

Michael Meinhold

ANLAGEN-VORBILDER

für Kenner und Genießer

Mit Schaubildern von Ivo Cordes und Gleisplänen von Thomas Siepmann

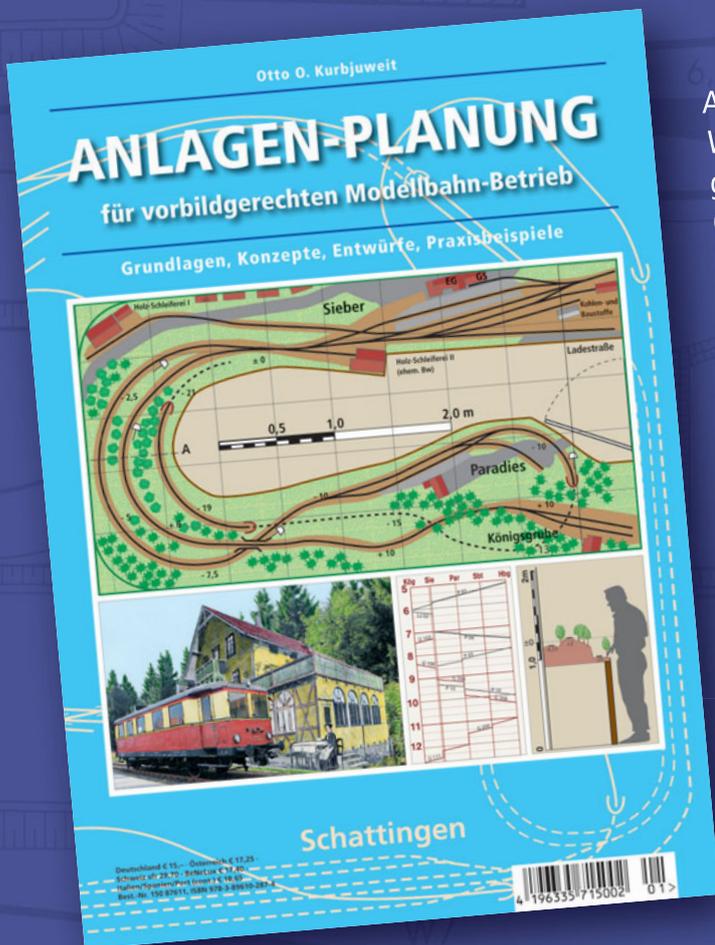


MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Deutschland € 15,-
Österreich € 16,30 · Schweiz SFr 29,80
ISBN 978-3-89610-204-1 · Best.-Nr. 15087604



Hiermit **planen** sie **richtig**



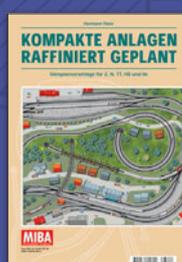
Am Anfang jedes Bauprojekts stehen nichts als Fragen. Warum wollen wir eine Anlage bauen? Was macht eine gute Anlage aus? Und was machen wir dann damit? Oder gar: Kann eine Modellbahn-Anlage Kunst sein? Aus seinem jahrzehntelangen Erfahrungsschatz beantwortet Otto O. Kurbjuweit nicht nur diese und viele weitere Fragen zu den Grundlagen der Planung und zur Anlagenkonzeption, sondern bietet auch zahlreiche konkrete Modellbahn-Entwürfe und Praxisbeispiele – natürlich immer unter der Prämisse, dass auf der entstehenden Anlage Betrieb stattfindet, der dem des Vorbildes nahekommt. Wer erfahren will, wie man aus einem banalen Gleisoval eine Betriebsanlage entwickeln kann und warum „Prototype freelancing“ das Modellbahnhobby zur Kunst erhebt, kommt an dieser MIBA-Planungshilfe nicht vorbei.

132 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
über 230 Gleispläne, Zeichnungen, Skizzen
und Fotos
Best.-Nr. 150 87611 · € 15,-

Weitere Planungshilfen aus der MIBA-Redaktion



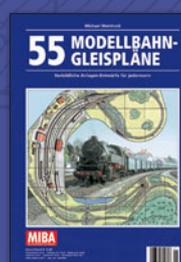
Rolf Knipper
Anlagen planen mit Rolf Knipper
84 Seiten, DIN A4
Best.-Nr. 150 87601
€ 10,-



Hermann Peter
Kompakte Anlagen raffiniert geplant
100 Seiten, DIN A4
Best.-Nr. 150 87602
€ 12,80



Michael Meinhold
Anlagen-Vorbilder für Kenner und Geübte
116 Seiten, DIN A4
Best.-Nr. 150 87604
€ 15,-



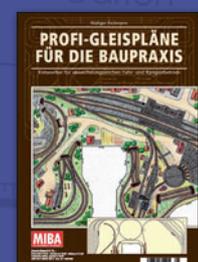
Michael Meinhold
55 Modellbahn-Gleispläne
100 Seiten, DIN A4
Best.-Nr. 150 87606
€ 12,80



F. Rittig/G. Peter
Endbahnhöfe planen + bauen
116 Seiten, DIN A4
Best.-Nr. 150 87607
€ 15,-



Rolf Knippers schönste Anlagen-Entwürfe
116 Seiten, DIN A4
Best.-Nr. 150 87608
€ 15,-



Rüdiger Eschmann
Profi-Gleispläne für die Baupraxis
116 Seiten, DIN A4
Best.-Nr. 15087609
€ 15,-

Michael Meinhold

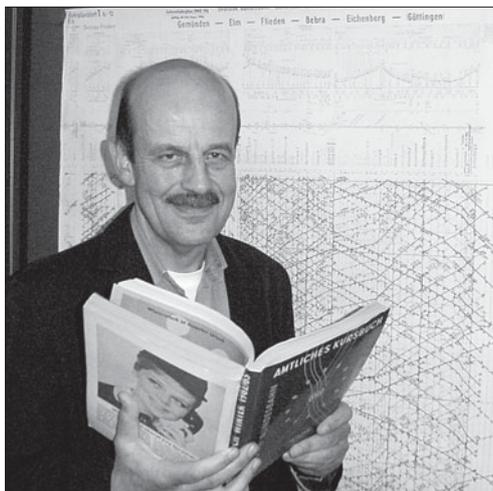
ANLAGEN-VORBILDER

für Kenner und Genießer

Mit Schaubildern von Ivo Cordes
und Gleisplänen von Thomas Siepmann

10 Modellbahn-Anlagenvorschläge
nach realen Vorbildern aus drei Epochen





Michael Meinhold, Jahrgang 1947, ist ein Eisenbahnarr der frühesten Stunde. Die Familien-legende erzählt, dass er bereits als Abc-Schütze mit besonderem Eifer Kursbücher und Modellbahn-Kataloge studierte. Auf jeden Fall hat diese frühe Verbindung von Vorbild und Modell nach dem Geschichts- und Germanistikstudium sein publizistisches Wirken geprägt: Redakteur und Chefredakteur der MIBA von 1971 bis 1987, Begründer und Chefredakteur der Zeitschrift „Bahn & Modell“ von 1987 bis 1990, seit 1992 als freiberuflicher Publizist Verfasser zahlreicher Artikel, Bücher und Broschüren. Sein besonderes Interesse galt neben der Verknüpfung von Eisenbahn- und Zeitgeschichte der Umsetzung von Original-Strecken und -Bahnhöfen in epochenstimmige Anlagen und einem vorbildorientierten Betrieb. Michael Meinhold verstarb Anfang 2009 nach kurzer, heimtückischer Krankheit.

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.
ISBN 978-3-89610-204-1

Unveränderter Nachdruck

© 2014 by Verlagsgruppe Bahn GmbH,
MIBA-Verlag, Fürstenfeldbruck

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise und mithilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung des Verlages.

Mit Textbeiträgen von Thomas Siepman und Ivo Cordes

Layout und Satz: Michael Meinhold

Litho: Waso PrePrintService GmbH, Düsseldorf

Druck: Druckservice Duisburg Medienfabrik GmbH, Duisburg

Zeitreise mit Stimmungsbildern

So ein Vorwort ist doch das Letzte – was Sie, verehrte Leserin und Sie, verehrter Leser, an dieser Broschüre interessiert. Mag es nun vertraulich raunend „Ein Wort zuvor“ oder feierlich hochtrabend „Zum Geleit“ überschrieben sein – gelesen wird ein Vorwort, wenn überhaupt, erfahrungsgemäß erst ganz zuletzt.

Sie haben also, davon gehe ich aus, zunächst die Schaubilder und Anlagenpläne betrachtet, einen vergleichenden Blick auf manches Vorbildfoto geworfen und vielleicht einen Zugbildungsplan genauer studiert. Mag sein, dass Sie bei diesem oder jenem Bahnhof „Mensch, den wollte ich doch auch schon mal nachbauen!“ gedacht und daraufhin erst die Bildunterschriften und dann den Haupttext gelesen haben. So sind Sie nach und nach von Boppard am Mittelrhein über Mühlehorn am Walensee nach Schotten im Vogelsberg gereist und zu guter Letzt wieder hier vorne angekommen.

Gut so. Denn dann haben Sie es schon selber wahrgenommen: Bahnstrecken und Bahnhöfe haben allesamt nicht nur ihre eigene Geschichte, sondern auch ihre eigene Stimmung, ihr eigenes Fluidum. Das kann sich in einem rastlosen Betrieb ebenso ausdrücken wie in weltferner Geruhsamkeit, gleichermaßen typische Gebäude und Kunstbauten wie bestimmte Lokomotiven und Züge meinen; kleine Details wie der Kanonofen in einer Donnerbüchse gehören genauso dazu wie etwa die imposanten Anlagen eines großen Zementwerks. Die Summe all dieser Bilder ist es, die den ganz besonden Reiz einer Strecke, eines Bahnhofs ausmacht – und genau das will dieser Band, wollen die hier versammelten Anlagen-Vorbilder vermitteln.

Das vermögen weder langatmige Chroniken à la „Am Freitag, dem 18. Oktober 1893, wurde die neue Strecke in Anwesenheit des Regierungspräsidenten Zenno von Zitzewitz feierlich eröffnet“ noch starre Stationierungs-Statistiken. Beides werden Sie hier ebenso wenig finden wie sinnlose Ringelreihen-Gleispläne oder computergene-

rierte Anlagen-Albträume. Geschildert wird stattdessen, wie Sie eine anregende Vorbildsituation in eine nicht minder anregende Anlage umsetzen und darauf einen vorbildorientierten Betrieb veranstalten können – nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Die Auswahl der Vorbilder ist dabei, wie könnte es anders sein, natürlich genau so subjektiv und individuell geschehen, wie jeder Modellbahner sein Hobby betreibt. Hunderte weiterer Strecken und Bahnhöfe könnten hier auch vertreten sein; einige Dutzend andere haben Ivo Cordes, Thomas Siepman und ich im Lauf der Jahre in diversen Publikationen zum Nachbau und Nachspiel vorgeschlagen. Das Besondere des vorliegenden Bandes liegt im Synergie-Effekt dieser Co-Produktion von drei Modellbahnern, die ein besonderes Faible für Streckengeschichte, Eisenbahnarchäologie und vorbildorientierte Betriebsabläufe verbindet. Dass das Ergebnis der jahrelangen gemeinsamen Planungsarbeiten nicht elfenbeintürmiges Sektierertum, sondern breitenkompatible Umsetzbarkeit spiegelt, mag die (für einen Nachbau freilich nicht zwingende) Verwendung der Roco-Line-Geometrie ebenso verdeutlichen wie der doch eher entspannte Umgang mit der Materie – bei aller notwendigen Akribie der Recherche, die sich nicht zuletzt in der Dokumentation betrieblich relevanter Vorbild-Unterlagen niederschlägt, soweit diese noch aufgespürt und herangezogen werden konnten.

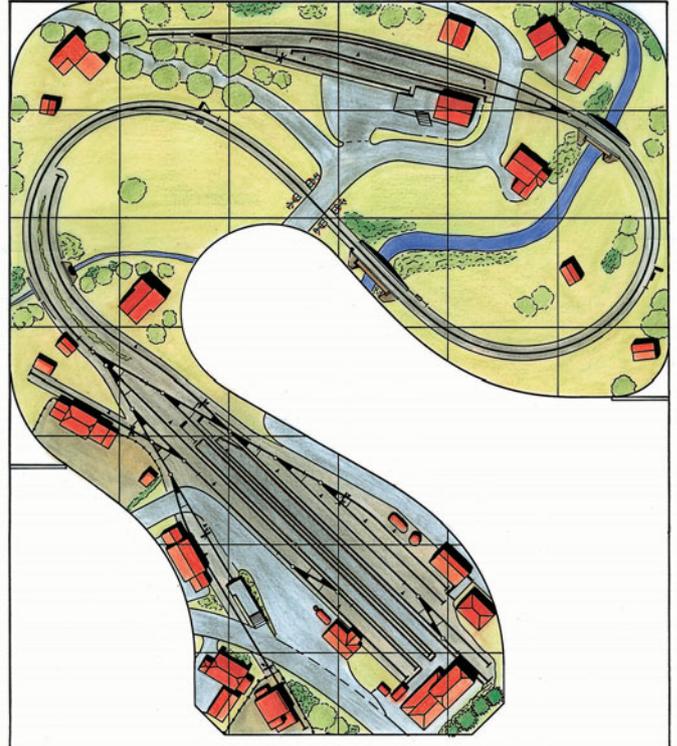
Genug der Vorrede. Mein Dank gilt Ivo Cordes und Thomas Siepman für die von anhaltender Geduld und wechselseitiger Inspiration gleichermaßen geprägte Zusammenarbeit; Dank auch allen, die mit Fotos und Dokumenten die reichhaltige Illustration dieser Zeitreise mit Stimmungsbildern ermöglicht haben.

*Laubach (Oberhessen),
im September 2003*

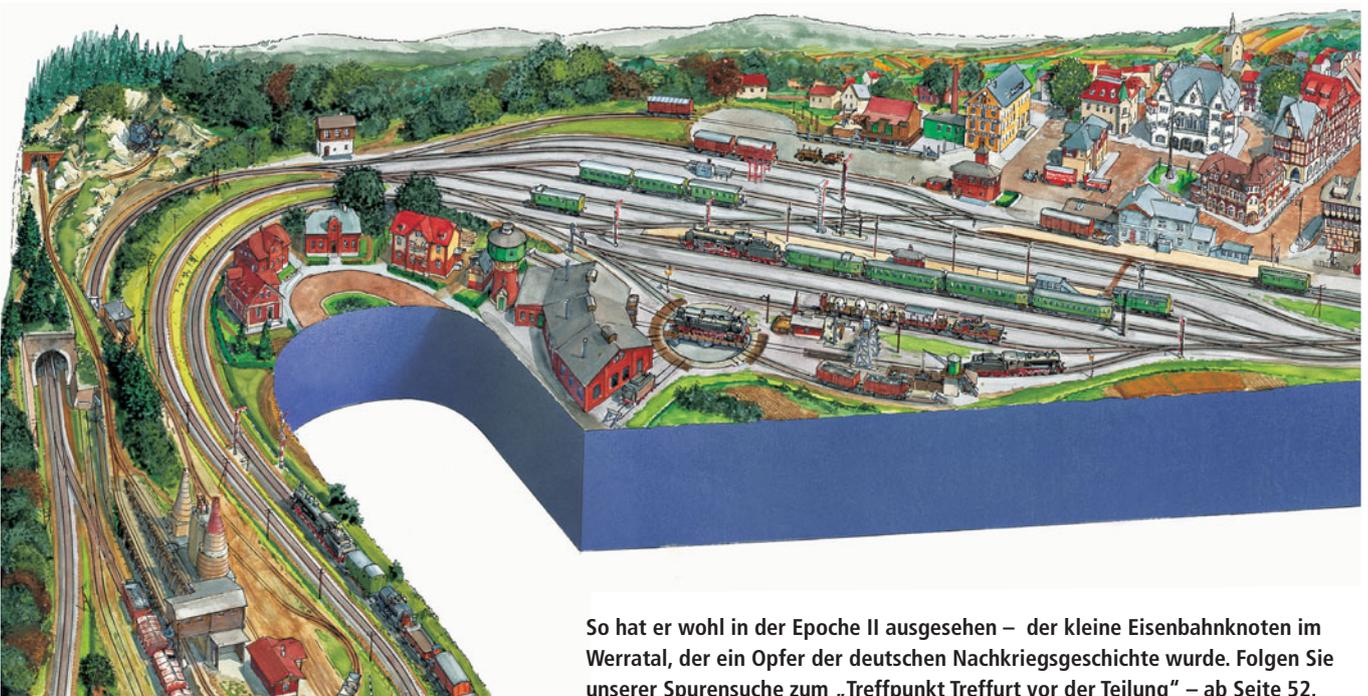
Michael Meinhold



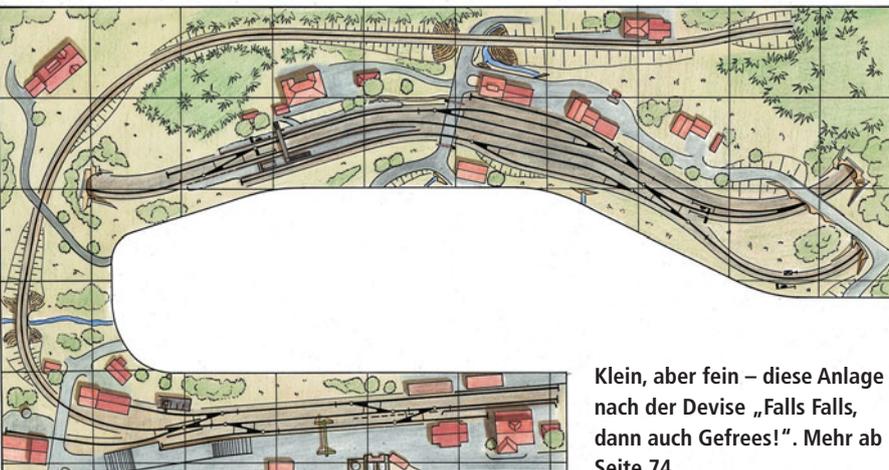
Mitten durchs Dorf dampft der „Vogelsberg-Express“ von Nidda nach Schotten – ein reizvolles Vorbild für eine Modellbahn-Anlage! Noch mehr „Dampfszenen aus Oberhessen“ ab Seite 102.



Ob er aber über Oberamergau oder ob er über Unteramergau ... Wie auch immer – die 169 erreicht ihr Ziel, dessen Gleisplan wir hier sehen: „Große Passion für kleine Loks“ ab Seite 32.



So hat er wohl in der Epoche II ausgesehen – der kleine Eisenbahnknoten im Werratal, der ein Opfer der deutschen Nachkriegsgeschichte wurde. Folgen Sie unserer Spurensuche zum „Treffpunkt Treffurt vor der Teilung“ – ab Seite 52.



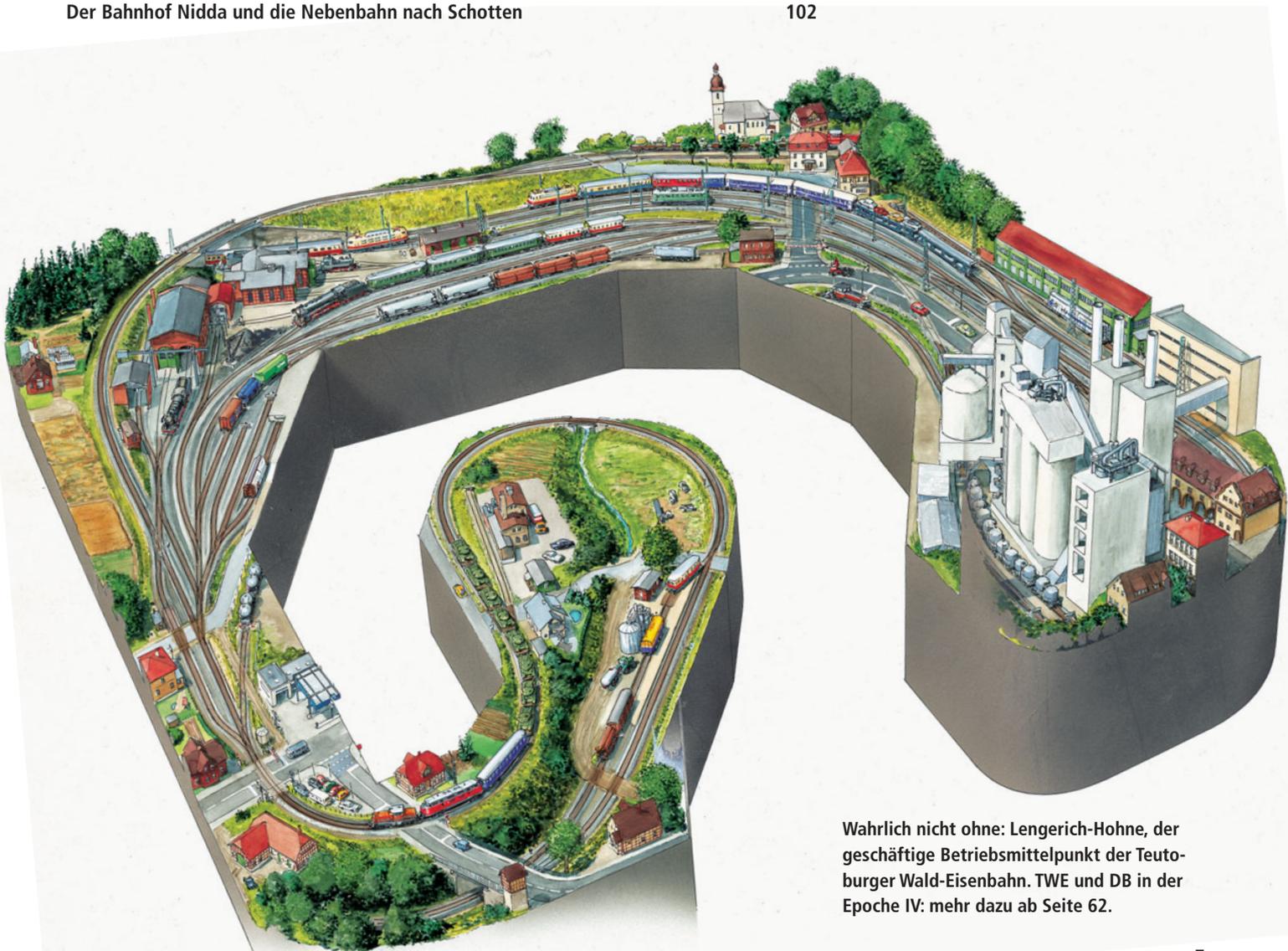
Klein, aber fein – diese Anlage nach der Devise „Falls Falls, dann auch Gefrees!“ . Mehr ab Seite 74.



Mit dem Schienenbus durch die Rhön nach Hilders – das geht heute nur noch im Modell, wobei bei unserem Anlagenvorschlag allerdings nicht nur beschauliche Nebenbahn-Romantik angesagt ist: „Am Rand des Wahnsinns und der Rhön“ – Seite 38.

Inhalt

Vom Rheingold zum Hunsrück Der Bahnhof Boppard und die Steilstrecke nach Buchholz	8
Mit Ommi durchs Ohmtal Die Ohmtalbahn mit dem Bahnhof Homberg und dem MHI-Schotterwerk	20
Große Passion für kleine Loks Mit der 169 nach Oberammergau	32
Am Rand des Wahnsinns und der Rhön Götzenhof an der Nord-Süd-Strecke und die Rhönbahn nach Hilders	38
Treffpunkt Treffurt vor der Teilung Spurensuche im Werratal	52
Teutoburger Transit Lengerich-Hohne, Betriebsmittelpunkt der Teutoburger Wald-Eisenbahn	62
Falls Falls, dann auch Gefrees! Hauptbahn und Nebenbahn in Oberfranken	74
Berg, Bahn & Boot am Walensee SBB-Magistrale mit Mühlehorn	84
Anna und ihre Schwestern beim EBV Zechenbetrieb im Wurmrevier	92
Dampfszenen aus Oberhessen Der Bahnhof Nidda und die Nebenbahn nach Schotten	102



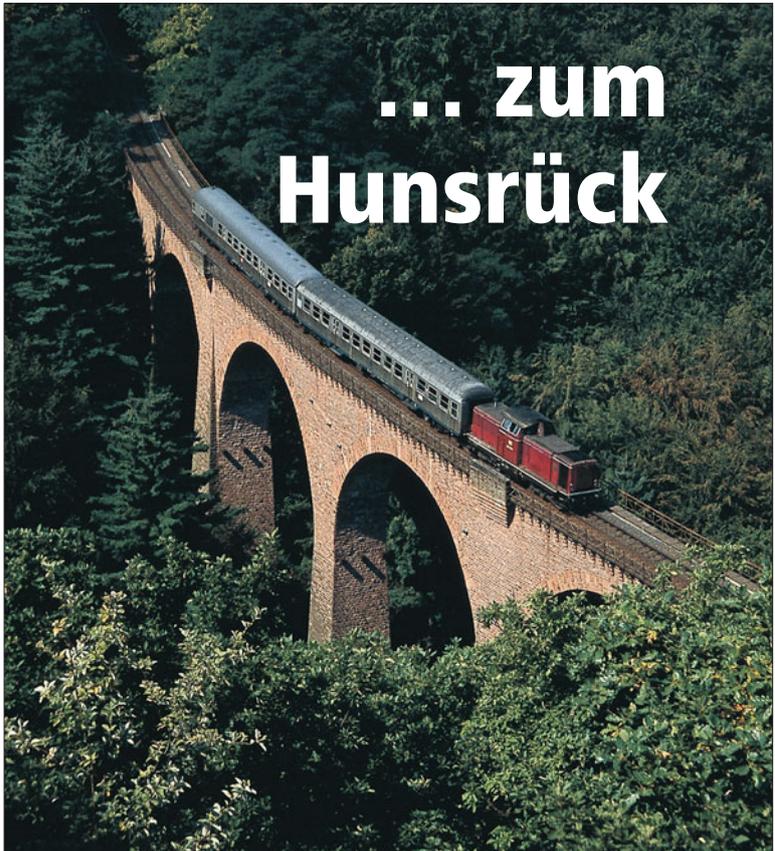
Wahrlich nicht ohne: Lengerich-Hohne, der geschäftige Betriebsmittelpunkt der Teutoburger Wald-Eisenbahn. TWE und DB in der Epoche IV: mehr dazu ab Seite 62.



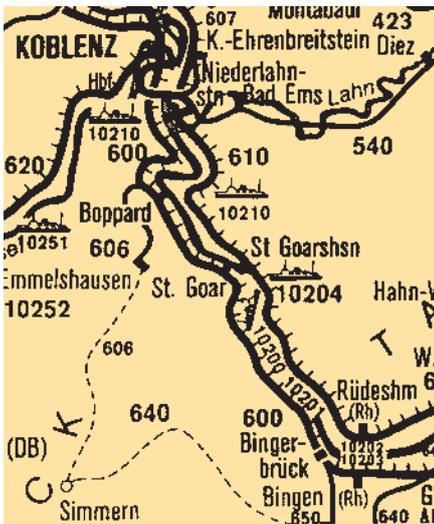
Vom Rheingold ...

Welche Züge bringt der neue Tag? Wie flüssiges Gold schimmert der Rhein zwischen Rudesheim und Assmannshausen in der Morgensonne des 19.4.1990. „Vom Rheingold zum Hunsrück“ schiebt 213 339 den N 7575 am 12.8.1990 über den Hubertusviadukt.

Sei es der gleißende Goldschatz aus dem Nibelungenlied, Richard Wagners opulente Oper oder der legendäre Luxuszug, der den Namen durch drei Epochen der Eisenbahngeschichte trug – zum Mythos geriet das Rheingold, geriet der „Rheingold“ allemal. Ein Mythos im Modell – warum nicht? Wer den „Rheingold“ wieder rollen sehen will im passenden Panorama, wird bei diesem Anlagenvorschlag ebenso fündig werden wie der Anhänger eines nicht alltäglichen Nebenbahn-Betriebs vor wildromantischer Kulisse: Auch um die Steilstrecke von Boppard nach Buchholz rankt sich mittlerweile schon manch verklärende Legende. Vorhang auf also für unsere Reise vom Rheingold zum Hunsrück!



... zum
Hunsrück



Bahnhof Boppard: links oben der am Umsetzgleis verschmälerte Bahnsteig mit 798 542 und der gleichfalls im Anlagenvorschlag zu findenden Kirche im Hintergrund (28.5.1983). Oben 213 334 mit Üg 67805 vor dem Empfangsgebäude mit Stellwerksvorbau und teilweise überdachtetem Hausbahnsteig; links spitzen auf dieser mittlerweile historischen Aufnahme gerade noch Laderampe und Güterschuppen hervor (9.3.1988). Unten bremsst 213 333 den N 7580 talwärts über die Straßenunterführung in Buchholz, die unschwer im Schaubild auszumachen ist (26.10.1989).

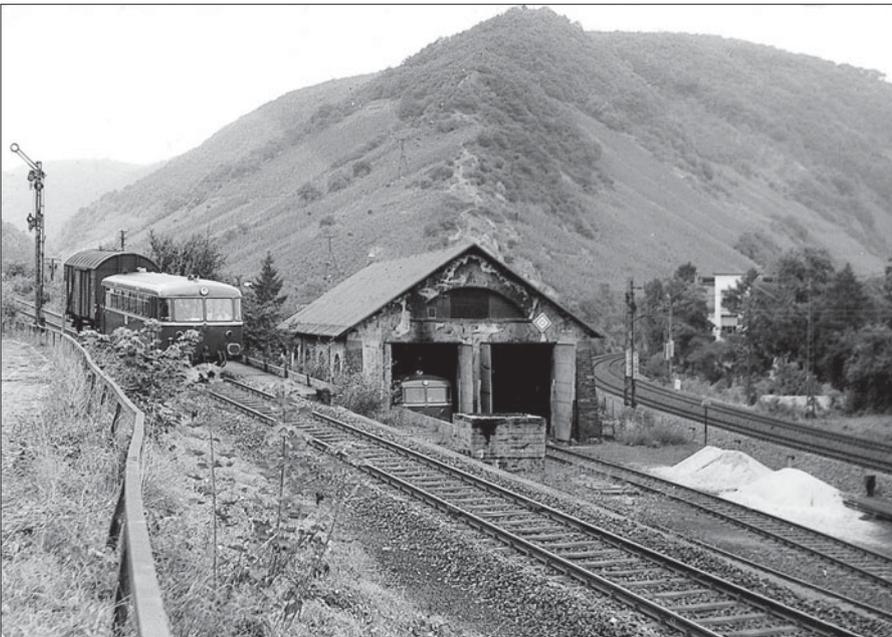
Ausschnitt aus der Kursbuchkarte von 1983. In Boppard zweigt von der linken Rheinstrecke (KBS 600) die Zweiglinie nach Buchholz und Emmelshausen ab, die früher bis Simmern weiterführte.

Die linke Rheinstrecke und die in Boppard abzweigende Steilstrecke nach Buchholz genießen unter Eisenbahnfreunden und Modellbahnern einen ganz besonderen Ruf. Kein Wunder – vereinen sie doch eine höchst reizvolle Streckenführung in romantischer Umgebung mit einem Betrieb, der es in sich hat: In dichter Folge rollen IC, EC, FD & Co. durch das Rheintal, während auf der in den Hunsrück führenden Steilstrecke kurze Züge bergwärts klettern.

Geschichte

Auf der im Jahr 1859 eröffneten Strecke Mainz–Köln wird 1959 der elektrische Betrieb aufgenommen. Die Nebenbahn von Boppard nach Simmern, 1908 in Betrieb genommen, wird

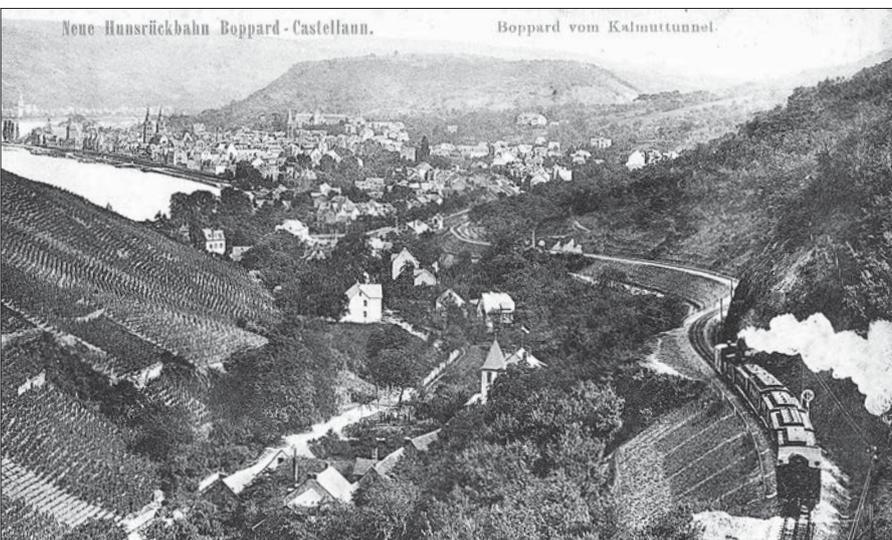




Einst und jetzt: links oben die Partie an der westlichen Ausfahrt von Boppard um 1965 mit dem Ausfahrtsignal für die Strecke nach Buchholz; ganz links das ehemalige Bremsgleis für evtl. auf der Steilstrecke „durchgehende“ Fahrzeuge. Die Aufnahme daneben entstand am 29.3.1983 und zeigt 798 536 mit 998 898 vor der an Stelle des abgerissenen Lokschuppens errichteten Bahnmeisterei.

Links: Ebenfalls Mitte der Sechzigerjahre kommt ein Schienenbus mit Güterwagen die Steilstrecke herab und passiert den für die Schienenbusse damals leicht umgebauten Lokschuppen.

Unten links: Auf der alten Ansichtskarte von der „Neuen Hunsrückbahn“ sind bei genauem Hinsehen der Lokschuppen und das von Bellingrodt-Fotos bekannte kleine Stellwerk an der westlichen Ausfahrt zu erkennen.



mit ihrer Maximalneigung von 1:16,5 im Abschnitt Boppard-Buchholz als Zahnradbahn nach System Abt betrieben und 1929/30 auf reinen Reibungsbetrieb umgestellt.

Betrieb

Bleiben wir zunächst, passend zu den Bildern dieser Doppelseite, bei der Steilstrecke von Boppard nach Buchholz. Anfangs schieben Zahnradlokomotiven der preußischen Gattung T 26 – die späteren 97.0 der Deutschen Reichsbahn – die Züge bergwärts. In Buchholz übernehmen dann T 9.3 (91.3), T 14 (93.0), T 14.1 (93.5) oder auch G 10 die Bespannung nach Sim-