

# Josef Brandls Traumanlagen



## Bauen wie Brandl



Dem Meister über die Schulter geschaut: Schritt für Schritt auf dem Weg zur perfekten Anlage

# Die 30er-Jahre im Modell

Die neueste Ausgabe der Eisenbahn-Journal-Reihe „Super-Anlagen“ widmet sich einem einzigartigen modellbahnerischen Lebenswerk. Bereits vor 40 Jahren begann Ulrich Meyer mit dem Aufbau seiner raumfüllenden Epoche-II-Anlage. Nicht nur Gleise und Weichen entstanden im Selbstbau, sondern auch sämtliche Gebäude, die Drehscheibe, alle Signale und die gesamte Stellwerkstechnik. Die akribische Landschaftsgestaltung, eine Vielzahl von lebendigen Szenen und natürlich die absolut authentischen Fahrzeuge und Zuggarnituren machen die gesamte Anlage in puncto Betrieb und Gestaltung zu einem echten Erlebnis – nicht nur für die Fans der Eisenbahnen der 30er-Jahre.

**Super-Anlagen 1/2012: Blütezeit der DRG**  
92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung,  
mit über 130 Abbildungen  
Best.-Nr. 671201 | € 13,70



Foto: M. Tiedtke



**Die DB in den 70ern**  
Modellbundesbahn  
Best.-Nr. 670902 · € 13,70



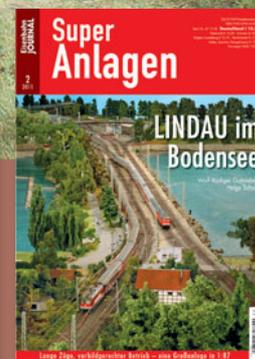
**Erz, Stahl und Eisenbahn**  
Miniaturwelt Oberhausen  
Best.-Nr. 671001 · € 13,70



**Schwarzwald in 1:87**  
H0-Anlage v. Modellbauteam Köln  
Best.-Nr. 671002 · € 13,70



**Schweizer Modellbahn**  
Besucherattraktion Kaeserberg  
Best.-Nr. 671101 · € 13,70



**Lindau im Bodensee**  
Eine Großanlage in 1:87  
Best.-Nr. 671102 · € 13,70



Meisterliche Erdfarben – Josef Brandl versieht das Gelände mit einer Grundfarbe.

## Vom Ende her gedacht

**B**auen wie Brandl“ ist etwas, das viele Modellbahner können möchten. Voller Freude stürzen sie sich ans Werk und eifern ihrem Idol nach. Zwei, drei Abende in der Woche, vielleicht auch noch der eine oder andere Tag am Wochenende wird nun an der eigenen Anlage gebaut, gesägt, geschraubt. Vieles gelingt, aber manche Dinge wollen einfach nicht so von der Hand gehen, wie man sich das eigentlich vorgestellt hat. Oder man stellt unterwegs fest, dass der angestrebte Eindruck, den die eigene Anlage vermitteln soll, nicht erreicht wird. Schnell ist da die Freude am Hobby ein Stück weit dahin.

Es ist sehr verständlich, dass man sich an den Meistern des jeweiligen Fachs orientiert. Jeder möchte das gleiche können und so gut sein wie der, der als der jeweils Beste gilt. Wie oft hat man vor ein paar Jahren „Fahren wie Schumacher“ gehört? Die Identifikation mit einem Vorbild ist zu tiefst menschlich und bis zu einem gewissen Grad auch sinnvoll, denn nur so lernen wir etwas dazu.

Dabei ist es aber wichtig – im Falle des Rennfahrers sogar überlebenswichtig –, die Unterschiede zwischen sich selbst und dem Idol zu erkennen. Ganz entscheidend ist der Faktor Zeit. Die, die aufgrund ihrer Fähigkeiten zum nachgeefferten Vorbild werden, beschäftigen sich meist rund um die Uhr mit ihrem Thema, es ist ihnen Beruf und Berufung. Über Jahre hinweg haben sie geübt, trainiert, gelernt und sich entwickelt, bis sie dort ankamen, wo sie jeweils heute stehen.

Als Hobbyist kann man da natürlich nicht mithalten. Man hat einen Beruf, der die Lebensgrundlage sichert, Verpflichtungen gegenüber Familie und Freunden, vielleicht auch noch andere Freizeitinteressen, kurz, ein ganz normales Leben. Die Modellbahn ist darin eine wunderbare Nebensache.

Aber nicht nur der Faktor Zeit unterscheidet. Auch die einsetzbaren Ressourcen sind nicht vergleichbar. Räumlichkeiten, Maschinen, Materialausstattung und Betriebsmittel kosten Geld. Für einen Profi sind das selbstverständliche Kosten, betriebliche

Aufwendungen, die den Preis seiner Leistung mitbestimmen. Dem steht das Hobby-Budget gegenüber, das ein Teil von dem Betrag ist, der übrig bleibt, wenn alle Lebenshaltungs- und sonstigen privaten Ausgaben erledigt sind.

Diese Unterschiede sind aber kein Grund, frustriert zu sein. Es gibt nämlich noch einen weiteren Unterschied, der dem Hobby-Modellbahner sogar zum Vorteil gereichen kann: Ein Profi muss bei allem was er tut, sein Ziel, die Auftragserfüllung, fest im Blick haben. Wenn es ihm nicht gelingt, die Dinge vom Ende her zu denken, ist sein Scheitern nicht mehr weit.

Für den Hobbyisten ist dagegen der Weg das Ziel. Er kann es sich leisten, sich so viel Zeit zu lassen, wie es ihm nötig erscheint. Er kann sein Hobby mit so viel oder wenig Geld betreiben, wie es ihm sinnvoll erscheint (und möglich ist). Er kann seine Pläne jederzeit umwerfen und neu definieren. Entscheidend ist dabei immer, dass er Freude hat an seinem Tun.

Ziele hat er natürlich auch. Er möchte eine schöne Anlage bauen, er möchte sich einen Traum erfüllen. Wie die Profis bei ihren Zielen kann auch er seines am besten erreichen, wenn er die Dinge vom Ende her denkt. Er gewinnt Überblick über sein Projekt „Anlagenbau“, kann nun die erforderliche Zeit und den nötigen Aufwand besser abschätzen. Eine bisschen besteht dabei allerdings die Gefahr, dass das „Der Weg ist das Ziel“ nicht mehr ganz so wichtig ist.

Dieses Heft richtet sich an all die Modellbahnfreunde, die sich trotzdem trauen und die interessiert, wie Josef Brandl ein Anlagenbauprojekt angeht. Es zeigt seine Arbeitsweise nicht nur, wie bisher immer wieder geschehen, in Teilausschnitten, sondern als Prozess, und es thematisiert den größeren chronologischen Zusammenhang. Wer seine Modellbahndinge vom Ende her denken will, kann eine Menge Inspiration beim Blick über Josef Brandls Schulter finden.

*Tobias Pütz*

## Die Grundlage

Bevor der erste Zug fährt, bevor das erste Gleis verlegt, ja sogar bevor das erste Holz gesägt wird, steht die Anlagenplanung an. „Bauen wie Brandl“ heißt, sich von Beginn an über Abmessungen, Gleisführung und Landschaftsstruktur klar zu werden. Alle wesentlichen Entscheidungen über den späteren Eindruck der Anlage fallen jetzt, nachträgliche Änderungen sind zwar nicht unmöglich, aber doch aufwändig. ➔ 12

## Der Unterbau

Josef Brandls Werke sind von Anfang an durchdacht und auch spätere Ortsveränderungen werden in die Überlegungen einbezogen. Das heißt jedoch keineswegs, dass er einen Leichtbau bevorzugt – eher im Gegenteil: Stabilität erfordert Masse! Material wird natürlich trotzdem nicht verschwendet. ➔ 16



## Brücken, Gleisbett und Schienen

Ist der Anlagenrahmen fertig, kann man einen großen Schritt hin zum Eigentlichen der Modellbahn machen: Mit der Trasse und dem Gleisbett legt man den Grundstein für einen sicheren Fahrbetrieb auf Schienen. Der Aufbau erfordert Sorgfalt, Überlegung und die richtige Technik. ➔ 42

## Das Gleisumfeld

So wie die Brücken betrachtet Josef Brandl auch die Vorbereitung des unmittelbaren Gleisumfelds als Teil des Trassenbaus. Je nach Vorbildwahl stehen verschiedene mechanische Arbeiten an, die am besten vor Beginn der Landschaftsgestaltung erledigt werden sollten. ➔ 56



Foto Titelseite: Gabriele Brandl

## Editorial

Vom Ende her gedacht . . . . .	3
--------------------------------	---

## Galerie

Mitte der 80er . . . . .	6
Illusionen . . . . .	8
Spant für Spant. . . . .	10

## Bauen wie Brandl

Die Grundlage . . . . .	12
Der Unterbau. . . . .	16
Den Plan übertragen . . . . .	26
Höhen und Tiefen . . . . .	32
Brücken, Gleisbett und Schienen. . . . .	42
Das Gleisumfeld . . . . .	56
Die Geländebasis . . . . .	64
Die Geländedecke . . . . .	70

## Diverses

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



## Die Geländedecke

„Endlich!“, mag man ausrufen, „endlich ist es so weit, mit dem Landschaftsbau zu beginnen!“ Nun wird all die Mühe der letzten Wochen und Monate belohnt, die Anlage erhält zum ersten Mal ein Gesicht, das sie (vorerst nur ein bisschen) wie ein verkleinertes Abbild der Natur erscheinen lässt. ➔ 70





Silberling-Wendezüge waren während der Epoche IV fast überall in Deutschland anzutreffen. Aber nicht nur sie geben einer Anlage den Epoche-typischen Charakter. Von den Gebäuden über die Gestaltung der Bahnsteige bis hin zum spärlichen Verkehr am Ladegleis trägt jedes Detail seinen Teil zur zeitlichen Einordnung bei. Brandls zugrundeliegende Anlagenbautechnik ist hingegen zeitlos und Epochen-übergreifend.





Das Bild zeigt gleich eine doppelte Illusion: Einmal gemeint ist natürlich das meisterlich verkleinerte Abbild der Wirklichkeit als solches. Zum anderen ist dies der Eindruck, die Anlagenfläche sei vom Vordergrund bis zur Fotokulisse dahinter ohne Unterbrechung. Beides gelingt durch gute Planung, perfekten Anlagenbau und fotografischen Spürsinn.

