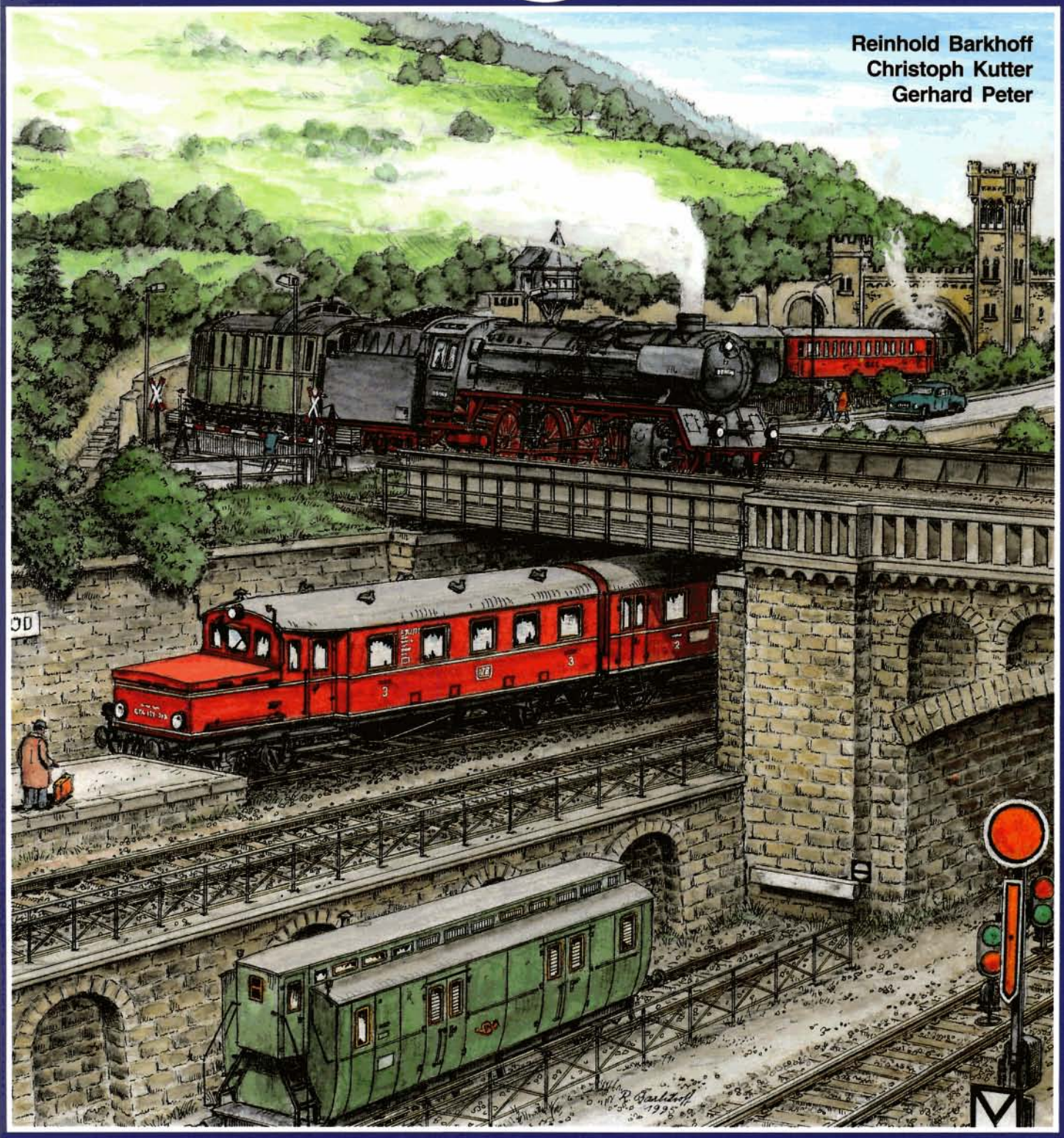
Eisenbahn JOURNAL Modellbahn-Bibliothek

B 30872 F
ISBN 3-89610-050-5
DM 24,80 • sfr 25,50 • öS 190,-

Band III

Anlagenplanung vorbildgerecht

Reinhold Barkhoff
Christoph Kutter
Gerhard Peter



(Füllseite)

Impressum

ISBN 3-89610-050-5

Unveränderter Nachdruck der Ausgabe 1995

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 51 20 48 / 51 20 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89
Internet: http://www.merker-verlag.de

Herausgeber: Hermann Merker
Autoren: Reinhold Barkhoff (Zeichng.)
Dr. Christoph Kutter (Texte)
Layout: Dr. Christoph Kutter
Lektorat: Regina Doll, Manfred Grauer, Karin Schweiger
Anzeigen: Elke Albrecht
Druck: Europlanning s.r.l., via Chioda, 123/A, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Moderner Zeitschriften
Einzelverk.: Vertrieb GmbH & Co KG, D-85386 Eching/München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. 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. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© Mai 1999 • Hermann Merker Verlag GmbH

Inhalt

	Seite
Eisenbahn und Ahrtalromantik	6
Der Bahnknoten Remagen	14
Vom Eifelrand zum Ahrstrand	20
Auf zwei Ebenen durchs Land	24
Das Gleisdreieck Dümpelfeld	32
Ein kleiner Bahnhof am Fuß der Alpen	34
Rund um Bahnbetriebswerk und Ortsgüteranlage	38
Vor dem großen Bahnhof	40
Grubenbahn über Tage	46
Karwendelbahn-Motive	48
Die Anlagen-Alternative: Karwendel klein	60
Die beliebte »Achterbahn«	64
Weichen-Alternative Wagendrehscheibe	68
Mit der RhB durch Graubünden	72
Eine Werkseisenbahn in Bayern	76
Schienen verbinden Europa: Systemwechselbahnhof	80
Kopfüber in die Großstadt	86
Fast wie im richtigen Leben: Weilburg an der Lahn	90
Kreuzung auf zwei Ebenen	94
Modellbahn mit Tiefgang	102

Titelbild: Von R. Barkhoff nach R. Barkhoff: Szene aus dem Kapitel "Vor dem großen Bahnhof" mit einem Ausschnitt aus der Anlage des Zeichners.

Vorwort

Die beliebten Anlagenzeichnungen Reinhold Barkhoffs gehören gleichsam zum Urgestein des Eisenbahn-Journals. Bereits in der zweiten Ausgabe des EJ-Vorgängers M+F Journal erschienen die ersten zwei, damals noch in Schwarzweiß. Seitdem sind sie zu einem Markenzeichen des Eisenbahn-Journals geworden. Vor allem die Reihe Modellbahn-Bibliothek, aus der Sie jetzt den Band Anlagenplanung III in Händen halten, hat Reinhold Barkhoff viel zu verdanken. Die Bände Anlagenplanung 0.1 und 0.2, insbesondere aber Anlagenplanung Band IV "Bahnbetriebswerke im Modell" sind ohne seine detaillierten Illustrationen gar nicht vorstellbar.

Kein Wunder also, daß uns viele Leser jahrelang immer wieder aufgefordert haben, seine Werke in einem Sammelband zusammenzufassen. Voilà, hiermit präsentieren wir Ihnen ein "Potpourri" der schönsten Barkhoff-Zeichnungen aus 20 Jahren Eisenbahn-Journal! Mit dabei sind Raritäten wie die erwähnten Erstlinge aus den Jahren 1975/76, die bezaubernd romantische Bildfolge über die längst stillgelegte Ahrtalbahn aus den Jahren 1982 bis 1984 oder die beiden gekonnt ins Modell umgesetzten Anlagenvorschläge nach Motiven der bayerisch-tirolerischen Karwendelbahn.

Damit es nicht bei grauer Theorie (oder in diesem Fall farbigen Phantasien) bleibt, haben wir für fast alle Projekte einen detaillierten Gleisplan für ein handelsübliches Gleissystem der Nenngrößen H0 oder N erstellt. Stücklisten geben Auskunft, wieviel Gleismaterial Sie benötigen. So können Sie sich vor Baubeginn Angebote verschiedener Fachhändler einholen und gutes Geld sparen.

Sicher, bei den meisten der hier vorgestellten Projekte handelt es sich um Großanlagen, deren Dimensionen die einer normalen Wohnung oder eines Einfamilienhauses sprengen würden. Doch versteht sich dieser Band mit seinen vielen großformatigen Darstellungen verschiedenster Bahnszenen vor allem als Ideengeber und Mittel zur Anregung der Phantasie. Nehmen Sie sich Zeit, die Zeichnungen mit Muße zu betrachten – Sie werden eine Fülle von Vorschlägen für Ihre eigene Modellbahn gewinnen!

Sicher ist Ihnen aufgefallen, daß Barkhoff-Zeichnungen im Eisenbahn-Journal in letzter Zeit rar geworden sind. Dies lag vor allem daran, daß Reinhold Barkhoff mit der Illustration der Bände Anlagenplanung 0.1 und 0.2 beschäftigt war. Doch auch ein so ideenreicher und engagierter Mensch wie er stößt irgendwann einmal an die Grenzen seiner Schaffenskraft – vor allem, wenn er einem Hauptberuf nachgeht und auch seine Familie nicht völlig vernachlässigen will.

Viel Zeit in Anspruch nehmen wird auch sein Vorhaben, endlich die eigene Modellbahnanlage fertigzustellen. An diesem Mammutprojekt arbeitet er schon seit über zehn Jahren. Selbstverständlich werden wir Sie über dieses Barkhoff-Werk auf dem laufenden halten.

Zunächst aber wünschen wir Ihnen viel Spaß mit diesem am meisten von Reinhold Barkhoff geprägten Band der Modellbahn-Bibliothek! **Ihre Redaktion**

Wieso gerade die Ahrtalbahn?

Modelleisenbahnern wird gerne ein kräftiger Hang zur Romantik nachgesagt. Ganz falsch ist dies sicher nicht – völlig ohne Fachwerkhäuser und Spitzwegidyll dürften hierzulande die wenigsten Anlagen auskommen (von solchen mit Themen wie "RhB", "Sylter Inselbahn" oder ähnlichem einmal abgesehen). Dagegen ist grundsätzlich natürlich nichts einzuwenden, bieten doch gerade solch romantische Winkel jede Menge Gelegenheit, bastlerisches Talent zu erproben und (vor allem weibliche) Betrachter zu entzücken.

Doch warum immer der Phantasie freien Lauf lassen? Gibt es beim Vorbild doch genügend Motive für eine gleichermaßen wirklichkeitsnahe wie das Romantikbedürfnis befriedigende Anlagengestaltung. Ein in dieser Hinsicht besonders reichhaltiges Thema ist die Ahrtalbahn von Remagen nach Blankenheim in der Eifel – oder besser war, denn die Strecke ist weitgehend abgebaut.

Vor 40 und mehr Jahren jedoch war eine Eisenbahnreise durch das Ahrtal immer ein Erlebnis! Sie begann südlich von Bonn, führte durch enge Täler und an steilen Rebenhängen entlang, über Brücken und Viadukte hinweg, alle paar Kilometer die Ahr kreuzend. Immer wieder verschwanden die hoch aufragenden Felsen in den dahinziehenden Rauchschwaden der Lokomotive. Das war noch Eisenbahn-Romantik pur vom Rhein bis zur Eifel!

Doch bereits 1959 wichen die Dampffahnen dem Dieselruß; das Bahnbetriebswerk Kreuzberg wurde aufgelöst. Am 3. Juni 1973 zeigten die Signale dann zum letzten Mal "Fahrt frei" für einen Reisezug von Dümpelfeld über Müsch zur Eifelstrekke. Der Abschnitt Kreuzberg – Adenau wurde noch bis zum Jahre 1985 bedient. Bis heute erhalten geblieben ist nur der kümmerliche Rest von Remagen nach Kreuzberg. Wer die Ahrtalbahn also im kleinen nachbilden möchte, sollte sich in der Auswahl seiner Triebfahrzeugmodelle auf Dampf- und frühe Dieseltraktion sowie passendes Wagenmaterial beschränken.

Der Grund für das rasche Sterben dieser wie auch vieler anderer Strecken in der Eifel ist geschichtlich begründet: Bei Planung und Bau der 1880 vollendeten Ahrtalbahn hatten nämlich die Militärs das Sagen. Es galt, rasch Truppen und Material dem französischen "Erbfeind" entgegenstellen zu können. Daher wurde die Ahrtalbahn – obwohl sie stellenweise durch eher dünn besiedeltes Gebiet führt

– zweigleisig und ohne schienengleiche Bahnübergänge ausgeführt. Die Bundesbahn brauchte auf strategische Überlegungen keine Rücksicht mehr zu nehmen. Für sie waren andere Kriterien maßgebend, nämlich, daß auf der Ahrtalbahn bald der Rotstift regierte.
Das Militär – genauer gesagt die US Army – war es auch, das dem östlichsten Streckenstück zu weltweiter Bekanntheit verhalf: Am 7. März 1945 fiel die "Brücke von Remagen" als einziger Rheinübergang den Alliierten unbeschädigt in die Hände. Ein amerikanischer Kinofilm sowie ungezählte Bücher berichten von der Eroberung und machten das eigentlich Ludendorffbrücke genannte Bauwerk zum Begriff. Doch auch diese Brücke existiert nicht mehr: Kurz nach der Eroberung brach sie, stark beschädigt, zusammen und wurde nicht wieder aufgebaut.

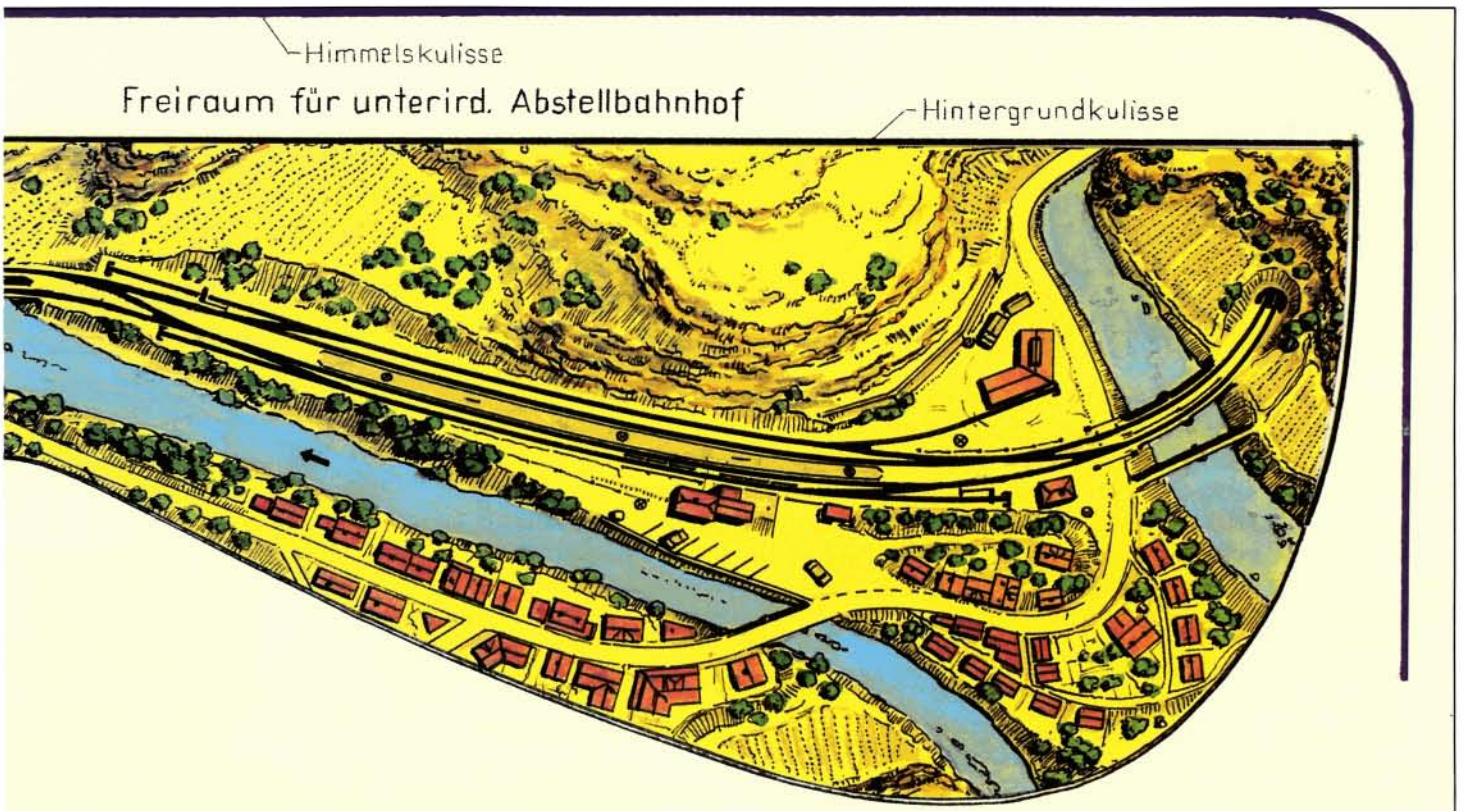
Vom Vorbild zum Modell

Auch wenn also vom Original dieser Strekke nur noch kümmerliche Reste erhalten sind – geblieben ist doch der Zauber der herrlichen Landschaft des Ahrtals mit seinen schroffen Bergen vulkanischen Ursprungs und dem sich rauschend durchs Tal windenden Fluß. Modellbahnern bietet sich dadurch eine Fülle von Motiven, die es im kleinen nachzubauen lohnt.

Rechts: Das Vorbild der Stahlfachwerkbrücke. Sie besitzt im Gegensatz zu den meisten anderen Konstruktionen dieser Art nur einen Träger.

Unten: Das hier vorgestellte Anlagenprojekt aus der Vogelschau. Die Eisenbahnbrücken ganz links sind als Steinbogenkonstruktionen geplant, die beiden Brücken zwischen der Felsnase und dem Bahnhof als Stahlfachwerkkonstruktionen. Die Brücke im rechten Anlagenteil ist wiederum aus Stein.

Bereits in Band 0.2 "Anlagenplanung für Fortgeschrittene" haben wir eine kleinere Anlage nach Ahrtalbahn-Vorbild präsentiert. Der im folgenden entwickelte Anlagenvorschlag ist mit 5,00 m auf 2,60 m deutlich größer. Er führt uns in den Raum um Altenahr, wo massive Felsbarrieren der ins Bergland vordringenden Eisenbahn den Weg zu versperren scheinen.
Während die Straße gerade noch den Windungen des Flusses folgen kann, mußte man für die Schiene andere Wege suchen. Zahlreiche scharfe Einschnitte, Tunnels und Brücken kennzeichnen die Strekke. Um enge Radien bewältigen zu können, trennen sich die Gleise oft, führen durch separate Tunnelröhren, über eigene Brücken hinweg und vereinigen sich anschließend wieder.
Einige dieser Situationen sind auch im Anlagenvorschlag enthalten. Zwar ist der sichtbare Streckenteil des Entwurfs recht kurz, dafür aber landschaftlich überaus reizvoll. Es dürfte also ein Vergnügen sein, die ihres Wegs rollenden Züge mit den Augen zu verfolgen. Um interessantere Fahr- und Rangiermöglichkeiten zu erschließen, wurde die angenommene Gleisanlage des Bahnhofs "Altenahr" überarbeitet und ergänzt. Zu diesem gehört auch eine kleine Ortsgüteranlage.
Recht einfach zu bauen sind die meisten Brücken. Sie werden mit handelsüblichen Mauersteinplatten verkleidet. Für Ab-



isanlage des Gesamtprojekts (Größe für HO ca. 2,5 x 5 m)

Ansicht des linken

wechslung im Steinbrücken-Einerlei sorgt eine Metallbrücke, die beim Vorbild etwas flußabwärts angesiedelt ist. Da sich ihr Fachwerk nur auf einen einzigen Hauptholm stützt, dürfte sie ein interessantes Objekt für Selbstbauer sein.

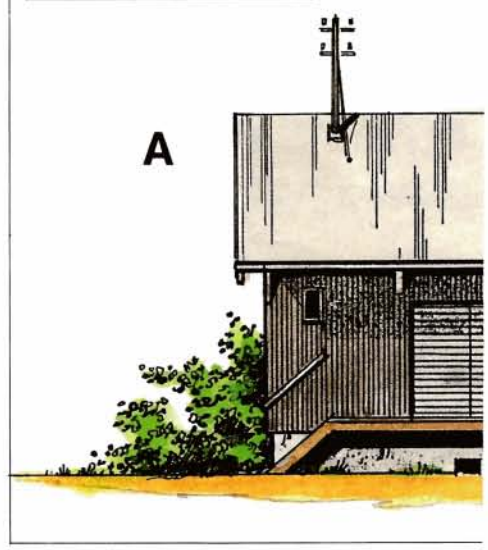
Im unterirdischen Bereich gibt es zwei Möglichkeiten, die Gleise zu verlegen: entweder vom rechten direkt zum linken Anlagenrand, so daß insgesamt ein Oval entsteht, oder in Form zweier Kehrschleifen. Beide Male sollte ein ausreichend großer Schattenbahnhof (verdeckter Abstellbahnhof) eingeplant werden. Damit läßt sich eine abwechslungsreiche Zugfolge in beide Richtungen vortäuschen.

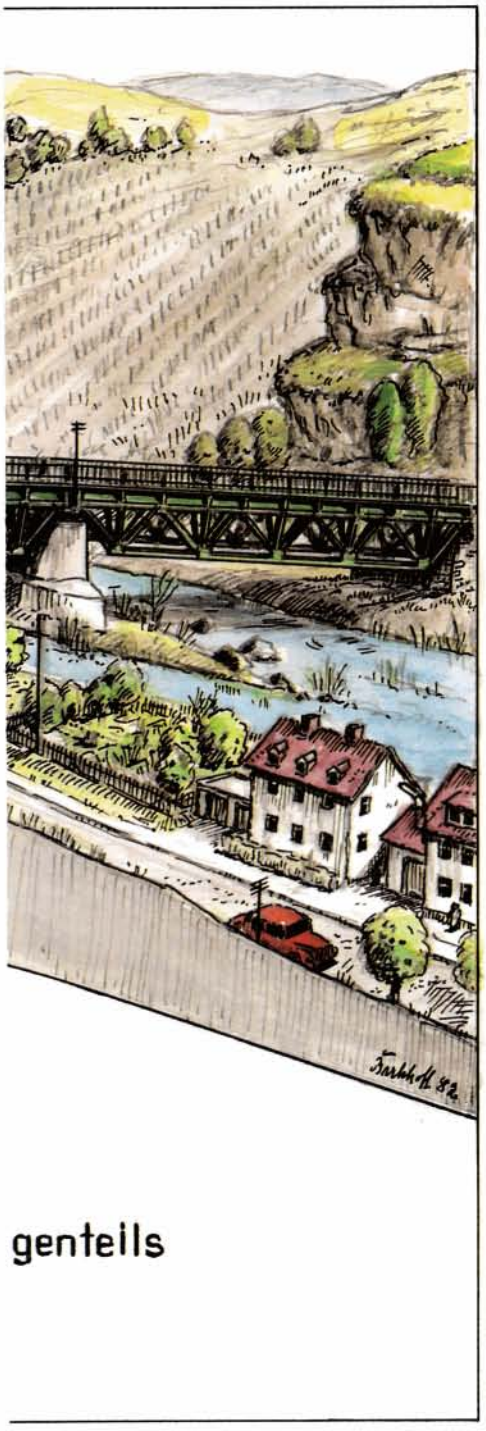
Den rückwärtigen Abschluß des Modells übernimmt die Hintergrundkulisse. Sie täuscht optische Tiefe vor. Sollten es die Platzverhältnisse erlauben, wäre es vorteilhaft, die Anlage mit etwa einem halben Meter Abstand zur Wand aufzubauen. So ist nicht nur der Zugang zu den verdeckten Streckenteilen gewährleistet, sondern darüber hinaus kann eine an der Wand befestigte Himmelskulisse für ungeahnte Tiefenwirkung sorgen. Allerdings sind Raumecken dabei unbedingt abzurunden, da Kanten den guten Gesamteindruck einer solchen Kulisse empfindlich stören.

Der Bahnhof

Das Zentrum unserer Ahrtal-Anlage bildet ein kleiner Bahnhof mit Haus- und Mittelbahnsteig. Sein Gleisplan ist einfach und übersichtlich gestaltet. Da Durchgangsverkehr vorherrscht und nur wenige Personenzüge halten, sind große Gleisanlagen überflüssig. Wegen des Mittelbahn-

Abb. im halben H0-Maßstab



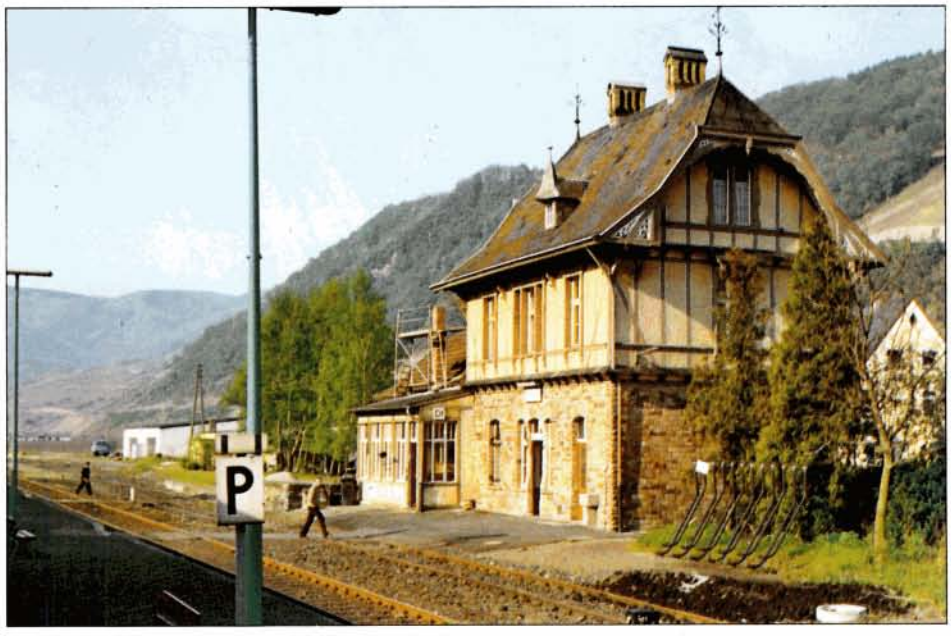


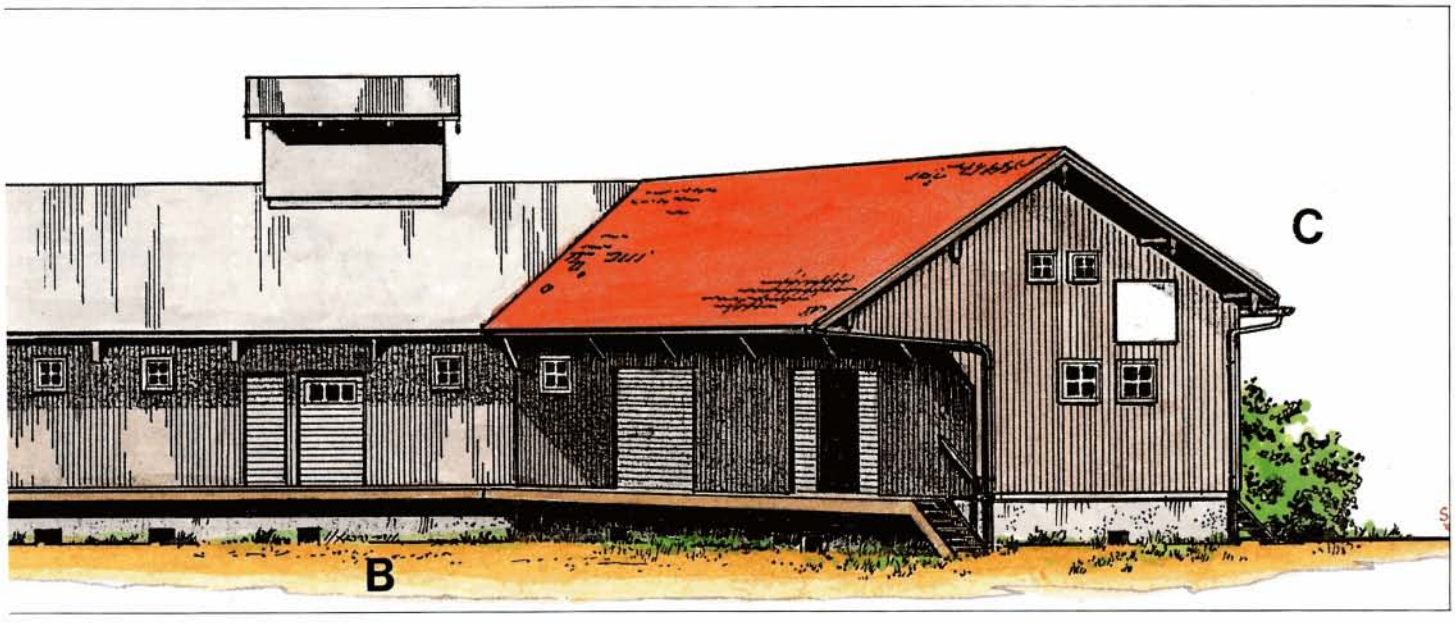
Links: Gewunden wie beim Vorbild präsentieren sich Fluß, Bahnlinie und Straße im linken Teil unserer Ahrtal-Anlage.

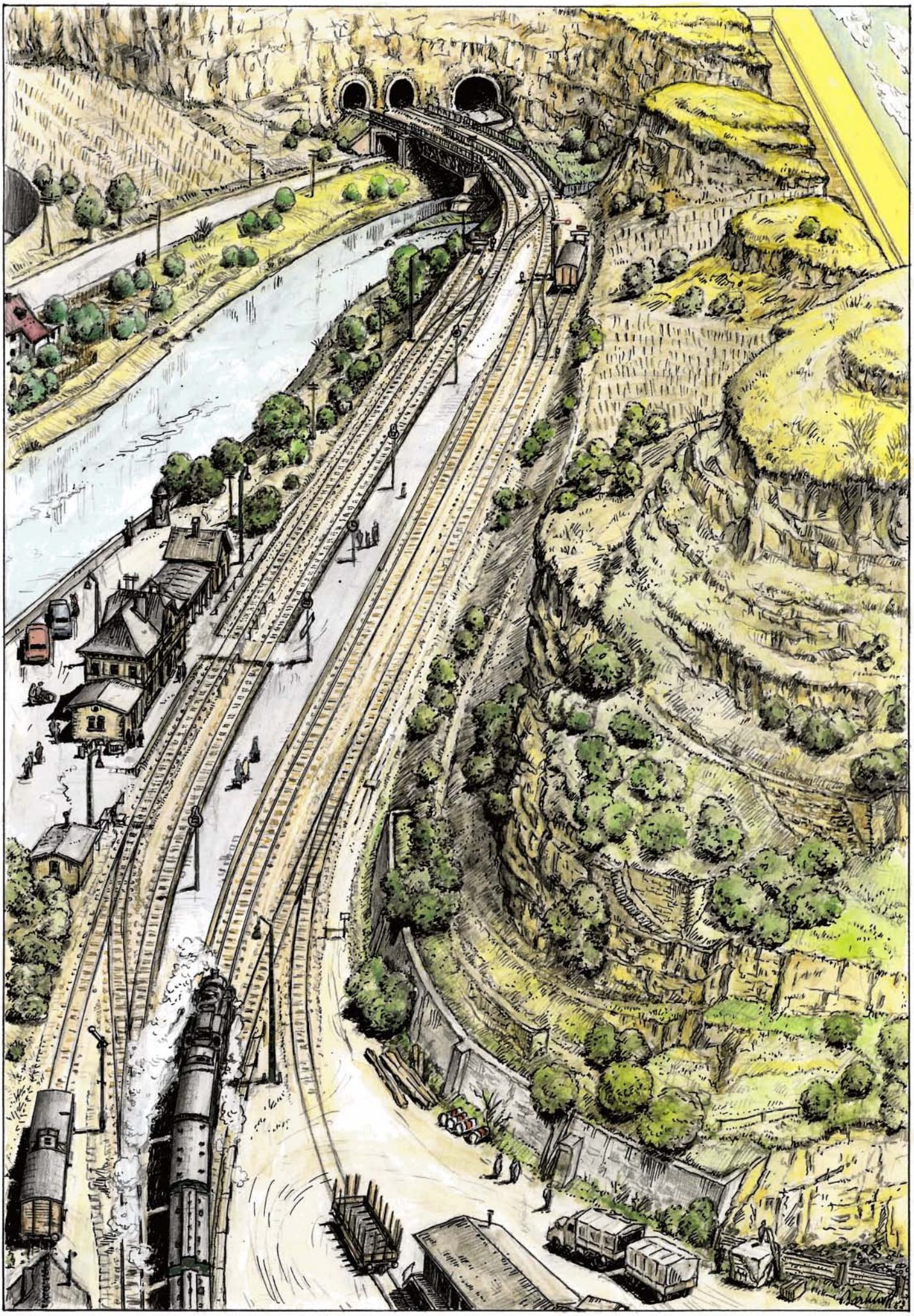
Rechts und unterhalb: Das Bahnhofsgebäude von Dernau mit seinem landschaftstypischen Äußeren und den vielen Details reizt zum Nachbau. Aber Vorsicht – auf die schnelle ist der Bau nicht zu schaffen!

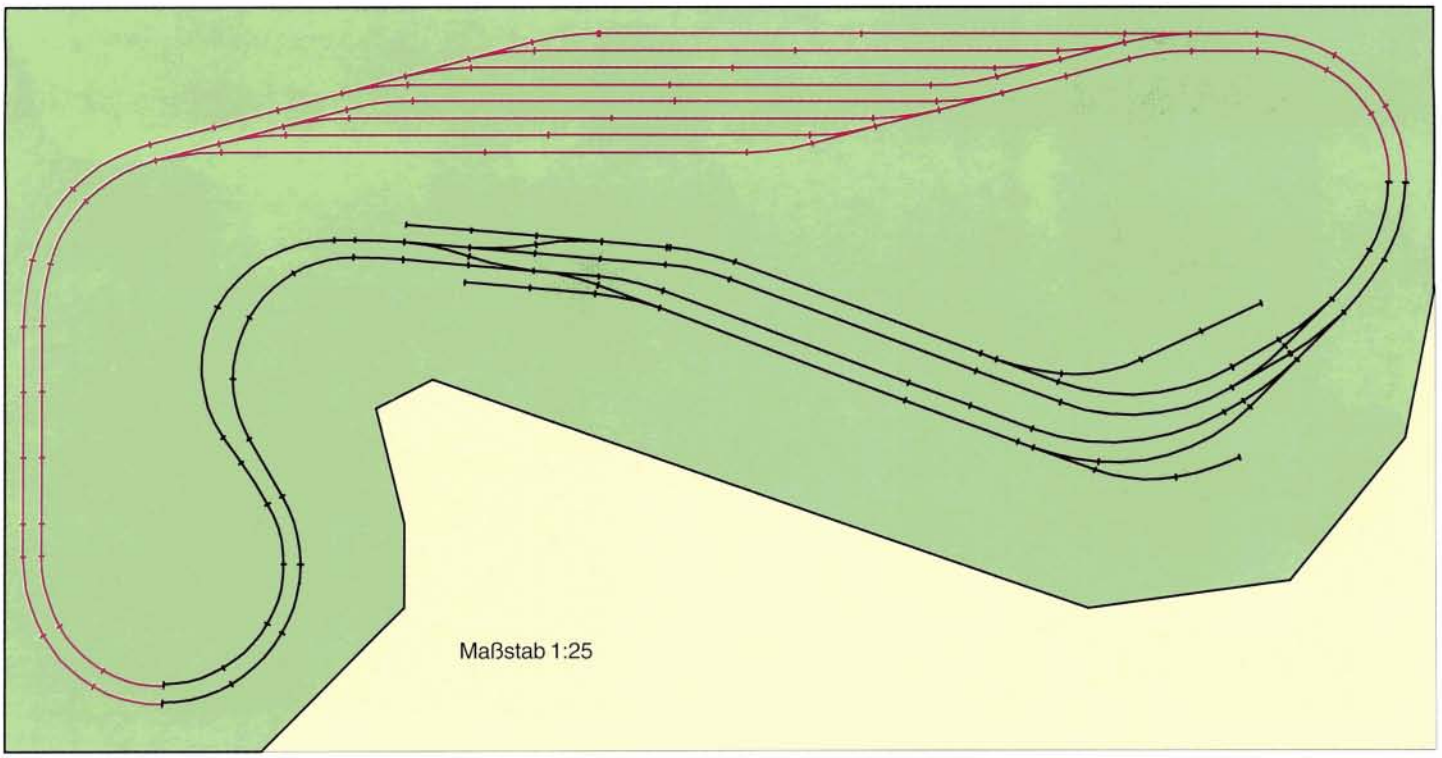
Ganz unten: Diesen Güterschuppen hat der Zeichner für "sein Ahrtal" vorgesehen. Wie die drei übrigen Seitenwände ausschauen, sehen Sie auf Seite 12/13.

steigs sind die beiden Hauptgleise in diesem Bereich mit entsprechendem Abstand zueinander verlegt. Zugüberholungen in beiden Fahrtrichtungen sind möglich. Zwei Gleiswechsel an den Bahnhofsausfahrten gestatten abwechslungsreiche Rangierfahrten zwischen der rechten und der linken Bahnhofsseite. Sie können entweder von der Zuglok eines Nahgüterzugs selbst ausgeführt werden oder aber









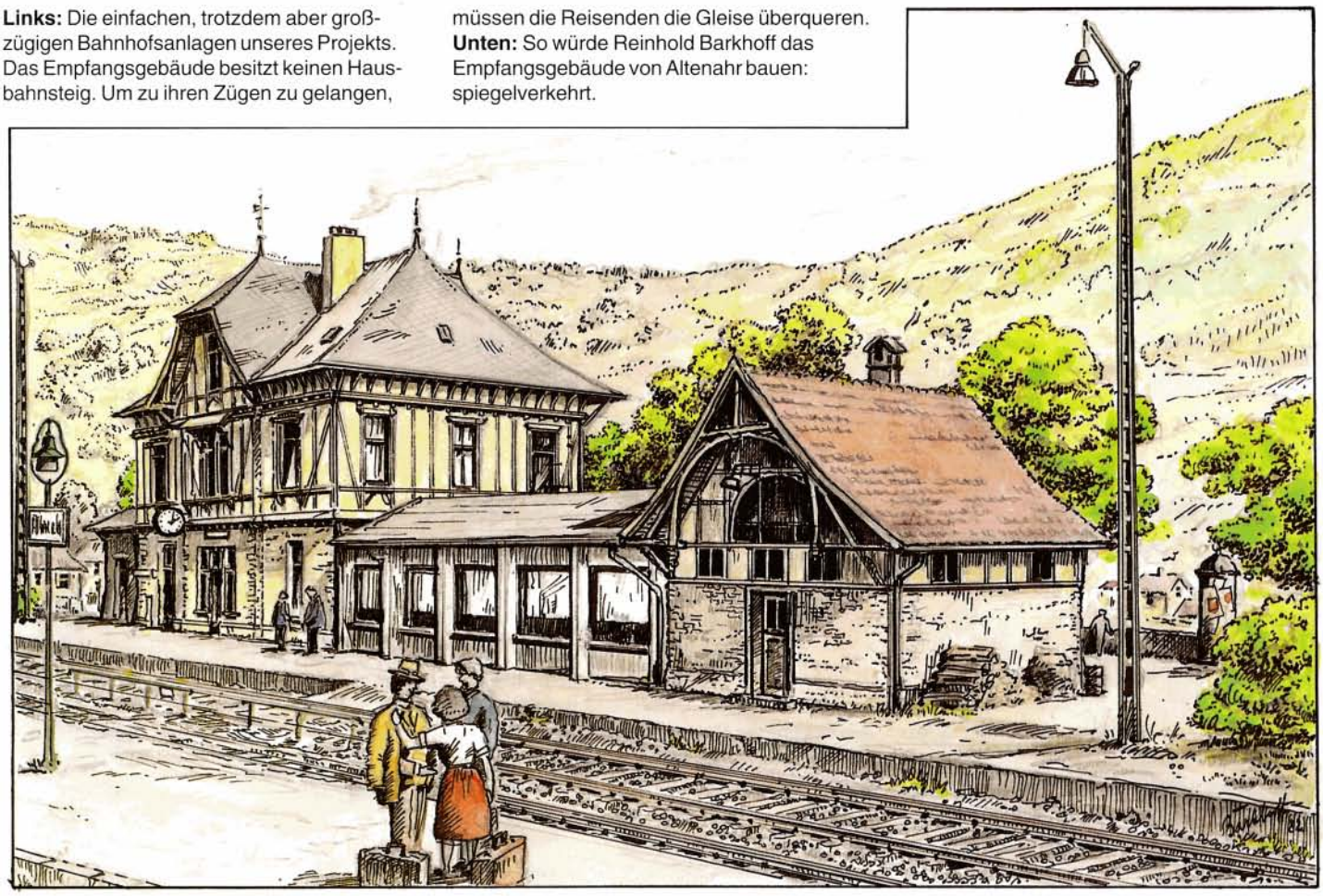
von einer in der Nähe stationierten Kleindiesellok. Der kleine Güterschuppen am Empfangsgebäude sowie der Gleisanschluß der Ortsgüteranlage erweitern die Fahrmöglichkeiten.
Von besonderem architektonischem Reiz waren auf der Ahrtalbahn die Empfangsgebäude. Dies trifft vor allem auf den hier beschriebenen Streckenabschnitt zu. Fotos anderer derartiger Bauten an der ehemaligen Bahnlinie zeigen Ähnlichkeiten in Baustil und Anstrich. Leider bietet die Zubehörindustrie kein entsprechendes Modell an. Selbstbau ist also angesagt! Als Anregung dazu mag die Handskizze der Altenahrer Bahnhofsansicht dienen, da auf der großen Übersichtszeichnung die Schönheit der Gebäudefront nicht zu ermüssen die Reisenden die Gleise überqueren.

Oben: Gleisplan "Ahrtal" für H0. Material Roco Line; Größe: 5,00 x 2,6 m; Gleislänge: 51,9 m.

32 x 42400	8 x 42425	17 x 42441
26 x 42410	1 x 42426	1 x D12
2 x 42412	3 x 42427	1 x D4
2 x 42413	10 x 42428	1 x D8
11 x 42423	3 x 42430	
12 x 42424	7 x 42440	

Links: Die einfachen, trotzdem aber großzügigen Bahnhofsanlagen unseres Projekts. Das Empfangsgebäude besitzt keinen Hausbahnsteig. Um zu ihren Zügen zu gelangen,

Unten: So würde Reinhold Barkhoff das Empfangsgebäude von Altenahr bauen: spiegelverkehrt.

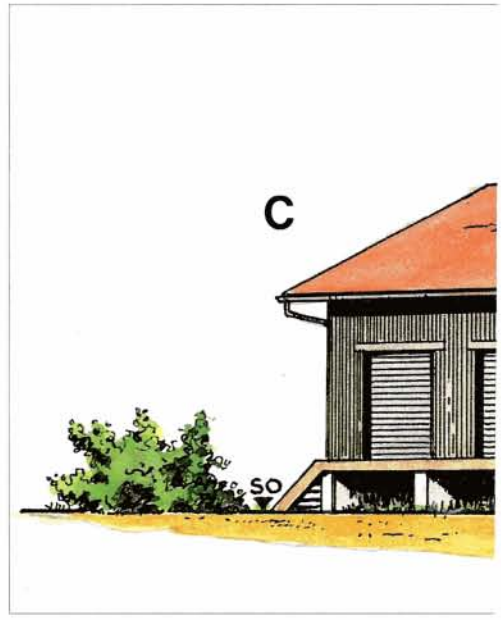


kennen ist. Interessant erscheint vor allem der "moderne" Zwischentrakt, der mit Sicherheit erst wesentlich später eingefügt worden ist. Er beherbergt die Bahnhofsgaststätte.

Ortsgüteranlage und rechter Anlagenabschluß

Betrachten wir den rechten Anlagenteil unseres Ahrtal-Projekts, so dürfte vom Kamm des untertunnelten Berges aus in etwa diese Szenerie vor uns liegen. Vielleicht beinhaltet die Zeichnung etwas viel "Motiv"; die dargestellte Situation ist aber durchaus realistisch.

Blickfang ist zweifellos die Natursteinbrükke über den Fluß mit dem sich anschließenden Bahnübergang. Starke Mauern stützen abschnittsweise die parallel zum Flußbett verlaufende Straße. Sie verläßt die Ortschaft in engem Bogen, überquert beide Streckengleise und endet (möglichst nicht einsehbar) am rückwärtigen Hang einer angedeuteten Flußbiegung. Dem Betrachter wird so die Weiterführung von Straße und Fluß vorgegaukelt. Der Bahnübergang ist mit zwei Doppelschranken ausgestattet. Um dem Anlagenmodell-Bedienungspersonal genügend Übersicht über den fließenden Straßenverkehr zu bieten, sollte das Stellwerk entsprechend postiert werden.

Für den Bau der Ortsgüteranlage mußte am Fuß eines Berges ein größerer Geländestreifen abgetragen werden. Ein breiter Einschnitt entstand. Der Bereich der Ortsgüteranlage ist von Schiene und Straße her gleich gut erreichbar.

Gar nicht alltäglich sind Form und Lage