

Ins Hochgebirge mit Josef Brandl

Josef Brandl
Dr. Franz Rittig

Der Bau einer Schweizer Großanlage



4 195315 813707

Art. Nr. 68 05 02

Das neue Meisterwerk von Josef Brandl



Attraktiver Bahnbetrieb in eindrucksvoller alpiner Landschaft – nicht ohne Grund gehören Hochgebirgsstrecken zu den beliebtesten Vorbildmotiven der Modellbahner. Auf mehr als 44 qm Fläche stößt Josef Brandl in neue Dimensionen vor und vereint Schweizer Vorbildsituationen von Regel- und Schmalspurstrecken zu einem spektakulären Anlagenkonzept.

Die neueste Ausgabe der Eisenbahn-Journal-Erfolgsreihe stellt in atemberaubenden, vielfach großformatigen Bildern von Markus Tiedtke zunächst den geschäftigen Bahnhof „Brig“ mit den sich dort treffenden Bahnen der SBB und 1000-mm-Spur vor. Von dort geht die Reise auf schmaler Spur hinauf ins Wintersportgebiet von St. Niklaus – durch eine wildromantische Landschaft und vorbei an malerischen Schweizer Bergdörfern.

Einmal mehr stellt Josef Brandl mit dieser imposanten Landschaftsanlage sein meisterhaftes Können unter Beweis – Prädikat „unverzichtbar“ für alle Modellbahn-Träumer und -Genießer!

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, über 130 Farbbilder

Best.-Nr. 670402 • € 13,70

... und hier gibt's noch mehr Super-Anlagen:



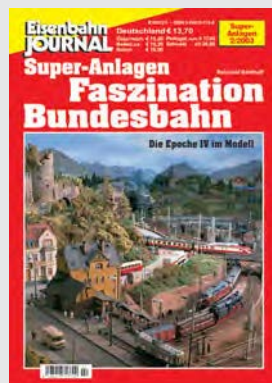
**Märklin
in Merklingen**
Best.-Nr. 670203
€ 13,70



**Seidenstickers
Modellbahnschätze**
Best.-Nr. 670204
€ 13,70



**In den Bayerischen
Wald mit Josef Brandl**
Best.-Nr. 670301
€ 13,70



**Faszination
Bundesbahn**
Best.-Nr. 670302
€ 13,70



**Aus der Stadt
ans Meer**
Best.-Nr. 670401
€ 13,70

Wagnis Alpenbahnen

Seitdem die Eisenbahn in die Schweiz kam, gilt das Alpenland im Herzen Europas als Musterbeispiel für perfekten Eisenbahnbau, zudem als nachahmenswertes Vorbild, wie man Eisenbahn und Landschaft in eine harmonische Übereinstimmung bringt, die anmutet, als sei es nie anders gewesen. Meisterhafte Trassierungskunst, atemberaubende Streckenführungen und ingenieurtechnisch-konstruktive Spitzenleistungen im Brückenbau sind nur drei jener Attribute, die Eisenbahnfreunde wie Modelleisenbahner ungeschmälert begeistern und die weithin verbreitete Überzeugung unablässig nähren, die Eisenbahnen im Lande der Eidgenossen seien das Nonplusultra, die Schweiz mithin das Eldorado der wirklichen Kenner der Eisenbahn.

Der Gedanke, diese Welt en miniature nachzugestalten, ist uralte. Seitdem sich die Eisenbahn zunächst als Spielzeug, später als Modell und damit als Gegenstand wissenschaftsähnlicher Freizeitgestaltung etablierte, gehören Modelle von Lokomotiven und Wagen nach Schweizer Vorbild zu den Verkaufsschlägern der Modellbahnindustrie. Wer kennt sie nicht, die Elektrolokomotiven mit dem schaurig-schönen Rufnamen „Krokodil“, und wer hat noch nie vom „Roten Pfeil“ oder gar vom „Glacier Express“ gehört?

Doch während sich die hemmungslose Sammlersparte unter den Modellbahnern im Hinblick auf Schweiz-Modelle nicht gerade durch selbst auferlegte Beschränkung auszeichnet, erbringt ein Blick auf den Bau und Betrieb von Modellbahnanlagen nach Schweizer Motiven ein zumindest stark differenziertes, wohl eher bescheidenes Bild. Natürlich gibt es sie, die großen, im Ganzen wie im Detail überzeugenden Modellbahnanlagen nach Schweizer Motiven, von denen auch das Eisenbahn-Journal in mancher seiner Sonderausgaben bunt und bildreich berichtete. Doch ebenso häufig versuchten sich Modellbahner im alpinen Anlagenbau, dessen sichtbare Resultate höchstens zu erbärmlichen Abziehbildern des (möglicherweise tatsächlich gewählten) Originals gerieten und beim kundigen Betrachter allenfalls ein solidarisch-mitleidiges Lächeln auslösten.

Gewiss, die Höhenverhältnisse, die es bereits bei einer halbwegs glaubhaften Darstellung schweizerischer „Eisenbahndimensionen“ zu berücksichtigen gilt, verlangen höchste gestalterische Ansprüche. Schon eine Milchmädchenrechnung dürfte hinlänglich verdeutlichen, dass sich selbst die niedrigsten Alpengipfel im Maßstab 1:87 kaum in originaler Größe „nachbauen“ lassen; nicht einmal in N oder gar Z hätte man da eine wirkliche Chance! Der Anlagenbauer muss folglich versuchen, durch optische Täuschungsmanöver, durch überlegte Streckenführung, nicht zuletzt durch geschickte Ablenkung von den (ja viel zu niedrigen) Gipfeln den Gesamteindruck zu vermitteln, dass so, wie sie am Ende der Betrachter sieht, die große Eisenbahn in der kleinen Schweiz tatsächlich „stattgefunden“ haben könnte.

Der Auftraggeber des nachfol-

gend beschriebenen Anlagenprojekts wusste um all diese hohen Ansprüche, wollte aber von seinem Vorhaben dennoch nicht ablassen. Josef Brandl, den er mit der Realisierung betraute, traf das Thema nicht wie der Blitz aus heiterem Himmel; der hochprofilierter niederbayerische Anlagenbauer hatte längst im Blick, worauf er sich da einließ, zumal er schon Jahre zuvor einmal eine Alpenbahn-Anlage für einen ausländischen Liebhaber dieser Thematik in Szene gesetzt hatte.

Der ganzen Wahrheit halber sei noch hinzugefügt, dass Josef Brandl trotz des seit mehreren Jahren ununterbrochenen Anlagenbaus nach Vorbildern in ganz Bayern sein Faible für „richtige“ Alpenthematiken nicht verloren hatte. Fragt man ihn, was er denn wohl bauen würde, wenn er endlich Zeit für eine eigene Anlage hätte, so beantwortet er diese Frage (wie immer zurückhaltend) mit einem ganz konkreten Vorbildwunsch, und der stammt (man lese und staune) aus der Schweiz!

Mit anderen Worten: Als Josef Brandl im Frühjahr 2002 mit seinem neuen Auftraggeber die hier beschriebene Schweiz-Anlage konzeptionell diskutierte, Entwürfe präsentierte, Gedanken formulierte und Ideen verriet, regte sich in ihm eine alte Vorliebe. Wie diese Liebe während des Baues offenbar zusehends entflammte, sieht man dem Resultat an. Doch schauen und (wenn Sie Zeit und Muße haben) lesen Sie selbst, wie Josef Brandl das Wagnis einer Modellbahn aus grünen Tälern hinauf zu Schnee und Eis bewältigte.

DR. FRANZ RITTIG

Tunnel und Viadukte

Die Trassierung einer Hochgebirgsstrecke kommt ohne Tunnel- und Brückenbauwerke nicht aus. Trotz verlockender Möglichkeiten sollte man Realismus beweisen und vorbildorientiert planen und gestalten.

• ab Seite 26

Rahmenaufbau

Bereits die Konstruktion des Anlagenrahmens entscheidet über die Betriebssicherheit der Modellbahnanlage.

• ab Seite 16



Landschaftsbau

Meist ist der Geländeuntergrund mit Drahtgaze geformt. Doch auch der Einsatz von Styrodur oder Bauschaum ist unumgänglich.

• ab Seite 37

Winter

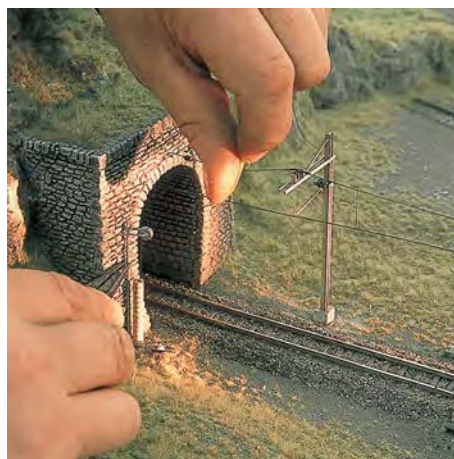
In dieser Jahreszeit angesiedelte Anlagen sind relativ selten. Wie man die weiße Pracht gekonnt darstellt, zeigt Josef Brandl mit für ihn ungewohnten Techniken.

• ab Seite 64

Die Vegetation

Josef Brandl scheint die Gabe für eine vorbildgerechte Landschaftsgestaltung in die Wiege gelegt worden zu sein. Der Meister demonstriert auch die Bepflanzung der Anlage.

• ab Seite 74



Oberleitung

Bei der Montage der stromlosen SBB- und RhB-Fahrleitung kann man weitgehend auf Industrieprodukte zurückgreifen. Durch deren Verfeinerung lassen sich zusätzliche Blickpunkte erzielen.

• ab Seite 81



TITELBILD: Brandl-Anlagen sind Landschaftsanlagen. Diesmal geht es hoch hinauf. Besonders bei der Gestaltung der Schneeflächen musste der Meister zu neuen Werkstoffen und Technologien greifen.

Zum Thema

- Editorial: Wagnis Alpenbahnen 3
- Galerie 6

Gleisplanung

- Eisenbahnsystem im Hochgebirge 14

Unterbau

- Rahmen, Trassen, Gleise 16

Schaltung

- Elektronik im Überflug 24

Geländegestaltung

- Brücken und Viadukte 26
- Tunnel, Tunnelportale und Stützmauern 30
- Geländegestaltung mit Drahtgeflecht 32
- Styropor, Styrodur oder Bauschaum? 37
- Felsen im Hochgebirge 40

Hochbauten

- Das richtige Gebäude am passenden Platz 48

Landschaftsgestaltung

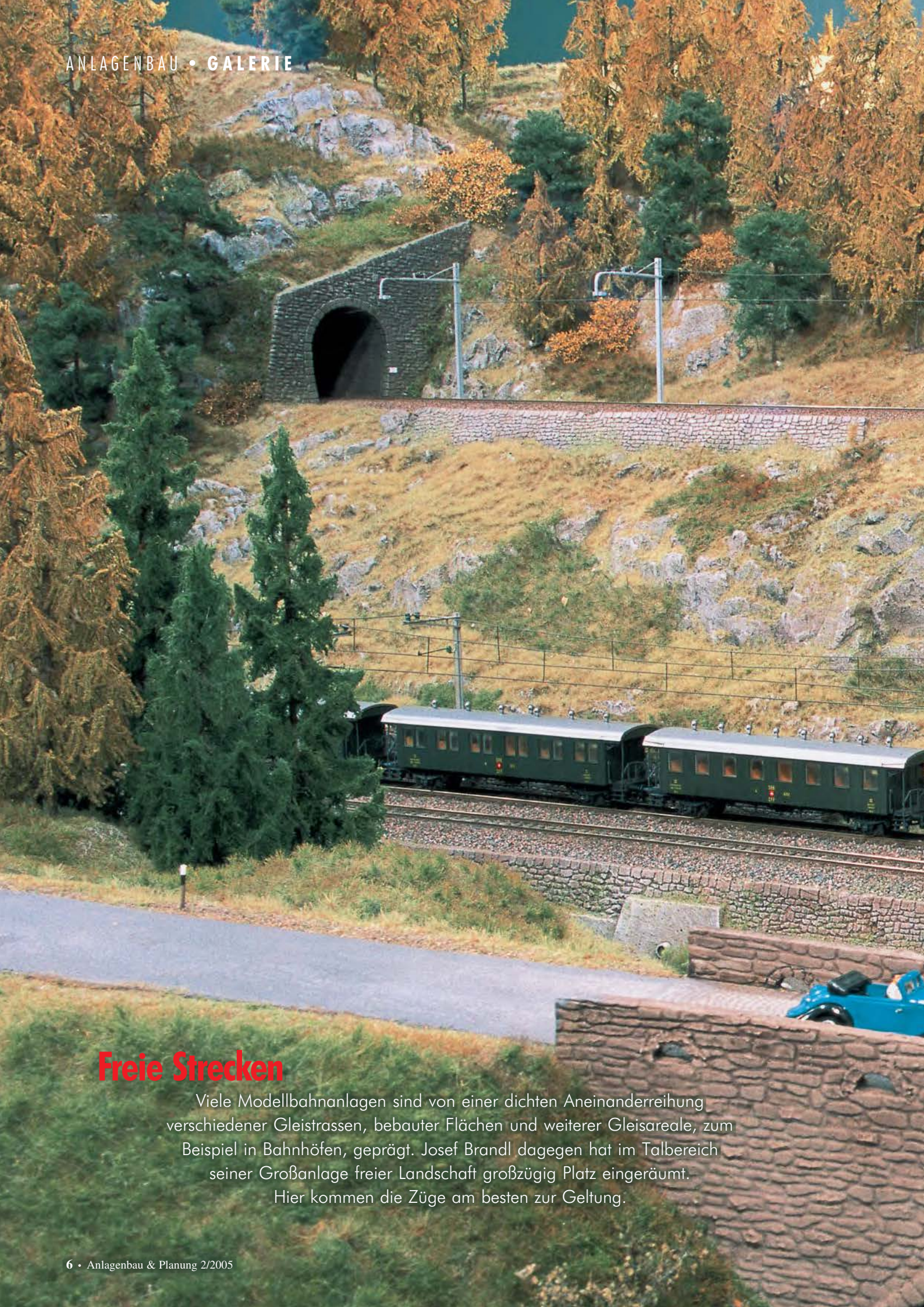
- Wälder, Matten, Bergwiesen 52
- Wasser, das nicht fließt 58
- Kleine Dinge am Rande 62
- Hinauf zu Eis und Schnee 64
- Bäume und Büsche 74

Technik

- Fahrdrabt nach Schweizer Vorbildern 81

Diverses

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



Freie Strecken

Viele Modellbahnanlagen sind von einer dichten Aneinanderreihung verschiedener Gleistrassen, bebauter Flächen und weiterer Gleisareale, zum Beispiel in Bahnhöfen, geprägt. Josef Brandl dagegen hat im Talbereich seiner Großanlage freier Landschaft großzügig Platz eingeräumt. Hier kommen die Züge am besten zur Geltung.





Viadukte und Tunnel

Die Führung einer Hochgebirgsstrecke ist ohne Kunstbauten nicht möglich. Doch Vorsicht: Auf dem Weg hinauf zu Eis und Schnee sollte man als Modellbauer stets Augenmaß bewahren – genau so, wie es Meisterbauer Brandl in größtmöglicher Orientierung an Schweizer Vorbildern praktiziert hat





Bahnknoten Brig

In dem bekannten Bahnhof im Kanton Wallis begegnen sich auf Josef Brandls Großanlage Züge von SBB und RhB. Neben umfangreichem Rollmaterial der beiden großen Schweizer Bahngesellschaften beeindruckt hier als technische Raffinesse die komplizierte Oberleitung.