

Josef Brandls Traumanlagen



Epoche III auf Märklin-Gleis

Eine Betriebsanlage nach Motiven der Deutschen Bundesbahn





Impression von der Bahnhofsinfahrt in Hohlenfels.

Schon auf den ersten Blick ein echter Brandl ...

Ein Urteil, das man auch auf den zweiten Blick nicht revidieren wird, denn wenn eine Modellbahn-Anlage von Josef Brandl gebaut wird, hat sie den Status eines Gesamtkunstwerks. Von der Streckenführung mit ihren Brücken und Kunstbauten über die Landschaftsgestaltung und die individuell gefertigten Gebäude bis hin zur liebevollen Detailausstattung – alles trägt die unverwechselbare Handschrift des „Meisters“.

Der Auftraggeber wünschte sich das, was jeden Modellbahner wohl am meisten interessiert – Fahrvergnügen und Betriebspaß, gepaart mit romantischen Details und nicht zuletzt die Verwirklichung eines „gedachten“ Traums. Der Vorstellung des Auftraggebers von einem „Gleisplangebilde“ widersprach Josef Brandl mit einfühlsamen, mahnenden Worten und sicherer Argumentation und so gingen dem Gleisplan der hier vorgestellten Märklin-Anlage viele Träume, kühne Ideen, aber auch geplatzte Hoffnungen und die notwendige Einsichtigkeit in ein vernünftiges Betriebskonzept voraus.

„Eine Anlage muss man lieben“, insistiert Brandl, „und das nicht nur im Augenblick der Übernahme durch den Auftraggeber. Denn auch noch nach Monaten und Jahren soll dieser an seiner Anlage uneingeschränkt Freude haben!“

Die Anlage – ein echter Brandl also. Oder doch nicht? Agiert der Meister nicht erst ab 15 Quadratmetern? Ist Hohlenfels eine Ausnahme? Nein, denn hier findet sich alles, was einen echten Brandl auszeichnet! Ein brückenüberspannter Fluss, ein Viadukt, eine Burg oder eine Ruine, das Ganze eingebettet in eine faszinierende Landschaft mit bewundernswerter Detailvielfalt.

Eine Paradestrecke für einen rassigen Schnellzugverkehr schlängelt sich durchs Tal. Romantik pur vermittelt die beschauliche Ne-

benbahn ins Gebirge. Nur ein ganz kleines Streckenstück belegen die unterschiedlichen Garnituren gemeinsam. Die Form der Heimanlage ist mit drei Beobachtungsposten und einer T-förmigen Grundfläche klug durchdacht. An allen drei Plätzen kann man das Geschehen vor Ort auf sich wirken lassen und mittels gekonnt platzierter Landschaftsteiler sind Ablenkungen durch andere Streckenabschnitte ausgeschlossen.

Rauschen auf der vermeintlich zweigleisigen Hauptstrecke Schnell- und Eilzüge hinter einem schwarzen Renner dank Dampfkraft durchs Tal oder schnurren elektrisch getrieben von Tunnelmund zu Tunnelmund, so zuckeln auf der Nebenstrecke Länderbahnmaschinen, Einheitstenderlokomotiven und Speichertriebwagen auf den Endbahnhof Hohlenfels zu. Hier befindet sich die einzige Betriebsstelle der Anlage, und sie hat nur vier Gleise!

Josef Brandl beschreibt – exklusiv für Sie, liebe Leserinnen und Leser unserer neuen Serie – wichtige Bautechniken, um vorbildnahe Modellresultate zu erzielen. In vorausgegangenen Veröffentlichungen, etwa der Beschreibung der „Viechtach-Anlage“ oder der Brennerbahn von Harald Tamm, die mit Unterstützung von J. Brandl ihr Landschaftskleid erhielt, hat sich das Mischkonzept von Anlagenporträt und Baubericht bewährt. Nicht jeder Bauschritt wird erläutert, so bleibt Raum, um die „Geheimnisse“ ausgewählter und ständig wechselnder Abschnitte des Anlagenbaus zu verraten.

Wie sagte man schon in unserer Kinderzeit: „Übung macht den Meister.“ Josef Brandl ist ein Meister seines Fachs, aber sehen Sie selbst ...

Helge Scholz

Betriebskonzept

Hier ist das Betriebskonzept der Märklin-Heimanlage sofort zu erkennen. Die Hauptstrecke mit der abzweigenden Nebenbahn bietet ein abwechslungsreiches Geschehen, interessante Zugzusammenstellungen und den Einsatz aller drei Traktionsarten. Ob hier wirklich um eine zweigleisige Hauptstrecke gebaut wurde, werden Sie bald erfahren. ➔ 46

Verträumter Endbahnhof

Hohlenfels ist ein klassischer Endpunkt einer Nebenstrecke. Die mehr als bescheidenen Gleisanlagen werden durch eine kleine Lokstation aufgewertet. Betagte Länderbahnmaschinen, wohin man sieht. ➔ 24



Ruine Hohlenfels

Auf eine 600-jährige Geschichte kann das Wahrzeichen gegenüber des gleichnamigen Orts zurückblicken. Die Ruine bildet einen Handlungsschwerpunkt und ist Ziel eines Familienausflugs unseres Eisenbahnfreunds, den wir auf seiner Rundreise über die Anlage begleiten. ➔ 36



Kunstbauten

Ohne Stützmauern, Brücken, Tunnelstrecken oder große Viadukte wäre in gebirgigen Regionen keine Bahnstrecke zu trassieren. Derartige Kunstbauten liefern dem Modellbauer genügend Motive. Josef Brandl zeigt, wie man sie im Modell vorbildgerecht aufbaut. ➔ 64



Fotos Titelseite: Gabriele Brandl

Editorial

Schon auf den ersten Blick ein echter Brandl ... 3

Galerie

Hauptbahnbetrieb im Tal 6
 Klassisches Betriebskonzept 8
 Auf dem letzten Perron 10
 Dampf und Diesel 12

Anlagenporträt

Urlaub im Bayerischen 14
 Die Hauptbahn 18
 Die Nebenbahn 24
 Dörfliches Leben im Markt Hohlenfels 32
 Besuch auf Burg Hohlenfels 36
 Meisterliche Modellbauarbeit 40
 Museumsbesuch mit Spätfolgen 46
 Der Gleisplan 50

Anlagenbau

Anlagenrahmen und Trassen 52
 Gleisbau und Elektrik 61
 Kunstbauten 64
 Die Begrünung 76
 Die Steuerung der Anlage 84

Diverses

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



Begrünung

Nach Monaten anstrengender und Geduld verlangender Bautätigkeit verwandelt eine Anlage mit der Begrünung schlagartig ihr Aussehen. Mit der Grundflora und kleinen Büschen beginnt die Verwandlung und wird mit vielen Details immer mehr perfektioniert. ➔ 76



Hauptbahnbetrieb im Tal



Auf der Hauptstrecke im Tal unterhalb von Hohlenfels findet klassischer Epoche III-Betrieb statt. Hier fahren Maschinen aller Traktionsarten. Die zweigleisige Strecke ist in Wirklichkeit ein verschlungenes Oval mit zwei Kehren im Berg.



Klassisches Betriebskonzept



Das Konzept der Anlage „Hauptstrecke mit abzweigender Nebenstrecke“ garantiert höchsten Betriebsspass und abwechslungsreichen Triebfahrzeugeinsatz. Die Nebenstrecke steht für die Romantik am Schienenstrang, die Hauptbahn symbolisiert den technischen Fortschritt der 1970er Jahre.



Auf der letzten Bühne