

Josef Brandls Traumanlagen



Magistrale im Spessart

DB-Hauptstreckenbetrieb Frankfurt/M–Würzburg – Heigenbrücken in H0

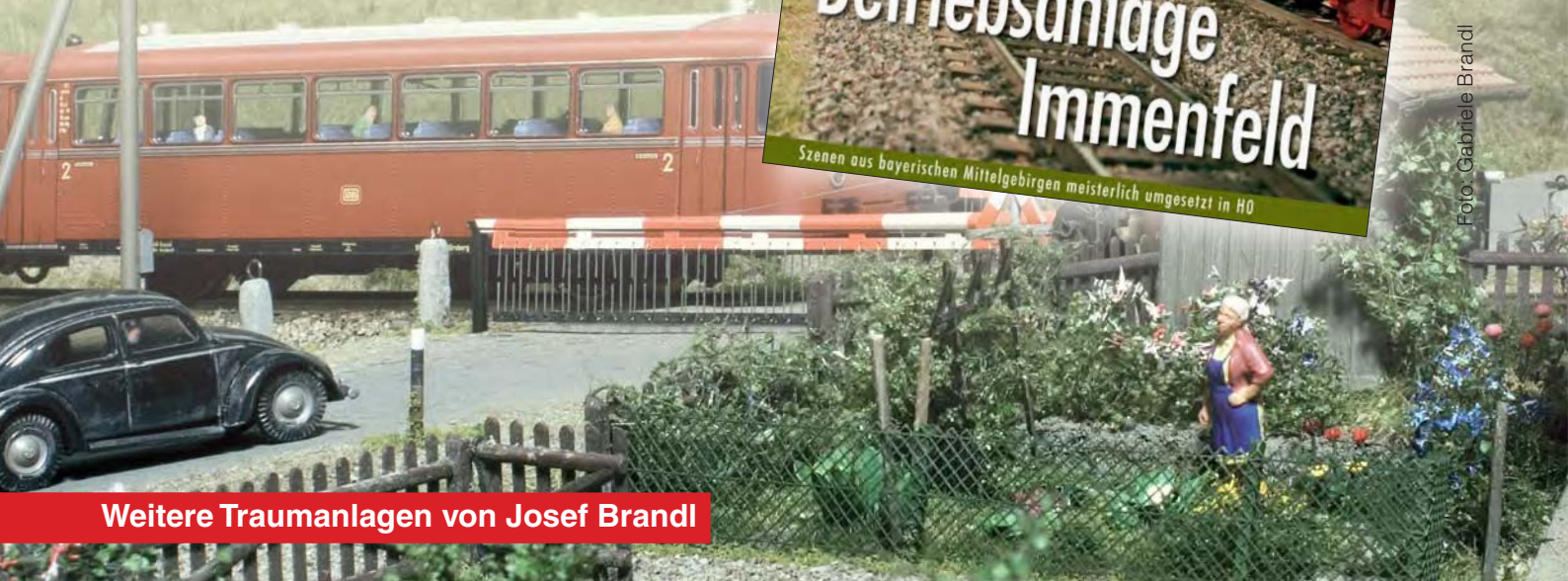
Mit Josef Brandl ins bayerische Mittelgebirge

Einmal mehr ist die üppige Landschaftsgestaltung das Hauptmerkmal dieses Anlagen-Meisterwerks von Josef Brandl. Auf der U-förmigen Anlage finden sich der Ort Immenfeld mit Kopfbahnhof, ein Bahnbetriebswerk und ein aufwändig gestalteter Landschaftsteil. Dort dominieren eine zweigleisige Paradenstrecke und eine Nebenbahn das Geschehen. Aus verschiedenen Schattenbahnhöfen heraus findet Betrieb mit vielen Dampflok nach dem Vorbild der DB in der Epoche III statt. Anhand der geschilderten Bautechniken können Sie Ihre Anlage jetzt auch ein Stückchen mehr „Brandl-like“ gestalten.

92 Seiten im DIN-A-4-Format, über 150 Abbildungen, Klammerheftung
Best.-Nr. 661002 • € 13,70



Foto: Gabriele Brandl



Weitere Traumanlagen von Josef Brandl



Epoche III auf Märklin-Gleis

Traumanlagen 1/2009
 Best.-Nr. 660901 • € 13,70



Auf der fränk'schen Eisenbahn

Traumanlagen 2/2009
 Best.-Nr. 660902 • € 13,70



Meine Schwarzwald-Anlage

Traumanlagen 1/2010
 Best.-Nr. 661001 • € 13,70



Der erste Schritt zur Realisierung eines Traums – Planung der Anlage Heigenbrücken.

Träume

Meine Kindheit habe ich in Worms verbracht. Dort gab es mitten in der Innenstadt ein Spielwarengeschäft, etwa eine Viertelstunde Fußweg von der elterlichen Wohnung entfernt. Ich erinnere mich noch gut, wie ich als vielleicht Zehnjähriger ab November fast jeden Spätnachmittag dorthin pilgerte und mir am Schaufenster die Nase plattdrückte: Dort stand eine Eisenbahn-Anlage, da fuhren kleine Züge, Signale klappten auf und zu, Schranken hoben und senkten sich. Und es gab auch sonst jede Menge zu entdecken dort. Etwa die Rehe und Hirsche im Wald, die Mühle mit dem sich drehenden Mühlrad oder die Bahnsteige mit den liebevoll aus Papier ausgeschnittenen Anzeigetafeln.

So begann mein Traum von der eigenen Eisenbahn. Natürlich hatte ich meine Eltern bald überredet und erhielt zu Weihnachten eine einfache Startpackung mit Lok, Wagen und Gleisoval. Bald kamen weitere Gleise dazu; in einem Raum wurde umgeräumt, so dass ein fester Platz für meine Eisenbahn entstand. Nun konnte ich mit der (bescheidenen) Umsetzung meiner Modellbahnträume beginnen.

Das im Rückblick Wesentliche war nicht einmal die Anlage, an der ich da so vor mich hin bastelte. Nein, hinter jedem Stückchen Grasmatte, das ich aufklebte (so machte man das damals noch), entstand in meinem Inneren eine große Wiese. Mit jedem Hügelchen (natürlich inklusive Tunnel), das ich aus Papierknäueln auftürmte und mit leimgetränkter Zeitung überspannte, wurde in der Fantasie ein ganzes Gebirge. Die Grenzen zwischen Bauen, Spielen und Träumen waren fließend und verwischten sich immer wieder.

So oder ähnlich ist es sicherlich vielen ergangen. Nach der fast obligatorischen Modellbahn-Pause zwischen 15 und 25 oder 30 haben wir alle zu unseren Träumen zurückgefunden. Nun, erwachsen und gereifter, konnten wir das Thema „professioneller“ angehen. Zeitschriften wie die Miba oder das Eisenbahn-Journal

begannen, den Blick für die Modellbahn zu weiten und zu schärfen. Vorbildtreue war angesagt – wieder flogen die Träume hoch. Der eigene vertraute Heimatbahnhof? Hm. Unter einer Turnhalle war das nicht zu machen. Doch der kleine, längst verwaiste Vorortbahnhof im Zustand der 1930er (als hier noch regelmäßig Züge fuhren)? Schlecht dokumentiert und – wenn man ehrlich ist – immer noch zu lang für eine exakte 1:87-Umsetzung in H0. Und die gesammelten Fahrzeuge wären auch weiterhin zum Vitrinendasein verdammt.

Ein anderes Vorbild suchen? Warum eigentlich nicht. Trotzdem wird man Kompromisse machen müssen. Lange Fahrstrecken und ein langer Bahnhof für vorbildgerecht lange D-Züge sind bei den üblichen Behausungsabmessungen schwer unter einen Hut zu bringen – wer hat schon so viel Platz wie zum Beispiel ein MiWuLa in Hamburg? Ausreichend „Gegend“ soll natürlich auch da sein, um eine Landschaft wiedererkennbar gestalten zu können. Ein Hauch Mittelgebirge mit Tunnel darf es schon sein (allein schon, um das Verschwinden der Züge aus dem Sichtbereich glaubhaft machen zu können). Und ein wenig Romantik will man auch haben, mit Stadt oder Dorf und typischen Gebäuden. Große Träume, aber viele offene Fragen!

Einer, der die meisten dieser Fragen beantworten kann, ist Josef Brandl. Mit seiner Erfahrung als Anlagenbauer gelingt ihm immer wieder die „Quadratur des Kreises“. Das beginnt mit der Beratung zur Wahl einer inspirierenden Vorbildsituation, reicht über praxiserichte Vorschläge zur Raumaufteilung und Anlagenform bis hin zur konkreten Gleis- und Landschaftsplanung. Dass er einen auf diese Weise konkretisierten Traum auch verwirklichen kann, beweist dieses Heft. Aber schauen Sie selbst, was es über die jüngste Traumanlage „Heigenbrücken“ zu berichten gibt.

Tobias Pütz

Die Anlage Heigenbrücken

Der Bau einer Großanlage ist ein anspruchsvolles und zeitaufwendiges Projekt. Von der ersten Idee über die Planungs- und die Bauphase bis zur Auslieferung und Inbetriebnahme der Anlage Heigenbrücken vergingen am Ende mehr als zehn Jahre. ➔ 14

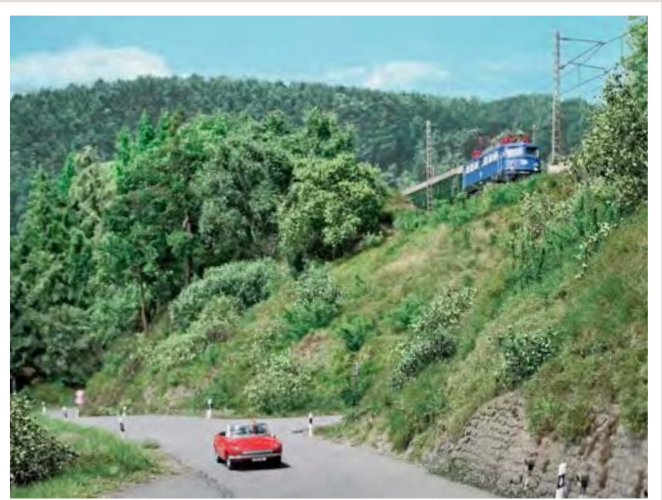
Betriebskonzept

Die Anlage ist in der Epoche IV angesiedelt und gibt den Betriebszustand des Bf. Heigenbrücken der 1970er Jahre wieder. Im Fernverkehr prägten bereits TEE- und InterCity-Züge im neuen Farbschema Rot/Beige und ozeanblau/beige das Bild. ➔ 22



Der Ort

Jahrhundertlang bis ins 20. Jahrhundert war Heigenbrücken ein armes Dorf. Erst die Schaffung von Verkehrswegen brachte die Wende: Mit der Errichtung der Main-Spessart-Bahnlinie Mitte des 19. Jahrhunderts verbesserten sich die Verhältnisse. Heute ist Heigenbrücken ein schmucker Eisenbahnerort. ➔ 46



Straßen

Von Aschaffenburg über Laufach kommend zieht sich die Staatsstraße durch den Spessart. Als Serpentine führt sie zunächst über den Schwarzkopf hinweg, überquert die Bahnlinie am Bf. Heigenbrücken und umfährt den Ort Heigenbrücken parallel zur Bahnlinie. ➔ 64



Foto Titelseite: Gabriele Brandl

Editorial

| | |
|----------------------------|---|
| Der grüne Daumen | 3 |
|----------------------------|---|

Galerie

| | |
|--------------------------------------|----|
| Sommergrün | 6 |
| Reisen im InterCity | 8 |
| „Alles einsteigen bitte!“ | 10 |
| Ganz besonderes Reiseflair | 12 |

Anlagenporträt

| | |
|---|----|
| Wie es zur Anlage kam | 14 |
| Betriebskonzept Heigenbrücken Bf. | 22 |
| Zugverkehr im Spessart | 34 |
| Heigenbrücken – der Ort | 46 |
| Landschaft und Brücken | 58 |
| Straßen | 64 |
| Reise bei Nacht | 72 |
| Güterverkehr | 80 |

Diverses

| | |
|------------------------------------|----|
| Spezialisten-Verzeichnis | 86 |
| Fachhändler-Verzeichnis | 88 |
| Vorschau und Impressum | 90 |



Reise bei Nacht

Sobald die Tagesbeleuchtung über der Anlage abgedimmt wird und die vielen Lichter der Anlage die Gebäude und Straßen von Heigenbrücken sowie den Bahnhof beleuchten, erscheint die Anlage buchstäblich in einem anderen Licht: Aus den Fenstern der Häuser und Anwesen fällt dezent das Licht nach außen. ➔➔ 72





Der kurze Schattenwurf verrät es: Es ist Mittagszeit im Hochsommer. Die Kinder haben Ferien und spielen draußen unweit des Bahndamms. Noch interessieren sie sich nicht für das, was sich da auf den Schienen tut. Aber sicherlich entdeckt einer der Jungen bald seine Leidenschaft für die Eisenbahn.





„Jede Stunde – jede Klasse“ war das Motto der Deutschen Bundesbahn, als sie ihren flächendeckenden InterCity-Verkehr einführte. Die Strecke durch den Spessart war dabei eine der Haupt-Ost-West-Magistralen.



„Alles einsteigen, bitte!“