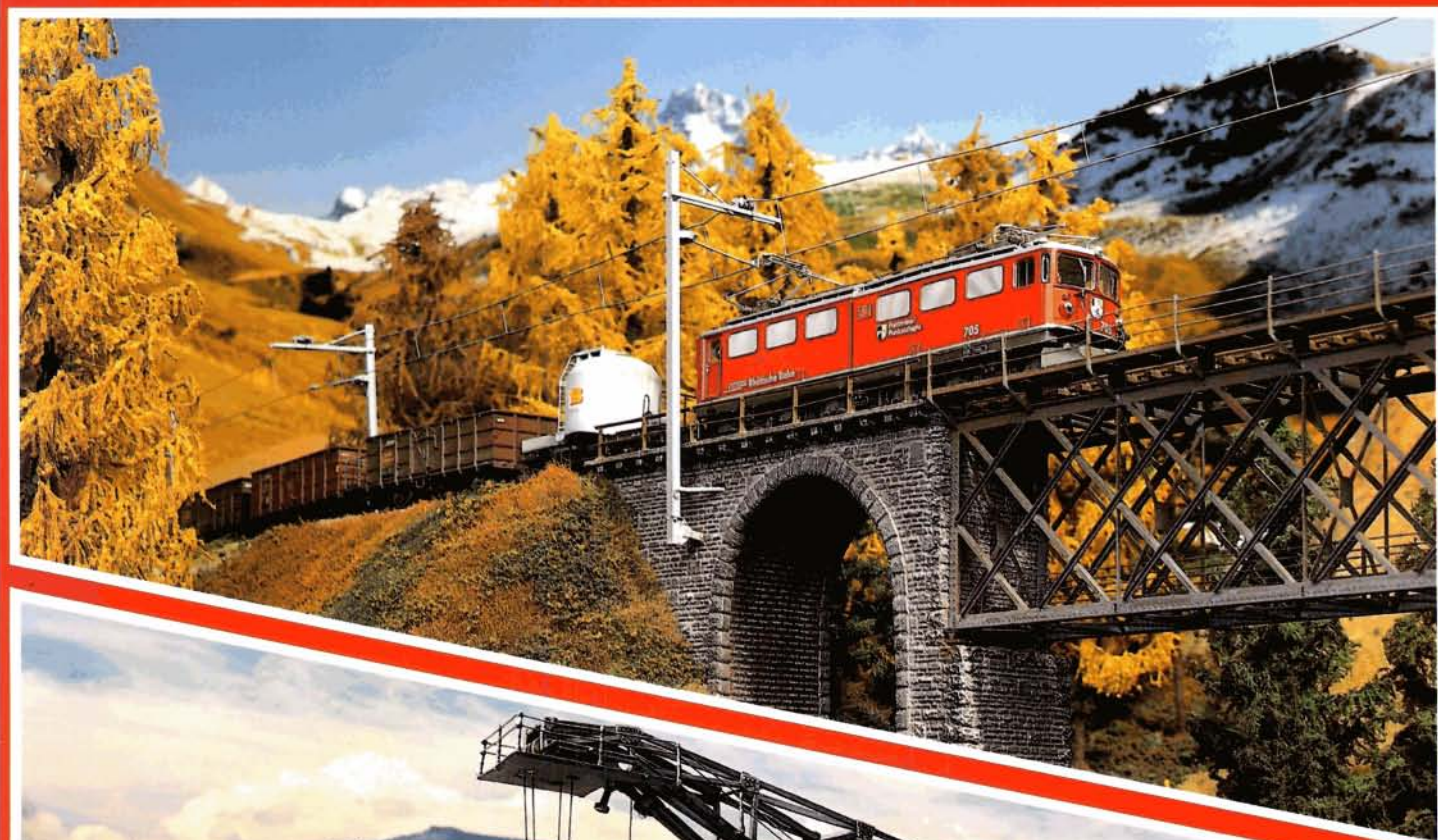


Super Teil IV

Modellbahnanlagen



(Füllseite)

Impressum

ISBN 3-89610-010-6

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker Verlag GmbH

Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck

Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck

Telefon (0 81 41) 51 20 48 / 51 20 49 • Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
Anlagenbau: Josef Brandl
Textgestaltung: Wolfgang Spenger, Dr. Christoph Kutter
Fotografie: Markus Tiedtke, Frank Zarges
Baufotos: Wolfgang Spenger

Bildredaktion
und Koordination: Ingo Neidhardt
Layout: Gerhard Gerstberger
Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger
Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
Anzeigen: Elke Albrecht
Druck: Europlanning s.r.l.,
via Chioda, 123/A, I-37136 Verona

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb: Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co KG,
Einzelverkauf: D-85386 Eching bei München

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. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© März 1997 • Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Bild 1 (Titel): Zwei H0-Anlagen in Spitzenqualität stellen wir im vorliegenden IV. Band unserer Sammlung von Super-Modellbahnanlagen aus der Reihe Modellbahn-Bibliothek vor. Bei der oberen Anlage, die uns auf die Gleise der Rhätischen Bahn in der Schweiz entführt, handelt es sich um eine eigene Anlage in H0m, bei der der Erbauer seine persönlichen Vorstellungen verwirklichen konnte. Die untere Anlage mit den Maßen 4,10 x 4,60 m entstand als Auftragsarbeit und ist im deutschen Mittelgebirge angesiedelt.

Josef Brandl baut Anlagen für Kunden. Wenn Sie einen speziellen Anlagenwunsch haben, könnte dies hier die richtige Adresse sein:

Josef Brandl

Modellbahn-Anlagenbau

Fronfischergasse 6

93333 Neustadt/Donau

Tel.: 09445/8393 oder 410 • Fax: 09445/21948

Inhalt

Seite

Einleitung 7

Die eigene Anlage: Rhätische Bahn

Rhätische Bahn – ein Allerweltsthema? 8

Warum und wie entstand die Anlage? 8

Anlagenform und -maße 10

Streckenbeschreibung 14

Planung, Bau und Technik 21

Planung 21

Unterbau 22

Schienenverlegung 24

Ausstattung 25

Gebäude, Gelände und Drumherum 29

Geländebau 30

Gebäudebau 32

Vegetation 34

Straßen und Wege 36

Gewässer 38

Anlagensteuerung 38

Die Auftragsanlage im Mittelgebirge

Abmessungen 41

Gleisplan I: Die Hauptstrecke 45

Gleisplan II: Die Nebenstrecke(n) 48

Konstruktion 52

Unterbau 52

Gleisverlegung 54

Steuerung 56

Geländegestaltung 57

Oberleitung 59

Fels-Farbgebung 59

Begrünung 61

Straßen und Wege 64

Gebäude 68

Kunstabauten 70

Gewässer 74

Kleinteile usw. 80

 **9X pro Jahr**

(Januar, Februar, März, April, Mai, Juli, August, Oktober, November)

erhalten Sie die jeweils über 100 Seiten starke, überwiegend mit Farbabbildungen versehene Ausgabe des Eisenbahn-Journals mit dem "großen Vorbild" und der Modellbahn gewidmeten Beiträgen.

Einzelpreis der Eisenbahn-Journale zur Zeit: **DM 11,90**

Abonnement 1997 der 9 Eisenbahn-Journale: **DM 107,00**

(Inland portofrei, Ausland + DM 30,00 Portoanteil)

 **4X pro Jahr**

(Messe-Sondernummer März, Juni, September, Dezember)

erhalten Sie die jeweils über 100 Seiten starke, vollständig mit Farbabbildungen versehene Ausgabe des Modellbahn-Journals, die sich fast ausschließlich mit der Modelleisenbahn beschäftigt.

Einzelpreis der Modellbahn-Journale zur Zeit: **DM 14,50**

Abonnement 1997 der 4 Modellbahn-Journale: **DM 58,00**

(Inland portofrei, Ausland + DM 14,00 Portoanteil)





Bild 3: Die zweite in dieser Ausgabe vorgestellte Anlage ist eine H0-Anlage mit Märklin-Gleis, die in einer hervorragend gestalteten Mittelgebirgslandschaft angesiedelt ist. Soeben hat der Triebwagen Baureihe 628 in "Güglingen" freie Fahrt erhalten und macht sich auf den Weg. Im Hintergrund ragt einer der Kräne des Binnenhafens empor – ein wichtiger Teil dieser Anlage.

Bild 2: Als wär's das Vorbild: Nicht nur die herrliche Vegetation, auch die meisterhafte Gestaltung der Strecke, der Umgebung und der Hintergrundkulisse lassen diese H0m-Anlage zu einem Schau-Erlebnis werden. Unsere zuerst beschriebene Anlage ist ganz dem Thema Rhätische Bahn in der Schweiz gewidmet.

Einleitung

Mit dieser Ausgabe liegt Ihnen der IV. Band unserer Super-Modellbahnanlagen vor. Wieder ist es uns gelungen, hervorragend gestaltete, fotografierte und beschriebene Modellbahnanlagen in einer Broschüre zusammengefaßt dem interessierten Publikum vorzustellen. Mit Josef Brandl, dem Erbauer der beiden Anlagen, steht uns auch einer der Anlagenbauer zur Seite, bei dem das ganze Drumherum der kleinen Eisenbahn besonders groß geschrieben wird.

Als professioneller Anlagenbauer fertigt Josef Brandl überwiegend Auftragsanlagen nach Kundenwünschen; er hat im Gegensatz zu vielen Hobby-Modellbahnern dadurch auch die Möglichkeit, Großzügigkeit im Landschaftsbau walten zu lassen. So bestehen die meisten Bäume, Pflanzen und Gräser auf den recht großen Anlagen aus Silhouette-Material. Im

Hafenbereich wurde ihm die fachkundige Unterstützung der Firma Wegass, bekannt durch ihre Schiffsmodelle und Hafenszenarien, zuteil.

Auch wenn das weniger etwas für "Otto Normalmodellbauer" ist, sind wir dennoch oder vielleicht gerade deshalb der Meinung, daß wir unseren Lesern diese Arbeiten keinesfalls vorenthalten dürfen. Es ergibt sich, wie bei allen fremden Arbeiten, wieder eine Unmenge an Ideen, Kniffen und Tips für Szenen- und Landschaftsgestaltung.

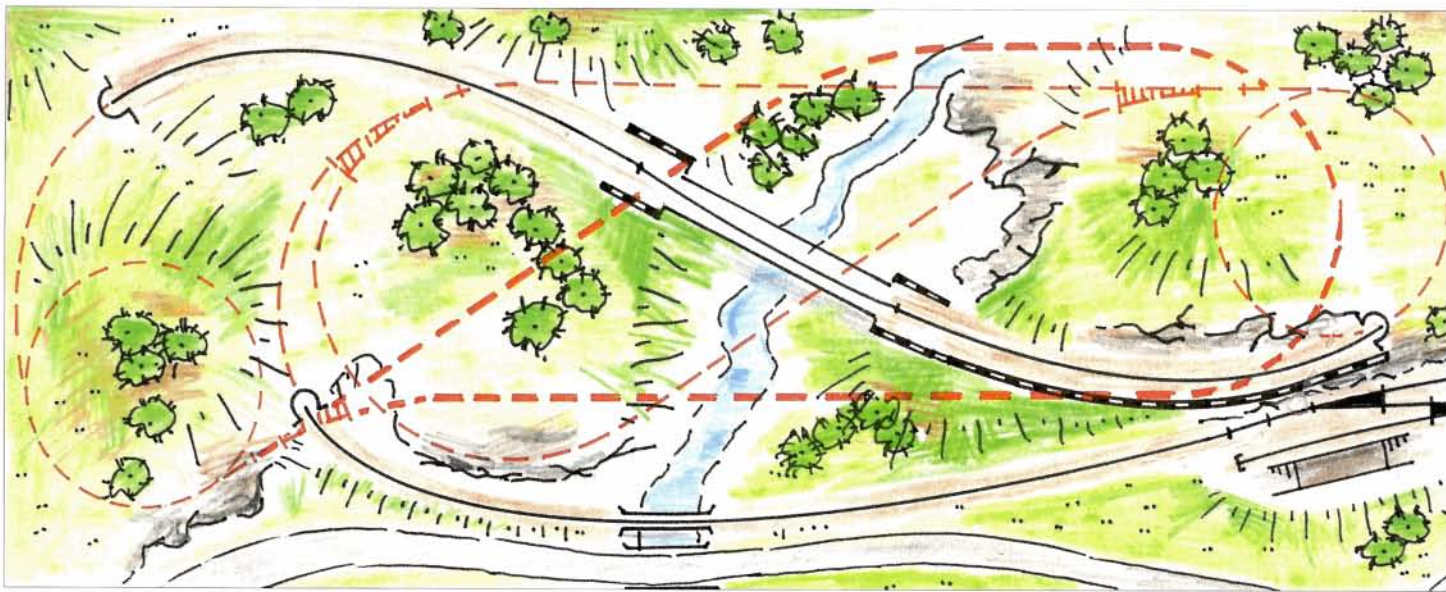
Im ersten Teil unternehmen wir einen Ausflug in die Schweizer Bergwelt; das 1:87-Rollmaterial von Bemo fügt sich auf den H0m-Gleisen harmonisch in die bis ins letzte Detail gestaltete Landschaft ein. Teilweise machte es uns die geschickte Fotografie von Markus Tiedtke und Frank Zarges bei der Bildauswahl

ziemlich schwer, zwischen Realität und Modell zu unterscheiden.

Im Mittelgebirge angesiedelt ist dagegen die zweite Anlage, die allein schon mit ihren Abmessungen 4,10 x 4,60 m als typische Auftragsanlage erkennbar ist. Auch hier spielen die Detailgestaltung und die Verwendung von hochwertigem Baumaterial eine entscheidende Rolle. Wir haben bei beiden Anlagen spezielle Bildseiten zur Vegetation gestaltet.

Sicher werden Sie genauso wie wir von dieser Baukunst fasziniert sein, die Wolfgang Spenger vortrefflich zu beschreiben vermochte. Steigen Sie also ein in den Zug, der Sie schon auf der nächsten Seite in Josef Brandls Modellbahnwelt bringt! Wir wünschen Ihnen viel Lesevergnügen und eine Menge Anregungen für Ihre eigene Modellbahnanlage.

Ihr Eisenbahn-Journal



Rhätische Bahn – ein Allerweltsthema?

Es ist Herbst, ein Tag so wunderschön wie der andere – Zeit, endlich ein Wochenende in den Schweizer Bergen zu verbringen.

Ich bin mit der Rhätischen Bahn unterwegs. Einige Zeit schon geht es bergauf und bergab. Nun durchfahren wir einen großen Kehrtunnel. Als es wieder Tag wird, kann ich mich gar nicht satt sehen an den herbstlich geschmückten Bäumen, hier in der Höhe vor allem Lärchen. Nach der Durchfahrt durch einen längeren Felseinschnitt und einen goldenen Lärchenwald entdecke ich rechts eine herrliche Bergwiese. Jetzt fahren wir an einem Feldweg-Übergang vorüber. Links sehe ich, wie Wanderer einen Bergbauern, der auf einem Traktor sitzt, nach dem Weg fragen.

Kurz darauf befinden wir uns auf einer imposanten Gitterbrücke. Links sehe ich, wie die Wildwasserfluten in einem mächtigen Wasserfall die Felsen hinunterstürzen und unter der Brücke hindurch ihren Weg weiter ins Tal suchen. Kurz geht es auf der linken Seite an einer Felswand entlang, dann verschwinden wir wieder in einem Tunnel. Ich merke, daß es sich um einen Kehrtunnel handelt, der in die Tiefe führt.

Endlich wird es nach mir unendlich lang vorkommender Zeit wieder hell. Links geht es an Felsen entlang, rechts unter uns sehe ich die Straße, die zu meinem Ziel führt. Jetzt geht es über eine kleine Steinbrücke. Links entdecke ich zu meinem großen Erstaunen in der Höhe die große Gitterbrücke, auf der wir vorhin den Wasserfall überquert haben. Und wieder geht es zwischen Felswänden und der Straße entlang.

Der Zug verlangsamt seine Geschwindigkeit, und schon kommt der Bahnhof Susch in Sicht. Am Hausbahnsteig hält der Zug. Ich strecke meine ermüdeten Glieder, nehme mein Gepäck und steige aus. Schon sehe ich den Gegenzug einlaufen. Nachdem dieser zum Stehen gekommen ist, fährt mein Zug ab, überquert auf einer Steinbrücke einen rasch dahinfließenden Wildbach und verschwindet kurz darauf wieder in einem Tunnel. Der Gegenzug hat sich inzwischen auch auf die Reise begeben.

Ich beobachte noch einige Zeit das Treiben an einem der Gütergleise und begeben mich dann auf Quartiersuche, nicht ohne einen Blick auf die mächtige Burg Campi geworfen zu haben, die sich hoch über dem Tal auf einem steilen Fels erhebt ...

Warum und wie entstand die Anlage?

Nach solchen Eindrücken von einem Schweiz-Besuch im Herbst entstand die Anlage von Josef Brandl. Das Vorbild war allgemein die Rhätische Bahn in der Schweiz. An einen speziellen Streckenachbau wurde dabei nicht gedacht. Es sollte einfach der Typ der Rhätischen Bahn getroffen werden. Von großer Hilfe waren dabei neben einigen Streckenfahrten die Eisenbahn-Journal-Sonderbroschüren zum Thema Rhätische Bahn in der Schweiz.

Vorbilder für Details dieser Anlage, die übrigens im Jahre 1992 als Eigenprojekt entstand, lieferten u.a. die Strecke Arosa – Chur, die zur Brawa-Messingbrücke

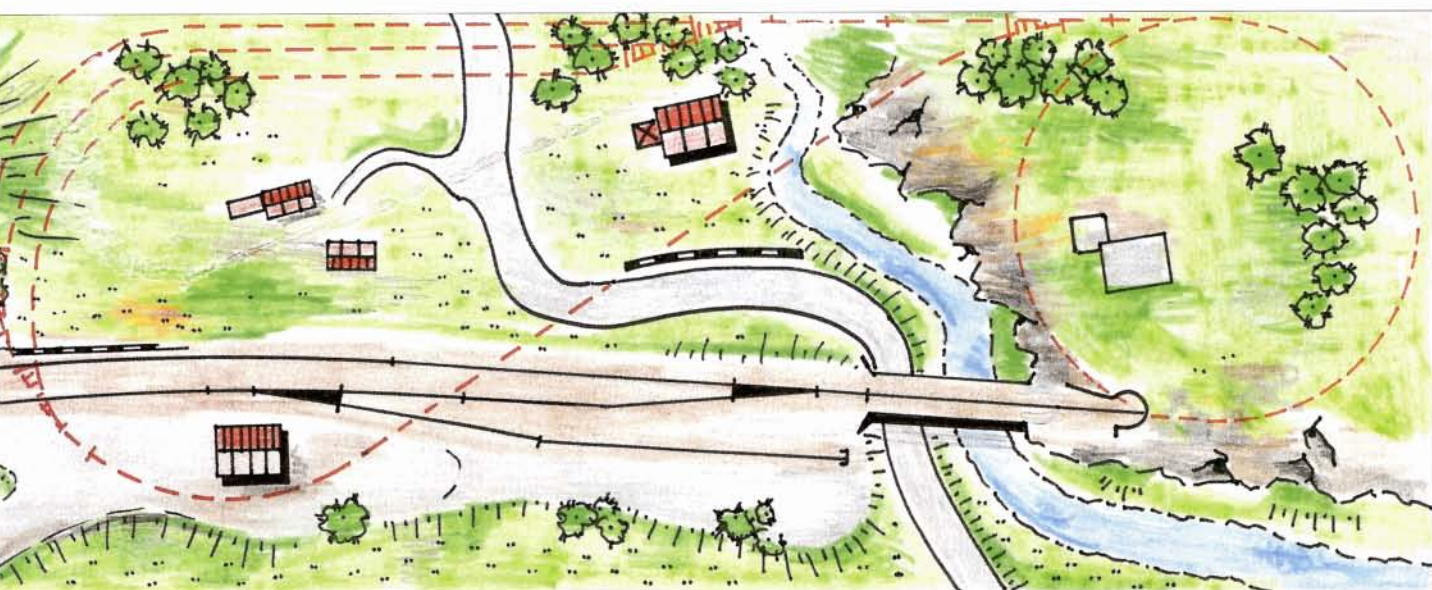
anregte, die Albulastrecke Chur–St. Moritz, deren typische Steinbrücken und deren Burg Campi bei Thusis Eingang in die Modellbahn-Schweiz fanden, sowie

Bild 4 (oben): Der Gleisplan der RhB-Anlage. Die verdeckten Wendeln und Kehrschleifen sind rot dargestellt. Etwas kompliziert ist der Gleisverlauf auf der linken Anlagenhälfte. Zur leichteren Orientierung ist die unterste Kehrschleife mit dem linken Schattenbahnhof, die an die fünffache Wendel angeschlossen ist, etwas stärker gedruckt dargestellt.
Abb.: H. Scholz



Bild 5: Ein Personenzug taucht aus dem rechten Tunnel des höher gelegenen Streckenabschnitts im linken Anlagenteil auf. Sehr gut kommt hier die Ausführung des Tunnelportals und der Mauerabstützung zur Geltung.





die Strecke Samedan – Tirano, die mit ihren herbstlichen Lärchen sehr beeindruckte.

Josef Brandl erstellte diese Anlage, damit er seinen Kunden – Brandl baut häufig Auftragsanlagen – zeigen konnte, daß weniger mehr ist, wie es in Fachzeitschriften immer zu lesen ist. Leider glaubt

einem das kaum jemand in die hohle Hand hinein; da muß schon der Beweis vor Augen stehen. Ihre Basisaufgabe hat Brandls Anlage – davon können sich die Leser überzeugen – hervorragend erfüllt. "Hier hat mir niemand dreingeredet", so der Erbauer. "Wichtig war für mich – wie bei allen meinen Anlagen – die professio-

nelle Anlagengestaltung." Die Anlage sollte sich ganz gezielt beschränken auf einen zweigleisigen Bahnhof mit zwei Stumpfgleisen, auf ein Gewässer (einen Wildbach), auf eine Bergstrecke mit Wald und Wiesen, einfach auf das Motiv "Straße – Fluß – Bahn". Ein großzügiges Gelände im richtigen Verhältnis sollte ent-





stehen, nichts sollte hier überfüllt wirken. Auf spektakuläre Szenen wurde bewußt verzichtet. Nichts Aufregendes sollte dabei sein, sondern die Anlage beruhigend auf Betrachter und "Bahnpersonal" wirken. Ein schönes, professionell gestaltetes Element, wie z.B. ein Zaun mit Straßepfosten, ist für Josef Brandl spektakulärer als etwa ein Unfall oder ein brennendes Haus, und das kommt auf dieser Anlage deutlich zum Tragen. Gebaut wurde die für eine 1991 eröffnete Modelleisenbahn-Ausstellung in Neustadt/Donau konzipierte Anlage nach den

allgemeinen Aufbausritten, wie sie in der einschlägigen Literatur beschrieben sind. Insbesondere sei hier u.a. hingewiesen auf Bernhard Steins "Meisterschule Modellbau", auf "Meine schönsten Anlagen und Dioramen", die Faller-Hefte "Modellbau leicht gemacht – Profi", "Dioramenbau leicht gemacht", das Heki-Heft "Modellbau kreativ: Gestalten mit Heki-Dur und Heki-Flor". An industriell gefertigten Gebäuden fanden für diese Anlage der Pola-Bahnhof Susch und das Kibridorf Grevasalvas Verwendung. Die Burg Campi ist selbstgebaut.

Anlagenform und -maße

Bei dieser Anlage handelt es sich um eine Rechteckanlage, die auf 6,50 m Länge und 1,20 m Breite genügend Raum bietet für eine eingleisige Bahnstrecke mit einfachem Begegnungsbahnhof. Der Bahnhof verfügt über ein Überholgleis und zwei Stumpfgleise, eines davon mit Laderampe, das andere mit Bockkran ausgestattet. An jedem Ende befindet sich im Berg eine Gleiswendel mit einer Kehrschleife und einem Schattenbahnhof mit drei Gleisen. Insgesamt kann also



Bild 6: Panoramablick über den äußeren Teil des linken Anlagenflügels. Während im Tal ein Zug den Tunnel verläßt, taucht oben aus dem Lärchenwald ein weiterer Zug auf. Er hat gerade die Fahrt durch die Fünffachwendel hinter sich gebracht.

Bild 7 (rechts oben): Kleine Szenen bereichern den Augenschmaus: Wanderer fragen einen Bergbauern nach dem Weg.

Bild 8: Gleich wird der Schlepptriebwagen mit seinem Zug im linken oberen Tunnel verschwinden und hinab zum Schattenbahnhof rollen.

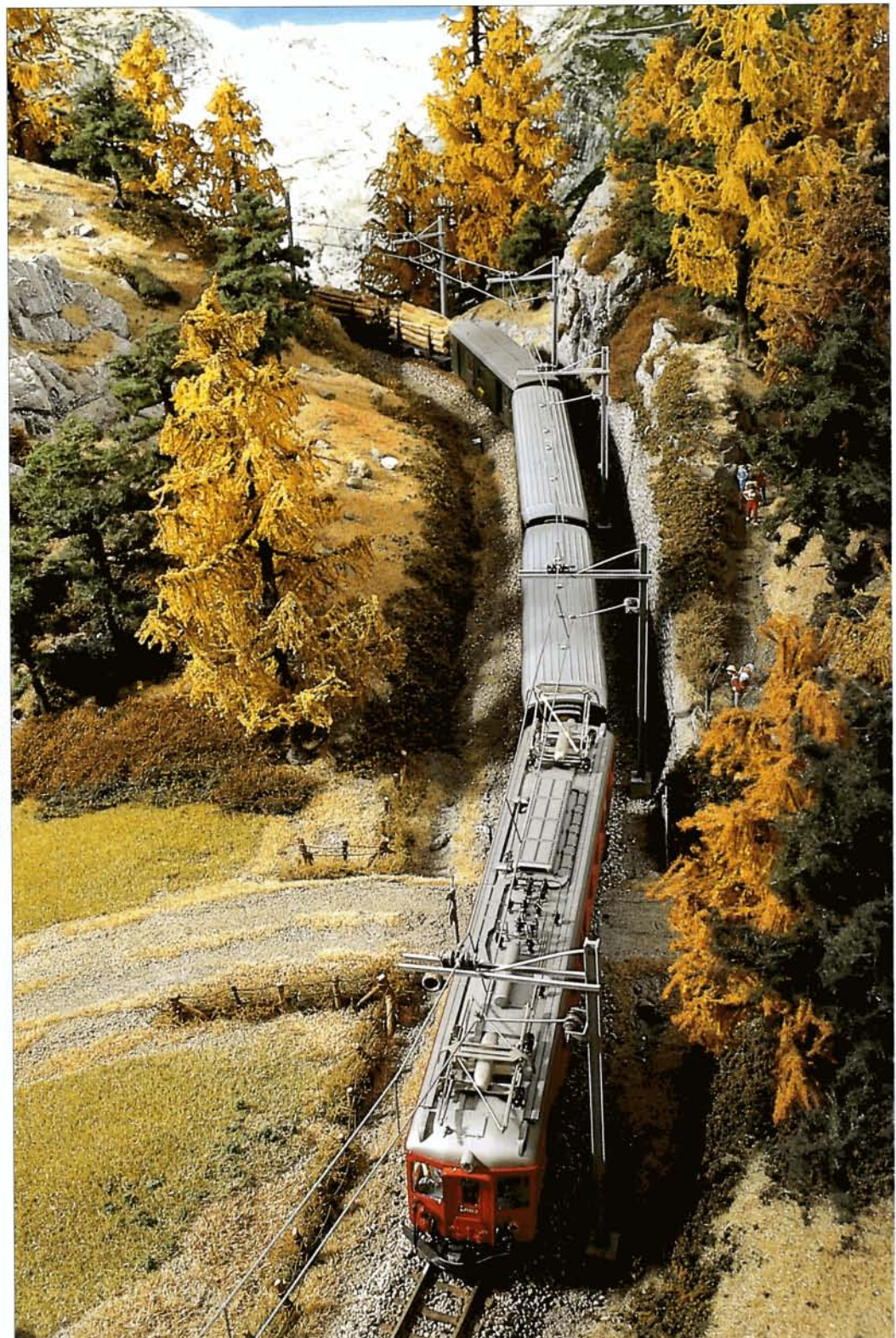




Bild 9: Gesamtüberblick über das linke Teilstück mit seinen drei Brücken, die die Eisenbahn und die Straße über den Wildbach sowie den Taleinschnitt queren. Dieser Anlagenteil ist für sich allein betriebsbar.



Bild 10: Wer denkt beim Anblick dieser Ziegen nicht an Heidi und den Geißpeter? Nur die Zuggarnitur ist zu modern.

Bild 11: Gespräch vor dem Heuschöber. Der Zug im Hintergrund stört dabei kaum.