

Josef Brandls Traumanlagen

Dieter Bertelsmann:

Meine Schwarzwald-Anlage



Von den ersten Plänen bis zur betriebsfähigen Modellbahn

Hauptstrecke, Nebenbahn, Endbahnhof - und viel Natur

Das neueste Werk aus dem Anlagenbau-Atelier von Josef Brandl widmet sich dem klassischen Thema „Haupt- und Nebenbahn“. Eine elektrifizierte zweigleisige Parodiestrecke ohne konkretes Vorbild, angesiedelt im fränkischen Raum, dient dem hochwertigen Zugverkehr mit allem, was bei der Bundesbahn „Rang und Namen“ hatte. Davon abzweigend windet sich eine eingleisige Nebenbahn den Talhang hinauf. Vorbei an Wäldern und Feldern geht die Fahrt nach „Wurzbach“, einem ländlichen Endbahnhof. Das Umfeld des Bahnhofs trägt unverkennbar die brandlsche Handschrift – mit Bahnhofsvorplatz und Wirtshaus, mit Biergarten, Eisenbahngärten und vielen weiteren liebevollen Details, die das dörfliche Ambiente aufleben lassen. Aber auch die Technik kommt nicht zu kurz: Ausführlich wird der als innovativer Zugspeicher genutzte „Loklift“ thematisiert.

Josef Brandls Traumanlagen 2/2009
92 Seiten im DIN-A-4-Format, über 150 Abbildungen,
Klammerheftung
Best.-Nr. 660902 · € 13,70



Foto: Gabriele Brandl

Weitere Ausgaben von Josef Brandl



Mit Josef Brandl ins Mittelgebirge

Super-Anlagen 2/2002
Best.-Nr. 670202 · € 13,70



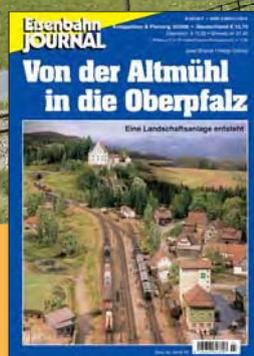
Ins Hochgebirge mit Josef Brandl

Anlagenbau & Planung
2/2005
Best.-Nr. 680502 · € 13,70



Nebenbahn pur

Von der Altmühl in die Oberpfalz
Super-Anlagen 1/2006
Best.-Nr. 670601 · € 13,70



Von der Altmühl in die Oberpfalz

Anlagenbau & Planung
3/2006
Best.-Nr. 660603 · € 13,70



Epoche III auf Märklin-Gleis

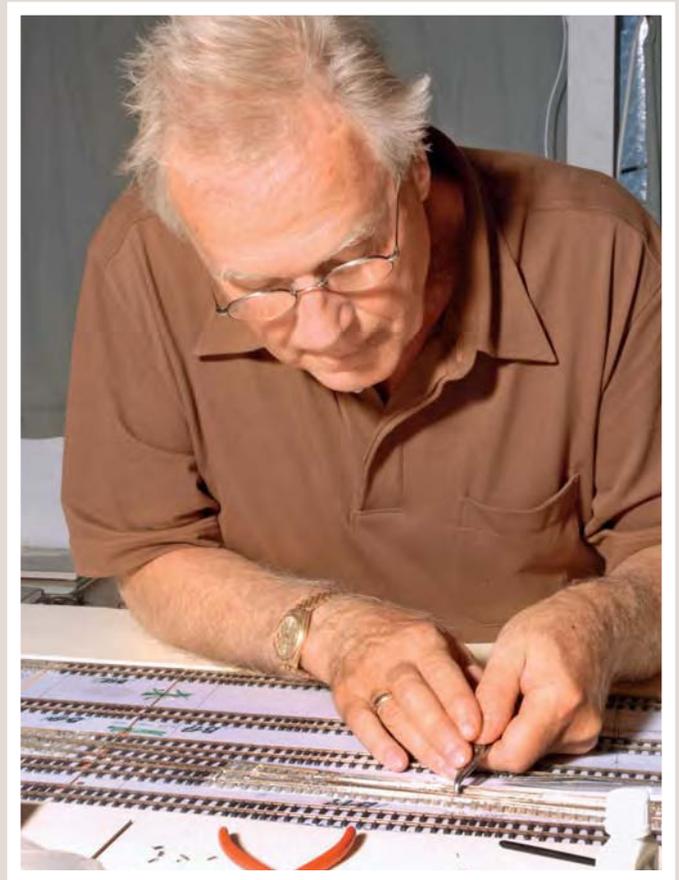
Traumanlagen 1/2009
Best.-Nr. 660901 · € 13,70

**Eisenbahn
JOURNAL**

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81 0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-100, eMail bestellung@vgbahn.de

VGB
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

Dieter Bertelsmann
bei der Montage einer DKW im zukünftigen
Bahnhof Neustadt.



Ungewöhnlich

Die deutsche Sprache bietet eine Fülle von Möglichkeiten, Dinge fein nuanciert auszudrücken. Denken Sie zum Beispiel an das Wort in der Überschrift: „ungewöhnlich“. Was empfinden Sie dabei? Ich selbst erlebe eine gewisse positive Erwartungshaltung, wenn ich das Wort höre. Ich rechne damit, nun aus der Normalität herausragende Dinge zu erfahren (wobei die allerdings nicht heraus- oder hervorragend sein müssen – aber das ist ein anderes Thema). „Ungewöhnlich“ ist für mich nicht das Gegenteil von „gewöhnlich“, Letzteres impliziert für mich schnell einen Hauch von „primitiv“. „Außergewöhnlich“ hingegen macht mich einfach nur neugierig. Ich verknüpfe das Wort mit einer weit überdurchschnittlichen Leistung, also etwas, das ein Mensch oder anderes Lebewesen tut oder getan hat. „Ungewöhnlich“ können dagegen neben Lebewesen auch Umstände oder Dinge sein.

Modellbahnanlagen z.B. Oder ihre Erbauer. Oder der Inhalt eines Heftes.

Fangen wir mit der Anlage an: Private Anlagen der hier vorgestellten Größe gibt es nicht viele, besonders wenn sie so hervorragend gestaltet sind. Dazu kommt die fast penible Orientierung an einem konkreten Vorbild: Bahnhof Neustadt im Schwarzwald, Bahnhof Lenzkirch, Bahnhof Bonndorf. Und die Festlegung auf einen eng begrenzten Zeitraum – hier Epoche II, Mitte der 1930er Jahre, was an sich schon vom Mainstream „DB/DR Epoche III“ abweicht – mit allen Konsequenzen für den Fahrzeugeinsatz, den Zugverkehr und die Bebauung. Auf so etwas trifft man nicht alle Tage.

Ebenso ungewöhnlich wie die Anlage ist auch ihr Erbauer. Spricht man mit Dieter Bertelsmann, lässt man sich gerne ganz schnell von seiner Begeisterung für die Sache mitreißen. Sein

Charme und seine Persönlichkeit erklären viel von dem, wie es ihm gelingen konnte, in relativ kurzer Zeit all die Informationen zusammenzutragen und die notwendigen Kontakte zu knüpfen, um seinen Traum von seiner Modellbahnanlage umzusetzen. Dieter Bertelsmann ist von einer bemerkenswerten Offenheit im Umgang mit seinen Mitmenschen. Er nimmt auch Sie als Leser gerne mit auf seiner Reise durch die Entstehungsgeschichte seiner Schwarzwald-Anlage.

Bleibt das Heft. Anders als in anderen Anlagenbauheften werden hier keine Grundlagen des Modellbahnbaus dargestellt. Der Autor ist der Meinung, den heutigen Stand der Technik hätten kompetente Meister ihres Fachs bereits hervorragend beschrieben, er berichte lieber über den mühsamen Weg seiner ausgedehnten gedanklichen Ausflüge in das schier unendliche Reich der Modellbahnphantasie und über seine Rückkehr nach Irrungen und Wirrungen zu dem dann verwirklichten Thema, das so nahe lag. In einem sehr persönlichen Bericht schreibt er über die technischen Hürden, die er nehmen musste, über die Hilfen, die er brauchte, über die vielen Kompromisse, die er schließen musste, über die Mühen bei der Verdrahtung, über die Kämpfe mit dem Papier und der Dokumentation oder darüber, wie er seine Zeitzeugen fand. Sein Wunsch ist, dass andere Modellbahner gemachte Fehler nicht wiederholen und schneller ans Ziel kommen.

Ungewöhnlich ist sicher auch, dass dieses Heft, das Sie in den Händen halten, das dritte über eine Anlage ist: Nach „Im Hochschwarzwald“ und „Im hinteren Höllental“ schließt „Meine Schwarzwald-Anlage“ die Trilogie ab.

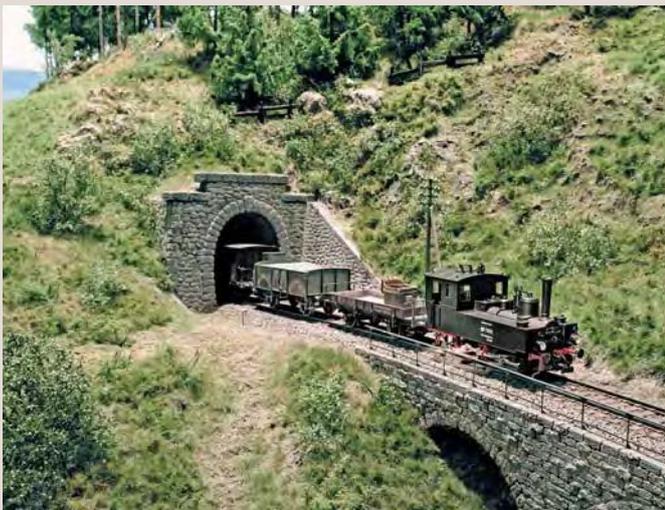
Tobias Pütz

Neustadt in Neustadt

Eines der Hauptthemen der Anlage ist der Bahnhof Neustadt im Schwarzwald in den 1930er Jahren. Auch Josef Brandl lebt in einem Neustadt – allerdings dem an der Donau. Nach Fertigstellung des Rohbaus wurden die Anlagenteile in seine Werkstatt gebracht, wo er die Landschaft, die Wälder, die Ortschaften usw. gestaltete. ➔ 62

Auf großer Fahrt

Der Betrieb einer Anlage der hier vorgestellten Größe bringt eine ganze Menge zusätzlicher Aufgaben mit sich. Die vielleicht wichtigste ist die Dokumentation, damit man im Falle eines Fehlers schnell dessen Ursache erforschen kann. ➔ 72



Träumen erlaubt

Jeden von uns begleiten sie bereits seit langem, bevor das erste Gleis gelegt ist. Gemeint sind die Träume von der eigenen Modellbahnanlage, die in Gedanken wieder und wieder geplant, umgeplant, aufgebaut und verändert wird. Hier berichtet der Autor, wie er dazu kam, die Schwarzwald-Anlage zu bauen. ➔ 14



Vorbereitungen

Ist die Entscheidung über Motiv und Größe der Anlage gefallen, geht es mit der konkreten Planung los. Unterlagen sind zu beschaffen über das gewählte Vorbild, Pläne müssen erstellt werden und die Lage der einzelnen Anlagenteile im Raum ist festzulegen. Auch Gedanken über den späteren Betrieb sind wichtig. ➔ 30



Foto Titelseite: Gabriele Brandl



Weiter und weiter

Ein gutes Stück des Weges zur fertigen Anlage liegt bereits hinter uns, wenn wir einen Rahmenaufbau vergleichbar dem auf dem Bild in unseren Räumen stehen haben. Jetzt heißt es durchhalten und weitermachen, auch wenn man am liebsten sofort mit den Gleisen und Gebäuden loslegen würde. ➔ 54

Editorial

Ungewöhnlich 3

Galerie

Stromgetrieben 6
 Schwarzer Wald 8
 Neue Zeit. 10
 Nebenbahnromantik 12

Vom Bau der Anlage

Mein Traum oder: Wie alles anfang 14
 Zwei Jahre Planung. 18
 Erster Kontakt 22
 Das Motiv 24
 Anlagenentwicklung 30
 Überlegungen zu Betrieb und Praxis 38
 Steuerung der Anlage. 42
 Am Anfang steht der Unterbau. 48
 Der Baufortschritt 54
 Neustadt kommt nach Neustadt 62
 Der Betrieb in der Scheune. 72
 Probleme und Widrigkeiten 80
 Und nun? 84

Diverses

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



Stromgetrieben



Seit kurzem werden die Züge aus und nach Freiburg im Breisgau mit Elloks bespannt. Die Fahrt durchs Höllental ist kurvenreich und steil und verlangte den bisher eingesetzten Dampfloks alles ab. Eine ideale Strecke also, um zu zeigen und zu testen, welche Transportleistungssteigerungen mit der „Elektrisierung“ erreichbar sind.





Steigt der Besucher, von Freiburg im Breisgau kommend, in Neustadt aus dem Zug, empfängt ihn der Schwarzwald in seiner namengebenden Form. Die Höhen rund um die Stadt sind von dichten dunklen Wäldern bestanden, die Hänge des Hausbergs „Hochfirst“ steigen direkt jenseits der Gleise an.

