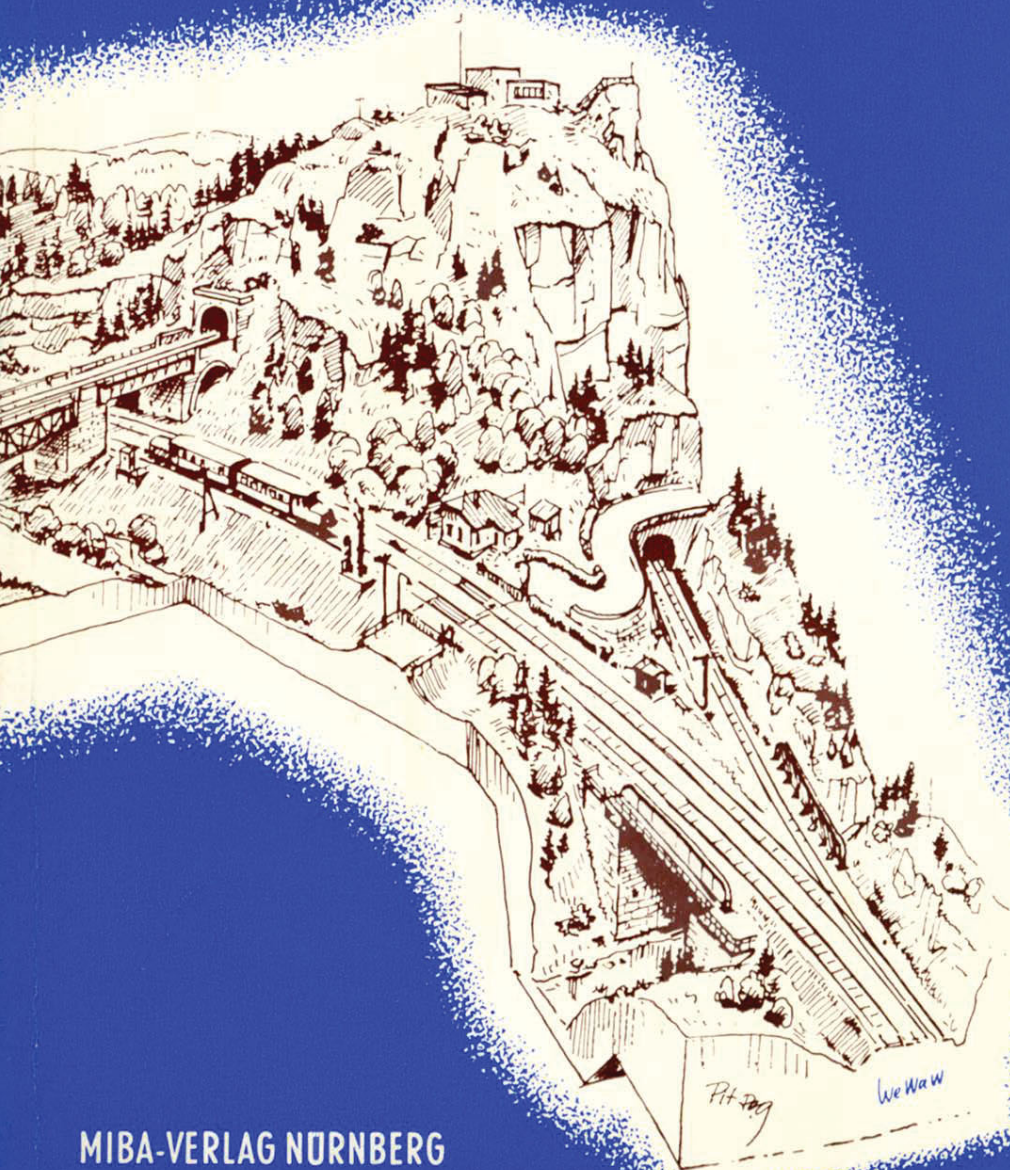


ANLAGEN-

fibel



MIBA-VERLAG NÜRNBERG

ANLAGEN-FIBEL

mit 126 Zeichnungen und Skizzen

Zeichnungen: Pit-Peg (Norbert Sepp Pitrof)

Texte: WeWaW (Werner Walter Weinstötter)

MIBA-VERLAG NÜRNBERG

Vorwort

„Pit-Peg“ – hinter diesem Pseudonym verbirgt sich ein Mann, der schon seit 13 Jahren verdienstvoller Mitarbeiter der „MIBA“ ist und den unsere Leser insbesondere durch seine wundervollen perspektivischen Schaubilder zu eigenen und fremden Streckenplänen kennen lernten. Die vielen begeisterten Briefe, die im Laufe der Jahre immer wieder eingegangen sind, waren der Anstoß zur Herausgabe dieser Broschüre, die vor gut drei Jahren angefangen wurde und erst jetzt vollendet werden konnte.

„Pit-Peg“ – Norbert Sepp Pitrof, Pegnitz – ist nicht nur ein passionierter und sehr versierter Modellbahner, sondern hauptberuflich ein über Frankens Grenzen hinaus bekannter Kunstmaler, von dessen Wirken gar manches Fresko-Gemälde an öffentlichen Gebäuden fränkischer Städte und Gemeinden zeugt. Außerberuflich entwirft und zeichnet er mit Vorliebe Streckenpläne und möchte sie samt und sonders am liebsten selbst bauen – wenn er die nötige Zeit dazu hätte. Insbesondere erstaunlich und geradezu bewundernswert ist seine wirklich reiche Phantasie, doch sind in sämtlichen Schaubildern auch überaus viele reelle Gebäude, Bauten und landschaftliche Gegebenheiten enthalten, die er auf seinen vielen Reisen skizziert oder fotografiert hat. Daß „Pit-Peg“ als Kunstmaler mit offenen Augen durch die Welt geht und mehr in sich aufnimmt als ein gewöhnlicher Sterblicher, braucht wohl kaum besonders betont zu werden. Daß er jedoch in seiner Eigenschaft als Künstler (und Modellbahner zugleich!) geradezu prädestiniert ist, uns den Weg zu einer natürlich wirkenden Anlage zu weisen, das möchte ich bewußt hervorheben!

Auf den Darstellungen ist gar manches Objekt zu entdecken, das leicht als vorhandenes Industriefabrikat auszumachen ist; an anderen Stellen können wiederum ähnliche oder passend umgemodelte Modelle sinngemäß Aufstellung finden. Ich will aber dennoch nicht verhehlen, daß der Reiz so manchen Anlagenbildes gerade darin liegt, daß auch die gezeichneten Häuser und Bauten eben jene Form und jenen Stil aufweisen, der nur zur vorgegebenen Landschaft oder Situation paßt und von denen es leider heute nicht allzu viele als H0-Modelle gibt.

Ich gebe Ihnen den guten Rat, die einzelnen Schaubilder auf jede Einzelheit hin abzusuchen (besonders nach dem Lesen meines „analysierenden“ Verbindungstextes)! Diese Bilder stellen eine wahre Fundgrube für den Gelände- und Landschaftsgestalter dar und es soll Ihnen nicht schwer fallen, irgendein Motiv der einen Anlage bei Bedarf mit einem andern zu verbinden bzw. all das herauszupicken, was zur Verbesserung, Verschönerung oder Bereicherung Ihrer derzeitigen Anlage dienlich ist. Ich bin davon überzeugt, daß sich in Kürze die Auswirkung dieser Broschüre bei allen möglichen Modellbahnanlagen zeigen wird und sei es nur dadurch, daß so manche „öde“ und „einfallslose“ Ecke oder Strecke im Sinne der Pit-Peg'schen Anregungen verwandelt und die eine oder andere Stilwidrigkeit oder Überladung ausgemerzt worden ist.

Ich wünsche Ihnen recht genußreiche Stunden beim Studium dieser Broschüre und hoffe, daß Sie viel Nutzen aus ihr ziehen werden!

WeWaW

Eine schöne Modellbahnanlage . . .

Eine schöne Modellbahnanlage ist zweifelsohne etwas sehr Schönes! Das hört sich lächerlich einfach an, aber der Weg dahin ist nicht ganz so einfach. Ich sage dies nicht, um Ihnen bange zu machen (ganz so schwierig ist es auch wieder nicht, wenn man weiß, worauf es ankommt), sondern ich möchte lediglich etwas warnend den Finger erheben, diese Angelegenheit nicht gar zu leicht zu nehmen.

Selbstverständlich hat jeder das Bestreben, seine Anlage so schön und reizvoll wie nur irgend möglich zu gestalten, aber um dieses Ziel zu erreichen, muß man sich tatsächlich erst etwas umsehen und sich darüber Gedanken machen, wieso die eine Anlage unbedeutend oder kitschig und die andere so faszinierend und naturgetreu wirkt. Hier bestehen Zusammenhänge, von denen der Neuling meist nichts ahnt oder die ihm – und sogar manchem „alten Hasen“ – nicht so ohne weiteres klar werden. Man muß diese Probleme genauso studieren und geistig verarbeiten wie z. B. die Grundsätze der Gleisplanentwicklung oder die allgemeinen Betriebszusammenhänge, wie sie in den MBA-Heften ständig behandelt werden. Erst das viele Wissen um viele Dinge weitet den Geist und die Anschauungen, und das gilt gleichermaßen für die landschaftliche Durchgestaltung einer Anlage.

Wieviel gut durchdachte Streckenpläne haben später enttäuscht, weil sie nicht gleichzeitig auch landschaftlich mitdurchdacht worden waren oder weil die Landschaft mißlang. Wenn eine Anlage kein „Gesicht“, besser gesagt: keine „Atmosphäre“ bekommt, so liegt dies in der Regel weniger an der fehlenden Phantasie – auch nicht an der Form der Anlage oder an den künstlerischen Fähigkeiten – als vielmehr an der Ignorierung verschiedener Grundregeln.

Wo liegt nun eigentlich die Grundursache so manchen (Anlagen-)Übels? In der Anlagenform, bei der Auswahl des Themas, beim Streckenplan oder einzig und allein bei der Landschaft?

Nun, wer die MBA-Hefte kennt, weiß, daß sich die Gemüter allein schon bei der Streitfrage „Landschaft und Eisenbahn“ oder „Eisenbahn und Landschaft“ erhitzen können. Wir müssen tatsächlich als erstes diesen nicht unwichtigen Gesichtspunkt streifen, da er unter Umständen das A und O einer richtigen und organischen Anlagengestaltung sein kann. Er muß es nicht sein, und zwar dann nicht, wenn jemand rein gefühlsmäßig die richtige Dosierung erwischt oder sonstige Zufälle ihm zu Hilfe kommen. Da man jedoch weder auf sein Glück vertrauen, noch es – wie weiland der selige Karl Valentin – dem Zufall überlassen soll, wollen wir das Thema „Eisenbahn und Landschaft“ noch ganz allgemein etwas näher betrachten:

Das große Vorbild ist in der glücklichen Lage (von unserem Standpunkt aus gesehen), seine Bahnlinie in einer bereits gegebenen Landschaft verlegen zu können. Ob diese gerade reizvoll ist oder nicht, ist der großen Bahn ziemlich schnuppe, die Hauptsache, der nächste Ort wird möglichst gradlinig erreicht. Sind Hindernisse im Wege, so werden sie entweder beseitigt, umgangen oder mittels Kunstbauten wie Brücken, Tunnels usw. bewältigt. Ist die Natur stärker oder so eigenwillig gestaltet,

wie es in den Bergen der Fall ist, dann muß auch die große Bahn klein begeben, sich in Serpentina hochschrauben, Tunnel und Lawinenschutzgalerien anlegen, kurvenreiche Umwege machen oder kühne und technisch interessante Kunstbauten errichten. Diese Strecke wird dann in aller Welt berühmt als „ach so romantische“ Bahnlinie.

Wenn ein Modellbahner nun eine solche interessante Strecke zum Vorbild nimmt, läuft er Gefahr, daß manch' einer seiner lieben Kollegen die Anlage als „kitschig“, als „Maulwurfsgelände“ und was es noch alles gibt, bezeichnet. Urplötzlich soll die Landschaft einfach, großräumig und weniger romantisch sein, und im Brustton der Überzeugung wird auf die in der Mehrzahl vorhandenen Gegebenheiten der großen Bahn hingewiesen. Was ist nun richtig und warum sollen wir uns auf unserer kleinen Anlagenfläche ausgerechnet ein Stück Landschaft zum Vorbild nehmen, das auch im großen für den Fremdenverkehr uninteressant ist, weil es keine landschaftlichen Anziehungspunkte enthält?

Gemach, Gemach! Stück um Stück! Diese Angelegenheit ist tatsächlich nicht so einfach und wird die Gemüter immer wieder erregen und bewegen. Von vornherein: Es ist alles Geschmackssache und über Geschmack läßt sich bekanntlich streiten. Was dem einen sin Uhl, ist dem andern sin Nachtigall! Ich weiß, das ist ein beliebter Ausspruch „derer vom MIBA-Verlag“, aber ich glaube, diese alte Erkenntnis hat vielleicht nirgends so viel Berechtigung wie bei unserem Metier, weil es hier tatsächlich tausend und abertausend Möglichkeiten und noch mehr Ansichten gibt. Wir sind tolerant genug, diese verschiedenen und verschiedensten Ansichten zu respektieren, wollen aber dennoch immer und immer wieder versuchen, Richtlinien oder Anhaltspunkte zu geben, damit jeder selbst prüfen kann, ob seine Meinung oder sein Geschmack richtig „liegt“ oder was falsch und unrichtig ist. Ich muß dies besonders betonen, weil es bezüglich der Gestaltung von Anlagenplänen und der gesamten Anlage eigentlich keine allgemein seligmachende Lösung gibt, sondern tatsächlich jeder sein Wissen um all die vielen Modellbahn-Probleme selbst verarbeiten muß, um das zu verwirklichen, was ihm vorschwebt.

Wie bereits erläutert, verlegt die große Bahn ihre Strecke in einer bereits gegebenen Landschaft. Sie braucht nicht erst zur Bahnlinie eine Landschaft auszuknobeln. Wir armen Modellbahner müssen dies aber tun, und zur Erreichung eines befriedigenden Ergebnisses gibt es nun zwei Möglichkeiten (und zwei ebenso grundverschiedene Ansichten). Die einen sagen: „Erst muß die Landschaft durchdacht und dann die Strecke verlegt werden!“ Die anderen meinen: „Erst knoble ich einen anständigen Streckenplan aus und forme danach die Landschaft.“

„Was machen die sich nur für Sorgen! Es ist doch schnurz und piepegal, ob das Pferd so oder so aufgezäumt wird!“ – Gemach, liebe Freunde, das ist in der Tat vielleicht bei einem Hotteihüh egal, aber nicht bei unserem „Steckenpferd!“ Dieses grundsätzliche Problem sollte man tatsächlich einmal gut überdenken. Eine falsche Einstellung dazu kann unter Umständen das ganze geplante Projekt zu Fall bringen, wie Ihnen vielleicht noch klar wird. Meiner Meinung und Erfahrung nach ist es besser, den goldenen Mittelweg zu wählen und beide Meinungen miteinander zu verquicken, also bereits bei der Planung das zugehörige Gelände mit durchzudenken.

Es ist bestimmt schwer, zu einem gegebenen Gleisplan hinterher eine ansprechende Landschaft hinzuzudichten, aber es dürfte vielleicht noch schwieriger sein, eine interessante Landschaft zu modellieren und hinterher dann einen vernünftigen Streckenplan zu verwirklichen (es sei denn, man reißt die halbe „Geoplastik“ am Ende wieder ein).

Es wird tatsächlich gut sein, beim Entwerfen des Streckenplanes gleichzeitig die Landschaft mit im Sinn zu haben. An und für sich wird einem sowieso als erstes eine bestimmte Landschaft im Kopf herumschwirren, die dann mit dem Strecken-Ausknobeln immer mehr (geistige) Gestalt annimmt oder aber durch eine Änderung des Gleisplanes ebenso eine Korrektur erfahren muß. So besehen, haben sogar die Verfechter des Schlagwortes „Landschaft und Eisenbahn“ recht, während diejenigen, die auf die Formel „Eisenbahn und Landschaft“ schwören, ebenfalls nicht widerlegt werden können, da mit der Schaffung der Strecke die Landschaft zwangsläufig mit zugrundegelegt wird. Wie und auf welche Weise man vorgeht, sei dem Einzelnen überlassen. Im Endeffekt jedoch muß die Anlage unbedingt den Eindruck erwecken, als wenn die Landschaft das gegebene und die Eisenbahnlinie erst danach, dem Gelände entsprechend, verlegt sei. Kurven müssen also wirken, als wenn das Gelände keine andere Möglichkeit gelassen habe, Tunnels müssen sich durch ein tatsächliches Hindernis bohren und Brücken müssen sich zwangsläufig ergeben. Auch eine Streckenüberschneidung kann kühn sein und dennoch ganz natürlich wirken, wenn durch die entsprechende Geländeform der Eindruck entsteht, als wenn diese Lösung gar nicht anders und besser hätte sein können.

Ja, schön und gut, aber gibt es denn keine Möglichkeit, erst einmal so versuchsweise sehen zu können, wie sich die im Kopf „herumschwirrende“ Anlage schließlich und endlich ausnimmt, ob alles schön zusammen harmoniert und ob alles so ist, wie es sich auf dem Papier ausnimmt? Oh doch, es gibt schon ein Mittel; die Mibahner nennen es „KKA“. Das ist keine phantasieschärfende Droge zum Einnehmen, sondern die spaßige Kurzbezeichnung für „Kleinst-Kontroll-Anlage“! – ??? –

Diese „Miniaturausgabe“ Ihrer kommenden Miniaturanlage kann man im Maßstab 1 : 400 bis 1 : 1000 aus Gips, Pappe und Holz fertigen. Die Gleise werden mit Bleistiftstrichen markiert. Je größer das Modell, desto genauer werden die Details.

Auf diese Idee, erst einmal eine Miniatur-Ausgabe der Miniatur-Anlage anzufertigen, kam irgend einmal ein Modellbahner, der dem Frieden nicht traute (besser gesagt: seiner eigenen Phantasie) und sicherheitshalber erst einmal mit wenig Mitteln und noch weniger Kosten einen plastischen Eindruck von seiner späteren Anlage erhalten wollte. Dieser kleine Zeitvertreib ersparte ihm manche Enttäuschung, denn an Hand dieser winzigen Anlage konnte er mit wenigen Handgriffen alle möglichen Korrekturen vornehmen, mit ein paar Strichen Gleise verlegen, das Gelände interessanter gestalten usw. Diese Methode ist tatsächlich die einzige Kontrollmöglichkeit, sich von der geplanten Anlage einen ersten Gesamteindruck zu verschaffen, macht Spaß, ist – wenn nett ausgeführt – ein Schmuckstück für Muttis Glasvitrine, kostet so gut wie nichts und erspart einem viel Mühe, Ärger und Kosten. Wie viele Leser haben uns schon geschrieben, daß sie ihre Anlage zum dritten, vierten oder gar fünften Mal eingerissen haben und nun endlich die Anlage so

haben, wie sie sich diese vorgestellt hätten. Mahlzeit! Der kluge Leser baut vor und zwar eine „KKA“! (Das ist ein gut gemeinter Rat und braucht selbstverständlich – wie noch manch' anderer – nicht unbedingt befolgt zu werden. Die Folgen müssen schließlich nicht wir, sondern Sie tragen!)

Wo sind wir stehen geblieben? – Ach richtig, beim Thema „Eisenbahn und Landschaft“. Oh nein, wir sind noch lange nicht fertig, sondern jetzt geht's erst richtig los!

Wie schon kurz angedeutet, kämpft der Modellbahner mit der Schwierigkeit, auf verhältnismäßig und meist sogar sehr kleinem Raum eine gute Übereinstimmung zwischen Landschaft und Eisenbahn zu finden. Für denjenigen, der viel Platz zur Verfügung hat, ist dieses Problem weniger problematisch, weil er einmal die Strecke viel großzügiger verlegen und dementsprechend auch eine optisch einigermaßen „geweitete“ Landschaft schaffen kann. Aber was macht der kleine Mann? Was macht derjenige, dem eben nur ganz wenige Quadratmeter zur Verfügung stehen?

Es gibt in diesen Fällen eigentlich nur 3 Möglichkeiten:

1. Man verzichtet ganz bewußt auf einen gewissen Streckenbetrieb und schafft auf kleinem Platz eben nur ein Teilstück, das einem entsprechenden Ausschnitt aus einer Großanlage nicht nachzustehen braucht.

2. Man löst die Fläche in eine längere Strecke entlang der Wand auf und schafft auf diese Weise eine sogenannte Diarama-Anlage (mit Hintergrundkulisse) oder

3. Man pfeift auf sämtliche guten Ratschläge und fährt auf kleinem Platz eben lustig Ringelreih'n, durch x Tunnels und läßt die Züge sich „in den Schwanz beißen“. Solche Anlagen mögen dem Besitzer Spaß machen, aber er wird es uns nicht verbüßeln, wenn wir ihn wohl gewähren lassen, aber ihn keinesfalls zum Vorbild nehmen.

Bei mittleren Anlagen ab 3 – 4 m² tut man sich schon leichter, aber auch hier wird man nicht drum herumkommen, ein gewisses Zerrbild des großen Vorbildes – wenigstens was die Linienführung anbelangt – in Kauf zu nehmen. Und dieses „Zerrbild“ des großen Vorbildes – in bezug auf Gelände und Linienführung – ist es, was manche Modellbahner schon geradezu „mutlos“ gemacht hat und die sich immer wieder zweifelnd fragen, ob man einer Anlage nicht doch das für eine solche geradezu „typische“ Aussehen – Gleisverschlingungen und entsprechende Motivhäufungen – nehmen könne. Fast so gut wie alle Anlagen würden einfach nicht wie ein maßstäblich verkleinerter Ausschnitt aus einer Eisenbahn-durchzogenen Landschaft wirken, sondern eben wie eine ... „Modellbahn“.

Wir wissen, was die Betreffenden meinen, doch haben Sie noch etwas Geduld, wir nähern uns nämlich bereits dem springenden Punkt. Es handelt sich also offensichtlich um folgende zwei wichtige Grundprobleme:

1. Eine Modellbahnanlage, auch eine kleine, soll wie ein Ausschnitt aus einer Eisenbahn-durchzogenen Landschaft wirken.

2. Wie ist die (scheinbare) Eigengesetzlichkeit einer landläufigen Modellbahn – zwangsläufiger Ringverkehr und zwangsbedingte Gleisverkürzung – auf diesen vor genannten Nenner zu bringen?

Um es vorweg zu sagen: Eine auch nur einigermaßen maßstäblich verkleinerte Nachbildung eines vorgesehenen Landschaftsausschnittes ist so gut wie unmöglich. Wir müssen also wohl oder übel, auch wenn jemand einen riesengroßen Platz zur Verfügung hat, sowohl bezüglich der Landschaft als auch der Gleise mit dem Faktor „Verzerrung“ rechnen. Wir können wohl die Fahrzeuge, Gebäude, Bäume u. dgl. maßstabgerecht schaffen, aber hinsichtlich der Flächenausdehnung, insbesondere der Längsausdehnung, müssen wir eine mehr oder minder große Maßstabschrumpfung in Kauf nehmen. Punkt 1 ist also nicht so ohne weiteres und ohne Kompromisse zu erfüllen. Nehmen wir diese Feststellung vorerst einmal generell als gegeben hin. Ich werde Ihnen aber schon noch aufzeigen, wie man diesem Problem ein Schnippchen schlagen kann (das ist schließlich der Hauptzweck dieser Broschüre), doch möchte ich zuvor noch kurz auf die in Punkt 2 angeschnittene „Eigengesetzlichkeit einer landläufigen Modellbahn“ eingehen. Sind die auf einer Anlage fast zwangsläufig sich ergebenden „Gleisfiguren“ tatsächlich eigengesetzlich oder gibt es etwa beim Vorbild ähnliche Linienführungen? – Gewiß gibt es solche, doch denke ich im Augenblick weniger an die berühmten Kehrschleifen der Gotthard-Strecke oder an ähnliche Beispiele, sondern ich habe in einer alten Enzyklopädie die maßstäblich genaue Darstellung der Eisenbahnlinien um den Darmstädter Hbf. irgendeines Jahres entdeckt, der – aus dieser Sicht betrachtet – in bezug auf unser Thema geradezu „Bände“ spricht (Abb. 1). Verkürzen wir die in natura selbstverständlich langen Gleisstrecken auf den bei Modellbahnanlagen meist üblichen „Verzerrungsmaßstab“, dann ergäbe sich ein Gleiswirrwarr, der sicherlich sogar dem schling-schlang-freudigsten Eisenbahnamateur etwas zu „stark“ wäre!

Böse Zungen werden mir nun vielleicht die Absicht in den Mund legen, ich würde damit den „Karussell“-Anlagen das Wort reden oder zumindest die hierfür erwünschten Argumente liefern. Eine solche Absicht liegt mir natürlich fern! Ich versuche lediglich darzulegen, wie man die Forderung nach einer natürlichen Landschaftsgestaltung mit der (scheinbaren) Eigengesetzlichkeit einer Modellbahn in Übereinstimmung bringen kann. Und das Beispiel Darmstadt soll eben zeigen, was für einen Streckenplan die Gleisanlagen des Vorbildes ergäben, wenn diese unserem allgemein üblichen und meist unumgänglichen „Verzerrungsfaktor“ entsprechend verkürzt würden. Punkt 2 können wir also als erledigt betrachten. Er braucht uns nicht mehr anzufechten.

Bleibt nur noch Punkt 1 auf Punkt 2 abzustimmen bzw. zu untersuchen, weshalb die Forderung von Punkt 1 in der Regel nicht erreicht wird. Wo liegt hier der Hase im Pfeffer?

Malen wir uns einmal aus, was sein würde, wenn das Liniennetz um einen Bahnhof herum tatsächlich in der Längsausdehnung so verkürzt wäre, wie dies bei unseren Anlagen meist der Fall ist. Welche Größen würden sich in diesem Fall ändern? Gut, die Gleisstrecken und Kurvenradien würden zusammenschrumpfen, aber nicht (oder zumindest fast nicht) die Landschaft. Die große Eisenbahn könnte dann auch nicht sagen: „Auf diesem Geländeabschnitt habe ich einfach keinen Platz für meine Linienführung!“, sondern die Ingenieure und Baumeister würden treu und brav Mittel und Wege suchen, mit der neuen Situation fertig zu werden und