ZKZ B 7539 Sondernummer 2 ISBN 978-3-89610-687-2 Best.-Nr. 66 17 01 **Deutschland € 15,00**
Österreich € 16,50 Schweiz sfr 24,80 Belgien, Niederlande, Luxemburg € 17,50
Italien, Spanien, Frankreich, Portugal (con.) € 19,50

Eisenbahn JOURNAL
1
2017

Josef Brandls Traumanlagen

Jetzt 100 Seiten

Länderbahn-Romantik

4 197948 015008 01

HIGHTECH

für die Modellbahn

NEU

Der PC hält Einzug in die klassische Modellbahn-Werkstatt und eröffnet bei der Planung, Steuerung und detaillierten Ausgestaltung der Anlage völlig neue Möglichkeiten. In der neuesten Ausgabe von „1x1 des Anlagenbaus" gibt die Redaktion des Eisenbahn-Journals einen Überblick über die neuen Techniken und zeigt zahlreiche konkrete Anwendungsbeispiele. Der Bogen spannt sich von der inzwischen fast schon „klassischen" Software zur Anlagenplanung und Steuerung über das CAD – die computergestützte Konstruktion – von Decals und Vorlagen für Schneideplotter, Fräser und Ätzplatinen bis hin zum Lasercut. Breiten Raum nimmt der 3D-Druck ein. Anhand von zahlreichen Beispielen demonstrieren die Autoren, was aus einem normalen Heimcomputer herauszuholen ist und wie der Einstieg in ganz neue Konstruktions- und Herstellungswelten gelingt.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung,
mehr als 250 Abbildungen
Best.-Nr. 681701 | € 15,–

Weitere Ausgaben aus der EJ-Reihe „1x1 des Anlagenbaus"

Romantische Landschaften
Best.-Nr. 681401

Mini-Anlagen
Best.-Nr. 681402

Rund um den Bahnhof
Best.-Nr. 681501

Stadt-Landschaft und Nahverkehr
Best.-Nr. 681502

Die perfekte Heimanlage
Best.-Nr. 681601

Fahrzeuge altern und patinieren
Best.-Nr. 681602

Je Ausgabe 92 bzw. 100 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, ca. 200 Abbildungen, € 13,70 bzw. € 15,–

eBooks VGB

Jetzt als eBook verfügbar!

Kompaktkurs Anlagenbau
Best.-Nr. 680704-e
nur € 11,99
statt € 13,70

Alle lieferbaren und auch längst vergriffenen Bände dieser Reihe gibt es als eBook unter www.vgbahn.de und als digitale Ausgaben im VGB-BAHN-Kiosk des AppStore und bei Google play für Android.

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

www.vgbahn.de

Grüne Loks mit ungewohnten Triebwerken sammeln sich im Neustädter Bw.

Als die Loks noch grün waren

Heute, zu Zeiten einer bunten Eisenbahn wie sie noch nie so bunt war bis hierhin, kann man es sich leichter vorstellen als zu Epoche-III- und IV-Zeiten, dass die Dampfloks vieler Länderbahnen vor über 100 Jahren bunt lackiert waren. Das Grün dominierte vielerorts, doch auch Blau und Rotbraun waren anzutreffen, Grau und Violett und andere Farben. Hier unterschieden sich deutsche Eisenbahnen nicht von denen in England oder Frankreich oder in einem anderen Land.

Mit der Depression der 1920er war es dann weitgehend vorbei mit der Farbigkeit bei den Dampfloks. Natürlich ist der Schritt zum schlichten Schwarz mit roten Rädern für Dampfloks nachvollziehbar, versprach doch diese Farbgebung weniger verschmutzungsempfindlich zu sein, die Lagerhaltung bei den Farben zu verbilligen und trotzdem eine gewisse Eleganz auf die Schienen zu bringen. Letztlich währte die schwarze Phase über ein halbes Jahrhundert, sodass wir heute denken, Dampfloks *müssen* schwarz sein. Die ersten acht Jahrzehnte der Eisenbahn zeigen hingegen, dass das keineswegs so stimmt.

Welche Farben dem Fahrgast seinerzeit tatsächlich entgegenleuchteten und welchen Einfluss die wegen der Feuerung unvermeidbare Rußbelastung auf die Farbigkeit hatte, lässt sich heute nur noch schwer bestimmen. Farbfotografien gab es noch nicht und textliche Beschreibungen sind prinzipbedingt unpräzise, wenn es um Farben geht. Ein gemeinsamer Bezugsrahmen wie RAL musste erst noch geschaffen werden und der Farbauftrag lackierter Muster aus jener Zeit kann sich chemisch verändert haben. Auch die Kolorationen diverser Künstler und Grafiker sind nicht glaubwürdig, wie unterschiedlich gewählte Farben für die gleiche Vorlage zeigen. Vor diesem Hintergrund kann man heute verschiedenste Meinungen zu den „wahren" Farben von Länderbahnloks vernehmen. Die allgemeine Tendenz, die Farben als eher dunkel anzusehen, lässt uns irritiert auf die helle Lackierung manchen 1:87-Kleinserienmodells blicken.

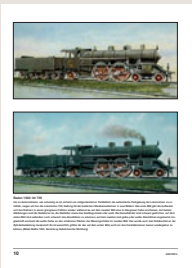
Schaut man sich heute bei der Eisenbahn um, stellt man fest, dass auch hier Farbe nicht gleich Farbe ist. Der Ruß der Kohle wurde zwischenzeitlich durch anderen Schmutz ersetzt, der sich bei vielfach längeren Laufwegen genauso intensiv auf den Fahrzeugen ablegt. Ein als weiß bezeichneter ICE kann, am Ziel eingetroffen, durchaus ein real messbares deutliches Grau haben. Auch trägt die längerwirkende Witterung ihren Teil zur Farbveränderung bei, wie wir es bei roten Diesel- und blauen und grünen Elloks der Epochen III und IV beobachten konnten. Formal gleichfarbene Maschinen konnten eine sehr unterschiedliche Farbigkeit aufweisen, wobei hier Abweichungen sowohl den Farbton als auch die Helligkeit betrafen und in alle Richtungen möglich waren. Warum sollte dies zu Länderbahnzeiten anders gewesen sein?

Die sehr unterschiedlichen Grüntöne der Loks auf der hier vorgestellten Anlage sind also nicht nur eine Folge der vom jeweiligen Modellhersteller vorgenommenen willkürlichen Interpretation der vorliegenden Vorbildinformationen, sondern können ohne Weiteres die durch äußere Einflüsse entstehenden realen Farbvariationen repräsentieren. Das gilt natürlich nicht nur für Lokomotiven, sondern für jegliches Rollmaterial.

Auch Josef Brandl nimmt eine willkürliche Interpretation von Farbinformationen vor. Alles, was er baut, hat eine bewusst gewählte Farbigkeit. (Ausnahmen sind hier der Unterbau und innere Strukturen.) Bei einem selbst gebauten Gebäude ist dies noch gut nachvollziehbar, aber es trifft fast noch mehr auf die unendlich vielen Grünabstufungen natürlicher Vegetation zu. Hier ist seine Interpretation meisterlich: Alles stimmt, alles Grün wirkt harmonisch miteinander und gleichzeitig spannungsgeladen wie in echt. Im Unterschied zu den Herstellern von Länderbahnlokmodellen müssen wir Josef Brandl nicht einfach nur glauben, dass seine gewählten Farben stimmen. Nein, wir können es selbst in der freien Natür überprüfen. Das Ergebnis so vieler Betrachter von Brandl-Anlagen war bisher immer: perfekt getroffen! So auch hier, im „Lebensraum" der grünen Loks.

Tobias Pütz

Auf Seite 10 des Buches „Anstrich und Bezeichnung von Lokomotiven" von Wolfgang Diener findet sich ein schönes Beispiel für die erwähnte unterschiedliche Farbinterpretation durch zeitgenössische Maler und Grafiker.
(ISBN: 978-3-8375-0821-5; 29,95 €; erschienen bei der Verlagsgruppe Bahn)

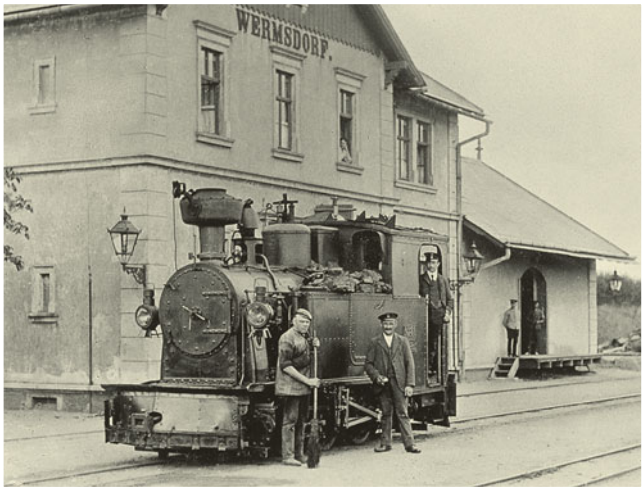


Der Bahnhof Neustadt

Das echte Neustadt in Sachsen liegt im Landkreis Sächsische Schweiz-Osterzgebirge, erhielt 1877 einen Bahnhof und wurde damit Knotenpunkt der Nebenstrecken Bautzen–Bad Schandau und Neustadt–Dürröhrsdorf. Heutzutage besteht eine Regionalbahnverbindung nach Pirna und Bad Schandau, betrieben von der Städtebahn Sachsen. Die modellbahnerische Freiheit erlaubte es, sich des Namens Neustadt in Sachsen zu bedienen, um das Anlagenthema nach Sachsen zu verlegen. ➽ 18

Eisenbahn im Wandel der Zeit

Das auf der Anlage eingesetzte Rollmaterial orientiert sich an den Vorbildfahrzeugen, die in Sachsen zu Beginn des 20. Jahrhunderts unterwegs waren. Neben auch heute noch bekannten Konstruktionen wie der Schmalspurlok IV K findet sich hier Kurioses und längst Vergessengeglaubtes. ➽ 44



Die Schmalspurbahn

Die Schmalspurbahnen haben viel zum industriellen Aufstieg Sachsens beigetragen. Sie verbanden nicht nur ländliche Regionen mit Industriegebieten, sondern waren selbst eine wesentliche Voraussetzung für die industrielle Entwicklung. ➽ 56

Fluss und Brücke

Zwischen die beiden großen Schenkel der U-förmigen Anlage hat Brandl ein landschaftlich wunderbar gestaltetes Verbindungsstück eingefügt, quasi als Übergang von dem weitläufigen Bahnhofsteil der Normal- und Schmalspurbahn zum Gebirgsteil. ➽ 76

Foto: Gabriele Brandl

Editorial

Als die Loks noch grün waren 3

Galerie

Moderne Wagen, gelenkige Lok. 6
Holzverarbeitung am Bahnhof 8
Im wilden Osten 10
Der grüne Daumen 12

Der Gleisplan 14

Der Bahnhof Neustadt 18

Eisenbahn im Wandel der Zeit 44

Die Schmalspurbahn 56

Fluss und Brücke 76

Steinbach bei Jöhstadt 88

Steinbach bei Jöhstadt

Es war ein spezieller Wunsch des Auftraggebers, Steinbach, den Endbahnhof der Preßnitztalbahn, auf der Anlage nachzubilden. Er liegt höher als Neustadt, sodass die Schmalspurloks kräftig klettern müssen, wollen sie hierher gelangen. ➛ 88

Diverses

Fachhändler-Verzeichnis 94
Spezialisten-Verzeichnis 97
Vorschau, Quellen und Impressum 98

Moderne Wagen, gelenkige Lok

Lok 1396 erreicht Neustadt mit einem Personenzug. Das eingesetzte Wagenmaterial ist recht modern, weisen doch die 3.-Klasse-Abteilwagen alle „Bankfenster" auf. Ältere Wagen der 3. Klasse besaßen nur Fenster in den Türen, entsprechend dämmrig war es in den Abteilen. Die Lok gehört zur Gattung I T V, die von den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen für die kurvenreichen Erzgebirgsstrecken beschafft wurde.

Holzverarbeitung am Bahnhof

Wie in vielen gebirgigen Regionen sind auch hier der Holzeinschlag und seine Verarbeitung ein wichtiger Wirtschaftszweig. Nicht nur das Bauwesen, auch die Bahn selbst gehörte mit ihrem Bedarf an Schwellen zu den wichtigsten Abnehmern. Um die Wege kurz zu halten, siedelten sich Holzverarbeiter gerne direkt am Bahnhof an, wie hier in Neustadt auf der Schmalspurseite der Gleisanlagen.

Im wilden Osten