Eisenbahn JOURNAL Modellbahn Bibliothek

B 30873 E
ISBN 3-89610-031-9

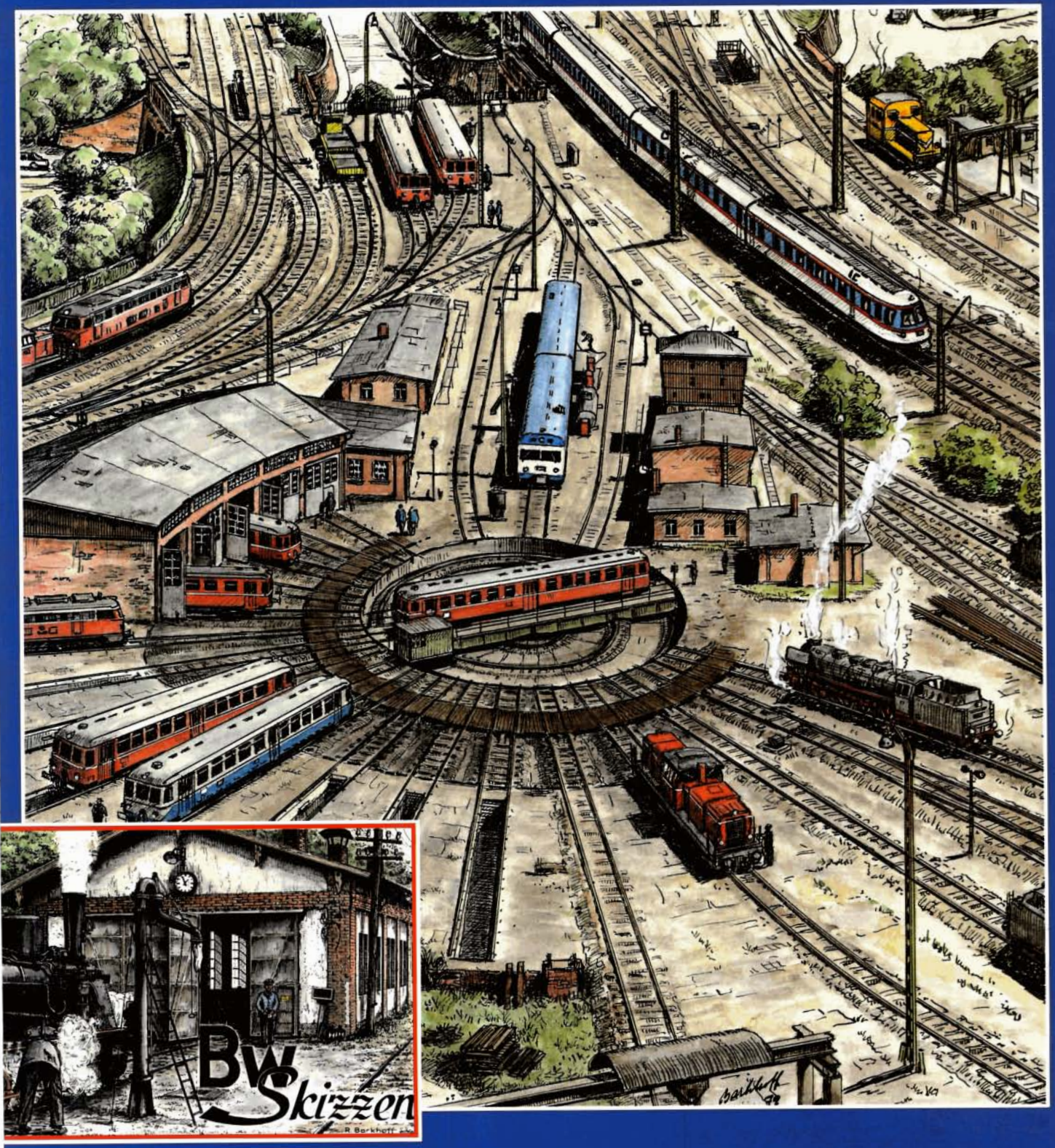
DM 22,80 • sfr 22,80 • S 170,-- • lfr 490,-- • hfl 29,--

Band IV

Bahnbetriebswerke im Modell

Für H0, TT, N, Z

Reinhold Barkhoff



(Füllseite)

Impressum

ISBN 3-89610-031-9

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453
D-82244 Fürstenfeldbruck
Telefon 0 81 41/51 20 48 oder 51 20 49
Telefax 0 81 41/4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
Idee: Reinhold Barkhoff
Zeichnungen:
Reinhold Barkhoff, Dieter Leithold
Texte: Reinhold Barkhoff,
Dieter Schubert, Klaus Bochmann
Objektbetreuung: Dieter Schubert
Lektorat/Endbetreuung: Manfred Grauer
Anzeigen: Elke Albrecht

Layout: Gerhard Gerstberger, Jörg Mair
Textverarbeitung:
Hermann Merker Verlag GmbH
Produktion: Europlanning s. r. l.
Via Chioda, 123/A, I-37136 Verona
Printed in Italy
Vertrieb: H. Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co. KG, Eching bei München

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.
Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlags.

Copyright 1989, 2. Auflage 1998, by:
Hermann Merker Verlag GmbH,
Fürstenfeldbruck

Zu unserem Titelbild: Übersicht über ein Bahnbetriebswerk für Dampf- und Diesellokbetrieb. Der einstmals 13ständige Ringlokschuppen wurde infolge Kriegsschäden auf fünf Stände zurückgebaut. Die ehemaligen Schuppengleise werden nun als Abstellgleise genutzt. (Siehe auch Seite 76.)

Rücktitel: Imposant wirkt der große Rechteckschuppen mit seiner davorliegenden Schiebebühne und der dahinter befindlichen Drehscheibe. Die typischen Behandlungsanlagen eines Bw sind seitlich zum Lokschuppen angeordnet (siehe auch Beitrag Seite 74).

Bitte beachten Sie auch unser umfangreiches Verlagsangebot auf der Seite 57.

Inhalt

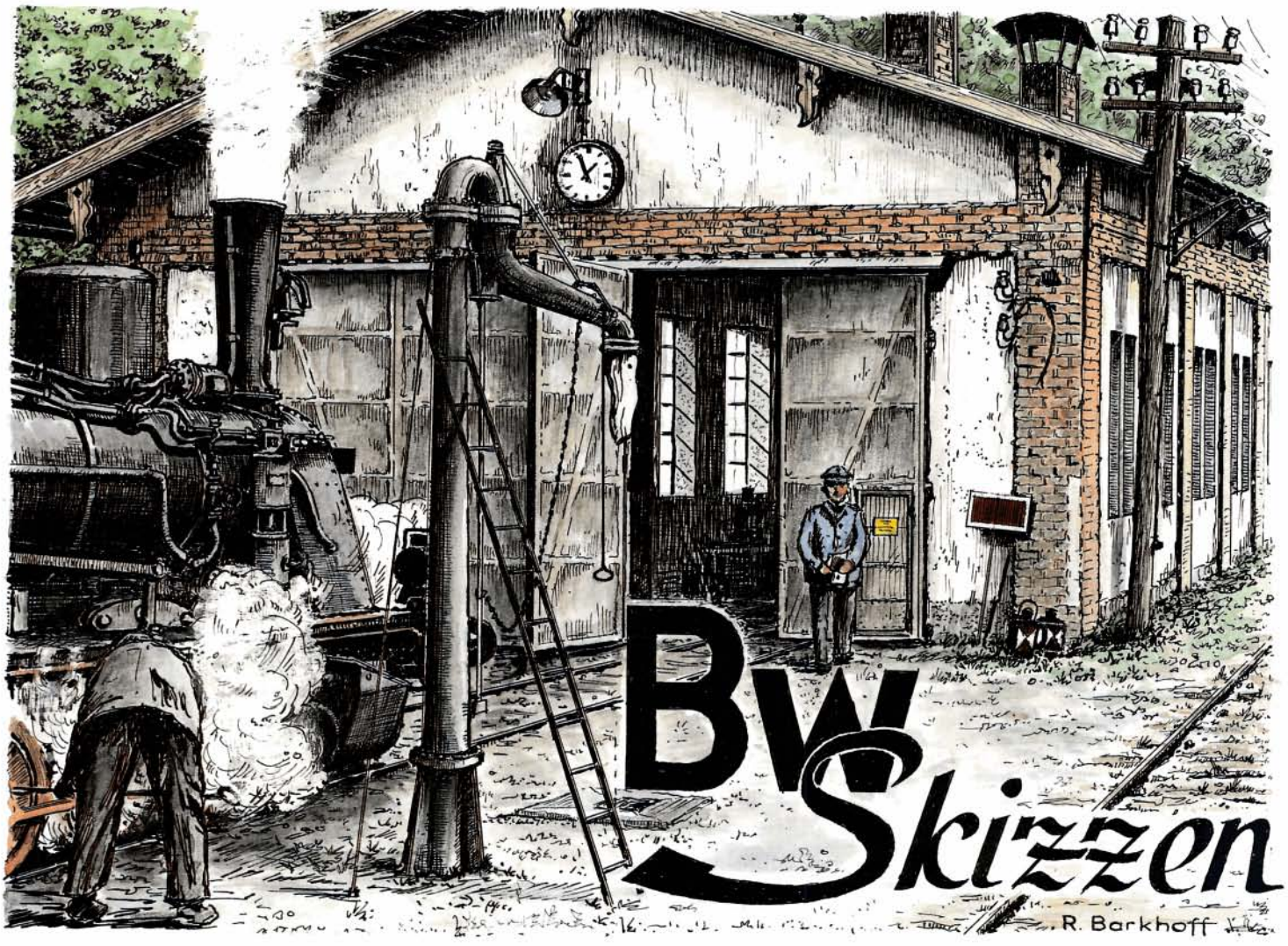
Vorwort	4
Einleitung	6
Wenn für ein »richtiges« Bw der Platz fehlt	16
»Glaskasten«-Heimat	18
Drehweiche als Weichenersatz	19
Bayerische Lokalbahn um 1910	19
Lokschuppen für Diesel-Kleinlok	20
Eine Lokstation im Alpenvorland	22
Auf der Schwäbischen Alb	23
Bw Gerstetten bis 1963	24
Das kleine Bw der Tegernseebahn	26
Mit der Zahnradbahn von Boppard nach Buchholz	28
Eine Heimat für Diesellokomotiven	33
Das S-Bahn-Betriebswerk	35
Ein Bahnbetriebswerk mit Wendedreieck	37
Endbahnhof mit Umsetzanlage für 750 mm Spurweite	39
Schmalspur-Endbahnhof mit Dreischienengleis	43
Ein Trennungsbahnhof mit Schmal- und Normalspur	43
Mehr Fahrbetrieb – mit einer Spitzkehre	45
Betriebswerk am Hang	47
Zu Besuch im »Dümpelfelder Dreieck«	49
Ein Bw im sächsischen Kohlerevier	54
Ein mittleres Bw in der Eifel	55
Ein Bahnbetriebswerk mit Lokschuppen am Talausgang	58
Das Bw Weiden in der Oberpfalz	61
Ein herrliches Motiv: die Lahntalbahn	63
Bahnbetriebswerk in Dreiecksform	65
Das Knotenpunkt-Bw	68
Eine ganz spezielle Bekohlungsanlage	69
Bw nach Motiven aus Köln-Gereon	71
Das klassische Bahnbetriebswerk	72
Mittelgroßes Bw mit Rechteckschuppen und Schiebebühne	74
Bahnbetriebswerk für Elektro- und Dieselloks	76
Bahnbetriebswerk Northeim (Han)	79
Ein typisch bayerisches Ellok-Bw	83
Großes Bw für Elloks und Abstellbahnhof für Reisezüge	86
Ein Bahnbetriebswerk für Dampf- und Diesellokeinsatz	91
Zubehör für die Modell-Oberleitung	92

Ab sofort dampft es auch im Internet!

Noch sind wir im Aufbau, so daß heute noch nicht alle Links belegt sind – aber das wird sich bald ändern. Besuchen Sie uns doch mal und schnuppern Sie rein! Den Zug verpassen können Sie woanders!

Fragen, Anregungen, Lob oder auch Kritik, natürlich auch Leserbriefe und redaktionelle Beiträge – wir freuen uns auf Ihre E-mail:

bestellungen-info@merker-verlag.de
redaktion-vorbild@merker-verlag.de
redaktion-modell@merker-verlag.de



Vorwort

Gewidmet der liebenswerten Modelleisenbahn

Was ist bzw. war ein Bahnbetriebswerk? Wie funktionierte es? Wozu diente es zur Dampflokzeit? Dies sind nicht nur Fragen unserer jungen Journal-Leser, die sich mit dieser Thematik bisher vielleicht noch nicht so gründlich beschäftigt haben. Heute fällt es selbst manchem Bundesbahnangestellten nicht mehr ganz leicht, richtig und vor allem umfassend dazu Auskunft zu geben. Bei den meisten in einem Bahnbetriebswerk (Bw) Beschäftigten ist es – zumindest bei der DB – 15 bis 20 Jahre her, daß sie mit der Behandlung von Dampfloks in Berührung kamen. Zudem galten Bahnbetriebswerke mit ihren Anlagen früher als strategisch wichtig und daher als streng geheim. Noch in den sechziger Jahren gab es kaum zugängliche Pläne und Zeichnungen und nur selten umfassende Berichte.

Die – aufgrund fundierter Kenntnis gezeichneten – Bw-Skizzen von Reinhold Barkhoff waren daher zum Zeitpunkt ihrer Erstveröffentlichung in unserem Eisenbahn-Journal (EJ 6/1977 bis EJ 6/1981) für viele Modellbahner eine der wenigen Informationsmöglichkeiten zur funktionell richtigen Nachgestaltung eines Bahnbetriebswerkes im Modell. Seit diesen z.T. noch in Schwarzweiß erfolgten Veröffentlichungen ist geraume Zeit vergangen. Angesichts des zahlreich vorhandenen Materials und der vielen Leser, die wir im Laufe der Jahre hinzugewonnen haben, die jene Skizzen aber noch nicht kennen, haben wir einen Entschluß gefaßt. Im Rahmen unserer Reihe "Modellbahn-Bibliothek" beantworten wir mit einer Zusammenfassung der Barkhoffschen Bw-Skizzen die eingangs gestellten Fragen.

Die Texte, die sich in früheren Journalen teilweise auf mittlerweile unbekannte Fakten oder damalige Journal-Artikel bezogen, wurden für diese Ausgabe von unseren Mitarbeitern Klaus Bochmann und Dieter Schubert überarbeitet und verschiedentlich ergänzt. Dabei wurden auch viele Details in den Zeichnungen entdeckt und beschrieben, die vom Urheber nicht extra erwähnt wurden, heute jedoch ganz wichtig sind. Wenden wir uns doch auch (wie bereits betont) an die weniger gut Informierten, die vielleicht noch nicht wußten, daß z.B. in jedem größeren Bw ein Hilfszug, ja sogar ein Arztwagen stationiert war.

Die hervorragenden Modellbahn-Zeichnungen Reinhold Barkhoffs folgen in ihren Grundlagen und Details selbstverständlich den Vorbildgegebenheiten, sind jedoch als Gesamtprojekte Ideen und keine Abbilder realer Bws. In diesem Sinne sollen die Skizzen auch nur Anregungen sein, die jeder nach eigenem Geschmack und Bedarf aufnehmen und abwandeln kann.

Eine nicht ganz einfache Sache ist die Perspektive im Modell. Unser Auge ist es gewöhnt, Dinge, die sich weit im Hintergrund befinden, wesentlich verkleinert aufzunehmen. Das Problem: Der Hintergrund müßte sich also auch im Modell verjüngen bzw. kleiner werden. Es bleibt aber alles maßstäblich gleich groß; erst auf der Hintergrundkulisse kann die optische Verkleinerung beginnen. Und genau hier liegt die Fähigkeit des Zeichners, sozusagen im Kopf entstandene Anlagen und Szenen mit dem Zeichenstift so umzusetzen, daß sie die Modellbahnverhältnisse richtig wiedergeben. Denn die aus der täglichen Erfahrung heraus erwartete optische Verkürzung kann

auf einer ein bis zwei Meter tiefen Anlage, die mit maßstäblichen Gebäuden und Figuren gestaltet wurde, nicht eintreten. Indem die Zeichnungen diesen Zustand wiedergeben, machen sie auch deutlich, wieviel tatsächlich auf der Anlage an Gebäuden oder Zubehör unterzubringen ist – oder eben nicht ...

Gebäude und Zubehör, so trefflich und vielseitig zeichnerisch dargestellt und heute zum größten Teil im Fachhandel erhältlich, gab es zum Zeitpunkt der Entstehung der ersten Zeichnungen übrigens noch gar nicht. Die Darstellungen dienten so manchem Hersteller wohl in nicht geringem Maße als Bedarfsinformation und Anregung, von deren Realisierung sicher nicht nur die Modellbahner profitierten; dies gilt für das rollende Material genauso wie für die Gebäude etc.

Seine im übrigen genauso ausgeprägte Gabe, exakt nach dem Vorbild zu zeichnen, hat Reinhold Barkhoff ebenfalls schon zur Genüge bewiesen. Seine Zeichnungen zur Technik der Dampflokomotive in einer früheren Serie des Eisenbahn-Journals waren später die Grundlage für unseren vierteiligen Bestseller "Die Dampflokomotive – Technik und Funktion".

Zurück zu den Bw-Skizzen: Die Abmessungen der teilweise beigefügten älteren Gleispläne gründen sich auf die damals noch sehr oft verwendeten ("Normal"-)Gleise von Märklin und Fleischmann und sind deswegen auf die heute oft verarbeiteten Roco-Line- oder Fleischmann-Profi-Gleise nicht ohne weiteres übertragbar. Unser bei dieser Broschüre für Gleispläne zuständige Zeichner Dieter Leithold gibt deshalb mehrere Beispiele für die moderneren Gleissysteme, aber auch für andere Modellmaßstäbe zum Vergleich. Bei der Abschätzung der Größe des Platzbedarfes hilft in vielen Fällen aber oft nur der "Trockenversuch". Sicher kann man in der Länge der Ausdehnung der Gleisanlagen noch Platz einsparen, wenn zwischen den einzelnen Weichen die geraden oder in der Kurve liegenden Gleisverbindungen verkürzt werden.

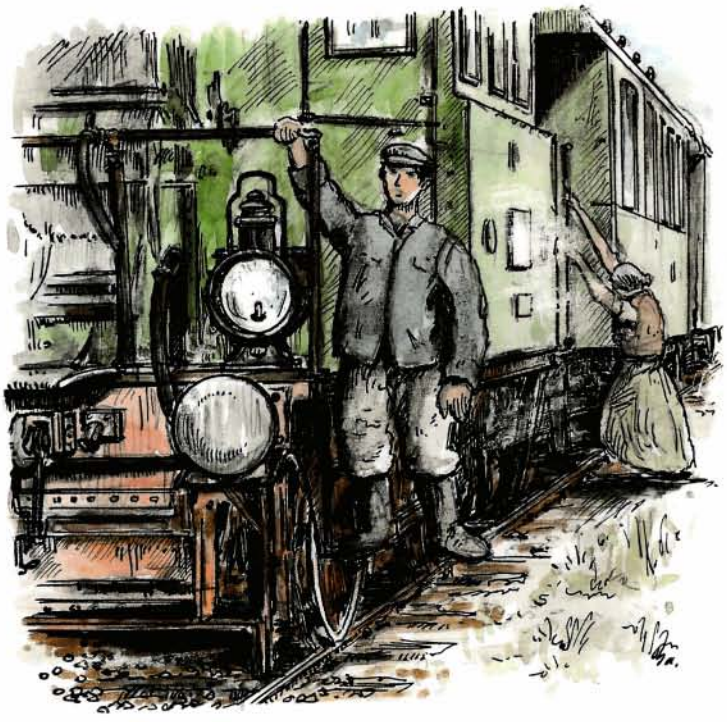
Märklinisten ist es vielfach möglich, weitere Platzeinsparungen vorzunehmen. Bei Verwendung des Weichenmaterials mit 22,5° Abzweigwinkel läßt sich die Bw-Ausdehnung auf alle Fälle reduzieren. Immer sind auf dem Bahnbetriebswerkgelände K-Gleise zu verlegen, da hier beim Vorbild kein Bettungskörper vorhanden war. Bei Metallgleisen soll unbedingt die Böschung aufgefüllt werden.

Ansonsten enthält die Broschüre natürlich ein Ideenreservoir, das für H0-Bahner genauso Gültigkeit hat wie für die Freunde der Baugrößen Z, N, TT, aber auch 0 und größer. Allerdings möchten wir hier anmerken, daß für TTler gerade die größeren Bw-Vorschläge mit Drehscheibe zum Nachbau große Schwierigkeiten bereiten, denn ein solches Zubehör gibt es wie vieles andere in dieser Baugröße nicht. TT soll aber trotzdem nicht unerwähnt bleiben, da viele ostdeutsche Modellbahner mittlerweile auch zu unseren Lesern gehören und noch über solches Material verfügen.

Allgemein gilt, daß Bw-Gleispläne, die auf Basis Fleischmann 15° für H0 einen Raster von 50 cm aufweisen, für TT in etwa 40 cm, für N 28 cm und für Z 20 cm benötigen. (Siehe hierzu auch die Flächenbedarfs-Zeichnung in "Anlagenplanung I", Seite 13.)

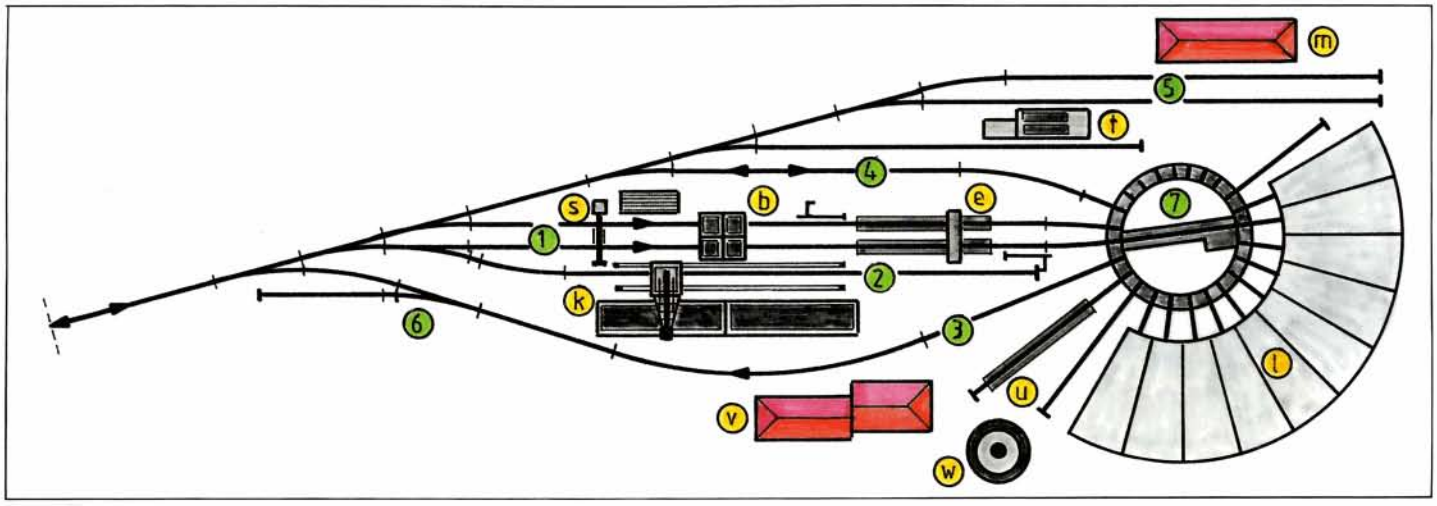
Speziell zur Spurweite TT sei angemerkt: Die *engen* Bogenradien der Weichen (286/330 mm) entsprechen etwa der Spurweite H0m. Die *weiten* Bogenradien (556/600 mm) liegen im oberen Bereich der Spurweite H0. Flexibles TT-Gleis befindet sich nicht im Angebot; allerdings kann hier auf Bemo zurückgegriffen werden. Der Weichenverzweigungswinkel beträgt 22,5° (wie bei Märklin K), die Weichenlänge 105 mm. Die Längenausdehnungen von Weichenstraßen gleichen fast denen der Spurweite N.

Wie weiter vorne bereits betont: Es wurden keine vorhandenen, in einem bestimmten Maßstab gebauten Anlagen "abgemalt", sondern Phantasien sichtbar gemacht, Vorbildsituationen in Vorschläge übertragen. Das Ergebnis sind wertvolle Anregungen – für jeden!



Noch ein Wort zur Gestaltung der vorliegenden Ausgabe. Entgegen unserem heutigen Bestreben, beim Eisenbahn-Journal nicht durch querliegende Abbildungen den Betrachter zum Hin- und Herwenden zu zwingen, finden sich in dieser Broschüre auch querliegende Seiten. Wir sind sicher, Sie stimmen mit uns überein, daß die älteren DIN-A4-Querformatzeichnungen durch Drucken über den Falz ihre Bildwirkung und möglicherweise auch viele Details verloren hätten. Bevor wir Sie aber endgültig in die Betrachtung all der Skizzen und Ideen entlassen, wollen wir in der folgenden Einleitung auch in Worten auf die für diese Broschüre grundlegenden Fragen antworten.

Ihr Hermann Merker



Schematische Darstellung eines Dampflok-Bw mit allen Einrichtungen. Benennung siehe Text darunter.

Einleitung

Warum Bahnbetriebswerk?

Das Bahnbetriebswerk in seiner Grundform ist so alt wie die Eisenbahn selbst. Immer schon gab es bestimmte Einrichtungen und Anlagen, die mit dem Fortschreiten der Technik im Eisenbahnwesen verbessert und erweitert wurden. So hatte ein Bw immer eine Unterstellmöglichkeit für Lokomotiven, mochte diese nun "Heizhaus", "Maschinenhaus", "Lokomotivremise" oder "Lokschuppen" genannt werden.

Betrachten wir zuerst einmal die Gleisanlagen eines Bw. Bei der kleinsten Form desselben, als Lokstation, Lokbahnhof oder Außenstelle bezeichnet, sind in den meisten Fällen nur ein bis zwei Gleise vorhanden. Mittels einer Weiche im Überholungsgleis der Bahnhöfe, manchmal auch vom Hauptgleis aus, wird die notwendige Anbindung an Lokschuppen und Behandlungsanlagen geschaffen. Hat der Schuppen mehr als ein Standgleis, sind die übrigen Schuppengleise ebenfalls mit Weichen angeschlossen. Eine Drehscheibe ist äußerst selten, eine Schiebebühne nie vorhanden. Das Gleis von der Weiche zum Lokschuppen hat vier Funktionen zu erfüllen, nämlich Zufahrtsgleis, Kohlegleis, Schlackegleis und Ausfahrtsgleis.

Diese Zusammenfassung war möglich, weil in den meisten Fällen nur eine Lok restauriert werden mußte. Die Lok, die abends den letzten Zug zur Endstation brachte, fuhr morgens den ersten Zug zurück. Sie wurde mit frischer Kohle bevorratet. Das Wasser wurde ergänzt, und erforderlichenfalls mußte auch ausgeschlackt werden. Die Anlagen dazu waren mehr als bescheiden; Handarbeit dominierte.

Größere Bahnbetriebswerke benötigten natürlich mehr Gleise, wobei aber ab einer bestimmten Bw-Größe jedes Gleis eine eigene Bedeutung hatte. Diese Gleise konnten auch mehrfach vorhanden sein, z.B. Zufahrtsgleis oder Schuppen- und Standgleis. Man unterscheidet im allgemeinen:

1 Lokbehandlungsgleise
2 Kohle- und Schlackewagengleis
3 Ausfahrgleis
4 Umfahrgleis
5 Abstellgleise für Bahndienstfahrzeuge oder Hilfszug
6 Schutzweiche am Ausfahrgleis
7 Drehscheibe

b Bekohlungsanlage (Hochbunker)
e Entschlackungsanlage mit Bock- und Gelenkwasserkran
k Kohlebansen mit Portalkran
l Lokschuppen mit Standgleisen
m Materiallager
s Besandungsturm
t Dieseltankstelle (evtl. für Köf)
u Aufstellgleis mit Untersuchungsgrube
v Verwaltungsgebäude (Lokleitung)
w Wasserturm

Neben Signalen gab und gibt es natürlich im Bw-Bereich eine Vielzahl von Schildern, die einen Hinweis oder ein Verbot bzw. Gebot beinhalten. Von dieser Fülle seien hier nur einige wenige genannt:

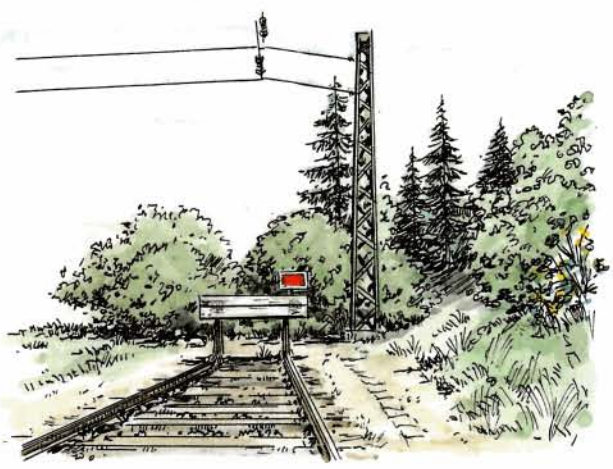
- Betreten verboten
- Rauchen verboten
- Durchgang verboten
- Achtung! Lok kommt!
- Qualmen vermeiden
- Nicht im Schwenkbereich des Kranes aufhalten!
- Handrad schließen
- Vorsicht! Rutschgefahr
- Lokleitung

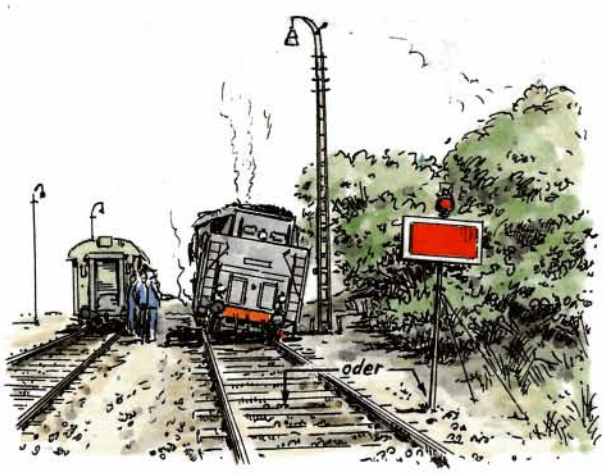
(links außen) Eine Pfeiftafel bezeichnet die Stelle, an der vom Triebfahrzeugführer durch Betätigen der Dampfpfeife, des Typhons oder einer anderen Signaleinrichtung ein Achtungspfiff abzugeben ist.

(links) Das Wasserkransignal zeigt bei ausgeschwenktem Ausleger auf beiden Seiten Rot für alle zwei Richtungen (bei Dunkelheit rotes Licht), in Ruhestellung dagegen eine weiße Scheibe (weißes Licht).

(rechts) Das Schutzhaltesignal am Prellbock kann je nach Geislage und Gefährdungsmöglichkeit nachts beleuchtet sein.

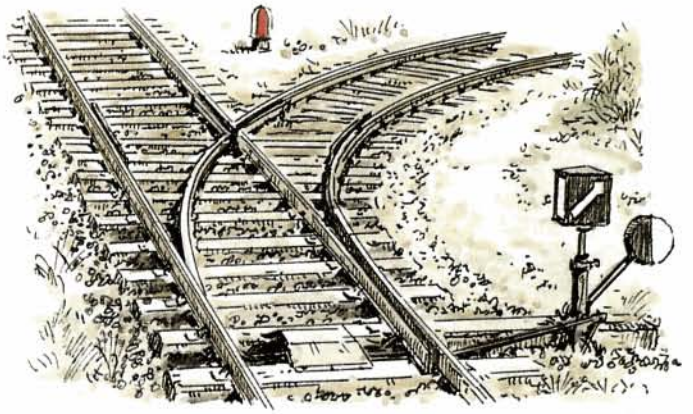
(rechts außen) Das Schutzhaltesignal (Wärtersignal) kann mittig oder außen am Gleis aufgestellt werden. Es signalisiert einen unbefahrbaren Gleisabschnitt bzw. das Ende desselben.



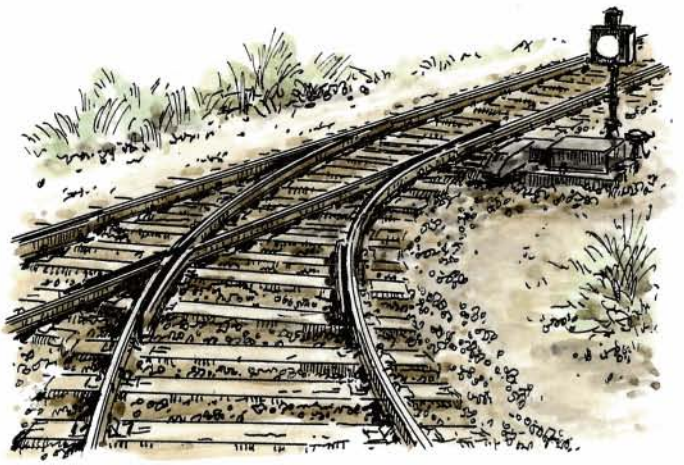


Kleinbahn-Signalordnung 1926-1950	Signalordnung 1907 - 1935	Signalbuch 1935-1959	Signalbuch 1959/1971	Bezeichnung
Signal 6b	Signal 6b	Sh 2	Sh 2	Wärtersignal
Signal 11	Signal 11	Ve 3	Sh 2	Wasserkransignal
Signal 12-13c	Signal 12 13c	Wn 1 - 8	Wn 1 - 6	Weichensignale
Signal 14 und 14a	Signal 14 und 14a	Ve 3 und Ve 4	Gsp 0 und Gsp 1	Gleissperrsignale
Signal 16a	Signal 16a	Zg 5	Zg 4	Zugschluß
Merkzeich.	Merkzeich.	K 12	So 12	Merkzeichen/ Grenzzeichen
———	———	El 3	El 4	Bügel ab
———	———	El 5	El 5	Bügel an
———	———	El 6	El 6	Halt Ellok
———	———	K 7a	Pf 1	Pfeiftafel
———	———	K 13	So 13	Gefahrenanstrich
———	———	K 11	Ra 11	Wartezeichen
———	———	———	Ra 12	Rangierfahrtsignal
Signal 7	Signal 7	Hp 0	Hf 0	Halt
Signal 8a	Signal 8a	Hp 1	Hf 1	Frei 1 Flügel
Signal 8b	Signal 8b	Hp 2	Hp 2	Frei 2 Flügel

Signal 7/8 war meist nur bei größeren bzw. weit vom Bahnhof entfernten Bws anzutreffen.



Dieses Weichensignal bedeutet: Fahrt über den abzweigenden Schienenstrang. Das Grenzzeichen (Pilz) markiert die äußerste Stelle jedes Gleises, an der eine Flankenfahrt noch verhindert wird.

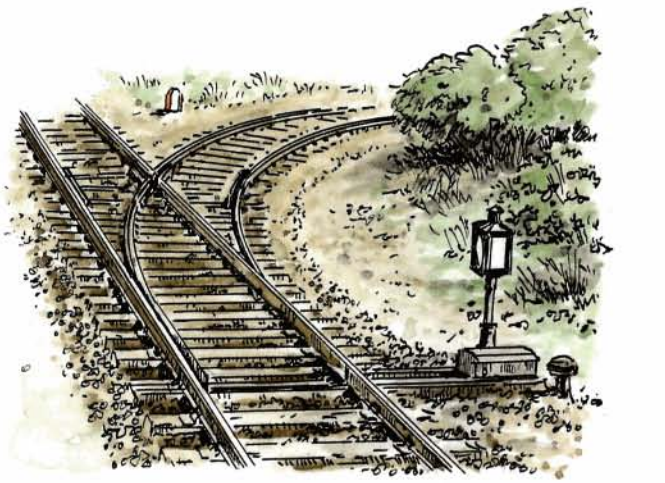


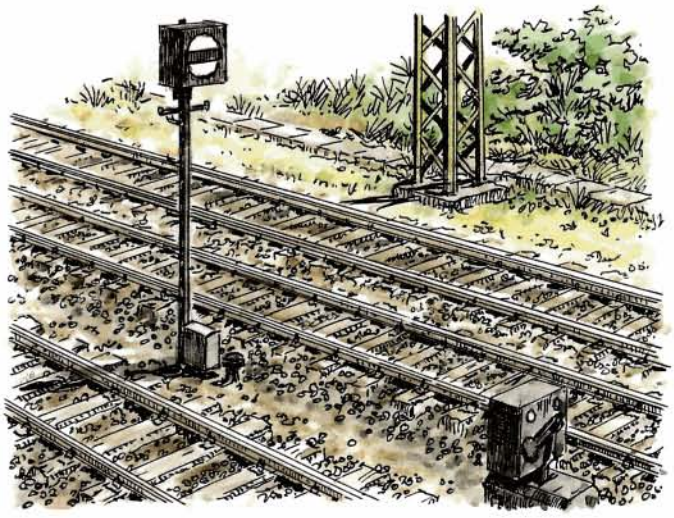
Die gleiche Situation, aber diesmal die Signalstellung der Weichenlaterne vom abzweigenden Gleis aus gesehen.

Begleiten wir nun eine Dampflok bei ihrer Fahrt ins Bw

Eine Lokomotive BR 44 rollt vom Güterbahnhof zum Bw. Ihre Fahrt wird durch Warte- und Rangierfahrtsignale vom Stellwerk überwacht. Da bereits vor der Bekohlung eine Untersuchungsgrube angeordnet ist, hält der Lokführer genau darüber. Die Zeit reicht, denn vor ihm stehen bereits vier

(rechts) Für die Fahrt über den geraden Strang einer Weiche ist die Signaldarstellung in beiden Fahrtrichtungen gleich.





Ein Gleissperrsignal (Schutzhaltesignal Sh 0) in Warnstellung. Bei Signalstellung Sh 1 zeigt der Balken schräg von links unten nach rechts oben.

Außer bei Rangierfahrten müssen alleinfahrende Triebfahrzeuge das Zugschlußsignal vorn bzw. hinten zeigen. Im Vordergrund wieder das Profilkennzeichen.

Loks an der Kohle. Während der Lokführer in die Untersuchungsgrube steigt, um die Maschine von unten zu kontrollieren und zu pflegen, prüft der Heizer Lager und Schmierstellen.

Nach Beendigung ihrer Kontrolle kann die Lok zum Kohlekran vorrücken, während die anderen Maschinen bereits an der Entschlackung angekommen sind. Schon schwenkt der Kran den ersten Hunt paßgenau über den Tender und entleert ihn. Langsam füllt sich der Tender, bis der Heizer sein "Es reicht!" durch ein Handzeichen dem Kranführer signalisiert. Er fährt jetzt die Maschine (er ist reglerberechtigt) zum Ausschlacken, während der Lokführer in einer kleinen Holzbude die gebunkerte Kohlenmenge quittiert.

Das Feuer hatte der Heizer schon während der Fahrt vorbereitet. Nur an der Rohrwand liegt jetzt noch Glut, während der Rost dick mit Schlacke bedeckt ist. Der Bahnbedienstete am Ausschlackkanal öffnet den Kipprost, und polternd und zischend fällt die Schlacke in den Schlackesumpf. Der Rest wird mit der Kratze durch den Kipprost geschoben. Hierbei mußte sorgsam vorgegangen werden, damit nicht die Glut mit herausgezogen wurde. Das gab Ärger mit Heizer und Lokführer.

Der "Geselle" hat inzwischen den Gelenkwasserkran über den Tender geschwenkt und die Tenderklappe geöffnet. Nun muß er nur noch das Handrad des Kranes aufdrehen; dann schießt das Wasser in dickem Strahl in den Tender. Der Heizer ist aufmerksam und schließt das Handrad rechtzeitig, so daß kein Wasser überläuft. Gewissenhaft schwenkt er den Wasserkran wieder in die Grundstellung zurück.

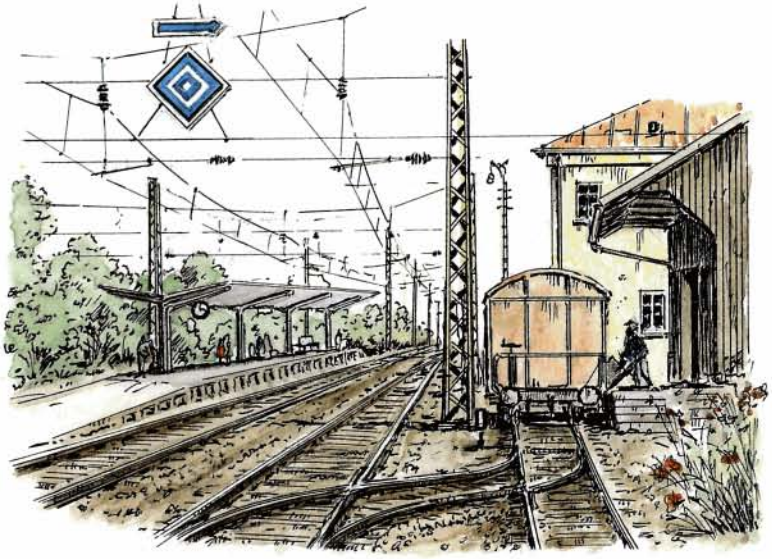
Ein weiterer Schlackearbeiter ist inzwischen vorn auf die Maschine gestiegen und schlägt jetzt mit einem Hammer die Vorreiber an der Rauchkammertür zurück. Nun kann er die Rauchkammertür öffnen. Dies geschieht behutsam. Er möchte vermeiden, daß Flugasche herausfällt. Doch der Heizer hat die Rauchkammer schon während der Fahrt öfter genäßt, so daß die Asche festbleibt. Schaufel um Schaufel wird nun mit Schwung in den zwischen den Gleisen befindlichen Löschesumpf befördert, bis die Rauchkammer geleert ist. Jetzt wird die Tür wieder mittels der Vorreiber geschlossen.

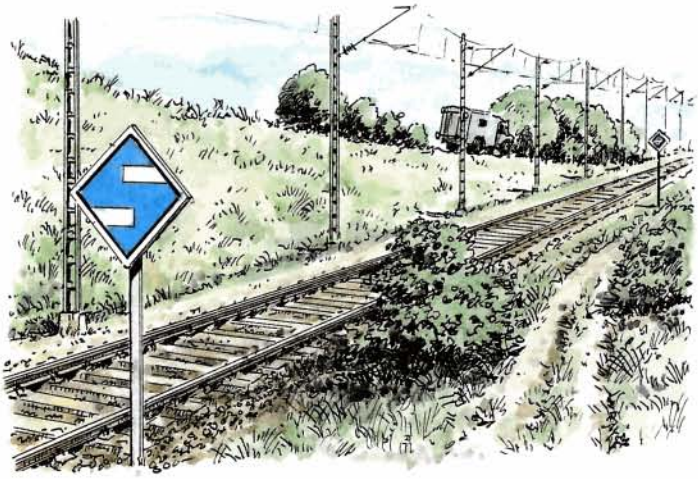
Die nächste Station unserer BR 44 ist nun die Besandung. Flink steigt der Heizer auf

Das Signal EL 5 verlangt vom Lokführer elektrischer Triebfahrzeuge das Anlegen des Stromabnehmers an die Fahrleitung.

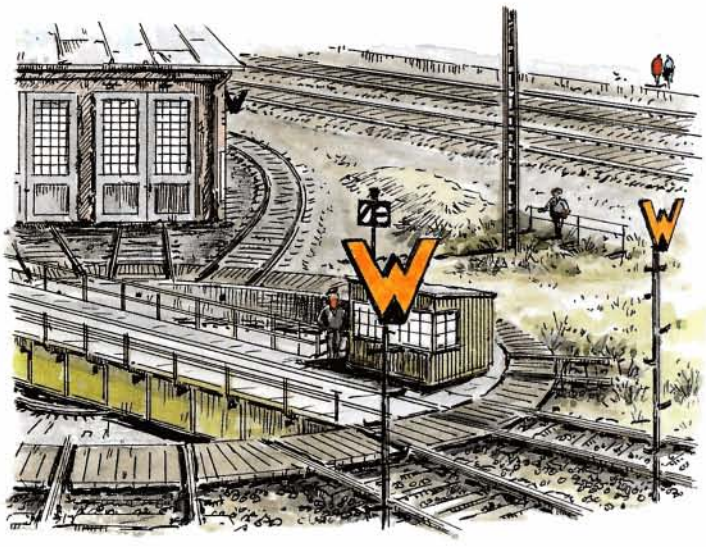
(unten links) EL 6 weist auf einen durch elektrische Triebfahrzeuge nicht befahrbaren Gleisabschnitt hin, hier das abzweigende Abstellgleis.

(unten) Das Signal EL 3 ist ein Ankündigungssignal und bedeutet: Signal EL 4 "Bügel ab" ist zu erwarten (im Hintergrund dargestellt).

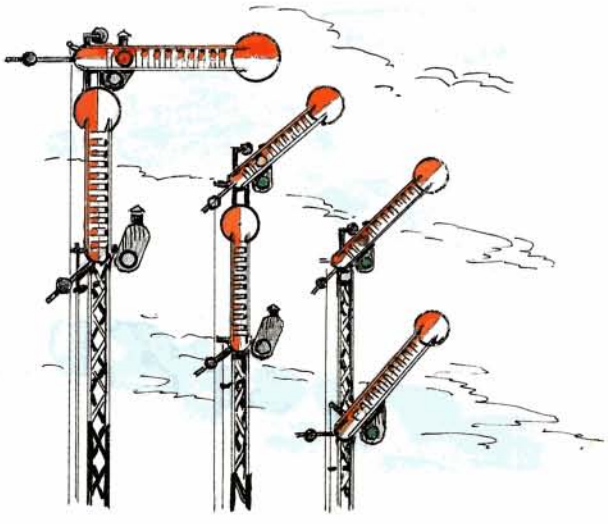




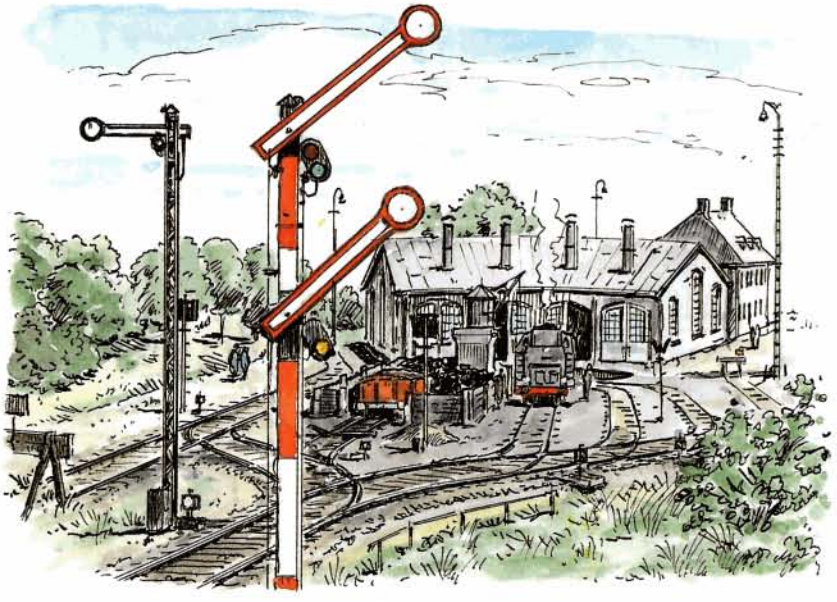
Stellen, wo durch Bauwerke oder Einrichtungen Personen gefährdet sind, werden durch eine Farbkennzeichnung (Signal "Gefahrenanstrich") gekennzeichnet. Die Strecke war früher einmal elektrifiziert (Schutzblech am Brückenträger).



Hier wird die Zufahrt zur Drehscheibe durch das Signal RA 11 gesichert. Auf der Scheibenwärterbude das Signal Sh 0/Sh 1.



Die Stellungen der Signalflügel eines Formsignals bedeuten "Halt!", "Fahrt frei!" und "Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbegrenzung!"

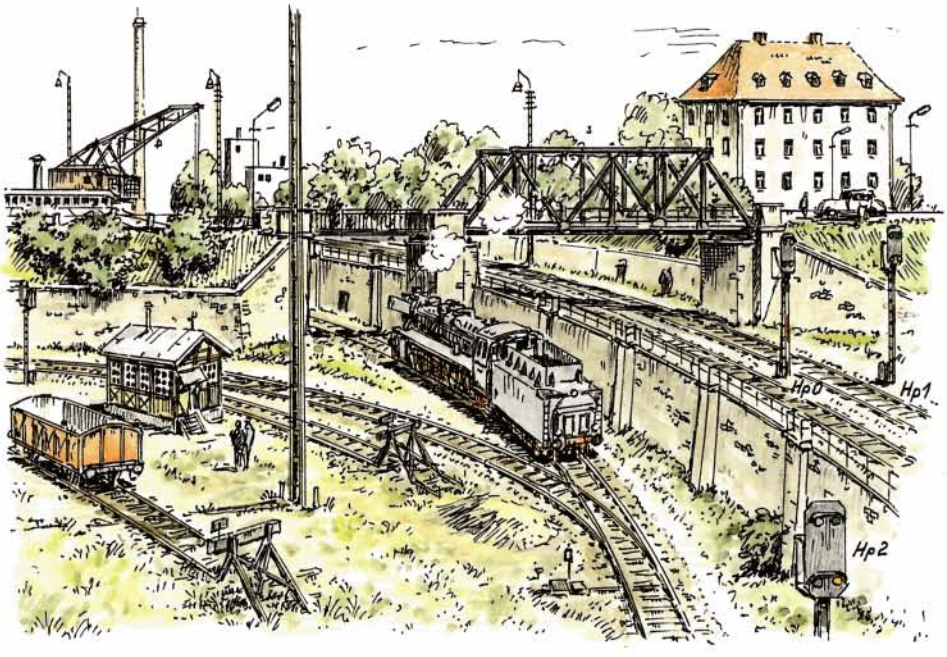
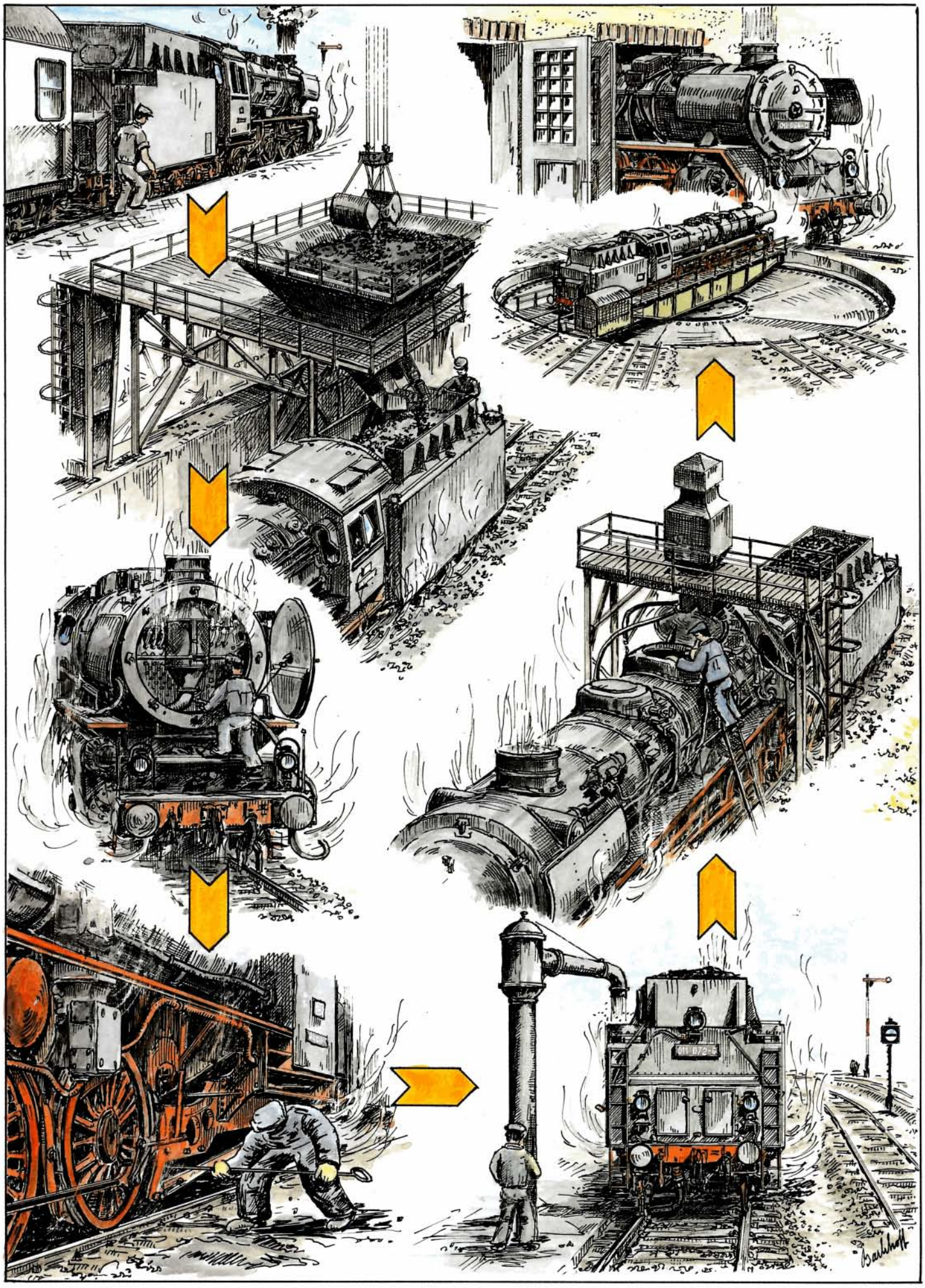


Diese Signalstellung, HF 2/Hp 2, weist auf die Fahrt über den abzweigenden Strang einer Weiche hin.

den Umlauf und zu dem Sandkasten hinauf. Der Deckel wird geöffnet, und mit größter Vorsicht holt sich der Heizer den flexiblen Sandschlauch zum Sandkasten. Mittels einer Zugvorrichtung öffnet er den Schieber. Der noch heiße Sand (durch das Trocknen) rieselt in den Sandbehälter. Wehe, wenn Sand überläuft! Schnell könnte er in die Lager gelangen und dann Ursache für einen Heißläufer (ein heißgelaufenes Lager) sein. Doch unser Heizer versteht sein Handwerk. Nach dem Abstellen des Sandes kann er beruhigt den Sandkasten schließen. Der "Meister" hat inzwischen begonnen, den Lokdienstzettel auszufüllen.

Jetzt kann unsere Lok zur Drehscheibe rollen. Das Signal neben der Wärterbude auf der Scheibe zeigt "HALT", denn das Drehscheibengleis fluchtet nicht mit dem Zufahrtgleis, auf dem die BR 44 eben vom Lokführer abgebremst wird. Er gibt mit der Dampfpfeife ein kurzes Signal. Doch die Scheibe bewegt sich nicht, denn eben rollt eine Dampflok der Baureihe 50 aus dem

(unten) In diesem Streckenabschnitt wurden die früher üblichen Formsignale durch die moderneren Lichtsignale ersetzt.



Die Versorgung der Dampflokomotive