

Michael Schnippering

Die Signaltafel »Bü 5«, die Läutetafel

Das Läuten eines Zuges wurde von jeher besonders eng mit den Klein- und Privatbahnen verbunden, die deshalb im Volksmund oft liebevoll als „Bimmelbahnen“ bezeichnet wurden. Keine andere Signaltafel war so charakteristisch für die Sekundärbahnen wie die Läutetafel. Neben der Pfeiftafel gehört sie zu den Signaltafeln für das Geben von akustischen Warnsignalen.

Aus der Notwendigkeit heraus, Passanten und Fuhrwerke vor dem nahenden Zug zu warnen, gehörte zunächst nur die Dampfpfeife zur Grundausrüstung der ersten Lokomotiven. Bedingt durch den regen Ausbau der Sekundärbahnen waren eine Fülle von Gefahrenpunkten wie Überwege und Ortsdurchfahrten entstanden, die ein ständiges Warnen vor dem Zug notwendig machten. Um ein anhaltendes Pfeifen zu vermeiden, erschien eine Glocke an der Lok als zusätzliches Warnsignal sinnvoll. Wann genau das Läuten eingeführt wurde, läßt sich nur schwer bestimmen. Erst im Jahr 1907 tauchten sowohl die

Läute- als auch die LP-Tafel erstmals im Sinne eines Signals im preußischen Signalbuch auf. Vermutlich hatte es jedoch schon vorher Hinweisschilder gegeben, auf denen die Aufforderung „Läuten“ und „Pfeifen“ ausgeschrieben war.

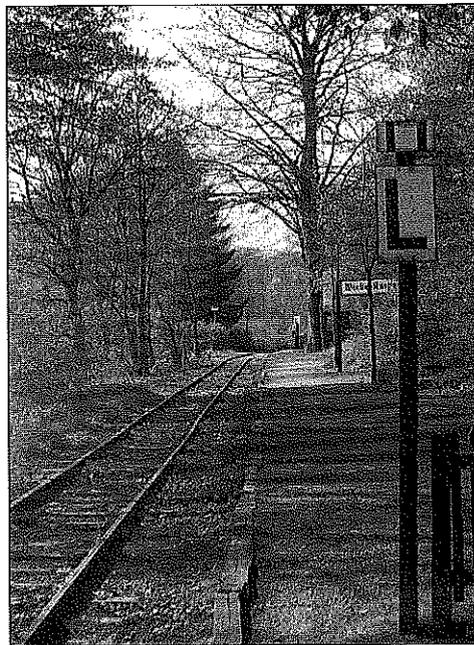
Als sicher gilt hingegen, daß die sächsischen Schmalspurbahnen bereits seit ihrer Betriebseröffnung im Jahr 1880 geläutet und eigene Formen von Läutetafeln im Sinne eines Signals entwickelt haben. Diese frühe sächsische Läutetafel zeigt ein schwarzes »A« auf weißer quadratischer

Tafel mit roten Ecken als Läutebeginnssignal und ein schwarzes »E« als Endsignal. Dieser Prototyp der Läutetafel war in Sachsen noch nach 1945 zu finden.

Obwohl das Warnsignal »Pfeifen« älter ist als das Läuten, war die Läutetafel eher im Signalbuch zu finden als die Pfeiftafel. Bis in 1970er Jahre behielt die Läutetafel als älteres Signal eine gewisse Vormachtstellung gegenüber der Pfeiftafel, die bis dahin nur selten als einzelnes Signal vorkam. Sie durfte allein nur vor besonderen Gefahrenpunkten, nicht jedoch vor Bahnübergängen aufgestellt werden. Überwege waren fast alle mit der Läutetafel oder, wenn es notwendig war, mit der LP-Tafel gesichert.

War der erforderliche Abstand zwischen 2 oder mehreren Bahnübergängen geringer als der zur Aufstellung erforderliche Mindestabstand zwischen Signal und Überweg, so stand vor dem ersten Überweg die Durchläutetafel. Die Signaltafel der Durchläutebeginn Tafel zeigt 2 übereinanderstehende Läutetafeln, die den Lokführer auffordern durchzuläuten, bis die Durchläuteendetafel den Läuteauftrag wieder aufhebt. Ursprünglich wurde das Ende einer Durchläute Stelle mit 2 nebeneinanderstehenden weißen Tafeln mit schwarzem »E« gekennzeichnet. Ab 1958 änderte man bei westdeutschen Eisenbahnen dieses Signal um in eine weiße Tafel, auf der ein schwarzumrandetes »L« aufgezeichnet ist, das von einem schwarzem Balken quer durchkreuzt wird. Die Deutsche Reichsbahn hingegen benutzt die alte Signalausführung bei manchen Schmalspurbahnen bis heute.

Für viele war die Läutetafel ein Ärgernis, für andere gehörte das Läuten eines Zuges untrennbar zum Erlebnis Eisenbahn. Zur ersten Gruppe gehörten in erster Linie die Lokführer, hier vor allem diejenigen, die im Dienst der Deutschen Bundesbahn fuhren. Bei der Anbringung des Läutewerkes an die Lokomotiven war man bemüht, die Glocke größtenteils so zu befestigen, daß das ständige Läuten für das Lokpersonal



Oben links Signal LP 2 „Läutetafel“ bei Oberdreisbach: Es ist zu läuten. Die Läutetafel steht mindestens 100 m, höchstens 350 m vor Bahnübergängen ohne technische Sicherung. Von der Tafel ab ist zu läuten, bis die Zugspitze den Bahnübergang überquert hat. 11. 6. 1993

Oben rechts Läutetafel mit Wiederholungszeichen am Haltepunkt Wiehe der Museums-Eisenbahn Bruchhausen-Vilsen – Asendorf: Wo Züge zwischen der Läutetafel und dem Bahnübergang planmäßig halten, ist die Läutetafel hinter dem Halteplatz des Zuges wiederholt. Über der vor dem Halteplatz stehenden Läutetafel ist dann ein Wiederholungszeichen in Form einer rechteckigen weißen Tafel mit zwei senkrechten schwarzen Strichen vorhanden. Die Läutetafel mit Wiederholungszeichen gilt nur für Züge, die vor dem Bahnübergang nicht halten. 1. 5. 1991, Fotos: Michael Schnippering

Unten Signal LP 3 „Läute- und Pfeiftafel“ in Asendorf: Es ist zu läuten und das Achtung-Signal (Zp 1) zu geben. Die Läute- und Pfeiftafel steht mindestens 100 m, höchstens 350 m vor einem Bahnübergang ohne technische Sicherung. Von der Tafel ab ist zu läuten, bis die Zugspitze den Bahnübergang überquert hat, und etwa 3 Sekunden lang zu pfeifen. Etwa in der Mitte der Strecke von der Läute- und Pfeiftafel bis zum Bahnübergang ist nochmals etwa 3 Sekunden lang zu pfeifen. 6. 6. 1993, Foto: Thorsten Wilhelms

einigermaßen erträgliche blieb. Bei der DB änderte sich diese Rücksichtnahme mit dem Einsetzen der ersten Schienenbusse. Die ungünstige Unterbringung eines schnellschlagenden Läutewerkes ganz in der Nähe des Triebwagenführers, ja sogar unmittelbar unter seinem Sitz, ließ die Glocke zum verhassten Peiniger des Lokführers werden. Mit sichtlichem Unbehagen erinnern sich die hiesigen Lokführer noch heute an die langen Durchläutstellen im Sauer- und Siegerland.

Während die Kleinbahnen zu Beginn der 70er Jahre noch sanft dahinläuteten, wurde bei der DB bereits das Ende jener Läutetafeln eingeläutet. Da der ständig wachsende Autoverkehr dazu führte, daß die Glocke zunehmend überhört wurde, sah sich die DB 1972 dazu veranlaßt, das Läuten aufzugeben. Die Berichtigung 2 zum Signaltafelbuch, gültig vom 28. Mai 1972, ließ die 5 bisherigen LP-Signale („Pfeifen“, „Läuten“, „Läuten und Pfeifen“, „Durchläuten“ und „Läuten einstellen“) gänzlich wegfallen. Gleichzeitig wurden sowohl die Pfeif- als auch die Läutetafel einer neuen Signalgruppe, nämlich den Bahnübergangs-Signalen zugeordnet. Die bisweilen weit verbreitete LP-Tafel wurde nicht mehr in das erneuerte Signaltafelbuch aufgenommen. Ebenso wurde das Durchläuten offiziell abgeschafft. So wurden nach und nach die Läutetafeln von den Strecken der DB abgebaut und wo nötig durch Pfeiftafeln ersetzt. Von der Bevölkerung war die

se Umstellung wohl kaum registriert worden, dennoch muß es heimliche Liebhaber der alten LP-Signale gegeben haben. So stand an der 1966 abgebauten DB-Strecke Altenhundem – Schmalenberg hinter Langenei noch Jahre später eine LP-Tafel, die von ihrem neuen Besitzer rührend gepflegt wurde.

Die Aufgabe des Läutens bei der DB blieb nicht ohne Folgen für die Nichtbundesbahneigenen Eisenbahnen. Bewogen von dem Bemühen, stets der DB zu folgen und trotzdem progressiv zu sein, schafften fast alle Klein- und Privatbahnen das Läuten ebenfalls ab. Man wollte nicht mehr als Bimmelbahn verstanden werden, obwohl das heutige Signaltafelbuch nach wie vor die Pfeiftafel »Bü 4« und die Läutetafel »Bü 5« als akustische Warnsignale vorsieht. Ersteres steht heute vor Bahnübergängen in der Regel zweimal, vor Privatwegen und Fußwegen ist sie nur einmal aufgestellt. Signal »Bü 5« kann vor Bahnübergängen ohne allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr stehen. Dabei soll angemerkt werden, daß die Formulierung „kann“ besser durch „soll“ ersetzt worden wäre, der dieser vorgesehenen Möglichkeit mehr Nachdruck verleiht und sie in die Nähe einer Vorschrift rückt. Bei der Westerwaldbahn werden auch heute noch beide Signale wie beschrieben vorbildhaft angewandt, obwohl auch dort in der verhängnisvollen Zeit des Umschwungs alle Läutetafeln übertüncht worden waren.

Zwar waren die Gründe für das Aufgeben des Läutens bei der Staatsbahn teilweise berechtigt, so treffen diese jedoch nicht in gleicher Weise für die NE-Bahnen zu. Gerade diese Bahnen verfügen noch heute über eine Vielzahl von Übergängen ohne allgemeinen Kraftfahrzeugverkehr und Ortsdurchfahrten; hier ist das Läuten durchaus noch sinnvoll. Trotzdem verzichten fast alle Bahnen auf diese Möglichkeit der Sicherung und Warnung. Die Folge ist, daß an jedem nicht technisch gesicherten Überweg – und sei es nur ein Drehkreuz für Fußgänger – gepfiffen wird und zwar zum Nachteil der Anwohner. Besonders deutlich erfährt diesen Mißstand ein Kurgast, der auf der Nordseeinsel Wangerooge weilte. Obwohl dort alle Überwege ausschließlich von Fußgängern und Radfahrern benutzt werden, ertönt stets das ausgiebige Pfeifen der Inselbahn. Daß die kleinen DB-Lokomotiven ein Läutewerk be-

sitzen, wird einfach ignoriert. Vorschrift ist schließlich Vorschrift – sei sie noch so unsinnig!

Bei einem Besuch bei der Brohltalbahn erkundigte ich mich bei einem Lokführer, ob das Tellerläutewerk der Lokomotiven noch funktionsfähig sei. Auf seine zustimmende Antwort folgte jedoch unmittelbar der sehr deutliche Zusatz: „... aber wir läuten schon lange nicht mehr“. Dabei ist auffallend, daß der Brohltalbahnverein, wie es auf den entsprechenden Kinderfahrkarten ausdrücklich vermerkt ist, zu einer Fahrt mit einer Bimmelbahn einlädt. Ob die Kinder schon bemerkt haben, daß diese „Bimmelbahn“ schon lange nicht mehr bimmelt und somit ihrem Namen nicht mehr gerecht wird?

Eine der wenigen mir noch bekannten LP-Tafeln stand bis 1990 bei der Trossinger Eisenbahn. Allerdings konnte der mehrmalige Versuch meinerseits, das Gleis jenes Waldwegübergangs vor dem nahenden Zug zu überqueren, dem kleinen Triebwagen lediglich ein schrilles Pfeifen entlocken; es hatte den Anschein, als habe er meinen Plan, das Läuten zu provozieren, durchschaut und als verweigere er mir aus Trotz dieses bestimmte und hier vorgesehene akustische Signal.

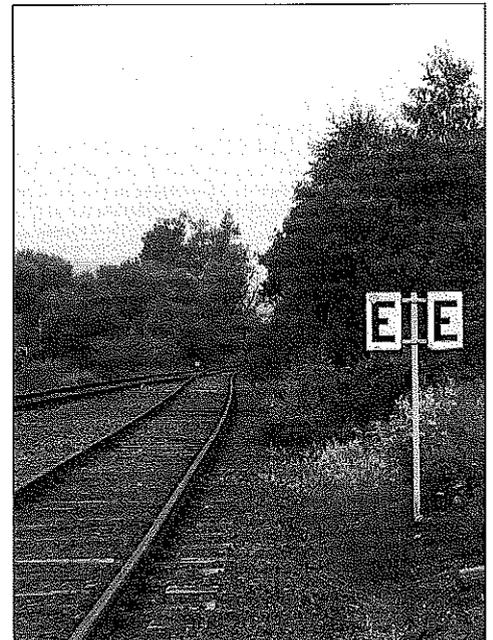
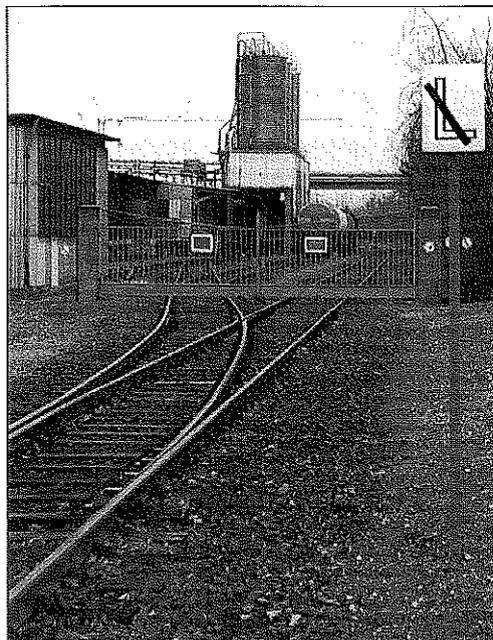
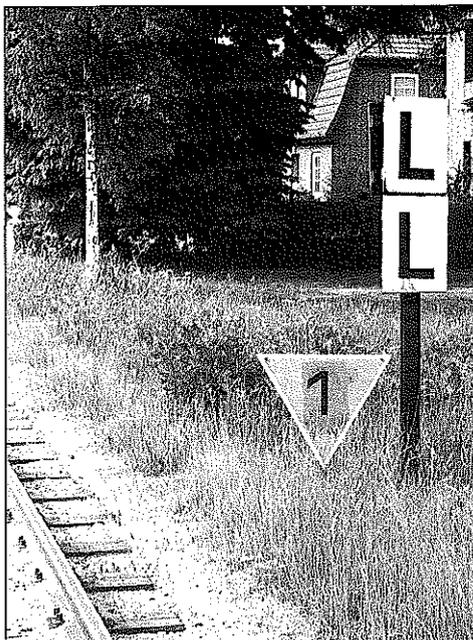
So radikal wie das Läuten auch abgeschafft wurde, einige Kuriositäten haben sich noch bis in die heutige Zeit erhalten. Eine Karriere besonderer Art machte so eine Läutetafel der ehemaligen Neusser Straßenbahn, die ursprünglich einen kleinen Überweg nahe Neuß-Gnadenenthal sicherte. Nach dem Rückbau der Gleise im Jahre 1971 wurde das Signal vergessen und nicht entfernt. Heute dient es als Hinweisschild auf einen Langlaufpfad und wird als solches gepflegt und unterhalten! Ob die Straßenmeisterei Neuss weiß, was dieses Schild neben dem neuzeitlichen Hinweis auf einen Langlaufpfad ursprünglich bedeutete? Eines jedoch ist sicher: Soviel Beachtung wie die Läutetafel seit dem Abbau der Gleise als Langlaufschilde genießt, hat sie in ihrer Eisenbahnzeit nicht gefunden.

Eine weitere Besonderheit ließ sich bis 1989 bei der Mindener Kreisbahn beobachten. Dort war zwischen der langen Reihe von Pfeiftafeln noch eine Läutetafel zu finden, die zu übermalen schlichtweg vergessen worden war. Sinnigerwei-

Links Signal LP 4 „Durchläutebeginntafel“ bei Asendorf. Es ist bis zur Durchläuteendtafel (LP 5) zu läuten. Die Durchläutebeginntafel steht mindestens 100 m, höchstens 350 m vor dem ersten von mehreren in kurzem Abstand einander folgenden Bahnübergängen ohne technische Sicherung. 6. 6. 1993, Foto: Thorsten Wilhelm

Mitte Signal LP 5 „Durchläuteendtafel“ der Kölner Verkehrsbetriebe im Nieler Hafen: Das Läuten ist einzustellen. Die Durchläuteendtafel bezeichnet die Stelle, von der ab ein durch die Durchläutebeginntafel (LP 4) angeordnetes Durchläuten einzustellen ist, sobald die Spitze des vordersten Fahrzeugs am Signal vorbeigefahren ist. 1992

Rechts Kennzeichen 7 c „Durchläuteendtafel“ der Vereinfachten Eisenbahn-Signalordnung vom 15. 4. 1943. 35 Jahre nach dem Abschaffen dieses Kennzeichens steht es noch heute im Bahnhof Würkendorf, 1992, Fotos: Michael Schnippering



se wurde diese später – wie eigentlich nur bei Pfeiftafeln üblich – mit 2 Verdopplungspunkten versehen, die dem Lokführer ein Wiederholen des Pfeifsignals anzeigen sollten. Mit Interesse behielt ich diese kuriose Signaltafel im Auge, doch selbst der Dampfzug der Museumseisenbahn Minden ignorierte das Läutesymbol und piff – selbstverständlich zweimal. Eigentlich sollte man annehmen, daß wenigstens bei den Museumsbahnen, die einen gewissen historischen Anspruch erheben, das Läuten weiterhin selbstverständlich gepflegt würde; doch dieser Gedanke erweist sich als Trugschluß. Abgesehen vom DEV in Bruchhausen-Vilsen, von den Eisenbahnfreunden der oberen Kochertalbahn Gaildorf – Untergröningen und der Museumsbahn am Schönberger Strand ist das Läuten überwiegend vom Wohlbefinden und der Stimmung des jeweiligen Lokführers abhängig. So er-

lebt man es immer wieder, daß man nach einer Fahrt mit einem Museumszug an den Ausgangspunkt zurückkehrt, ohne daß nur ein einziges Mal das bewährte Warnsignal der Glocke genutzt wurde.

Aus Gesprächen mit anderen Eisenbahnern habe ich immer wieder die Meinung gehört, daß das Läuten zu leise sei und deshalb leicht überhört werde. Für Straßen mit Kraftfahrzeugverkehr mag dieses Argument zutreffen, für Feld- und Fußwege hingegen nicht. Gerade an Überwegen, an denen ausschließlich Fußgänger und Radfahrer das Gleis überqueren, trägt das Läuten umweltschonend und zuverlässig zur Betriebssicherheit bei. Die Glocke warnt den Wegbenutzer unaufhörlich, bis die Gefahr durch den Zug vorüber ist. Man läuft schnell Gefahr, die Warnkraft der Glocke zu unterschätzen.

Wer sucht, der findet. Dieser Satz gilt auch heute noch für denjenigen, der nach Läutetafeln Ausschau hält. An einigen NE findet das Signal »Bü 5« verblüffenderweise noch heute relativ häufig Anwendung. Daß diese Läutetafeln jedoch nicht im Sinne des Signaltafelbuches aufgestellt sind, zeigt sich daran, daß die Fahrzeuge dieser Bahnen in der Regel keine funktionstüchtigen Läutewerke mehr besitzen. Derartige Signale dienen dem Lokführer praktisch als Hinweisschild auf einen zu erwartenden Überweg, an dem bei Bedarf zu pfeifen ist. Tatsächlich hat die Existenz dieser zweckentfremdeten Läutetafeln wirtschaftliche Gründe.

Die Westerwaldbahn und die Köln – Frechen – Benzelrather-Eisenbahn (KFBE) gehören zu den letzten mir bekannten Kleinbahnen, die im alltäglichen Planbetrieb noch läuten. Gerade die neuen Lokomotiven der KFBE sind mit einem weithin hörbarem Läutewerk ausgestattet. Wer es nicht glauben will, dem empfehle ich einen Spaziergang durch den Kölner Stadtwald. Erst kürzlich beobachtete ich genau dort 2 ältere Damen, die durch das Läuten rechtzeitig auf den herannahenden Zug aufmerksam wurden. Anstatt stehen zu bleiben, eilten sie ihren Krückstock mutig vorausschwingend mit dem Ruf: „Komm Hilde!“ noch schneller über die Gleise. Dies ist ein Stück Kleinbahnatmosphäre in unseren Tagen, die es zu bewahren gilt!



Links: Läutetafel an der Sauerländer Kleinbahn, auch hier wird dieses Signal zwar aufgestellt aber nicht beachtet, bei Hüinghausen, 1992, Foto: Michael Schnippering

BUCHKURS

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

Jahresbericht '92

94 S., DIN A 4, broschiert, VDV, Kamekestr. 37 – 39, 50672 Köln, kostenlos

Der Jahresbericht des VDV dient nicht dem Zweck, eine lückenlose Aufzählung der Verbandsarbeit wiederzugeben. Er befaßt sich vielmehr mit den Schwerpunkten der Arbeit, die 1992 durch die anstehende Regionalisierung der Bahnen und den europäischen Binnenmarkt geprägt waren. Doch die etwa 3 Dutzend Fachbeiträge geben in ihrer Gesamtheit einen guten Überblick über die aktuellen Fragen und Antworten aus den Bereichen Verkehrspolitik, Verkehrswirtschaft und Verkehrstechnik aus der Sicht des öffentlichen Nahverkehrs. Außerdem wird über die Entwicklung in den einzelnen Bundesländern ausführlich berichtet. Der Jahresbericht des VDV ist natürlich nicht für Eisenbahnfreunde geschrieben, die Angaben zur Lok 4711 oder zur Straßenbahnlinie 0815 wünschen. Er liefert vielmehr wertvolle Vergleichszahlen und Argumente für eigene Überlegungen. Insofern dürfte der Jahresbericht auch bei einigen Museumsbahnern auf Interesse stoßen, und deshalb sei er hier vorgestellt. wb

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

VDV aktuell '92

20 S., DIN A 6, geheftet, VDV, Kamekestr. 37 – 39, 50672 Köln, kostenlos

Mit 12 Diagrammen sowie einigen Tabellen gibt dieses handliche Heftchen einen Überblick über die wichtigsten Zahlen aus dem öffentlichen Personennahverkehr und Güterverkehr der Mitgliedsunternehmen im Zusammenhang der letzten Jahre. Eine handliche Broschüre, sehr übersichtlich gemacht und somit eine Hilfe auch für Museumsbahner, die sich für umweltschonenden Verkehr einsetzen. wb

Der Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr des Bundeslandes Schleswig-Holstein

Zukunftsperspektive Bahn in Schleswig-Holst.

42 S., DIN-A 4, broschiert, Der Minister für Wirtschaft, Technik und Verkehr, Düsternbrooker Weg 94, 24105 Kiel, kostenlos

Bereits vor einiger Zeit hat Baden-Württemberg als erstes Bundesland ein eigenes Schienenkonzept als Broschüre des Verkehrsministers veröffentlicht. Mit dem nun vorgelegten Bericht leistet der Verkehrsminister Schleswig-Holsteins ebenfalls einen interessanten Diskussionsbeitrag zur Verkehrspolitik mit Alternativen zum Straßenverkehr. Mit diesem Papier zeigt ein Verkehrsminister, daß die Politik sehr wohl Zukunftsperspektiven entwickeln kann und nicht nur auf Forderungen seitens einschlägiger Verbände reagieren muß. Da wird die Elektrifizierung der Hauptstrecken nicht als Fortschritt gepriesen, sondern mit „Versäumnisse aufholen“ beim Namen genannt. Da ist von „zu aktivierenden Strecken“ die Rede, und da wird eine gedankliche Aufteilung der Schienenstrecken nach Hochgeschwindigkeits-, Interregio- und Regionalverkehr entwickelt. Begründet wird auch eine Bahnquerung der Unterebbe, um das Nadelöhr Hamburg zu umfahren.

Noch vor wenigen Jahren wäre dieser Diskussionsbeitrag als Spinerei von Eisenbahnfreunden abgetan worden. Insofern ist schon die Veröffentlichung dieses Berichts durch ein Landesverkehrsministerium als Erfolg für eine umweltorientierte Verkehrspolitik zu werten. wb

Condor-Flugdienst

Taschenbuch für die Touristik-Presse 1993/94

472 S., DIN-A 6, gebunden mit flexiblem Einband, Kroll-Verlag, ISBN 3-927757-28-4, 43,80 DM

Mit seinen über 10.000 Namen aus der Touristik-Szene ist dieses Taschenbuch sicher ein nützlicher Helfer für die Museums- und Touristikbahner, die für ihre Öffentlichkeitsarbeit einschlägige Adressen suchen. Wohlgeordnet nach Reisejournalisten, Presse, Touristik, Behörden, Verbände usw. sind die benötigten Adressen schnell zu finden. Natürlich gibt es auch eine Rubrik Touristische Privatbahnen, unter denen auch 7 Museumsbahnen zu finden sind. wb

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

VDV Publikationen

48 S., DIN A 5, geheftet, VDV, Kamekestr. 37 – 39, 50672 Köln, kostenlos

Schon die beiden Vorgängerverbände BDE und VÖV haben für ihre Mitgliedsunternehmen eine beträchtliche Anzahl von Publikationen als Hilfestellung herausgegeben. Diese Tradition hat der VDV in den letzten Jahren fortgesetzt, einige Broschüren wurden in der DME vorgestellt. Die Gesamtübersicht der VDV-Veröffentlichungen mit Preisangaben und Bezugsmöglichkeiten überrascht mit der thematischen Bandbreite und der großen Anzahl. Kesselstandsetzung und -wartung gehören selbstverständlich nicht zu den Themen des VDV, dennoch wird auch der Museumsbahner schnell fündig. wb