind so zu bemessen, dass sie von innen eingefügt werden. Die Sichtfläche außen („Außenhaut“) verlangt viel Sorgfalt, auf sie fällt ja der Blick des Betrachters. Sie besteht aus weißem Zeichenkarton der Stärke 0,3 mm, der leicht und sauber geschnitten werden kann und dort, wo er Wandputz darstellen soll, weißen Farbanstrich erübrigt.

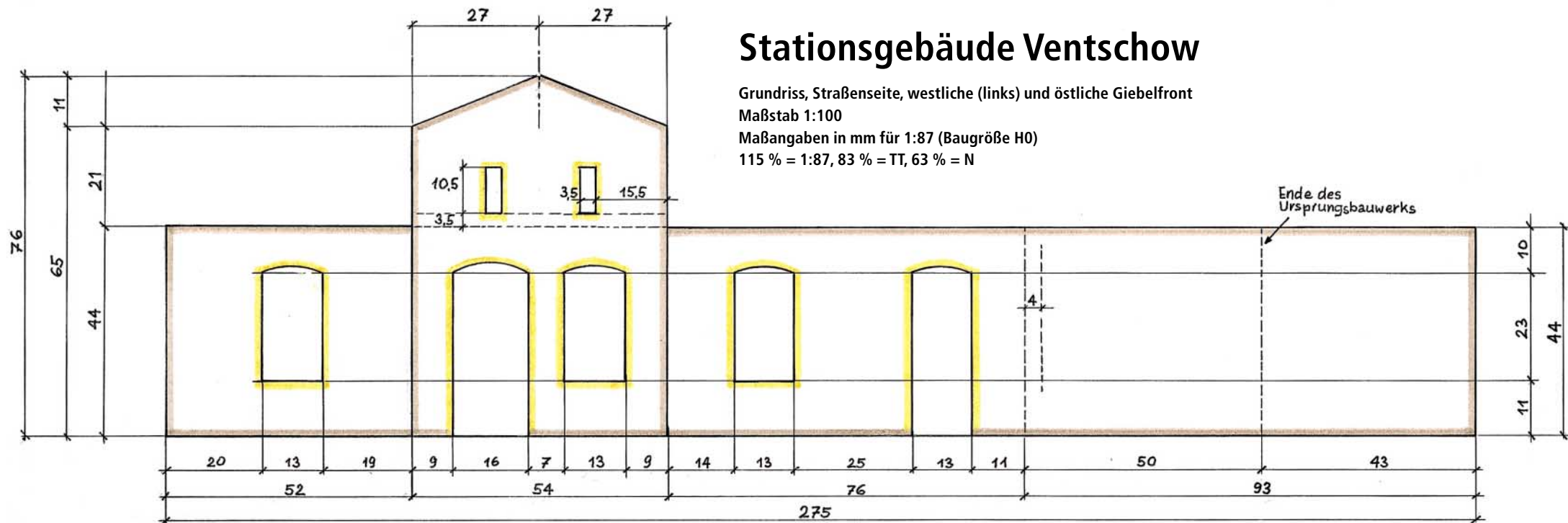
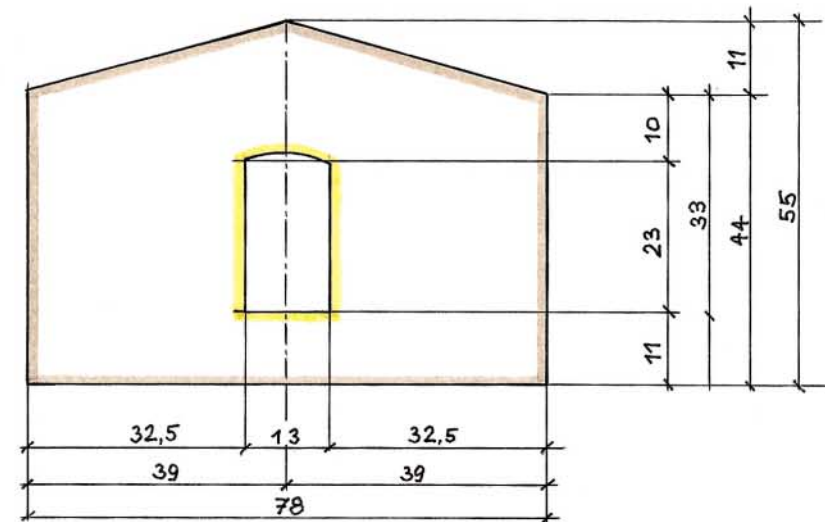
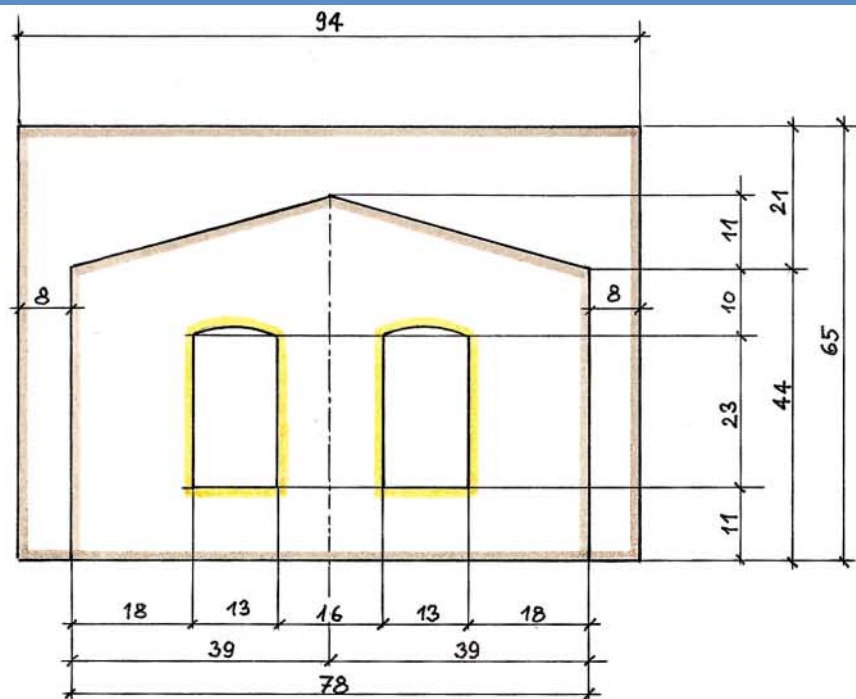
Die Maße der Außenhaut ergeben sich aus den Zeichnungen, die rechts auf dieser Doppelseite wiedergegeben sind. Die Seitenansicht gibt die Anordnung von Fenstern und Türen auf der Vorplatzseite wieder. Zur Gleisseite hin ist die Anordnung zu spiegeln mit der einzigen Ausnahme, dass dort der Ausgang aus der Empfangshalle (Baukörper II) auf der östlichen Seite, das Fenster auf der westlichen Seite liegt, bei sonst gleich bleibenden Maßen, wie dies das Bild auf S. 31 oben (in später verändertem Zustand) zeigt. Die Stirnansichten zeigen die westliche Giebelseite mit zwei Fenstern (eines davon ist heute zugemauert) und die östliche Giebelseite mit einem Fenster.

Wenn Sie die Maße auf den Karton auftragen, sollten Sie sehr genau verfahren, am besten unter Zuhilfenahme einer Schiebelehre und unter Vermeidung von Ungenauigkeiten, die sich aus der Addition von Einzelmaßen, nicht scharf genug gespitzten Bleistiften usw. ergeben. Wenn Sie den rechten Winkel sichern können, indem Sie irgendwo noch ein altes Reißbrett auftreiben und wieder in Betrieb nehmen, wäre das optimal.

Zum Schneiden empfehle ich einen Cutter der Firma NT oder Olfa, ausgerüstet mit Klinge NT BD-100. Der Schnitt erfolgt entlang einer Stahlschiene, die breit genug sein muss, damit man mit der linken Hand die Schiene fest niederdrücken und den Schnittverlauf absichern kann. Eine glatte, dicke und absolut ebene Unterlage aus Pappe ist dabei unentbehrlich und muss den Schnitten geopfert werden.

Was tun mit den Fensterbögen? Ganz einfach: Mithilfe eines 5-Mark-Stücks die Rundung abnehmen und den Schnitt unerschrocken aus freier Hand führen. Auch das gerät einfach, wenn man nur den Cutter flach genug hält,





Stationsgebäude Ventschow

Grundriss, Straßenseite, westliche (links) und östliche Giebelfront

Maßstab 1:100

Maßangaben in mm für 1:87 (Baugröße H0)

115 % = 1:87, 83 % = TT, 63 % = N

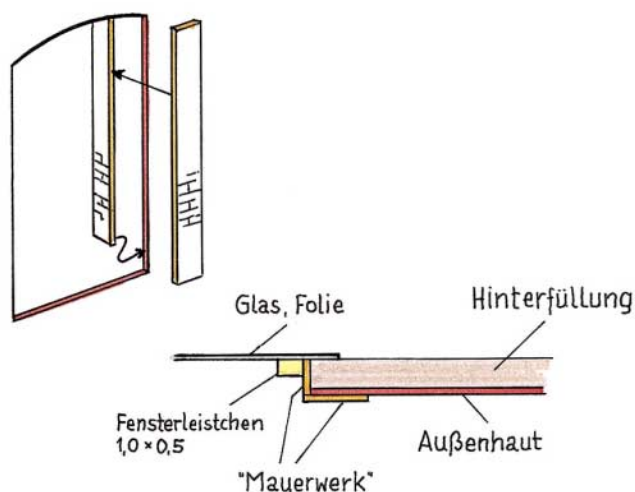
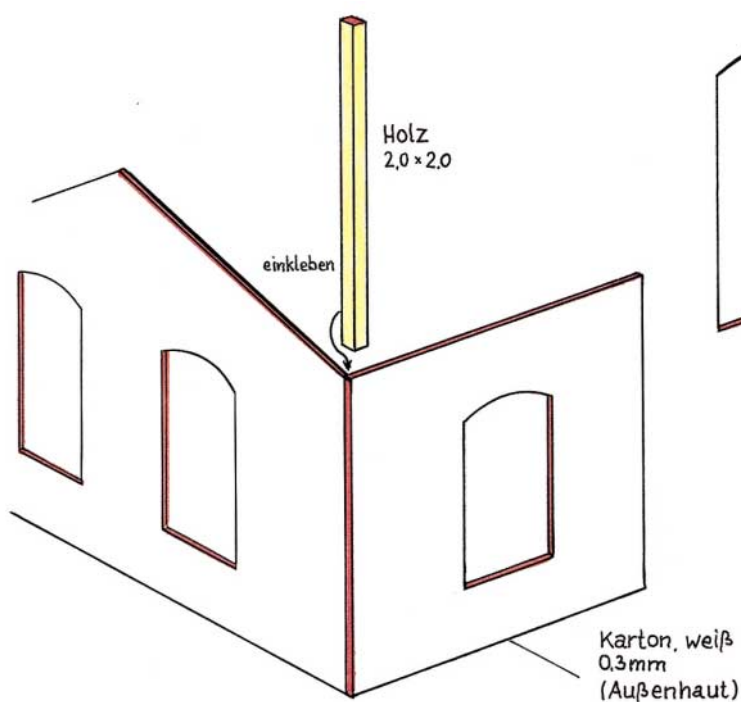


So führt man den Cutter, flach und nicht steil.
Die linke Hand drückt die Stahlschiene fest auf den Karton, aus dem das Fenster ausgeschnitten werden soll.

sodass sich der Schnitt langsam „entwickeln“ kann.

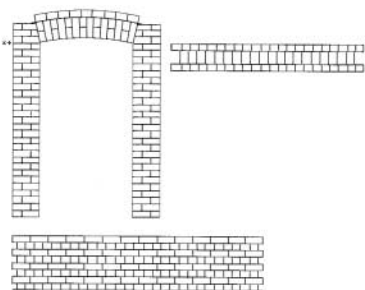
Einige Fotos auf diesen Seiten zeigen Einzelansichten auf der Vorplatzseite mit einigen später durchgeführten Veränderungen, die sich jeweils durch Farbschwankungen im Ziegelwerk verraten, oder geben den Rest vom Ursprungszustand des Baukörpers III auf der Nordseite preis.

Der Zusammenbau der Wände erfolgt wie in der Zeichnung unten gezeigt, auf Stoß und ohne Klebelasche. Wie das gehen soll? Ich lege mein Erfolgsrezept offen: Ich klebe mit Uhu normal (nicht: Uhu tropffest oder sonst ein anderer Uhu). Den überschüssigen Kleber wasche ich mit Azeton ab. Dazu dient mir ein Dachshaarpinsel.

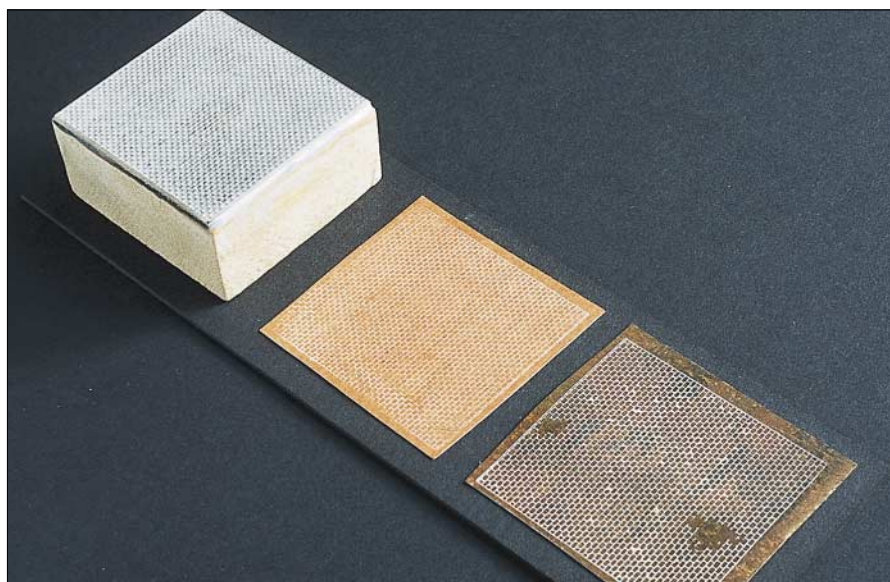


Oben: die verschiedenen Schichten der Gebäudeaußenhaut im Fensterbereich

Links: So erfolgt der Zusammenbau der Wände – auf Stoß und ohne Klebelasche.



Zu sauberem „Ziegelschmuck“ kommt, wer von dieser Zeichnung eine gute und exakte 1:1-Fotokopie macht und sich davon eine sogenannte Strichätzung aus Zink anfertigen lässt. Im Bild links die Strichätzung aus Zink – aufgeklebt auf ein „Stempelklötzchen“ – für den Druck eines Ziegelmusters, in der Mitte und rechts je ein „Print“ auf unterschiedlich gefärbtem Untergrund.



Vielleicht haben Sie ein daumenbreites Schminktöpfchen von Ihrer Frau? Dahinein können sie den Pinsel tauchen und gleich auch wieder den Deckel drauflegen, der Verdunstung wegen, und süchtig wollen Sie ja auch nicht werden. Sie werden verblüfft sein, wie einfach und sauber solche Klebungen gelingen. Noch einen Vorteil hat das Verfahren: Sitzt etwas nicht richtig, so löst man die Verbindung wieder an und kann so jederzeit korrigieren.

Stehen die drei oder vier „Wände“ der Außenhaut, so ist es Zeit, den Boden einzupassen und einzukleben. Ein 3-mm-Balsaholz hielte ich für das ideale Material. Sodann kommen die Eckhölzer, bei denen Sie nur darauf

achten müssen, dass sie um jene 2 mm für den Boden und weitere 2 mm für die später draufzusetzende Decke zu kürzen sind. Ist das geschehen, schneiden Sie sich aus dem gleichen Holz passende Karrees aus, mit denen Sie die Außenhaut „füttern“ und stabilisieren. Auch hier aufpassen, dass am oberen, inneren Rand immer 2 mm für die Decke freigehalten werden.

Nun müssen wir über den Ziegelschmuck sprechen, der ebenfalls aus 0,3 mm Zeichenkarton bestehen und von außen auf die Außenhaut aufgeklebt werden soll. Wie macht man ihn?

Mithilfe eines kleinen Tuchballens färben Sie zwei oder drei A4-Seiten des Zeichenkartons mit ziegelroter Acrylfarbe ein. Kleine dunklere oder hellere



Baukörper II, Giebelseite von Süden. Die Färbung der Ziegel und das breitere linke Fenster verraten, dass sich hier früher der Haupteingang befand.



Die „Bauchbinde“ rund ums Gebäude, auf Fensterbreithöhe – im Modell ist das ein eingefärbtes Holzleistchen 1,5 x 1,0 mm.



Blick von unten auf das Dachgebälk. Auf die Nachbildung des Schnitzwerks wird der Modellbahner wohl verzichten ...

Rechts der einfühlsame Anbau in Baukörper III, von der Vorplatzseite. Wer den Putz nachbilden will, deckt die Ränder mit Grafikband 1 mm ab, lackiert die innen eingegrenzte Fläche und streut noch ins Feuchte ganz feinen, weißen Sand (der Firma Woodland).



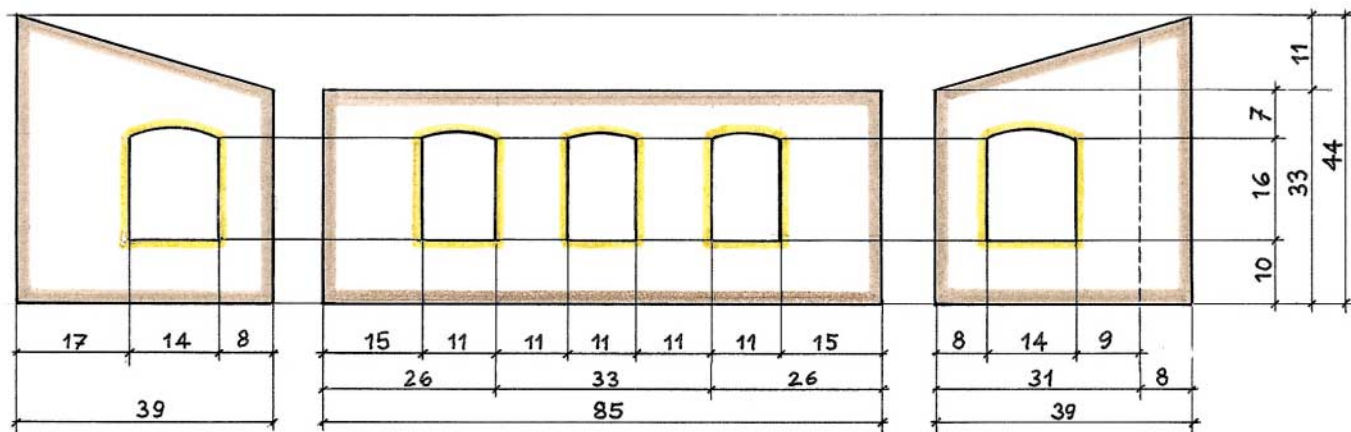
Baukörper III, Südseite, linker Teil. Hier wurde das Gepäck angenommen (unten).



Auch das eine Anregung für den Modellbahner: Die Stelldrähte werden von der Hebelbank unter der Geländestufe hindurch auf das Niveau des Bahnsteigs geführt und durch Spannwerke straff gehalten.



Baukörper III, Gleisseite, der Zwinkel zum Hebelbank-Anbau. Aus dieser Tür wurde das Reisegepäck herausgerollt.



Der Hebelbank-Anbau

Maßstab 1:100

Maßangaben in mm für 1:87 (Baugröße H0)

115 % = 1:87, 83 % = TT, 63 % = N



Links der Vorbau für den Dienstraum mit der Hebelbank, der erst später dazukam. Oben die Frontseite des Vorbaus mit den drei Fenstern in Richtung Strecke.

Flecken beleben das Bild. Auf die richtige Einfärbung kommt es entscheidend an, deshalb empfehlen sich Vorversuche. Bevor man druckt, muss die Farbe gut durchgetrocknet sein.

Von den Mauerwerkszeichnungen auf S. 34 machen Sie sich eine saubere Fotokopie, genau 1:1, geben sie in eine Klischeeanstalt und lassen sich davon eine sog. „Strichätzung“ aus Zink machen, wie es in den herkömmlichen Hochdruck-Verfahren verwendet wird. Zu Hause kleben Sie das Klischee auf ein passendes Klötzchen. Auf diese Weise entsteht der Druckstock. Druckstock, den ich so in anderem Zusammenhang fertigte, zeigt das Bild auf Seite 34.

Solche Strichätzungen kommen nicht allzu teuer, vielleicht gibt Ihnen der Ätzer auch einen Rabatt, weil er sich freut, dass endlich mal wieder

einer kommt, der noch so etwas haben will. Eine Alternative zum Klischee wäre wohl ein Stempel. Damit habe ich keine Erfahrung, und ob das billiger kommt, wäre zu erfragen.

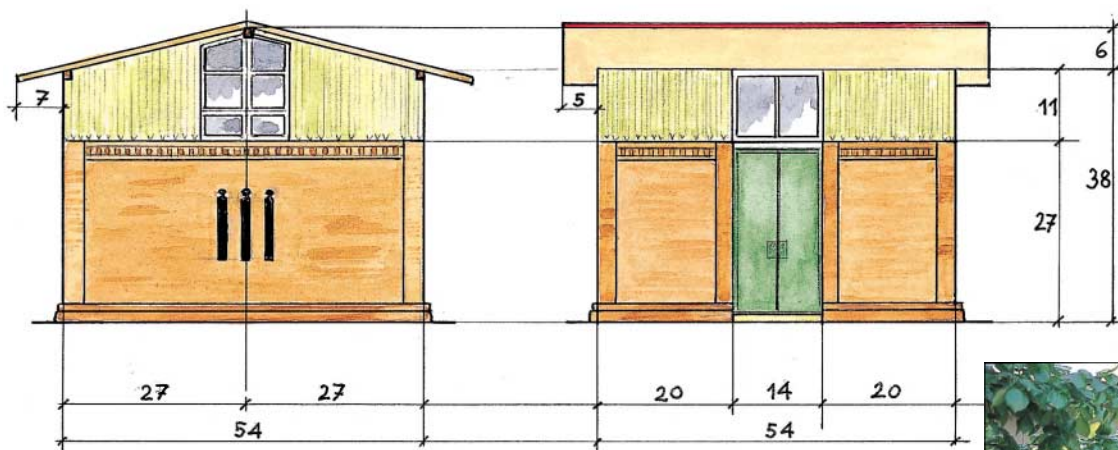
Für das Drucken gibt es zwei Möglichkeiten: den trockenen Auftrag von Kreide oder den Auftrag einer flüssigen Farbe. Im ersten Falle pulverisiert man ein Stück Künstlerkreide, verteilt den Staub auf einer Pappe, nimmt den Staub auf und druckt. Damit die Kreide auf der Acrylschicht hält, muss man das Ganze mit Fixativ fixieren. Unbedingt darauf achten, dass das Fixativ matt ist und nicht glänzt.

Zum Auftrag von Flüssigfarbe braucht man eine kleine Gummiwalze, eine Glasscheibe als plane Unterlage, auf der man die Farbe mit der Walze verteilt, und eine Druckfarbe, die eine ganz gewöhnliche Farbe sein kann,

vorausgesetzt, sie trocknet auf keinen Fall schnell auf. Wie immer Sie drucken, ein Riesenspaß ist Ihnen sicher. Fehlstellen und Verklebungen sorgen für die tollsten Überraschungen. Die originellsten Stücke suchen Sie fürs Modell aus.

Mit den drei Mustern können Sie alle Ziegelapplikationen, die am Altbau vorkommen, zusammensetzen. Die vertikalen Säulen gewinnen Sie, indem Sie die Fensterapplikation an dem Punkt abtrennen, wo die 5-Marks-Run-dung beginnt. Bei den horizontalen Zierbändern empfiehlt es sich, mit einem feinen Pinsel jedes zweite Feld dunkler einzufärben. Über die Schachtelung der Schichten im Fensterbereich unterrichtet die Zeichnung auf S. 34.

Die Fensterscheiben bestehen aus Kunststoffolie (etwa: Leitz-Glasmap-pen) oder sonst einem steifen, planen,



Das Toilettenhäuschen

Maßstab 1:100

Maßangaben in mm für 1:87 (Baugröße H0)

115 % = 1:87, 83 % = TT, 63 % = N

Drei Ansichten des Toilettenhäuschens



gut durchsichtigen und vor allem auch azetonfesten Material, was wichtig ist um die Fensterrahmenleistchen sauber einkleben und das Glas freiwaschen zu können. Die stark hervortretende Ziegelleiste auf Fensterbretthöhe, Stichwort: „Bauchbinde“, lässt sich mit einem eingefärbten Holzleistchen darstellen, ebenso die hervortretenden Teile am Fuß des Gebäudes (siehe Fotos). Es ist durchaus nicht erforderlich, jeden einzelnen Ziegelstein zu markieren, eine pointierende Ausführung genügt.

Wer den später hinzugefügten Hebelbank-Raum ausführen will, kann sich an diese Regel halten. Hier haben wir es mit dem gleichen Verbund wie beim Hauptbau, doch offenbar einem anderen Brand zu tun. Er wirkt kräftiger, dunkler als am Altbau. Die Fotos vermitteln davon ein Bild. Die Aufmaße

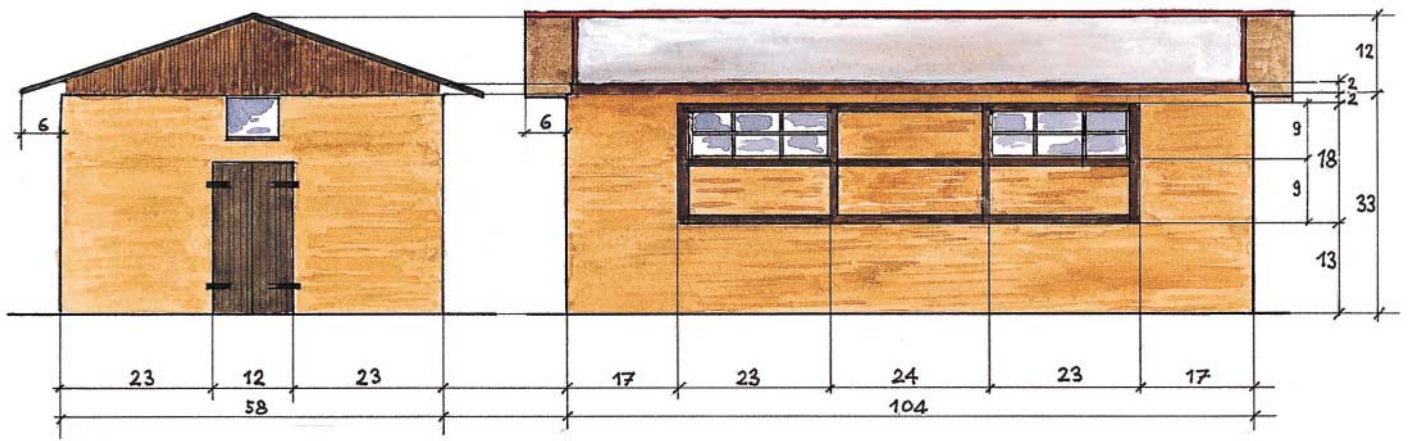
gibt die Zeichnung links oben wieder. Was das Dach angeht, so scheint mir eines charakteristisch: der starke



Teerpappendach eines Wiegenhäuschens. So entstehen die Pappenbahnen: aus einer Lage eines Tempo-Taschentuches Streifen schneiden, die vor Ort auf frischer Akrylfarbe verlegt und nach dem Trocknen mit bläulicher Kreide leicht nachbehandelt werden.

Überstand. Mein Arm reichte zum Messen nicht ganz bis oben hin, aber ich schätze, es sind, umgerechnet auf 1:87, runde 6 mm, dies rundum an allen Seiten, also sowohl traufen- als auch giebelseitig. Für das Modell genügt es, nur den Teil des Gebälks auszuführen, den man sehen kann. Auf das Schnitzwerk an den Balken wird man wohl verzichten. Wie und wo die Balken liegen, dokumentieren wiederum einige Bilder.

Schließlich die Dachpappe. Es lohnt sich, Sorgfalt darauf zu verwenden, denn meistens schaut man von oben auf das Modell. Um die einzelnen Bahnen abzubilden, schneide ich immer entsprechend breite Streifen aus einem Tempo-Taschentuch (dem echten), nehme jeweils eine Einzellage und platziere sie mit der Pinzette jeweils direkt an der Sollstelle, die ich Lage für



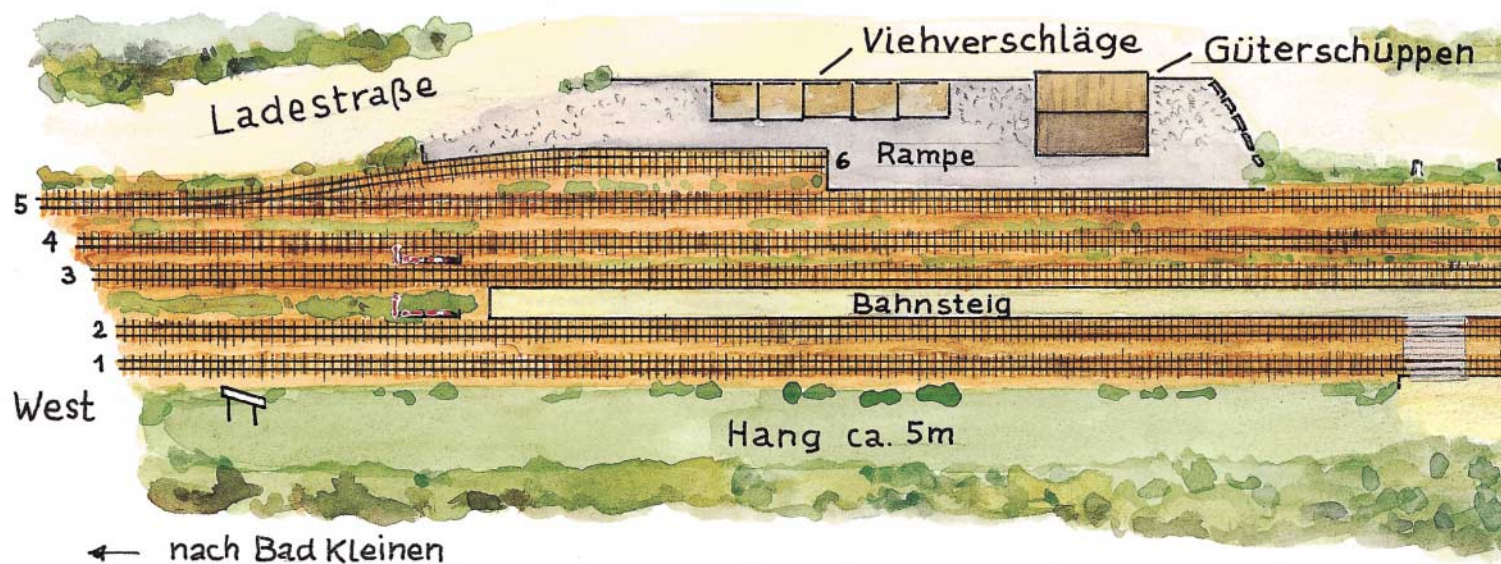
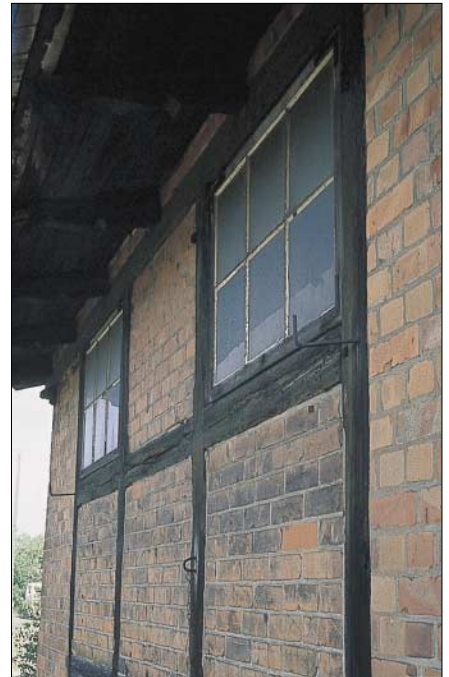
Der Güterschuppen

Maßstab 1:100

Maßangaben in mm für 1:87 (Baugröße H0)

115 % = 1:87, 83 % = TT, 63 % = N

Der Güterschuppen, wenn-
gleich später entstanden,
fügt sich hervorragend ins
Ensemble. Die beiden Gie-
belseiten sind identisch.



Die Gesamtanlage

Der Bahnhof Ventschow und sein Umfeld in der Draufsicht (Zeichnung unmaßstäblich)

Alle Fotos und Zeichnungen: Winfried Schmitz-Esser

Lage unmittelbar zuvor mit frischer Acrylfarbe satt eingestrichen habe. Der Effekt verblüfft mich selbst immer wieder.

Wie die Hebelbank, die im Freien stand, aussah, lässt sich nur vermuten, und das gilt auch für den dann wohl dazugehörigen Unterstand. Im (alten, kleinformatigen) MIBA-Report Nr. 10 „Mechanische Stellwerke“ findet sich auf Seite 7 ein höchst anregendes Bildbeispiel aus dem Badischen, in MIBA 9/99 auf S. 62 aus dem Bayerischen. Wer für Ventschow die Spannwerke samt Drähten nachbilden will, wird ohnehin auf die Neuauflage des MIBA-Report-Bandes „Mechanische Stellwerke 1“ zurückgreifen wollen.

Das Toilettenhäuschen

„Kein schöner Klo aus jener Zeit“, mag, wer die Fotos sieht, sich sagen. Der Grundriss quadratisch, die Höhe nach dem Goldenen Schnitt, der Schmuck an Ziegel-, Brett- und Balkenwerk – das alles ist fürwahr erstaunlich. Wer traut sich ran? Die Grundmaße habe ich abgenommen und auf der Zeichnung eingetragen. Die ornamentalen Bretterwände lassen sich vielleicht auch stilisiert wiedergeben, das Ganze verliert dann aber an Charme. Am Besten wäre wohl eine Ätzung nach einer mit

dem Computer erstellten Vorlage. Kennen Sie nicht einen jungen Freund im Alter zwischen 12 und 14? Die können das doch alle ...

Die Schilder „Männer“ und „Frauen“ sind, wenn ich mich nicht irre, im Fachhandel erhältlich. In Ventschow lag der Eingang für die Damen jedenfalls auf der östlichen, der für die Herren auf der westlichen Seite. Heute findet sich das Häuschen stillgelegt und von Grün überwuchert.

Der Güterschuppen

Der Güterschuppen, wenn auch wohl erst in späterer Epoche entstanden, fügt sich stilistisch vortrefflich ins Gesamtbild ein. Der Fachwerkeinschub ist ausgesprochen originell. Die Maße finden sich wiederum in der Zeichnung. Die Giebelseite nach Westen entspricht genau derjenigen nach Osten.

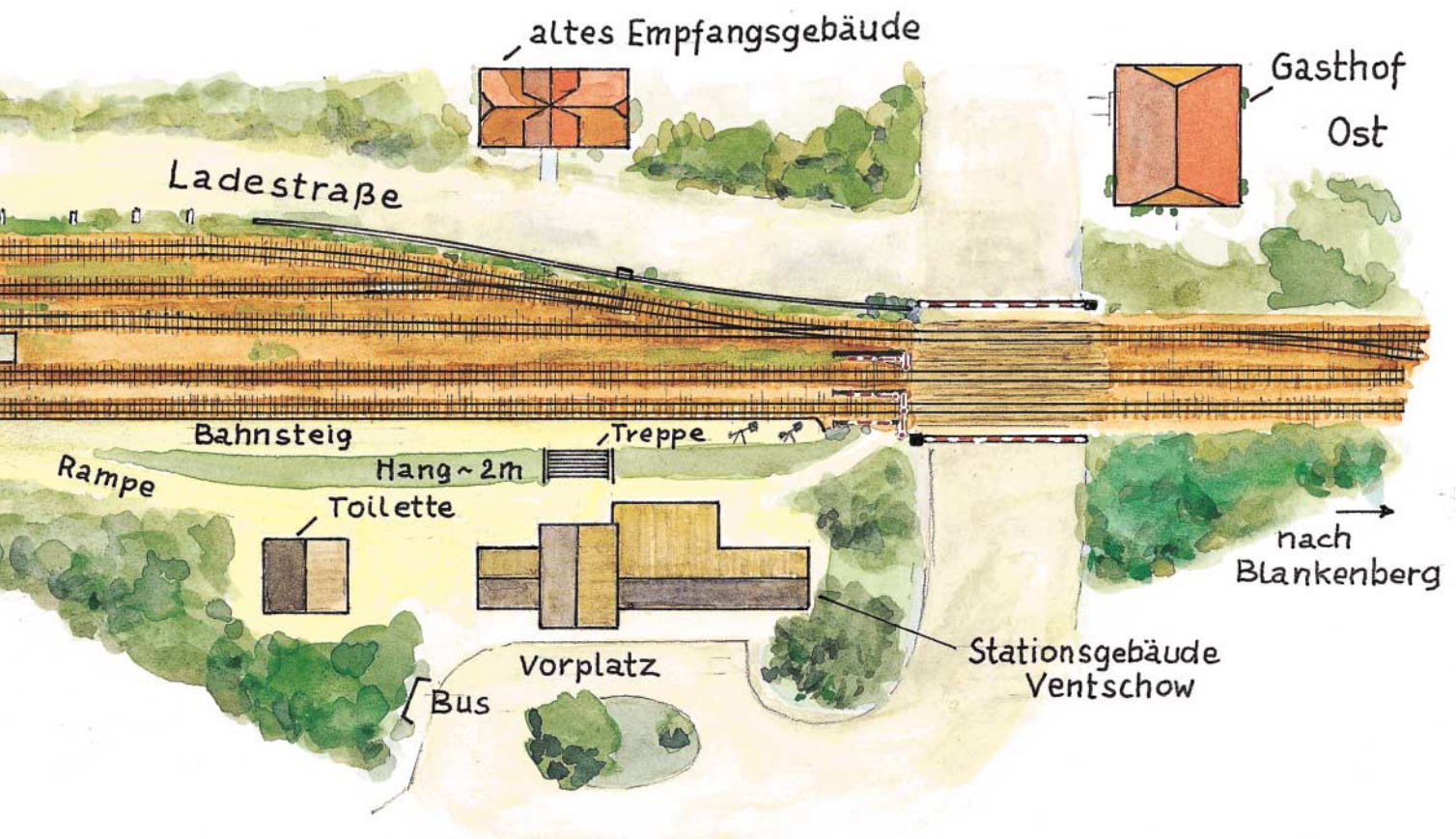
Die „Gesamtanlage“

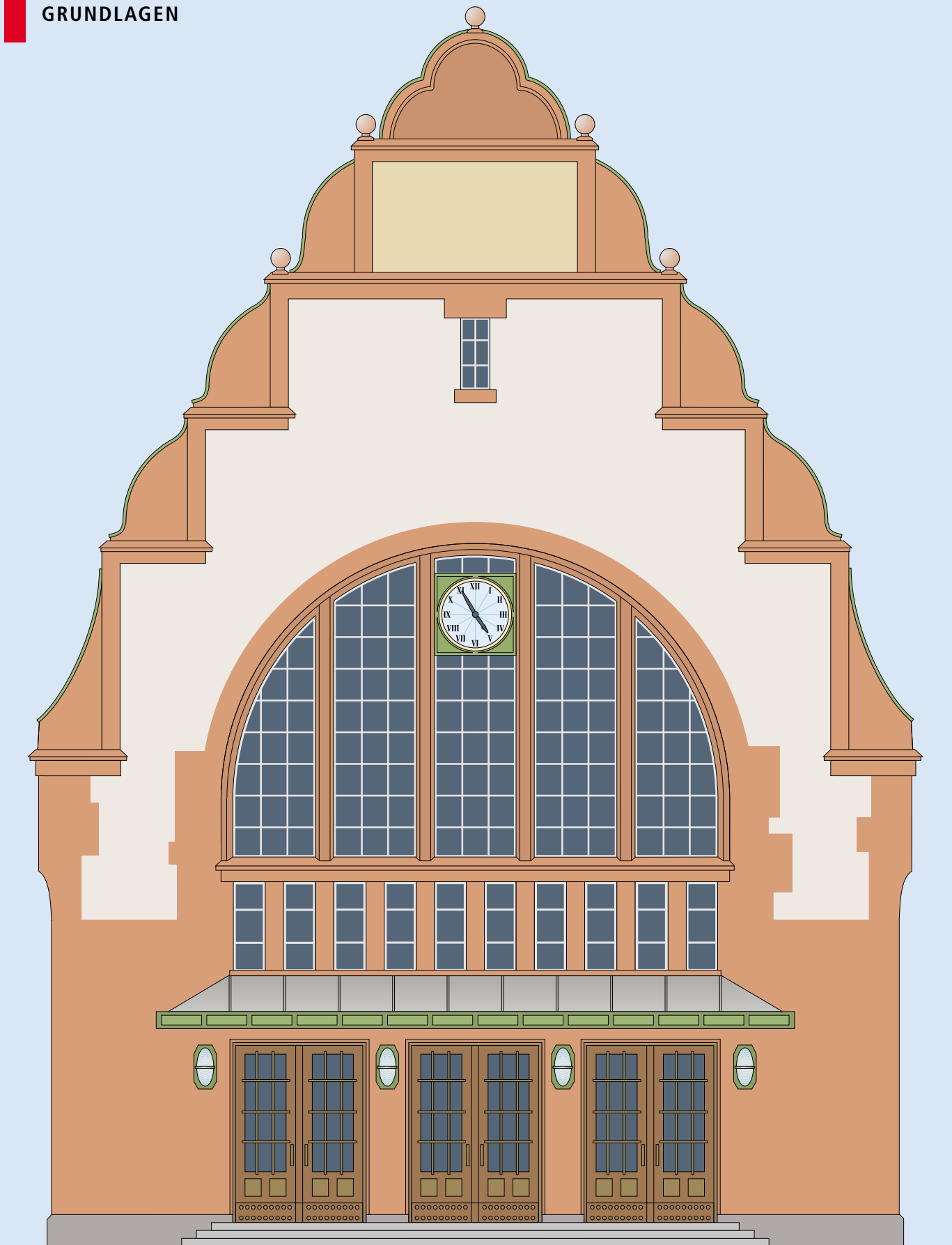
Eine Draufsicht über die gesamte Anlage zeigt die letzte Illustration. Die Bilder lassen sich damit leicht einordnen. Wenn ich sage: „gesamte Anlage“, so ist hier doch einzuschränken. Nach Westen, also in Richtung Bad Kleinen, ziehen sich auf gute zwei Streckenkilometer weiter mehrgleisig die Bahnanlagen hin. Vom Westeingang nach Norden zweigten Industriegleise ab. Bis in die Achtzigerjahre gab es hier ein Stellwerk, das dann beseitigt worden ist.

In den letzten Kriegstagen spielte sich, wie von Karle (Name geändert), einem längst pensionierten Reichsbahner, zu erfahren war, an diesem Westende ein Drama ab. Ventschow sei gerade von den Russen eingenommen gewesen, während in Bad Kleinen schon die Amerikaner saßen. Auf Gleis 4 habe ein langer Zug, voll mit Flüchtlingen und Verwundeten gelegen. Das Zugpersonal habe im Stellwerk die Tür eingeschlagen, eine Weiche umgelegt und man habe versucht den Zug nach Bad Kleinen durchzubringen, was dann in einem Desaster geendet habe. Da gebe es noch einen Friedhof, dort könne ich die Gräber sehen.

Da war sie vollends gegenwärtig, die Geschichte dieser kleinen Station zwischen den Mecklenburger Seen. Der Alte wurde gesprächig, wir setzten uns auf die schattige Bank unter dem Giebel, schauten hinunter auf die Gleise, ich klappte meinen Zollstock für eine Weile zusammen und er begann, sein und seines Bahnhofs Schicksal zu erzählen. Diese Geschichte ein andermal ...

Winfried Schmitz-Esser





Tor zur Stadt – Tor zur Welt: So sahen es die alten Preußen am Anfang des 20. Jahrhunderts. Deswegen öffneten sie ihre Eg-Eingangshallen mit großen Bogenfenstern gegen den Vorplatz und die Bahn. Inspirieren ließ ich mich vom Eg des Bad Homburger Bahnhofs. Diese Ansicht ist in Original-H0-Größe wiedergegeben, Höhe und Breite habe ich ein wenig geschrumpft. Ins oberste Feld der Fassade gehört ein Preußenadler oder ein Flügelrad, dessen Stein sich farblich abhebt. *Zeichnung: Bertold Langer*

Ein paar Ideen zu einem absolut lohnenden Vorbild-Typ

Schrumpf-Preuße für Mittelstadt

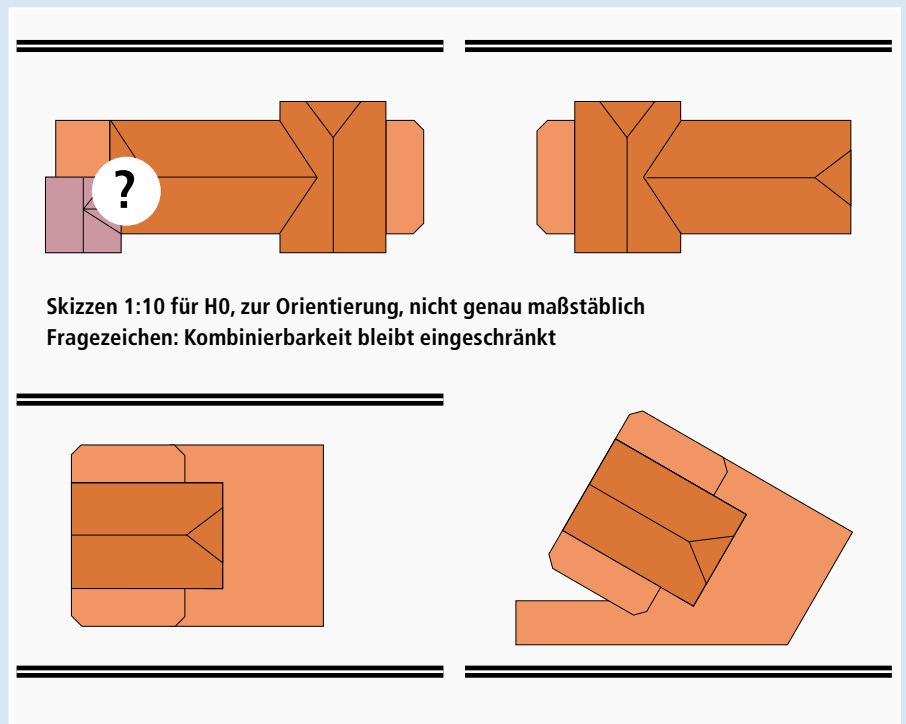
Maßstäbliche Verkleinerungen von Groß- und Mittelstadt-Empfangsgebäuden sind aus vielen Gründen problematisch. Doch Bertold Langer meint, dass es neben „Bonn“ von Kibri oder „Neustadt“ von Faller weitere Modelle geben sollte, jetzt aber nach typisch preußischem Vorbild. Diskussion über deren Maßstäblichkeit muss allerdings erlaubt sein.

In den ersten beiden Jahrzehnten des vorvergangenen Jahrhunderts entstand jenseits der Mainlinie im Zug von Bahnhofsmodernisierungen eine Reihe von mittelgroßen bis großen Eg. Einige existieren bis heute. Jedes von ihnen ist ein Individuum und dennoch sofort als Preuße zu erkennen.

Hauptmerkmal ist die asymmetrische Gliederung der Baumassen. Auf die Haupthalle mit Giebel zur Straßenseite, meist die Schalterhalle, stößt in rechtem Winkel der Wartesaaltrakt. Eine verhältnismäßig hohe Dachkonstruktion trägt zur Integration beider Teile bei. In der Regel ist die Firsthöhe der Haupthalle größer als die des Wartesaaltrakts. Ein weiteres Merkmal: Die Stirnseite der Haupthalle öffnet sich zum Vorplatz hin mit einem großen mehrbahnigen Bogenfenster.

Das preußische Eg dieses Typs hat meist zahlreiche Anbauten, welche je nach Geschick des Architekten und der Gunst der örtliche Situation mehr oder weniger gut in den Gesamtkomplex eingefügt sind. Bei größeren Eg kann es, wie etwa in Wiesbaden, ein ebenfalls mit der Schmalseite zum Vorplatz gerichtetes Gegenstück zur Schalterhalle geben, allerdings nie als deren Kopie, sondern vor allem kleiner und stets ein wenig anders gestaltet.

Solche Eg stehen meist vor höher gelegenen Bahnhofsgleisen, sodass der Reisende von der Eingangs- und Schalterhalle aus die Bahnsteige durch den „Personentunnel“ erreicht. Dies war in Preußen die Norm, denn die



Oben: Zunächst nur Gedankenspielerei: Vielleicht lassen sich Bausätze für einen kleinen Preußen auch variieren. Nicht einfach, jedenfalls. Jedoch kann man die Haupthalle leicht isolieren und mit entsprechenden Anbauten etwa für das Eg eines Trennungsbahnhofs versehen. Unten: Ein typischer Preuße, den Kaiser Wilhelm II, oberster aller solcher, oft mit seiner Gegenwart adelte (er weilte gern zur Kur in Homburg). Die sparsamen Schmuckformen sind regional-typisch und könnten am ehesten einer süd-mitteldeutschen Renaissance zugeordnet werden. Der hochgezogene Gebäudesockel und die Werksteinelemente bestehen aus rotem Sandstein. Die übrigen Wandflächen sind hell verputzt, die Dächer mit Schiefer gedeckt. Dem auf typisch preußische Art asymmetrisch gegliederten Eg verleiht der Bahnhofsturm einen besonderen Akzent. Historische Postkarte: Archiv Michael Meinhold



neuen Eg waren nur das I-Tüpfelchen für einen gänzlich neu gebauten oder stark modernisierten Bahnhof.

Nicht allein die Reisenden profitierten von hoch gelegenen Gleisen; Gepäckabfertigung und Post bekamen ebenfalls Tunnel, manchmal sogar jedes seinen eigenen. In Ausnahmefällen kann ein solches Eg in „Gleichlage“ zum Gleis angeordnet sein. Dann befinden sich auf dem Hausbahnsteig die Niedergänge zum Personentunnel. Allerdings braucht man dann viel Platz zwischen Eg und Gleis 1. Ein weiterer Vorteil der Hochlage: Man kann den Raum unter den anschließenden Gleisen nutzen, so lange für ausreichend Beleuchtung und Frischluft gesorgt ist.

Das hört der notorisch platzbeschränkte Modellbahner besonders gern. Für ihn hat die Hochlage der Gleise obendrein ihren Reiz, weil die Züge exponiert sind; aber ein stattdessen, den Blick nicht verstellendes Eg sollte dann auch vorhanden sein.

Vielfalt der äußeren Formen

Immer wenn es um bloße Funktionalität ging, hatten sich im 19. Jh. eigene architektonische Formen entwickelt. Doch wo immer man repräsentieren wollte, kamen historische Baustile ins Spiel. So finden sich besonders auf den Schauffassaden der Preußen zwischen 1900 und 1913 Formen aus der deutschen Renaissance, dem Barock, dem Jugendstil, oft in wilder Mischung. Am Ende dieser Epoche entwickeln sich so etwas wie ein Jugendstil-Barock und vormoderne Formen, bei denen das Ornament nahezu vollständig verschwindet.

Michael Meinholds Postkarte „Bad Homburg v. d. H. – Bahnhof“ inspirierte mich wegen der geringen Größe des Eg und wegen des speziellen Stils. Zudem weckte er, wegen des roten Sandsteins heimatliche Gefühle. Und ich kann mit diesem Stil etwas anfangen. Wiesbaden oder Mönchenglad-

bach – vor der Zerstörung – wären wegen ihres Bahnhofsbarocks überhaupt nicht mein Fall gewesen. Den Bahnhofsturm von Homburg kann ich allerdings nicht ausstehen. Er ist also nicht nur aus Platzproblemen in diesem Heft entfallen.

Schrumpfen, aber wie?

Wie kommt man von einer Postkarte zu einem Eg-Modell? Ohne Originalpläne bestimmt nicht. Im dritten Band von Manfred Bergers „Historische Bahnhofsbauten“ fand ich Pläne des Wormser Eg von 1904: alles in allem ein erstaunliches Bauwerk, welches – im Ursprungszustand – die Widersprüche der Epoche besonders deutlich ausdrückte.

Die Wormser Schalterhalle ist besonders klein, im Inneren nur 12 m breit und 20 m lang. Ich kannte das Maß der Eingangstüren und nahm an, dass sie genormt gewesen sind; so konnte ich

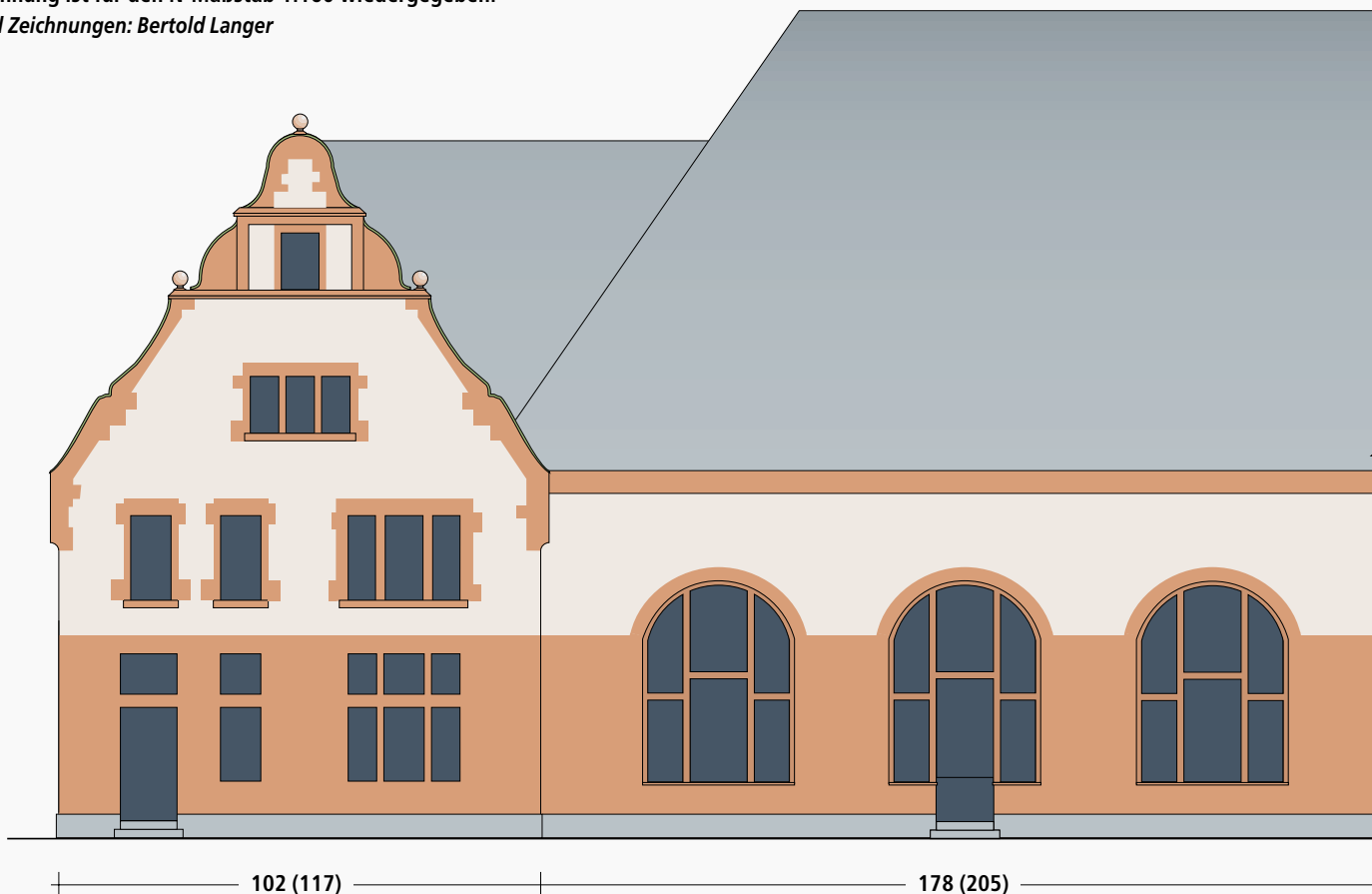
Eg Mittelstadt, Straßenseite

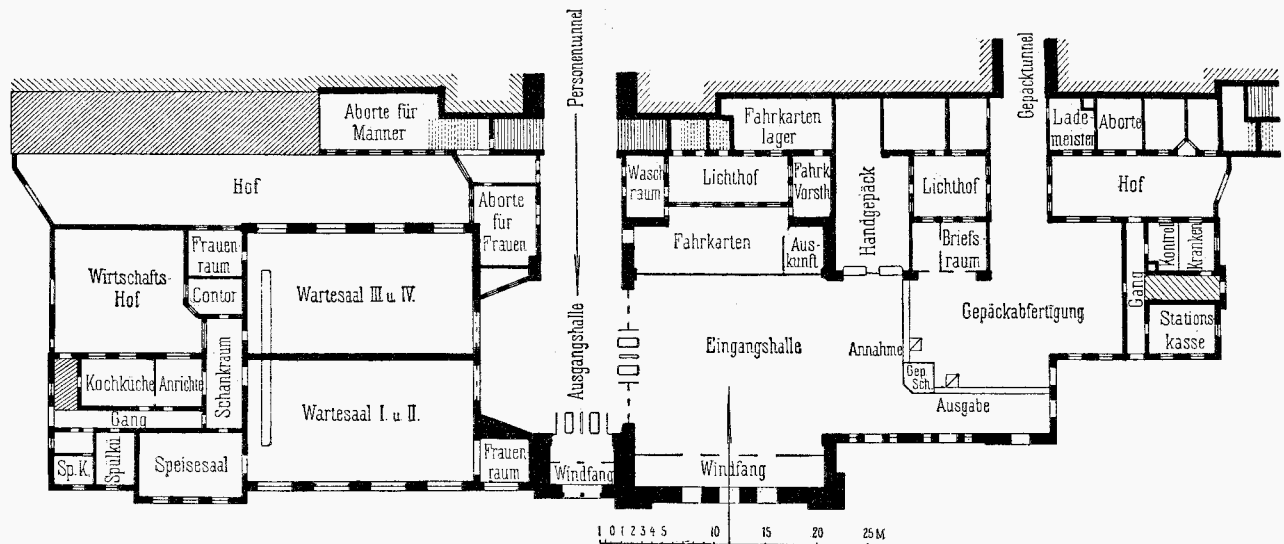
Fiktive Bauaufnahme im Maßstab 1:100 (Zahlen ohne Klammern);

Zahlen in Klammern: 1:87 für H0.

Die Zeichnung ist für den N-Maßstab 1:160 wiedergegeben.

Idee und Zeichnungen: Bertold Langer





ca. 1250 mm für H0

Krefeld und Mittelstadt

Oben: Das Maßlineal unter dem Grundriss des Krefelder Hauptbahnhofs-Eg weist uns überdeutlich darauf hin, dass dieses Eg von seiner Größe her für eine maßstäbliche Verkleinerung überhaupt nicht taugt. Allenfalls als Halbr relief vor dem Hintergrund könnte man es sich vorstellen. Aber dann wirft der Turm unerträgliche Schatten. Diesen finden Sie übrigens links neben der „Eingangshalle“ am Kopf der „Ausgangshalle“.

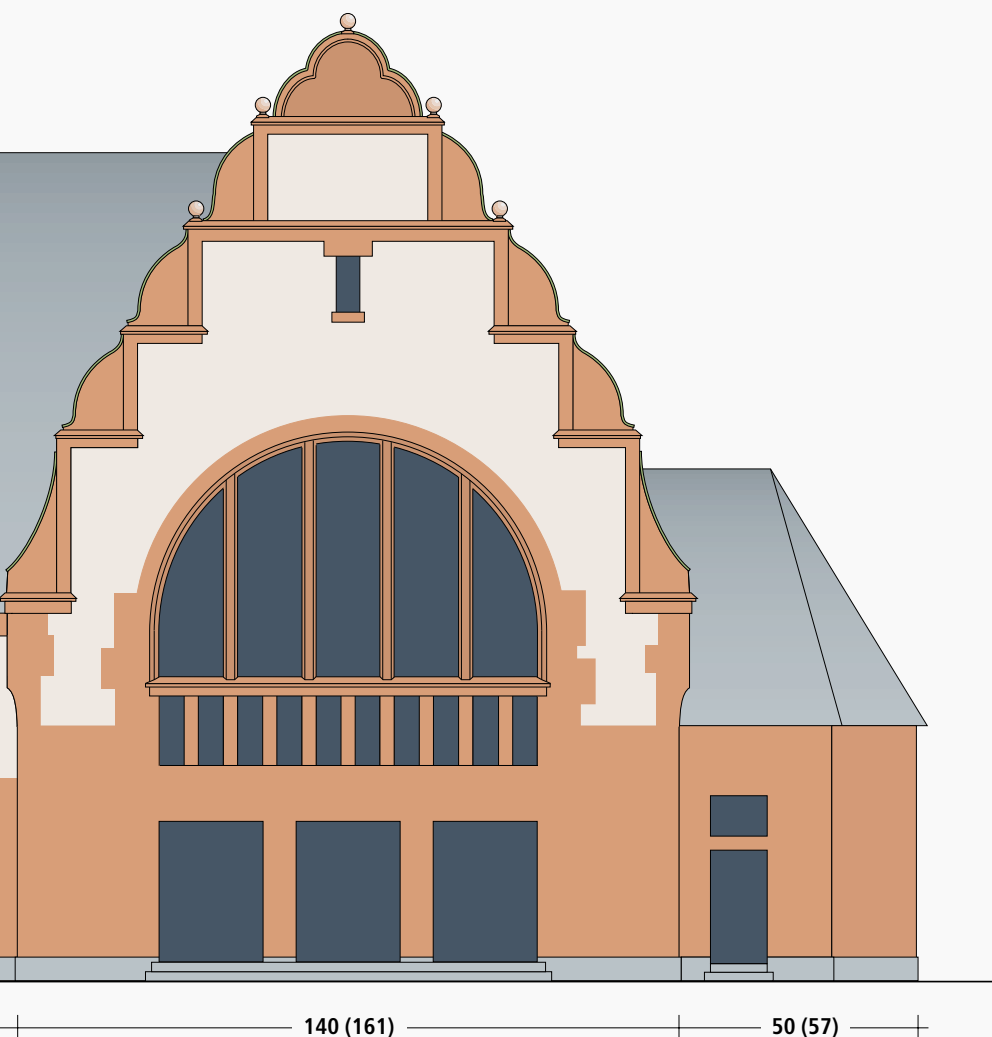
Aus: Röhl, 1913, Tafel VI

Links: Gesamte Straßenseite meines Empfangsgebäudes für Mittelstadt. Es ist nur grob skizziert, da ich die äußeren stilistischen Elemente noch ein wenig genauer studieren müsste. Aber für einen ersten Eindruck genügt es. Insgesamt habe ich vier Baugruppen vorgesehen (von links nach rechts):

1. integriertes Nebengebäude, unten Diensträume, oben Dienstwohnungen;
2. Wartesaaltrakt, Wartesaal I. und II. Klasse zur Straße hin;
3. Schalterhalle;
4. Anbau für Fahrkartenschalter und Gepäckabfertigung.

Beim Zeichnen bin ich vom Maßstab 1:100 ausgegangen. Das erleichtert Ihnen auch den Vergleich mit Originalplänen, falls vorhanden.

Den Bad Homburger Turm habe ich weggelassen, da man bestimmt mit dem Pulloverärmeln daran hängen bliebe. Schade um den Blitzableiter!



auf einer Vergrößerungskopie der Homburger Postkarte die Verhältnisse abschätzen (Vorsicht: Perspektive, und wer weiß, mit welcher Art von Linsen der Fotograf damals arbeitete). Ich bin zu dem Schluss gekommen, dass die Homburger Schalterhalle ein wenig breiter sein muss als die in Worms.

Die Firsthöhe von mehr als 20 cm über der Schalterhalle (Worms) war mir ein wenig zu üppig. Ich habe dann trotzdem einen Schreck bekommen, als der Drucker das erste 1:100-Blatt ausspuckte, jetzt noch 15 % für H0 dazu – so etwas sind wir einfach nicht gewohnt.

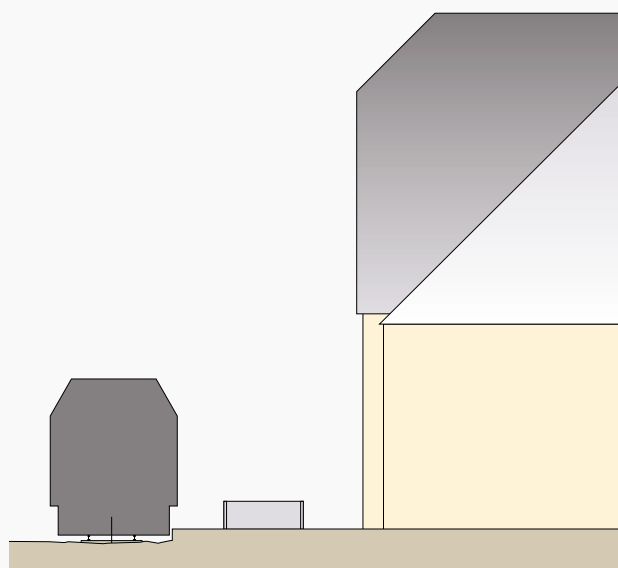
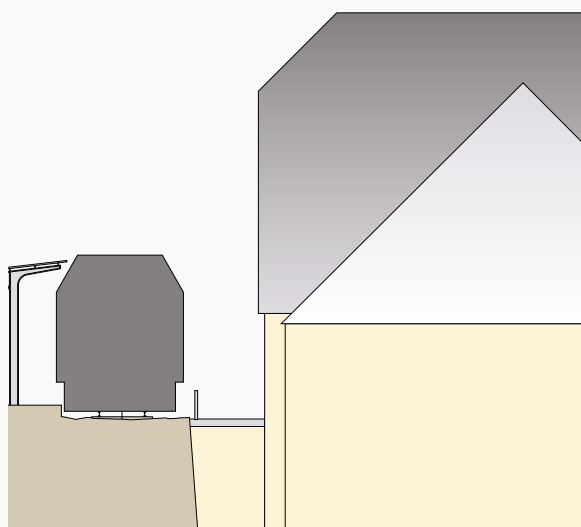
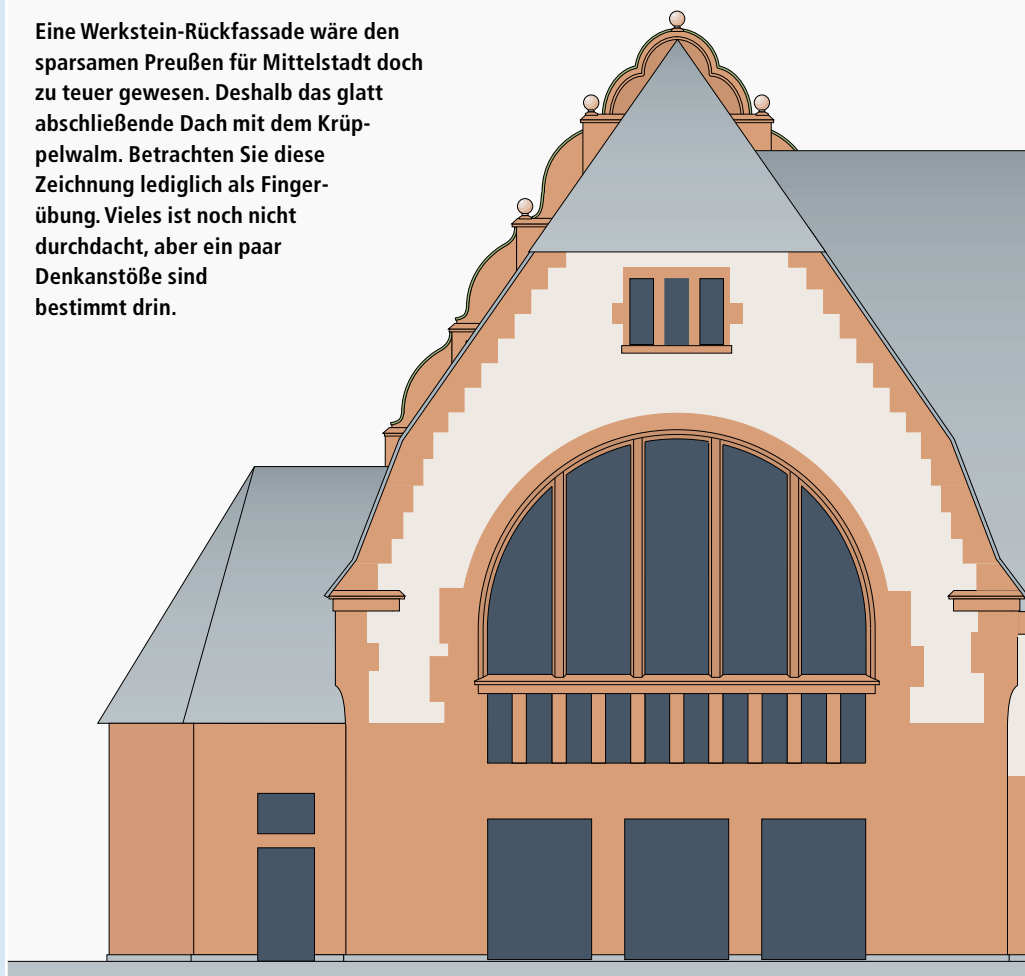
In diesem kleinen Artikel habe ich nichts Definitives über die Tiefe dieses Eg gesagt. Mit gutem Grund, denn ich weiß nicht, wie tief Ihr Bauplatz ist. Ich nehme an, dass in H0 unter 20 cm nichts geht. Nicht allein die Halle bestimmt über dieses Maß, sondern vor allem der im rechten Winkel angebaute Wartesaaltrakt. Wenn man, wie oft üblich, die Wartesäle an den beiden Schmalseiten des Eg anordnet, dann kommt man – geschrumpft – auf minimal 20 cm Wartesaaltrakt-Tiefe.

Sie sehen, es bleibt happig. In Worms mit einem besonders schmalen Wartesaaltrakt sind die beiden Räume versetzt nebeneinander angeordnet. Mein Eg gibt dies wohl kaum her, die Fens-terteilung spricht dagegen.

Ganz anderer Gedanke: Warum soll man sich überhaupt darum kümmern,

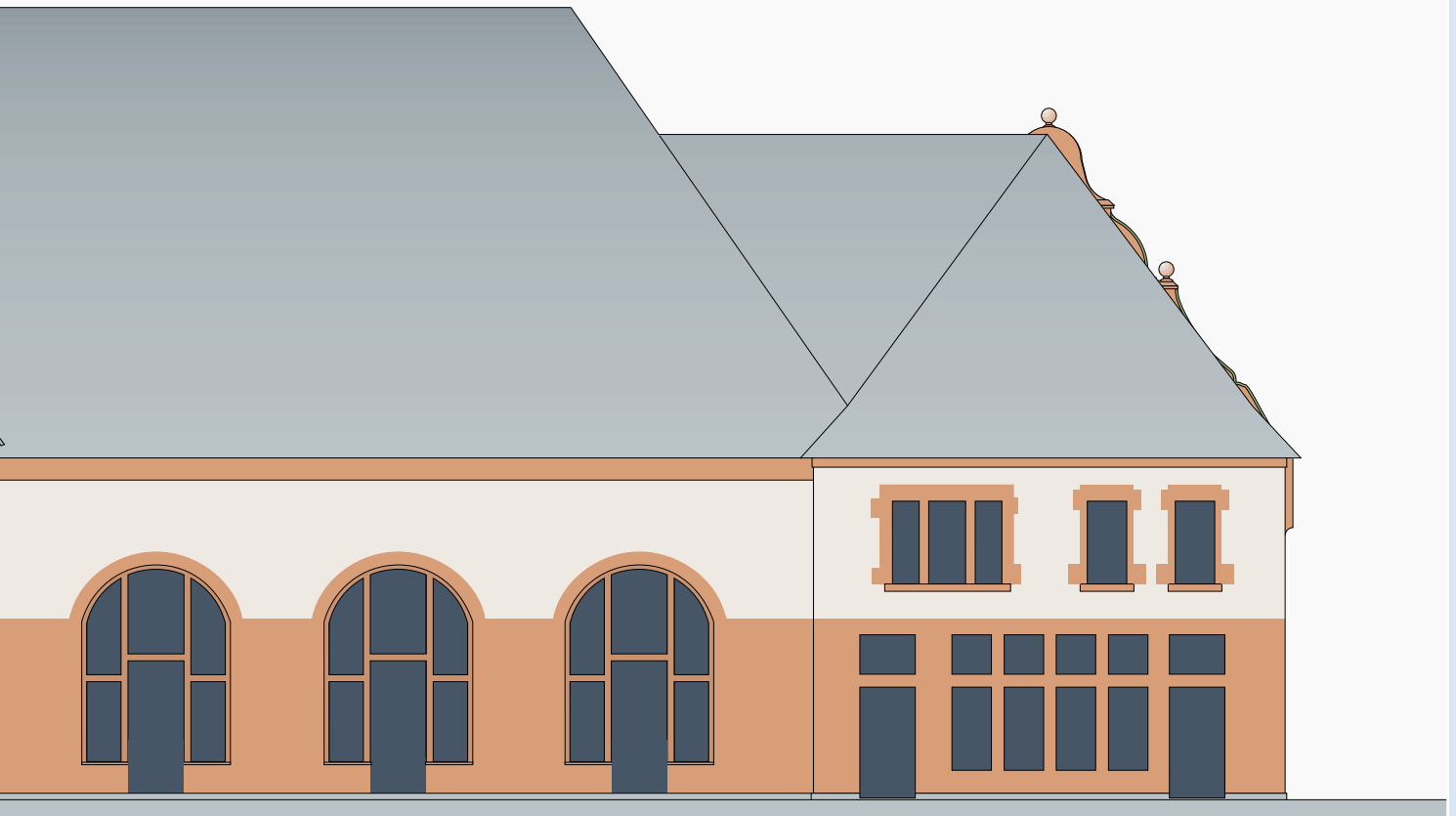
Eg Mittelstadt, Bahnseite

Eine Werkstein-Rückfassade wäre den sparsamen Preußen für Mittelstadt doch zu teuer gewesen. Deshalb das glatt abschließende Dach mit dem Krüppelwalm. Betrachten Sie diese Zeichnung lediglich als Fingerübung. Vieles ist noch nicht durchdacht, aber ein paar Denkanstöße sind bestimmt drin.



Hoch- und Gleichlage der Gleise im Vergleich. Wer die Bahnhofsgleise hochlegt, spart Platz; mit der Gestaltung von Bahnsteigüberdachungen hat er weniger Probleme. Bei Gleichlage sind Niedergänge in der Halle oder auf dem Hausbahnsteig erforderlich. Für dessen Überdachung braucht man eine Sonderkonstruktion.

Der Dienst-/Wohntrakt begrenzt die freie Kombinierbarkeit der Eg-Baugruppen. Man könnte diesen Anhang auch als Bahnhofsgaststätte nutzen, Wirtswohnung inklusive. Das Dienst-/Wohngebäude fände dann auf der anderen Seite der Schalterhalle Platz.



Idee und Zeichnungen: Bertold Langer

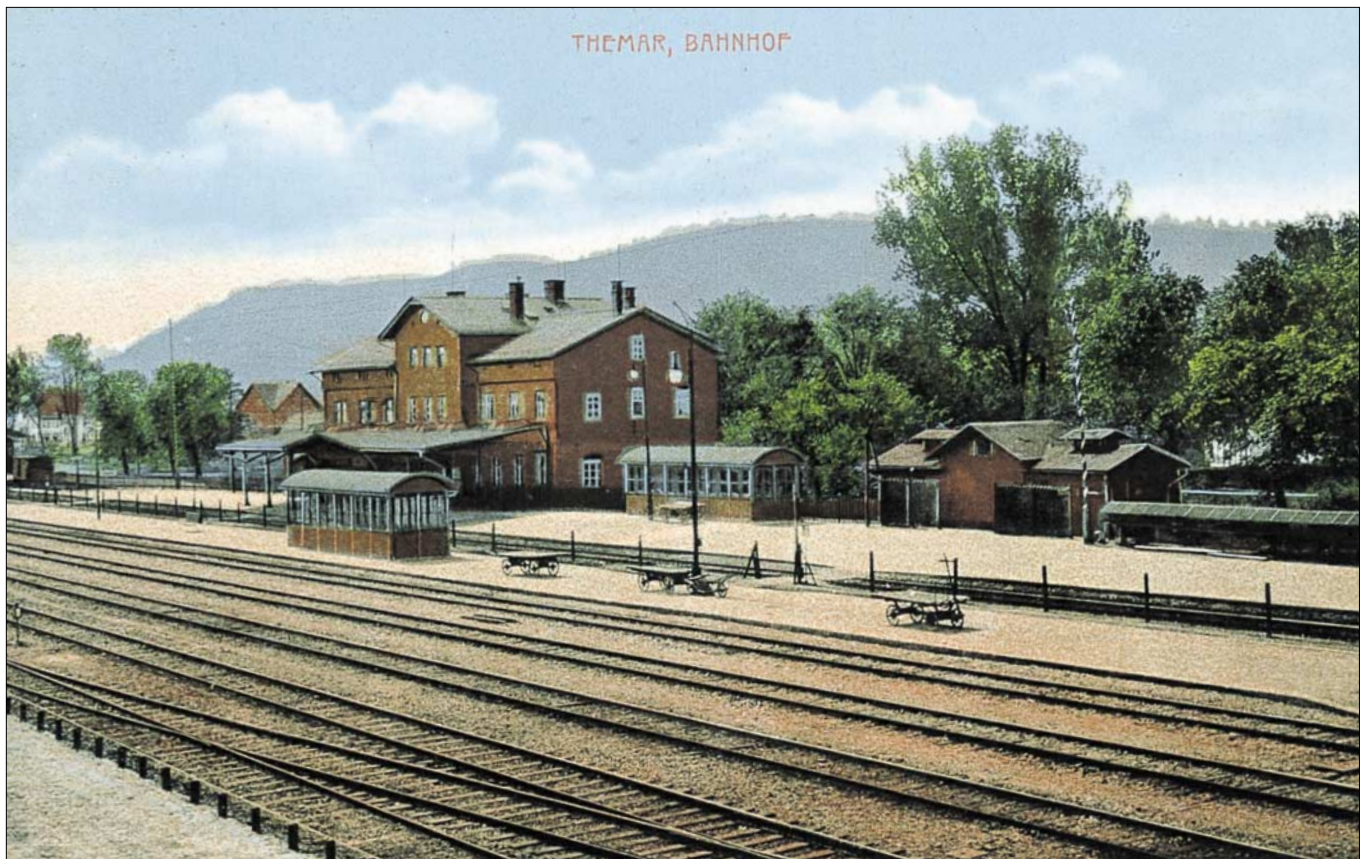
ob in einem Modell-Eg all das Platz findet, was in einem entsprechenden Vorbild-Eg unterkommt? Wir sehen ja nicht von oben hinein, sondern sehen es an. Selbst Einblicke in eine eingerichtete Bahnhofsgaststätte können wir uns erlauben: Aber wir müssen nicht unbedingt wissen, ob dahinter wirklich noch der Wartesaal III. und IV. Klasse liegen kann.

Vorläufiges Fazit: Es macht großen Spaß, sich mit dem Thema Eg zu befassen. Je mehr man dabei lernt, desto weniger scheint die Umsetzung ins Modell möglich. – Lassen Sie sich nicht von Zwängen tyrannisieren. Freuen Sie sich, wenn ein Modell-Eg auf gekonnte Weise blufft. In diesem Sinn ist letztlich auch mein Vorschlag hier gemeint. Mein „Schrumpf-Preuße für Mittelstadt“ dürfte bei den meisten Betrachtern eines mit ihm ausgestatteten Bahnhofs sogar als Großstadt-Eg durchgehen, vorausgesetzt, die Gleisanlagen und das übrige Ambiente stimmen.

Bertold Langer



Aus diesem republikanischen Preußen ließe sich ebenfalls das Modell eines Eg für Mittelstadt destillieren. Aber das wäre eine andere Geschichte. Das Empfangsgebäude Frankfurt (Oder) wurde 1924 fertig gestellt. Die asymmetrische Gliederung verweist auf die alten Entwurfsgrundsätze. Ganz ohne zopfige Schmuckelemente scheint man zu dieser Zeit noch nicht ausgekommen zu sein. Historische Postkarte: Archiv Michael Meinhold



Themar an der Werrabahn Eisenach–Lichtenfels hat „alles, was ein Bahnhof braucht“: Ziegelstein-Empfangsgebäude mit überdachtem Hausbahnsteig, überdachte Niedergänge, Abortgebäude ...
Foto: Slg. Hermann Hoyer

Bis in unsere Tage hat sich dieser Treppenüberbau in Rottenbach erhalten, dessen standardisierte Bauweise genau der in Themar entspricht.
Foto: Hermann Hoyer

Empfangsgebäude im Ensemble

Was mir fehlt

Was fehlt Michael Meinhold? Eigentlich nichts – was seine Leser ebenso erleichtert registrieren dürften wie die Redaktion –, eigentlich nichts außer Industriemodellen einiger ganz bestimmter Empfangsgebäude.

Zum Empfang der vielen Leute dient uns das Empfangsgebäude“ reimte „Comedian Hanullist“ Gebhard Weiß vor drei Jahren – bei der Übergabe des Bahnhofsgebäudes von Laubach (Oberhessen) an die Kollegen von der „Vogelsberger Westbahn“ (MIBA 5/98). Dass der damalige Chronist angesichts des perfekten Modells vor Begeisterung fast in Ohnmacht fiel, mag seine heutigen Wunsch-Vorstellungen in des Wortes doppelter Bedeutung „untermauern“ – sind es doch, wie eben auch in Laubach (Oberhessen), zum großen Teil jene typischen, aus Ziegelstein ge-



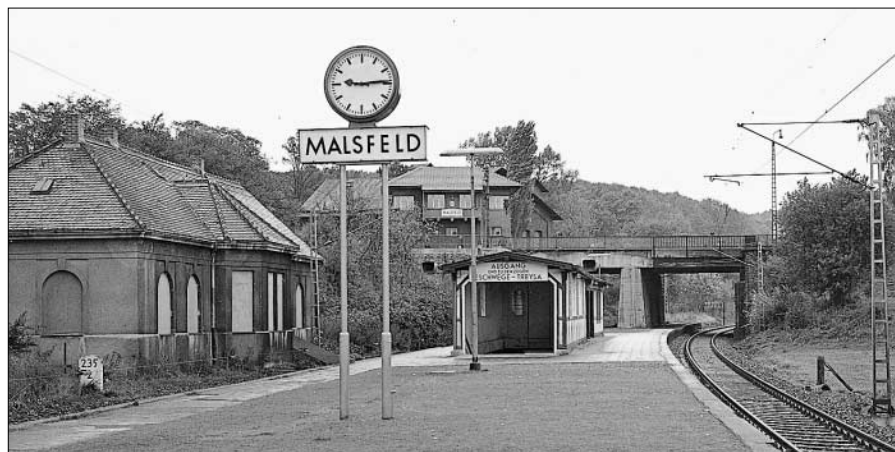
Mein Favorit: das in Ziegelstein/Fachwerk-Bauweise errichtete Empfangsgebäude von Malsfeld an der Strecke Leinefelde–Treysa, das in ganz ähnlicher Ausführung nicht nur auf weiteren Bahnhöfen der „Kanonenbahn“, sondern vielerorts in den hessisch-thüringischen „Kernlanden“ anzutreffen ist. Der überbaute Niedergang am Bahnsteig der Strecke Kassel–Bebra, die hier die Kanonenbahn unterfährt, gehört ebenso zum Ensemble wie das Dreißigerjahre-Stellwerk im oberen Bahnhofsteil.

Fotos: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler/
Wolfgang Jahn/Archiv Michael Meinhold



mauerten Bauten, wie sie vor allem in den „Kernlanden“ der preußisch/hessischen Staatsbahnen errichtet wurden.

Als Teil eines Ensembles sind sie zusammen mit weiteren Bauten in ihrem unmittelbaren Umfeld zu sehen, wobei ich hier besonders auf die Überbauten der Bahnsteig-Niedergänge und die Abortgebäude verweise; für beides bietet die alte Ansicht des Bahnhofs Themar an der Werrabahn treffliche Beispiele. Zwei weitere Niedergang-Überbauten in Fachwerk-Bauweise, wie sie angesichts ihrer einstigen Verbreitung





An der Kreuzung der Kanonenbahn (hinten) mit der (späteren Nord-Süd-) Strecke Eichenberg–Bebra im gleichen Stil wie Malsfeld errichtet: das Empfangsgebäude von Niederhone, ab 1936 als Eschwege-West bezeichnet, dessen typische Ziegel/Fachwerk-Architektur 1970 einem Neubau weichen musste. Foto: Archiv Michael Meinhold

Tannroda an der Strecke Weimar–Kranichfeld mit etwas merkwürdig anmutenden Proportionen von Empfangsgebäude und Güterschuppen (rechts) könnte im Kleinen als Nebenprodukt eines Modells à la „Malsfeld“ oder „Niederhone/Eschwege West“ entstehen (Aufnahme am 20.4.1991). Foto: Hans-Ulrich Diener



Kompakte Proportionen und die Naturstein-Schiefer-Kombination von Unnau-Korb (Strecke Limburg/Lahn–Altenkirchen/Ww), hier in reizvollem Kontrast zum Fachwerk-Güterschuppen, sind typisch für zahlreiche Empfangsgebäude im Westerwald, wie sie bislang noch ihrer Modell-Realisierung harren.

Foto (16.8.1991): Hans-Ulrich Diener





Nicht minder typisch für seine Region ist das von der Hannoverschen Südbahn errichtete Empfangsgebäude von Dransfeld. Es liegt auf dem Scheitelpunkt der in 1:70-Steigungen und Serpentinien über den Hohen Hagen geführten einstigen Hauptbahn Göttingen–Hann. Münden. Dass hier in der Epoche III prominente Nord-Süd-Schnellzüge planmäßig Station machten, steht auf einem anderen Blatt ...

Foto (8.3.1981): Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

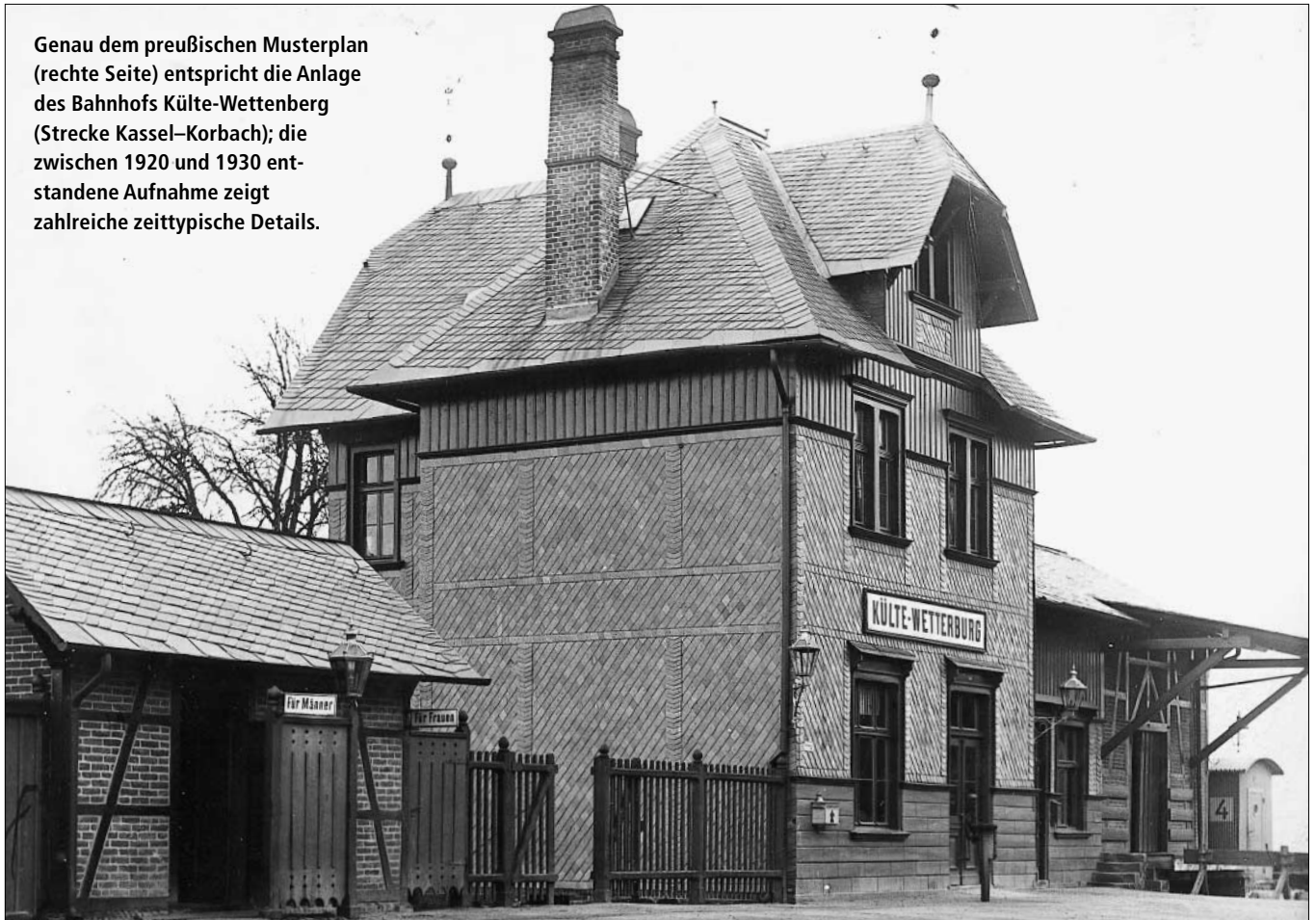
Das holzverschaltete Obergeschoss verleiht dem Bahnhofsgebäude von Brunnenbachsmühle an der Südharz-Eisenbahn einen besonderen Reiz, der seine Wirkung auch im Modell nicht verfehlen dürfte. Die Aufnahme mit dem T 02 der SHE stammt aus dem Jahr 1931. *Foto: Archiv Michael Meinhold*



Vom Harz in die Holsteinische Schweiz: Das klassizistische Empfangsgebäude von Plön an der Strecke Kiel–Lübeck steht für zahlreiche, in ihrer klaren Gliederung typische Bahnhofsbauten nicht nur im Norden Deutschlands. *Foto: Archiv Michael Meinhold*



Genau dem preußischen Musterplan (rechte Seite) entspricht die Anlage des Bahnhofs Külte-Wettenberg (Strecke Kassel–Korbach); die zwischen 1920 und 1930 entstandene Aufnahme zeigt zahlreiche zeittypische Details.



längst als H0-Modell fällig wären, finden sich auf den Aufnahmen aus Malsfeld und Herzhausen (Eder). Mit den einstmals obligatorischen Abortgebäuden schließlich befasst sich ein eigenes Kapitel.

Selbstverständlich können die in diesem Bilderbogen präsentierten Empfangsgebäude nur meine eigenen (Wunsch-) Vorstellungen und auch davon nur einen Teil widerspiegeln und ebenso selbstverständlich wird jeder Modellbahner eine Galerie mit ähnlichem Umfang, aber völlig anderen Favoriten parat haben. Das ideale Modellbahn-Empfangsgebäude kann es ohnehin nicht geben; dennoch sind die hier gezeigten Bauten so typisch für bestimmte Epochen und Regionen, dass entsprechenden Modellen eine allgemeine Akzeptanz sicher sein dürfte.

mm

An der Linie Korbach–Marburg liegt das schmucke Empfangsgebäude von Herzhausen am Eder-Stausee; die Aufnahme (nach 1915) zeigt den Fachwerk-Überbau der Bahnsteigunterführung noch in voller Schönheit.

Fotos: Slg. Jürgen A. Bock



Bei der Eisenbahn war, zumindest in der guten alten Zeit, bekanntlich alles bis ins kleinste Detail vorgeschrieben. In der berühmten „Sammlung Götschen“ erschien 1911 das Standardwerk „Hochbauten der Bahnhöfe“ von Eisenbahnbauinspektor C. Schwab, aus dem dieser Text zum Thema „Aborte“ stammt:

„Diese sind, abgesehen von großen Bahnhofsanlagen, in freistehenden besonderen Abortnebengebäuden oder wenigstens in freistehenden Nebengebäuden mit angebauten Magazinen u. dgl. anzuordnen.

Die Aborte sind in kürzester Verbindung mit den Warteräumen anzuordnen und mit Rücksicht auf die Bahnsteigsperrre im allgemeinen als Zubehör der Warteräume anzusehen und wie diese zu behandeln. Liegen die Warteräume außerhalb der Sperre, so ist zwischen den Warteräumen und den Aborten auf der Bahnsteigseite ein nötigenfalls auch nach der Vorplatzseite einzufriedigender Weg vorzusehen, in dessen bahnseitiger Einfriedigung die Öffnungen für die Prüfungen der Fahrkarten anzulegen sind. Liegen die Wartesäle und Aborte innerhalb der Sperrung, so sind nur ausnahmsweise besondere Pißstände oder Aborte außerhalb der Sperre auf den Bahn-

hofsvorplätzen anzuordnen, z.B. auf größeren Stationen, um die Verunreinigung des Vorplatzes durch wartende Kutscher, Gasthofbedienstete usw. zu verhüten.

In den Technischen Vereinbarungen ist über die Aborte im besonderen bestimmt:

1. Es ist dafür zu sorgen, daß die Aborte von den Warteräumen und Zügen aus rasch und ungehindert erreicht werden können; sie sind mit weithin

der Regel mindestens ebenso viele Abortzellen für Frauen wie für Männer anzuordnen, wobei erstere von einem besonderen Vorraum aus, letztere ebenso oder vom Pißraum aus als solchem zugänglich zu machen sind. In letzterem Fall wird die Aufstellung eines Wandschirms vor dem Eingang zum Pißraum empfohlen.

Bei Anordnung einer größeren Anzahl von Abortzellen, denen kein direktes Seitenlicht zugeführt werden

Abort-Anordnung anno 1911: „Verunreinigung durch wartende Kutscher“

sichtbarer Bezeichnung zu versehen. Wasserspülung der Aborte und sonstige Vorkehrungen, die ihre Geruchlosigkeit sichern, werden dringend empfohlen.

2. Für größere Stationen wird eine überdeckte Verbindung der Aborte mit dem Empfangsgebäude und an den Bahnsteigen empfohlen.

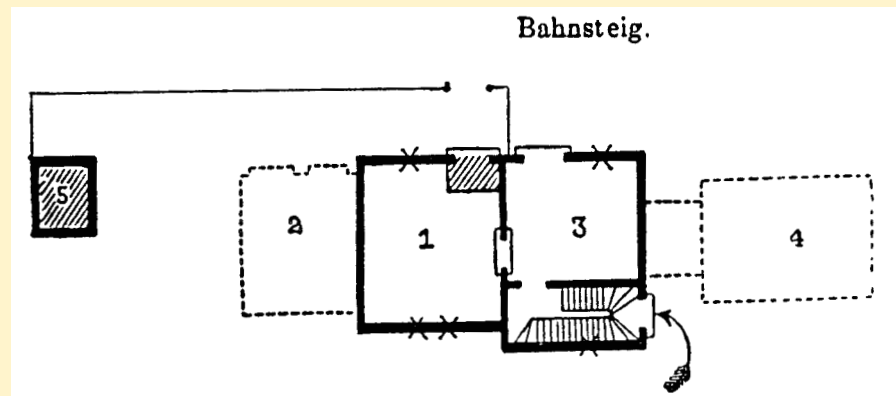
Auf Stationen mit geringem Verkehr genügt in der Regel außer einem Pißraum 1 Abortzelle für Männer und hiervon getrennt 1 – 2 Abortzellen für Frauen; bei größeren Anlagen sind in

kann, ist für gute Belichtung derselben durch Oberlicht zu sorgen, am zweckmäßigsten in Verbindung mit Lüftungsjalousien.

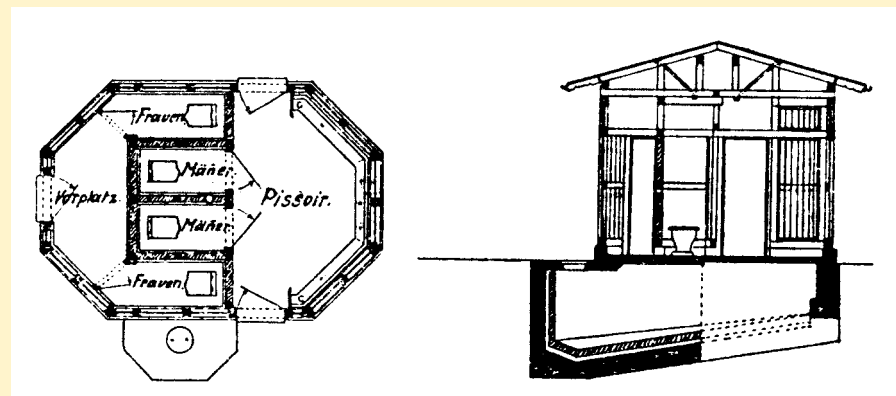
Das Äußere der Nebengebäude soll sich dem der Empfangsgebäude anpassen. Bei einfachen Verhältnissen sind die Umfassungswände in Holzfachwerk entweder ausgemauert oder mit Brettern und Deckleisten verschalt, die oberen Felder zur besseren Entlüftung in Holzstabgitter zu erstellen. Bei einfachen Verhältnissen kann das Dach zugleich die Decke bilden.“



Vorschriftsmäßig ausgeführte H0-Aborte:
oben ein Blick in das Auhagen-Modell 11371,
unten das neue Faller-Modell 130953.



Muster der KPEV für das Empfangsgebäude einer Haltestelle:
1 = Wartezimmer, 2 = Offene Halle, 3 = Dienstraum, 4 = Güterschuppen, 5 = Abort
Unten: Muster einer einfachen Abortanlage (Archiv Michael Meinhold)





Sindelfingen in H0

Ein schwäbischer Bahnhof

Der Bahnhof Sindelfingen ist ein typisches Beispiel für die landschaftsbezogene Bauweise, wie sie in der Zeit vor dem 1. Weltkrieg modern war. Leo Nawrocki baute ihn als Modell im Maßstab 1:87 nach.



Den Bahnhof von Sindelfingen kannte ich bereits von einigen Bahnfahrten nach Sindelfingen Anfang der Siebzigerjahre. Damals bin ich allerdings noch nicht auf die Idee gekommen, den Bahnhof als Modell nachzubauen. Erst das 1988 erschienene Buch „Alte Bahnhöfe in Württemberg“ von Stefan Hammer und Rolf Arbogast mit der Abbildung und der Beschreibung des Gebäudes gab den entscheidenden Anstoß für den Nachbau im Modell. Mir gefielen auf der im Buch veröffentlichten alten Zeichnung aus dem Jahr 1913 hauptsächlich die Vorbauten für den Eingang und das Treppenhaus, die unterschiedlichen Dächer und die vielen Fenster.

Die Vorarbeiten

Um zunächst einmal die wichtigsten Außenmaße für das Modell zu erhalten, habe ich die Zeichnung aus dem Buch fotokopiert und dabei auf die kor-

Oben: Das Modell des Empfangsgebäudes von Sindelfingen in der Baugröße H0.
Links: Die Gleisseite, hier noch ohne Überdachung des Hausbahnsteigs. Die Mauerfugen des unverputzten Erdgeschosses wurden sorgfältig entsprechend den Vorbildzeichnungen graviert.

rekten H0-Maße vergrößert. Die fehlenden Zeichnungen mit den übrigen Gebäudeansichten habe ich auf Anfrage freundlicherweise vom Archiv der Stadt Sindelfingen bekommen und sie ebenfalls vergrößert. Von den so hergestellten Kopien konnte ich nun alle für den Nachbau erforderlichen Maße direkt abnehmen.

Das Modell entsteht

Der Bau des Modells begann mit der Anfertigung der einzelnen, glatten Außenmauerteile für das Erdgeschoss. Als Ausgangsmaterial verwendete ich 2 mm dicke ABS-Kunststoffplatten. Diese Platten sind in verschiedenen Stärken in Fachgeschäften für Flug- und Schiffsmodellbau erhältlich. Nach dem Anreißen der Erdgeschosszuschnitte und dem Vertiefen des Anrisses mit einem scharfen Messer lassen sich die Zuschnitte leicht von der großen ABS-Platte abbrehen. Sie müssen dann nur noch – wenn nötig – auf die genauen Außenmaße nachgefeilt und entgratet werden. Nach der Bearbeitung und Maßkontrolle aller für den Erdgeschossumfang nötigen Einzelteile wurden diese nacheinander mit weiteren Details versehen. Zuerst bekamen alle Mauerteile mit Fenstern die entsprechenden Ausschnitte. Die Fensteröffnungen habe ich mit den Außenspitzen einer Schieblehre parallel zu Unter- und Seitenkanten angerissen.

Für den Anriss der oberen Fensterbögen benutzte ich einen fest einstellbaren Stechzirkel. Alle Ausschnitte konnten dann mit der Laubsäge nach Anriss ausgesägt und auf Maß nachgefeilt werden. Die Steinfugen um die Fenster herum wurden entweder angerissen oder an kritischen Stellen und Übergängen mit Bleistift angezeichnet und mit einem Stichel nachgeritzt. Beim Nachschaben der angerissenen oder angezeichneten Fugen kam eine entsprechend angeschliffene Spitze des Stechzirkels als Stichel zum Einsatz. Um ein Abrutschen des Stichels zu vermeiden, empfiehlt es sich, auch beim Nachgravieren von bereits angerissenen Steinfugen, den Stichel an einer Metallschiene entlangzuführen.

Zum Entgraten der Fugen und gleichzeitig zum Aufräumen der blanken ABS-Oberflächen habe ich eine feine Messingdrahtbürste für Wildlederschuhe zweckentfremdet. Deren Drahtborsten sind fest genug um den Grat an den Fugen zu entfernen und



Das Bahnhofgebäude von Sindelfingen von der Straßenseite aus gesehen. Es musste im Lauf der Zeit schon einige Umbauten über sich ergehen lassen.



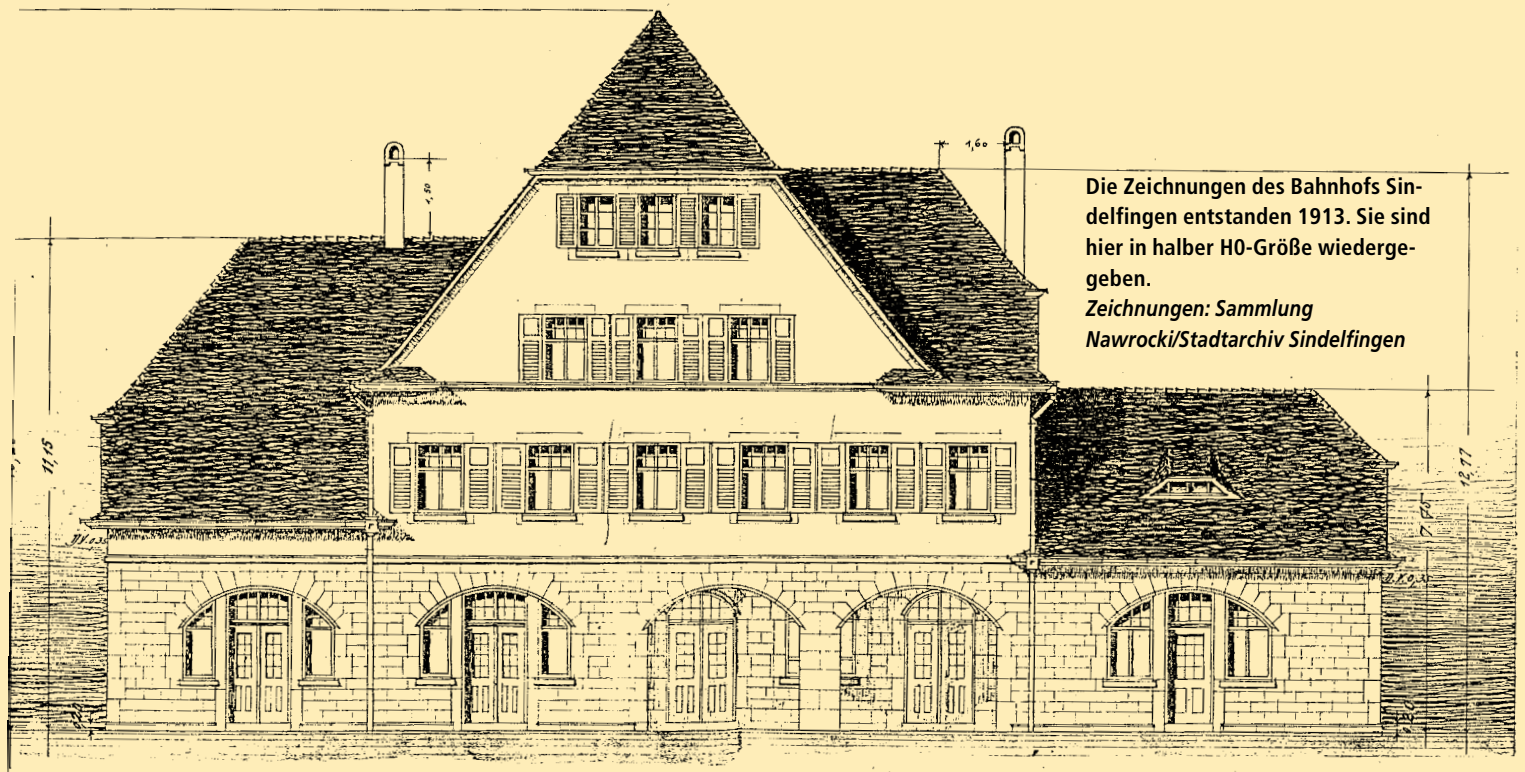
Links: Der Hausbahnsteig wurde nachträglich mit einer Überdachung versehen. In den ursprünglichen Plänen war diese noch nicht vorgesehen.

Rechts: Die Bahnsteigüberdachung im Detail. Zum Gebäude hin ist sie verglast, damit die Fenster des Erdgeschosses mehr Licht erhalten.



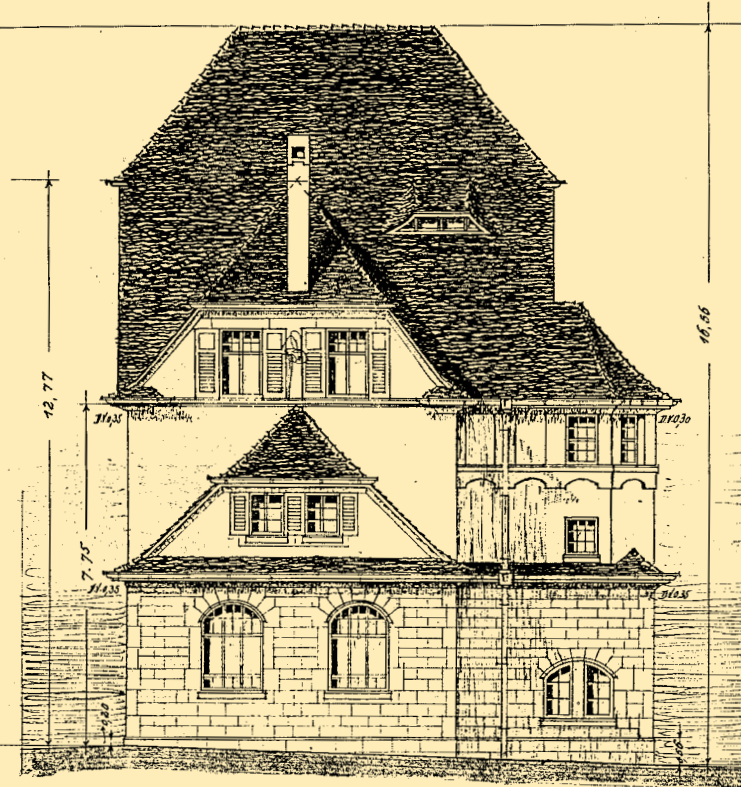
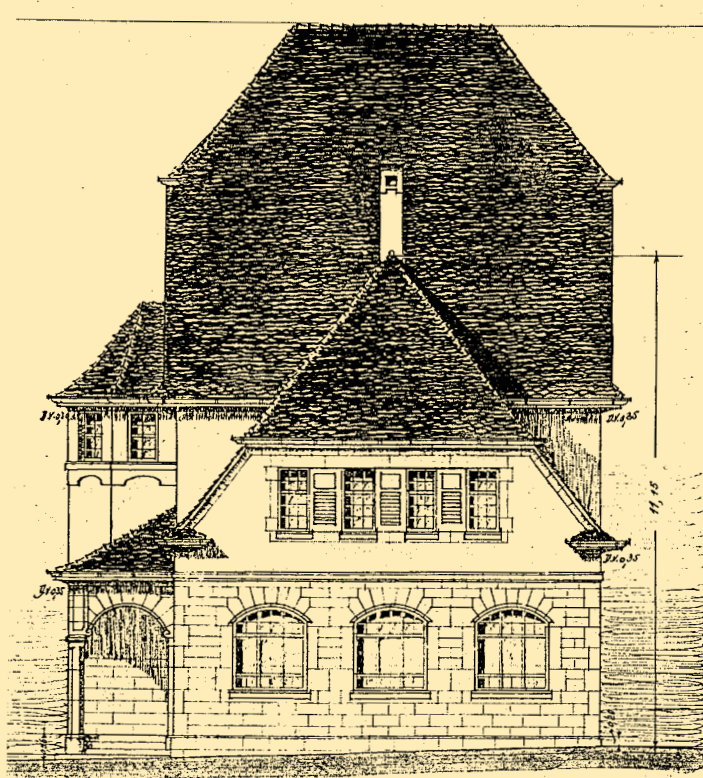
Unten: Noch einmal die Gleis-seite, diesmal von der anderen Richtung gesehen.





Die Zeichnungen des Bahnhofs Sindelfingen entstanden 1913. Sie sind hier in halber H0-Größe wiedergegeben.

Zeichnungen: Sammlung Nawrocki/Stadtarchiv Sindelfingen



auch die Plattenkanten ganz leicht abzurunden.

Nachdem alle Mauerteile für das Erdgeschoss fertig bearbeitet waren, verklebte ich sie miteinander; Holzleisten in den Ecken dienen zur Verstärkung und Versteifung. An das fertige Erdgeschoss habe ich dann die Mauerteile für die Obergeschosse angepasst,

Das Erdgeschoss des Empfangsgebäudes.
Die Fugen wurden alle mit einem feinen Stichel eingraviert.

deren Fensterausschnitte auf die gleiche Weise bearbeitet wurden, und die fertigen Teile ebenfalls miteinander verklebt. Die Teile des Daches entstanden aus Dachziegelplatten von Vollmer. Sie wurden ebenfalls nacheinander ausgeschnitten, angepasst und mit dem Obergeschossteil verklebt. Die so entstandenen drei Baugruppen, Erdgeschoss, Obergeschosse und Dach, setzte ich erst nach dem Einbau aller Fenster endgültig zusammen; sonst wäre das Einkleben der Fenster sehr schwierig geworden.

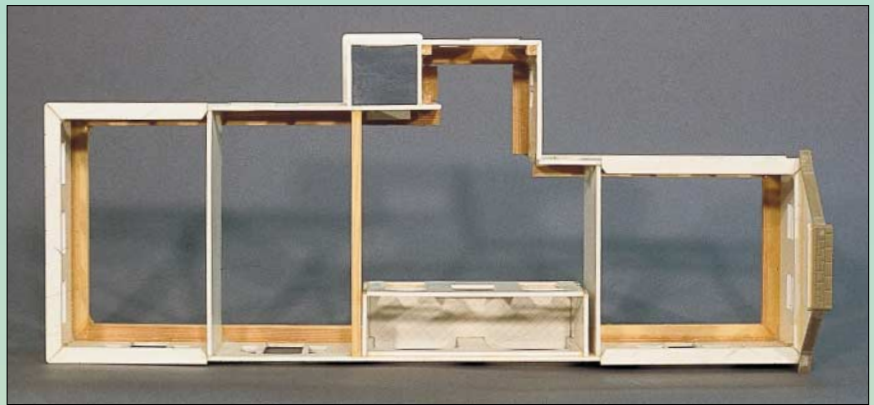
Alle Einzelteile aus ABS sind untereinander mit Technicoll 8008 oder Uhu-Allplast verklebt, ebenso die Mischverbindungen ABS-Polystyrol. Beide Klebstoffe lösen die ABS-Oberflächen an und ergeben nach dem Trocknen eine feste und sichere Verbindung. Der für die handelsüblichen Polystyrol-Gebäudebausätze empfohlene Flüssigkleber ist für ABS-Verbindungen nicht geeignet! Er löst ABS-Oberflächen überhaupt nicht an. Entsprechende Klebestellen sind nicht belastbar und brechen bei der geringsten Belastung wieder auf. Diese Klebstoffe sollte man daher nur für reine Polystyrol-Verbindungen wie etwa bei den Dachteilen oder den Regenrinnen verwenden.

Geätzte Fenster und Türen

Von den Gebäudeteilen mit Fenstern habe ich die genauen Maße der Fenster- und Türausschnitte abgenommen und danach die Ätzzvorlagen für Fenster und Türen angefertigt. Die unterschiedlichen Fensterrahmen sind aus 0,2 mm starkem Messingblech geätzt und weiß lackiert. Die Türen bestehen aus zwei zusammengeklebten 0,3 mm starken Ätzteilen. Auf das Grundblech mit den Fenstersprossen ist ein zweites Blech mit entsprechenden Ausschnitten als Profilierung aufgeklebt. Die Türklinken und die Handgriffe für die Doppeltüren sind aus 0,5 mm dickem Draht gebogen und in die braun gestrichenen Türen eingeklebt. Die aus Ms-Blech geätzten Metallfenster und Türen wurden alle mit Uhu-Plus an die Innenwände der Gebäudeteile geklebt.

Anstrich und weitere Details

Bei der Farbauswahl für den Anstrich des Modells habe ich ein vor einiger Zeit renoviertes städtisches Verwaltungsgebäude in Stuttgart als Vorlage

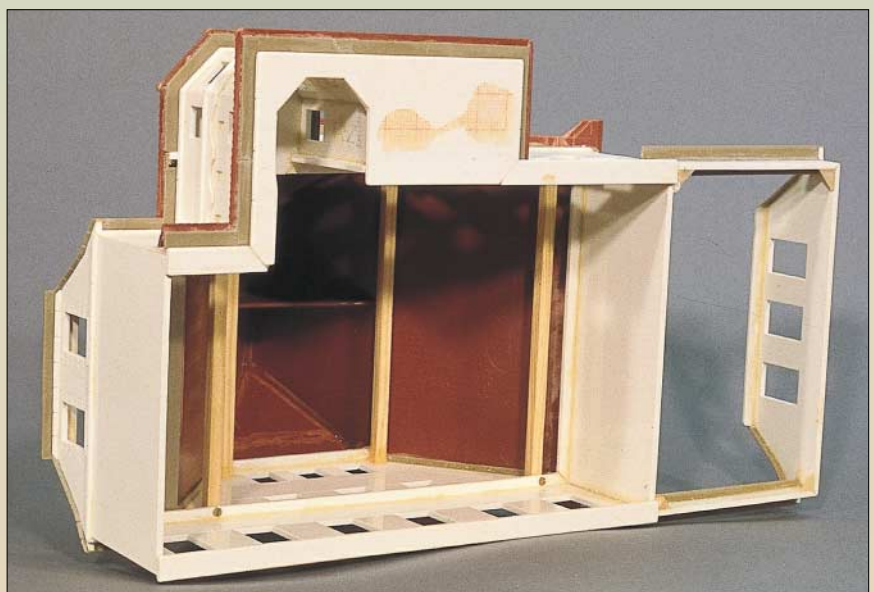


Das fertige Erdgeschoss des Empfangsgebäudes von oben gesehen. Die Wände aus 2 mm starken ABS-Platten wurden zusätzlich mit Holzleisten verstärkt.



Die Teile des Daches entstanden aus den Ziegelplatten von Vollmer.

Rechts: Die Dachteile werden von innen mit entsprechend der Dachneigung zugeschnittenen Winkelstücken verklebt. Unten: Das fertig zusammengeklebte Obergeschoß. Auch hier dienen wieder Holzleisten zur Verstärkung.



benutzt. Das Gebäude ist im Stil und Aufbau dem Bahnhof Sindelfingen auf der Zeichnung von 1913 sehr ähnlich. Ich habe mir meine Farben aus matten Humbrol-Farben zusammengemischt und das Bahnhofsmmodell entsprechend gestrichen.

Da ich das fertige Modellgebäude für die Epoche III-IV verwenden möchte, bekam der Bahnhof, wie beim großen Vorbild, nachträglich auf der Gleisseite ein Eigenbau-Bahnsteigdach. Die Vorlage dazu habe ich allerdings nicht vom Bahnhof Sindelfingen übernommen, sondern von einem anderen Bahnhof. Es handelt sich um eine kürzere Ausführung mit anderen Pfeilern und Trägern. Sie passt meiner Meinung nach wesentlich besser zur gleisseitigen Fassade, da sie das Erdgeschoss weniger verdeckt – beim Modell soll man schließlich noch etwas davon sehen können.

Betrachtet man neuere Aufnahmen des Bahnhofs Sindelfingen, so ist an einigen Stellen zu erkennen, dass das Empfangsgebäude schon seit längerer Zeit nicht mehr mit der Zeichnungsdarstellung von 1913 übereinstimmt (wenn es ihm denn je wirklich genau in allen Details entsprochen hat ...). Man hat wohl im Laufe der Zeit einige Umbauten durchgeführt, einige vielleicht bei der Beseitigung von Kriegsschäden. Auch die Anordnung der Innenräume kann sich geändert haben um neuen Anforderungen gerecht zu werden.

So befand sich nach meiner Erinnerung im linken Teil von der Straße aus gesehen früher ein Postamt. Die beiden Außentüren und die äußere flache Rampe könnten daher nachträglich für die Bundespost eingebaut worden sein. Auch hat man vermutlich vor einiger Zeit die Heizung erneuert oder modernisiert – darauf deutet der kürzere Einzelkamin hin – und neue sprossenlose Fenster eingebaut.

Ich habe mich bei meinem Nachbau überwiegend an die Zeichnungen von 1913 gehalten. Nur die Anzahl und die Größe der Fenster in den Obergeschossen habe ich entsprechend den neueren Abbildungen geändert. Alle übrigen, nicht zeichnungsgemäßen Veränderungen am Originalgebäude habe ich dagegen beim Modell nicht berücksichtigt. Für mich blieb der Bahnhof einfach bis zum Beginn der Epoche III äußerlich unverändert und zwar so, wie er nach der Zeichnung aus dem Jahr 1913 geplant war.

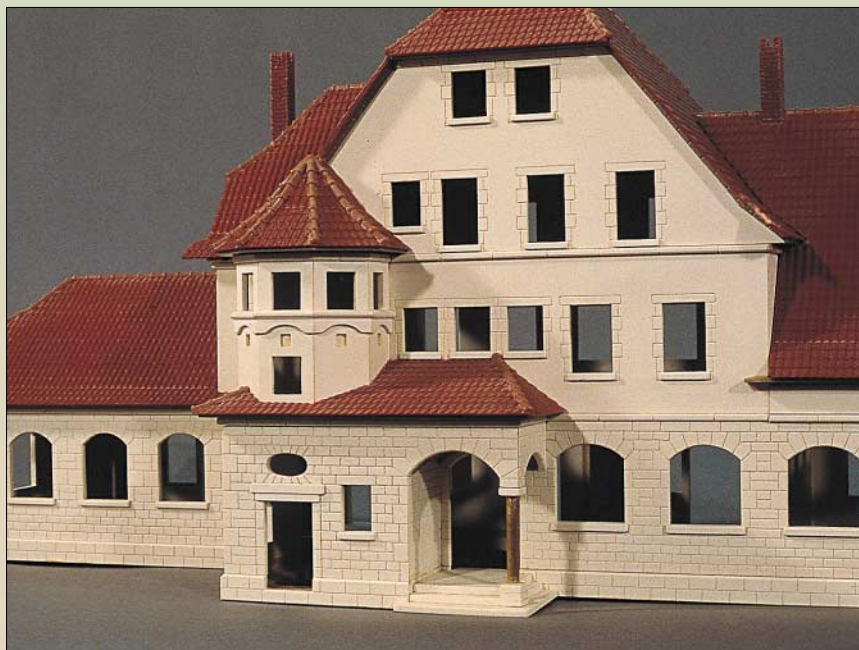
Leo Nawrocki



Oben: Der separat gebaute obere Teil des Empfangsgebäudes. Die Dachflächen sind noch nicht ganz fertig gestellt.



Links: Der Nachbau des aufwändig gestalteten Treppentürmchens auf der Straßenseite war keine einfache Aufgabe.



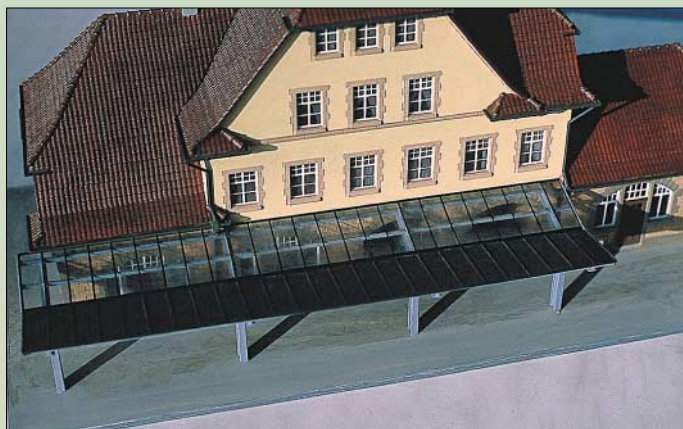
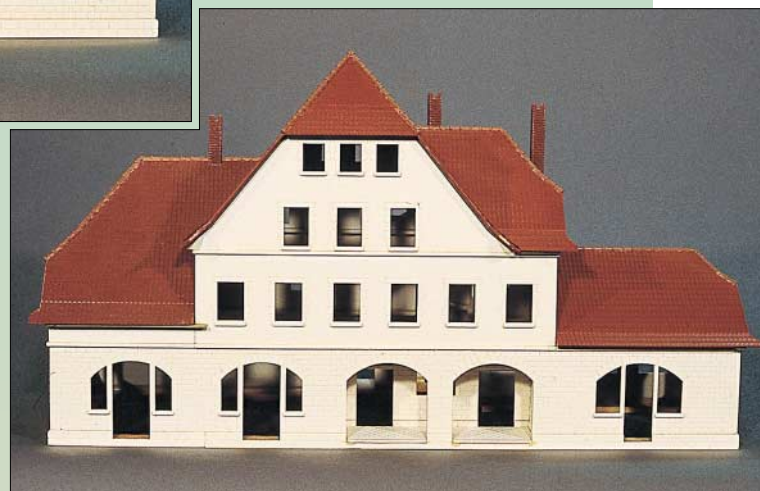
Unten: Mit den vielen unterschiedlich großen Fensteröffnungen bietet die Straßenseite des Empfangsgebäudes ein abwechslungsreiches Bild.



Die Straßenseite des im Rohbau fertiggestellten Bahnhofs Sindelfingen vor dem Bemalen. Die verschiedenen Baugruppen – Erdgeschoss, Obergeschoss und Dächer – sind noch nicht zusammengeklebt; dies geschieht erst nach dem Einsetzen der Fenster.

Alle Fotos: Leo Nawrocki

Rechts: Die Gleisseite des Empfangsgebäudes, ebenfalls noch im Rohbau. Hier ist gut zu erkennen, dass besonderer Wert auf die sorgfältige Gravierung der Mauerfugen und die exakte Wiedergabe der Fensterstürze gelegt wurde.



Links: Nach dem Bemalen, das mit Farben von Revell und Humbrol erfolgte, konnten die Fenster eingesetzt werden. Sie entstanden aus 0,3 mm starkem geätztem Messingblech. Ähnlich wie das Vorbild in Sindelfingen besitzt das Modell ebenfalls eine Überdachung des Hausbahnsteigs; diese wurde jedoch in einer etwas anderen Ausführung gebaut – schließlich sollte die mühsam gravierte Fassade in diesem Bereich noch sichtbar sein.



Das Modell des Bahnhofs Sindelfingen, fertig zum Einbau in die Anlage. Die etwas modernere Bahnsteigüberdachung passt im Stil recht gut zu dem älteren Empfangsgebäude. Rechts: Die Straßenseite mit dem kleinen Treppentürmchen. Der Bau der abwechslungsreich gestalteten Dachflächen war eine echte Herausforderung.



Ein modernes EG (nicht nur) für die Privatbahn

Neues Haus für Neuenhaus

Stationsgebäude nach modernen Vorbildern haben noch nicht den Weg in die Kataloge der Zubehörhersteller gefunden. Langweilig, unästhetisch, architektonisch uninteressant? Gerhard Peter ist anderer Meinung und nutzte die Gelegenheit um das volle Repertoire des Gebäudemodellbaus auszuspielen: Fräsen, sägen, ätzen, kleben am Beispiel des EG von Neuenhaus.

Das Angebot der Zubehörhersteller bei Empfangsgebäuden ist üppig. Viele haben sogar konkrete Vorbilder oder orientieren sich an Bahnhofsgebäuden nach einem Einheitsbaustil. Bei der Modellumsetzung einer Station mit einem eher untypischen EG ist man doch auf den Selbstbau angewiesen – aber das ist ja auch ein positiver Teilaspekt unseres Hobbys.

Bei der modellmäßigen Realisierung einer konkreten Privatbahn werde ich zwangsläufig kaum etwas „von der Stange“ verwenden können. Um das Flair der Bentheimer Eisenbahn AG und deren Umfeld einzufangen, möchte ich neben dem Fahrzeugpark und den Bahnanlagen auch die Gebäude sowie die typische Landschaft der Grafschaft Bentheim nachbilden. Backsteingebäude prägen ebenso das Landschaftsbild wie die hohen Buschhecken, die Felder und Äcker säumen.

Zum Vorbild

Die Bentheimer Eisenbahn AG (BE) stellten wir im Rahmen eines Anlagenvorschlags zum Thema „Güterbahn und Ladegüter“ im Spezial 36 vor. Seit Einstellung des schienengebundenen Personenverkehrs am 26.5.74 befördert die BE auf ihren Gleisen „nur“ noch Güter. In den Jahren vor der Einstellung bildete der Schülerverkehr die Haupteinnahmequelle in der Personbeförderung.

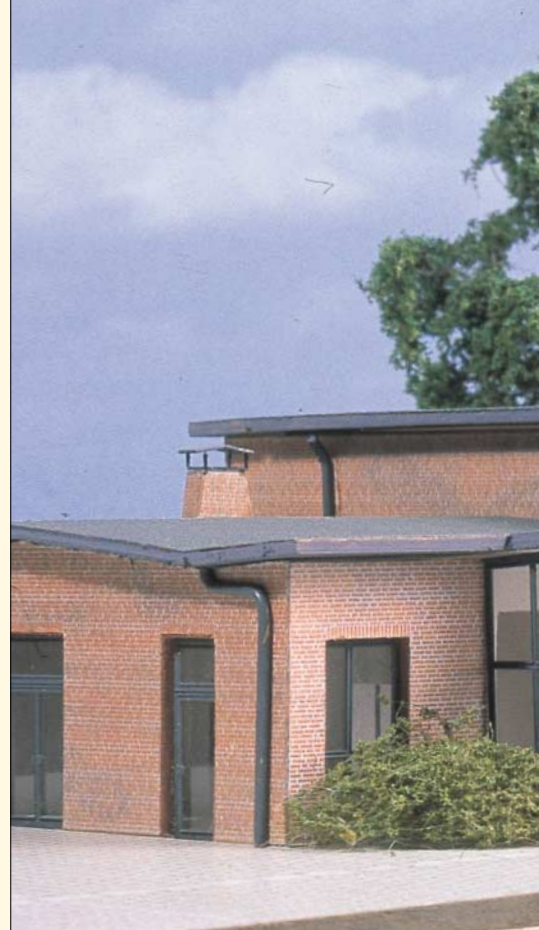
1958 wurde das alte Empfangsgebäude mit angrenzendem Güterschup-

pen durch einen Neubau ersetzt, wobei Stationsgebäude und Güterschuppen räumlich getrennt wurden. Der Neubau im seinerzeit verbreiteten modernen Stil beherbergt neben den Räumen für die Bediensteten ein Stellwerk in einem verglasten Vorbau und die obligate Bahnhofsgaststätte. Markant ist die verglaste Empfangshalle, die über das Gebäude hinausragt. Der Neubau wurde zweimal erweitert, bis er das heutige Aussehen erhielt. So wurden 1967 die Einrichtungen des Stellwerks von Neuenhaus in das EG verlegt. 1983 erfolgte der letzte Umbau.

Pseudophilosophie

Schon bei den ersten Überlegungen zur Modellumsetzung war klar, dass nur der komplette Selbstbau zum Ziel führen wird. Das gilt schon für H0 und erst recht für N, die Baugröße, in der ich diesen Bau realisieren möchte. Die Umsetzung sowie die Verwendung der Materialien lässt sich aber unschwer auf TT und H0 übertragen.

Die Nachbildung von Backsteingebäuden im Modell wirft einige Probleme auf, die weniger durch den gewählten Maßstab 1:160 verursacht werden, als vielmehr durch die fast philosophische Frage nach der Mauerwerksgestaltung. Einerseits erkennt man aus größerer Entfernung keine einzelnen Ziegelsteine, andererseits löst sich die rötliche bis ockerfarbene Struktur bei Annäherung in einzelne Steine und Fugen auf.





Nicht jedermanns Geschmack sind moderne Gebäude. Das EG von Neuenhaus ist ein stilechtes Epoche-III-Gebäude. Die Ziegelsteinstruktur wirkt sehr überzeugend.

Links: Voller Durchblick durch die Empfangshalle

Rechts: EG Neuenhaus dient hier als Hintergrundkulisse für die Fahrzeugparade der Loks D20, D21 und D22. Foto: Ludger Kenning

Unten: Am 15.6.2001 passieren D20 und D 25 der BE den Bahnhof Neuenhaus mit einem langen Güterzug. Foto: Roland Hertwig

Rechts unten: Die Situation des Vorbilds im Modell nachempfunden



Die Fugen von Ziegelsteinmauerwerk sind nur knapp 10 mm dick. Zudem liegen die Fugen nur minimal tiefer im Mauerwerk und bilden mit den Ziegeln eine mehr oder weniger ebene Oberfläche. Eine Fugentiefe von 5 mm entspricht in H0 nur 0,06 mm und in N gut 0,03 mm (also drei Hundertstel mm oder 30 µm). Somit wären die handelsüblichen Mauersteinplatten mit Ziegelsteinnachbildung nicht nur bezüglich der Größe der Steine falsch, sondern auch von der Darstellung der Fuge! Die Maße liegen vermutlich so „daneben“ um auch bei größerem Betrachtungsabstand die Struktur von Ziegelsteinmauerwerk zu suggerieren.

Die maßstäbliche Herstellung einer strukturierten Ziegelsteinmauer ist eher eine Domäne größerer Baumaßstäbe. Eine strukturierte Darstellung in der Baugröße N kommt für mich nicht in Betracht. Hierfür bietet sich allenfalls bedruckter Karton oder Zeichenkartonpapier an.

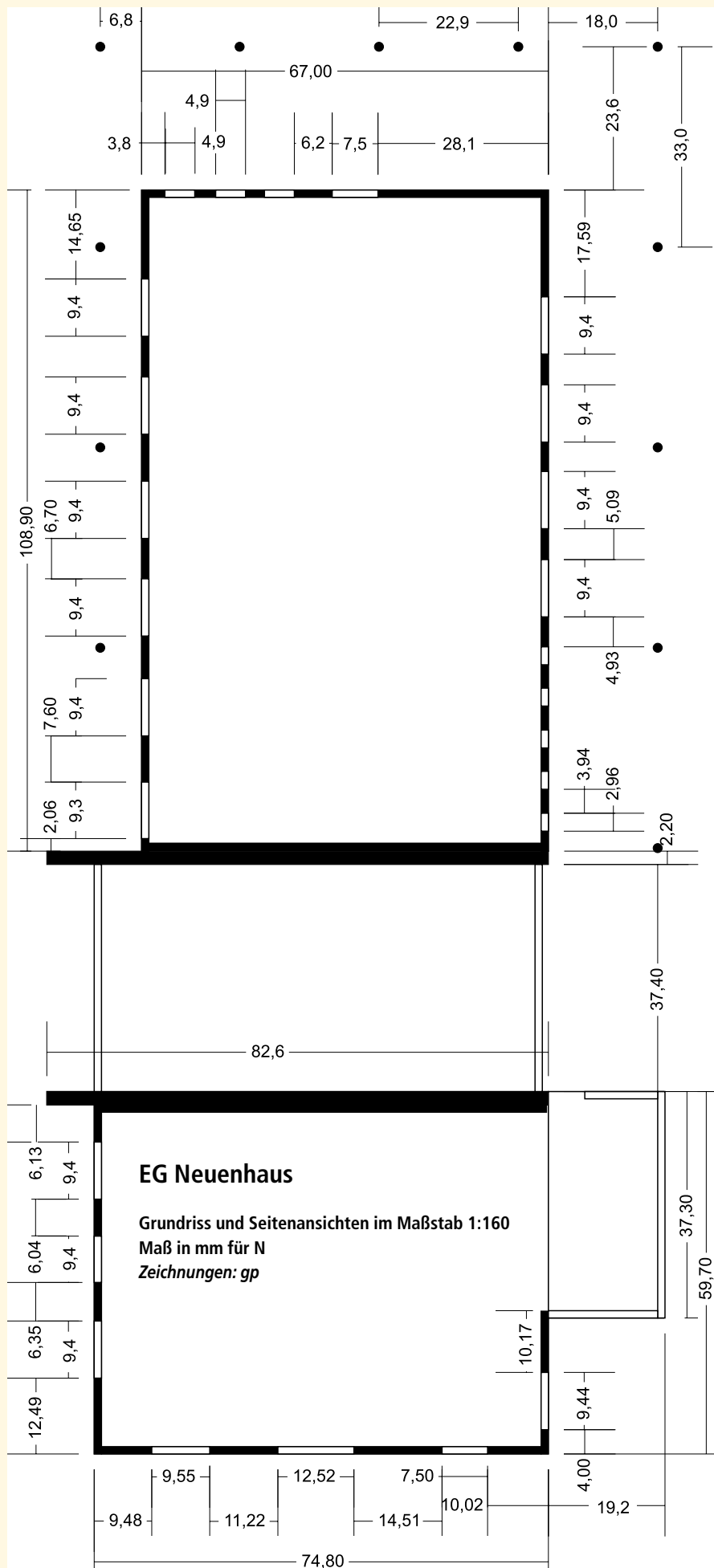
Die Fenster fallen ein wenig aus dem Rahmen – was ihr Äußeres anbelangt! Nachbildungen mit asymmetrischen Fensterkreuzen gibt es nicht, schon gar nicht in „meiner“ Baugröße. Also, selbst ist der Modellbahner: Geätzte Fenster sind weitaus zierlicher als Kunststoff-Fenster und kommen dem Vorbild näher.

Recht einfach wird die Fertigung des Daches sein. Wegen des Flachdachs entfallen lange Betrachtungen über die Maßstäblichkeit von Dachpfannen, Biberschwänzen und Ähnlichem. Eher ist die Frage nach der Darstellung der Dachpappen zu beantworten. Auch wenn das Dach von weitem wie ein einfaches Flachdach aussieht, stellt sich bei näherer Betrachtung heraus, dass die Dachüberstände auf der Bahnsteigseite leicht nach oben zeigen.

Konzept

Neben den Überlegungen zur optischen Darstellung von Mauerwerk und Glasfassaden musste ich auch ein Konzept für die technische Modellumsetzung finden. Prinzipiell lässt sich der Gebäudekorpus aus Polystyrol, Karton oder Sperrholz aussägen und zusammenkleben.

Letztendlich entschloss ich mich das Gebäude einschließlich der Dächer aus 1 mm dickem Sperrholz zu fertigen. Da die Dachüberstände durch runde Metallstützen getragen werden, musste das Gebäude wohl oder übel auf einer Grundplatte errichtet werden um den





Metallstützen einen festen Halt zu geben. In Frage kam entweder eine zwei bis drei Millimeter dicke Holzplatte oder eine Kunststoffplatte.

Konstruktion am Computer

Grundlage für das Modellgebäude bildete eine Zeichnung aus dem Buch „Moderne Privatbahn in der Grafschaft Bentheim“, erschienen im Verlag Ingrid Zeunert. Diese Zeichnung setzte ich mithilfe der Grafiksoftware CorelDraw in eine präzise Konstruktionszeichnung um. Einerseits erlaubt die Software ein präzises vektororientiertes Konstruieren, andererseits aber auch das illustrierte Ausgestalten. Letzteres dient der Anschauung und der Veröffentlichung. Die Konstruktion am PC bot den Vorteil im gleichen Atemzug eine passgenaue Ätzvorlage für die Fenster zu entwickeln.

Die Gebäudekonstruktion erfolgte in mehreren Schritten. Zuerst entwarf ich den Grundriss auf der Basis 1 mm dicker Wände. Die Seitenwände der Eingangshalle erhielten eine Dicke von 2 mm. Auf Basis der festgelegten Maße für das Modell konnten die Wände mit den Fenster- und Türöffnungen entwickelt werden. Um nicht alles doppelt zu machen, konstruierte ich die Wände und Fenster auf unterschiedlichen Layern (Zeichenebenen). Auch die Darstellung des Ziegelsteinmauerwerks mit den Fugen gestaltete ich in der gleichen Datei auf einem weiteren Layer. So ist absolute Passgenauigkeit gewährleistet.

Bei der Modellentwicklung des scheinbar schlichten Flachbaus gab es eine kleine Hürde. Diese offenbarte sich in Form der Dachüberstände, die in einem definierten Winkel nach oben geneigt sind und in Verlängerung auch das Dach des gläsernen Stellwerkraums bilden. Diese überkragende Stahlbetonplatte verjüngt sich nach außen hin. Hier musste eine vom Vorbild etwas abweichende und modellgerechte Lösung gesucht werden. Während ich den Winkel der Dachüberstände auch in Bezug zum Stellwerkvorbau übernehmen musste, beschränkte ich die Darstellung des Daches an sich auf eine gleichmäßig dicke „Betondecke“.

Das leichte Walmdach im Bereich der Bahndiensträume lässt sich durch den Giebel exakt umsetzen. Weitere aus dem Giebel duplizierte Trennwände stabilisieren das Dach bis zur Wand der Eingangshalle.

Die wenigen Fenstertypen des modernen Zweckbaus entwickelte ich aus den Fensteröffnungen der Wände. Die Fensterrahmen sammelte ich in einer gesonderten Datei um daraus die Vorlage für den Film zum Ätzen zu erstellen. Ebenso hielt ich es mit den großen Fensterflächen des vorstehenden Stellwerkraums. Hier mussten allerdings die unterschiedlich geneigten Fenster der Seiten und der Front berücksichtigt werden. Mithilfe eines Papierausdrucks der Fensterkonstruktion kontrollierte ich die Proportionen und die Neigungen der Fensterflächen.

Zum Durchätzen von Blechen sind ein Film für die Vorder- und einer für die Rückseite erforderlich. Der vordere Film zeigt die darzustellenden Details und die wahre Größe der Fenster. Der hintere Film zeigt die Fenster mit etwas größeren Abmessungen um sie später an der Gebäudeinnenseite fixieren zu können. Den lichtdichten Film erstellte ein Belichtungsstudio, die geätzten Bleche ein Profi. Wegen der zierlichen Fenster kam nur 0,3-mm-Neusilberblech in Frage.

Fräsen statt Sägen

Nun hatte ich das Modellgebäude am PC konstruiert und wollte es auch präzise umsetzen. Normalerweise wäre dazu ein manueller Aufriss zum Ausschneiden aus dünnem Sperrholz mit den sich daraus ergebenden Ungenauigkeiten erforderlich. Diese bewährte und von vielen Modellbahnern angewandte Methode musste ich jedoch nicht anwenden. Denn anstatt die Zeichnung auf Papier auszudrucken kann man sie auch in eine CNC-Fräse importieren und die Konstruktion in Holz oder Kunststoff ausfräsen.

Dazu setzte ich die bewährte CNC-Fräse Basic-540 von Step-Four ein. Die Zeichnungslinien der Gebäudewände und Fensteröffnungen sind die exakten Linien, an denen der Fräser entlangfahren muss. Damit die Software für die Fräse die Informationen der Zeichnung „versteht“, muss diese im CorelDraw als Plot-Datei (*.plt) exportiert werden. Diese Datei kann von der Step-Four-Software in das eigene Format umgewandelt werden, ohne dass es zu irgendwelchen Verlusten oder „Übersetzungsfehlern“ kommt.

In der Fräs-Software erfolgen dann die Angaben zum Durchmesser des Fräasers, ob er innen oder außen an den Linien entlangfahren soll oder zum Werkstoff und zur Eintauchtiefe des

Fräasers. Dabei korrigiert das Programm die Zeichenlinien um den halben Durchmesser des Fräasers nach innen oder außen.

Um das nur 1 mm dicke Sperrholz präzise ausfräsen zu können, diente als Unterlage eine plane Tischlerplatte, die ich im Fräsbett samt der Sperrholzplatte fixierte. Die Basic-540 benötigte zum Ausfräsen der Außen- und Innenwände inklusive aller Fensteröffnungen etwa 35 Minuten.

Das Fundament entstand aus zwei 2 mm dicken Birken-Sperrholzplatten. In diese fräste ich Nuten, die die Wände aufnehmen. Im gleichen Durchgang bohrte die Basic-540 die Löcher für die Dachstützen. Die Sperrholzabschnitte fürs Dach sägte ich auf der Tischkreissäge auf Maß.

An dieser Stelle noch ein Tipp in Sachen Sperrholz: Um nahezu verzugsfreies Sperrholz zu erhalten, sollte man zwei gleich dicke und möglichst gleichmäßig verzogene Sperrholzzuschnitte gegeneinander mit Holzleim verleimen. Dabei müssen die Platten mit Schraubzwingen und einer geraden Zulage gleichmäßig aufeinander gepresst werden. Die verleimten Platten können sich nicht mehr verziehen, da ihre Zugkräfte gegeneinander arbeiten und sich aufheben.

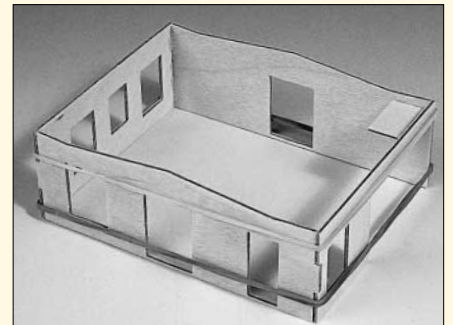
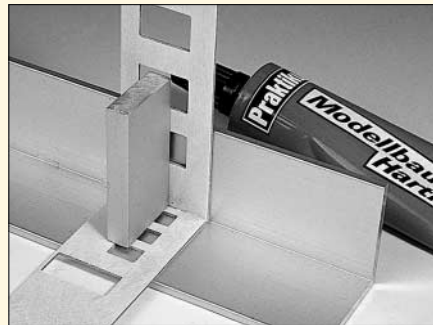
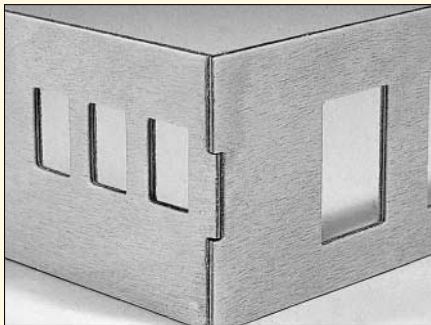
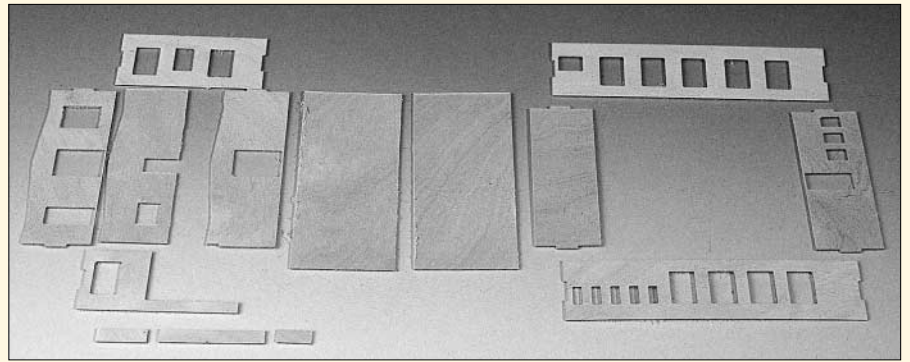
Aus der gleichen Datei wie die Vorlagen zum Ätzen und Fräsen entwarf ich die Mauerstruktur mit allen Fugen und den passenden Rollschichten der Fensterstürze. Dazu kopierte ich mir die Wandteile mit den Fenster- und Türöffnungen in eine weitere Zeichenebene des CorelDraw.

Um die Struktur des hellen, ockerfarbenen Mauerwerks zu erhalten füllte ich die Wände mit der Struktur „Meerwasser“ und veränderte die Farben: erste Farbe „Ocker“, zweite Farbe „Sand“. Zudem veränderte ich im CorelDraw-Menü unter „Optionen“ noch die Auflösung. Die Farben stimmte ich noch auf Grund zweier Probedrucke ab.

Reine Nervensache ist die manuelle „Generierung“ von Fugen eines „wildten Mauerverbandes“. Bei einem wilden Verband werden die Ziegel nur nach einer Regel gemauert: Keine senkrechten Fugen übereinander. Die meisten Mauersteinplatten der einschlägigen Hersteller zeigen dagegen den einfachen „Läuferverband“. Die Fugen legte ich auf einer weiteren Ebene an um alle störenden Ebenen ausblenden zu können. Zur Darstellung der Fugen wählte ich eine Strichstärke

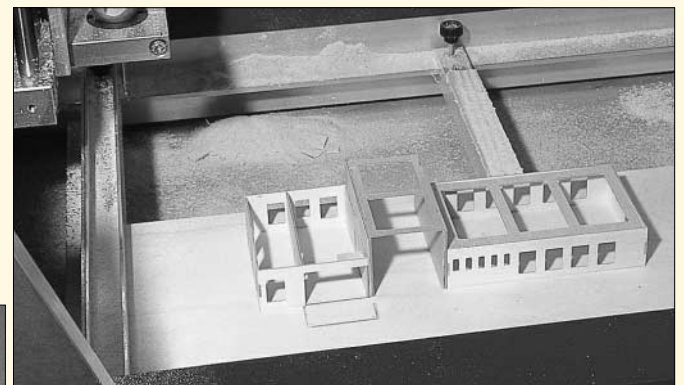
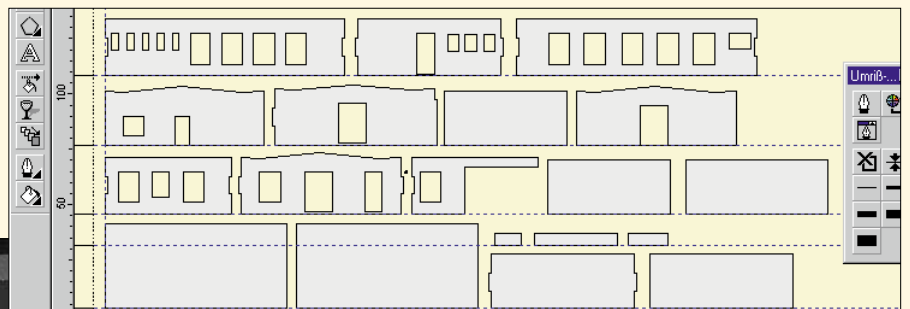
Rechts die ausgefrästen Sperrholzwände für den Rohbau

Bildreihe unten: Für passgenauen Sitz sorgen Zapfen und Schlitz. Ein Aluwinkel dient als Hilfe für die rechtwinklige Verklebung der Wandelemente. Jeweils zwei zusammengeklebte Wandelemente werden verklebt und mit zwei Schnittgummis fixiert.



Rechts: Im CorelDraw werden die auszufräsenden Teile konstruiert und platz sparend zum Exportieren in eine Plott-Datei positioniert.

Das Fundament wird ausgefräst und die Bohrungen für die Stützpfeiler gesetzt.



Noch im Fräsbett eingespannt setzte ich die fertigen Rohbauten zum Testen in die Nuten. Bei eventuellen Passungenauigkeiten hätte ich mir für einen korrigierenden Fräsdurchgang ein mühevolleres und passgenaues Einrichten erspart.

Versuchsweise habe ich ein Gebäudeteil dunkel grundiert um später im Fensterbereich durchblitzende helle Stellen zu vermeiden. Mit Sprühkleber von 3M nebelte ich die Fotokopiezuschnitte ein und klebte sie auf die entsprechenden Wandpartien. Legt man die Zuschnitte locker auf die zu beklebende Fläche, kann man noch geringfügig die Lage korrigieren.

von 0,05 mm und einen Grauwert von 20 % Schwarz.

Bei näherer Betrachtung eines Probeausdrucks auf dem Tintenstrahldrucker sind die Fugen zu erkennen, bei größerer Entfernung sieht man wie beim Vorbild nur eine ocker-grau strukturierte Fläche. Die Farben eines Tintenstrahldruckers verblassen jedoch mit der Zeit, eine Farbkopie dieses Ausdrucks ist dagegen deutlich lichtbeständiger. Also wird das Gebäude mit dieser Farbkopie kaschiert.

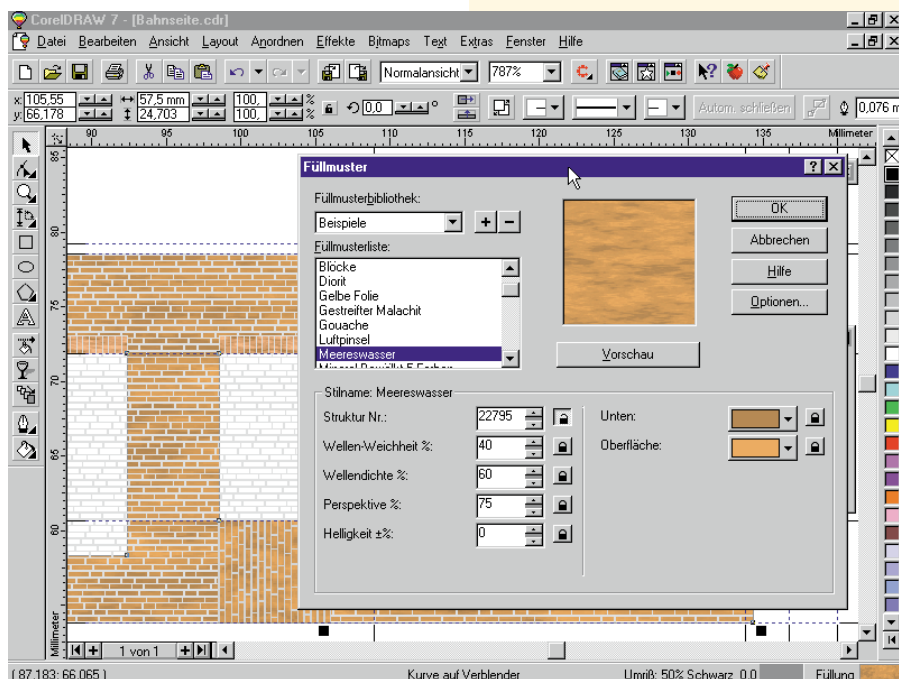
Nach diesen Vorbereitungen hatte ich nun alles beisammen. Auch die Ätzfenster trudelten per Post ein. Bevor ich nun den Kleber „tanzen“ ließ, sollten Stell- und Passproben kleinere „Intoleranzen“ aufdecken – aber alles passte haargenau! Die Fenster fügten sich in die Öffnungen und die Wandteile ließen sich zu einem ordentlichen Ganzen zusammenstellen.

Die wenigen Wandteile klebte ich mit Modellbau-Hartkleber von Praktikus zusammen und fixierte sie in den Nuten der Grundplatte. Für Rechtwinkligkeit sorgen zusätzlich ausgefräste Rahmen, die ich im Dachbereich einklebte.

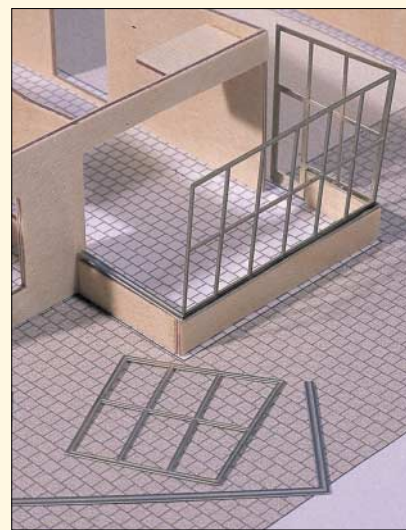
Vor dem Lackieren der Türen und Fenster klebte ich mit Sekundenkleber die drei Fensterflächen zusammen. Um mir diesen Arbeitsschritt zu erleichtern, konstruierte ich in der Ätzvorlage für die Fenster zwei U-förmige Montagehilfen, die das Fenster oben und unten fixieren. Die Lackierung mit der Spritzpistole erfolgte nach dem Entfetten der Teile von außen in Dunkelgrau (RAL 7011, Weinert Art.-Nr. 2633) und von innen in Weiß. Als „Fensterglas“ diente etwas dickere Folie für Overheadprojektoren.

Vor dem Einkleben der Fenster kaschierte ich die Wände mit den Farbkopien des Mauerwerksausdrucks. Dazu nebelte ich die Wandzuschnitte der Farbkopien einzeln mit Sprühkleber ein. Diese Arbeit erfordert viel Fingerspitzengefühl und eine ruhige Hand. Besondere Sorgfalt war an den Mauercken erforderlich um diese spaltfrei und sauber hinzubekommen.

Die Darstellung der Innenwände der Eingangshalle mit den bis in etwa zwei Meter Höhe gefliesten Wänden erfolgte auf gleiche Weise per Farbkopie. Leider fehlten bei der Herstellung der Ätzvorlage für die Fenster die Maße der Schaukästen und Servicefenster. Diese hätten sicherlich der Eingangshalle den letzten Pfiff gegeben. So sind diese nur in die Wandnachbildung grafisch eindimensional „eingebaut“.



Als Füllmuster für die Verblender wählte ich das Motiv „Meereswasser“ und änderte die Farbwerte (RGB-Werte für unten: 166/115/64, RGB-Wert für Oberfläche: 230/153/77).



Ein Hilfsrahmen mit einer angeätzten Nut für die Fensterrahmen dient als Montagehilfe.

Die lackierten Ätzteile sind nur mit Sekundenkleber fixiert.



Das Einsetzen der weiß getünchten Innenwände und der Fenster war ein Klacks. Eine kleine Pfiemelei war dagegen das Zurechtsägen der schrägen Dachüberstände. Messingdrahtstücke bilden die runden Dachstützen. Sie hätten im Durchmesser um 0,5 mm kleiner sein können. Die Regenfallrohre sind aus Messingdraht zurechtgebo-gen.

Für die „Verglasung“ setzte ich 0,2 mm dicke Folie ein. Alternativ tut es auch dickere Folie für Overhead-Projektoren. Per Stecknadel habe ich die Fensterrahmen mit Sekundenkleber punktiert und die passend zugeschnittenen Folien vorsichtig platziert. Die großen klaren Fenster fordern allerdings den Bau einer Inneneinrichtung geradezu heraus. Doch das ist ein Projekt für sich.

Der Anfang ist gemacht

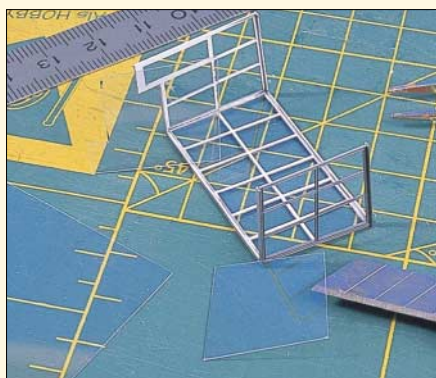
Mit der Fertigstellung des modernen Neuenhauser Empfangsgebäudes ist der Grundstein für meine Bentheimer Eisenbahn AG in N gelegt. Das Anlagenkonzept steht schon und muss nur noch fertig ausgearbeitet und vor allem auf Maß gebracht werden. Auf Grund der positiven Bau-Erfahrungen mit dem Stationsgebäude werden auch der Güterschuppen und weitere Gebäude wie Stellwerk, Werkstatt und Rundlokschuppen auf gleiche Weise entstehen. Für die Darstellung des Personennahverkehrs der 60er-Jahre stehen der Umbau eines Uerdinger- und der Neubau eines Esslinger-Triebwagens im Pflichtenheft ... gp

Kurz + knapp

- Fräsen:
Step-Four Basic-540
Step-Four Vertriebs-GmbH
A-5020 Salzburg
Tel. 0043/662/45937820
www.step-four.at
- Ätzen:
Kirmes Spezial
Thomas Peter
Hügelstr. 10
D-90574 Roßtal
Tel. 09127/8079
- Birkensperrholz:
0,4 bis 2 mm
Fachhandel für Architekturmodell-
bzw. Flug- und Schiffsmodellbau
- Wacofin-Farben:
Künstler- und Zeichenbedarf



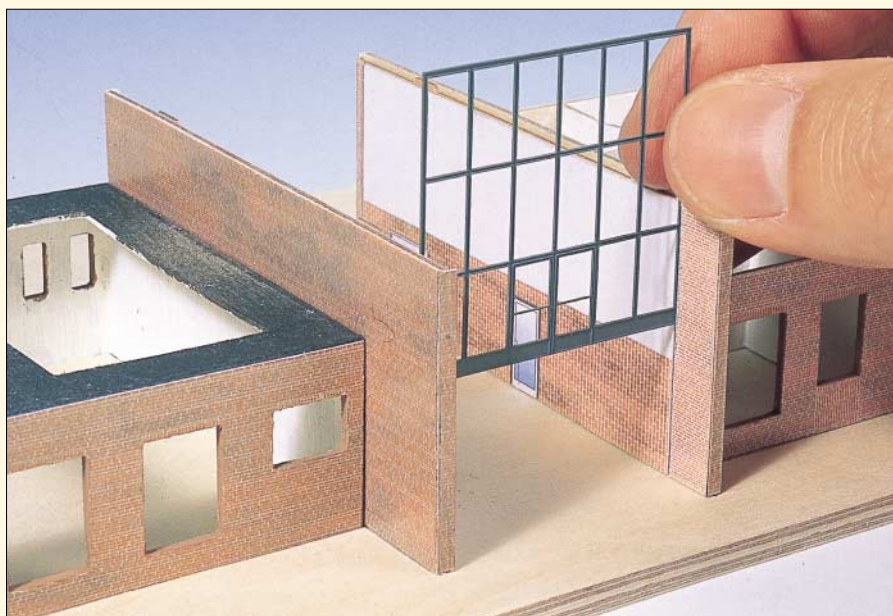
Manchmal ist schon eine Menge los in Neuenhaus. Nur Personenzüge kommen (noch) nicht. Bis zu sechs Güterzüge werden täglich gefahren.



Die 0,2 mm dünnen Klarsichtfolien klebte ich mit ganz wenig Sekundenkleber ein. Der obere und untere Hilfsmontagerahmen dient dabei als Justierhilfe.



Mit Wacofin-Farben weißelte ich die Wände und strich die Fensterlaibungen.



Die Ätzteile für die großen Glasfronten werden in zwei mit einer Kleinkreissäge eingesägte Nuten platziert. *Modellfotos: gp*

Literaturhinweise

- „100 Jahre Bentheimer Eisenbahn“
Bentheimer Eisenbahn AG
Bahnhofstr. 24
D-48455 Bad Bentheim
- „Moderne Privatbahn
in der Grafschaft Bentheim“
Verlag Ingrid Zeunert
Hindenburgstr. 15
D-38518 Gifhorn
- „Die Bentheimer Eisenbahn“
(vergriffen)
In Vorbereitung:
„Die Eisenbahn in der Grafschaft“
Verlag Ludger Kenning
Hermann-Löns-Weg 4
D-48527 Nordhorn
- MIBA-Spezial 36:
Güterbahn und Ladegüter“ (vergriffen)
vth Verlag für Technik und Handwerk
MIBA-Miniaturbahnen
Senefelderstr. 11
D-90409 Nürnberg



Ein Bahnhof für die Gartenbahn

Das Aufnahmegebäude von Limbach/Baden



Schmalspurromantik nach Vorbild: V 52 901 macht einen kurzen Halt im Bahnhof Limbach. Da keines der Gartenbahngebäude dem badischen Vorbild auch nur annähernd entspricht, musste ein Eigenbau her. Die einfache Bauweise des Vorbilds kam dabei ganz gelegen. Foto: MK

Limbach – warum gerade Limbach? Der Ort liegt an der ehemaligen badischen Schmalspurbahn von Mosbach nach Mudau. Hier kamen die Meterspur-Diesellokomotiven der Baureihe V 52 zum Einsatz. Modelle dieser Loks sind bereits seit Jahren im Programm von LGB und erstmals in diesem Jahr als V 52 der Epoche III beschriftet. Passend dazu sollte das EG für die Gartenbahn erstellt werden. Martin Knaden beschreibt den Bau.

Im Jahr 1905 wurde auf der Schmal-spurstrecke Mosbach–Mudau der Betrieb mit vier Dampflokomotiven von Borsig aufgenommen. Die Dampfer – ab 1925 als Baureihe 99.72 bezeichnet – wurden im Sommer 1964 von modernen Gmeiner-Dieselloks der Reihe V 52 abgelöst. Bis zur Stilllegung der Strecke im Jahr 1973 standen sie im täglichen Einsatz.

Die Strecke beginnt auf dem Bahnhofsvorplatz des 151 m über NN gelegenen Mosbach und führt in Steigungen von maximal 1:40 auf die Höhen des südlichen Odenwaldes bis zum 455 m hoch gelegenen Mudau. An zehn Stationen wird dabei Halt gemacht. Manche sind nur einfache Haltepunkte, aber Lohrbach, Fahrenbach, Limbach, Laudenberg und Mudau haben als Bahnhöfe richtige Empfangsgebäude. Abgesehen vom Endpunkt Mudau, dessen EG etwas größer dimensioniert ist, sind alle „Aufnahmegebäude“ gleich, wenn auch Limbach spiegelbildlich zu den anderen gebaut war.

Charakteristisch für die einfachen Bauwerke ist die glatt verputzte Fassade mit den Ecken aus rotbraunem Sandstein, der sich an den Giebeln bis zum Dachfirst hinaufzieht. In Deckenhöhe zwischen Parterre und erstem Stock läuft ein Sims um das gesamte Gebäude. Das Ganze ruht auf einem Sandsteinsockel, der wie die Ecksteine ebenfalls aus behauenen Sandstein besteht.

Auch die Fenster haben eine Sandsteineinfassung, die als umgekehrtes U auf den sandsteinernen Fensterbänken steht. Um das Gebäude optisch höher erscheinen zu lassen, sind die Fenster oben unmerklich kleiner: um je 10 cm in Höhe und Breite wurden sie reduziert, das Dachbodenfenster ist sogar noch niedriger bei gleicher Breite wie die Fenster im ersten Stock.

Keine nachträgliche Veränderung sind die verschlossenen Fenster der ersten Etage. Hier sind von Anfang an durchgehende Wände geplant und auch so ausgeführt, um innen in der Dienstwohnung auch hier Möbel aufstellen zu können. Die Fenstereinfassungen außen sollen lediglich die andernfalls zu große geschlossene Fassadenfläche auflockern.

Fensterläden und eine Tür mit rauhenförmiger Füllung gaben dem ländlichen Kleinbahn-EG ein gediegenes Aussehen. An den Dachtraufen waren ursprünglich noch Verzierungen aus geschnitztem Holz angebracht, die aber im Laufe der Jahre entfernt wurden.

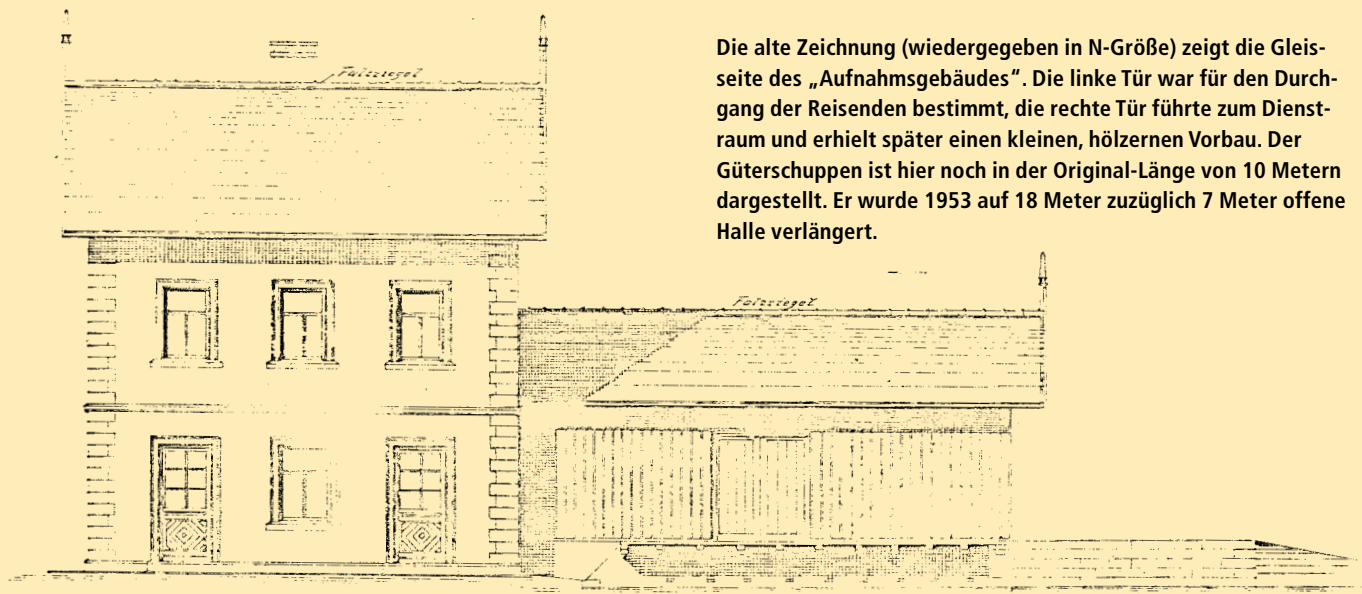
Limbach/Baden

Für den Nachbau wurde Limbach ausgewählt. Das auf der westlichen Seite der Strecke stehende Gebäude hat die Giebelfront mit den geschlossenen Fenstern auf der Richtung Mosbach liegenden Seite. Auf der gegenüberliegenden Seite schließt sich der Güterschuppen an, sodass hier lediglich das Dachbodenfenster die Fassade unterbricht.

Auf der Straßenseite liegt die Eingangstür mittig, flankiert von zwei Fenstern, gleisseitig liegt in der Mitte ein Fenster, welches zur Linken von der Ausgangstür, zur Rechten von einem kleinen hölzernen Vorbau umrahmt wird. Der Vorbau ermöglichte dem Bahnhofspersonal die schnelle Unterbringung verschiedener Utensilien, ohne gleich in die Amtsstube zu müssen.

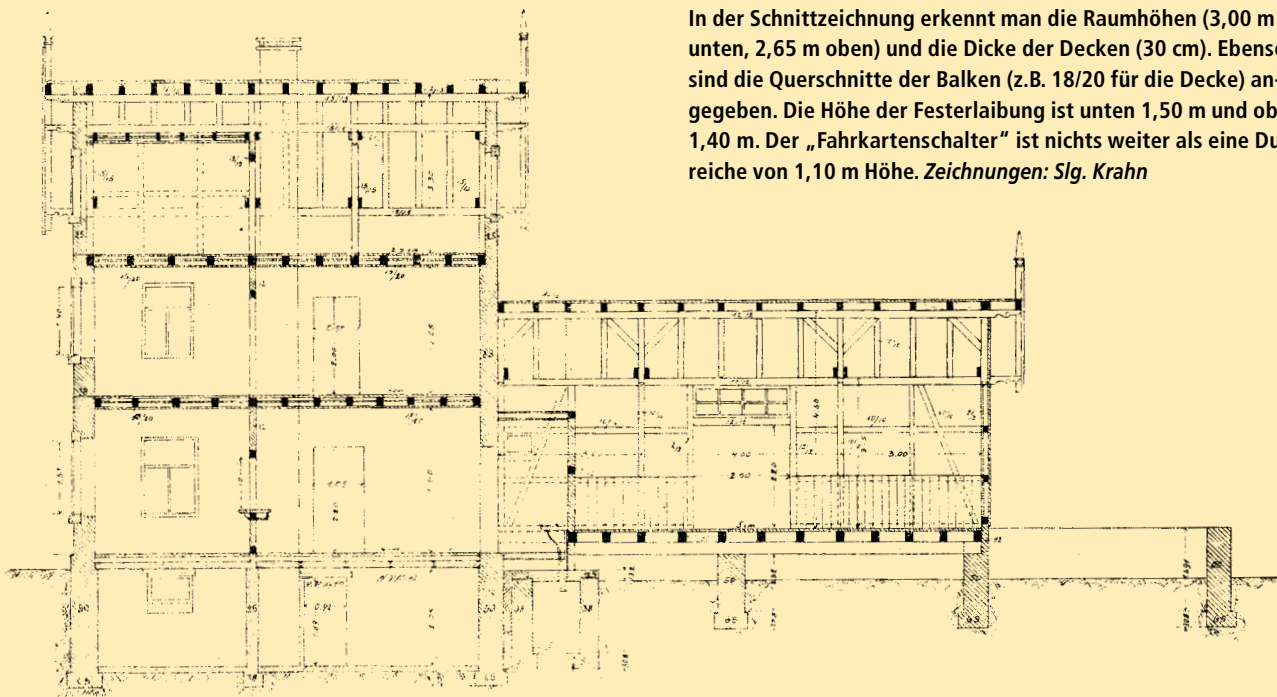
Heute ist die Bahnstrecke stillgelegt und wird als „Wanderbahn“ bezeichnet: Statt der alten Trasse führt ein asphaltierter Radweg den Berg hinauf. Der Bahnhof Limbach wird als Ein-

ANSICHT VON DER BAHNSEITE



Die alte Zeichnung (wiedergegeben in N-Größe) zeigt die Gleis-seite des „Aufnahmegebäudes“. Die linke Tür war für den Durch-gang der Reisenden bestimmt, die rechte Tür führte zum Dienst-raum und erhielt später einen kleinen, hölzernen Vorbau. Der Güterschuppen ist hier noch in der Original-Länge von 10 Metern dargestellt. Er wurde 1953 auf 18 Meter zuzüglich 7 Meter offene Halle verlängert.

LANGENSCHNITT



In der Schnittzeichnung erkennt man die Raumhöhen (3,00 m unten, 2,65 m oben) und die Dicke der Decken (30 cm). Ebenso sind die Querschnitte der Balken (z.B. 18/20 für die Decke) an-gegeben. Die Höhe der Festerlaibung ist unten 1,50 m und oben 1,40 m. Der „Fahrkartenschalter“ ist nichts weiter als eine Durch-reiche von 1,10 m Höhe. Zeichnungen: Slg. Krahn

familienhaus genutzt. Bis auf einen neuen, gelb gestrichenen Putz ist es noch weitgehend original erhalten. Eine Hecke verwehrt den Blick auf den nun als Garten genutzten Bereich zwischen Gebäude und ehemaliger Trasse. Lediglich ein museal aufgestelltes Formsignal – wenn auch freilich nicht von der Schmalspurbahn – deutet auf die Vergangenheit als Bahnhof hin.

Limbach im Modell

Der Gartenbahnmaßstab 1:22,5 bietet viele Möglichkeiten hinsichtlich der Gestaltung eines Gebäudes, ohne sich

allzusehr mit feinsten Details wie in kleineren Baugrößen abmühen zu müssen. Nachteilig sind andererseits die recht großen Volumen, wenn man ein Gebäude maßstäblich baut. Aber was solls: Wenn schon Selbstbau für die Gartenbahn, dann auf jeden Fall exakt in 1:22,5!

Steht das Modell wirklich im Garten, ist zu beachten, dass alle Bauteile wetterfest sein müssen. Material wie einfaches Sperrholz oder Pappe kommt hier nicht in Betracht. Das Gleiche gilt für den Anstrich, der nicht nur was-serfest, sondern auch noch möglichst UV-lichtbeständig sein sollte.

Als Basismaterial diente für den hier vorgestellten Modellbau 4 mm dickes Polystyrol. Eine Platte aus dem örtlichen Großhandel in der Größe von 1 x 2 Metern ließ keinerlei Sorgen über einen zu knappen Vorrat aufkommen. Der Großhändler gestattete es zudem, einen „handfesten“ Blick in seinen Abfallcontainer zu werfen. Hier fanden sich abgeschnittene Ecken, deren rechte Winkel sehr beim Zusammenfügen der Hauswände halfen.

Bei einem Besuch vor Ort wurden die wesentlichen Abmessungen mit einem Maßband ermittelt: 6,80 m Giebelwand- und 8,90 m Seitenwandlänge

Der Bahnhof Limbach am letzten Betriebstag, dem 1.6.1973. Lok 252 901 zieht den GmP 2395 in Richtung Mosbach.

Fotos: Gerd Wolff

Unten der Bahnhof Limbach heute: Die neue Fassade verzichtet auf die Scheinfenster. Der Güterschuppen ist nun komplett geschlossen. Fotos: MK



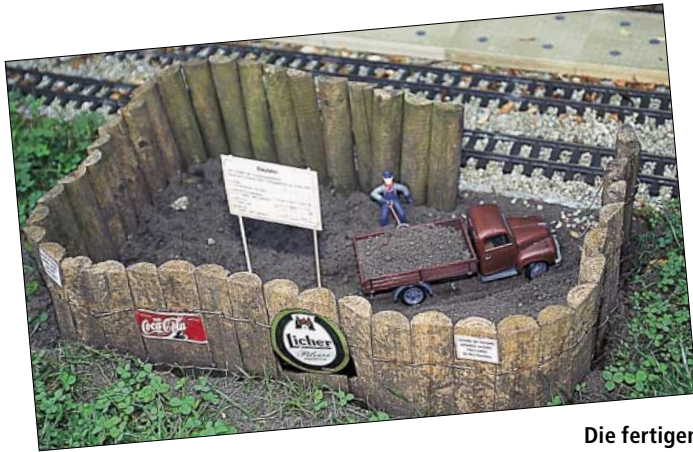
ergaben in 1:22,5 eine Grundfläche von 302 x 395 mm. Eine Zeichnung aus der damaligen Zeit enthielt zwar nur Angaben zur Zimmerhöhe (3000 mm im Parterre) und zur Höhe der Fensteröffnungen, zusammen mit den 22 cm hohen Ecksteinen (sie wurden im Modell um drei Hundertstel auf genau 10 mm aufgerundet) und der Hilfe von Fotos ließ sich aber die Höhe von Seiten- und Giebelwand recht genau rekonstruieren: 307 bzw. 412 mm. Die die Fensteröffnungen umlaufenden Sandsteineinfassungen wurden in ihrer Breite auf 7 mm festgelegt, ebenso der Sims.

Ein 1:1-Aufriss in der Größe des zu bauenden Modells erleichterte die Ermittlung der richtigen Maße. Von dieser Zeichnung wurden dann die Abmessungen für die einzelnen Wände wie auch die Lage der Fenster auf die Polystyrolplatten übertragen.

Die Herstellung der Wandplatten erfolgte nicht etwa durch Sägen. Einfaches Einritzen mit einem scharfen Bastelmesser und anschließendes Abbrechen über der Tischkante führte zu erstaunlich glatten Bruchkanten. Da diese letztlich durch die Ecksteine ohnehin verdeckt wurden, ist hier keine größere Präzision notwendig.

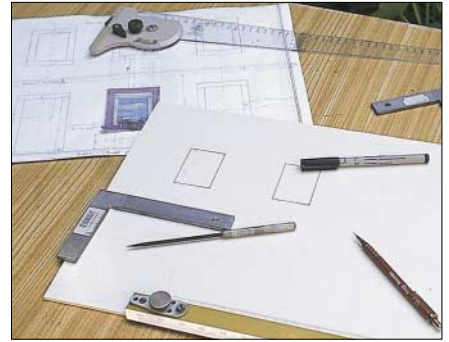
Die Ecksteine bilden die Bezugskanten der Maße. Da diese aus der Fläche der Fassade jedoch um 5 cm hervorsteht, waren alle Wandmaße im Modell um 2 mm zurückzunehmen. Die Ecksteine wurde folglich aus 2-mm-Material gefertigt um wieder korrekte Außenmaße zu erhalten. Weitere 4 mm Plattenstärke waren an den Giebelwänden zu berücksichtigen, da die Platten stumpf aneinander geklebt und nicht etwa auf Gehrung gearbeitet wurden.

Höhere Anforderungen wurden an die Rechtwinkligkeit der Fenster gestellt. Das Auge entlarvt sofort jeden



Wie üblich im Bauge-
werbe geht es zunächst
mit einem Bauzaun los.
Der Bezug zu anderen
Baustellen ist unüber-
sehbar ...

Rechts: Vom Aufriss
werden die Maße mit
einer Reißnadel über-
tragen.



Unten: Damit die Fen-
sterlaibungen eine exakt gerade Kante er-
halten, wurden sie mit dieser Proxxon-Fräse
eingebracht. Die angerissenen Linien wur-
den zuvor mit einem Filzstift eingefärbt.
Andernfalls wären sie im Wust der Poly-
styrolspäne nicht mehr erkennbar.



Die fertigen
Seitenwände wur-
den mit Nitrover-
dünnung zusammen-
geklebt. Den rechten
Winkel halten
Hilfsdreiecke zuver-
lässig ein.



Da alle Details des
Gebäudes farblich
abgesetzt sind, kann
der Korpus jetzt
schon mit Fassaden-
farbe versehen wer-
den. Damit eine
feine Putzstruktur
entsteht, trägt man
die Farbe mit einer
Schaumstoffrolle
auf.



schiefen Winkel. Ebenso sollten die
Laibungen exakte Flächen aufweisen.
Daher wurden die Öffnungen nicht mit
Laubsäge und Feile gemacht, sondern
mit einer Proxxon-Fräse – eine wegen
der Unmengen anfallender Späne
etwas nervige, aber lohnende Arbeit.

Vorraussetzung dafür ist jedoch ein
Fräsen in mehreren Durchgängen.
Denn das Material neigt zum Schmel-
zen, sodass es sich am Fräser festsetzt
und kein genaues Ergebnis mehr mög-
lich ist. Erst der letzte Durchgang, der
die exakte Kante ergibt, sollte daher
auf Maß herangeführt werden und
dann nur noch einseitig einen geringen
Abtrag zu bearbeiten haben.

Die aufgerissenen Fenstermaße wur-
den übrigens mit einem schwarzen,
wasserlöslichen Filzstift nachgezogen,
da man sonst sehr leicht – im wahrsten

Sinne des Wortes – den Durchblick
durch die Späne verliert. Abschließend
mussten nur noch die Fensterecken in
Handarbeit nachgefeilt werden.

Verklebt wurden die Platten mit
Nitroverdünnung. Wird ein hierin
getränkter Pinsel nur an die Fuge
gehalten, fließt durch die Kapillarwir-
kung gerade so viel Verdünnung ein
wie nötig. So vermeidet man ein
unnötiges Aufquellen des Materials
und kann zügig arbeiten. Ebenso wur-
den die Verstärkungsecken und die
Sockelplatte verklebt. Zwischendecken
bleiben zunächst lose um den Zugang
zum Hausinneren nicht zu versperren.

Steht der Rohbau, sollten die Wände
fein angeschliffen werden, damit der
Anstrich besser hält. Obwohl die Farb-
gebung des Originals damals vermut-
lich weiß war, empfiehlt es sich den-

noch, die Farbe etwas abzutönen. Mit
ganz wenig Schwarz und etwas Ocker
wird das Reinweiß gebrochen und
wirkt so viel überzeugender. Aufgetra-
gen wird die Farbe mit einer kleinen
Schaumstoffrolle, die auch während
des Trocknens noch mehrfach über die
Fläche geführt wird. So erzeugt man
eine feinporeige Putzstruktur.

Nun kommt die Anfertigung der Eck-
steine an die Reihe. Sie werden wie
schon beschrieben aus 2-mm-Polysty-
rol-Streifen hergestellt. Was im Ori-
ginal ein Eckstein ist, wird im Modell aus
zwei Teilen zusammengesetzt. Die
lange Seite eines Steines hat 24 mm
Länge, die kurze 18 mm. Da sie die
sichtbaren Kanten des Gebäudes bil-
den, müssen sie auf Gehrung geschlif-
fen werden.

Die unregelmäßig geformte Ober-



„Steine kloppen“: Das Anfertigen der vielen Ecksteine aus rötlichem Sandstein ist recht mühsam. Auf Polystyrolplättchen von 10 mm Breite und 18 bzw. 24 mm Länge wird Spachtelmasse unregelmäßig und nicht zu dick aufgetragen.



Nach dem Aushärten der Spachtelmasse werden die Rohlinge mit matt auftrocknenden Acrylfarben gestrichen. Zunächst mit kräftigem „Englischrot“, auf das mittelbraune Flecken nur aufgetupft werden. Zahnstocher halten die „Steine“ recht zuverlässig.



Die Fensterlaibungen erhalten eine Einfassung aus 4x0,5-mm-Profil, das 1 mm von der Kante versetzt angeklebt wird. Außen herum läuft ein Abschluss aus 2-mm-Rundprofil.

Die Fensterläden werden mithilfe einer Schablone ausgeschnitten und verklebt.

Auf dem Dachboden verbirgt sich der Anschluss für die Digitalsteuerung.
Fotos: MK



fläche der Steine wird durch Spachtelmasse dargestellt. Allerdings darf sie nicht zu dick aufgetragen werden. Die Einfärbung erfolgt vor dem Ankleben durch Acrylfarbe. In einer ersten, deckenden Schicht mit relativ rotem Braun, die zweite Schicht besteht aus Ocker, das mit einem Pinsel nur aufgetupft wird. So ergibt sich eine abwechslungsreiche Farbgebung.

In gleicher Weise werden Sims und Fensterlaibungen eingefärbt, bevor sie angeklebt werden. Bei Letzteren genügt es jedoch, wenn nur die Außenkante bemalt ist, nach innen hin lassen sich die Laibungen auch später noch streichen, solange die Fenster noch nicht eingesetzt sind.

Stichwort: Fenster. Sie werden aus Polystyrol-Profilen zusammengesetzt und seidenmatt überlackiert. Als

Scheibe ist jeweils ein Stück Plexiglas dahinter geklebt. Die Fensterläden haben einen dreischichtigen Aufbau aus 0,3-mm-Platten außen – grün lackiert – und weißen Füllungen von 0,5 mm. Die Angeln bestehen aus gebogenen Messingstreifen. Die Tür ist ebenfalls aus Polystyrol-Profilen und -Platten zusammengesetzt. Besonders nett wirkt das Rautenmuster.

Die Dachplatten („Frankfurter Pfanne“, vier Stück pro Dachfläche) und Firstziegel kommen aus dem Teilesatz 62803 von Piko, Regenrinnen und Fallrohre sind einfache Kunststoffprofile. Leider sind die Dachplatten nicht zum Ansetzen gedacht. Wer jedoch exakt „auf die Pfanne genau“ zu sägen vermag, kann die Übergänge beim Verkleben nahezu unsichtbar gestalten.

Im Dach verbirgt sich noch eine tech-

nische Besonderheit: Da die Gartenbahnanlage ohne jede Automatik digital gesteuert wird, werden im Bereich der Bahnhöfe Steckplätze für Handregler und Stellpulte gebraucht. Die straßenseitige Dachfläche wurde daher lose belassen und gibt den Weg frei zu den „elektrischen Innereien“. Hier endet (bei geschlossenem Dach feuchtigkeitsgeschützt) der X-Bus der Zentrale. An der Anschlussplatte LA152 von Lenz lassen sich Stellwerk LW100 und Handregler LH100 betreiben.

Auf eine Darstellung des anschließenden Schuppens wurde verzichtet, da die Gleisanlagen ohnehin nicht den Spurplan von Limbach wiedergeben und andernorts bereits ein Güterschuppen aufgestellt wurde. Somit ist der Bahnhof also fertig und kann seinen Platz am Gleis einnehmen. **MK**



Der Bahnhof Hundelshausen als H0-Modell

Bausatz nach Wunsch

Das wärs doch eigentlich: Anstatt eines aufwändigen kompletten Selbstbaus eines bestimmten Gebäudes ein nach individuellen Vorgaben erstellter Bausatz, ebenso leicht zusammenzusetzen wie die Modelle der bekannten Hersteller – aber eben nicht „von der Stange“! Harald Krafthöfer bietet diesen Service an und erstellte für uns das Modell des Bahnhofs Hundelshausen der Baugröße H0. Lutz Kuhl hat es zusammengebaut.

Mittlerweile gibt es bekanntlich ein nahezu unüberschaubares Angebot der unterschiedlichsten Bausätze diverser Hersteller für Bahnhofsgelände in allen denkbaren Formen und Größen. Dennoch – wenn man wirklich eine ganz bestimmte Vorbildsituation im Modell nachbilden möchte, findet sich meistens partout nichts Passendes in den Katalogen: Weder ein Modell, das wenigstens annähernd dem ausgesuchten Vorbild entspricht, noch eines, das sich mit einigen Umbauar-

beiten diesem angleichen ließe. Hier blieb einem dann bisher nichts anderes als der komplette Selbstbau übrig – „to build from the scratch“, wie die angelsächsischen Modellbahnkollegen sagen, frei übersetzt „aus dem Vollen zu schnitzen“.

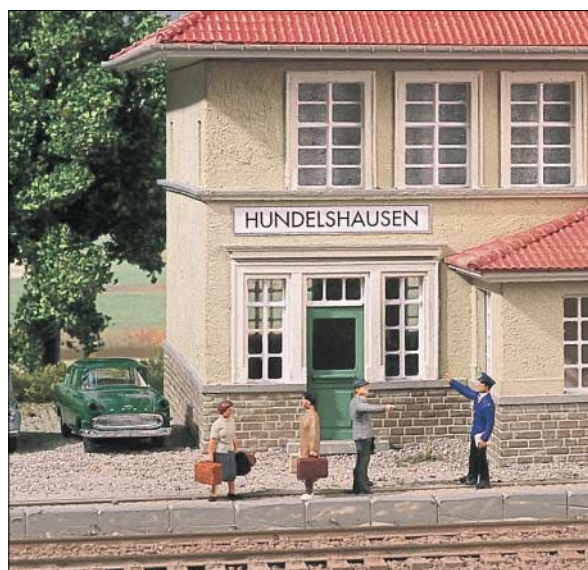
Im professionellen Modellbau haben moderne CAD-Programme und computergesteuerte Frästechnik längst Einzug gehalten. Diese Techniken übersteigen allerdings Ausstattung und Möglichkeiten des normalen Hobby-

oder Bastelkellers ganz gewaltig. Sie erlauben dafür aber noch eine dritte Möglichkeit, nämlich den nach individuellen Vorgaben erstellten „Halbbausatz“.

Ein individueller Bausatz

So bot uns jetzt Harald Krafthöfer an, auf der Grundlage der in MIBA-Spezial 41 gezeigten Zeichnungen die Teile zum Bau des Bahnhofs Hundelshausen anzufertigen. Das Fräsen hat natürlich seinen Preis und die Kosten sollten noch in einem vertretbaren Rahmen bleiben. So sollte unser Bausatz zunächst nur aus den wirklich grundlegenden Teilen bestehen; im Prinzip also aus den Wandteilen, einer Deckenplatte und den Fenstern. Das Dach ist darin noch nicht enthalten; es muss aus den Kunststoffplatten der einschlägigen Hersteller selbst angefertigt werden. Gleiches gilt für den Natursteinsockel.

Die Wände des Empfangsgebäudes bestehen aus 2 mm starkem Polystyrol und sind bereits passgenau auf Gehung gefräst. Lediglich die Ecken der Fenster müssen mit einer kleinen Vier-



Das Modell des Bahnhofs Hundelshausen in der Baugröße H0, das auf der Basis der von Harald Krafthöfer gelieferten Bauteile entstand. Ein paar Details wie etwa die Regenfallrohre fehlen noch, für die Fotos wurde es zudem zunächst provisorisch auf einem Anlagenteilstück aufgestellt

Modellfotos: Lutz Kuhl

kantfeile oder einem scharfen Bastelmesser etwas nachgearbeitet werden; die Ecken sind entsprechend dem Durchmesser des Fräasers ausgerundet.

Wesentlich aufwändiger sind die Teile für den Güterschuppen und den Verbindungsbau. Hier wurden die Wandteile so ausgefräst, dass die Nachbildungen der Fachwerkbalken 0,9 mm hervorstehen. Die Fachwerkfüllungen werden aus passgenau gefrästen Stücken aus 0,7 mm starkem Polystyrol eingesetzt. Der Vorteil dabei: Balken und Füllungen können getrennt bemalt werden um saubere Farbtrennungen zu erzielen. Alternativ ließen sich auch 0,5 mm starke Ziegelplatten (etwa von Slater's Plastikard oder die bei Noch erhältlichen Construflex-Platten) einsetzen; dies entspricht zwar nicht dem Vorbild, sähe aber sicher ebenfalls gut aus. Der obere Teil des Güterschuppens erhielt zudem eine Nachbildung der Holzverkleidung. Die Verbretterung mit den Deckleisten wurde aus einer 0,7 mm starken Polystyrolplatte ausgefräst.

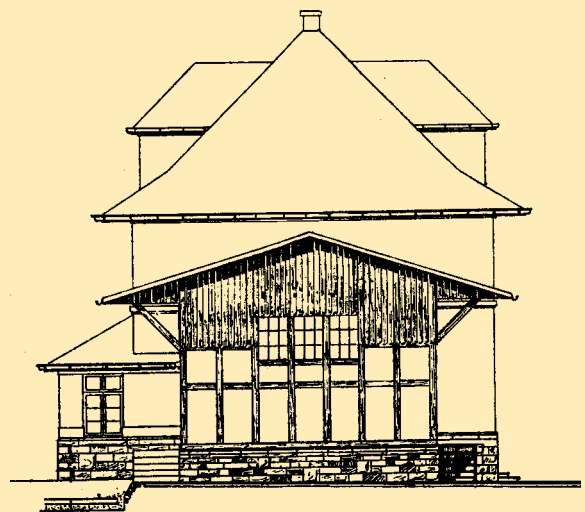
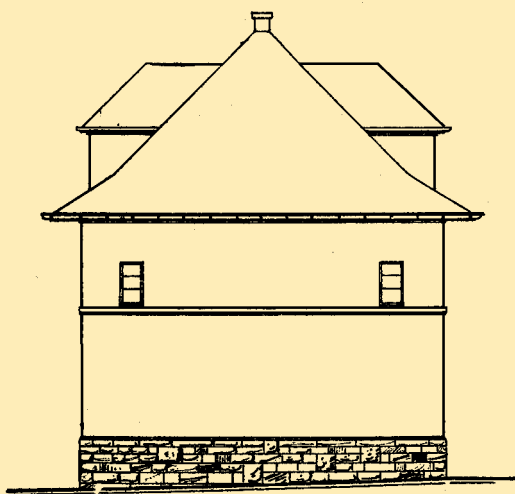
Die Fensterrahmen entstanden bei unserem ersten Muster ebenfalls aus 0,7 mm starkem Polystyrol und sind



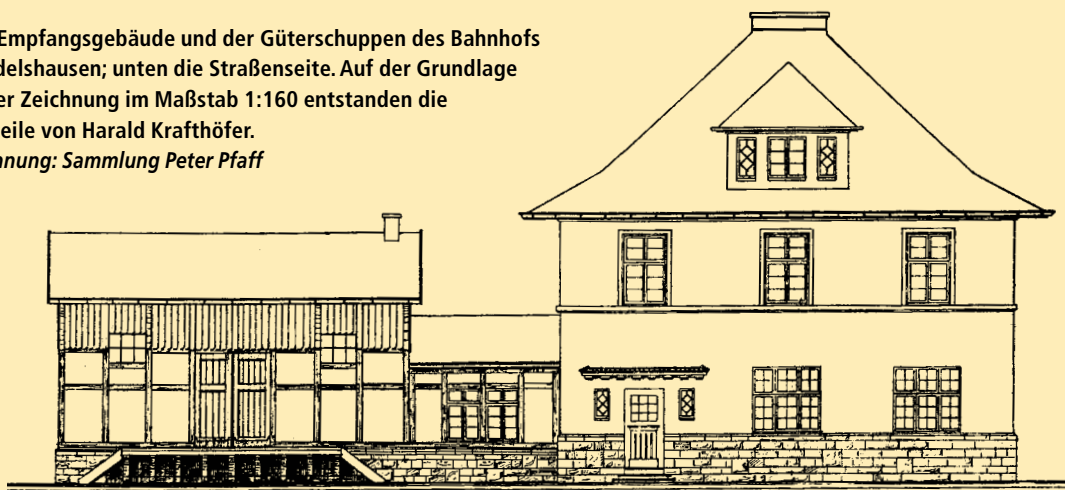
So sieht der Bahnhof Hundelshausen heute aus; von Gleisen ist weit und breit nichts mehr zu sehen. Aber immerhin ist das Gebäude wie auch andere an der ehemaligen Gelstertalbahn renoviert worden und befindet sich in gutem Zustand.

Foto: Peter Pfaff

Die Gleisseite von Empfangsgebäude und Güterschuppen
des Bahnhofs Hundelshausen



Das Empfangsgebäude und der Güterschuppen des Bahnhofs
Hundelshausen; unten die Straßenseite. Auf der Grundlage
dieser Zeichnung im Maßstab 1:160 entstanden die
Bauteile von Harald Krafthöfer.
Zeichnung: Sammlung Peter Pfaff



damit noch etwas grob ausgefallen. Etwas feiner ginge aber auch noch; eine Stärke dieser Teile von 0,5 mm würde den Eindruck schon wesentlich verbessern. Allerdings stößt man hier schnell auf die Grenzen der Frästechnik, da wie schon erwähnt die Ecken ausgerundet bleiben – auch der kleins-

te hierzu einsetzbare Fräser bleibt eben immer noch rund. Wie schon bei den Fensterausschnitten kommt man hier um das Nacharbeiten der Ecken mit einer kleinen Vierkantfeile nicht herum. Bei den vielen kleinen Fenster sprossen eine langwierige Arbeit, aber das ist auch schon der mühseligste Teil

beim Zusammenfügen dieses Bausatzes.

Dank der hervorragenden Passgenauigkeit lassen sich alle Wandteile problemlos miteinander verkleben. Dazu verwendete ich den dünnflüssigen Kunststoffkleber von Kibri (eigentlich kein Kleber, sondern ein Lösungs-

mittel), den ich mit einem kleinen Pinsel auftrug und von innen in die Fugen laufen liess. Der Rohbau aus den von Harald Krafthöfer gelieferten Bauteilen entstand so an einem Abend in recht kurzer Zeit.

Das Dach

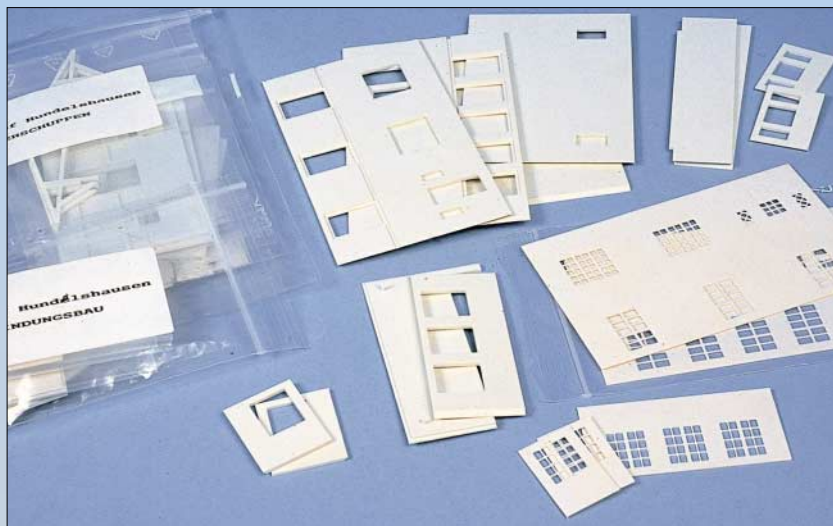
Danach blieb aber noch jede Menge zu tun, und es folgte der zeitaufwändigste Abschnitt der Bauarbeiten. Als nächstes fertigte ich das Dach aus Kunststoffplatten von Kibri an („Frankfurter Pfanne“, Art.-Nr. 4142). Auf den ersten Blick sieht es ja recht einfach aus – doch das täuscht ganz gewaltig. Wenn alle Dachneigungen und -winkel auf jeder Seite übereinstimmen sollen, muss man sehr sorgfältig und genau arbeiten; „pfuschen“ ist hier nicht möglich.

Dazu baute ich mir entsprechend den Zeichnungen den noch fehlenden Kamin sowie einen „Dachstuhl“ aus 1 mm starkem Polystyrol. Er erleichtert das Zusammensetzen der Dachplatten ungemein, so dass sie relativ problemlos anhand dieser Hilfskonstruktion zugeschnitten und ausgerichtet werden können. Aber auch hier heisst es aufpassen, um nicht allzu viel Verschnitt zu produzieren. Immerhin kosten die Dachplatten im normalen Fachhandel mittlerweile so um die sechs Mark. Auf die gleiche Weise mit einer Unterkonstruktion entstanden auch die beiden Dachgauben und das Dach des Stellwerkvorbaus. Im Gegensatz zum Empfangsgebäude erhielten Güterschuppen und Verbindungsbau ein Dach aus schlichter Teerpappe; es entstand ebenfalls aus einer Kunststoffplatte von Kibri (Art.-Nr. 4116).

Details am Empfangsgebäude

Das bis hierhin nur aus den gefrästen Kunststoffteilen zusammengesetzte Empfangsgebäude sah zweifellos noch etwas nackt aus. Als umlaufendes Sims unter den Fenstern des Erdgeschosses klebte ich zunächst ein Polystyrolprofil von Evergreen (1,5 mm x 1,5 mm) auf. Die Nachbildung des Natursteinsockels entstand bei mir aus einer Platte von Slater's Plastikard; ähnliche, im Fachhandel erhältliche Mauerplatten von den bei uns bekannten Herstellern tun es aber auch.

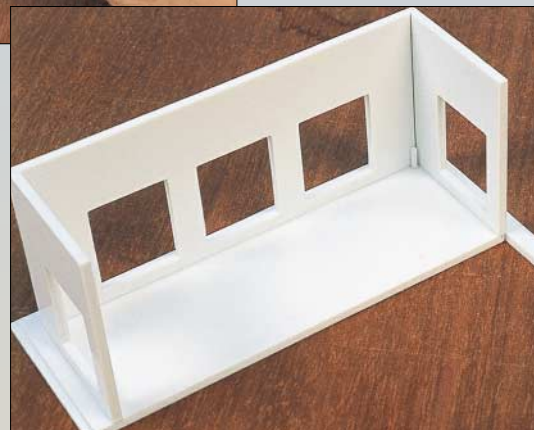
Die Tür auf der Bahnsteigseite mit den beiden Fenstern rechts und links daneben hatte beim Vorbild – wenn ich die Zeichnung richtig interpretiere – eine



Oben: Sauber verpackt in vielen Tüten und nach Baugruppen geordnet. In dieser Form lieferte Harald Krafthöfer die Bauteile für den Bahnhof Hundelshausen.



Oben: Die Wandteile sind sauber auf Gehrung gefräst. Zum Verkleben lässt man am besten dünnflüssigen Plastikleber von innen in die Spalte fließen. Rechts: Der Stellwerkvorbau. Bohrungen, in welche Polystyrol-Rundmaterial eingesetzt werden, helfen die Wände genau zu platzieren.



Bei den Dachgauben kommt es auf die exakte Platzierung an. In den „Dachboden“ gefräste Schlitz sorgen für den genauen Sitz – da kann eigentlich gar nichts mehr schiefgehen ...

aufwändige Umrahmung, wie der Sockel aus Haustein. Eine solche Umrahmung lässt sich im Modell recht einfach mit verschiedenen Evergreenprofilen nachbilden (in diesem Fall 0,4 mm x 1,5 mm, 0,4 mm x 2 mm und 0,5 mm x 0,75 mm).

Viel Arbeit machten, wie schon erwähnt, die Fenster. Die Prozedur, hier sämtliche Ecken mit einer kleinen, scharfen Vierkantfeile nachzuarbeiten, gerät zu einer echten Geduldsprobe; ich gebe zu, auch nicht alle nachgefeilt zu haben. Außerdem versuchte ich die Fensterkreuze auf der Vorderseite durch aufgesetzte Kunststoffprofile (0,5 mm x 0,5 mm) etwas plastischer zu gestalten. Die „Verglasung“ besteht aus klarer Kunststoffolie, die bei einem Faller-Bausatz übrig geblieben war. Die Gardinen entstanden aus einer Lage Klopapier, das von 2,5 mm breiten Polystyrolstreifen auf Abstand gehalten wird (die Methode ist zwar wirklich uralte, wirkt meiner Meinung nach aber immer noch am besten).

Farbe kann nicht schaden

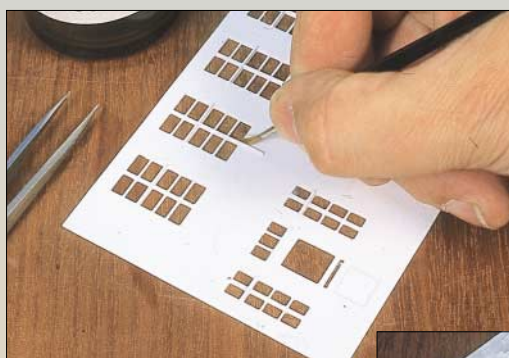
Für das Bemalen des Modells verwendete ich die üblichen Mattfarben von Humbrol und Revell. Im Gegensatz zu dem beim Vorbild heute nach der Renovierung vorhandenen weißen Anstrich erhielt mein Empfangsgebäude einen hellen gelbgrauen Farbton (Revell Nr. 87, Revell Nr. 88 und viel Weiß). Simse und Fenstereinfassungen wurden im gleichen Farbton, nur sehr viel heller, gestrichen. Für die Nachbildung des Verputzes mischte ich den Farben reichlich zu Pulver getrocknetes Mattierungsmittel von Graupner bei; die so entstandene Paste wurde mit einem Borstenpinsel aufgetupft.

Fazit

In der hier vorgestellten Version kosten die Bauteile für den Bahnhof Hundelshausen rund DM 380,-. Interessenten für dieses oder andere Projekte können sich direkt an Harald Krafthöfer wenden (Forsthof Hagen 20, 22926 Ahrensburg, Tel. 04102/55478). Im Gegensatz zum kompletten Selbstbau war der Zeitaufwand beträchtlich reduziert, das Zusammensetzen der passgenau gefrästen Bauteile war wirklich einfach und ging schnell von der Hand. Arbeitsintensive Bastelarbeiten fallen aber dennoch genug an um von einem wirklich individuellen Modell sprechen zu können. lk



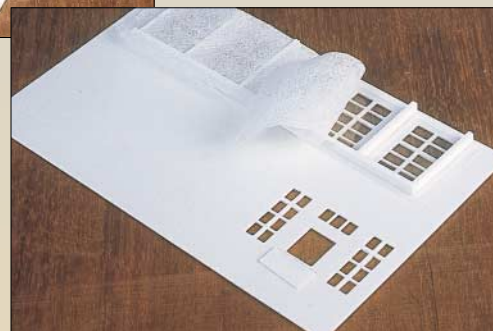
Bei dem umlaufenden Sims wurde ein wenig über das Ziel hinausgeschossen – es besteht nämlich aus einem Stück! Frästechnisch durchaus machbar – nur mit dem Zusammenbau haperts, da es sich nicht mehr über die bereits zusammengeklebten Wände schieben lässt. Zwei Teile wären hier einfacher gewesen ...



Oben: Das Bahnhofsgebäude im Rohbau. Bis auf die noch fehlenden Fenster und die noch nicht eingesetzten Fachwerkfüllungen des Güterschuppens umfasst er jetzt alle enthaltenen Teile.

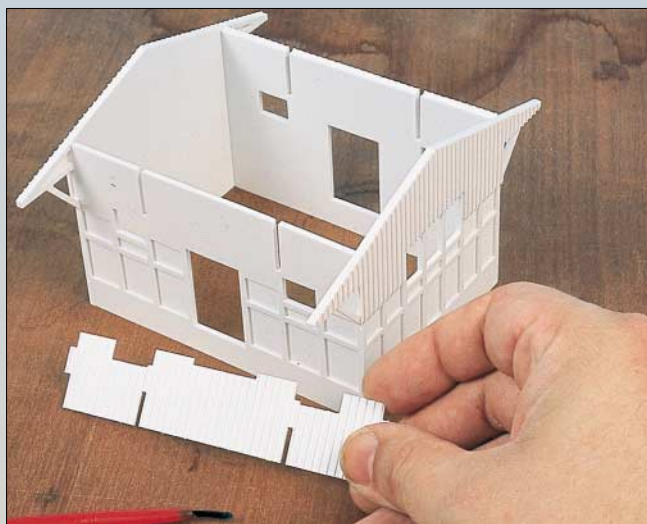
Oben: Die gefrästen Fensterkreuze wurden mithilfe von Evergreen-Profilen (0,5 mm x 0,5 mm) plastischer gestaltet.

Rechts: Die Fenster von innen. Sie erhielten „Gardinen“ aus einer dünnen Lage Klopapier, das auf 2,5 mm hohe Streifen aufgeklebt wurde.





Oben: Der Natursteinsockel des Vorbilds wurde hier mit einer Mauerplatte von Slater's nachgebildet; die Fugen an den Ecken müssen noch nachgearbeitet werden. Die Umrahmungen von Tür und Fenstern entstanden aus 2 und 1,5 mm breiten Evergreen-Profilen; sie erhielten zudem noch eine Umrandung aus 0,75 mm x 0,5 mm starkem oder vielmehr dünnem Material. Wie weit man mit der Detaillierung geht, bleibt natürlich jedem selbst überlassen ...



Oben: Der Güterschuppen erhielt im oberen Bereich die Nachbildung einer Holzverkleidung aus Brettern mit Deckleisten, die exakt passend aus Polystyrol gefräst wurde. Die Fachwerkfüllungen werden erst später eingesetzt um sie getrennt von den Balken lackieren zu können. Zum Bemalen wurden die Fachwerkfüllungen auf schwach klebenden Tesafilm geklebt; auf diese Weise bleibt auch deren Rückseite sauber.



Oben: So entstand das Dach. Als „Dachstuhl“ dient eine Hilfskonstruktion aus 1 mm starkem Polystyrol. Sie erleichtert den Aufbau des Daches und sorgt für eine ausreichende Stabilität.

Alle Fotos: Lutz Kuhl





Für unser heutiges Projekt werfen wir einen Blick auf die Linienführung der einstigen Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft. Mitten im Bergischen trifft der Reisende auf zahlreiche Stationen im Wuppertaler Stadtgebiet. Eine von ihnen, obwohl auf den ersten Blick eher unscheinbar, weckt aber dann doch das Interesse – der Haltepunkt „Wuppertal Zoologischer Garten“ – ganz mit blauen (!) Fachwerkbalken auf weißem Mauerwerk ausgestattet.

Mitten in der Stadt ...

... und doch im Grünen! Oberhalb der Werksanlagen der Fa. Bayer und sehr enger Bebauung steigt ziemlich steil der Uferhang der Wupper zum Ortsteil Kühlenhahn bzw. Cronenberg an. In einem dichten Baumbestand sind hier viele schicke Gebäude im Stile der „Kaffeemühlen-Architektur“ zu finden. Natürlich hat auch die Neuzeit mit all ihren Auswüchsen bereits „zugeschlagen“. Hier lässt es sich jedenfalls gut aushalten! Im Tal ganz unten befindet sich auch eine Schwebebahnhaltestelle mit dem Hinweis „Stadion“. Dies hat auch für unserer Bahnhöfchen eine gewisse Bedeutung.

Der Haltepunkt „Wuppertal Zoologischer Garten“ fällt zunächst durch blaue (!) Fachwerkbalken auf weißem Mauerwerk auf. Außerdem sind da noch eine überdachte Fußgänger-Überführung mit Türmchen und andere Überbleibsel aus der guten, alten Zeit. Rolf Knipper stellt das interessante Bauwerk vor und rekonstruiert den ehemaligen Bauzustand. Freuen Sie sich auf Vorschläge für die Umsetzung in ein HO-Modell.

Viel dominanter ist natürlich der Ursprung: „Zoologischer Garten“. Der wiederum ist auf jeden Fall eine Reise wert. Ebenfalls in den Hang gebaut und mit sehr altem Baumbestand gehört er sicher zu den attraktivsten hierzulande. Für die Wuppertaler ist das eines der beliebtesten Erholungsgebiete in nächster Nähe. Dass das so war und auch noch ist, wirkte sich günstig auf die weitere Existenz des Haltepunkts aus. Sicher nutzen heute vorwiegend viele Berufspendler aus der guten Wohngegend die S-Bahn, Touristen sind dagegen eher in der Minderzahl. Das war nicht immer so. Schauen wir uns kurz die Geschichte der Trassenführung an.

Mit dem Bau der „Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn“ wurde in den Jahren von 1838 bis 1841 der Grundstock zu

der klassischen Linienführung im Wuppertaler Stadtgebiet gelegt. In Steinbeck, quasi direkt vor der Elberfelder Haustür, befand sich der provisorische Kopfbahnhof der Strecke. Der Weiterbau in Richtung Hagen war aber auf Grund der rasanten technischen Entwicklung und Industrialisierung des Ruhrgebiets nur eine Frage der Zeit. Zudem entstanden dann z.B. auch die Verbindung nach Köln und zahlreiche Neben- und Stichbahnen in der Region.

Übrigens, das hiesige Bayerwerk ist praktisch die Keimzelle des Weltkonzerns. Klarer Fall, dass man seine Produkte ebenfalls über die Schiene rollen lassen wollte. Vom Bf Steinbeck fällt daher ein Industriegleis rasch ab zum Werksgelände auf das Niveau der Wupper. Auch heute liegen dort immer



noch Schienen, wenn auch der LKW wie überall das Feld bestimmt. Auf Bildern aus der direkten Nachkriegszeit sind die dominanten Verladeanlagen auch von der Lage des Bf Zoologischer Garten noch gut zu sehen. Nach der Verstaatlichung der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft, sie war bis dato der Nachfolger der Gründungsgesellschaft, plante man den Umbau der Infrastruktur im Bereich Vohwinkel. Ein Güterbahnhof und ein Bw entstanden dort bis 1908.

Das Streckenband in Richtung Hagen wurde von dort bis Oberbarmen vier-

gleisig projektiert. Man trennte dadurch den Fern- vom Nahverkehr. (Die Bahn von heute strebt ja ebenfalls eine Trennung der verschiedenen Zuggattungen an; da kann man doch einmal sehen, wie weitsichtig Bahningenieure schon immer waren)! Im Zuge dieses Ausbaus im Stadtgebiet mussten auch zahlreiche Bahnhöfe und Haltepunkte angepasst werden. Somit kann man in etwa die Geburtsstunde unseres Haltepunktes „Zoologischer Garten“ im beschriebenen Zustand eingrenzen.

Ein historisches Bild aus der „Schatzkammer“ von Helmut Säuber-

lich zeigt den offensichtlich frisch herausgeputzten Prachtbau im April 1925. Was uns hier besonders interessiert, ist die eigenwillige Architektur. Faszinierend irgendwie, aber auch ein wenig exotisch. Der Grund ist einfach: Die potenziellen Besucher sollten hier schon auf das kommende Erlebnis eingestimmt werden. So weit, so gut, denn in den heutigen Freizeitparks werden ebenfalls auf diese Art und Weise Emotionen geweckt. Man wird feststellen, dass das Ziel der Einstimmung den damaligen Architekten recht gut gelungen ist.

Oben: Reizvolle Einblicke in die Architektur vergangener Tage gewähren diese Aufnahmen von Fachwerkwänden und angebauten Türmchen. Heute befinden sich Treppenabgänge auf beiden Seiten der Brücke. Die „neue“ Fußgängerbrücke (rechts) erfüllt zwar ihren Zweck, sieht aber lange nicht mehr so gut aus wie ihre Vorgängerin aus! Blau-Weiß dominiert noch immer!





Leider ist der Bahnsteigübergang nicht in der Ursprungsform erhalten geblieben. In wieweit Kriegsschäden oder die Elektrifizierung dafür verantwortlich waren, mag dahingestellt bleiben; vielleicht weiß auch ein Leser mehr darüber. Heute ist zwar das oberhalb platzierte Empfangsgebäude mit dem ersten Turm des Überwegs noch sehr gut erhalten, aber seitlich befindet sich nun eine Stahlkonstruktion als überdachte Fußgängerbrücke. Man hat eine stilistische Angleichung versucht, jedoch ist es m.E. bei dem Versuch geblieben. Auf jeden Fall erfüllt diese bis heute ihren Zweck.

Die Fernbahngleise wurden zwischenzeitlich im Zuge der Einführung des S-Bahn-Verkehrs ihres Mittelbahnsteigs beraubt. Ein verkrautetes Niemandsland befindet sich heute zwischen den beiden Gleisen. In der Brücke hat man kurzerhand auf halbem Wege die Welt mit Brettern vernagelt. Man kommt also nur noch auf den ersten Bahnsteig. Der Fernverkehr fährt indes durch und nur noch S-Bahnen haben einen kurzen Stopp. So ist das eben heutzutage.

Zum Träumen und Schlemmen lädt hingegen das alte Bahnhofsgebäude ein. Liebevoll gepflegt präsentiert es sich dem gastronomisch Interessierten. Übrigens, den Zoo gibt es auch noch!



Ganz oben: Von der Straße aus werden die Ausmaße des Komplexes recht deutlich. Man bemerkt auch hier die Hanglage.

Oben: Der Zugang zum (neuen) stähler-
nen Fußgängerüber-
weg liegt heute links
vom alten Empfangs-
gebäude. Fotos: rk

Rechts: Das attraktive
Weiß-Blau der Fassa-
den wird auch im
Modell für einen
Blickfang sorgen!





Auf dieser Aufnahme vom April 1925 (Foto: Eckler, Slg. Säuberlich) ist die Fußgängerbrücke in ganzer Pracht dargestellt.

Rechts und unten: Restaurierte Treppenaufgänge der Wuppertaler Schwebebahn (Barmen). So ähnlich könnte die Gestaltung „unserer“ Brücke auch aussehen!



Ein Fall fürs Modell

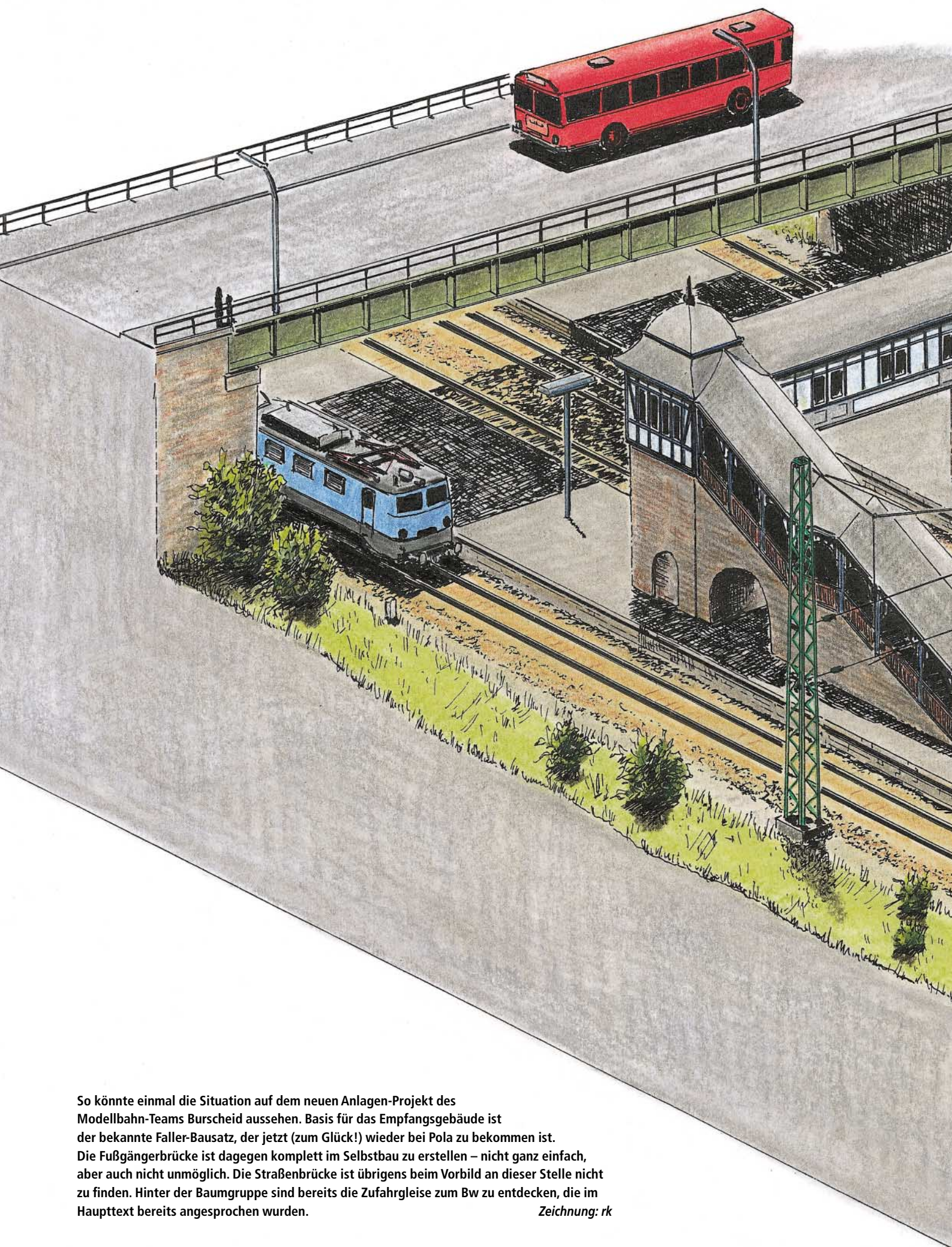
Sind Sie nicht auf Anhieb verliebt in das Ensemble? Im Kreis des Modellbahn-Teams Burscheid jedenfalls war die einhellige Meinung, dieses Bauwerk müsse unbedingt ins Modell umgesetzt werden! Im Rahmen eines kommenden H0-Projekts war in der Tat eine Vorortstation in der Nähe eines Betriebswerks geplant.

Uns soll an diesem Vorhaben noch nicht die komplette Anlage interessieren (man muss ja auch nicht schon von vornherein alles verraten), sondern vielmehr die recht typische Lage beim Vorbild und eine sozusagen genießerische Umsetzung im Modell. „Genießerisch“ deswegen, weil man das Gebäude nicht irgendwo in eine hintere Ecke platziert, sondern vielmehr in den Vordergrund. Genau diese Gegeben-

heiten kamen uns bei dem anstehenden Projekt entgegen. Die Fußgängerbrücke sollte weitestgehend dem Original entsprechen.

Uwe Kempkens machte sich sofort ans Werk (... besser gesagt: an den PC) und fertigte den Aufriss nach den Foto-Unterlagen und Bauresten. Das EG würde sich, gemäß dem Vorbild, quasi vom Betrachter abwenden. Das war ein Grund um dafür eine Alternative mit ähnlichem Aussehen zu kreieren. Der markante Turm sollte auf jeden Fall präsent sein. Ich machte mich auf die Suche in den einschlägigen Katalogen – mit der Befürchtung, nichts Passendes als Basis zu finden. Man sollte die Flinte nicht gleich ins Korn werfen, denn bei Pola gibt es seit dem letzten Jahr wieder den ex-Faller Bausatz des Bahnhofs „Nieder Ramstadt-Traisa“ (Bestell-Nr. 651). Das gute Stück ist maßstäblich zwar schon ein wenig an der „Altbau“-Grenze für H0 (Stockwerkshöhe 35 mm), aber für diesen Zweck ist es bestens geeignet. Denn auch das Original „Am Zoo“ wirkt eher ein wenig gedrungen.

Das separate Fachwerk ist außerordentlich fein ausgeführt und passt hervorragend in die Nischen des Mauerwerks. Auch in Wuppertal ist der Ziegelverbund weiß getüncht zu sehen. Die Brücke aber schien nach alten Aufnahmen glatt verputzt gewesen zu sein. Daher hat Uwe Kempkens dies auch in der Zeichnung so vorgesehen. Mit wenig Aufwand lassen sich Ziegelmauerwerk und Fachwerk farblich herrichten. Blau (beim Fachwerk) muss aber sein! Der Bretterbelag sollte am Hauptgebäude nicht vorgesehen werden. Er ist im Übrigen nach Bauanleitung auch separat zu montieren, also keine große Schwierigkeit! Damit



So könnte einmal die Situation auf dem neuen Anlagen-Projekt des Modellbahn-Teams Burscheid aussehen. Basis für das Empfangsgebäude ist der bekannte Faller-Bausatz, der jetzt (zum Glück!) wieder bei Pola zu bekommen ist. Die Fußgängerbrücke ist dagegen komplett im Selbstbau zu erstellen – nicht ganz einfach, aber auch nicht unmöglich. Die Straßenbrücke ist übrigens beim Vorbild an dieser Stelle nicht zu finden. Hinter der Baumgruppe sind bereits die Zufahrtgleise zum Bw zu entdecken, die im Haupttext bereits angesprochen wurden.

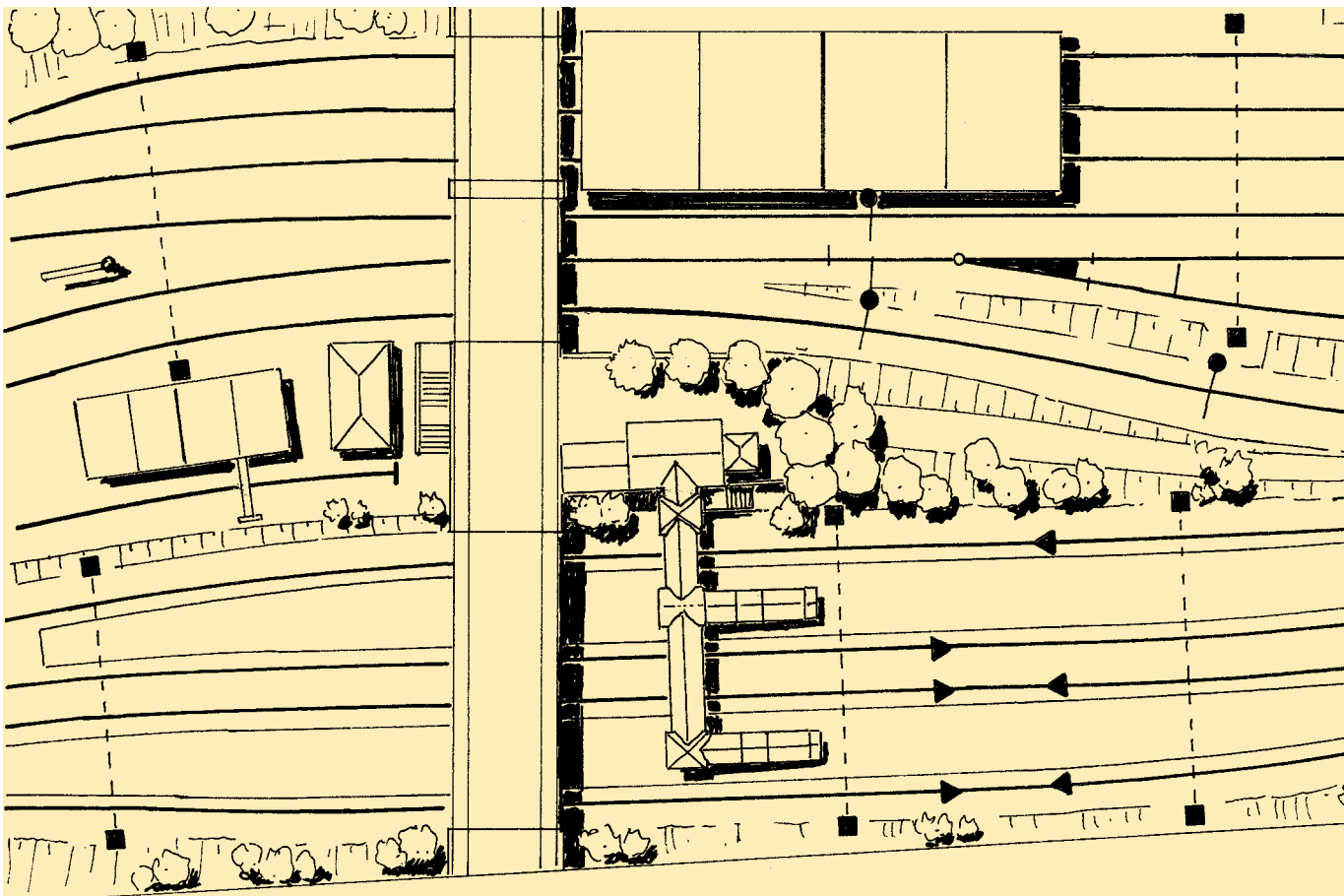
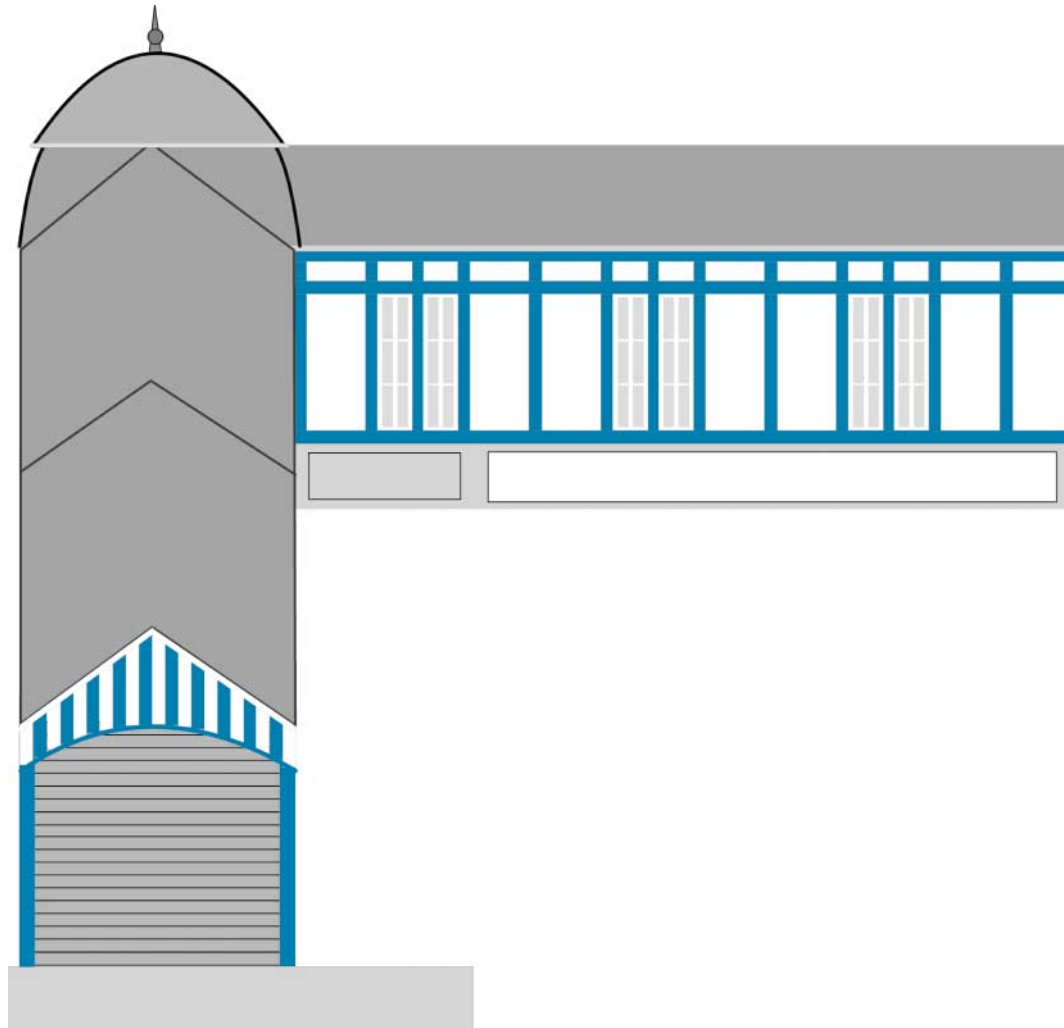
Zeichnung: rk

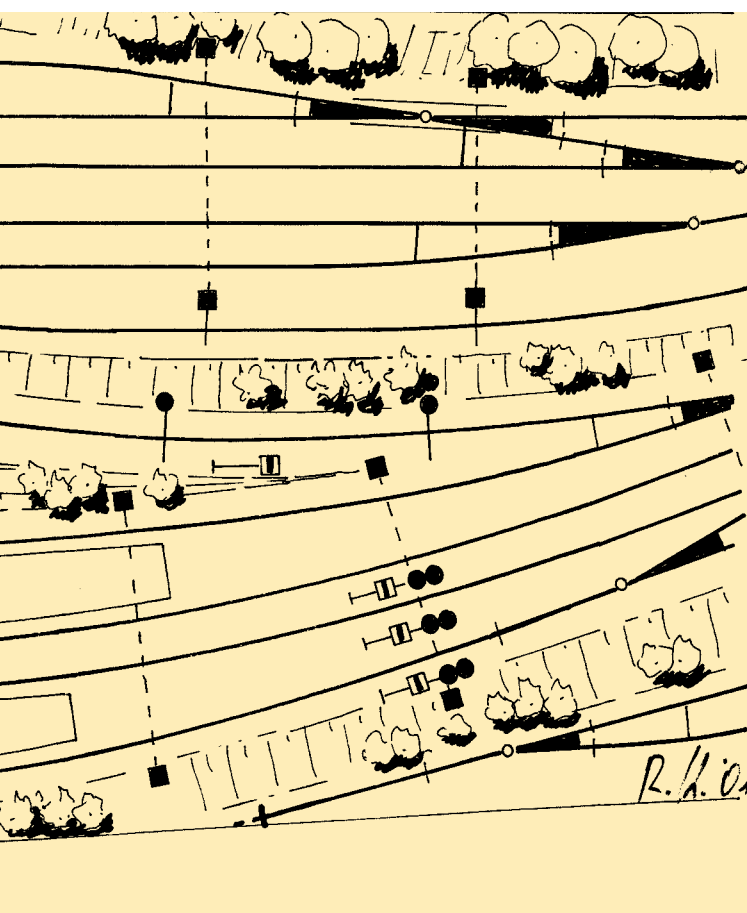
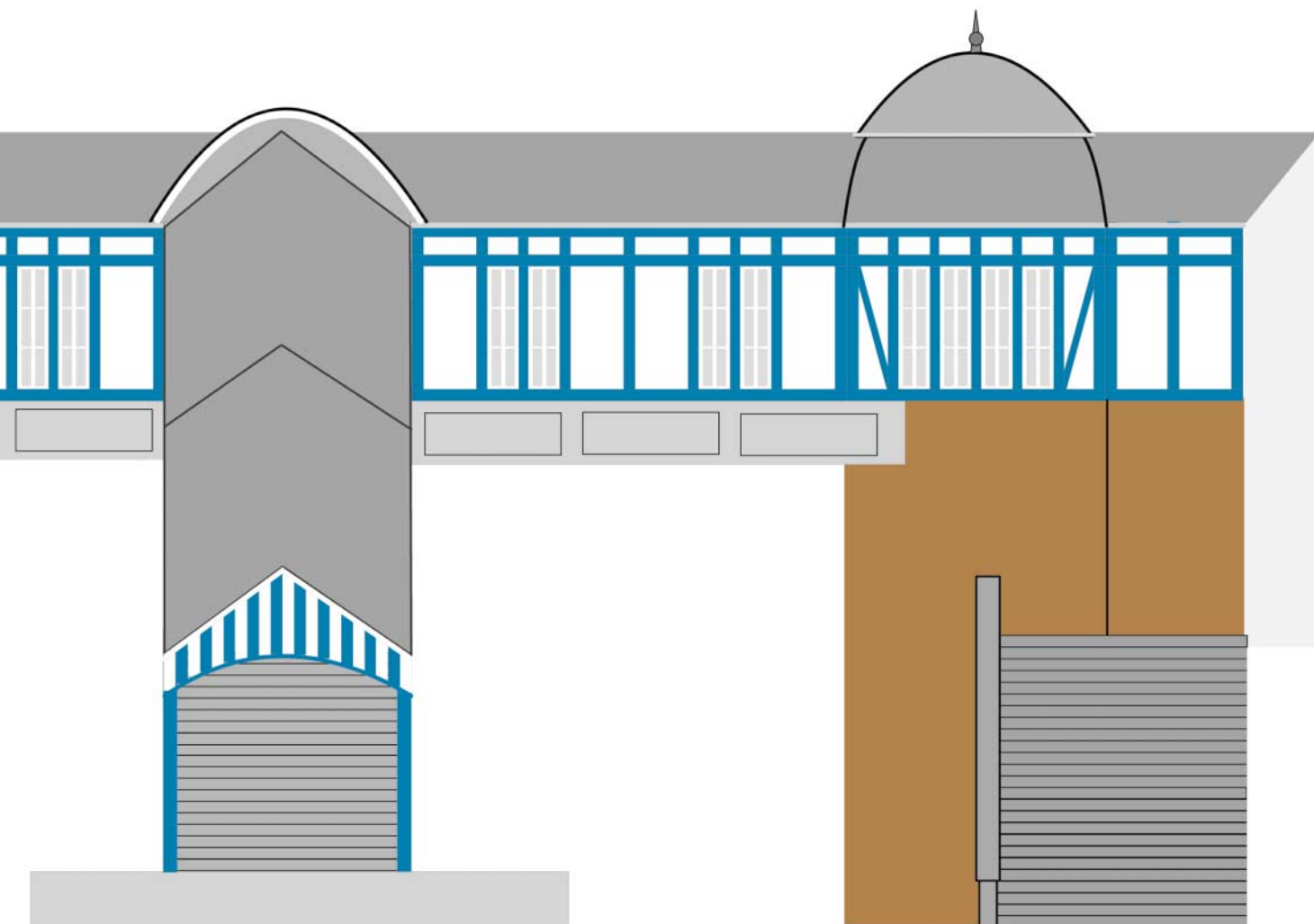


Die Bahnsteigbrücke von Wuppertal-Zoo im ungefähren Maßstab 1:100; für H0 sind die Abmessungen mit 1,15 zu multiplizieren, für N mit 0,62.

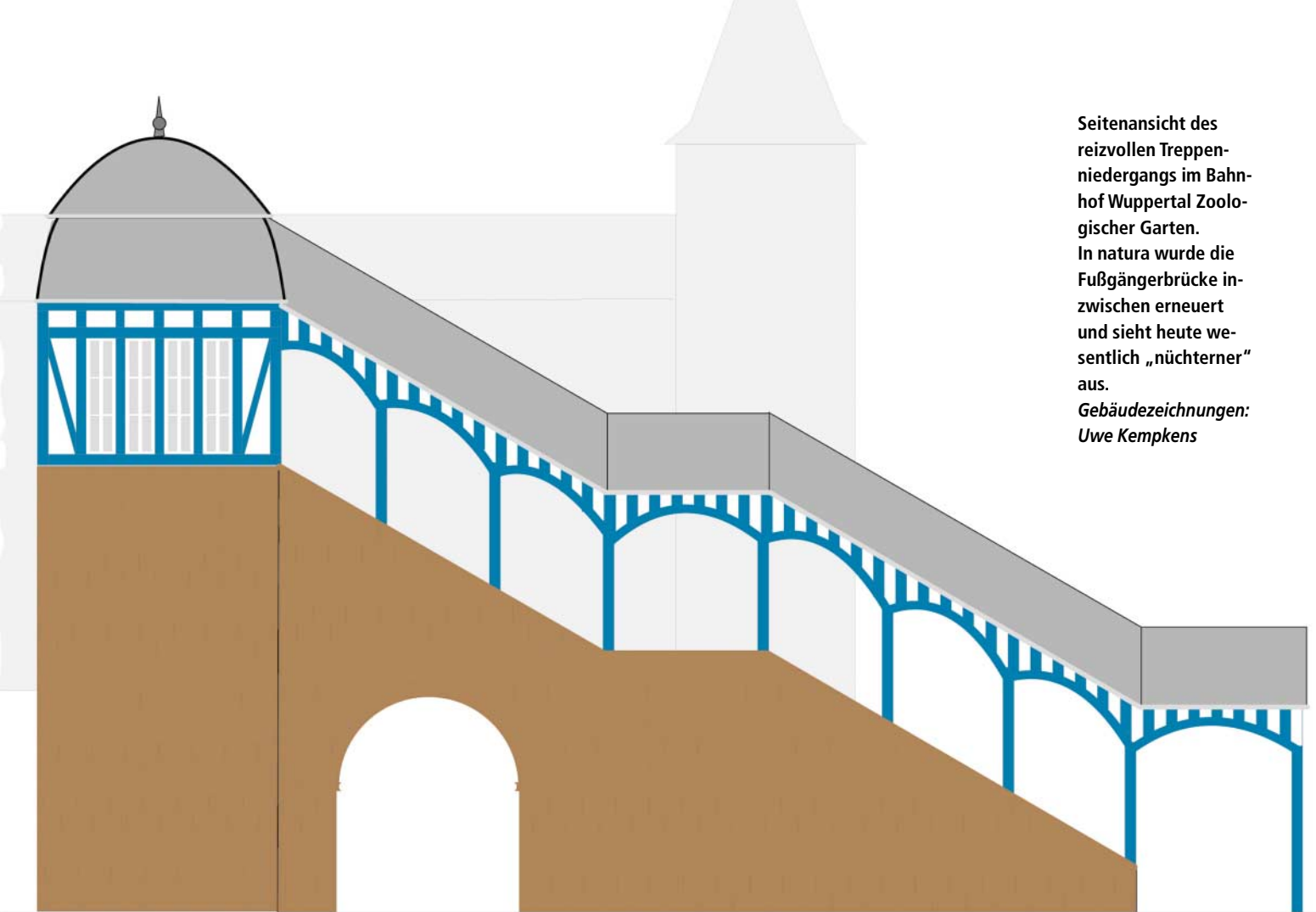
Der Gleismittenabstand zur Bahnsteigkante beträgt 22 mm, der Gleismittenabstand von Gleis zu Gleis 52 mm. Der Bahnsteig (Faller 181 oder 185) ist 92 mm breit. Die lichte Höhe zwischen SO und Unterkante Fußgängerbrücke ist in H0 80 mm. Links muss man sich den Anschluss an das Empfangsgebäude vorstellen – im Modell ist Polas „Nieder Ramstadt-Traisa“ verwendbar.

Gleisplan des geplanten Anlagenteilstücks im Maßstab 1:10 (unten). Neben der Straßenbrücke ist das EG mit Fußgängerbrücke zu erkennen, dahinter eine Wagenhalle, die zum Bw gehört. Zeichnung: rk





Das Mauerwerk wird mit Acrylfarben weiß und das Fachwerk blau angelegt. Man sollte dabei unbedingt auf matten Lack achten! Ggf. müssen nicht deckende Bereiche nachbehandelt werden. Auch wenn das Fachwerk schon eingeklebt ist, lässt sich das noch gut bewerkstelligen.



Seitenansicht des reizvollen Treppenniedergangs im Bahnhof Wuppertal Zoologischer Garten. In natura wurde die Fußgängerbrücke inzwischen erneuert und sieht heute wesentlich „nüchterner“ aus.
Gebäudezeichnungen: Uwe Kempkens

hebt sich der Turm des Pola-Bausatzes richtig hervor.

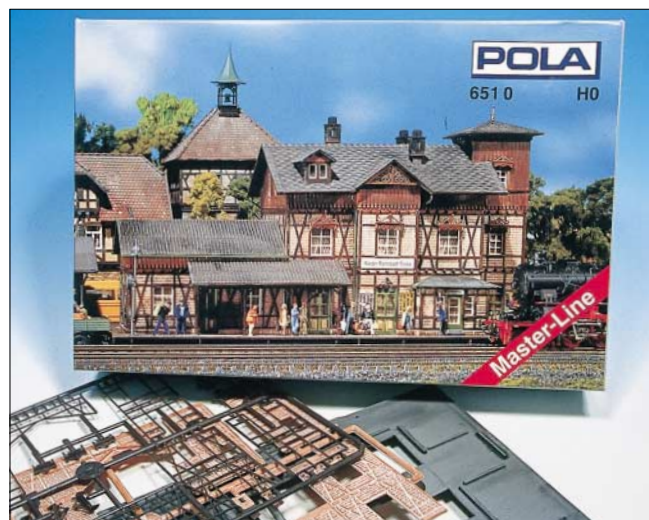
Das relativ flache Dach müsste man durch eine Neukonstruktion nach dem Wuppertaler Vorbild ersetzen. Aus der großen mittig platzierten Dachgaube führt direkt der Weg in die Brücke. Genau so war es beim Original auch. Man kann dies heute noch gut erkennen. Bei dem Entwurf habe ich auf einen längeren Verbindungsbau zum ersten Turm verzichtet. Uwe Kempkens hat diesen jedoch berücksichtigt. Man könnte diesen Bereich also je nach Gegebenheit anpassen. Bei unserem Anlagenentwurf kam es u.a. auf die Minimierung der Breite an. Hinter dem Gebäude kommen nämlich später noch Gleise des Bw zu liegen. Dennoch sollte eine optische Trennung durch relativ starken Bewuchs erreicht werden.

Auf Grund des Andockens im Bereich der Dachgaube kommt die Ebene des EG auf etwa halbe Höhe zwischen Gleis (+0) und Straßen-Niveau (+10) zu liegen. Der Zugang bzw. Ausgang zur Straßenbrücke müsste dann entsprechend modifiziert werden. Ich habe dafür zusätzlich eine Reihe der übrig gebliebenen Holzschalungen vorgese-

hen. Die jetzt nicht mehr sichtbare Straßenseite ist gemäß dem Originalbausatz mit Holz verkleidet. Das gesamte Holzwerk werde ich allerdings analog dem Vorbild weiß anlegen. Die Fensterverzierungen und Rahmen sind bekanntermaßen blau. Wie gut das Ganze aussehen könnte, können Sie an Hand der Skizzen verfolgen.

Natürlich ist geplant, die MIBA-Leser auch über den Bau auf dem Laufenden zu halten. Neben dem Umbau des Pola-

Bausatzes ist der im reinen Selbstbau zu realisierende Brückenkomplex eine echte Herausforderung. Basis werden Polystyrolplatten in verschiedenen Stärken sein. Wenn wir also hier „loslegen“, werden Sie selbstredend dabei sein. Zwischenzeitlich sei schon einmal ein Besuch in Wuppertal angeraten; vor allem die Gegend um den Zoo ist nicht nur für Modellbahner interessant. Das wäre doch sicher ein Grund, die Familie mitzunehmen, oder? rk



Das Bild links weist auf den zu verwendenden EG-Bausatz hin. Wenn man die Turmspitze entsprechend anpasst und das Fachwerkgebälk blau streicht, ist die Illusion schon fast perfekt! Fotos: rk



Ehrenhalber in Originalgröße: „Hintertupfingen“ von Faller, das seinen Verkaufserfolg – über eine drei Viertel Million – nicht zuletzt dem so liebenswert provinziell anmutenden Namen verdanken dürfte. Das kleine Katalogbild ist aus dem Jahr 1961.

Fast gleichauf in der Käufergunst und ebenfalls seit 1958 im H0-Programm von Faller: die schicke „Kleinstation Zindelstein“. Alle Fotos dieses Beitrags: Werk



Bestseller und Klassiker der Industrie

Die heile Welt von Hintertupfingen

Einige Millionen Empfangsgebäude unterschiedlichster Art und Größe – gemeinhin kurz „Bahnhof“ genannt – hat die Zubehör-Industrie bis heute verkauft. Wer liegt vorn in der Gunst der Modellbahner – und warum? Die Antwort gibt einer, der die Bahnhofs-Branche in den letzten 30 Jahren genau beobachtet, gebührend beschrieben und gelegentlich beeinflusst hat: Michael Meinhold.

Der Name war Programm, und das Programm ward Erfolg: „Hintertupfingen“ weckt nicht nur heute noch Erinnerungen an das sorgenlose Spiel mit der elektrischen Eisenbahn von damals. Damals schon symbolisierte der Name für den erwachsenen, von der Hektik des Wirtschaftswunders getriebenen Modellbahner jene „heile Welt“, die als Begriff noch nicht definiert, geschweige denn diffamiert war. „Ja, solche Modelle“, schrieb denn auch WeWaW in der Messe-Ausgabe 1958, der Zustimmung seiner Leser gewiss, „atmen weitaus mehr Eisenbahn-Atmosphäre als sämtliche bisherigen Bauten dieser Art. Nett und traulich klingen auch die Typenbezeichnungen wie ‚Haltepunkt Hintertupfingen‘ oder ‚Kleinstation Zindelstein‘, die bereits



Kibris Empfangsgebäude „Blausee-Mittholz“ nach dem gleichnamigen Vorbild an der BLS ist – zwischenzeitlich immer wieder verbessert – seit 1959 auf dem Markt und wurde seither ca. 98.000 Mal verkauft.

„Neuffen“ von Vollmer ist seit 1980 in H0, N, und Z und seit 1995 auch als G-Modell mit von der Bahnhofs-Partie. In allen Baugrößen zusammen ging der Fachwerkbau mehr als eine viertel Million Mal über den Ladentisch.

auf Antrieb Größe, Form und Stil erahnen lassen.“

Wie wahr – und kaum verwunderlich, dass sich „Hintertupfingen“ und „Zindelstein“ alsbald feste Plätze im Gemüt und auf den Anlagen ganzer Generationen von großen und kleinen Modellbahnern eroberten. Mit einem taschengeldkompatiblen Preis von DM 2,75 im Jahr 1961 lag B-91 „Hintertupfingen“ zudem genau in der verkaufstaktisch wichtigen „Geburtstags-geschenk-Klasse“, und so bekam denn auch der Chronist in jenen Jahren, zwischen Negerküssen und Frigeo-Ahoi-Brause, mindestens zwei dieser Bausätze überreicht – zwei von mehr als 750 000 „Hintertupfingen“, die von 1958 bis heute von Gütenbach aus die heile Welt in alle Welt trugen.

Dem Champion fast auf dem Fuße folgt Fallers „Kleinstation Zindelstein“ mit annähernd derselben Stückzahl, ihrerseits gefolgt von Vollmers romantischem Fachwerkbau „Neuffen“, für den die Zuffenhausener eine bislang verkaufte Stückzahl von mehr als 250 000 errechnet haben – bezogen auf die Modelle aller vier Baugrößen, in denen „Neuffen“ zwischen 1980 (H0, N und Z) und 1995 (G) erschien.

Und der Bestseller von Kibri, dem Dritten im Bunde der „Häuslebauer“? Der heißt natürlich – nein, eben nicht „Bonn“, wie mancher mutmaßen mag, sondern „Blausee-Mittholz“ aus dem Jahr 1959, als im Messeheft der MIBA zu lesen war: „Zwar steht das Vorbild in der Schweiz (an der Strecke Bern-Lötschberg-Simplon), doch könnte er

auch – stilistisch – genau so gut in Süddeutschland stehen. Eine gute Beherrschung der Plastikspritzgußtechnik ist gerade an diesem Modell unverkennbar! Wie der praktische Zusammenbau des Bausatzes ergeben hat, ist dieser in akkurater Weise, ohne jegliche Nachbehandlung irgendeines Teiles möglich.“ Der Lohn des frühen Lobs: 98 000 Exemplare von „Blausee-Mittholz“, die seither über die Ladentheke gingen.

Leider keine Verkaufszahlen liegen für ein Empfangsgebäude vor, das 1964 für Furore sorgte und in der Folgezeit auf -zig Anlagenfotos zu sehen war: Von „Oberbaumbach“ ist die Rede, die sich im Messebericht der MIBA so las: „Wie schon seit längerer Zeit erwartet (und von den Vollmer-Anhän-

VOLLMER

Neuheiten 1964



Bahnhof „Oberbaumbach“ im alten Stil, passend zu den Vollmer-Lokschuppen-, Stellwerk-, Bw- und Fabrik-Gebäuden.

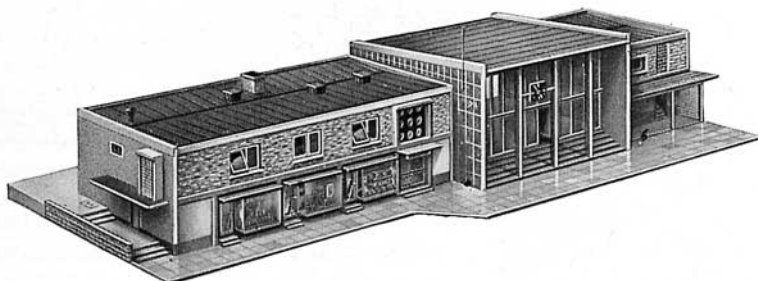
Empfangsgebäude „Oberbaumbach“

Nr. 3100 245 x 145 x 130 mm 23,60 DM
Nr. 3600 dto. als Bausatz 11,80 DM

Toilettengebäude zum Bf. „Oberbaumbach“

Nr. 3105 160 x 110 x 75 mm 5,90 DM
Nr. 3605 dto. als Bausatz 3,80 DM

Alle im modernen Baustil gehaltenen neuen Bahnhöfe sind mit Innenausstattung versehen, wodurch ein Höchstmaß an modellgetreuer Ausführung erreicht ist.



Nur linker Teil:

Haltepunkt „Busnau“
Nr. 3020 250 x 240 x 70 mm 23,70 DM
Nr. 3520 Bausatz 12,70 DM

Beide Teile gemeinsam:

Bahnhof „Seeburg“
Nr. 3000 500 x 240 x 90 mm 48,— DM
Nr. 3500 Bausatz 24,20 DM

Nur rechter Teil:

Bahnhof „Kreuzeck“
Nr. 3010 250 x 240 x 90 mm 25,80 DM
Nr. 3510 Bausatz 13,50 DM

Die Auslieferung der Neuheiten 1964 erfolgt ab Juli dieses Jahres!

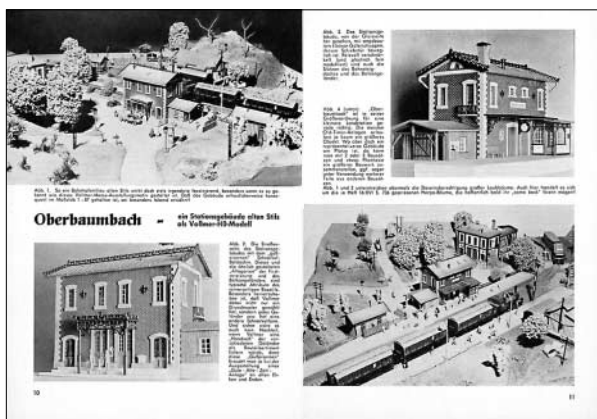
WOLFRAM VOLLMER Fabrik feiner Modellspielwaren **Stuttgart-Zuff.**

gern gefordert), hat sich diese Firma endlich der zu ihrem sonstigen Sortiment passenden Bahnhofsgebäude angenommen. Sowohl das moderne Empfangsgebäude „Seeburg“ als auch das Oldtimer-Stationsgebäude „Oberbaumbach“ stellen jeweils eine stilistisch bestens passende Ergänzung zu den bereits vorhandenen Baulichkeiten dar. „Oberbaumbach“ entstand nach Vorbildern an der Strecke Stuttgart-Horb und ist ein typischer Vertreter der Zeitepoche um 1910, die den Nebenbahn- und Old-Timer-Anhängern besonders liegt.“

In ihrer unmittelbaren Umgebung fanden auch die Kibri-Konstrukteure das Vorbild eines Longsellers, seit 1971 über 26 000 Mal verkauft und damals von der MIBA so vorgestellt: „Ein sehr schönes Stück so recht nach Modell-

„Ein ungemein ansprechendes Modell: die H0-Nachbildung von „Ibach“ in Baden! Die Seitenwände sind in Holzschindelmanier gehalten, die Fenster holzbalkenumrahmt und die Vordachstützpfeiler sind genauso vorbildgetreu nachgestaltet wie der reizvolle Kamin oder die Gitterverzierungen bei den Türenverglasungen“ – begeisterter O-Ton des MIBA-Messehefts 3/1963 zu Kibris „Ibach“ nach einem Vorbild an der Strecke Offenburg-Bad Griesbach. Unten eine Anzeige von 1963.

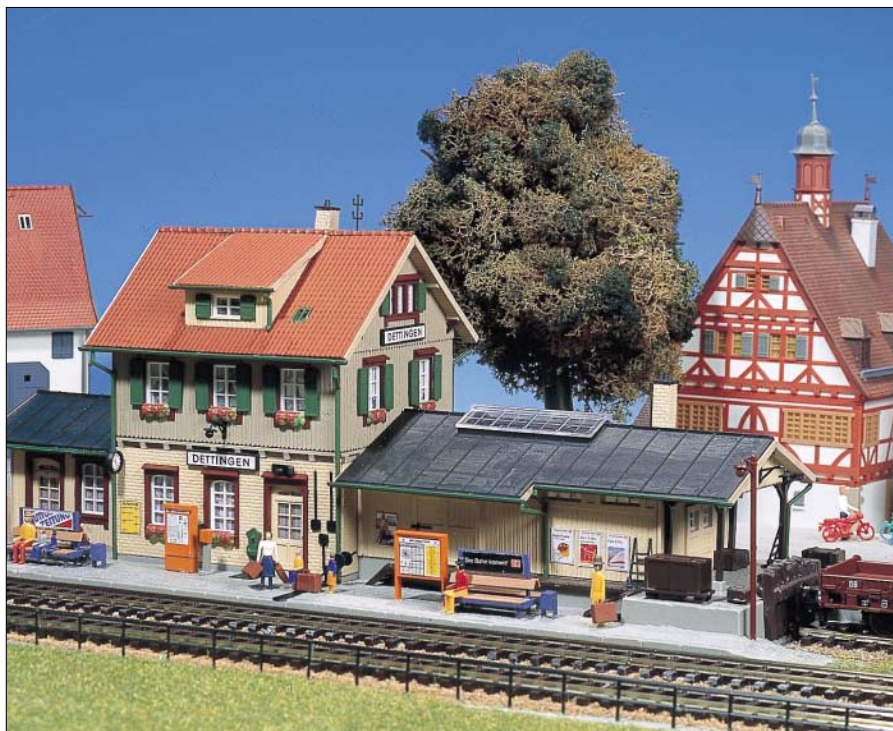
Vollmer-Werbung in der Epoche III: Heute ist „Oberbaumbach“ samt dem Abortgebäude (s. S. 51) nicht mehr im Programm, ebenso wie das Empfangsgebäude „modernen Baustils“, das die Nachkriegs-Architektur der DB durchaus treffend spiegelte. Die Doppelseite in MIBA 1/65 bewegte den Chronisten damals, dem Vollmer-Bau eine ebenso liebevoll wie ahnungslos zusammengeleimte Bahnsteighalle à la „Laubach“ anzufügen; zum Glück gibts davon kein Foto.





Mit fast 30 Jahren ist „Radeburg“ auch schon ein Klassiker. Auhagen nennt indes keine Stückzahlen, weil dies zu Vergleichen führen könnte, die „durch die besondere Situation in der ehemaligen DDR und in der Nachwendezeit nicht möglich“ seien.

Auch Kibris „Dettingen“ (rechts) hat ein Vorbild gleichen Namens, stammt aus derselben Zeit (1971) und fand seither über 26 000 Käufer – kein Wunder, verkörpert es doch die württembergische Länderbahn-Station schlechthin.



Ebenfalls nach einem Vorbild und seit fast 30 Jahren ein Begriff: das Empfangsgebäude „Klingenberg-Colmnitz“ von Auhagen, dessen TT-Ausgabe bereits 1973 die H0-Kollegen neidisch machte – bis sie im Jahr 2000 ihr eigenes Modell bekamen.





Über 50 000 Mal verkauft: Kibris erster „großer Bahnhof“, dem die MIBA sogleich einen solchen bereitete. „Ein prachtvolles Stück: das Empfangsgebäude ‚Calw‘ auf einer Fläche von 55 x 16 cm, dessen Platzbedarf an sich noch nicht mal aus dem Rahmen fällt als vielmehr seine Stockwerk- und Gebäudehöhe.“ So hieß es im Messeheft 1970. Nur fünf Jahre später las man über das darunter abgebildete Modell: „Gelb vor Neid könnte man als H0-Bahner auf die N-Kollegen werden – ‚sandsteingelb‘ wie der prachtvolle Kibri-Bahnhof ‚Osterburken‘, der architektonisch noch ausgeglichener als das H0-Modell ‚Calw‘ wirkt und zudem mit 55 cm genauso lang ist!“



1975 kam auch Vollmer mit einem „großen Bahnhof“ (unten). O-Ton MIBA-Messeheft: „Ein ‚fürstliches‘ Prunkstück: der Bahnhof ‚Baden-Baden‘ als genau maßstäbliches N-Modell (Firmenchef Wolfram Vollmer hat am Original selbst einiges nachgemessen).“ Vom N-Modell verkaufte Vollmer seither über 50 000, vom 1976 erschienenen H0-Modell mehr als 65 000 Stück – bemerkenswert angesichts der tatsächlichen Marktanteile beider Baugrößen.



bahner-Art: ‚Dettingen‘ (nach dem württembergischen Vorbild gleichen Namens), ein prachtvolles ländliches Stationsgebäude, wie es schöner (relativ gesehen) nicht sein könnte.“

Als ausgesprochen „großer Bahnhof“ galt Kibris „Calw“ bei seiner Premiere 1970 – und dies, an den damaligen Maßstäben gemessen, durchaus zu Recht. Mit 50 000 verkauften Modellen teilt sich „Calw“ den 7. Platz der Bestseller-Liste mit Vollmers „Baden-Baden“ in N von 1975, während das H0-

Pendant von 1976 mit 65 000 Stück Platz 6 belegt. Fünf Jahre lang bleiben „Calw“ und „Baden-Baden“ als „große Bahnhöfe“ unangefochten.

Zur Messe 1981 dann der Paukenschlag: Faller und Kibri setzen das Bahnhofsgebäude Bonn in größtmäßig deutlich unterschiedliche H0-Modelle um. Die Sympathie der MIBA, die justament eine Kampagne für maßstabsrichtige Gebäude fährt, gilt eindeutig dem größeren Kibri-Modell, für das sich bis heute über 16 000 Modell-

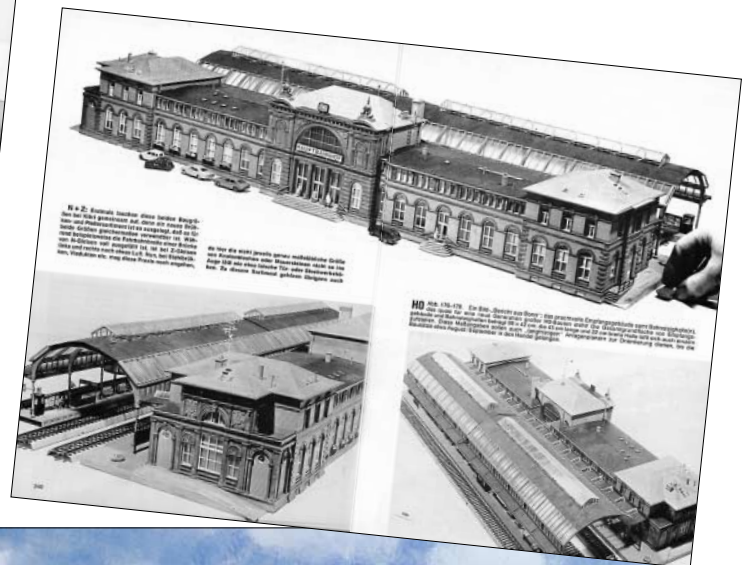
bahner entschieden haben; mehr als 75 000 gaben indes Fallers „Bonn“-Version den Vorzug.

Auch der heutige Verfasser hatte sich weit aus dem maßstäblichen Fenster gehängt, damals; soll er sich angesichts des eindeutigen Käufers-Votums jetzt dafür entschuldigen? Nein – in diese Reihe mit dem Papst oder der PDS mag er sich denn doch nicht stellen, sondern es eher mit Kurt Tucholsky halten: „Jeder hat ja so recht“. Und das ist auch gut so. *mm*



„Mit fast einem Meter Länge, 29,5 cm Breite und 17,5 cm Höhe ist das Kibri-Modell des Bahnhofsgebäudes von Bonn das u.W. bislang größte industriell gefertigte HO-Bahnhofsgebäude und zugleich die konsequente Fortsetzung der Kibri'schen Maßstabpolitik mit anderen Mitteln. Nicht nur in den Gesamtausmaßen ist ‚Bonn‘ ein prachtvoller, echter Großstadtbahnhof, sondern auch in Stockwerks- und Türhöhen usw.“ Die Begeisterung der MIBA war nicht zu überlesen, die Modellbahner sahen es auf ihre Weise: Für Kibri's „Bonn“ entschieden sich etwa 16 000 Käufer.

Messe-Thema Nr. 1 vor zwanzig Jahren: „Ein Kampf um Bonn“. „Die Faller-Nachbildung gefällt durch die Detailfülle, die reichhaltige Ausstattung und die Farbgebung; wie es mit der Maßstäblichkeit dieses ‚großen‘ Bahnhofs steht, zeigt ein Blick in den Faller-Neuheitenprospekt, in dem sich Vergleichsaufnahmen von Vorbild und Modell finden“: so der leicht distanzierte Messekommentar der MIBA zum Empfangsgebäude aus Gütenbach, das sich seither ca. 75 000 Mal verkaufte.



In N und H0 bietet Artitec das „klassische“ preußische Stationsgebäude von „Drübeck“ an. Die Resinbausätze lassen dem Modellbahner ein weites Feld für die Detailgestaltung und farbliche Behandlung. Unten der Artitec-Bausatz „Valendas-Sagogn“, so wie er aus der Schachtel kommt. Fotos: lk, Ulrich Dreizler



Wunsch-EG aus kleiner Serie?

Keine Konfektionshäuser

Wer das vorbildgemäße Stationsgebäude für „seinen Modellbahnhof“ in den Programmen der Großserienhersteller nicht findet, dem bleiben nur zwei Möglichkeiten: Selber bauen oder wie ein Trüffelschwein die Prospekte und fliegenden Blätter von kleinen Anbietern filzen. Eine Mühe, die sich durchaus lohnen kann, wie unser kleiner Überblick – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – zeigt.

Stationsgebäude in reichhaltiger Auswahl finden sich in den Sortimenten der bekannten Zubehörhersteller. Bei Auhagen und Faller, Kibri und Piko, Pola und Vollmer erscheinen jährlich neue Empfangsgebäude, während mancher in die Jahre gekommene „Oldtimer-Bausatz“ in der Versenkung verschwindet. Das Angebot „von der Stange“ ist – zumindest in H0 und N – groß und umfasst mehrere Dutzend

unterschiedliche Bauwerke. Nicht groß genug, werden viele Modellbahner finden, die „ihrem“ vorbildgemäßen Modellbahnhof natürlich das nicht minder vorbildgemäße EG beistellen wollen. Verständlich, dass hier individuelle Lösungen gefragt sind – zum Bahnhof von „Klüngeheim“ passt halt nicht das EG von „Kleinschnarching“.

Wer, aus welchen Gründen auch immer, vor dem kompletten Selbstbau



zurückschreckt, sollte neben den (zum Teil dickleibigen) Katalogen der erwähnten Hersteller auch die Angebote einige kleiner Hersteller in seine Überlegungen einbeziehen. Hier ist nicht nur das eine oder andere Kleinod zu finden, sondern auch ganz typische Bauten bestimmter Regionen, Epochen oder Bahngesellschaften. Der folgenden Überblick konzentriert sich auf die gängigsten Baugrößen H0 und N.

Artitec

Ein typisches preußisches Empfangsgebäude, überall anzutreffen zwischen Rhein und Oder, findet sich nicht etwa bei Fallers & Co., sondern im Sortiment des niederländischen Spezialisten für Gießharzbausätze. Den Zusammenbau des Gebäudemodells, lieferbar in H0 und N, hat Lutz Kuhl bereits in MIBA 1/99 ausführlich beschrieben. Das H0-Modell schlägt mit ca. DM 130,- zu Buche, die N-Ausführung mit ca. DM 65,-. Darüber hinaus sind bei Artitec Stationsgebäude nach holländischen, schweizerischen und norwegischen Vorbildern in Sortiment, über deren Lieferbarkeit sich Interessenten im Einzelfall erkundigen sollten (Artitec Deutschland, Neckartalstr. 129, 70376 Stuttgart, 0711/544429). Beispielhaft im Bild zeigen wir den niederländischen Bahnhof „Hoogkarspel“ und die Bausatzteile der RhB-Station „Valendas-Sagogn“.

Michael Breuer Modellbau

Stationsgebäuden an Schweizer und österreichischen Schmalspurbahnen hat sich Michael Breuer verschrieben. Bislang erhältlich sind die Stationsgebäude von „Ospizio Bernina“, von „Niederried“ an der Brünigbahn und von „Brand“ im Waldviertel, allesamt in H0 und wahlweise als Bausatz oder Fertigmodell. Die Bausatzpreise für „Brand“ und „Niederried“ liegen bei \$ 22,50, für „Ospizio Bernina“ sind \$ 115,- anzulegen. Nähere Auskünfte gibt Michael Breuer Modellbau, 31-8540 Silver Springs Rd., Calgary, Alta., T3B 4J6, Canada, mbreuer@telusplanet.net

Michael Breuer hat sich auf die Nachbildung von Bahnbauten spezialisiert, die an Schweizer und österreichischen Schmalspurstrecken anzutreffen sind. Hier der Bahnhof „Brand“ aus dem Waldviertel.

Fotos: Michael Breuer



Ein weiteres Beispiel für ein Stationsgebäude, das aus einem Artitec-Bausatz entsteht, ist das EG von „Hoogkarspel“ in H0 nach niederländischem Vorbild.

Foto: Artitec

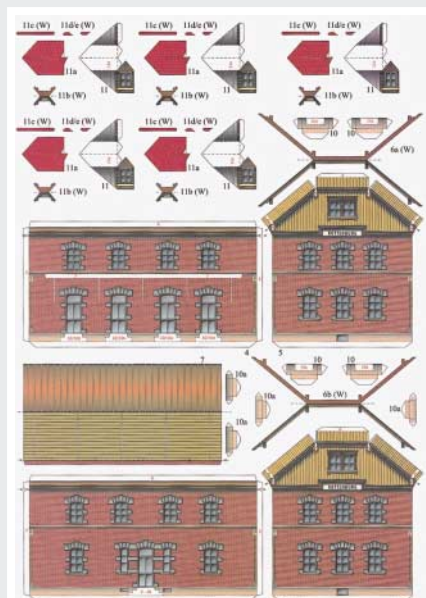


Rechts das Bahnhofsgebäude von „Niederried“ an der Brünigbahn, das ebenso wie jenes von „Ospizio Bernina“ (unten) in der Baugröße H0 gehalten ist und von Michael Breuer Modellbau in kleinen Bausatzserien angeboten wird.





Bahnhof „Deiste“ in H0, wie er aus einem Kartonmodellbau-Bogen gebastelt werden kann, den das Deutsche Feld- und Kleinbahnmuseum vertreibt. Für den cfm-Verlag hat Thomas Pleiner einen Bastelbogen geschaffen, aus dem das EG von Rottenburg/Laaber in N entsteht (rechts).



Unten eine Vorbildaufnahme des preußischen EGs, das Martin Müller in Kürze als H0-Resinbausatz ausliefern wird.



cfm-Verlag

Das markant bayerische Empfangsgebäude von Rottenburg/Laaber können sich N-Bahner aus einem Kartonmodellbau-Bogen des cfm-Verlags (Stahlgruberring 53, 81829 München, 089/42919596) erstellen. Der Bastelbogen – erschienen zum 100-jährigen Jubiläum der Bahnstrecke Landshut-Rottenburg vor einem Jahr – gibt den ursprünglichen Bauzustand wieder.

DFKM

Das Deutsche Feld- und Kleinbahnmuseum (Postfach 1148, 29601 Soltau, 05191/807152) vertreibt u.a. einen Kartonmodellbaubogen, aus dem sich der denkmalgeschützte niedersächsische Kleinbahnhof „Deiste“ bei Stade in der Baugröße H0 erstellen lässt – inklusive Anbau für Hebelstellwerk und Güterabfertigung mit Ladebühne.

Ermo

Nach konkreten Vorbildern in Sachsen-Anhalt baut Martin Müller sein typisch preußisches Empfangsgebäude in H0, dessen Hauptmerkmal die unverputzten Ziegelwände sind. Die Komplettbausätze aus Resin kosten je nach Ausstattung – ein Anbau und der Güterschuppen können ergänzt werden – zwischen DM 69,- und DM 119,-. Da das Modell bei Redaktionsschluss noch nicht ganz fertig war, zeigen wir ein Vorbildfoto. Herr Müller (Ermo, Mühlstr. 2a, 06242 Roßbach, 034633/22376) verspricht, ab Mitte August 2001 liefern zu können.

Haberl & Partner

Drei H0-Bahnhöfe nach süddeutschen Vorbildern finden sich im Sortiment des Augsburger Kleinserienherstellers. Die Bausätze „Mittelneufnach“ (DM 165,50), „Horgau“ (DM 261,50) und „Buchloe“ (DM 390,-) bestehen aus maßstäblichem computergefrästem Kunststoff und Holzteilen sowie geätzten Kleinteilen aus Messing. Info: Haberl & Partner, Ulmer Str. 160a, 86156 Augsburg, 0821/409866.

M+D

Ebenfalls in Bayern anzutreffen war das Vorbild des Agenturgebäudes von M+D. Das 18 cm lange und 11 cm breite Fertigmodellchen ist eine Kombination aus Mini-Güterschuppen und



Der Bahnhof „Horgau“ von Haberl & Partner ist als Bausatz oder Fertigmodell in H0 erhältlich. Das Hauptgebäude und die Dachteile bestehen aus Kunststoff, der Anbau aus Holzteilen sowie Fenster und Türen sowie andere Kleinteile aus geätztem Messing. Foto: MIBA-Archiv

Kleinst-EG; es wird vornehmlich an ausgeprägt ländlichen Modell-Lokalbahnen zum Einsatz kommen (M+D, Ottostr. 4, 93413 Cham, 09971/32930).

Schreiber-Bogen

Im großen Sortiment von Kartonmodellbau-Bögen finden sich neben vielen anderen Bauten auch drei EGs in 1:87: Die Bedarfshaltestelle „Süßenmühle“ (DM 6,90) sowie die Bahnhöfe „Bodenheim“ (DM 10,90) und „Friedbach“ (DM 10,90) eignen sich zumindest als Basismodelle für individuelle Verfeinerung oder als Hintergrundmodelle (Aue-Verlag, Postfach 1108, 74215 Möckmühl, 06298/1328).

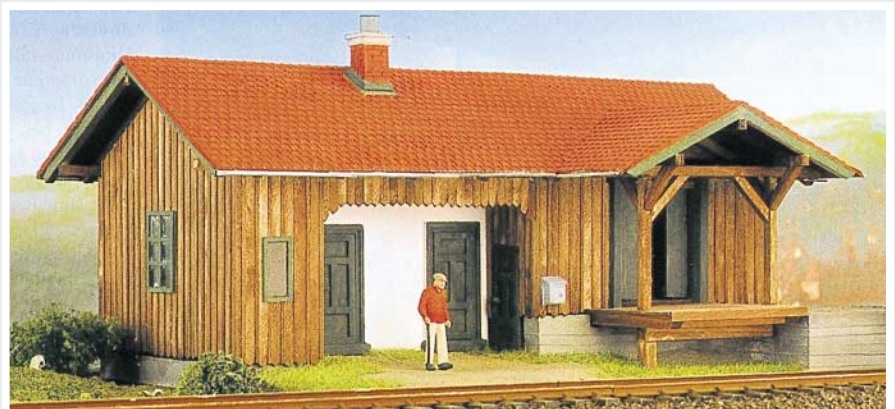
Stipp

Im Gegensatz zu vergleichbaren Produkten basieren die Kartonmodellbau-Bögen von Stipp (Postfach 350351, 10212 Berlin, 030/44731158) auf fotorealistischen Abbildungen, was ein großer Pluspunkt beim Anlageneinsatz ist. Im Programm ist der Bahnhof „Briescht“, ein typisch preußisches Stationsgebäude an der Strecke zwischen Lübben und Beeskow. Den Bastelbogen gibt's für H0 (DM 15,10), TT (DM 12,10) und N (DM 9,60).

Studio 95

Das H0-Empfangsgebäude „Mögglingen“ ist ein sehr fein detailliertes und exakt maßstäbliches Modell des Vorbildes an der Remsbahn von Stuttgart-Bad Cannstadt nach Nördlingen. Wandteile, Dachflächen und Kamine des 23 x 13 cm großen Modells bestehen aus Kunststoffguss, Fenster und Türen sind Polystyrol-Frästeile, diverse Kleinteile wie Dachrinnen ergänzen den Bausatz, der die Hobbykasse um DM 248,- erleichtert (Studio 95 Modellbau, Winkenhaldeweg 39-41, 73431 Aalen, 07361/32446).

Der Bahnhof „Mittelneufnach“ von Haberl & Partner wird in Holzbauweise mit einem Dach aus Kunststoff sowie geätzten Messingkleinteilen erstellt. Nach den Originalplänen aus dem Jahr 1846 entstand das 30 cm lange H0-Modell des Empfangsgebäudes von „Buchloe“, das es von Haberl & Partner als Bausatz oder Fertigmodell gibt (unten).



Oben das bayerische Agenturgebäude von M+D. Ebenfalls in H0 bietet Studio 95 Modellbau sein EG „Mögglingen“ an (links).



Aus fotorealistisch bedrucktem Karton entsteht das Stipp-Modell des Bahnhofs „Briescht“. Foto: Andreas Stirl