B 30872 F • ISBN 3-89610-056-4

Eisenbahn JOURNAL

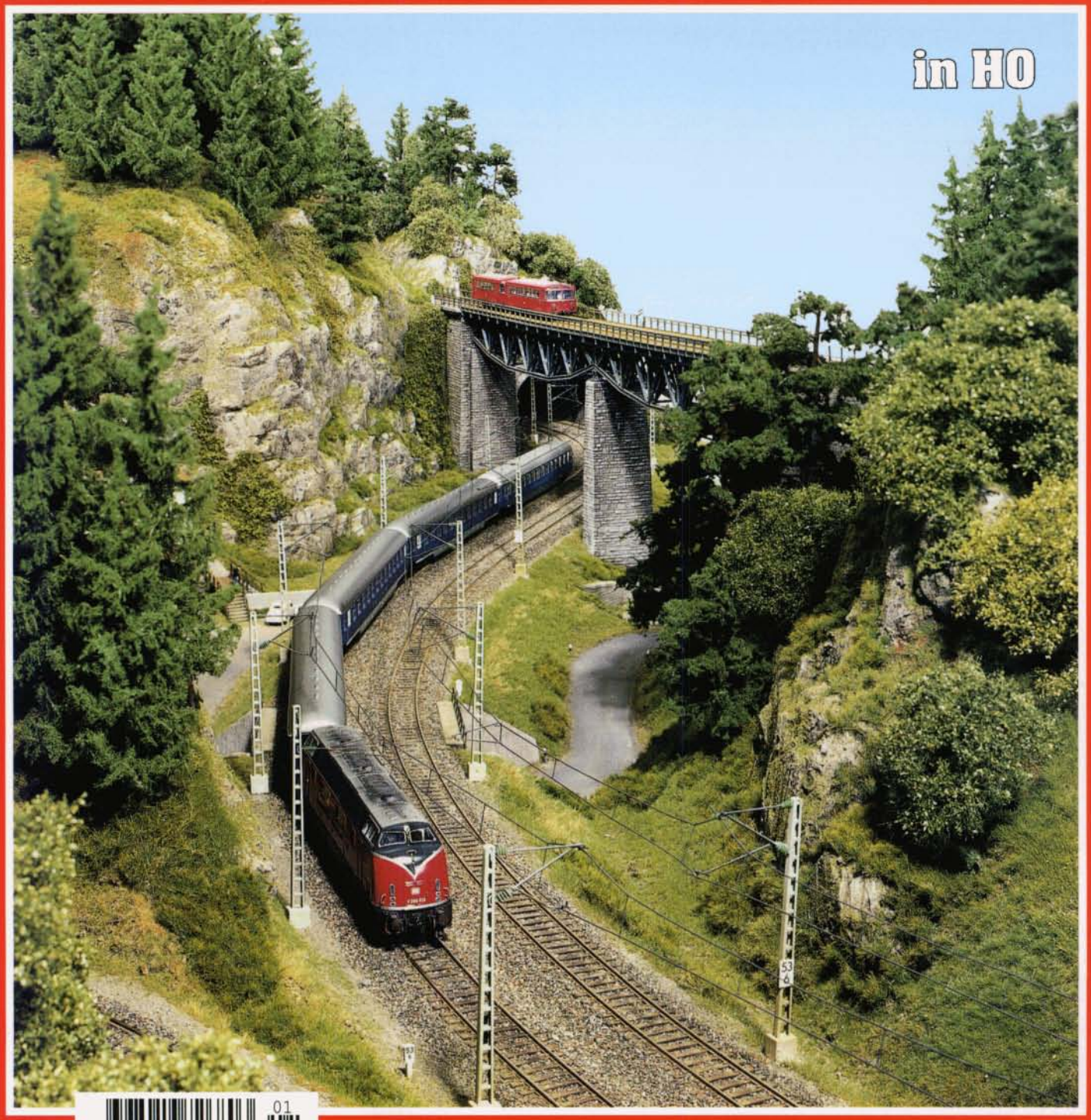
Modellbahn-Bibliothek I/2000

DM 26,80
sfr 26,80
S 200,--
hfl 33,50
lfr 576,--
Lit 34 000

Super Modellbahnanlagen Band 13

Haupt- und Nebenbahn

Josef Brandl, Dieter Eikhoff, Wolfgang Spenger



4 398019 726803 01

Impressum

ISBN 3-89610-056-4

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

Verlagsleitung:	Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger
Redaktionsleitung:	Ingo Neidhardt
Autoren:	Dieter Eikhoff, Wolfgang Spenger
Modellbau:	Josef Brandl
Fotografie:	Markus Tiedtke, Helge Scholz
Redaktion und Bildtexte:	Helge Scholz
Layout:	Gerhard Gerstberger
Lektorat:	Karin Schweiger
Satz:	Regina Doll
Anzeigen:	Elke Albrecht
Druck:	Europlanning s.r.l., I-37136 Verona
Vertrieb:	Hermann Merker Verlag
Vertrieb Einzelverkauf:	Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG, D-85386 Eching

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. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1.1.1990. Gerichtsstand: Fürstenfeldbruck.

© Januar 2000
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Bild 1 (Titelbild): Dieseltraktion auf Haupt- und Nebenstrecke. Während auf der zweigleisigen Hauptstrecke eine V 200 vorbeirollt, bewältigt eine Triebwagengarnitur den Personenverkehr auf der Nebenstrecke zum Kopfbahnhof von Murgs.

Bild 2: Eine großzügig angelegte Streckenführung kommt auch dieser neuen Brandl-Anlage zugute. Den Betrachter beeindruckt die – wie von Brandl gewohnt – vorzüglich gestaltete Landschaft. Der Zugbetrieb „droht" in den Hintergrund zu rücken. Mit der Begegnung eines 44-geführten Güterzuges mit einem schon nostalgisch erscheinenden Personenzug beginnen wir die Reise über diese H0-Anlage.

Inhalt

Einleitung	6	Durch die Wälder	42
Anlagenentstehung – der Raum	8	Bahnhof und Umgebung	60
Philosophie der Anlage	10	Spaziergang durch die Stadt	70
Reise über die Anlage	16	Im Betriebswerk	80
Stausee und Landwirtschaft	26	Die Maschinenfabrik	84
Paradestrecke	34	Murgs bei Nacht	88

Einleitung

Wieder einmal kann das Eisenbahn-Journal Ihnen, liebe Freunde der Modelleisenbahn, eine H0-Anlage aus der Werkstatt von Josef Brandl vorstellen. Mit dem Titel „Haupt- und Nebenbahn" wird sich so mancher Leser nach der Lektüre nicht so recht anfreunden können. Ja, man kann auch die eingleisige Strecke hinauf zu dem großen Kopfbahnhof durchaus als eine Hauptstrecke bezeichnen. Gleisanlagen und Bahnbetriebswerk mögen dem einen übertrieben erscheinen, dem anderen wieder sehr gut gefallen. So ist das eben in unserem Hobby: Erlaubt ist, was gefällt. In unserem Fall wollte der Auftraggeber eine Landschaftsanlage mit den unterschiedlichsten Betriebsmöglichkeiten auf einer sehr großen U-förmigen Fläche realisieren. Sicherlich ist diese Idee nicht auf einmal entstanden und so wird es interessant sein zu verfolgen, wie sich diese Anlagenidee entwickelt hat. Besondere Inspiration erhielt der Besitzer der Anlage „Murgs" durch unsere früheren Publikationen über Anlagen aus dem Hause Brandl und wir können uns noch gut an seine Worte erinnern: „Dieser Mann ist ein Künstler, nein, ein Genie – wie er es versteht, das Eisenbahnleben harmonisch mit der Landschaft zu verbinden!"

Im Gegensatz zu den meisten Anlagen Josef Brandls handelt es sich hier um ein reines Fantasie-Thema und nicht um den Nachbau einer real existierenden Situation wie bei den beiden großen Anlagen „Dürrstein" und „Schiefe Ebene". Wie so etwas zu bauen ist, welche Techniken angewandt worden sind, können Sie in einer später erscheinenden Ausgabe unserer Eisenbahn-Journal-Reihe „1x1 des Anlagenbaus" erfahren.

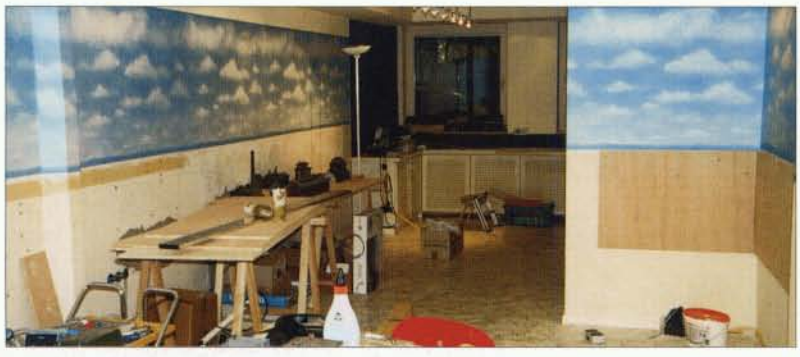
Ständig waren Kamera und Notizblock beim Fortschreiten der Arbeiten dabei. Doch in dieser Ausgabe sollen Sie erst einmal eine Reise über die Anlage erleben und den Charme der Mittelgebirgslandschaft genießen. Zweifelsohne wird man von den Motiven in eine Traumwelt entführt, die in ihrer (Anlagen-)Weite nur den Wenigsten im eigenen Hobbyraum vergönnt ist. Aber gerade die kleinen Dinge am Rande sollen auch gezeigt werden, damit sie den Modellbauern und -bahnern als Anregung dienen. Diese Szenen des alltäglichen Lebens kann man auch auf der kleinsten Heimanlage nachbauen, damit sie für Aufmerksamkeit sorgen. So wird z.B. nicht (nur) der Schnellzug mit zehn Wagen den Betrachter faszinieren, sondern die Tatsache, dass das Schaustück „lebt" und stimmig ist.

Diese Reise nach Murgs wirft die Frage auf: „Ist das nur Modelleisenbahn oder schon mehr?" **Ihr Eisenbahn-Journal**

Bild 3: Die Einfahrt in den Bahnhof Murgs. In der Anlagenecke findet, eingefasst von einigen Abstellgleisen, die Diesellokwerkstatt ihren Platz.

Bild 4: 194 567 verrichtet schweren Güterzugdienst auf der zweigleisigen Paradestrecke im Tal. Hier geht es lebhaft zu. Eine völlig andere Maschinenvielfalt als auf der Strecke nach Murgs bietet dem Anlagenbetreiber Gelegenheit, dem Eisenbahnbetrieb ein ganz anderes Gesicht zu geben.

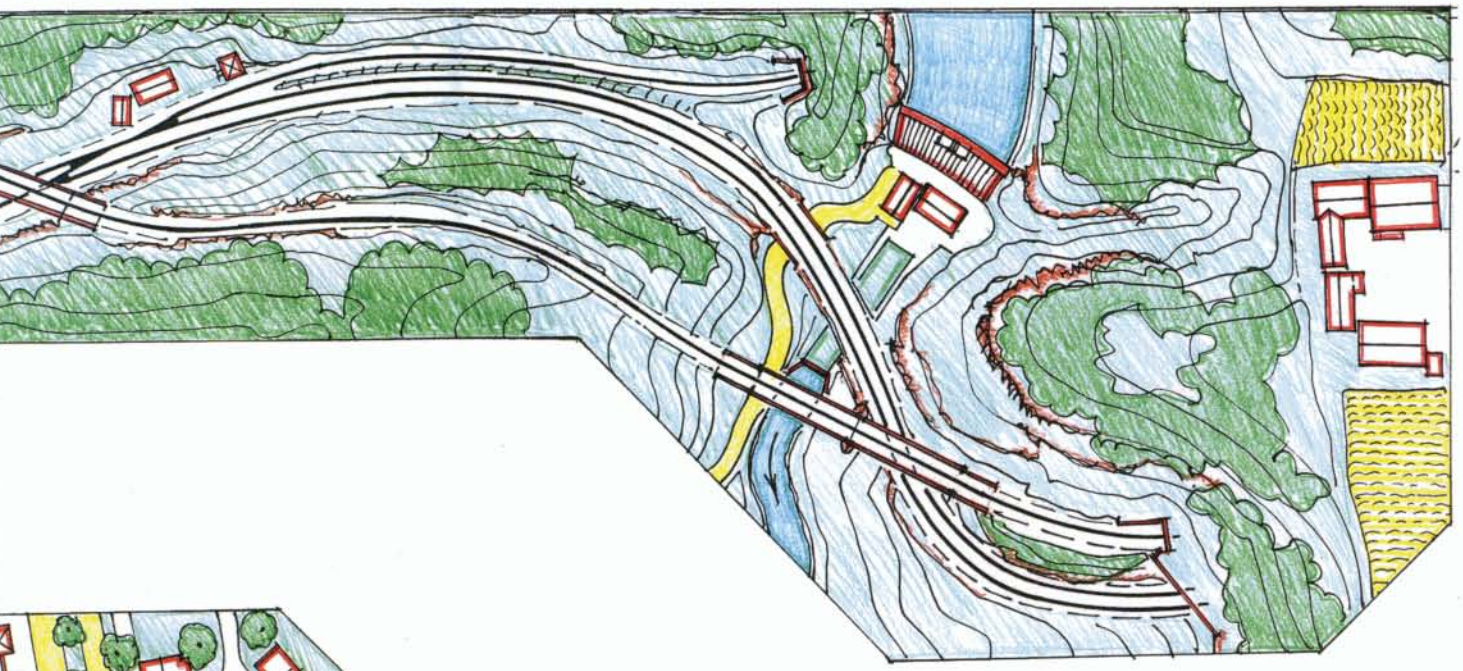
Entstehung der Anlage



Bilder 6 und 7: Der Hobbyraum vor dem Aufbau der H0-Anlage. Teile des Gesamtwerkes entstanden hier vor Ort. Alle Teile, die außer Haus gebaut wurden, konnten nur durch das im Hintergrund erkennbare große, quadratische Fenster in den Raum gelangen. Eine Komponente, mit der nicht jeder Modellbahner kalkulieren muss!

In den meisten Fällen kündigen Vitrinen mit Eisenbahnmodellen bereits im Vorraum das Hobby ihres Besitzers an. So auch bei der in diesem Heft vorgestellten Anlage. Doch das Öffnen der Tür zum Anlagenraum muss den Besuchern wie die Ausfahrt aus einem Tunnel erscheinen. Aus einem abgedunkelten Raum tritt man vor eine gut ausgeleuchtete Modelllandschaft. Erst nach einigen Augenblicken wird der Modellcharakter erkennbar, so geschlossen wirkt das Bild.

Im unmittelbaren Blickfeld befindet sich zunächst eine Stahlbrücke über eine Eisenbahnstrecke. Dahinter erheben sich schroffe Felswände, die in eine höher gelegene Ebene übergehen. Oben in der flacheren Region steht Nadelwald, aufgelockert von einigen Laubbäumen und Erikawiesen im Übergang. Dahinter findet man eine landwirtschaftlich genutzte Fläche. Um einen Bauernhof herum sind Getreidefeld, Heu-



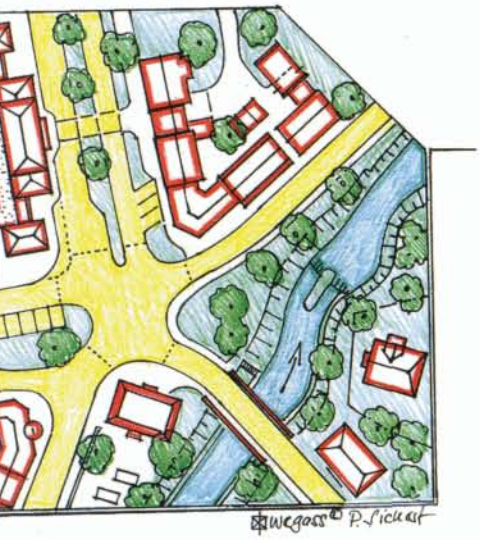


Bild 5: Der Gleisplan der endgültig ausgeführten Version des Anlagenbauprojekts Murgs. Bedingung für diese Anlagenform war der Abriss einer störenden Trennwand!

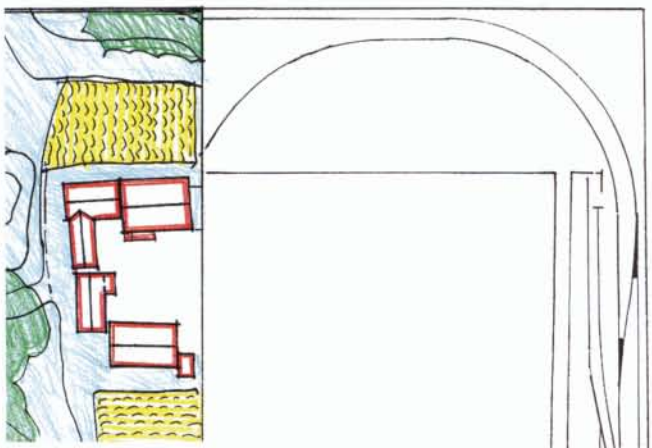
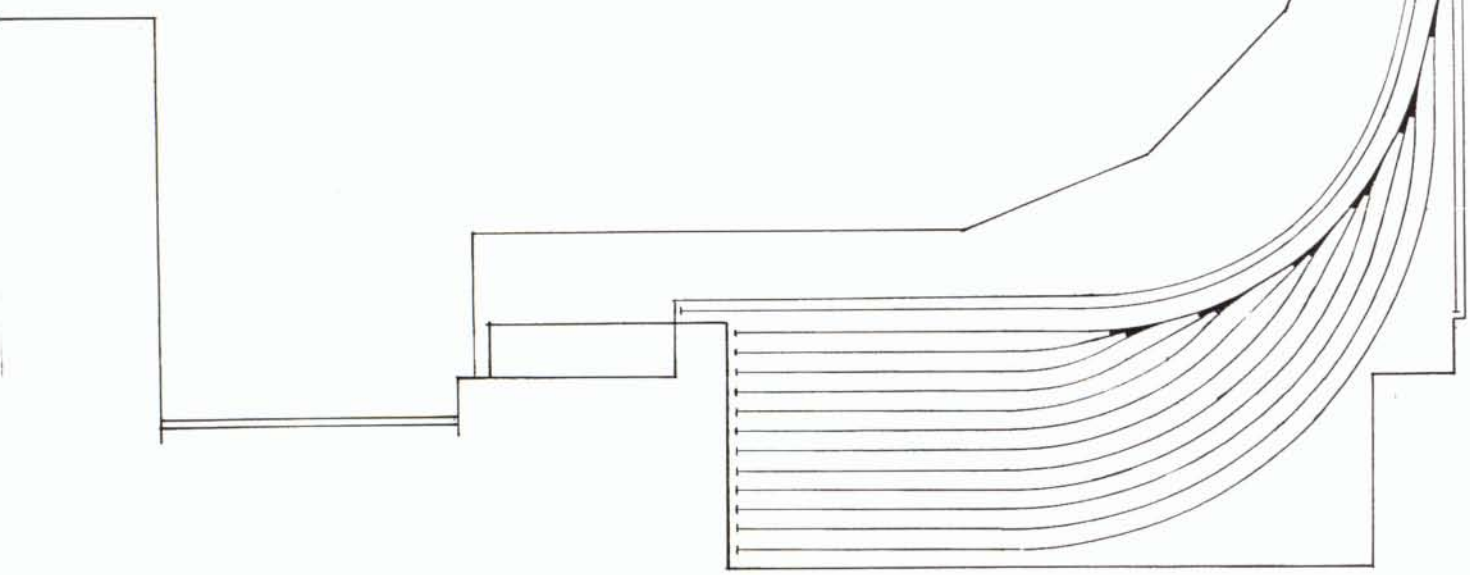


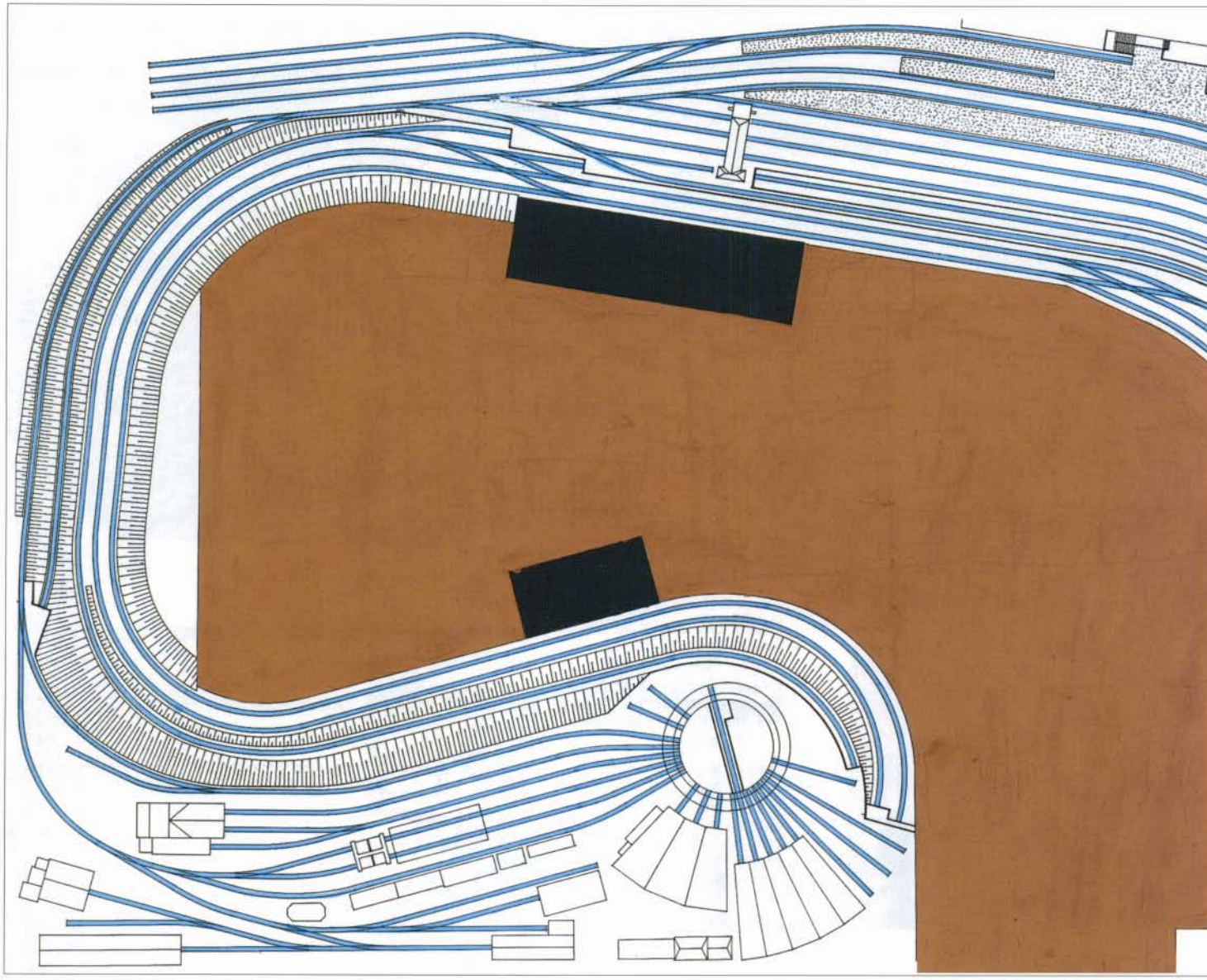
Bild 8: Eigentlich ist die Anlage noch einige Meter länger, denn das rechts unten sichtbare Teil mit dem Abstellbahnhof schließt sich rechts an die Hauptanlage an. Dort finden Stammzüge Platz, die für den momentanen Betrieb nicht gewünscht sind.

– der Raum

wiese und ein abgeernteter Acker gruppiert.

Der Berg ist kein hochalpiner Gipfel, vielmehr könnte eine solche Erhebung – außer im ausgesprochenen Flachland – überall in Deutschland liegen. Dennoch weist sie eine beachtliche Höhe auf. Während die untere Strecke noch unterhalb Hüfthöhe liegt, reichen die Baumwipfel bis in Augenhöhe eines

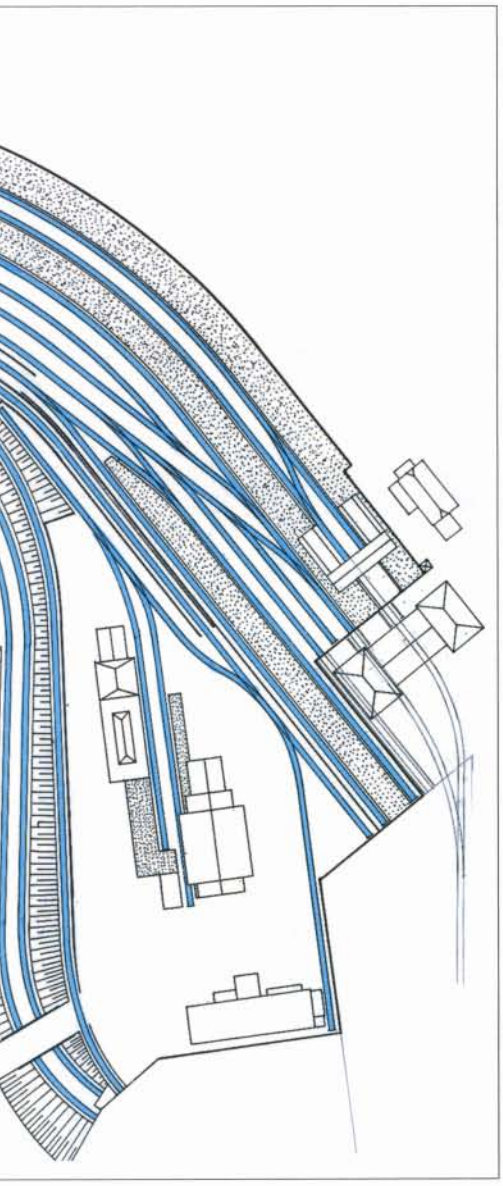




stehenden Erwachsenen. Dieser Komplex bildet nach rechts den Anlagenabschluss.
Im Tal links von dem Berg liegt, etwas weiter hinten, ein Stausee mit einer mächtigen Staumauer. Die Ausdehnung des Sees wird durch einen Spiegel künstlich erweitert. Von diesem Punkt wird der Blick nach links über 9 m Landschaft geleitet. Auf der ganzen Länge verlaufen auf einer Breite von gut 1 m immerhin noch drei Eisenbahnstrecken in natürlich erscheinender Lage zueinander. Erst am Ende werden größere Bahnanlagen sichtbar. Wendet man nun den Blick weiter, fällt er auf einen achtgleisigen Kopfbahnhof. Hier liegt das Spielzentrum der Anlage.
Nach diesen ersten Eindrücken rückt auch die übrige Zimmereinrichtung ins Bewusstsein. Der gesamte Raum ist auf die Modellbahn abgestimmt. Die Wände unmittelbar hinter der Anlage sind als Himmel-Hintergrund gestrichen. Selbst die blauen Gardinen vor den Fenstern haben die Aufgabe, optische Unruhe von der Anlage fernzuhalten. Die Zimmerbeleuchtung ist speziell auf die Anlage ausgelegt. In regelmäßigen Abständen leuchten Museums-Spots die Anlage aus, die einen geringen bis keinen UV-Anteil ausstrahlen. Leuchtstoffröhren sind für die Ausleuchtung des übrigen Raums zuständig. Schließlich steht auch die Raumluft unter Kontrolle und wird durch einen Luftbefeuchter konstant auf 60% Luftfeuchtigkeit gehalten.

Philosophie der Anlage

Die konsequente Aufteilung der Anlage in einen natürlichen Landschaftsteil und einen Betriebs- und Spielbereich entspringt den zwei Wünschen des Besitzers nach individuellem Spielbetrieb einerseits und unabhängigem Automatikbetrieb auf einer Paradestrecke andererseits. Doch bis es zum heutigen Konzept kam, mussten zahlreiche Planungsstadien durchlaufen werden. Einige waren auch bis zu einem fortgeschrittenen Baustadium gediehen. Jedesmal, wenn sich herausstellte, dass die vorgesehene Streckenführung oder der optische Eindruck nicht befriedigten, begannen Planung und Bau von vorn. Der Abbruch eines bis dahin entstandenen Stadiums war dann unvermeidlich, dennoch, so betont der unermüdliche Planer, nie von Frustration begleitet. Im Gegenteil, jede neue Er-



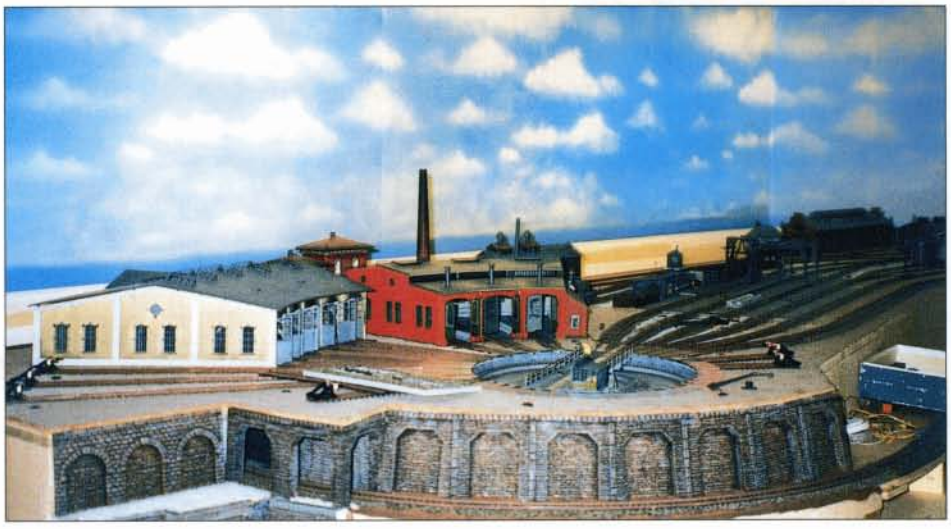
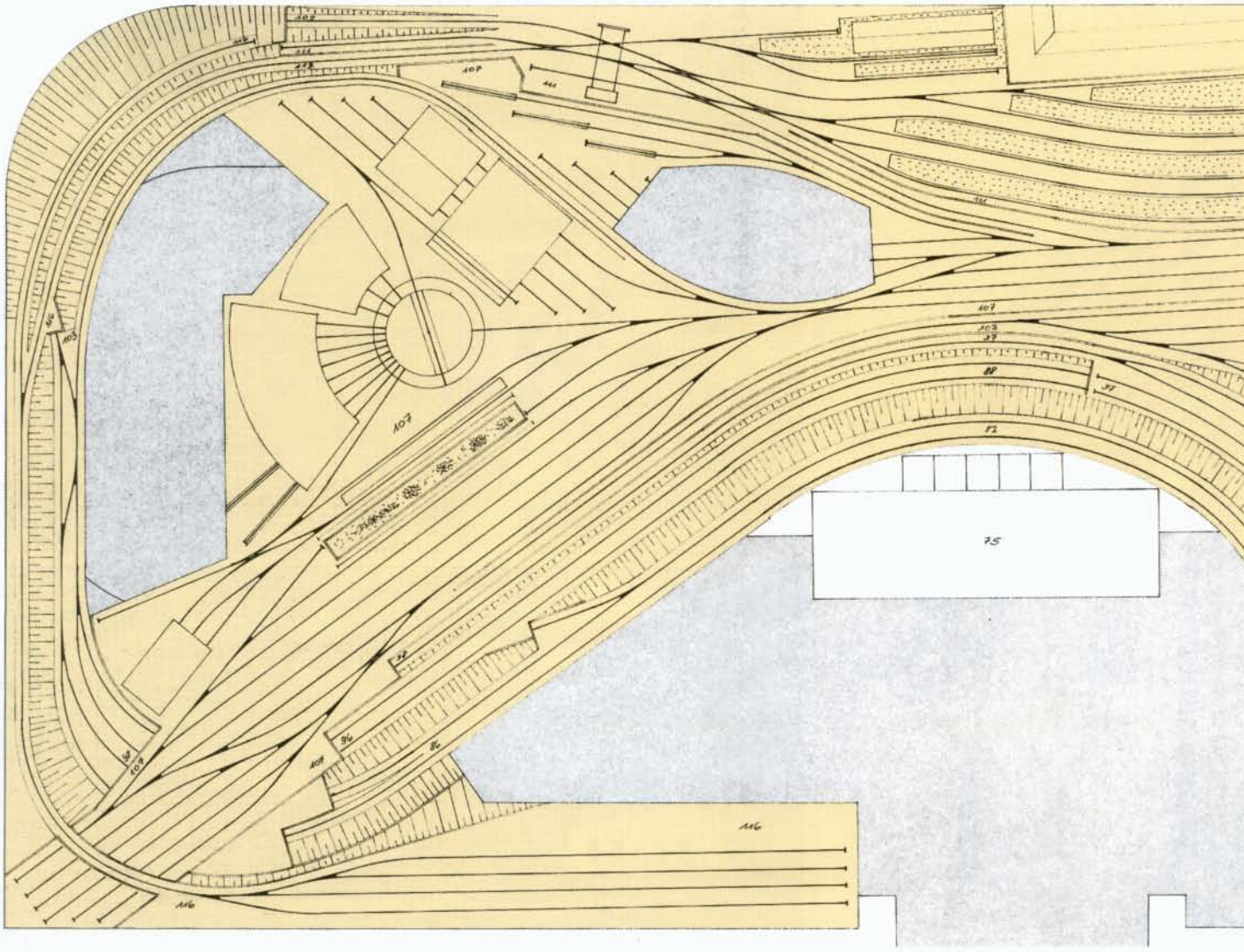


Bild 9: Ein früher Planungszustand einer H0-Anlage. Der Entwurf ist kleiner als Murgs, denn hier stand die Trennwand noch! Wichtige Elemente wie Kopfbahnhof und Bw sind schon zu erkennen.

Bilder 10 bis 12: Der oben abgebildete Plan wurde bereits teilweise umgesetzt und Erinnerungsfotos belegen diesen frühen Bauzustand. Gebaut wurde auf Basis Märklin. Trassen mit Überbrückungsbauwerken, Stützmauern, weitläufige Bw-Anlagen zur Präsentation der Modellschätze und auch das später noch ins Rampenlicht tretende Empfangsgebäude waren vorhanden und haben sich bis zuletzt behauptet. Da sich das Geschehen in Folge der weiteren Planungen nach links hinten verlagerte, wurde das kleine Fenster zugemauert.



kenntnis betrachtete er als Erfolg. „Mir macht das Planen genausoviel Spaß wie das Bauen und das Spielen." Die Entwicklung verlief von dicht gedrängten Gleisen auf einer großen Platte zur großzügigen Gleisentwicklung mit Kopfbahnhof. Über den langjährigen Planungszeitraum hinweg schälten sich schließlich ganz konkrete Vorstellungen von der künftigen Anlage heraus.
Der individuelle Betrieb sollte durch Betriebserschwernisse zu notwendigem, höherem Rangieraufwand führen und damit den Spielwert erhöhen. Unabhängig davon sollte automatischer Betrieb auf der Anlage stattfinden können. Aber nicht jeder Zug muss durch den Bahnhof fahren. Dies war der wesentliche Punkt für die Trennung von Strecke und Bahnhof und führte zum Wunsch nach einer automatisierten zweigleisigen Hauptstrecke, von der eine eingleisige, individuell gesteuerte Strecke abzweigt und in einem Kopfbahnhof endet.

Trotz der Freude am kreativen Planen und dem Erarbeiten neuer Arbeitstechniken reifte der Entschluss, professionelle Hilfe beim Bau in Anspruch zu nehmen. Diese Entscheidung bedeutete keine Resignation vor eventuell mangelnden eigenen Fähigkeiten, vielmehr war es eine Einsicht in die Notwendigkeit. Mit dem geteilten Betriebskonzept und einigen Grundvorstellungen bezüglich der Landschaftsgestaltung (die Anlage sollte im Mittelgebirge liegen und nur wenige Gebäude aufweisen, darunter einen Bauernhof, aber keine Burg) trat Rosenfelder an Josef Brandl heran. Der begab sich mit dem Bau dieser Anlage ebenfalls auf Neuland, denn sein Kunde wollte beim Gleisbau und einem Teil der Gestaltung selbst mitwirken. Ein schwieriges Unterfangen, wenn die Fähigkeiten des Auftraggebers nicht bekannt sind. Denn Josef Brandl baut Modellbahnanlagen mit einer eigenen, unverwechselbaren Handschrift, und jede ist Teil seines Renommees. Aber er ging das Wagnis ein und wurde nicht enttäuscht. Um die Arbeitsteilung bewerkstelligen zu können, wurde ein Teil der Anlage (der Bahnhof und das Betriebswerk) schon nach dem Rohbau am endgültigen Standort aufgestellt. Da die Technik und Steuerung der Anlage, ebenfalls unter Mitwirkung des Kunden, von Modellbau H. Baier eingerichtet werden sollte, musste alle Technik in diesem Teil Platz finden. Auch die drei Schattenbahnhöfe mussten ungeteilt hier untergebracht werden. Der gesamte Landschaftsschenkel sowie die abnehmbare Stadtfläche wurden in der Werkstatt Brandls vervollständigt.
Die Ausarbeitung des Gleisplans übernahm Paul Sickert, der bereits bei früheren Anlagen auf diesem Gebiet erfolgreich mit Josef Brandl zusammengewirkt hatte. Der Gleisplan konnte mit wenigen Schönheitsänderungen umgesetzt werden. Außerdem kam noch ein weiterer, rein technischer Abstellbahn-