Eisenbahn JOURNAL

B 30872 F • ISBN 3-89610-111-0

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

Super-Anlagen 1/2003

Super-Anlagen

Josef Brandl
Franz Rittig

In den Bayerischen Wald mit Josef Brandl

Bahnhof Viechtach um 1960
Planung und Anlagenbau in HO

4 198019 713700 01

Einführung

Die Motive für Planung, Bau und freizeitfüllenden, sinnvollen Betrieb einer Modellbahnanlage, die diese Bezeichnung verdient, können recht unterschiedlicher Natur sein. Während es dem Einen im Grunde um Gleise für den „Auslauf“ seiner in großer Zahl gesammelten Lokomotiv- und Wagenmodelle geht, erfreut sich ein Zweiter an perfekt gestalteter Landschaft, während der Dritte die Möglichkeiten der Elektronik, vor allem der Digitaltechnik, in den Mittelpunkt seines Hobbys rückt. Es gibt namhafte Modellbahn-Planer, die nach bestem Wissen und Gewissen sowie mit weidlicher PC-Unterstützung dem guten alten Oval auf der rechteckigen oder L-förmigen „Platte“ wieder aufhelfen wollen, nicht selten angefeindet von den Exponenten des Modul- und Dioramenbaus, die in schmalen, perfekt durchgestalteten „Bühnenbildern“ von der Eisenbahn ihr Heil suchen (und zumeist auch finden).

Man könnte diese Aufzählung fast beliebig fortsetzen und käme irgendwann zu dem toleranten Schluss, dass ein jeder nach der von ihm gewählten Fasson glücklich werden mag, denn was dem einen die Eule ist, gilt dem anderen bekanntlich als Nachtigall. Sicher scheint jedoch: Wenn heute jemand seiner (von wem auch immer verursachten) Kreativität dergestalt freien Lauf ließe, so viele Gleise und Weichen wie möglich auf die Platte zu nageln, dann wirkt so etwas wie fossiles Denken und Handeln in den Kategorien von Vorgestern und ist, wie man in ungepflegtem Neudeutsch so sagt, schlicht und einfach „out“.

Hingegen tritt der Idealfall ein, wenn es gelingt, eine ausgewogene Motivwahl mit faszinierender Landschaft, perfekt funktionierender, am besten digitaler Technik und ausgewählt schönen Fahrzeugen im klugen Gesamtarrangement ein und derselben Anlage zu verschmelzen. Immer stärker hat sich im Bannkreis dieser Erkenntnis in den letzten Jahren eine Art „Planungs- und Bauphilosophie“ durchgesetzt, die sich intensiver als je zuvor an realen Vorbildern – freien Strecken wie auch Bahnhofsanlagen – orientiert.

Josef Brandl, der Erbauer der hier vorzustellenden Anlage, förderte mit vielen seiner Projekte sowohl auftragsgemäß als auch aus eigener Initiative heraus diesen Gedanken ganz wesentlich und trug – ob nun bewusst oder unvermeidlich – dazu bei, dass der Anlagenbau nach realen Vorbildern unter Insidern heute als eine Art Nonplusultra, mithin als Krönung des Modellbahn-Hobbys schlechthin gilt.

Als eines Tages ein seiner Heimat zutiefst verbundener Modellbahner aus dem Bayerischen Wald an Josef Brandl herantrat und ihm seine Idee von einer Anlage nach dem Vorbild der Regentalbahn darlegte, fanden sich auf fügsame Weise zwei kreative Partner für ein gedeihliches Werk. Die Heimatverbundenheit des Auftraggebers, die ein bestimmendes Element für Josef Brandls jüngstes Projekt werden sollte, ging freilich nicht soweit, eine in sämtlichen Details absolut exakte Wiedergabe seiner heimatlichen Umwelt mit dem Regental-Bahnhof Viechtach und der dazugehörigen Landschaft zu verlangen. So ist, wie Josef Brandl selbst auch immer wieder betont, vorbildgetreues Bauen unter Orientierung an realen Motiven auch gar nicht zu verstehen. Vielmehr ging und geht es darum, bei der Beschäftigung mit dem realen Vorbild all das herauszufiltern und zu erkennen, was für ein solches Motiv wie die Regentalbahn und den Bayerischen Wald typisch ist, was ihn charakterisiert. Worin aber liegt dieses Charakteristische, dieses Typische, dieses angeblich Unwiederholbare, das den berühmten Wiedererkennungswert einer Anlage ausmacht? Sind es die Gleisanlagen, die Gebäude, die Fahrzeuge, ist es die modellierte Landschaft mit einer Hintergrundkulisse, die – womöglich und nicht ganz preiswert – vor Ort selbst „zusammenfotografiert“ werden musste? Die vorliegende Super-Ausgabe will versuchen, auf diese Fragen Antworten zu geben, zumindest Anregungen zu vermitteln. Deshalb fiel auch die Entscheidung, vom bisher üblichen Weg bei Super-Ausgaben abzuweichen und Impressionen vom Vorbild und seiner Geschichte mit einer Beschreibung dieser Anlage und der Erläuterung ihres Entstehens zu verbinden. Leider konnte Wolfgang Spenger, wiederholt Mitautor von Berichten über die Super-Anlagen des Josef Brandl, aus gesundheitlichen Gründen diesmal nicht mit von der Partie sein. Für seine Zuarbeit verdient er dennoch meinen herzlichen Dank.

Dr. Franz Rittig

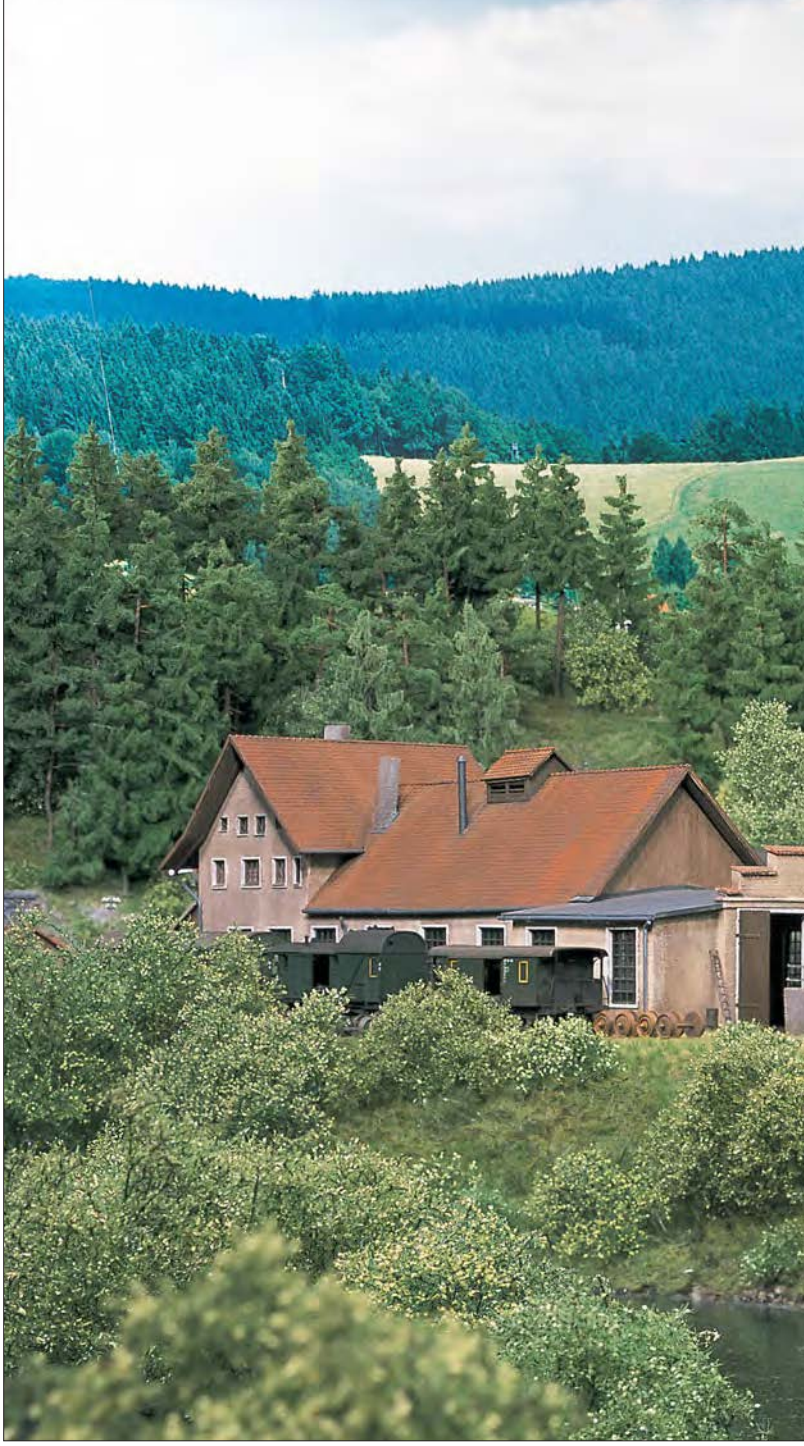


Bild 2: Modellpanorama des Lokbahnhofs Viechtach der Regentalbahn. Die gekonnt arrangierte Hintergrundkulisse verleiht der Szenerie enorme Tiefenwirkung.

Bild 1 (Titel): Blick auf das Modell der Burg Neu Nußberg unweit des Städtchens Viechtach.

Impressum

ISBN 3-89610-111-0

Verlag und Redaktion:
Eisenbahn-Journal in der **VERLAGSGRUPPE BAHN 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.vgbahn.de

Geschäftsführung:	Ulrich Hölscher, Ulrich Plöger	Satz:	Regina Doll
Verlagsleitung und Chefredakteur:	Ingo Neidhardt	Anzeigenleitung:	Elke Albrecht
Autoren:	Josef Brandl, Franz Rittig	Anzeigenlayout:	Evelyn Freimann
Fotografie:	Markus Tiedtke	Litho:	WASO PPS, Düsseldorf
Redaktion		Druck:	WAZ-Druck, Duisburg-Neumühl
Modellbahn-Bibliothek:	Helge Scholz (verantw.)	Vertrieb:	VerlagsGruppe Bahn GmbH
Layout:	Helge Scholz	Vertrieb Einzelverkauf:	MZV Moderner Zeitschriften 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 Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Z.Zt. gilt die Anzeigenpreisliste vom 1.1.2003. 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.

© Juni 2003 • VERLAGSGRUPPE BAHN GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

Motiv und Gleisplan	6
Interessant und einzigartig: Die Geschichte der Regentalbahn	10
Der Bahnhof Viechtach im Modell	18
Romantik im Regental	26
Zur Lage und Funktion der Schattenbahnhöfe	32
Rahmen, Trassen, Gleise	36
Perfekter Oberbau	54
Brücken und Tunnelportale	60
Landschaftskonturen	66
Der Schwarze Regen	70
Die Modellgebäude	76
Begrünung	83
Hintergründiges	90
Schlussbetrachtung	92
Fachhändlerverzeichnis	96

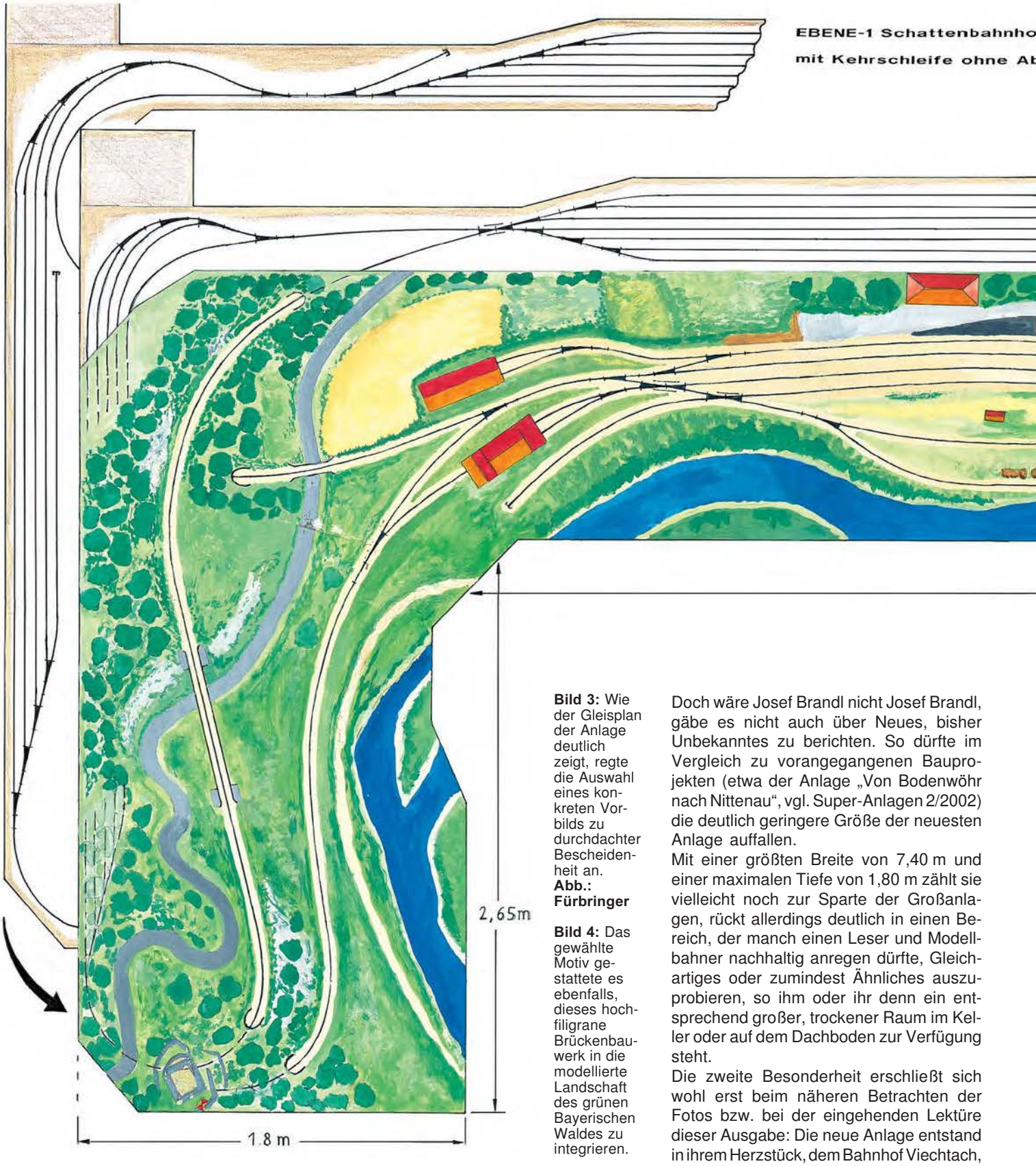


Bild 3: Wie der Gleisplan der Anlage deutlich zeigt, regte die Auswahl eines konkreten Vorbilds zu durchdachter Bescheidenheit an. **Abb.: Fürbringer**

Bild 4: Das gewählte Motiv gestattete es ebenfalls, dieses hochfiligrane Brückenbauwerk in die modellierte Landschaft des grünen Bayerischen Waldes zu integrieren.

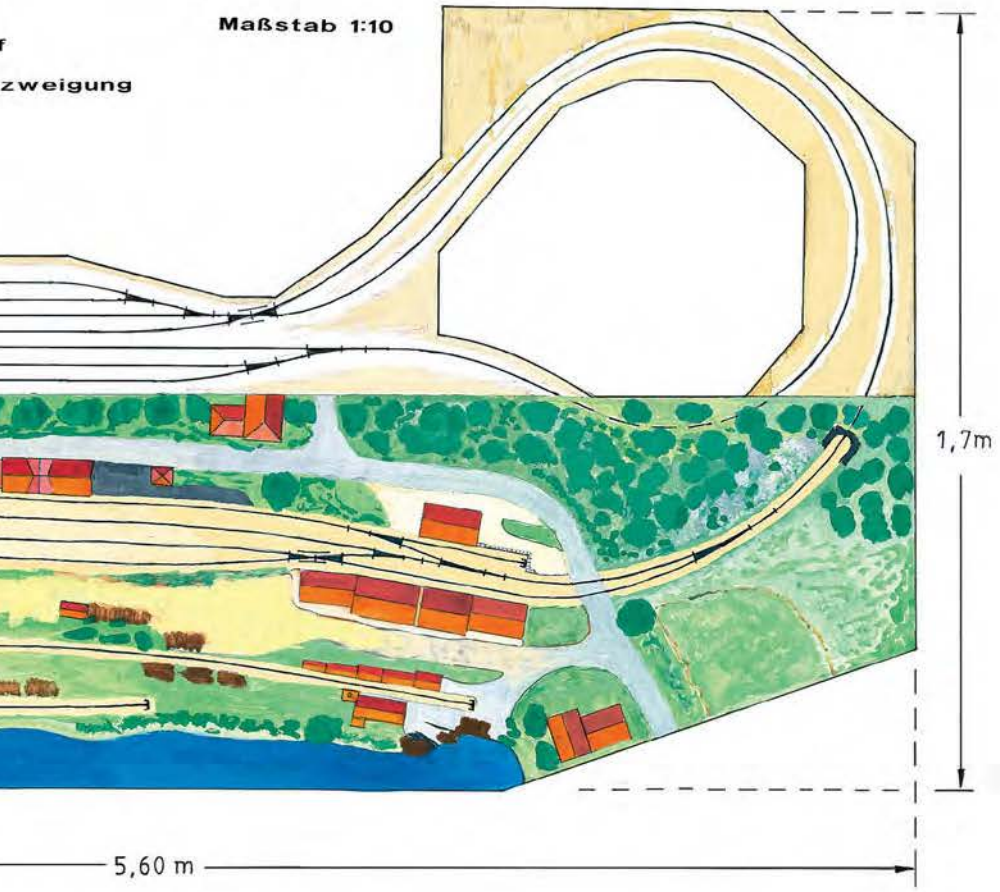
Motiv und Gleisplan

Das neueste, im Dezember 2002 fertig gestellte Anlagenprojekt Josef Brandls ordnet sich folgerichtig und harmonisch in die inzwischen ansehnliche Reihe seiner Anlagenbauten ein. Fans und Kenner werden beim ersten Durchblättern dieser Ausgabe immer wiederkehrende Motive des Meisters erkennen, die – gleichsam bestimmte Markenzeichen – seine unverwechselbare Handschrift verraten.

Doch wäre Josef Brandl nicht Josef Brandl, gäbe es nicht auch über Neues, bisher Unbekanntes zu berichten. So dürfte im Vergleich zu vorangegangenen Bauprojekten (etwa der Anlage „Von Bodenwöhr nach Nittenau“, vgl. Super-Anlagen 2/2002) die deutlich geringere Größe der neuesten Anlage auffallen.

Mit einer größten Breite von 7,40 m und einer maximalen Tiefe von 1,80 m zählt sie vielleicht noch zur Sparte der Großanlagen, rückt allerdings deutlich in einen Bereich, der manch einen Leser und Modellbahner nachhaltig anregen dürfte, Gleichartiges oder zumindest Ähnliches auszuprobieren, so ihm oder ihr denn ein entsprechend großer, trockener Raum im Keller oder auf dem Dachboden zur Verfügung steht.

Die zweite Besonderheit erschließt sich wohl erst beim näheren Betrachten der Fotos bzw. bei der eingehenden Lektüre dieser Ausgabe: Die neue Anlage entstand in ihrem Herzstück, dem Bahnhof Viechtach, weitestgehend exakt nach dem gleichnamigen Vorbild im Bayerischen Wald. Folgerichtig war Josef Brandl in weitaus höherem Maße als beim vorangegangenen Projekt gezwungen, eingehende Vorbildstudien an Ort und Stelle bzw. anhand von Fotografien, Lage- und Gleisplänen sowie Berichten von Zeitzeugen vor Ort zu treiben. Das stellte ihn zwar vor anspruchsvolle Aufgaben, bildete aber keineswegs Neuland, denn schon seine berühmte Anlage



„Die Schiefe Ebene“ (vgl. Super-Modellbahnanlagen Teil VIII) entstand als Auftragsarbeit für das Deutsche Dampflokomotivmuseum in Neuenmarkt-Wirsberg nach einer konkreten geografischen und historischen Vorbildsituation.

Nun stellen natürlich die Schiefe Ebene und das Deutsches Dampflokomotivmuseum durchaus Highlights auf der Landkarte interessanter Eisenbahnstrecken und Bahnhöfe dar. Viechtach und die Regentalbahn dürften dagegen weitaus weniger bekannt sein. Die Regentalbahn machte (und macht) sich zwar immer wieder einen klangvollen Namen durch ihren bemerkenswerten Fahrzeugpark, durch Umbauten und Modernisierungen von Diesellokomotiven und Triebwagen, hingegen interessierte ihre Entstehung, ihre Geschichte, ihre Strecken, Bahnanlagen und Gebäude bislang nur einen ausgewählten, überschaubaren Kreis von Eisenbahnfreunden, die sich zudem von Privatbahnen und ihrem mitunter recht eigenwilligen Flair jenseits austauschbarer Staatsbahn-Normen besonders angezogen fühlten. Für Modellbahner hingegen bildete die Regentalbahn bisher kaum ein Bau- bzw. Gestaltungsthema – zu Unrecht, wie Sie beim Lesen dieser Ausgabe mit Sicherheit bemerken werden.

An den Beginn sei deshalb eine Exkursion in den Bayerischen Wald, in das Tal des

Regen und zur gleichnamigen Privatbahn mit ihrem eigentlichen Ursprungsort Viechtach gestellt. Das geschieht auch deshalb, damit Sie die Möglichkeit des Vergleichs haben – eines Vergleichs zwischen der Realität und der Art und Weise, wie Josef Brandl diese Realität ins Modell umzusetzen wusste.

Der private Auftraggeber, ein im Bayerischen Wald geborener, aufgewachsener und heute noch dort lebender begeisterter Modellbahn- und vor allem Heimatfreund, konnte sich nichts Interessanteres, Fesselnderes vorstellen als ein Anlagenmodell von „seiner" Regentalbahn mit dem Bahnhof Viechtach im Mittelpunkt. Und wie wohl alle Modellbahnfreunde, die sich diesem sehr anspruchsvollen Verständnis des Hobbys Modellbahn verpflichtet fühlen, wollte er auf und mit seiner Modellbahn viel Lokalcolorit verkörpert sehen.

Dass unser Freund deshalb und dazu mit dem Jahre 1960 einen Zeitpunkt wählte, wo die Eisenbahn im Allgemeinen und die Regentalbahn im Besonderen ihre vielleicht interessantesten Entwicklungen erlebten, erscheint verständlich und ist sicher nachvollziehbar. Josef Brandl, in den Augen des Auftraggebers vielleicht der Einzige, der das Thema, vor allem landschaftlich, tadellos bewältigen konnte, erhielt somit den folgenden Wunschzettel im Hinblick auf die Grundidee und das beherrschende Motiv:

Ort: die Mittelgebirgslandschaft des Bayerischen Waldes

Zeit: um 1960

Motiv: die Regentalbahn mit dem Bahnhof Viechtach als betrieblichem Mittelpunkt sowie ausgewählten, für die Landschaft typischen Streckenszenerien

Spezifik: Nachbildung des eigenwilligen, unwiederholbaren Charakters einer Privatbahn mit ihren besonderen Gleisanlagen, Gebäuden und, wo möglich, ihrer Betriebsweise und ihren Fahrzeugen

Raffinessen: mehrgleisige Schattenbahnhöfe auf verschiedenen Ebenen; Gestaltung einer in die Landschaft eingebetteten „Paradestrecke" für einen vom Bahnhof unabhängigen, automatischen Vorführbetrieb.

Vor Josef Brandl stand damit ein zwar durchaus überschaubares, im Detail aber auch sehr aufwändiges, wenngleich zutiefst reizvolles Projekt, das es gemeinsam mit dem Auftraggeber durchzuplanen und durchzugestalten galt.

Schritt für Schritt kristallisierte sich schließlich eine den einzelnen Wünschen, Vorstellungen und den räumlichen Gegebenheiten am späteren Aufstellort entsprechende Anlagenform in Gestalt eines „L" heraus. Die längere und schmalere Seite, gewissermaßen der Hals dieses Buchstabens, wurde dem Bahngelände von Viechtach mit dem Schwarzen Regen im Vordergrund zugeordnet. Der breite „Fuß" des „L" blieb hingegen einer anspruchsvollen Landschaftsgestaltung mit Bahndämmen und Einschnitten, dem Flussverlauf des Schwarzen Regen, ferner einem möglichst eindrucksvollen Brückenbauwerk sowie einer trutzigen Burg inmitten romantischer Wälder vorbehalten. Diese Szenerie sollte sich zwar so unmittelbar wie irgend möglich an der bewegten Waldlandschaft der Gegend um Viechtach orientieren, stellte aber auch (die Brandl-Fans werden es schon bemerkt haben) eine szenische Abfolge dar, wie man sie wiederholt auf Brandl-Anlagen vorfindet und wie sie ohne Frage eine Spezialität des Meisters darstellt.

Gleichwohl sollte dieser Anlagenteil die automatisch betriebene Vorführstrecke aufnehmen. Der Auftraggeber hegte in diesem Zusammenhang die interessante Idee, im Sinne abwechslungsreicher Vorführmöglichkeiten zwei weitgehend unabhängig voneinender funktionierende Bereiche zu konzipieren: Während im Bahnhof Viechtach ein rein manuell gesteuerter Betrieb mit ankommenden und abgehenden Zügen sowie umfangreichen Rangiermanövern stattfindet, der natürlich die volle Aufmerksamkeit am Fahrpult erfordert, sollte auf der Vorführstrecke mit der großen Brücke ein vollautomatischer Wechselbetrieb mit möglichst vielen verschiedenen Zuggarnituren möglich sein.

Zur praktischen Realisierung dieses Vorhabens bot sich schon in der Planungsphase die Teilung der Anlage in niveaulich unterschiedliche Ebenen an. So sollte der Bahnhof Viechtach gemeinsam mit den abgehenden drei Strecken auf einer unteren Ebene, die Vorführstrecke – nennen wir sie „Waldstrecke" – mit der großen Brücke auf einer oberen Ebene zu liegen kommen. Auf beiden Ebenen sollten sich in nicht sichtbaren Bereichen größere Schattenbahnhöfe mit langen Abstellgleisen befinden, um Zuggarnituren abstellen und im Sinne regen Betriebs austauschen zu können. Selbstverständlich musste zwischen beiden Ebenen auch eine Gleisverbindung existieren, um die Gefahr eines isolierten „Inselbetriebes" von zwei eigentlich unabhängig voneinander existierenden Anlagen von Anfang an auszuschließen.

Während der Auftraggeber die Gestaltung des Landschaftsteils mit der Waldbahnstrecke getrost dem Talent, der Erfahrung und dem handwerklichen Können des Josef Brandl überließ, äußerte er im Hinblick auf „seinen" geliebten Bahnhof Viechtach sehr konkrete Vorstellungen. Einerseits wünschte er zwar, diesen Bahnhof so vorbildgetreu wie möglich darzustellen, andererseits ergaben sich auch gewisse Unterschiede zur Realität, die man vielleicht als „modellbahnerische Freiheiten" bezeichnen könnte, obwohl sie sehr sinnvoll erscheinen.

Was nicht, zumindest nicht auf den ersten Blick auffällt, betrifft die gegenüber der Realität deutlich größere Längenausdehnung des Gleisfeldes von Viechtach. Die Erklärung fällt leicht: Weil der Auftraggeber und heutige Besitzer der Anlage wie alle Modellbahner natürlich auch Fahrzeuge schätzt und besitzt, die nicht unbedingt zum Betriebsalltag auf seiner Anlage gehören respektive passen, ging er einen Kompromiss ein und bat, die Gleislängen so zu bemessen, dass auch ein Einsatz des langen VT 11.5 (DB-Baureihe 601) oder eines längeren Sonderzuges aus vierachsigen Schnellzugwagen möglich würde.

Eine weiterer Kompromiss, den Sie, liebe Leser, bereits beim flüchtigen Durchblättern bemerkt haben werden, bezieht sich auf den Fahrzeugeinsatz. Als private Eisenbahngesellschaft verfügte die Regentalbahn natürlich zu allen Zeiten über einen Fahrzeugbestand, der vor allem bei den Lokomotiven und Triebwagen mehr oder weniger deutlich von den genormten, einheitlichen Fahrzeugbaureihen der Staatsbahn abwich; auch auf den Gleisen der Regentalbahn war mithin so manch ein „Dampflok-Schätzchen" zu Hause, das es sonst nirgendwo gab.

Für den Auftraggeber und Anlagenbetreiber, der natürlich selbst ein profunder Kenner des Fahrzeugparks der Regentalbahn ist, resultierte daraus die wesentliche Frage: Welche Fahrzeuge setze ich hier ein? Natürlich geht sein Bestreben dahin, irgendwann einmal über die Gleise seiner so vorbildgetreuen Anlage auch authentische Lokomotiv- und Triebwagenmodelle rollen zu lassen. Doch bis diese dann eines Tages als Eigenbauten oder vielleicht aus dem Angebot diverser Kleinserienhersteller in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen, muss er sich halt anders behelfen und auf Modelle aus dem Angebot der Modellbahnindustrie zurückgreifen. Glücklicherweise waren im Bayerischen Wald auf den einschlägigen Staatsbahnstrecken Lokomotiven und Triebwagen im Einsatz, die von diversen Modellherstellern in guter Modellqualität angeboten werden. Seien Sie also nicht allzu enttäuscht, wenn Ihnen auf den folgenden Seiten Dampflokomotiven der Baureihen 50, 64, 86 und 98, Dieselloks der Baureihe V 100, Triebwagen VT 135 sowie Schienenbusse VT 95 bzw. VT 98 und sogar ein fast schon exotisch anmutender Schienen-Straßen-Bus begegnen! Irgendwie passen sie ja alle schon in die Szenerie des Bayerischen Waldes, wenn auch nicht unbedingt auf die Gleise der Regentalbahn.

Schließlich sei noch auf einen dritten Kompromiss hingewiesen: Wie Sie dem Gleisplan unschwer entnehmen können, wird der Bahnhof Viechtach auf der linken Seite von zwei Strecken verlassen. Realistisch, mithin vorbildgerecht, wäre aber nur eine Strecke, nämlich jene mit dem engen Linksbogen. Die andere Strecke, die unmittelbar nach dem Überqueren einer kleinen Land-

straße in einem Tunnelportal verschwindet, hat es beim Vorbild nie gegeben. Wohl existierten einst Planungen, genau an dieser Stelle eine weitere Strecke zu bauen. Doch die Frage, warum das nie geschah (wohl aber im Modell als sinnvoll erachtet wurde), berührt bereits Themen aus der Geschichte der Regentalbahn, des Bahnhofs Viechtach und ihrer Nachgestaltung im Maßstab 1:87.

Bild 5: Privatbahn-Atmosphäre mit Staatsbahn-Fahrzeugen: Die gekonnte Wiedergabe der südlichen Bahnhofseinfahrt von Viechtach lässt sicher verschmerzen, dass (noch) keine Privatbahn-Fahrzeuge zur Verfügung stehen.

Interessant und einzigartig: Die Geschichte der Regentalbahn

Unter dem Bayerischen Wald versteht man jene gebirgige, stark bewaldete, einst recht abgelegene Landschaft Bayerns, die im Süden durch die Donau, im Osten durch die Grenze zu Österreich, im Nordosten durch die Grenze zu Tschechien und den Böhmerwald sowie im Norden durch die so genannte Further Senke und das Regental begrenzt wird. Inmitten des Bayerischen Waldes liegt das Strömungsgebiet der Flüsse Schwarzer Regen und Weißer Regen. Entlang der tschechischen Grenze verläuft in etwa von Nordwesten nach Südosten der Hauptkamm des Gebirges, der Hinterer Wald genannt wird und als höchste Erhebungen u.a. die Bergmassive des bekannten Großer Arber (1475 m über NN) und des Kleinen Arber (1384 m über NN) zeigt. Parallel zu diesem Hauptkamm, aber weiter südlich, erstreckt sich ein zweiter, niedriger Gebirgskamm, der sich Vorderer Wald nennt. Beide Kämme erscheinen durch eine große geologische Besonderheit, einen 150 km langen Quarzitgang mit dem eigenwilligen Namen Pfahl, voneinander getrennt. Das sonderbare Naturgebilde, das für die Regentalbahn noch große Bedeutung erhalten sollte, tritt an einigen Stellen des Gebirges, u.a. in der Nähe Viechtachs, in Gestalt hoch aufragender, weiß leuchtender Felsen zutage. Aufgrund der Bodenverhältnisse umgeben sich diese Felsen (der norddeutschen Heidelandschaft nicht unähnlich) mit Birken, Kiefern und Wacholder.

Ansonsten aber zeigt sich der Bayerische Wald an vielen Stellen noch bis heute als waldreiches, stellenweise uriges Gebiet, dem man seine einstige wildromantische Vergangenheit und vor allem seine Abgeschiedenheit vom großen Weltgetriebe deutlich ansieht. Der Fluss Schwarzer Regen, der inmitten des Zwischenraums zwischen Hinterem und Vorderem Wald seinen Verlauf nimmt, erhielt im Hinblick auf die Eisenbahn insofern besonderen Wert, als sich seine – wenn auch schmalen – Uferzonen an vielen Stellen als einzige Möglichkeit zum Trassenbau anboten.

Wirtschaftlich dominierte im Waldgebiet von alters her vor allem das Holz. Auf den Flussläufen per Floß zu den nächsten, zumeist weit voneinander entfernt liegenden Ansiedlungen transportiert, diente es als Baumaterial, als Rohstoff für das Schreinerhandwerk, vor allem aber als billiger Brennstoff für die Glashütten, die sich seit dem 16. Jahrhundert in den oft einsamen Waldtälern ansiedelten.

Als das Holz zu teuer wurde und die Glasindustrie in die Krise brachte, entwickelten sich (vor allem im Lamer Winkel) die ersten Manufakturen zur Fertigung von hölzernen Spielwaren für die Nürnberger Spielwarenmetropole. Außer der Holz- und der Glasindustrie war es dann noch vor allem der Abbau und die Verarbeitung von Granit und Quarzit aus dem Pfahlgebiet, der das bescheidene wirtschaftliche Geschehen prägte und der Eisenbahn Transportgut verschaffte.

Auf den mühsam gerodeten, steinigen Hängen kam über die Jahrhunderte eine für diese Gegend typische Feld- und Weidewirtschaft in Gang, die der mitunter bitter armen Landbevölkerung über die schlimmsten Nöte half. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg blühte der Tourismus in wirtschaftlich

Bild 7: Der Bahnhof Viechtach zwischen 1910 und 1920. Noch endeten hier die Gleise.
Abb.: Sammlung Ramsenthaler

Bild 6 (links): Der VT 04, hier am Ausgangspunkt der Stammstrecke in Gotteszell, lief seit 1963 bei der Regentalbahn.
Abb.: J. Nelkenbrecher

Bild 8 (rechts): Der Bahnhof Viechtach im Juni 1958. Man beachte den einzigartigen Wagenpark! **Abb.: P. Ramsenthaler**

Bild 9: Viechtach im August 1949: Soeben ist der GmP mit der Dampflok 04 aus Blaibach eingetroffen. **Abb.: P. Ramsenthaler**

spürbaren Größenordnungen auf. Er hält bis heute, wenn auch mit wechselnder Intensität, immer noch an. Denn der Bayerische Wald bietet neben milden Sommern und schneereichen Wintern mit vielen Sportmöglichkeiten noch immer wildromantische, einsame Gegenden, die zu durchwandern sich lohnen.

Dem Eisenbahnfreund, der sich für interessante Linienführungen in urwüchsiger Umgebung begeistern kann, sei ein Besuch der Strecke von Deggendorf, der heimlichen Hauptstadt des Waldes, nach Bayrisch Eisenstein besonders empfohlen. Staunend wird er die landschaftlich bemerkenswerte, bau- und eisenbahngeschichtlich hochinteressante Doppelkehrschleife nördlich Deggendorfs zur Kenntnis nehmen. Die Regentalbahn ist das noch nicht, denn die beginnt erst kurz darauf in Gotteszell, wo es außerdem eine alte Abtei mit frühgotisch-barocken Stuckarbeiten der berühmten Asam-Brüder zu bewundern gibt. Den betrieblichen Mittelpunkt der Regentalbahn bildete indes nicht der sicher wichtige Anschlussbahnhof Gotteszell, sondern

vielmehr der Bahnhof Viechtach. Er stellte, wie es H. Bürnheim bereits 1978 in seinem schönen Buch über diese Privatbahn festhielt, von Anfang an das Gehirn der Regentalbahn dar, waren doch in Viechtach Verwaltung und Betriebsführung ansässig. Das Städtchen Viechtach selbst galt früher als bedeutender Handelsplatz. Die Stadt mit ihren schmalen, steilen Gassen bietet dem historisch interessierten Eisenbahnfreund die Rokoko-Kirche St. Augustinus aus dem Jahre 1766, die spätgotische St. Anna-Kapelle und ein sehenswertes Barock-Rathaus.

Im Dezember 1887 gründete sich in Viechtach ein Eisenbahnkomitee, das mit großer Energie den Anschluss Teisnachs und Viechtachs an die Waldbahn von Plattling nach Bayrisch Eisenstein betrieb. Den Hintergrund dieser Bemühungen bildete die neu gegründete Teisnacher Papierfabrik, zwei Holzschliffwerke in Marienthal und Gumpenried sowie das aufstrebende Gewerbe Viechtachs, dessen Interessenvertreter angesichts der abseitigen Lage und schmaler, schlechter Straßen wegen um den Absatz der Produkte der Holz- und der Steinindustrie sowie einiger örtlicher Manufakturen fürchteten.

Nachdem der Staat im April 1889 eine Konzession zum Bau und Betrieb einer privaten Lokalbahn erteilt hatte, begannen schon im Juni desselben Jahres die Bauarbeiten. Bereits im Herbst 1890 fanden erste Probefahrten statt und nur einen Monat später wurde die 25 km lange Lokalbahn Gotteszell–Viechtach (LGV) eröffnet.

Der Endbahnhof Viechtach, zunächst nur dreigleisig, fungierte betrieblich als Kopfbahnhof, war Lokbahnhof und diente als Sitz der Betriebsleitung und ihrer Verwaltung. Letztere erhielten am Bahnhofsvorplatz, schräg gegenüber dem Empfangsgebäude, ein überraschend repräsentatives Direktionsgebäude. Haben die bahnbesessenen Viechtacher beim Bau schon gewusst, in welch erfreulichem Maße die kleine Bahngesellschaft einst prosperieren würde? Fast könnte man es vermuten!

Während sich Viechtach selbst an steilen Hängen hinaufzieht, fand der einstweilige Endbahnhof nur noch unmittelbar oberhalb des Flusslaufes des Schwarzen Regen einigermaßen Platz. Die etwas beengte Lage beeinflusste immer wieder die Gestaltung des Bahnhofsareals, des Gleisplans und den Standort neuer Gebäude – und dürfte Modellbahner mit Platznöten manche Anregung bzw. Begründung liefern, wegen natürlicher Hindernisse nur kleine Bahnhöfe auf schmalem Brett bauen zu können ...

Nur wenige Endbahnhöfe von Lokalbahnen mussten im Laufe der Zeit so viele Umbauten und Veränderungen über sich ergehen lassen wie der Bahnhof Viechtach. Wesentliche (für die Umsetzung ins Modell entscheidende) Erweiterungen sind vor allem aus den Jahren 1923, 1927/28 und 1940 überliefert.

Weil die Bahn 1921/22 stärkere Lokomotiven beschaffte, erschien ihr ein Neubau des Lokschuppens ratsam. Das neue Maschinenhaus, 1923 fertig gestellt, präsentierte sich in einer für Lokschuppen höchst ungewöhnlichen Gestalt: Das Gebäude verfügte über drei Lokschuppentore, eine zweiseitige Einfahrt auf der einen und eine eingleisige Ausfahrt auf der anderen Seite. Besonders auffällig wirkte der quer stehende Anbau mit seinem überdachten Treppenaufgang, der zur Wohnung des Werkmeisters (direkt über den Ständen der Lokomotiven) führte. Das gesamte Ensemble strahlte unverfälschte Lokalbahnromantik aus und regte Eisenbahnfreunde in großer Zahl zum Fotografieren an. Ob vielleicht irgendwo schon ein Modell dieses originellen Baues existiert?

Als es der LGV nach jahrzehntelangen Bemühungen 1927/28 endlich gelang, die Stammstrecke ins nördlich gelegene Blaibach (bei Kötzting) zu verlängern und in Betrieb zu nehmen, erfuhr Viechtach seinen wohl größten und aufwändigsten Umbau: Aus dem einst dreigleisigen Kopfbahnhöfchen wurde ein vielgleisiger Durchgangsbahnhof, wie ihn zu jener Zeit nur wenige Lokalbahnen vorweisen konnten. An der langen Ladestraße gegenüber dem nun fast schon zu kleinen Empfangsgebäude (das inzwischen aufgestockt wurde) stand eine Reihe hölzerner Lagerschuppen. Zwei weitere Gleise führten, leicht bergab, zu einem Holzlagerplatz und zu zwei Sägewerken am Flussufer. Ein umfangreicher Werksverkehr fand statt; täglich waren Waggons zu rangieren, zuzuführen oder abzuholen.

Obwohl es betrieblich möglich gewesen wäre, gab es interessanterweise keine durchgehenden Reisezüge von Gotteszell über Viechtach nach Blaibach. Reisende auf dieser Relation mussten in Viechtach umsteigen – ein Faktum, das regem Verkehr auf der Modellbahn (natürlich mit Anschlusszügen ab Viechtach in beiden Richtungen) durchaus willkommen sein dürfte.

Als fortschrittliche Bahnverwaltung, die stets einen rationell geführten Betrieb ohne Qualitätsverlust für die Bahnkunden anstrebte, setzte die Regentalbahn schon frühzeitig Triebwagen mit Verbrennungsmotoren ein, die sie zum Teil als Einzelstücke erhielt. Für den Bau eines den gewachsenen Erfordernissen genügenden Triebwagenschuppens fand die Bahnverwaltung im Jahre 1940 aber nur noch zu Füßen des

Bild 10: Dampflok 05 „Deggendorf“ vor einem Güterzug nach Gotteszell in Viechtach, um 1950.

Bild 11 (rechts): Dampflok 04 „Bayerwald“ mit GmP nach Viechtach auf der Regen-Brücke unweit von Blaibach, August 1949.

Bild 12 (ganz rechts): Am Zughaken der Dampflok 05 „Deggendorf“ hängen lediglich der Packwagen, ein Personenwagen und zwei Güterwagen, um 1965. **Alle Abb.: Ramsenthaler**