MIBA SPEZIAL 138

MIBA

DIE EISENBAHN IM MODELL

SPEZIAL 138

ISBN: 978-3-96453-567-2
B 10525

Deutschland € 12,90
Österreich € 14,20
Schweiz sFr 23,80
Portugal (cont) € 17,40
Be/Lux € 14,80
Niederlande € 15,90
Dänemark DKK 139,–

Neue Anlagen-Ideen nach Vorbild oder frei interpretiert

Planung mit Perspektive

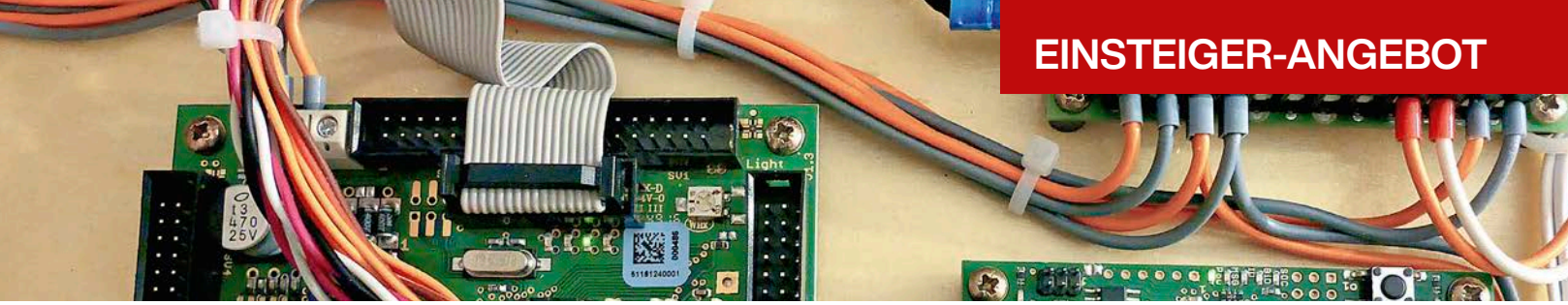
3D-Schauskizzen, Zeichnungen, Profi-Tipps zur Umsetzung

Betriebs-Attraktion: Turmbahnhof Malsfeld als H0-Projekt

Für realistische Betriebsabwicklungen:
Mehr Spieler – mehr Spaß

„Saufbähnchen" mit Suchtpotential:
Motive von der Moselbahn

Für flexibel nutzbare Räume:
Raffinierte Klapp-Anlage



EINSTEIGER-ANGEBOT

Ihr digitaler Einstieg

2 Ausgaben nur 8,90 Euro statt ~~€ 17,–~~

Testen Sie 2x *Digitale Modellbahn*

Jetzt Vorteile nutzen:

- ✓ **Sie sparen € 8,10 gegenüber dem Einzelkauf**
- ✓ **Die *Digitale Modellbahn* kommt bequem frei Haus**
- ✓ **Nach den 2 Ausgaben jederzeit kündbar!**
- ✓ **Starten Sie mit der brandaktuellen Ausgabe**

Testen Sie jetzt die *Digitale Modellbahn*:

Auf 84 Seiten erhalten Sie jetzt Praxis- und Erfahrungsberichte, Grundlagen, Marktübersichten, Themen aus Modellbahnelektronik, Software und Computeranwendungen für Modellbahner, außerdem Neuheiten-Vorstellungen, sowie Tests und fundierte Bastel- und Selbstbauberichte.

Wie geht es weiter?

Wenn ich zufrieden bin und nicht abbestelle, erhalte ich *Digitale Modellbahn* ab dem dritten Heft bis auf Widerruf für € 7,45 pro Heft (statt € 8,50) 4x im Jahr frei Haus. Ich kann den Bezug jederzeit kündigen.

Hier geht´s direkt zum Abo

Jetzt online bestellen unter **vgbahn.shop/digitalstarten**

Thema suchen – und fokussieren

Früher stellte sich die Beschäftigung mit der Modellbahn einfacher dar: Da wurden auf eine Holzplatte möglichst umfangreich Gleise und Weichen geschraubt, um mit vielen Zügen – worum es ja eigentlich ging – auf einer großen Auswahl an Strecken Betrieb machen zu können. Die Gestaltung einer Landschaft war in vielen Fällen eher Nebensache. Zudem war das Spielen mit den Modellzügen eine temporäre Angelegenheit – meist zur Winterzeit. Das änderte sich jedoch, als die „Modellbahnplatte“ ein festes Domizil bekam. Nun konnten Landschaften gestaltet und Gleisanlagen zunehmend am Vorbild orientiert verlegt werden.

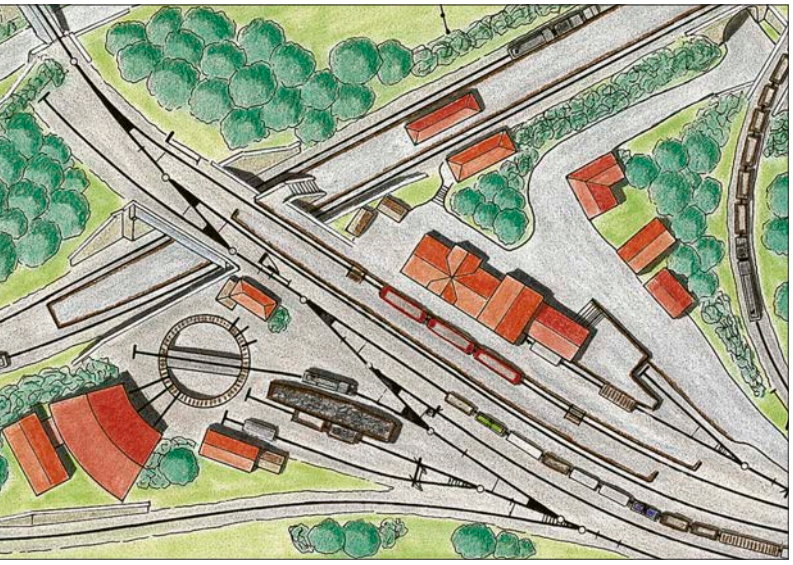
Heute ist die Modellbahnerei in vielerlei Hinsicht komplexer, vielschichtiger und damit anspruchsvoller geworden. Schon bei der Planung der Gleisanlage sind viele Faktoren und Parameter zu berücksichtigen. So beeinflussen Platzverhältnisse, Baugröße, Epoche, Themen wie Haupt- und/oder Nebenstrecke, Klein- oder Schmalspurbahn, wohin die Reise gehen soll, um das Vorbild authentisch als Modell wiederzugeben. Der Faktor Zeit ist hier noch nicht einmal berücksichtigt.

Es ließe sich nun trefflich über die genannten Punkte ausschweifend philosophieren, was in welchem Maße wovon abhängig ist. Doch das würde Bücher füllen und somit sind solche Diskussionen nicht zielführend. Stellen wir uns doch besser der Herausforderung, das Lieblingsthema in Abhängigkeit von der gewünschten Baugröße und dem zur Verfügung stehenden Platz in Einklang zu bringen. Hier ist Kreativität gefragt, was ja mithin ein wichtiger Aspekt der Modellbahnerei ist.

Der Weg zum optimalen Gleisplan erfordert es nicht selten, Wünsche und Vorstellungen zu fokussieren – wobei weniger durchaus mehr sein kann. Hilfreich ist es, die Wünsche der Wichtigkeit entsprechend zu formulieren und auch zu notieren – Stichwort „Pflichtenheft“. Das gilt gleichermaßen für Anlagenentwürfe ohne oder nach konkretem Vorbild. Dabei durchleuchte ich so manche Modell- und Vorbildgleispläne nach Umsetzbarkeit und Betriebsmöglichkeiten und prüfe, was sich in welcher Baugröße realisieren lässt und was für den vorgesehenen Betriebsablauf entfallen kann oder ihn gar verbessert. Letzterer steht z.B. bei mir im Fokus. Der Betrieb sollte vorbildnah, plausibel und abwechslungsreich erfolgen können.

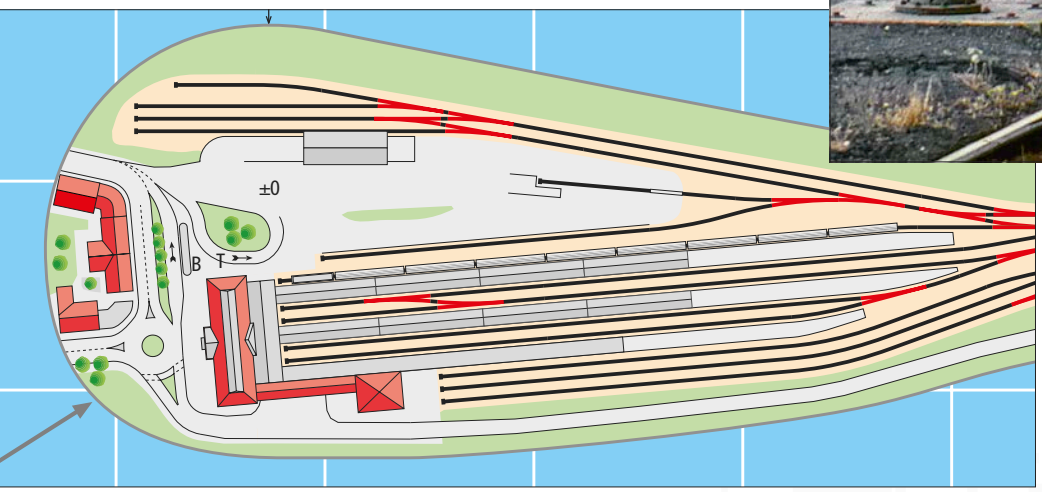
Nun verbleibt es mir, Ihnen viel Spaß beim Studieren der Gleispläne, bei der Suche nach den optimalen Gleisverbindungen und Anschlüssen zu Ladestellen zu wünschen. Lassen Sie sich von den vorgestellten Anlagenentwürfen und -ideen inspirieren empfiehlt Ihr *Gerhard Peter*

Der Turmbahnhof Malsfeld ist betrieblich eine absolute Besonderheit: Hier kreuzt eine Nebenbahn die Hauptbahn Kassel–Bebra. Der Clou sind die beiden Verbindungskurven, die auch den Modellbahnbetrieb unvergleichlich interessant machen. Reinhold Barkhoff hat auf der Basis eines von Michael Meinhold und Thomas Siepmann entworfenen Anlagenplans eines seiner grandiosen Schaubilder entworfen. *Abbildung: Reinhold Barkhoff*
Zur Bildleiste unten: Der Betriebsbahnhof Götzenhof dient nur Überholungen, umfasst aber auch eine hier einmündende Nebenbahn. Mit einem vorbildgetreuen Fahrplanbetrieb bietet der Bahnhof bis zu drei Mitspielern jede Menge Spielspaß. Dieter Lutz hat sich des Themas Modellbahn angenommen, wobei er sowohl der Bundesbahnstrecke wie auch der durch das Moseltal führenden Kleinbahn Aufmerksamkeit geschenkt hat. Praktisch bei beengten Platzverhältnissen sind Klappanlagen, wie sie Ivo Cordes für TT entwickelt hat. *Abb.: Thomas Siepmann, Eisenbahnstiftung, Ivo Cordes*

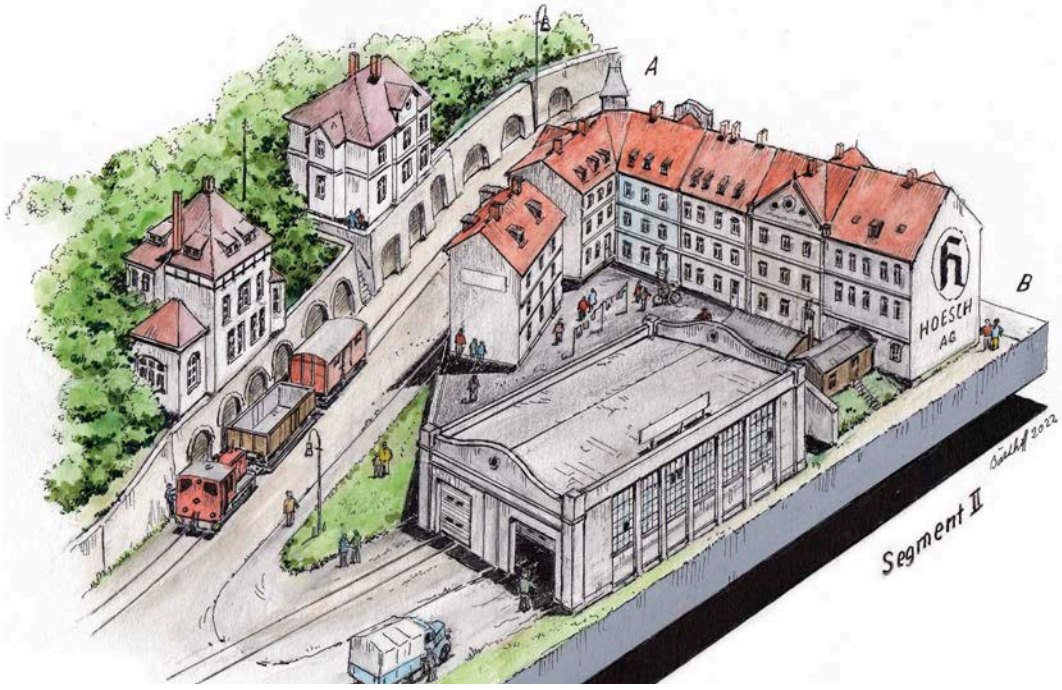


Ein ideales Vorbild für eine große Anlage ist der Bahnhof Malsfeld – gewissermaßen „oben Bahnhof, unten Haltepunkt", verbunden durch eine enge Gleiskurve. Ludwig Fehr berichtet über den Betrieb beim Vorbild, während Thomas Siepmann dazu einen Anlagenplan entwarf. Mehr dazu findet man ab Seite 6. *Zeichnung: Thomas Siepmann*

Ein beliebtes Anlagenthema ist die Verbindung einer zweigleisigen Hauptbahn mit einer privaten Nebenbahn. Das war auch bei dem legendären „Saufbähnchen" entlang der Mosel der Fall. Die kleine Bahn fasziniert noch heute, auch wenn sie schon seit vielen Jahrzehnten eingestellt ist. Dieter Lutz setzt der Moselbahn ab Seite 20 ein kleines Denkmal in Form interessanter Anlagenentwürfe. *Foto: Manfred van Kampen, Slg. Eisenbahnstiftung*



„Eine größere Sache in N" nahm sich Bertold Langer vor und zeigt, wie sie im Dachgeschoss eines Reihenhauses untergebracht werden kann – ein Kopfbahnhof, ein Durchgangsbahnhof und zwei lange Fahrstrecken wären bei diesem scheinbar üppigen Raumangebot in H0 nicht zu realisieren. Wie dies in N aussehen könnte, ist ab Seite 34 zu sehen.
Zeichnung: Bertold Langer



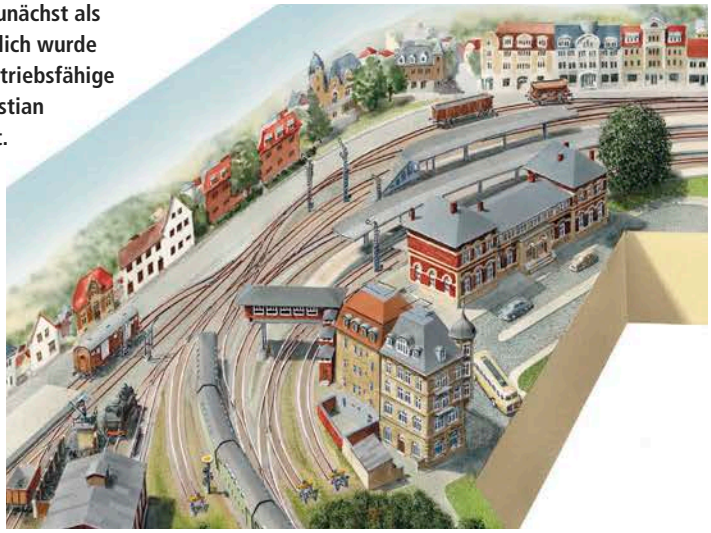
Hohenlimburg dürfte sicher nicht nur Kennern der Kleinbahnszene ein Begriff sein: schwerer Güterverkehr auf Rollwagen in schmalen Straßenschluchten! Den Entwurf für eine Segmentanlage von Thomas Siepmann hat Reinhold Barkhoff aufgegriffen und zeigt ab Seite 42, wie dieser ins Modell umgesetzt werden kann.
Zeichnung: Reinhold Barkhoff

MIBA SPEZIAL 138

DIE EISENBAHN IM MODELL

Betrieb mit authentischen Zugeinheiten – nach dem Vorbild von Götzenhof an der Rhönbahn entstand ein Anlagenentwurf für die Baugröße H0. Wie dies aussehen kann, ist ab Seite 62 zu sehen. *Foto: Helmut Oesterling/Archiv Michael Meinhold*

„Klein Deetz" entstand zunächst als Testobjekt – doch schließlich wurde aus dem Diorama eine betriebsfähige Segmentanlage, die Sebastian Koch ab Seite 56 vorstellt. *Foto: Sebastian Koch*



Wenn der Platz fehlt, sind beim Anlagenbau unkonventionelle Lösungen gefragt. Altmeister Ivo Cordes stellt ab Seite 78 eine betrieblich interessante Klappanlage vor. *Zeichnung: Ivo Cordes*

INHALT

ZUR SACHE

Thema suchen – und fokussieren 3

ANLAGEN-PLANUNG

Turmbahnhof Malsfeld 6

Moselmotive 20

Größere Sache in N 34

Flexibel einsetzbarer DB-Bahnhof 56

Götzenhof mit Rhönbahn 62

Klappanlage in TT 78

Fränkische Nebenbahn für den Dachboden 82

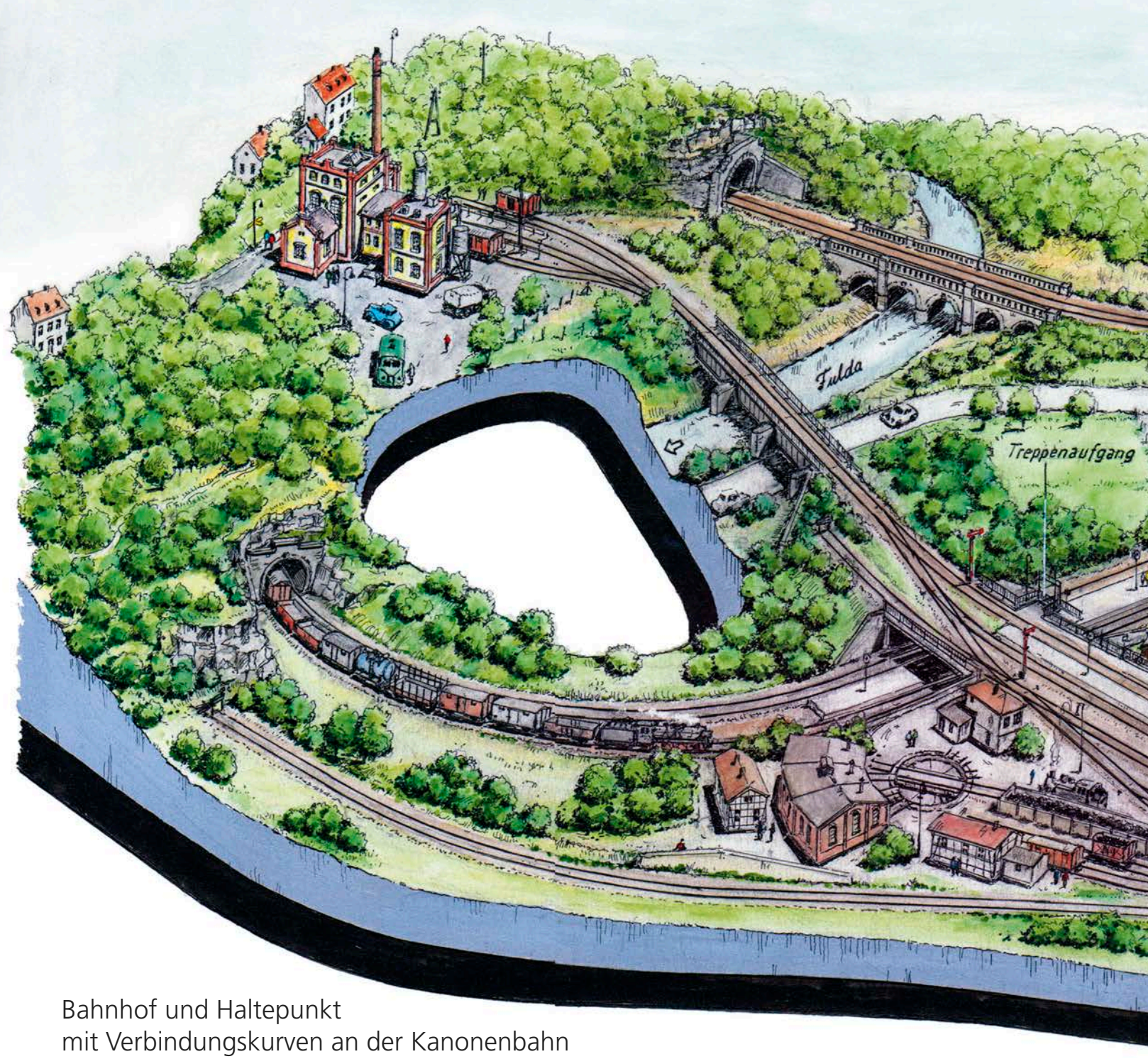
Kleiner Trennungsbahnhof mit Bw 90

VORBILD + MODELL

Hohenlimburger Kleinbahn 42

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 98



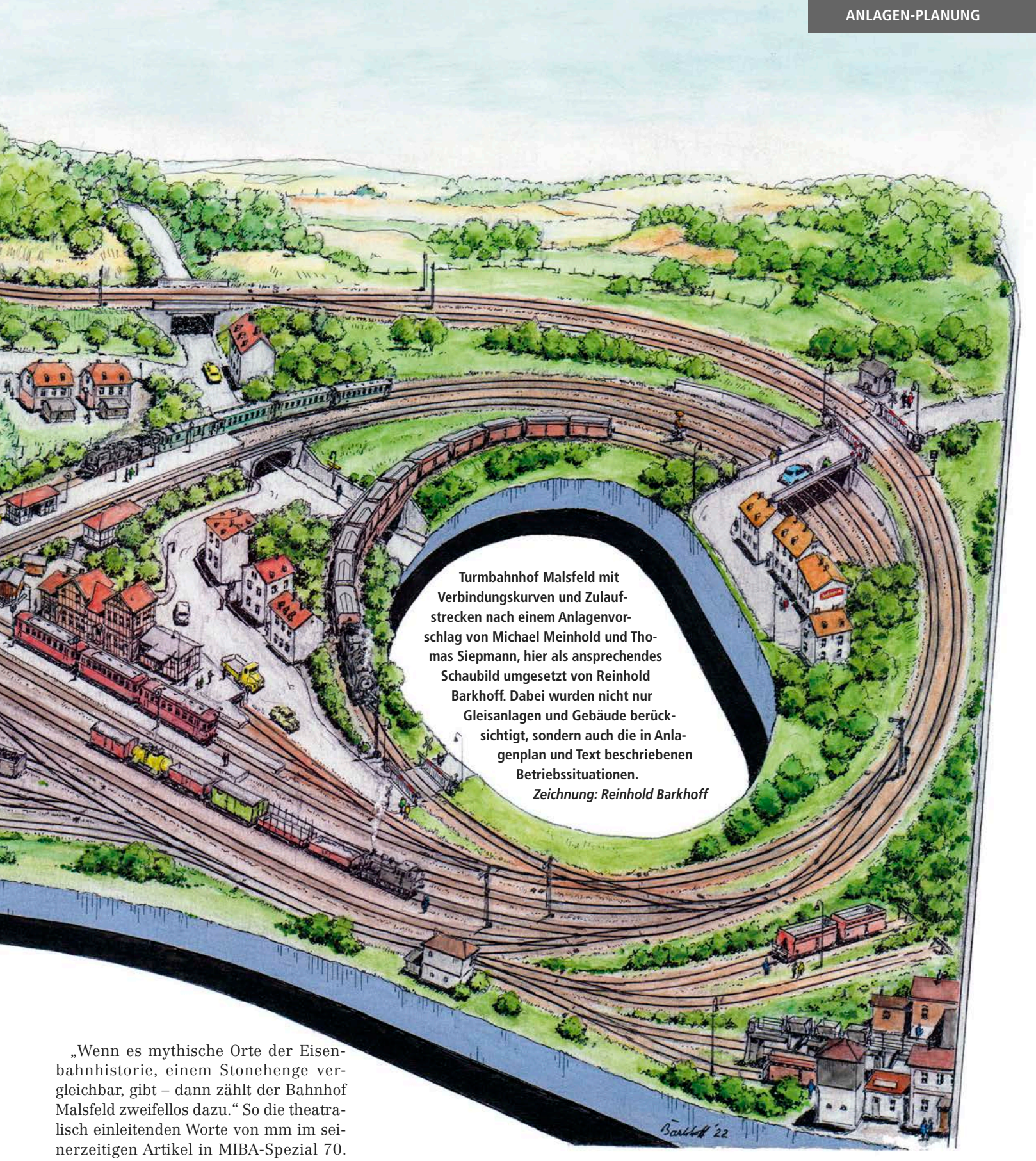
Bahnhof und Haltepunkt
mit Verbindungskurven an der Kanonenbahn

Turmbahnhof Malsfeld

„Oben Bahnhof, unten Haltepunkt" so ließe sich die Charakteristik des Bahnhofs Malsfeld nach einem Blick in den „Schweers + Wall" zusammenfassen. Das Bahnhofssymbol und die zugehörigen Strecken sind allerdings grau dargestellt, also stillgelegt. Sie haben die ergänzende Bezeichnung: Kanonenbahn. Und dann ist da noch eine sehr enge Verbindungskurve – ideal für einen Nachbau, meint Ludwig Fehr.

Für Eisenbahn-Archäologen war und ist die Kanonenbahn Kult (-urgut), im Allgemeinen und der Bahnhof Malsfeld im Besonderen. Auch als die unfriedlichen Entstehungsgründe zum Glück schon lange zurücklagen, konnten die Überreste des Bahnhofs Malsfeld allen Rückbauaktionen zum Trotz im Wesentlichen noch lange vor Ort begutachtet werden, endete der letzte Güterverkehr doch erst in den 1990er-Jahren.

Auch Michael Meinhold (mm) hat sich über Jahre hinweg mit den ausgedehnten Gleisanlagen und den vielfältigen und nicht nur alltäglichen Betriebssituationen von einst beschäftigt und bereits 2006 zusammen mit Thomas Siepmann einen – ob der komplexen Vorbildsituation – dennoch kompakten Anlagenentwurf samt zugehörigem vorbildorientiertem Betriebskonzept entworfen.



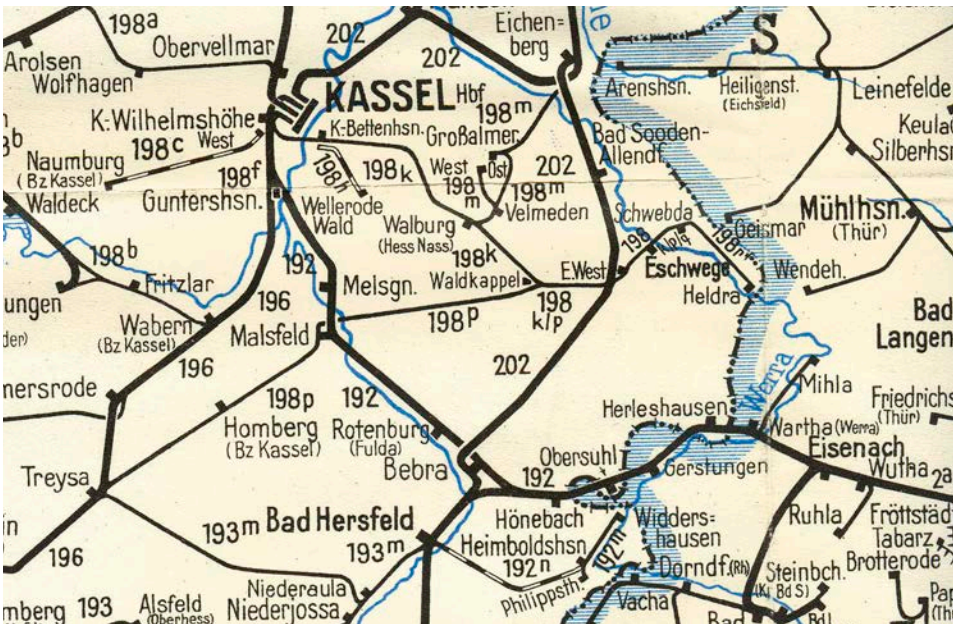
Turmbahnhof Malsfeld mit Verbindungskurven und Zulaufstrecken nach einem Anlagenvorschlag von Michael Meinhold und Thomas Siepmann, hier als ansprechendes Schaubild umgesetzt von Reinhold Barkhoff. Dabei wurden nicht nur Gleisanlagen und Gebäude berücksichtigt, sondern auch die in Anlagenplan und Text beschriebenen Betriebssituationen.
Zeichnung: Reinhold Barkhoff

„Wenn es mythische Orte der Eisenbahnhistorie, einem Stonehenge vergleichbar, gibt – dann zählt der Bahnhof Malsfeld zweifellos dazu." So die theatralisch einleitenden Worte von mm im seinerzeitigen Artikel in MIBA-Spezial 70. Davon war und ist Reinhold Barkhoff noch heute so angetan, dass er diesen in gleich mehreren, nicht minder ansprechenden Schaubildern gewürdigt hat. Dabei hat er nicht nur den Anlagenvorschlag an sich, sondern auch gleich die für Malsfeld typischen Betriebssituationen mit in Szene gesetzt.

Nun mag man die Vorbildsituation durchaus nüchterner als mm betrachten, gleichwohl kreuzten und verflochten sich in Malsfeld bedeutende Stränge deutscher Eisenbahn- und Zeitgeschichte nicht nur symbolisch, sondern auch im Wortsinn: Die von der Friedrich-Wilhelms-Nordbahn-Gesellschaft erbaute und 1849 fertiggestellte Strecke Bebra-Guntershausen (–Kassel) wurde hier von dem 1879 eröffneten Teilstück Leinefelde–Treysa der „Kanonenbahn" Berlin–Metz in nahezu rechtem Winkel mittels Brückenbauwerk gekreuzt.

Das Empfangsgebäude ist mit seiner Ziegelstein/Fachwerk-Architektur typisch für die Kanonenbahn in dieser Region. Im Sommer 1966 steht Pto 1344 Waldkappel–Treysa am Hausbahnsteig (an Malsfeld 20.22 Uhr, ab 20.33 Uhr). *Foto: Konrad Reineke*

Unten: Gut erkennbar ist auf dieser Streckenkarte von 1958 die durch die innerdeutsche Zonengrenze zwischen Schwebda und Geismar unterbrochene „Kanonenbahn" Treysa–Eschwege–Leinefelde. In Malsfeld kreuzt die eingleisige Nebenbahn die zweigleisige Hauptbahn Kassel–Bebra „höhenfrei", wie es im Eisenbahndeutsch heißt.



Die beiden Strecken des so entstandenen Turmbahnhofs waren über zwei Verbindungskurven miteinander verknüpft. War der Bau der Kanonenbahn an sich ausschließlich militärstrategisch motiviert, kamen den einzelnen Streckenabschnitten sehr unterschiedliche Verkehrsbedeutungen zu. Während die Relation Malsfeld–Eschwege primär Personen- und lokalen Güterverkehr auszuweisen hatte, verkehrten auf dem Abschnitt Treysa–Malsfeld neben Personenzügen auch Durchgangs- und Kohle-Ganzzüge.

Damit diese überregionalen Züge den Knoten Bebra erreichen konnten, waren die beiden Strecken seit 1911 zunächst nur über eine eingleisige Kurve verbunden, die im Westkopf Malsfeld von der Kanonenbahn ausfädelte und im Bahnhof Beiseförth in die Strecke Bebra–Kassel einmündete.

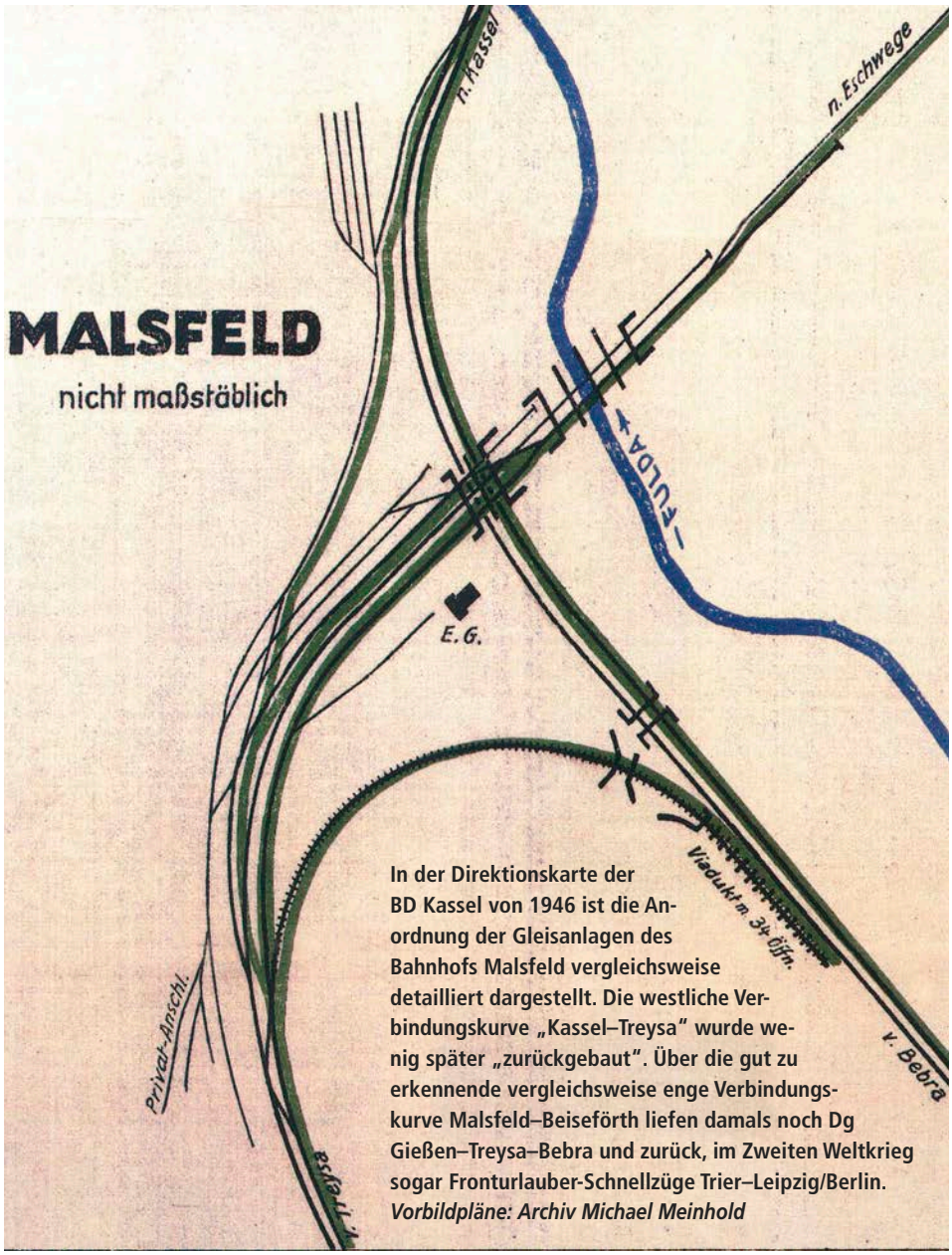
Auch wenn die militärischen Hintergründe für den Bau der „Berlin-Coblenzer Eisenbahn", wie die Kanonenbahn militärisch neutral offiziell hieß, nach dem Deutsch-Französischen Krieg von 1870-1871 schon lange zurücklagen, waren es wiederum militärische Überlegungen, die Ende der 1930er-Jahre zum Bau

Die Abfahrtstafel des Bahnhofs Malsfeld war in dieser Form auch 1967 schon nicht mehr alltäglich. *Foto: Wolfgang Jahn*

Nochmals der „obere Bahnhof" von Malsfeld, diesmal Blickrichtung Spangenberg/Eschwege. Unmittelbar hinter der Einfahrweiche liegt die Fuldabrücke.
Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler

einer zweiten, deutlich weniger spektakulären Verbindungskurve in der Relation Treysa–Kassel führten. In diesem Zusammenhang wurde auch der Streckenabschnitt Malsfeld–Oberbeisheim der Treysaer Strecke zweigleisig ausgebaut. Die zweite Verbindungskurve wurde zwar schon Ende der 1940er-Jahre wieder abgebaut, der zweigleisge Streckenabschnitt blieb aber weiter in Betrieb, um u.a. den Kohleverkehr der Relation Oberbeisheim–Bebra abwickeln zu können.

Der Anlagenvorschlag spielt in den 1950er-Jahren, als die Strecke Treysa–Eschwege noch einen passablen Güterzug- und Reisezugverkehr aufwies. Letzterer wird zum größten Teil mit Schienenbussen (VT 95) vom Bw Eschwege abgewickelt. Lokbespannt verkehren lediglich in den frühen Morgenstunden ein Gmp von Spangenberg nach Malsfeld und ein Personenzugpaar Malsfeld–Spangenberg–Malsfeld–Homberg. Deren Zugloks, 50 oder 86 des Bw Treysa, bespannen auch die Nahgüterzüge und Übergaben, die mit dem Ortsverkehr von Malsfeld und den dortigen Anschließern gut ausgelastet sind: zum einen mit der Domäne Fahre an der Strecke nach Spangenberg–Eschwege (im Anlagenvorschlag Fabrik/Brauerei) und zum anderen mit dem per Feldbahn angeschlossenen Schotterwerk am südlichen Bahnhofskopf. Im Bereich der Domäne Fahre entstand das Industriegebiet Pfieffewiesen, dessen Gleisanschluss bis 1994 bedient wurde.



In der Direktionskarte der BD Kassel von 1946 ist die Anordnung der Gleisanlagen des Bahnhofs Malsfeld vergleichsweise detailliert dargestellt. Die westliche Verbindungskurve „Kassel–Treysa" wurde wenig später „zurückgebaut". Über die gut zu erkennende vergleichsweise enge Verbindungskurve Malsfeld–Beiseförth liefen damals noch Dg Gießen–Treysa–Bebra und zurück, im Zweiten Weltkrieg sogar Fronturlauber-Schnellzüge Trier–Leipzig/Berlin.
Vorbildpläne: Archiv Michael Meinhold

B.D. Kassel
Ba. 1 Kassel
Bm Meisungen
Ba. Eschwege
Bm Homberg (Bez. Ksl.)

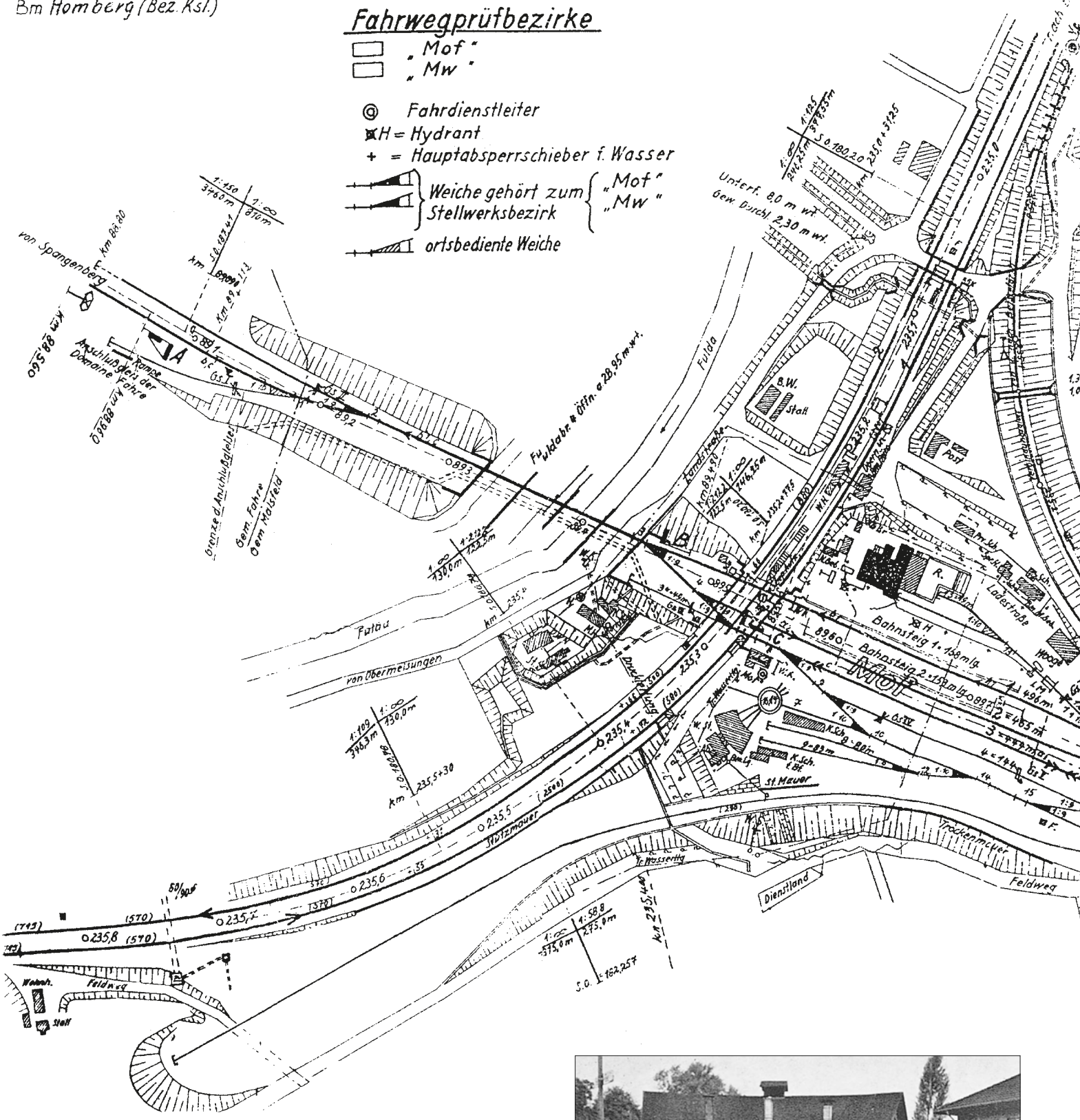
Bahnhof u. Haltepunkt

Zustand am 1. 3. 1959

Fahrwegprüfbezirke

„Mof"
„Mw"

Fahrdienstleiter
H = Hydrant
+ = Hauptabsperrschieber f. Wasser
Weiche gehört zum Stellwerksbezirk „Mof" / „Mw"
ortsbediente Weiche



Der dreiständige Schuppen mit der 16-m-Drehscheibe im Sommer 1966. Der Lokbahnhof Malsfeld war beim Bau der „Kanonenbahn" aus militärstrategischen Gründen angelegt worden. In 1950 war er (buchmäßig mit 21 Eisenbahnern und zwei 38.10) dem Bw Treysa zugeordnet. Rechts ragt noch das Fahrdienstleiterstellwerk Mf ins Bild. ***Foto: Konrad Reineke***