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

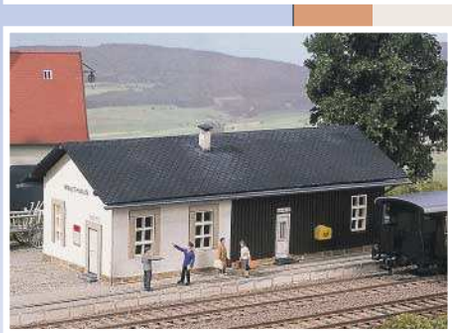
MIBA SPEZIAL 49

EMPFANGSGEBÄUDE EINST UND JETZT MIBA SPEZIAL 49

MIBA SPEZIAL 49

Tor zur Stadt Tor zur Welt

Empfangsgebäude einst und jetzt



4 394038 319804 49 >

Visitenkarte der Bahn

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 Bahnhofsgebäude 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 Bahnhofsgebäude, 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. Bahnhofsneubauten in Berlin erkennen, dass es den Verantwortlichen der Bahn wieder mehr um Außenwirkung geht.

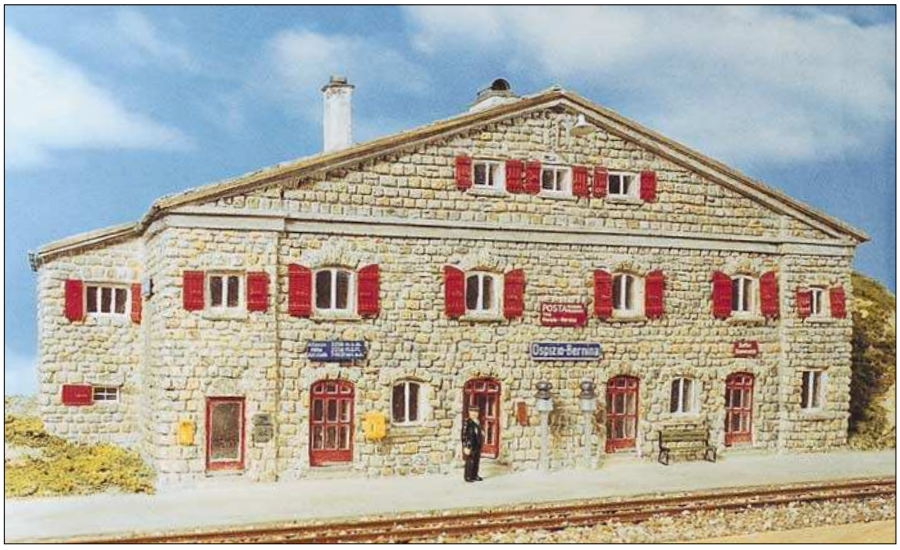
Für den Modellbahner lohnt sich die Beschäftigung mit dem Thema „Empfangsgebäude“ auf den ersten Blick kaum. Die Zubehörindustrie bietet gerade auf diesem Gebiet eine fast unübersehbare Fülle von Bausätzen an. Etwas überspitzt ausgedrückt: So viele Bahnhöfe kann ein Modellbahner gar nicht auf seiner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

In grauer Vorzeit. Begleiten Sie Ari Kamp zu einem Fotorundgang in klassischem Schwarz/Weiß durch die Bahndirektionen Augsburg und München. Seite 16. *Foto: Slg. Ari Kamp*

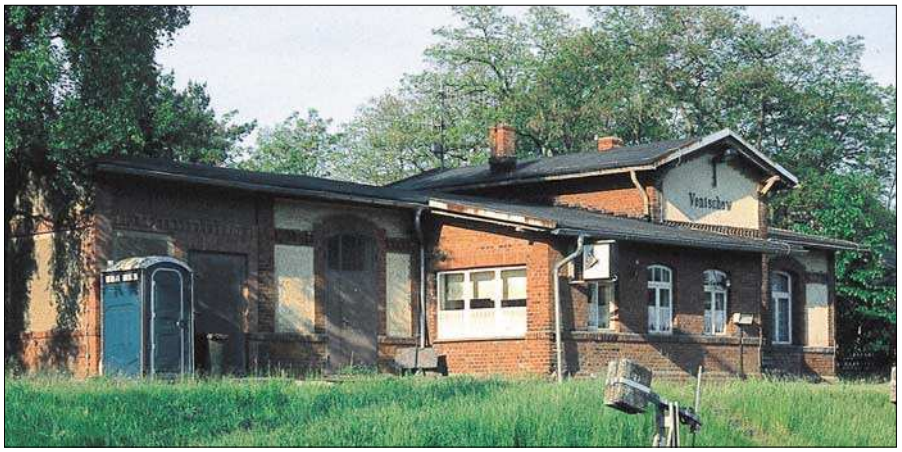


Von echten und unechten Würfeln in ihrer Eigenschaft als bayerische Empfangsgebäude berichtet Ulrich Rockelmann ab Seite 22. *Foto: Slg. Ari Kamp*

Kleinserien-EGs. Wenn ein Bahnhof mal nicht „von der Stange" – sprich: aus Großserien-Produktion – sein soll, bleibt neben dem völligen Eigenbau nur noch das Angebot von Kleinserien-Herstellern. Dass dieses nicht gerade klein ist, fand Thomas Hilge bei seiner Recherche heraus. Seite 94. *Foto: Michael Breuer*

Das Aufnahmsgebäude von Limbach/Baden ist heute immer noch – wie man sieht – ein schmuckes Gebäude. Passend zur LGB-Lok V 52 901, deren Vorbild hier jahrelang im Einsatz war, baute sich Martin Knaden im Gartenbahnmaßstab 1:22,5 ein Modell. Zum Einsatz kam dabei wetterfestes Polystyrol, etwas Spachtelmasse und Acrylfarbe. Seite 66. *Foto: MK*

MIBA SPEZIAL



Sparsam, aber mit Goldenem Schnitt. Ideal in seinen Proportionen ist nach Ansicht unseres Autors das Empfangsgebäude von Ventschow an der Strecke Bad Kleinen–Güstrow. Er stellt es in Bildern und Zeichnungen nebst allen Nebengebäuden vor und gibt auch detaillierte Tipps zu einer Umsetzung im Modell. Seite 30.
Foto: Winfried Schmitz-Esser

INHALT

ZUR SACHE
Visitenkarte der Bahn 3

GRUNDLAGEN
Zweck, Gestalt und Lage von Empfangsgebäuden 6
Schrumpf-Preuße für Mittelstadt 40

VORBILD
In grauer Vorzeit 16
Sparsam, aber mit Goldenem Schnitt 30
Was mir fehlt 46

VORBILD + MODELL
Von echten und unechten Würfeln 22
Ein schwäbischer Bahnhof 52
Das Aufnahmsgebäude von Limbach 66
Blau ist Trumpf 79

MODELLBAHN-PRAXIS
Neues Haus für Neuenhaus 58
Bausatz nach Wunsch 72

MARKTÜBERSICHT
Die heile Welt von Hintertupfingen 88
Keine Konfektionshäuser 94

ZUM SCHLUSS
Vorschau/Impressum 102

Bausatz nach Wunsch. Harald Krafthöfer bietet Bausätze aus Polystyrol an, die individuell nach Kunden-Zeichnung angefertigt werden. Zum Einsatz kommt dabei die immer beliebter werdende Frästechnik. Lutz Kuhl hat das EG von Hundelshausen, das wir in Spezial 41 bereits vorstellten, zusammengesetzt und berichtet von seinen Erfahrungen. Seite 72. *Foto: lk*

Neues Haus für Neuenhaus. Im typischen Stil der Fünfzigerjahre wurde in Neuenhaus an der Bentheimer Eisenbahn ein nüchternes Empfangsgebäude mit Flachdach errichtet. Gerhard Peter baute es im Maßstab 1:160. Zum Einsatz kamen dabei selbst entworfene und gedruckte Ziegelwände, die auf Sperrholz geklebt wurden, und geätzte Fenster aus Messing. Seite 58. *Foto: gp*

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-Stopps 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 Menschenschlange am Buffet entlang. Und die Passagiere an der Spitze steigen schon wieder ein, denn der Zugführer gibt gerade das Abfahrsignal.

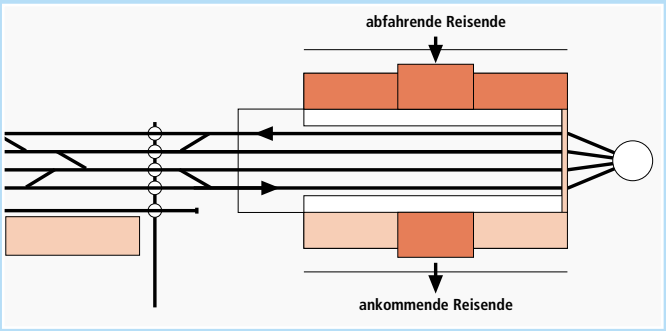
Nebenbei zeigt uns der Zeichner ein wichtiges Detail: Empfangsgebäude waren schon damals für das möglichst reibungsarme Durchschleusen der Reisenden eingerichtet. Das genannte Restaurant hatte eine Eingangs- und eine Ausgangstür. „Fahrgastfluss" war also gewährleistet.

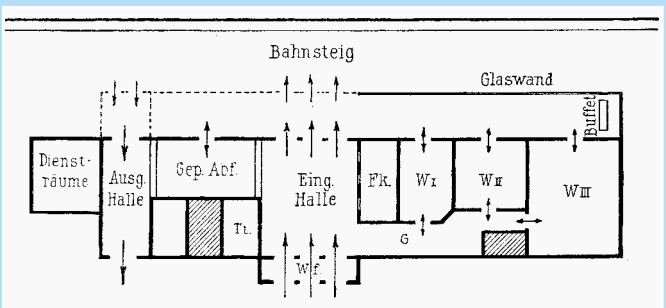
Die alten Kopfbahnhöfe an den Streckenenden hatten getrennte Gebäudeteile für Abfahrt und Ankunft, welche in der Regel an den beiden Seiten einer die Gleise überspannenden Halle lagen. Dementsprechend gab es einen Abfahrts- und einen Ankunfts-„Perron" an den jeweils äußeren Hallengleisen. Die inneren Gleise waren zunächst vor allem zum Abstellen ganzer Züge gedacht (nicht umsonst heißt die Bahnsteighalle auf Englisch heute noch „trainshed"). Auch bei größeren Durchgangsstationen achtete man auf die Trennung von Abfahrts- und Ankunftsbereich in den Empfangsgebäuden (Eg).

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)***

Angemessen und plausibel

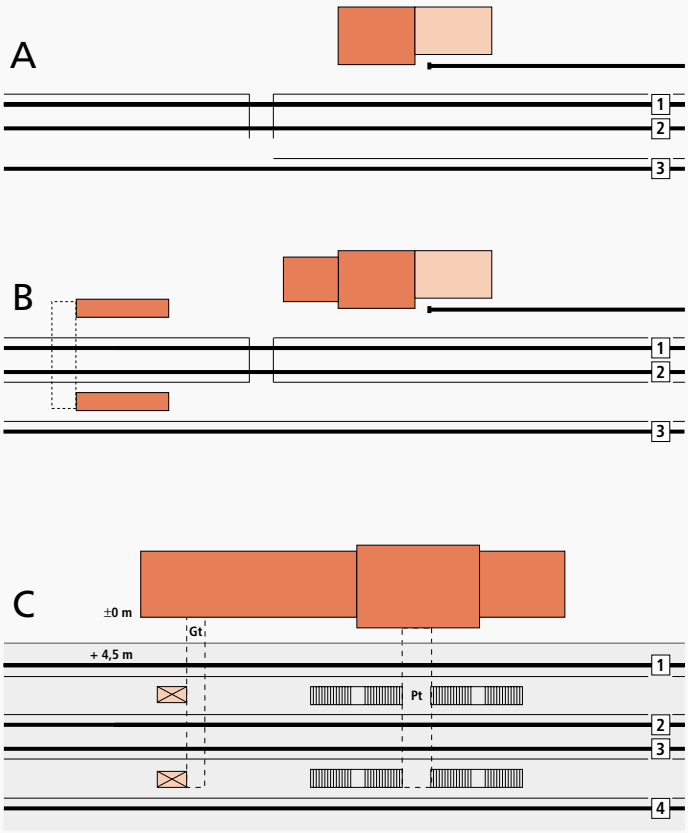
Mit diesen Bemerkungen bin ich schon mittendrin im Thema, aber zunächst sollte ich klären, was Sie in diesem Artikel erwarten können. Selbstverständlich schreibe ich als Modellbahner, welcher die große Eisenbahn immer als Vorbild möglicher Modellbahnanwendungen sieht. Dadurch verengt sich der Blickwinkel: 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 Wagen 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 Gepäckausgabe erforderlich, weshalb er kleiner gehalten sein kann als der Abfahrtsteil. Im Beispiel hier werden Dienst- und Verwaltungsräume vor allem im gleich großen Ankunftsteil 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: Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2. Ausg., 1913, 4. Bd., S. 317, im Folgenden: Röll, 1913



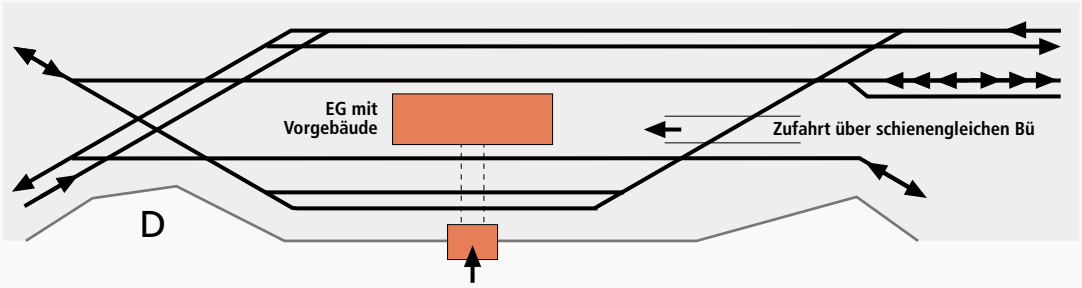
Drei Eg in Seitenlage

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.

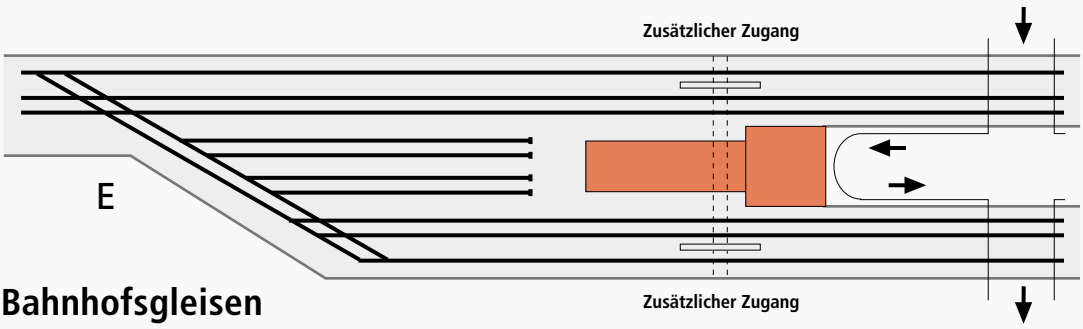
B: Mit wachsendem Reisezug- und Güterverkehr wurde der niveaugleiche Gleisübergang zu gefährlich. Deshalb errichtete man eine Unterführung mit überdachten Abgängen. Ein Anbau am Eg bringt Raum für einen zusätzlichen Wartesaal oder für eine Bahnhofsgaststätte. Gepäckkarren fahren weiterhin über die Gleise.

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).

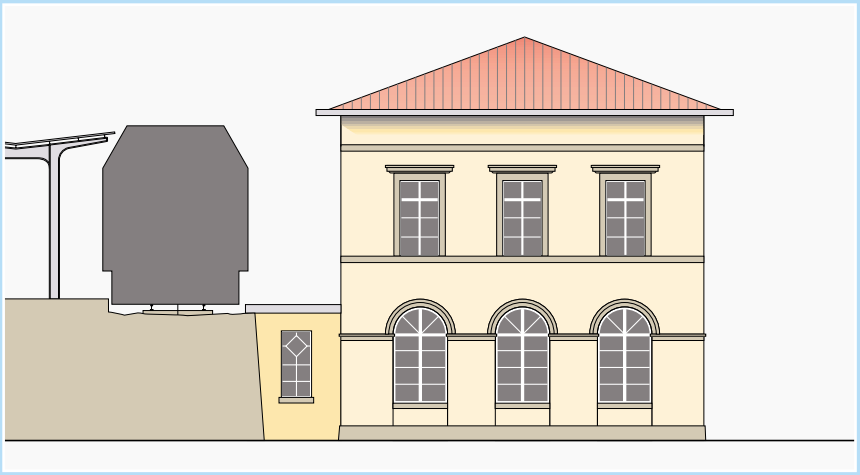


Trennung zweier doppelgleisiger Strecken; zusätzlich Kopfgleise

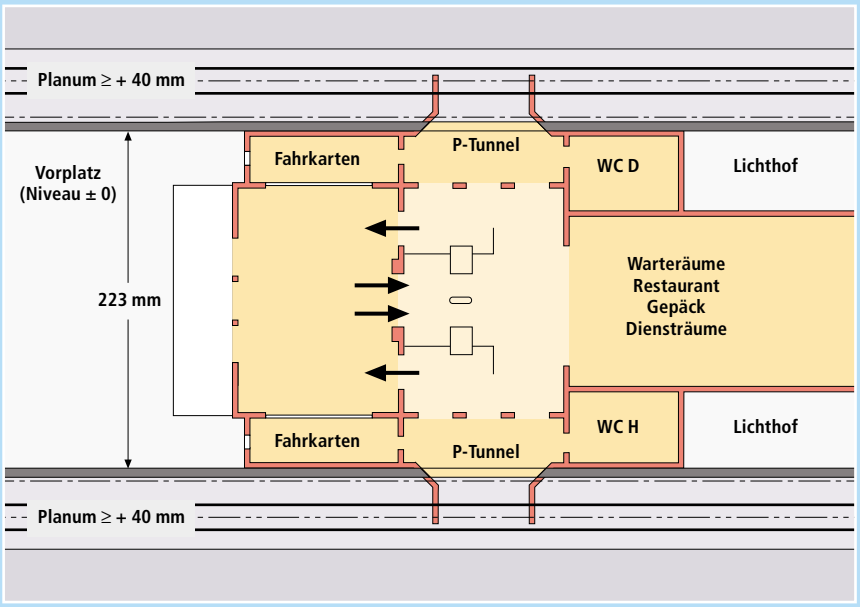


Eg zwischen Bahnhofsgleisen

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 schienengleichen 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 Grundrissskizze 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 Bahnhofsgleisen 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 Nutzanwendung 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 Bahnsteigsperre 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-