

## Das Strecken-Läutewerk / Mantelbude

Mit zunehmender Zugdichte und Geschwindigkeit auf allen deutschen Eisenbahnstrecken wurden Zugmeldungen und deren Signalisierung immer wichtiger.

Produziert wurden diese Läutewerke von unterschiedlichen Herstellern, das Vorbild meiner Mantelbuden stammt von Siemens & Halske.

Das Läutesignal war ein weithin hörbares akustisches Signal, das dazu diente das Personal an Streckenposten wie Blockstellen, Bahnübergängen und Bahnhöfen von der Annäherung eines Zuges zu unterrichten.

Diese Signalisierung durch fortlaufende elektrische Impulse wurde von dem Bahnhof ausgelöst, der einen Zug abschickte um alle erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen an der befahrenden Strecke einzuleiten.

Die Signalisierungen unterschieden sich, je nach Zugrichtung und Zugart, durch die Anzahl aufeinanderfolgender Glockenschläge.

Das Mantelläutewerk war nur eines von vielen Modellen, wenn auch das vermutlich am weitesten verbreitetste. Es gab dieses Läutewerk ab ca. 1880 bei allen deutschen Länderbahnen und wurde bis in die Zeit der 70er Jahre bei DB und DR verwendet.

Manchen Ortes waren die akustischen Signale der Mantelbuden mit einer optischen Signalisierung durch eine Fallscheibe kombiniert.

Diese Fallscheibe wurde automatisch bei Einsetzen der Glockenschläge aktiviert und aus seiner Grundstellung (horizontal) in die Vertikale gedreht, dadurch war auch bei ungünstigen Bedingungen wie Wind oder anderen Geräuschen die Signalisierung sicher gestellt.

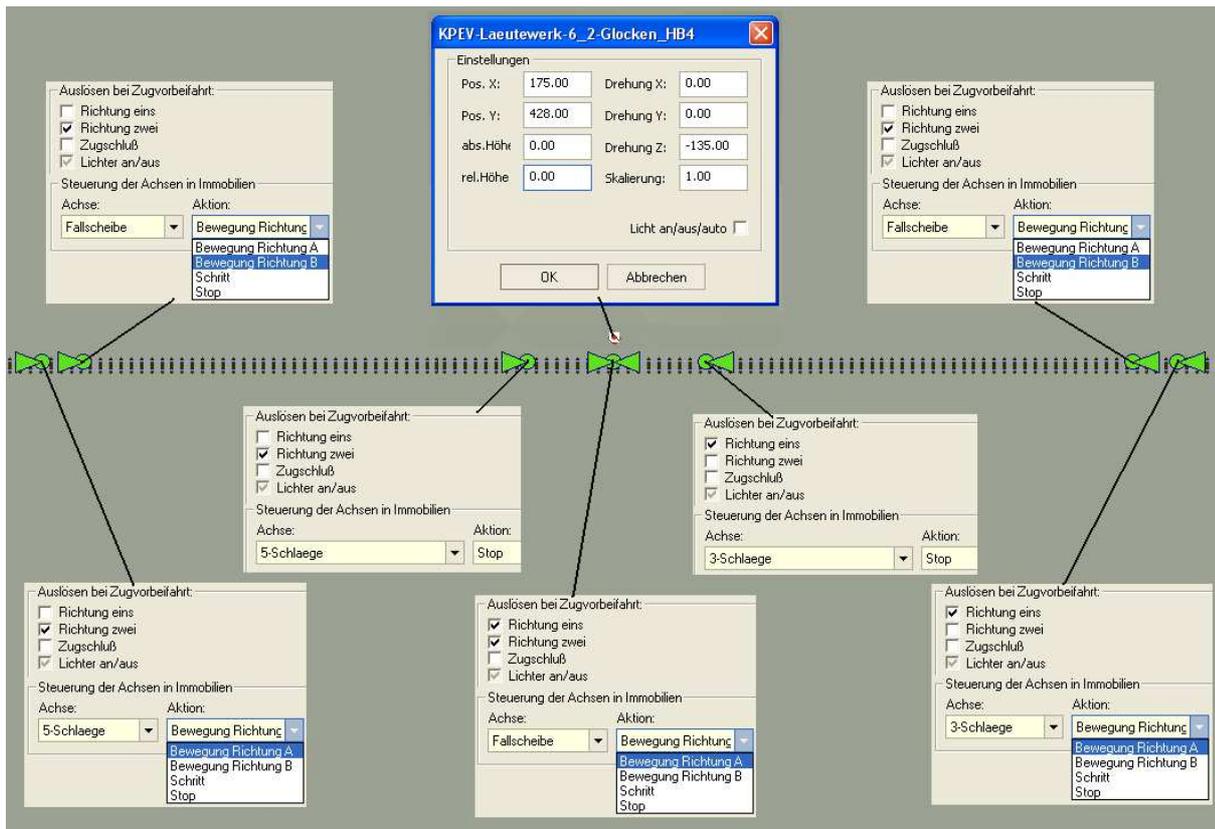
Außerdem gingen die Glocken bei abgelaufenem Aufziehmechanismus (ähnlich wie bei einer Wanduhr mit Gewichten) oder Beendigung der elektrischen Impulse aus, sodass die Glockenschläge beendet wurden.

Das Signal der Fallscheibe dagegen wurde durch den ersten elektrischen Impuls entriegelt, wodurch die durch eine Permanentfeder umgelegt wurde. Die Rückstellung der Fallscheibe in die Ausgangsposition konnte nur durch das manuelle Eingreifen des zuständigen Bahnwärters erfolgen.

Es gibt 16 unterschiedliche Modelle, jeweils 8 Stück haben zwei Glocken, haben eine Glocke, sind grün, sind grau, haben eine Fallscheibe, sind hell oder etwas dunkler und es wurden glockenabhängig unterschiedliche .wav-Dateien verbaut.



Anordnung der Kontaktpunkte am Beispiel der Mantelbude Nr. 6 mit 2 Glocken und Fallscheibe, eingesetzt an einer eingleisigen Strecke.



Aus den einzelnen Feldeinträgen sind die Zuordnungen und Eintragungen zu erkennen. Bei dem Einsatz der Modelle ohne Fallscheibe fallen die entsprechenden Kontaktpunkte weg.



Mantelbude mit 2 Glocken und Fallscheibe an einem Bayrischen Bahnübergang, ca. 1910