Eisenbahn JOURNAL

B 30872 F • ISBN 3-89610-096-3

Deutschland € 13,70
Österreich € 15,50 Portugal € 17,00
BeNeLux € 16,20 Schweiz sfr 26,80
Italien € 18,00

Super-Anlagen 2/2002

Josef Brandl
Franz Rittig
Wolfgang Spenger

Super-Anlagen
Mit Josef Brandl ins Mittelgebirge

4 190753 907407 03

Vorwort

Es hieße Eulen nach Athen tragen, wollte man sich angesichts einer neuen H0-Anlage von Josef Brandl um den Nachweis besonderer Meisterschaft bemühen. Was der eher zurückhaltende, bescheidene Mann aus dem niederbayrischen Neustadt zu bieten hat, zählt unbestritten zu den Spitzenleistungen der deutschen und europäischen Modellbahnszene. Bei aller Unterschiedlichkeit bisheriger Projekte, die unter seinen Händen zu seltener Vollendung gediehen, blieb sich Josef Brandl dennoch treu: Schon erstes Blättern in diesem Heft zeigt erneut seine unverwechselbare Handschrift. Sie wird an einer Landschaft erkennbar, die in unaufdringlicher Weise irgendwann bei wohl jedem Betrachter die Frage auslöst, wann die Bauern auf den (Modell-)Wiesen mit der nächsten Heuernte beginnen und ob die stattlich modellierten Fichten nicht vielleicht doch eines Tages hellgrüne Maispitzen auszutreiben beginnen ...

Viele fragen, worin das Geheimnis dieser verblüffenden Wirklichkeitsnähe liegt. Auch uns, die wir seine Anlagenprojekte begleiten und beschreiben, stellt sich die berühmte Frage immer wieder neu: Wie macht er das nur? Wir wollen diese Frage in nächster Zukunft zumindest teilweise beantworten, indem wir wieder eine Publikation aus der Reihe „Anlagenbau“ folgen lassen. Sie wird viele handwerkliche Fragen beantworten, Tricks, Kniffe und wertvolle Erfahrungen vermitteln.

Was aber darüber hinaus zu Josef Brandls meisterhafter Landschaftsgestaltung beiträgt, das liegt weniger auf der Ebene von Fähigkeiten und Fertigkeiten, die sich darlegen lassen, sondern dürfte eher etwas mit Intuition und Fantasie zu tun haben, gepaart mit geschulter Beobachtungsgabe: Wer Natur und Landschaft so zu gestalten weiß, der muss ein besonderes Verhältnis zu ihnen besitzen. Dieses Verhältnis kann nur über Jahre gewachsen sein. Bei Josef Brandl ist es sicher auch jenem Beruf zu verdanken, den er gelernt und mit Freude ausgeübt hat: Der Mann ist Gärtner! Sein neuestes Projekt, eine großzügig gestaltete H0-Mittelgebirgsanlage, kombiniert auf originelle Weise Realität und Fantasie, Wirklichkeit und Imagination. Was das heißt? Ganz einfach: Für die dargestellte Hauptstrecke, die über eine Mittelgebirgsrampe auf den Kamm führt, gibt es reale Vorbilder im Spessart, im Frankenwald, in der Oberpfalz, ohne dass sich der Erbauer unverrückbar festlegt. Die Ortsnamen etwa, die in diesem Kontext auftauchen, existieren wirklich, die ihnen zugeordneten Modellbahnhöfe indes nur in der Baugröße H0. Josef Brandl nutzte die wenigen, vom Auftraggeber sehr bestimmt fixierten Vorgaben, um reale Elemente aus der Geschichte der Eisenbahn, aber auch der Technik- und der Kulturgeschichte seiner Heimat ins Modell umzusetzen und derart geschickt miteinander zu kombinieren, dass man sich unweigerlich fragt: Wo stehen die Vorbilder? Josef Brandls neue Art des Gestaltens motivierte eine neue Art des Beschreibens: Unser Text unterstellt, dass die betriebliche Situation dieser Anlage in einer längst vergangenen Wirklichkeit tatsächlich existierte. Dies wiederum provozierte die Frage, wie alles, was dargestellt wurde, dereinst entstanden sein könnte, oder, anders formuliert, welche geschichtlichen Hintergründe es dafür gibt. Ganz wesentlich trugen zu unserer Darstellung die authentisch wirkenden Fahrzeuge bei, Lokomotiven und Wagen, die in ihrem betriebsnahen, „gealterten“ Erscheinungsbild vom Team Eichholz zur Verfügung gestellt wurden.

Nicht nur in den folgenden Bildern, sondern auch im Text gehen Realität und Modell, Wirklichkeit und Fantasie unmerklich ineinander über, bis aus dieser Synthese eine erstaunliche und doch beabsichtigte Erkenntnis erwächst, die schlicht und einfach lautet: Ja, so etwa könnte es gewesen sein, damals, zwischen Bodenwöhr und Nittenau ... Doch schauen, genießen und lesen Sie selbst. **Dr. Franz Rittig**

Inhalt

Gleisplan und Anlagengestaltung **6**

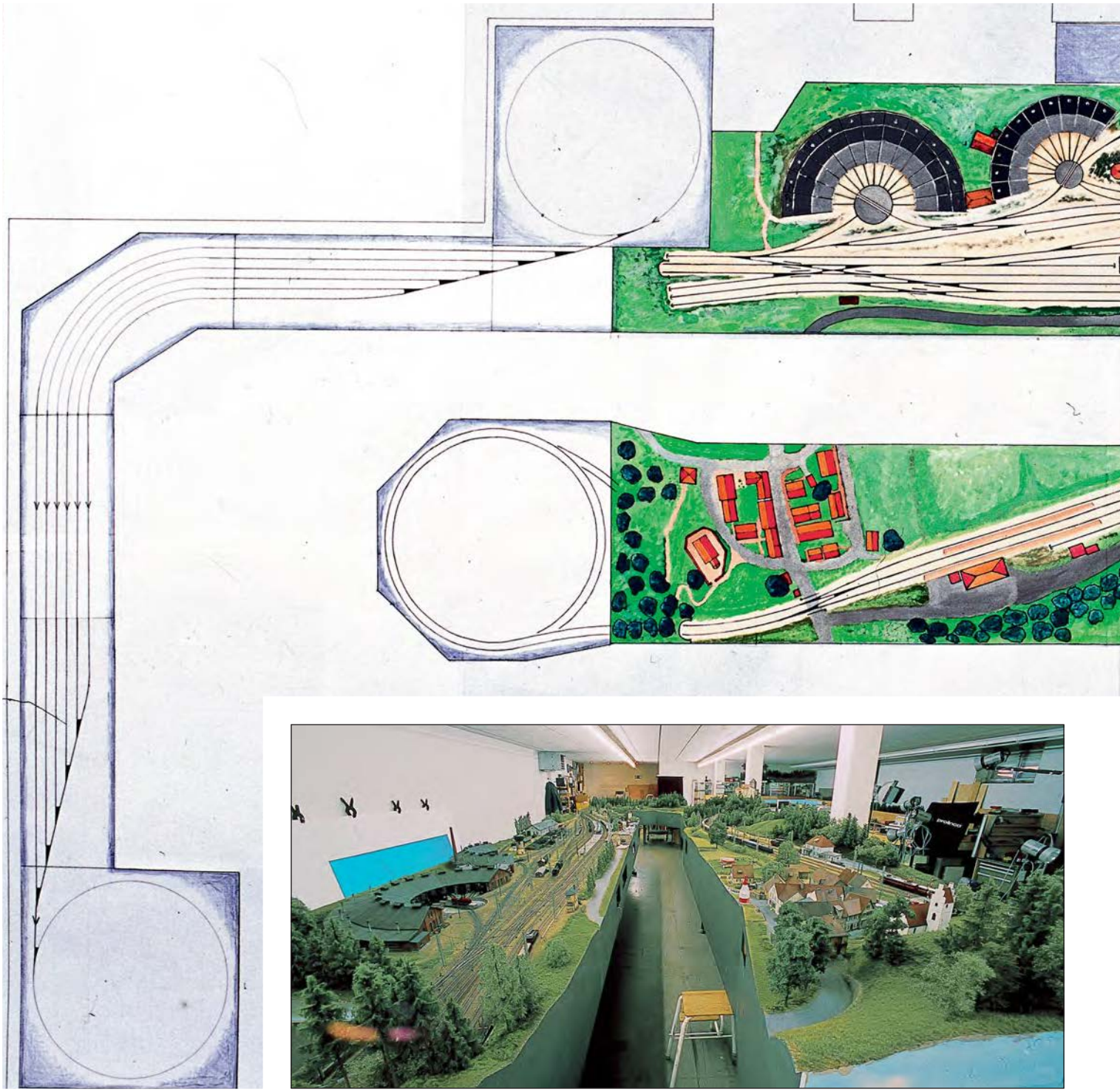
Von Bodenwöhr nach Nittenau **8**

- Der Bahnknoten Bodenwöhr Nord 8
- Eine Reise nach Nittenau 30
- Die Nebenbahn nach Unterschleifingen 65
- Das Bahnbetriebswerk Bodenwöhr- Nord 74
- Spezialität: Hauptbahn mit Schiebedienst 80
- Bahn, Technik, Geschichte: Viadukt, Kraftwerk, Burg 91

Impressum **98**

Bild 1 (Titel): Schwere Züge in romantischer Berglandschaft mit alter Burg: Modellbahn vor historischer Szenerie.

Bild 2: Gesamtansicht des Bahnhofs Nittenau: kleine Station mit großer Bedeutung.



Gleisplan und Anlagengestaltung

Die Vorgaben und Wünsche des Auftraggebers enthielten eine zweigleisige Hauptstrecke mit abzweigender eingleisiger Nebenbahn. Den betrieblichen Mittelpunkt der Hauptstrecke sollte der Bahnknoten Bodenwöhr Nord bilden, seiner Funktion nach ein Anschlussbahnhof mit sieben durchgehenden Hauptgleisen für Reise- und Güterzüge sowie einem kurzen Kopfbahnsteig für den Reiseverkehr auf der Nebenbahn.
Da der Auftraggeber über eine stattliche Sammlung wertvoller Lokomotiv- und Triebwagenmodelle verfügte und den faszinierenden Alltag eines Bahnbetriebswerks zur Dampflokzeit im Modell festhalten wollte, wurde von Anfang an für Bodenwöhr Nord eine größere Bw-Anlage mit zwei unterschiedlich dimensionierten Ringlokschuppen eingeplant. Die zweigleisige Hauptstrecke wird in ihrem interessantesten Abschnitt, der Rampe nach Nittenau, unter Berücksichtigung der betrieblichen Spezifik einer solchen Rampe zur Dampflokzeit dargestellt. Mit dem kleinen Durchgangsbahnhof Nittenau, der auf einem Höhenrücken des fiktiven Mittelgebirges liegt, verwirklichte Josef Brandl die dritte wesentliche Vorgabe seines Auftraggebers.
Die Darstellung der Nebenbahn reduziert sich auf den Kopfbahnsteig in Bodenwöhr Nord und einen Streckenabschnitt am Fuße des Nittenauer Höhenzuges. Den räumlichen Gegebenheiten des zukünftigen Standortes entsprechend erhielt die Anlage die Form eines U, sodass Betreiber und Betrachter in die Szenerie „hineingehen“ können. Die gewählte Grundform bietet überdies den Vorteil einer klaren optischen Trennung zwischen dem großen Tal- und dem wesentlich kleineren Bergbahnhof. Mit dem Ziel umfangreicher Betriebsmöglichkeiten schließt sich an den westlichen Bahnhofs-

kopf von Bodenwöhr Nord eine Gleiswendel an, die, ausschließlich aufwärts führend, in verschiedenen Höhen „angezapft“ wurde und in eine dementsprechend mit mehreren Etagen ausgestattete Vitrine einmündet. In dieser Vitrine, die eine Art „Zugspeicher“ bildet, stehen dann abrufbereit die verschiedensten Zuggarnituren zur Auswahl. Auf der anderen Seite verlassen die Strecken die Vitrine wieder, werden über eine zweite Gleiswendel zurück auf die Anlagenebene geführt und münden in den westlichen Bahnhofskopf von Bodenwöhr Nord ein. Am entgegengesetzten Ende der Anlage, direkt hinter dem Nittenauer Tunnelportal, führt die Strecke über eine dritte Gleiswendel hinab auf das Niveau eines Schattenbahnhof, der unter Bodenwöhr Nord liegt. Von dort aus können die Züge über einen seitlichen Paternoster in die bereits beschriebene Vitrine gelangen. Die Nebenbahn läuft in einer großen Wendeschleife aus. Sie liegt unter Nittenau und fungiert als imaginärer Endbahnhof.

Von Bodenwöhr nach Nittenau

Der Bahnknoten Bodenwöhr

Bevor unsere Reise über die Steilrampe nach Nittenau beginnt, schauen wir uns zunächst einmal auf dem Bahnhof Bodenwöhr Nord um, wo manch Interessantes auf uns wartet. Die Bahnstation liegt an einer zweigleisigen, gerade erst elektrifizierten Hauptstrecke, von der eine eingleisige Nebenbahn abzweigt. Diese betriebliche Situation stellt an sich nichts Besonderes dar; es gibt sie zu hunderten im deutschen Eisenbahnnetz. Dennoch lässt sich Bodenwöhr nicht in das übliche, bei Modellbahnern zu Recht so beliebte Schema von der Hauptbahn mit der abzweigenden Nebenbahn einordnen, denn der Bahnhof weist viele Besonderheiten auf, die ihn von vergleichbaren Bahnanlagen deutlich unterscheiden und wohl eine genauere Betrachtung verdienen.

Zunächst versetzt uns das weite Bahnhofsareal mit der großen Zahl ungewöhnlich komplizierter Weichenverbindungen in Erstaunen. Warum wohl hat man derart viele Weicheneinheiten, darunter eine erhebliche Zahl von Sonderbauarten wie Bogenweichen, doppelte Gleisverbindungen sowie einfache und doppelte Kreuzungsweichen eingebaut? Und warum verfügt der kleine Ort Bodenwöhr gleich über zwei große Ringlokschuppen, nicht minder großzügig bemessene Lokomotivbehandlungsanlagen und eine geräumige, immerhin dreigleisige Triebwagenhalle?

Gewiss, der Umfang dieser Anlagen lässt die Stationierung vieler Lokomotiven und Triebwagen und damit einen recht abwechslungsreichen, intensiven Modellbetrieb zu. Doch wo liegt die betriebliche Notwendigkeit, die dem kundigen Betrachter eine Modellbahnanlage von dieser Größe und Qualität als authentische Widerspiegelung des Vorbilds glaubhaft erscheinen lässt?

So fällt beispielsweise sofort ins Auge, dass die Anlagen für den Reiseverkehr eher bescheiden gerieten und lediglich aus einem allenfalls mittelgroßen Empfangsgebäude und vier unterschiedlich langen Bahnsteigen bestehen. Noch kleiner sind die Anlagen für den Güterverkehr ausgefallen, denn sie umfassen neben dem Güterschuppen nur eine größere Kombirampe, allerdings kein Freiladegleis und daher auch keine Ladestraße. Wie aber kommt nun ein Bahnhof mit einem derartig geringen Güteraufkommen zu so großen Bw-Anlagen?

Versuchen wir, diese Frage mit einem Ausflug in die historische Entwicklung und die offenbar über viele Jahrzehnte allmählich gewachsenen betrieblichen Aufgaben des

Bild 6: Blick aus ungewöhnlicher Perspektive auf das Gleisfeld des Bahnhofs Bodenwöhr Nord. Links wartet bereits eine Schiebelokomotive der Baureihe 94 auf ihren schweren Einsatz im Güterzugdienst auf der Mittelgebirgsrampe nach Nittenau. Über das Nachbargleis verlässt soeben ein Schnellzug Bodenwöhr Nord.

Bild 7: Totalansicht des Eisenbahnknotens Bodenwöhr Nord aus der Vogelperspektive. An der Spitze des langen Kohlenzugs geht eine schwere Dreizylinder-Maschine der Baureihe 44 die Steigung an, am Zugschluss kräftig unterstützt durch eine planmäßige Schiebelokomotive aus dem Bw Bodenwöhr Nord.

Bild 8: Hochbetrieb im Anschlussbahnhof Bodenwöhr Nord: Das Empfangsgebäude aus rotem Ziegelmauerwerk mit dem überdachten Hausbahnsteig ent-stand durch die „Verdoppelung“ eines einst weit verbreiteten Standardtyps.

Bild 10: Vorläufig prägen immer noch die bewährten Ellok-Klassiker aus den dreißiger Jahren das Bild der elektrischen Zugförderung.

Bild 9: Neben dem nach wie vor dominierenden Dampflokbetrieb kündigt sich mit der hochmodernen Vorserien-E 10 auch in Bodenwöhr Nord eine neue Epoche der Eisenbahn an.

Bahnhofes Bodenwöhr zu beantworten. Beginnen wir bei den Anlagen für den Reiseverkehr. Zu dem für die Gegend typischen „Bahnhofsgebäude“ aus rotem Ziegelmauerwerk gehören unmittelbar nur ein Hausbahnsteig und ein kurzer Kopfbahnsteig. Während der Hausbahnsteig (nennen wir ihn vorschriftsgemäß Bahnsteig 1) den lokbespannten Zügen der Nebenbahn nach Unterschleifingen vorbehalten ist, dient der östlich vom Empfangsgebäude gelegene Kopfbahnsteig 1a in erster Linie den Triebwagen der Nebenbahn. Muss bei Ausfällen dieser Fahrzeuge Ersatz gestellt werden, dann kann es schon einmal vorkommen, dass der Reisende statt des roten Brummers am Kopfbahnsteig eine kleine Tenderlokomotive mit zwei alten Personenzugwagen vorfindet. Die langen Bahnsteige 2 und 3, die in ihrem Mittelteil überdacht wurden, dienen dagegen fast ausschließlich den Fernzügen, den regionalen Personenzügen auf der Hauptbahn und einer Reihe vor allem saisongebundener Sonderzüge.

Der Bau der Hauptstrecke über Bodenwöhr gehörte zu den letzten großen Hauptbahnprojekten des Königreichs Bayern. Kaum fuhren die ersten Fernzüge auf der für damalige Verhältnisse modernen zweigleisigen Strecke, da meldete auch das etwa 25km entfernt liegende, wirtschaftlich aufstrebende Städtchen Unterschleifingen Interesse an einer Bahnlinie an und drängte den bayrischen Staat nach einer Direktverbindung mit dem noch kleinen Durchgangsbahnhof Bodenwöhr Nord. Nach gründlicher Prüfung der topografischen Verhältnisse bot sich für die Streckenführung der gewünschten Stichbahn eine Trasse an, die unweit von Bodenwöhr lediglich zwei Tunneldurchstiche