Eisenbahn JOURNAL

B 53158 F • ISBN 3-89610-149-8

Anlagenbau & Planung 1/2006 • Deutschland € 13,70

Österreich € 15,00 • Schweiz sfr 27,40

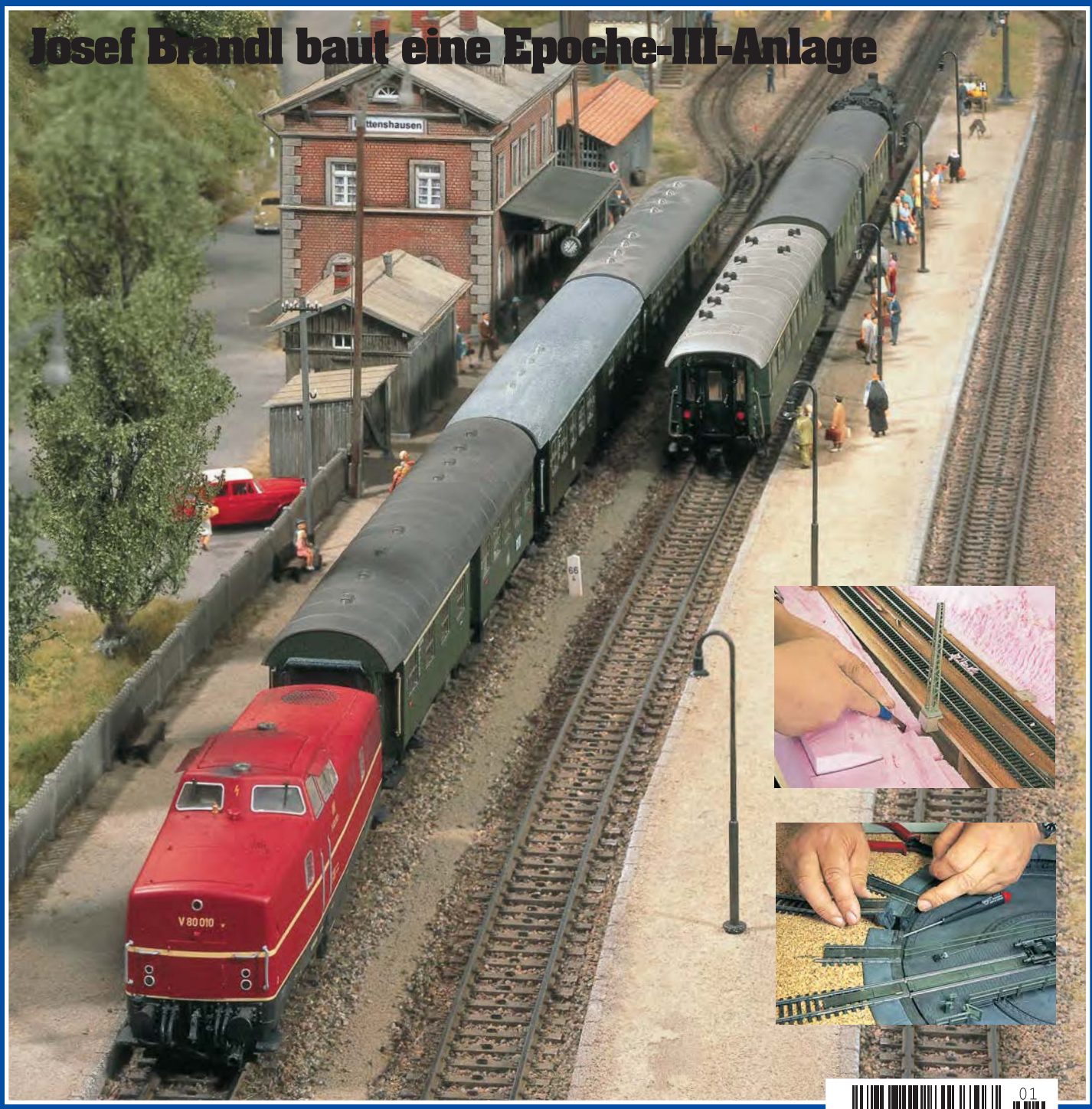
BeNeLux € 15,75 • Italien/Spanien/Portugal (cont.) € 17,80

Märklin vom Meister

Josef Brandl

Dr. Franz Rittig

Josef Brandl baut eine Epoche-III-Anlage



Best.-Nr. 68 06 01

4 195315 813707 01

Modellbau für Individualisten

Der Gebäude-Modellbau erfordert ein hohes Maß an Vorbildtreue und Detailgenauigkeit, um die gewünschten und in der Regel höchst individuellen Ergebnisse zu erzielen. Diese neueste Ausgabe aus der Reihe „Anlagenbau & Planung“ führt den Leser zunächst in Grundlagen der Architektur ein und schildert an einer Reihe von Beispielen die verschiedenen Baustile und eingesetzten Baustoffe, welche auch im Modell eine Fülle an Gestaltungsmöglichkeiten bieten. Breiten Raum nimmt natürlich die Baupraxis ein: Tipps und Tricks zur Montage von industriell hergestellten Gebäudemodellbausätzen in Wort und Bild, Hinweise zur farblichen Nachbehandlung von „plastikglänzenden“ Bauteilen, die Montage von Papierbausätzen, der Umgang mit dem Gießwerkstoff Resin, die vorbildgerechte Gebäudebeleuchtung und Detailausstattung. Eigene Kapitel befassen sich schließlich mit dem „Kitbashing“ und dem individuellen Selbstbau von Gebäuden.

Anlagenbau & Planung 4/2005:
92 Seiten im DIN-A4-Format,
über 190 Abbildungen, Klammerheftung
Best.-Nr. 680504 • € 13,70

Weitere Tipps zu Anlagenbau und Planung

Großer Traum auf kleinem Raum
Anlagenbau & Planung
3/2004
Best.-Nr. 680403 • € 13,70

Bahnbetriebswerke Teil 4: Groß-Bw
Anlagenbau & Planung
4/2004
Best.-Nr. 680404 • € 13,70

Landschafts-gestaltung
Anlagenbau & Planung
1/2005
Best.-Nr. 680501 • € 13,70

Ins Hochgebirge mit Josef Brandl
Anlagenbau & Planung
2/2005
Best.-Nr. 680502 • € 13,70

Bahn und Schiff
Planung, Bau, Anlagenporträts
Anlagenbau & Planung
3/2005
Best.-Nr. 680503 • € 13,70

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
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 81-33 • eMail bestellung@vgbahn.de

„Charakter-Anlage"

Drei charakteristische Merkmale zeichnen die H0-Anlage aus, die hier vorgestellt und in verschiedenen Phasen ihrer Entstehung beschrieben werden soll.

Als Erstes fällt sofort auf, dass es sich um eine Wechselstrom-Anlage handelt und damit um ein Gleis-, Stromversorgungs- und Steuerungssystem, das unter den von Josef Brandl gebauten Anlagen eher selten auftaucht. Eingefleischte Gleichstrom-Bahner sollten angesichts der allgegenwärtigen Punktkontakte in Gleismitte aber nicht gleich die Nase rümpfen oder gar noch fragen, wie der Modellbau-Meister Brandl denn wohl dazu käme... Schon erstes Blättern zeigt nämlich allen Zweiflern, dass hier wieder ein Meisterwerk entstanden ist, das unverkennbar die „Handschrift" Josef Brandls verrät.

Welches der beiden Modellbahn-Grundsysteme dabei die technische Basis bildet, dürfte vom Prinzip her gleichgültig sein. Josef Brandls Thema ist nicht die eine oder die andere Stromversorgungsmethode, sondern die Synthese aus Eisenbahn und Landschaft im Modell. Wer so herangeht, benötigt keine Fixierung auf eine bestimmte Produkt- oder Firmenphilosophie, die sich letztlich womöglich als Einbahnstraße herausstellen könnte.

So werden Sie beim Betrachten der vielen Fotos dieser Ausgabe neben typischen Produkten aus der Werkstatt Josef Brandls insbesondere im Gebäudebereich durchaus auch eine ganze Reihe von Bausätzen wiederfinden, die aus industrieller Fertigung stammen. Ein Teil dieser Bauten konnte (bis auf die Farbgebung) im Wesentlichen so belassen werden, wie sich die Teile aus der Schachtel fügten. Andere wiederum wurden verändert, um sie dem Stil, der landschaftlichen Philosophie der Anlage anzupassen. Kurz gesagt: Meisterschaft im Anlagenbau heißt nicht, dass man alles selber machen muss!

Gewiss, der Ehrgeiz, alles selbst zu bauen, ehrt den, der diesen Ehrgeiz hegt, doch unbedingt notwendig ist das nicht. Wer sich für seine Modellbahnlandschaft Originelles, mithin Einmaliges wünscht, muss sich den Griff nach dem Serienprodukt nicht versagen. Oft genügen kleine Umbauten, Anbauten oder nur eine gründliche farbliche Überarbeitung, damit aus dem handelsüblichen Modellbausatz eines bestimmten Herstellers ein scheinbar neues Gebäude entsteht, das seine „kommerzielle Herkunft" erst auf den berühmten zweiten Blick preisgibt.

Das zweite charakteristische Merkmal der hier vorgestellten Anlage liegt in ihrer überschaubaren Größe. Sie bewegt sich in einem Bereich, der für viele Modellbahner gerade noch „planbar" ist, einzelnen vielleicht auch zeitlich realisierbar erscheint. Während Anlagenprojekte wie „Von Bodenwöhr nach Nittenau" oder die vor Jahresfrist vorgestellte Anlage nach Schweizer Motiven Größenordnungen umfassten, die manchem Leser persönlich kaum noch nachvollziehbar erschienen, steht heute ein Projekt im Mittelpunkt, daß sich viele als Anlage für die eigenen vier Wände vorstellen könnten. Von daher nimmt es nicht wunder, dass gewisse, vor allem landschaftliche Parallelen zu jener H0-Anlage auftauchen, in deren Mittelpunkt der Bahnhof Viechtach und die Regentalbahn im Bayerischen Wald standen.

Das dritte charakteristische Merkmal der neuen Anlage Josef Brandls ist wieder ein Prinzip, das er zwar schon immer verfolgt, das jedoch bei dieser Anlage besonders deutlich in Erscheinung tritt. Wir haben es eingangs bereits erwähnt – es ist die fast sprichwörtliche Ausgewogenheit von Landschaft und Modellbahn. Hand aufs Herz: Hätten Sie sich bei so viel Platz mit nur einem Nebenbahnhof begnügt, der lediglich über fünf Gleise verfügt? Hätten Sie auf die Chance verzichtet, etwa am vorderen Anlagenrand statt der zweigleisigen Paradestrecke den Durchgangsbahnhof einer Hauptstrecke unterzubringen? Platz wäre doch gewesen.

Josef Brandl hat diesen Verzicht geübt und – offensichtlich in detaillierter Abstimmung mit dem Auftraggeber – dadurch eine nicht von Gleisgewirr und Weichenverhau, sondern von durchgestalteter, ruhig wirkender Landschaft dominierte Anlage geschaffen.

Doch weder die Täler noch die Berge, weder die Burg auf dem linken noch die Berggemeinde auf dem rechten Anlagenflügel wirken deshalb langweilig. Josef Brandl hat das Leben ins Detail verlegt. Die Heuernte auf der Wiese, die feiernden Kameraden der Freiwilligen Feuerwehr am Spritzenhaus, die Wanderer zur Burg „belegen", dass die Anlage voller Leben steckt.

Auch unterirdisch ist einiges los, ermöglichen doch die Schattenbahnhöfe mit ihren langen Gleisen die Aufnahme unterschiedlichster Zuggarnituren. Da sich immer nur ein überschaubar kleiner Teil der tatsächlich vorhandenen Zuggarnituren im sichtbaren Anlagenbereich bewegt, kann sich der Betrachter voll und ganz auf eben diese Züge konzentrieren und wird nicht durch ein hektisches Drunter und Drüber irgendwelcher dahinrasselnder Züge abgelenkt. Auf dieser Anlage lässt sich vielmehr ein kompletter Fahrplanabschnitt im Modell nachvollziehen, ohne dass sich auch nur ein Zug mehrfach in ein- und derselben Fahrtrichtung zeigen muss. Die Fotos belegen, dass die Fahrzeugvielfalt in der Epoche III eine solche Betriebsführung problemlos hergibt.

Als Fazit dieser Vorbetrachtung zur H0-Anlage „Hettenhausen" bleibt festzustellen, dass zwischen dem gewählten Motiv, der Landschaft, den in diese Landschaft integrierten Gleisanlagen und dem Betriebskonzept eine Einheit besteht, die man schlicht, aber treffend mit dem Begriff „Harmonie" beschreiben kann. Wie, auf welchem Wege, mit welchen Mitteln und Methoden es gelang, diese (bewundernswerte) Einheit herzustellen, sollen Sie auf den folgenden Seiten erfahren.

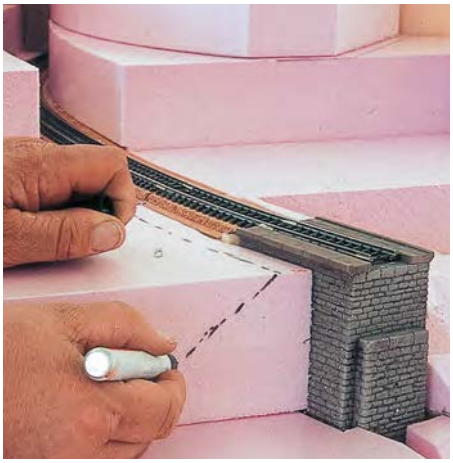
FRANZ RITTIG

MOTIV NEBENBAHN

„Hettenhausen“ ist ein kleiner Landbahnhof, dessen Fahrdienstleiter aber keinesfalls einen geruhsamen Alltag verbringt. Das Hin-und-Her zwischen Bahnsteig und Ladestraße sorgt für Betrieb und Abwechslung.
• ab Seite 26

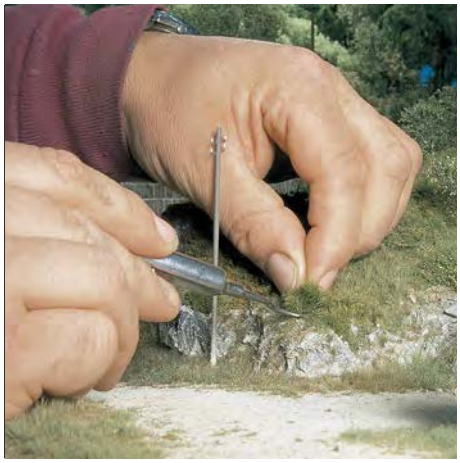
MÄRKLIN-GLEISE

Außer dem Aufbau des Rahmens mit Spanten und Trassen wird Wissenswertes über die Montage und den Anschluss der Märklin-Gleise präsentiert.
• ab Seite 16



SCHAUMSTOFF

Neben Styrodur zieht nun der aus Österreich importierte Schaumstoff Austrotherm in Brandls Werkstatt ein. Der Testbericht attestiert dem Werkstoff beste Verarbeitungsmöglichkeiten.
• ab Seite 36

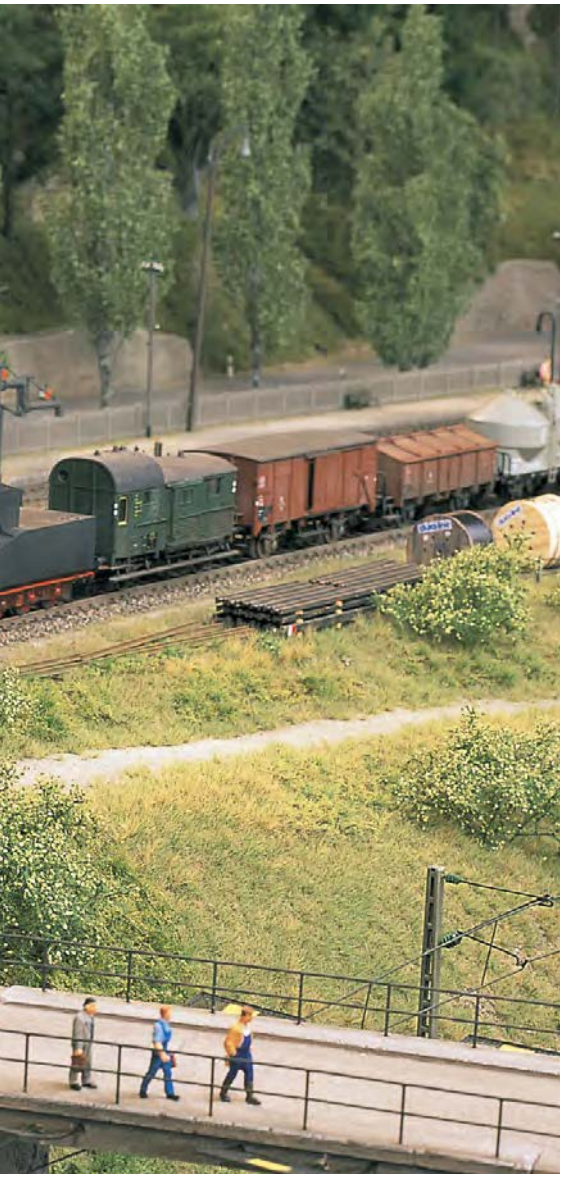


BEGRÜNUNG

Bodendecker und Büsche gestaltet der Meister mit Material von Silflor und Mini-Natur. Zweifelsohne besitzt Brandl den bewussten „grünen Daumen“ und die Landschaftsgestaltung ist erneut beeindruckend.
• ab Seite 54

WASSERGESTALTUNG

Flüsse und Bäche beleben das Landschaftsbild. Mit verschiedenen Klebstoffen und Gießharz ist es möglich eine perfekte Illusion eines Wasserlaufs zu erzeugen. Gewusst wie!
• ab Seite 68



DETAIL STEINBRUCH

Mit der Gestaltung eines Marmor-Steinbruchs ist ein völlig neues Gestaltungselement aufgetaucht. Die Modulation der typischen Bruchstellen und Etagen wird eingehend beschrieben.

• ab Seite 76

Die Märklin-Anlage ist in der Zeit der Epoche III angesiedelt. Am Bahnsteig wartet eine erst vor wenigen Monaten abgelieferte V 80 auf den Abfahrtsbefehl. Noch teilt sie sich den Dienst mit betagten Dampflokomotiven, die das Bild auf den Gleisen recht abwechslungsreich gestalten.

• Editorial 3

• Galerie 6

Gleisplanung

• Der Gleisplan 14

Unterbau

• Die solide Basis 16

Hettenhausen

• Das Motiv 26

Geländebau

• Berge aus Austrotherm 36

Kunstbauten

• Brückenschlag 42

Felsgestaltung

• Mit Gips und Farben 48

Landschaftsgestaltung

• Nicht immer grün 54

Haupt- und Nebenstrecke

• Unterwegs auf freier Strecke 58

Wassergestaltung

• Der Flusslauf 68

Das Detail

• Der Marmor-Steinbruch 76

Diverses

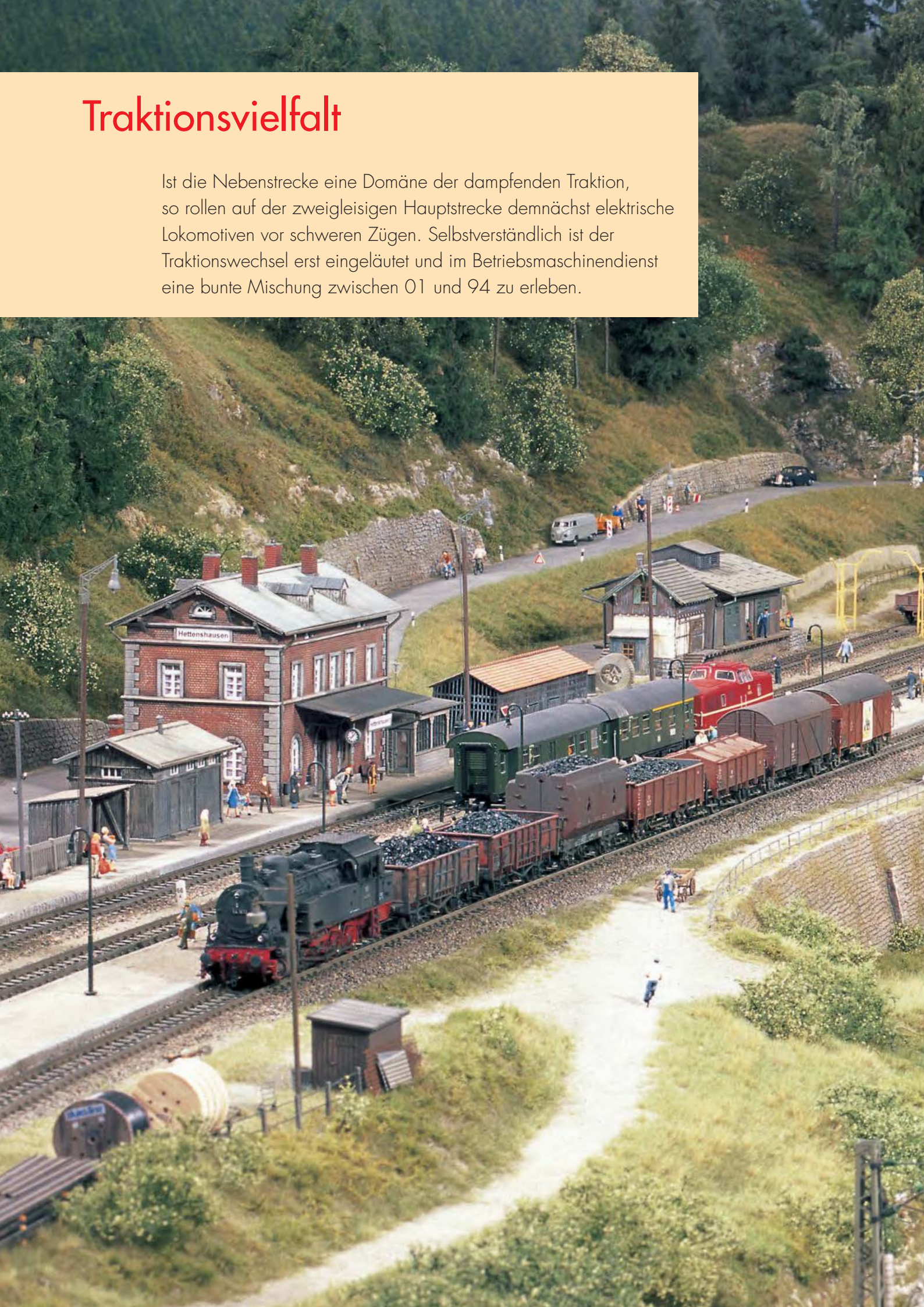
• Vorschau, Impressum 86
• Spezialisten-Verzeichnis 88
• Fachhändler-Verzeichnis 90

Nebenbahnidylle

Ein kleiner Durchgangsbahnhof ist das Kernstück dieser Epoche-III-Anlage. Frühmorgens eilen Pendlerzüge durch die Station und später kommen Güterzüge durchs Tal gedonnert. Manchmal wird ein Güterwaggon abgestellt und frisch verladenes Stammholz abtransportiert. Noch geht es hier ohne Hektik und Stress durch den Alltag, eben so richtig wie in den 60ern.

Eisenbahn in der Landschaft

Josef Brandl ist unbestritten ein Großer des Modellbahnbaus.
Seine Werke sind durch wohltuende weitläufige Landschaften geprägt.
Unverkennbar auch seine Liebe zu Gestaltungsdetail wie Talbrücken,
Wasserläufen mit Mühlen und den scheinbar obligatorischen Burgen
oder Ruinen auf den höchsten Geländepunkten. Sei es wie es sei,
immer wieder beeindruckenden und kaum zu kopieren!

Traktionsvielfalt

Ist die Nebenstrecke eine Domäne der dampfenden Traktion, so rollen auf der zweigleisigen Hauptstrecke demnächst elektrische Lokomotiven vor schweren Zügen. Selbstverständlich ist der Traktionswechsel erst eingeläutet und im Betriebsmaschinendienst eine bunte Mischung zwischen 01 und 94 zu erleben.