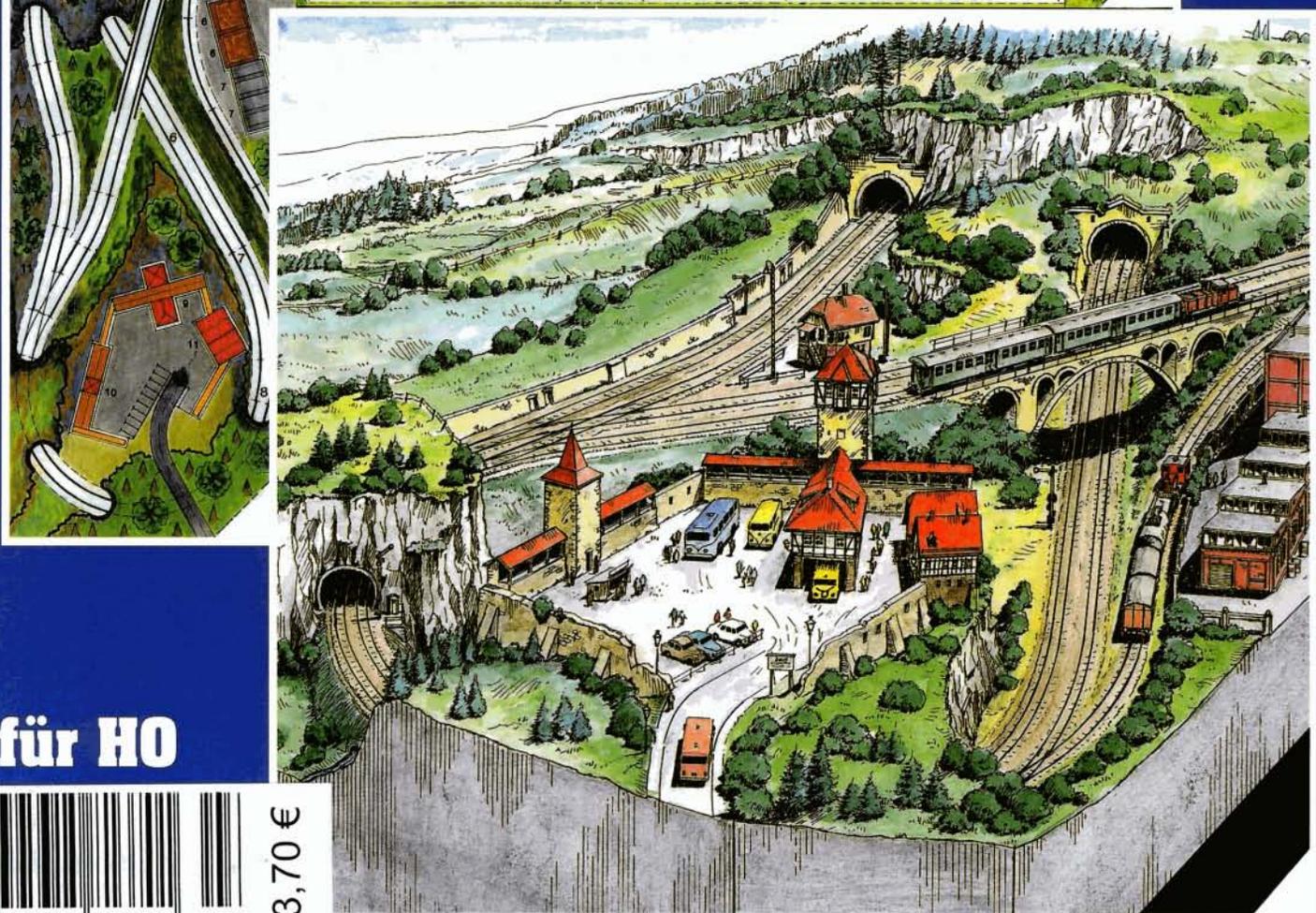
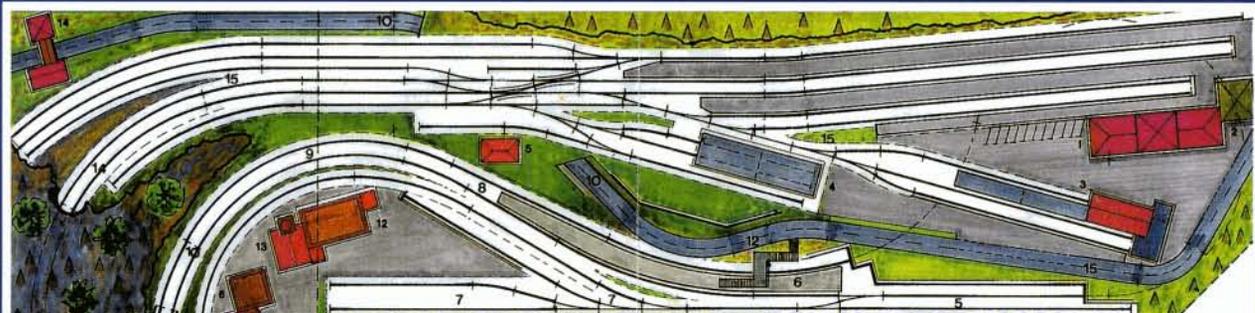


Anlagenplanung

Reinhold Barkhoff
Dieter Leithold

Barkhoffs schönste Anlagenporträts



für HO



13,70 €

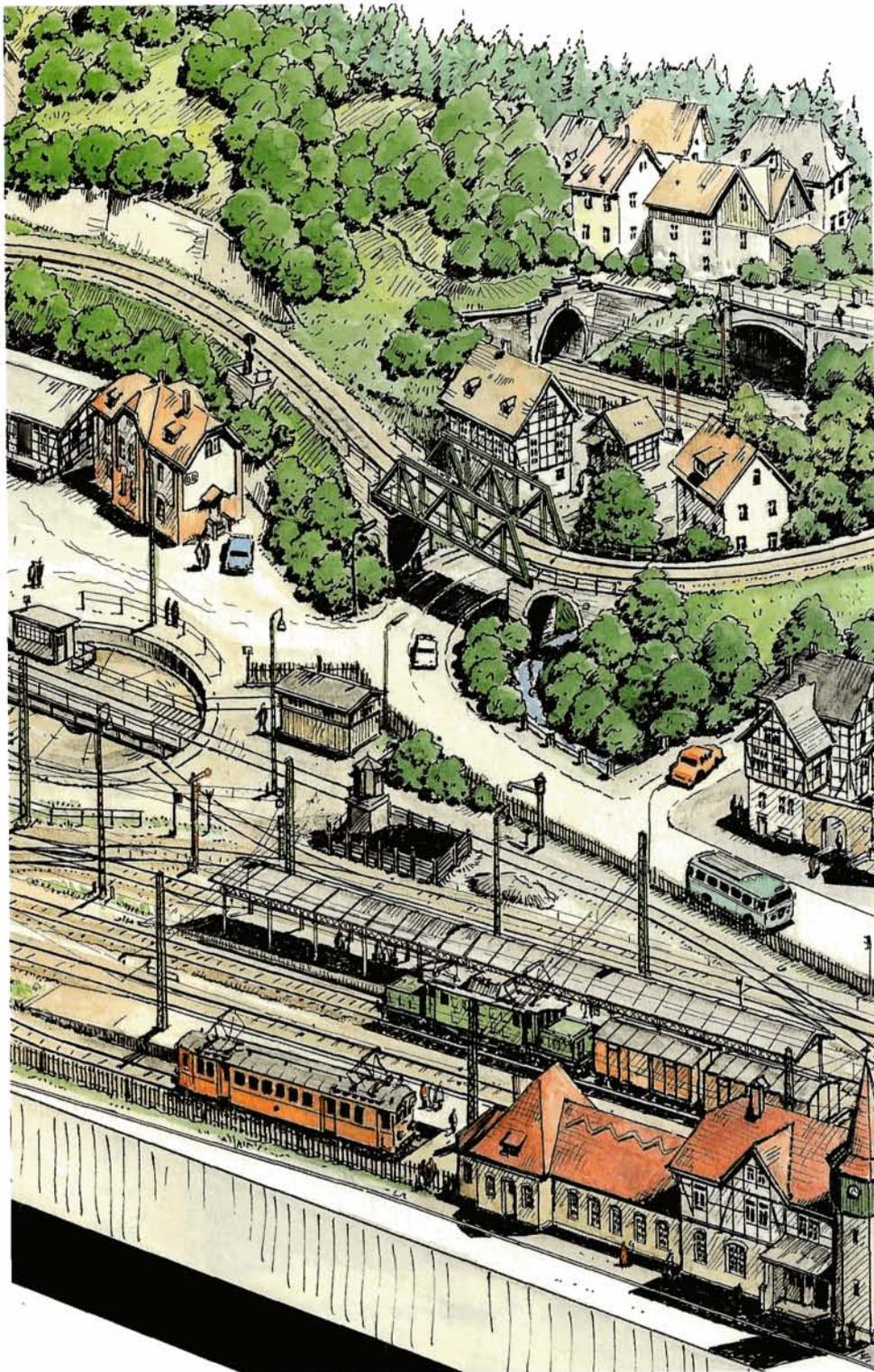
tNo 680103

Einführung

Schon in den allerersten Ausgaben des M+F-Journals, des „Urahn“ des Eisenbahn-Journals, fanden sich Zeichnungen aus der Feder Reinhold Barkhoffs. Der Name wurde ein Begriff für grandiose dreidimensionale Anlagenzeichnungen. Wie jeder Zeichner, so hat auch Barkhoff seine Handschrift festgelegt und hat sie über die vielen Jahre nicht verändert – das heißt, man erkennt ihn sofort! Wie alles angefangen hat, weiß er selbst nicht so recht, aber eines löste seine Zeichenarbeit mit aus: die Planung. Wie würde denn die gedachte Anlagenpartie in der Realität aussehen? Gibt das ein Bild? Ist es überhaupt baubar? Der Gedanke erhielt ein erstes Bild und er plant seine eigenen Heimanlage mehr mit Tusche und Aquarellfarben als auf dem Reißbrett. Das Ergebnis werden wir Ihnen in den nächsten Jahren nicht vorenthalten. Bis zum heutigen Tage finden sich derartige Arbeiten in unseren Ausgaben, sei es in den Journalen, in der Modellbahn-Bibliothek oder auch in Form von Karten in den Veröffentlichungen zu Bahnstrecken oder -regionen. Die Resonanz unserer Leser auf diese Art, Modellbahnträume „wenigstens“ zu Papier zu bringen, ist überwältigend und mit dieser neuen Ausgabe der Modellbahn-Bibliothek möchten wir einen Wunsch unserer Leser erfüllen: Die besten Anlagenzeichnungen und Planungen nochmals in überarbeiteter Form vorstellen.

So ist es u.a. möglich, die Heimat des Schneider Schorsch in einem Stück kennen zu lernen, was früher nur auf mehrere Ausgaben verteilt möglich war. Dazu gesellen sich bisher unveröffentlichte Arbeiten. Über die Jahre baute sich eine enge Modellbahnfreundschaft zwischen Zeichner und Planer auf, es entwickelte sich eine Zusammenarbeit oder, anders ausgedrückt, eine Arbeitsteilung mit Dieter Leithold. Leithold entwickelte Anlagenpläne nach vorgegebenen Gleissystemen samt Rahmenkonstruktionen und Barkhoff übernahm die „gedankliche“ Gestaltung. Was dabei herauskam, wurde im Eisenbahn-Journal abgedruckt und kann man ohne Probleme nachbauen. Mancher hat hier seine Fantasie bereichert und Anregungen aufgegriffen. Man glaubt gar nicht, wie hilfreich derartige Dokumentationen sein können: Der Traum von der zweigleisigen Hauptstrecke mit Bw und Nebenbahn auf der Fläche eines Tisches platzt schnell wie eine Seifenblase.

Nicht nur Bahnhofsanlagen sind Themen der Planungen, vielmehr gehören Vorschläge in Gleisplan und -bild für Eckgestaltungen zu den Barkhoffschen Spezialitäten. Beginnen möchten wir aber mit der Vorstellung einer schon längst abgebauten Kleinbahnstrecke im Harz und ihrer Umsetzung zu einer Zimieranlage. Wir wünschen viel Spaß bei der Lektüre und ein offenes Auge für die reizenden Zeichnungen mit ihren vielen Details. **Helge Scholz für das EJ**



Inhalt

Einführung	4	Inselbahnhof Büchen	44
Kreisbahn		Anschlussbahn	
Osterode/Harz-Kreiensen	6	zum Kalkwerk Wemdingen	48
„Hilfe Gottes“	18	Fast ohne Landschaft!	50
Dem Berg die Zähne zeigen	22	Ellok-Bw mit	
Mittelrheinische Erzgrube	26	Fahrleitungsmeisterei	56
„Schützenhilfe“	30	Beim Schneider Schorsch	60
Kopfbahnhof Bad Brahmstein	32	Rund um Flensburg	70
Durchgangsverkehr		Schmalspurig durch Sachsen	74
in einer Richtung	36	Viel Betrieb auf kleiner Fläche	78
So passt's nun doch	40	N-Anlage Mittelheim	84



Impressum

ISBN 3-89610-077-7

Verlag und Redaktion: Hermann Merker Verlag GmbH
 Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck / Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
 Telefon: 0 81 41 / 5 34 81-0 • Telefax: 0 81 41 / 5 34 81-33 • Internet: <http://www.ejmv.de>

Geschäftsführung: Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
 Verlagsleitung und
 Chefredakteur: Ingo Neidhardt
 Autoren: Reinhold Barkhoff,
 Dieter Leithold

Redaktion und
 Layout: Helge Scholz

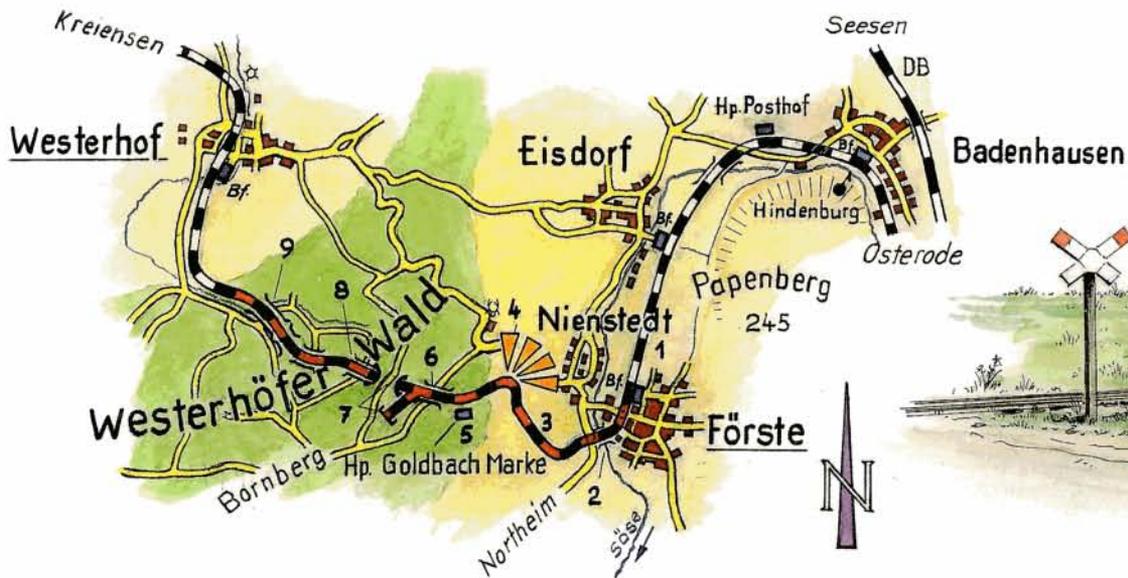
Satz: Regina Doll
 Anzeigen: Elke Albrecht
 Litho: WASO PPS, Düsseldorf
 Druck: WAZ-Druck, Duisburg-Neumühl
 Vertrieb: Hermann Merker Verlag
 Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften
 Einzelverkauf: Vertrieb GmbH & Co KG, Eching

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Mit Namen versehene Beiträge geben die Meinung des Verfassers und nicht unbedingt die der Redaktion wieder. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Eine Anzeigenabrechnung behalten wir uns vor. Z.Zt. gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2001. Abonnement-Kündigung ist drei Monate zum Kalenderjahresende möglich. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck. Die Abgeltung von Urheberrechten oder sonstigen Ansprüchen Dritter obliegen dem Einsender. Das bezahlte Honorar schließt eine künftige Wiederholung und anderweitige Verwendung ein, auch in digitalen On- bzw. Offline-Produkten und in Lizenzausgaben.

© August 2001 • Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Bild 2: Was nur in Monaten, ja sogar Jahren im Bastelraum zu verwirklichen ist, das bringt Reinhold Barkhoff in Tagen zu Papier. Oben ein Beispiel dafür: Der Traum eines jeden waschechten Epoche-III-Liebhabsers. Die Schnellzugmaschinen flitzen auf der zweigleisigen Hauptstrecke daher und die verträumte Nebenstrecke dient zur Erholung von hochfliegenden Modellbahnräumereien. Ob es sich verwirklichen lässt? Die Zeichnung ist ein erster Hinweis und auch Vorgabe für den Modellbau. Die hier gezeigte Anlage wird zum Beispiel nach dieser Vorgabe erbaut.

Bild 1 (Titel): Auf dem Titel ist die Idee einer N-Anlage und die dazu „erdachte“ Landschaftsgestaltung abgebildet. Weitere Informationen zu diesem Entwurf finden Sie in dieser Ausgabe ab Seite 78.



*Streckenführung der K.O.K. zwischen Förste und Westerhof
Harzgebirge*



Kreisbahn
Osterode Harz-Kreiensen

Seitenaufschrift T1

... und bietet einen besonderen Genuß!
Mit der Bimmelbahn über den Westerhöfer Wald

Mehr als eine Summe von Dioramenvorschlägen könnte man das hier gezeigte erste Thema werten, einige markante Abschnitte der schon lange eingestellten und abgebauten Kreisbahn Osterode–Kreiensen. Eine „Liebeserklärung“ an eine verträumte Kleinbahn!



② *Bahnübergang und Sösebrücke bei Förste*

Landstraße nach Dorste

he

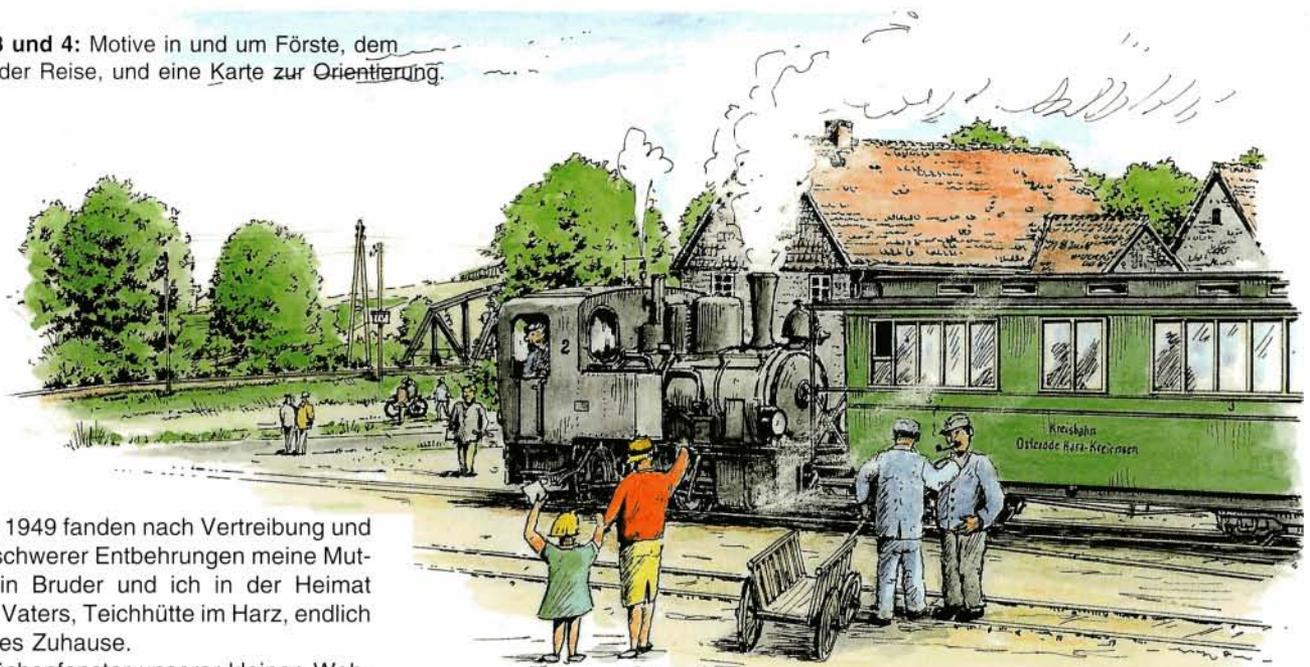


③ *Auf Bergfahrt in der Nienstedter Feldmark*

Tafel 1

*D. Borchhoff
2000*

Bilder 3 und 4: Motive in und um Förste, dem Beginn der Reise, und eine Karte zur Orientierung.



Im Jahr 1949 fanden nach Vertreibung und Zeiten schwerer Entbehrungen meine Mutter, mein Bruder und ich in der Heimat meines Vaters, Teichhütte im Harz, endlich ein neues Zuhause.

Vom Küchenfenster unserer kleinen Wohnung aus reichte der Blick weit ins Sösetal hinein. Bei guter Sicht konnte ich mehrfach

① *Bahnhof Förste*



Bild 5: Ein Überblick der Gleislagen von Förste. Das Empfangsgebäude wird von der Kohlenhandlung Kühne und einer Seitenladerampe (hinten) eingerahmt.
Abb.: R. Barkhoff



Bild 6: Triebwagen T 2 mit aufgebockten Güterwagen. **Abb.: Dr. R. Löttgers**

Bilder 8 u. 9 (rechts): In Förste begegnen sich zwei Güterzüge. Triebwagen Nr. 2 steht abfahrtsbereit mit einem vierachsigen Güterwagen auf Gleis 3, während vorn Expressgut geladen wird. Unten die Fahrt der V 30 KOK-Nr. 12 über die Sösebrücke bei Förste. **Abb.: N. Illgen, R. Barkhoff**

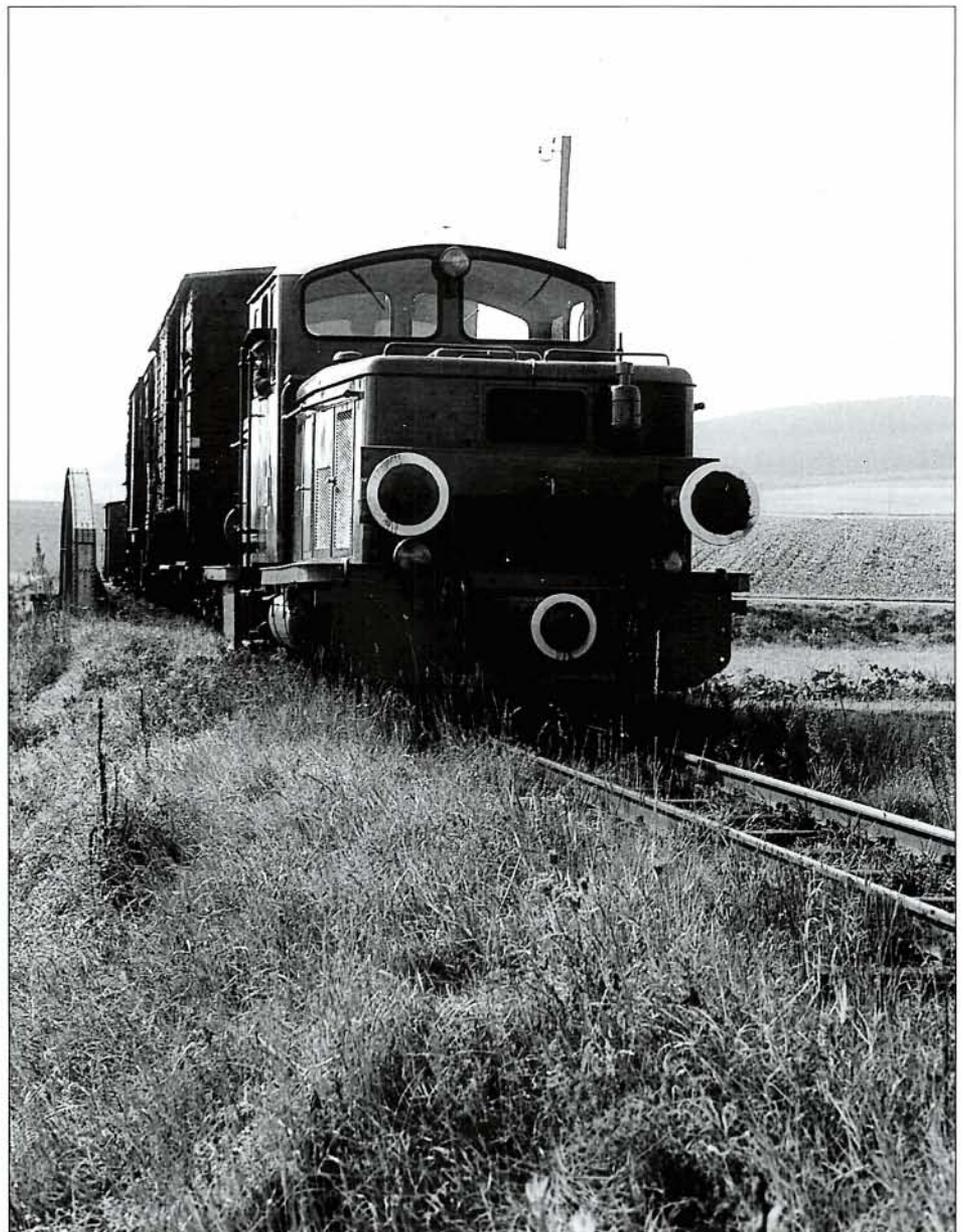
Bild 7: T 1 leistet der Lok Nr. 4 in der Schanze Vorspann. Im Hintergrund ist die stählerne Sösebrücke auszumachen. **Abb.: D. Luckmann**

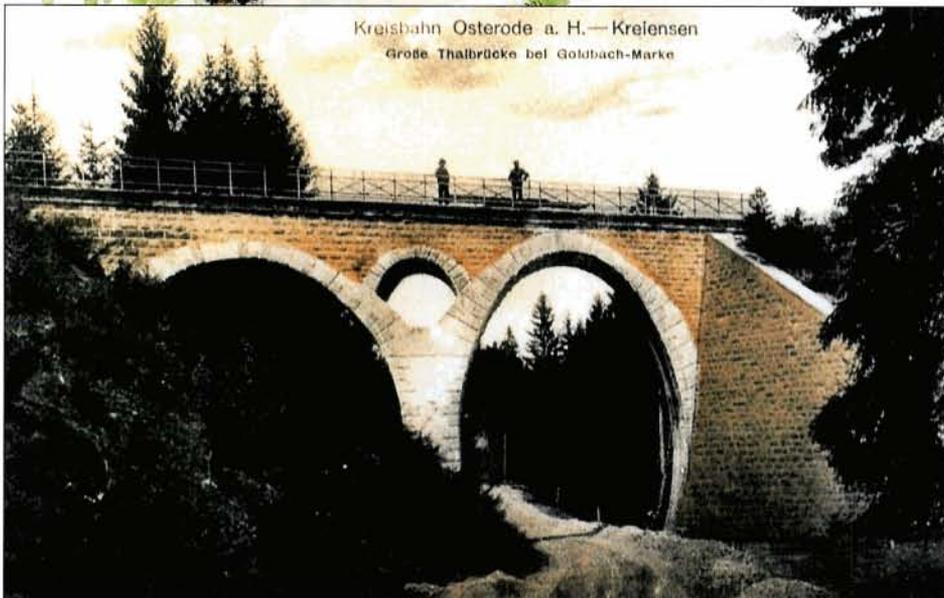
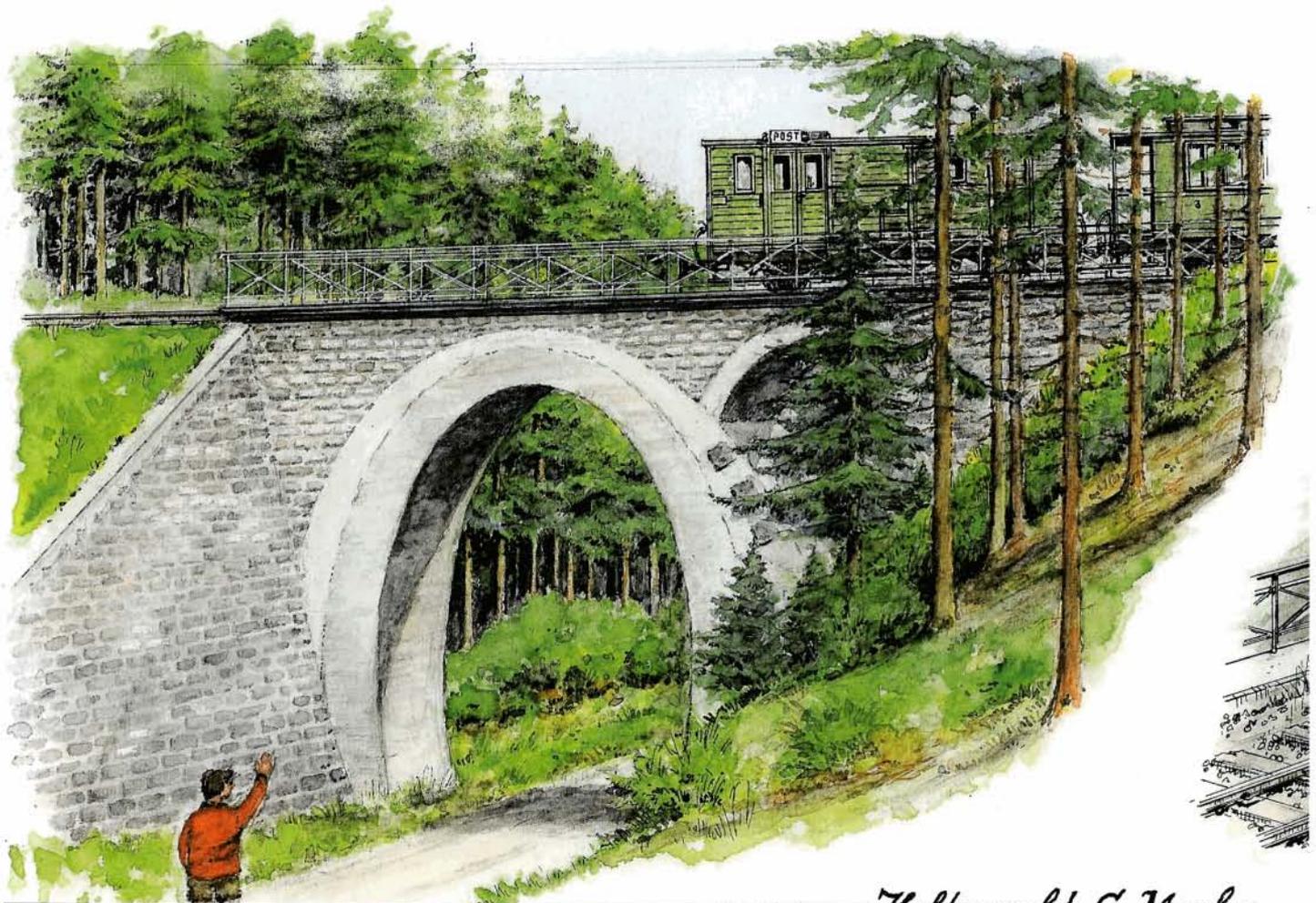




beobachten, wie sich in der Ferne ein kleines weißes Dampfwölkchen langsam den rechten Talhang hinauf bewegte, um sich kurz nach Erreichen der Waldgrenze aufzulösen. Das Interesse war geweckt. Rasch hatte ich herausgefunden, dass es sich um dampfgeführte Züge der Kreisbahn Osterode-Kreiensen handelte, die sich hier unter erschwerten Betriebsbedingungen zum Westerhöfer Wald hinaufarbeiteten. Bald folgten Wanderungen hinaus an die Strecke, um dem Schauspiel vor Ort zuzusehen. Leider besaß ich damals noch keine Kamera, um das Geschehen im Bild festzuhalten. Wie bald sollte das alles vorbei sein! Am 30. August 1967 stellte die Kreisbahn ihren Betrieb auf der Schiene endgültig ein. Wenig ist geblieben, was uns an „Kleinbahn Minna“, so ihr überlieferter Kosenname, erinnert. Die Natur hat sich ihr Terrain bereits weiträumig zurück erobert. Zweifelsohne gehörte die 30 km lange Kreisbahn zu den schönsten in Deutschland.

„Jede Fahrt ein Genuss“ – unter diesem Titel hat Hans-Joachim Knapfer im Eisenbahn-Journal 5/99 in einer ausführlichen Arbeit über die Geschichte dieser 750-mm-Schmalspurbahn berichtet. Tatsächlich warb ein Prospekt der Direktion unter gleichem Wortlaut für die Vorzüge der Bahn. Ganz sicher bezog sich dieser Hinweis auch auf ihren wohl schönsten Streckenabschnitt durch den Westerhöfer Wald zwischen Förste und Westerhof. Dieser Abschnitt führte nicht nur durch ein landschaftlich besonders reizvolles Waldgebiet, er beinhaltete vor allem zahlreiche eindrucksvolle Kunstbauten und begeisterte den Eisenbahnfreund durch seine aufwändige Trassierung. Steigungsverhältnisse von 1:40, z.T. enge Radien und lange Rampen gaben der Kreisbahn teilweise den Charakter einer Gebirgsbahn.





Haltepunkt G-Marke

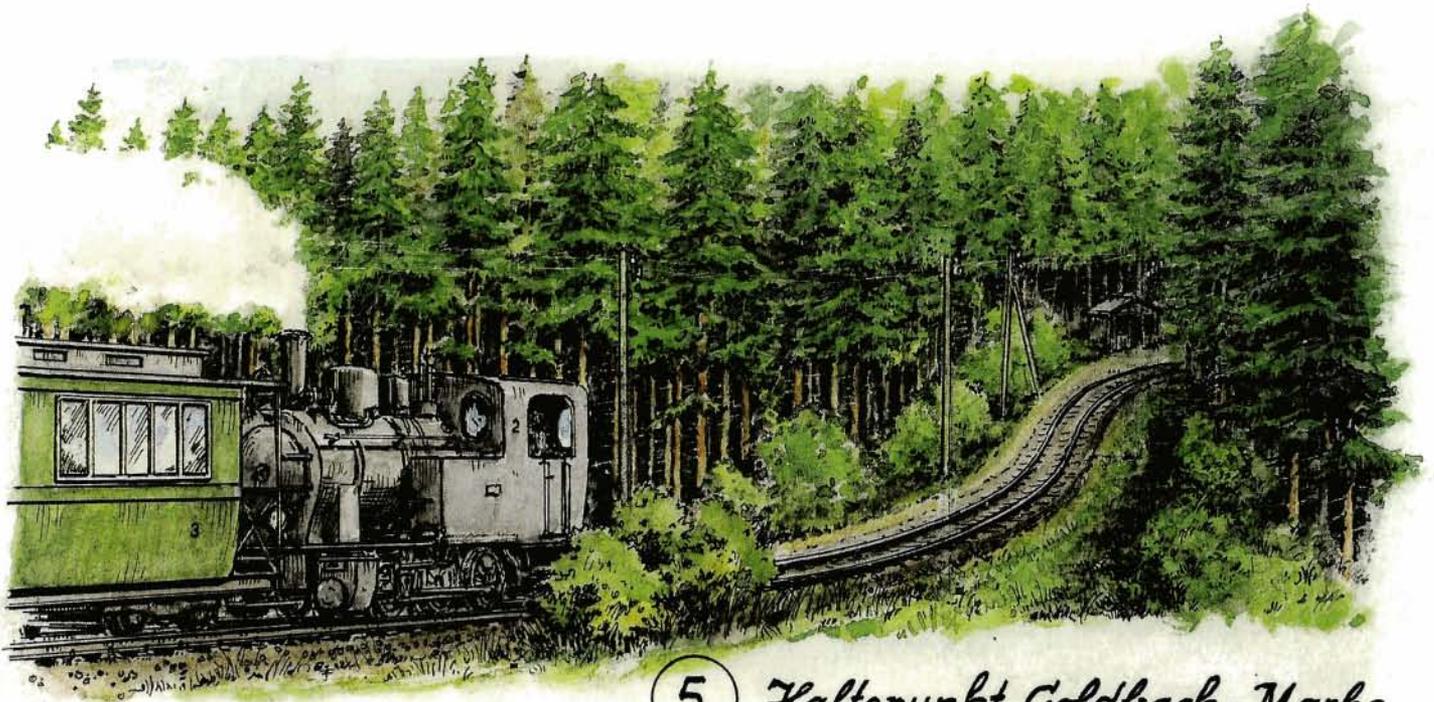
Bilder 10 bis 15: Impressionen, gezeichnet und fotografiert rund um den malerisch im Wald gelegenen Haltepunkt Goldbach-Marke. Wie will man einen Schmalspurbahnfreund noch besser zur Modellnachbildung anregen?

Hinter dem Haltepunkt mit der Brücke kommt gleich der Tunnel, von dessen Bau die unten gezeigte Postkarte aufgefunden werden konnte. Ferner konnte das zeitgenössische Foto mit „wichtigen“ Persönlichkeiten am östlichen Tunnelmund (1899) bewahrt werden.

Rechts eine Aufnahme vom im Haltepunkt eintreffenden Triebwagen T 1.

Abb.: Archiv Stadt Osterode, Sammlung Nitsch und Bubbe, D. Luckmann





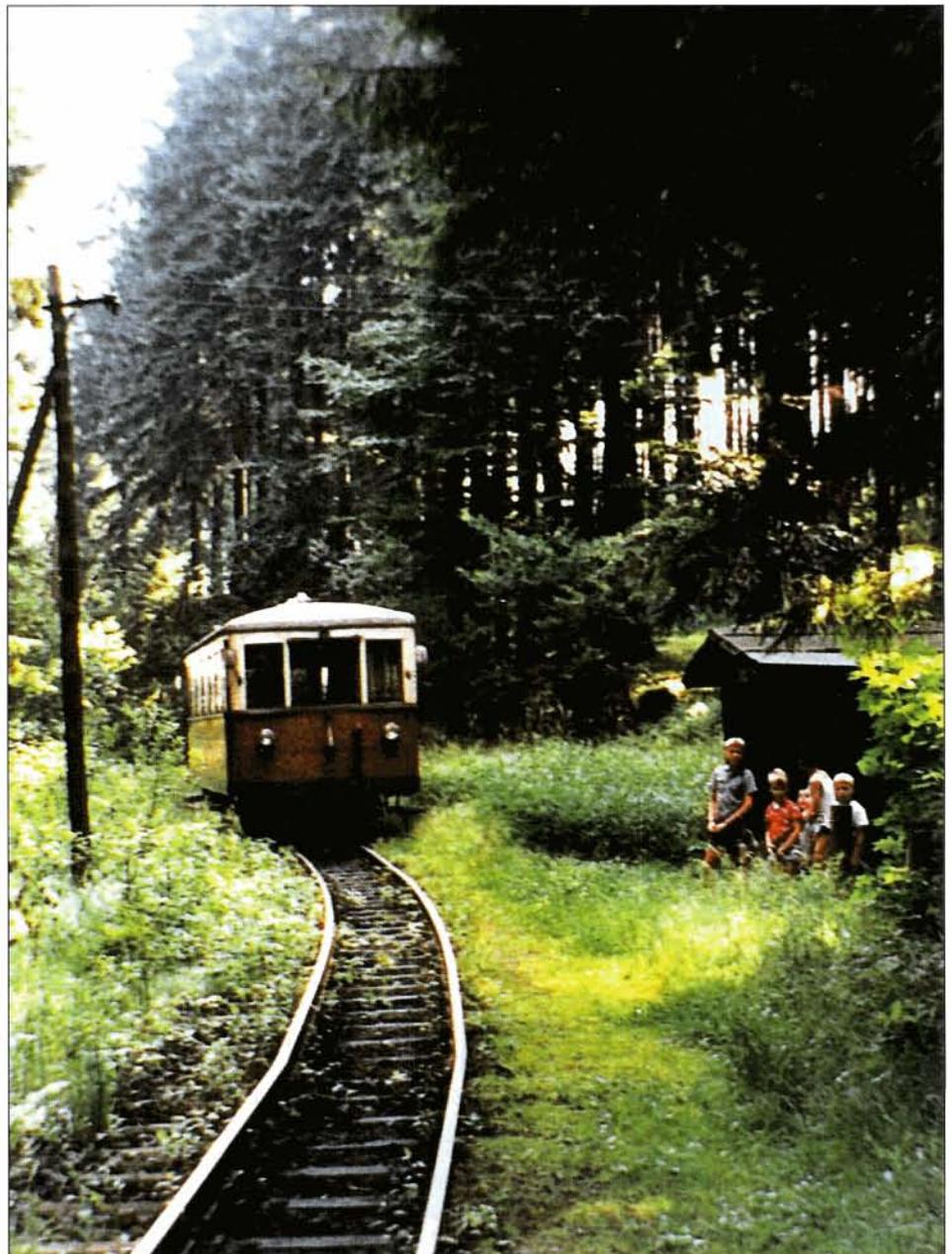
5 Haltepunkt Goldbach-Marke

Lassen Sie sich, verehrter Leser, an Hand von Bildern und Zeichnungen noch einmal zu einer Fahrt mit der Bimmelbahn über ihren einst schönsten Streckenabschnitt einladen – zur Fahrt über den Westerhöfer Wald.

Die Kreisstadt Osterode am Harz war Ausgangs- und Endpunkt der K.O.K. und Sitz ihrer Direktion. Auch die Betriebswerkstatt befand sich hier. Umfangreiche Gleisanlagen sowie zwei Rollbockgruben dienten der Übernahme vollspuriger Waggons. Neben dem Empfangsgebäude informierte eine Tafel über günstige Anschlüsse und Umsteigemöglichkeiten im Eisenbahnknoten Kreiensen.

Unser Zug hält in Förste, einem kleinen Ort im Sösetal. Zur Ausstattung des Bahnhofs gehört ein Wasserkran. Nach Bedarf ergänzen hier die Maschinen ihren Wasservorrat, bevor es hinauf geht in die Nienstedter Gemarkung. Neue Fahrgäste haben den Zug bestiegen, ihr Gepäck verstaut und Platz gefunden.

Der Abfahrtsauftrag ist erteilt und kaum hat sich der Zug in Bewegung gesetzt, beginnt das Läutewerk der kleinen Lok zu arbeiten. Mit lang gezogenem Pfiff überqueren wir langsam die Dorfstraße zwischen Nienstedt und Förste und umfahren weiträumig den Dorfanger. Schon wieder LP und wir rollen über die stählerne Sösebrücke. Das Flüsschen kann zu Zeiten der Schneeschmelze oder langer Regenperioden gewaltige Wassermengen aus dem Harzgebirge zu Tal fördern, besonders dann, wenn die Sösetalsperre ihre Schleusen öffnen muss. Wir rollen über eine kleine Vorflutbrücke und queren dann die Landstraße nach Dorste/Katlenburg. Nun beginnt der steile Anstieg durch die Nienstedter Feldmark, auch Schanze genannt, hinauf zur Höhe des Westerhöfer Waldes. Um Höhe zu gewinnen, wurde der vor uns liegenden Stre-



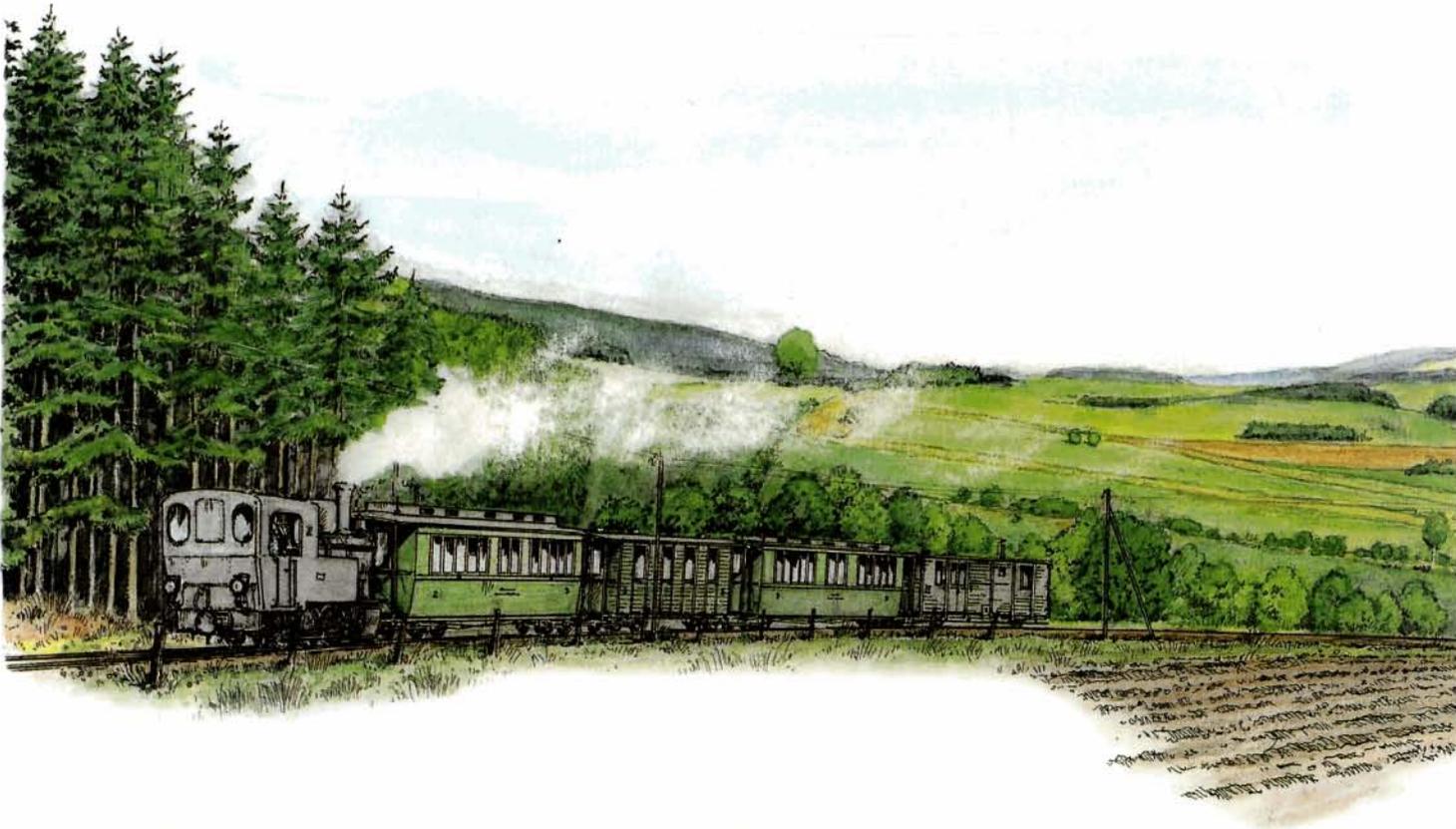


Bild 17: Vorbild: Tunnelmund mit davor liegender Anschlussweiche zum Holzplatz.

Bild 18: Rechts ist dieselbe Situation zeichnerisch mit einer Zugfahrt dargestellt. Die Partie ist doch prädestiniert, im Modell wieder aufzuerstehen. Ferner stellt der vorbildgerechte Tunnel eine Ideallösung dar, die Strecke im Modell zum Wenden verschwinden zu lassen.

Bild 16: Oben ein Motiv der freien Strecke sowie die Wirkung einer „Hintergrundkulisse“!

ckenabschnitt als große S-Kurve angelegt, teils durch Einschnitte, teils über Dämme führend. Die Zugförderung gestaltet sich schwierig, schwere Güterzüge wurden mit Vorspann gefahren oder mussten gar nachgeschoben werden. Hier war auch der Ort spektakulärer Unfälle. Je höher wir klettern, desto mehr präsentiert sich das Sösetal mit seiner ganzen Schönheit. Im klaren Sonnenschein liegen die Orte Nienstedt und Förste unter uns und aus der Ferne grüßen die Harzberge – wirklich ein Genuss. Höher und höher klettert unser Zug und wir erreichen den wohl unbestritten schönsten

Aussichtspunkt der Strecke. Die Ortschaften Eisdorf, Badenhausen, Windhausen und auch Teichhütte mit dem Schornstein der dort ansässigen Fassfabrik sind zu erkennen. Beherrscht wird die Szenen aber vom 245 m hohen Papenberg. Unser Zug schickt sich an, den Westhang des Sösetals zu verlassen, um nach einer Linkskurve dem Waldrand zuzustreben. Die liebliche Landschaft entschwindet und dunkler Fichtenbestand umgibt uns. Man erlebt einen plötzlichen Szenenwechsel auf besonders eindrucksvolle Weise. Ein Onkel kommentierte es so:

