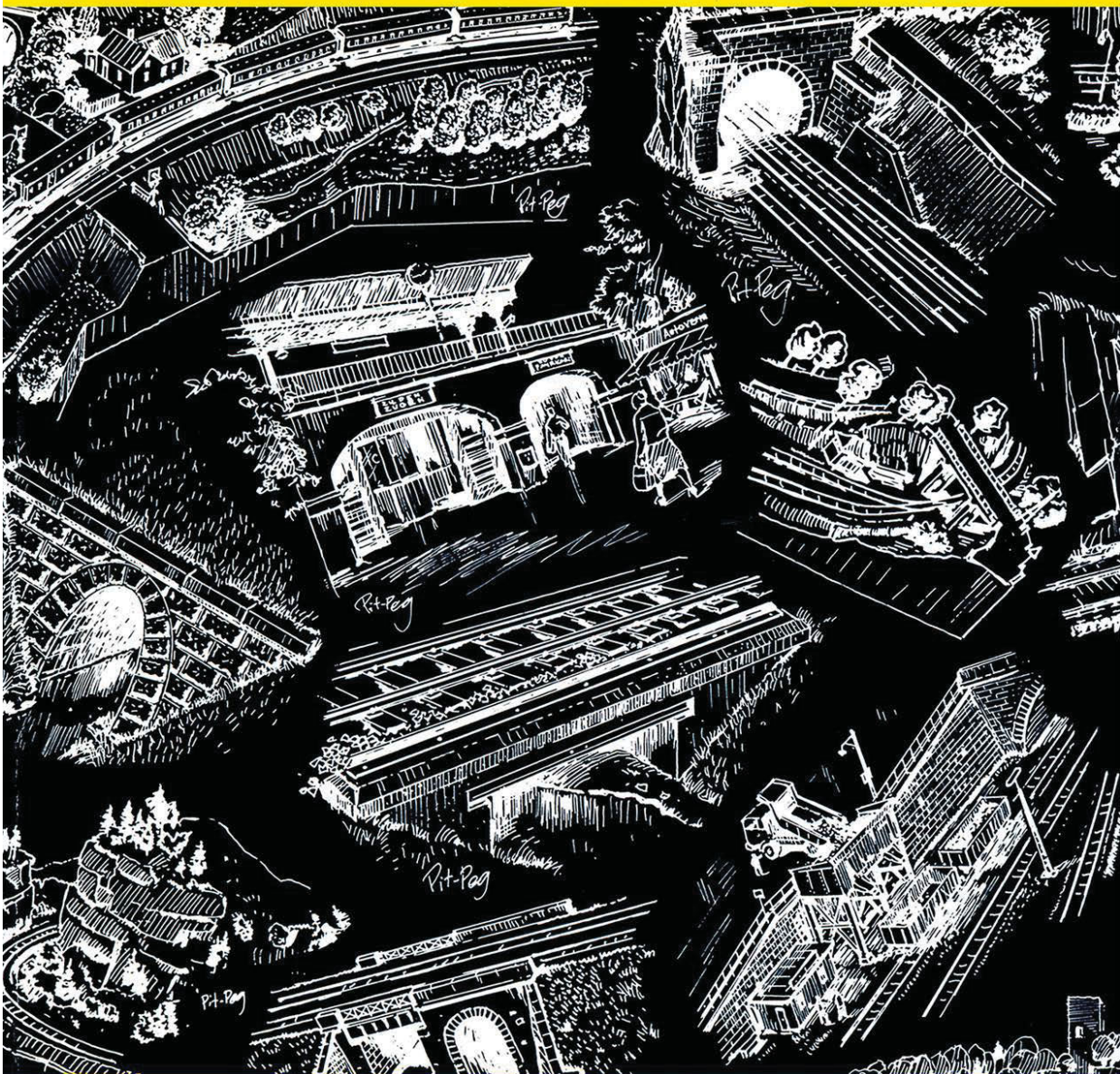
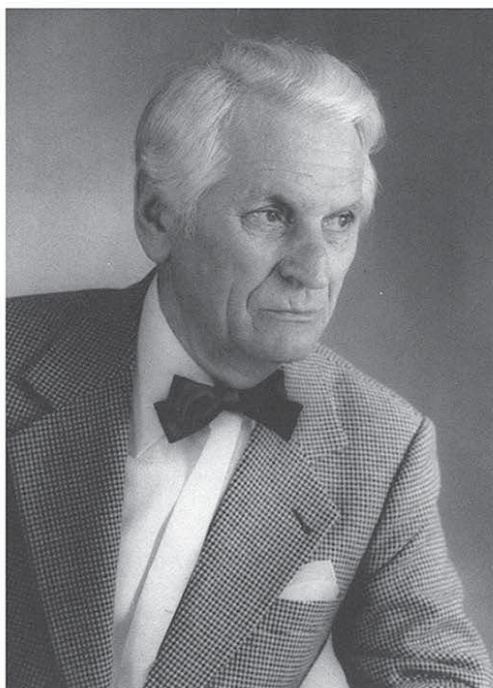


MIBA REPORT 6

Pitt-Peg's ANLAGEN-FIBEL





Norbert Sepp Pitrof aus Pegnitz
(alias Pit-Peg)
Kunstmaler – und Modellbahner

Eine Reihe von Jahren ist vergangen, seit die erste „Anlagen-Fibel“ erschien. Die damalige Sammlung von Streckenplänen samt perspektivischen Schauskizzen stellte auf ihre Art etwas völlig Neues dar und hat wohl – soviel darf man heute sagen – eine große Anzahl von Modellbahnern entscheidend beeinflusst, was eine realistische, schönere Gestaltung ihrer Anlagen betraf und heute noch betrifft. Die damalige „Anlagen-Fibel“ war in kurzer Zeit vergriffen; und immer wieder wurde der Ruf nach einem Nachdruck oder einer Neuauflage laut.

Widrige Umstände haben dies aber leider immer wieder verhindert. Und so wurde von Autor und Verlag der Entschluß gefaßt, das ursprüngliche Konzept ganz fallen zu lassen und auf Grund jahrelang gesammelten, umfangreichen Skizzenmaterials eine Zweiteilung in „Fibel“ und „Panoramen“ vorzunehmen.

Der traditionelle Titel „Anlagen-Fibel“ ist also geblieben, verändert haben sich Inhalt und Konzeption: Eine Fülle von Einzelskizzen, die typische Modellbahn-Gestaltungs-Situationen zeigen und erläutern, findet sich in diesem „lockeren Lehrbuch“. Im Folgeband „Pit-Peg's Panoramen“ wird dann der Autor seine beliebten Schaubilder und Streckenpläne vorstellen, in denen gar viele der Einzelmotive des vorliegenden Erstbandes enthalten oder mit verwertet sind.

MIBA VERLAG

Anlagen-Fibel . . .

. . . nennt sich dieses Buch zwar, doch ist „Fibel“ hier, wie der Leser alsbald merken wird, keinesfalls im Sinne eines „Lehrbuches“ zu verstehen, dessen Inhalt man womöglich auswendig lernen und stets zum Abfragen parat haben müßte. Auch verstehen sich die Herausgeber nicht als „gestrenge Schulmeister“ mit festen, unumstößlichen Prinzipien; vielmehr huldigen sie, wenn überhaupt, nur einem Leitsatz, nämlich dem unserer amerikanischen Modellbahnkollegen, die da sagen: „model railroading is fun“, was soviel heißt wie: „Die Modellbahnerei macht Spaß.“ Und daß sie dem Leser noch mehr Spaß macht, dazu soll diese Fibel beitragen, die also mehr als willkommener Ratgeber, quasi ein praktisches Vademecum bei der Planung und Gestaltung „schöner“, d. h. vorbildgetreu, realistisch und harmonisch wirkender Modellbahn-Anlagen sein will.

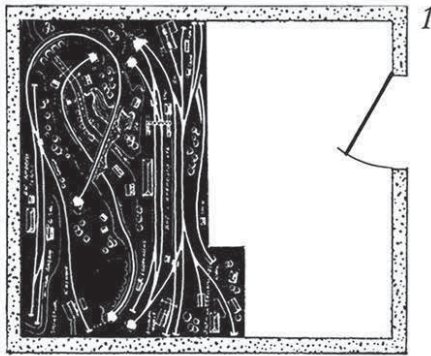
Pit-Peg's Schaubilder und die erläuternden Texte sind daher als Hilfsmittel, als Gedächtnis- und Phantasie-Stütze zu verstehen, die dem

Modellbahner in erster Linie „sekundieren“ bzw. seiner gestalterischen Phantasie auf die Sprünge helfen wollen, seine schöpferischen Fähigkeiten wecken und in die richtigen Bahnen lenken sollen. Und wo es bei der Planung und Gestaltung einer Modellbahn-Anlage immer wieder hapert, wo immer wieder verständliche, aber vermeidbare Fehler gemacht werden – das haben die Herausgeber in den jahrzehntelangen Praxis einer Modellbahn-Redaktion immer wieder erfahren und diese Erfahrung in der vorliegenden „Fibel“ zu Nutz und Frommen der Leser verarbeitet. „Typische“ Probleme wie etwa die richtige Ausführung eines Bahndamms oder einer Stützmauer werden ebenso behandelt wie Durchlässe, Laderampen, Unterführungen, Tunneln usw.; „Hintergründiges“ kommt ebenso zu „Bild und Sprache“ wie gewisse Grundsatz-Entscheidungen, die zu Beginn einer jeden Anlagenplanung stehen. Doch bevor wir „in medias res“ gehen, erst ein paar Worte über die

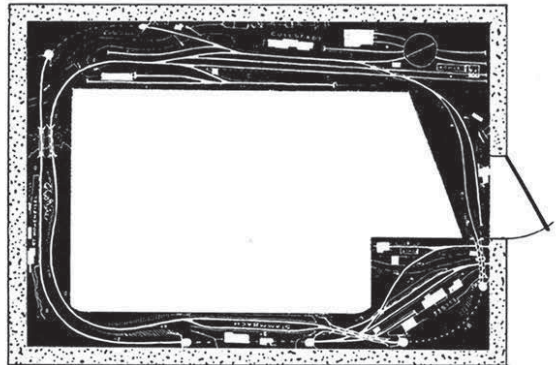
Anlagenformen

Die jeweilige Anlagenform und -größe richtet sich in den meisten Fällen zunächst einmal nach den örtlichen Raum- bzw. Platzgegebenheiten. Wenig Platz bedeutet in der Regel – wenigstens in H0 – eine kleine Anlage, z. B. eine kleine Rechteck- oder Eckanlage. Viel Platz bedeutet nicht nur eine größere Anlage, sondern u. U. auch noch die Wahl zwischen einer großen flächigen Anlage, einer Zungen-Anlage oder einer AdW-Anlage (= Anlage „An der Wand“ 'lang). Davon abgesehen kann aber auch das Thema einer Anlage mitbestimmend sein für deren Form, denn ein reines Bw-Thema z. B. erheischt meist eine andere Form und Größe als eine Anlage, bei der Betrieb und Landschaft maßgebend sind. So gesehen kann es durchaus passieren, daß Sie, lieber Leser, nach genauem

Studium der Pit-Peg-Broschüren die geplante Anlagen-Größe und -Form ihren vielleicht neu gewonnenen Kenntnissen unterordnen und Ihre ganze bisherige Planung über den Haufen werfen. Nur ein Beispiel für diese unsere Annahme: Haben Sie sich eigentlich schon einmal Gedanken gemacht über das Für und Wider der verschiedenen Anlagenformen? Es ist nämlich nicht egal, welche Form Sie wählen. Um Ihnen ein paar Denkanstöße zu geben, wollen wir einmal die zwei gegensätzlichsten Grundformen – eine flächige Anlage und eine „An der Wand“ 'lang“ Anlage – etwas eingehender behandeln und deren Vor- bzw. Nachteile herauschälen. Die beiden Anlagen-Musterbeispiele (Bilder 5–14) dürften für sich sprechen bzw. deutlich darlegen, worauf es grundsätzlich ankommt.



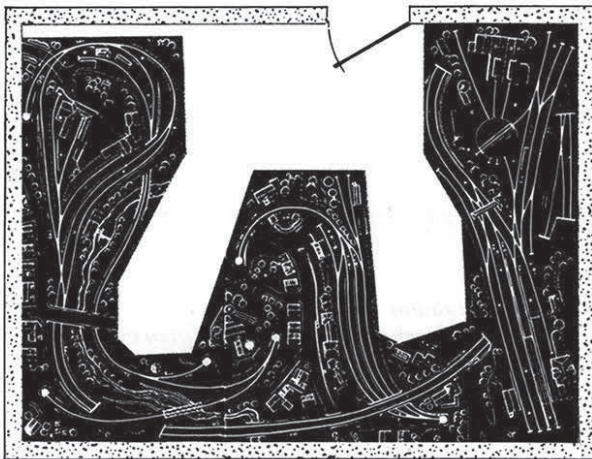
1



2

1-4

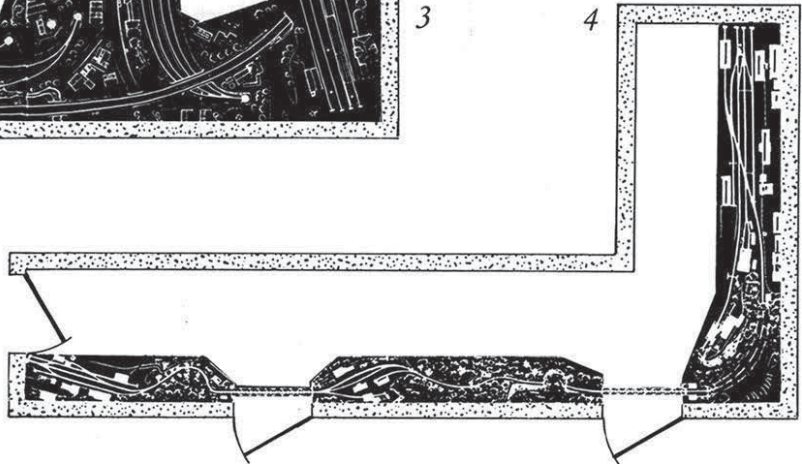
Die vier Anlagen-Grundformen, die hier stellvertretend für zahlreiche, darauf fußende Abwandlungen stehen. Bild 1 zeigt eine „normale“, flächige Rechteck-Anlage, Bild 2 eine typische AdW-Anlage, die in diesem Fall „rundum“ – mit einem herausnehmbaren Teilstück vor der Tür – gebaut ist; Bild 3 stellt eine einfache Zungenanlage vor und Bild 4 schließlich eine sog. „Fluranlage“, wie sie sich z. B. besonders für lange, schmale Korridore o. ä. eignet; vor den Türen befinden sich Klappbrücken.



3

Im Interesse eines besseren Vergleichs von Form, Größe und Gleisplan-Möglichkeiten der vier Grundformen sind alle Anlagen im annähernd gleichem Zeichnungsmaßstab – ca. 1:75 – wiedergegeben.

4



Die flächige Anlage

Die flächige Anlage ist bei Modellbahnern sehr beliebt. Warum, weiß wahrscheinlich noch nicht einmal der liebe Gott. Vielleicht rührt es daher, daß die „elektrischen Eisenbahnen“ früher einmal auf der Tischplatte aufgebaut worden sind und daß man bei allmählichem Wachsen der Anlage diese Form beibehielt. Vielleicht liegt es auch daran, daß die erste Gleisform meist das Oval war (und allzu oft auch heute noch ist) oder zumindest ein Pseudo-Oval mit verdeckter Acht usw. Vielleicht sind auch die „formatigen“ Gleispläne der einschlägigen Modellbahn-Hersteller mit schuld, die – verständlicherweise – möglichst viel Gleis- und Weichenmaterial verkaufen wollen und deren Gleispläne – ebenso verständlicherweise – hierauf abgestimmt sind.

Eine flächige Anlage ist zwar gut übersehbar, aber aufgrund eigener Erfahrungen erachten wir dies noch nicht mal als einen so großen Vorteil. Jedenfalls ist eine größere Flächenanlage in der Regel unhandlich; die Aufteilung in kleinere Platten ist meist nicht ganz problemlos, besonders wenn es sich um Anlagen mit ausgedehntem Bahngelände handelt.

Darüber hinaus kann man sie bei großer Tiefe (und wenn sie nur von einer Seite zugänglich ist) nur mit Schwierigkeiten bebauen; und schließlich zwingt uns eine flächige Anlage gewisse Gleisfiguren auf bzw. verleitet sie zu Gleisfiguren, die mitunter etwas „spielzeughaft“ wirken, besonders, wenn sie in ein nicht gerade als vorbildgerecht anzusehendes Gleiswirrwarr ausarten. Und auch beim besten Bemühen um eine geschickte Lösung muß bei einer flächigen Anlage eine Gleisstrecke wohl oder übel entweder sichtbar als mehr oder weniger parallel liegende Strecke irgendwie zurückgeführt werden oder es läßt sich meist ein nach innen verlaufender Gleisbogen im Vordergrund – auch wenn er verdeckt liegt – zumindest und im besten Fall errahnen (Bilder 1, 11 u. 12).

Schließlich und endlich ist es viel schwieriger, eine zusammenhängende flächige Landschaft harmonisch und organisch durchzugestalten als einen schmalen Geländestreifen (wie sie für andere Anlagenformen charakteristisch sind, auf die wir noch zu sprechen kommen). Damit soll nicht gesagt sein, daß ein solches Vorhaben un-

möglich ist – im Gegenteil, es gibt eine Reihe guter und bester Musterbeispiele! – aber die geschilderte Schwierigkeit ist nicht zu unterschätzen und wir wollen einen Neuling oder einen weniger bewanderten Leser wenigstens auf diesen Punkt hingewiesen haben.

Die AdW-Anlage

Gänzlich anders sieht die Sache bei den sog. AdW-Anlagen aus. AdW heißt, wie bereits erwähnt, „an der Wand entlang“ (s. beispielsweise Bilder 2 u. 4) und bedeutet, daß die Strecke auf einem ca. 50–60 cm schmalen Geländestreifen an der Wand entlang verlegt ist und lediglich der oder die Bahnhöfe je nach ihrer Größe etwas mehr Platz benötigen (Bild 4). Eine solche Anlagenform hat zweifelsohne folgende Vorteile:

1. Die Gleisradien können viel größer (und somit vorbildähnlicher) sein als bei einer flächigen Anlage, weil sie radial zur Raummitte verlaufen (vergl. Bilder 5/6 u. 11/14).

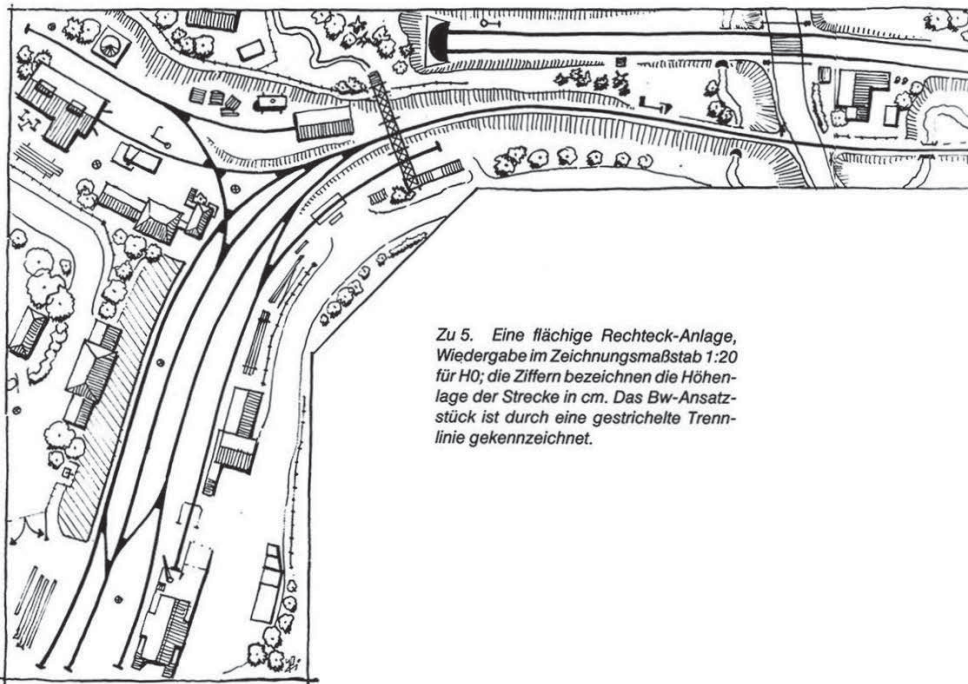
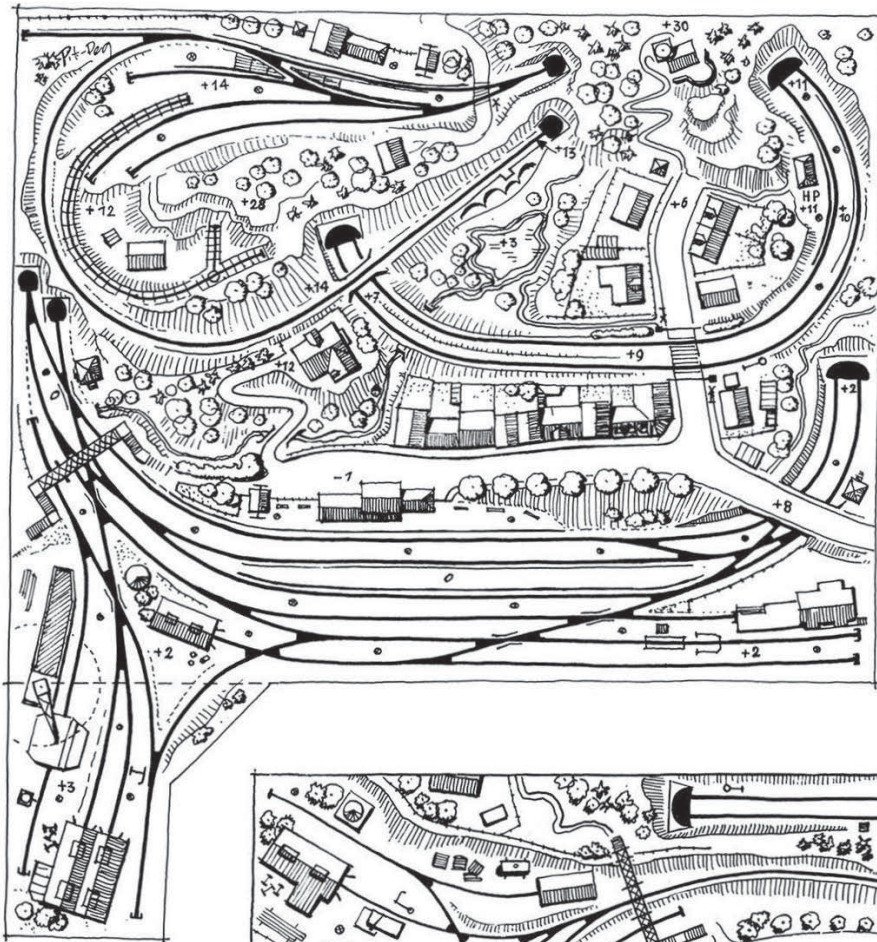
2. Statt einer großflächigen Landschaft (mit ihren soeben schon angedeuteten Gestaltungsschwierigkeiten) braucht nur ein verhältnismäßig schmaler Geländestreifen durchgestaltet zu werden, was nun einmal viel leichter ist (und nicht zuletzt auch billiger kommt). Und aufgrund der meist ziemlich langen und großzügig verlegten Streckengleise ergibt sich ein großzügig wirkendes Gelände geradezu von selbst.

3. Jede Stelle der Anlage ist leicht erreichbar.

4. Eine solche Anlage läßt sich leichter in kleinere (gut transportable) Platten aufteilen als eine flächige Anlage und

5. ergibt sich bei einer Rundum-Anlage – quasi als „Nebenprodukt“ – ein Effekt, der eines gewissen Reizes nicht entbehrt: Man kann einen Zug während seiner Fahrt vom Stellpult aus mit den Augen verfolgen, wobei die Gleisumgebung und der Hintergrund ähnlich wie im Großen hinter dem beobachteten Zug „vorbeihuschen“. Dieser Effekt läßt sich schlecht beschreiben, man muß ihn einmal erlebt haben, um ihn richtig beurteilen zu können.

Die Nachteile einer AdW-Anlage? – Eigentlich keine, es sei denn, man erachtet Art und Charakter einer AdW-Anlage an sich als Nachteil.



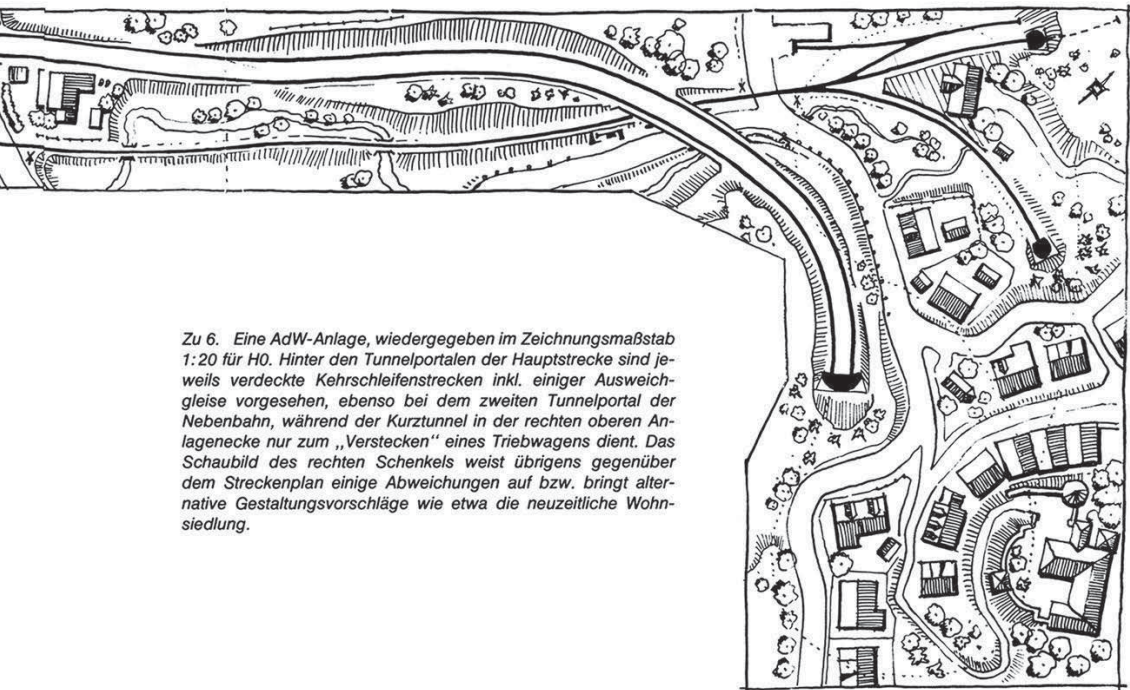
Zu 5. Eine flächige Rechteck-Anlage, Wiedergabe im Zeichnungsmaßstab 1:20 für H0; die Ziffern bezeichnen die Höhenlage der Strecke in cm. Das Bw-Ansatzstück ist durch eine gestrichelte Trennlinie gekennzeichnet.

Wir wollen darum die beiden „konträren“ Anlagen-Typen – flächige Rechteck- und AdW-Anlage – einmal direkt gegenüberstellen, um quasi auf einen Blick die wesentlichen Unterschiede zu verdeutlichen. Nähere Erläuterungen werden in den betreffenden Bildtexten zu den Streckenplänen gegeben; doch bereits jetzt

dürfte man erkennen, daß ein Hauptvorteil der AdW-Anlage (bzw. verwandter Anlagen-Formen, siehe Seite 6) in der wesentlich aufgelockerten und mehr gestreckten Gleisführung ohne Ringelstrecken und deutlich sichtbare Innenkurven (siehe dazu auch Seite 14 und 15) liegt!

- 5 Ein typisches Beispiel für eine flächige Anlage, bei der auf den ersten Blick das Dilemma dieser Anlagenform zutage tritt: die Anlagenform zwingt geradezu dazu, die Strecken in mehr oder weniger sichtbarer Bogenform wieder ins Innere der Anlage zurückzuführen. Trotzdem hat sich in diesem Fall der Planer noch relativ geschickt aus der Affäre zu ziehen gewußt, wie auch ein Blick auf die Schaubilder (7 und 8) beweist. Außerdem tragen in diesem Fall die mit Selbstbau- oder Nemeo-Weichen konzipierten Bahnhofsköpfe zu einer größeren Nutzlänge der Bahnhofsgleise bei; bei Verwendung handelsüblicher, „starrer“ Industrie-Weichen wäre die Nutzlänge der Bahnsteiggleise wesentlich geringer. Geschickt gelöst ist auch die Unterbringung des Bw's auf einer separaten, abnehmbaren Zusatzplatte (Trennlinie gestrichelt gezeichnet).

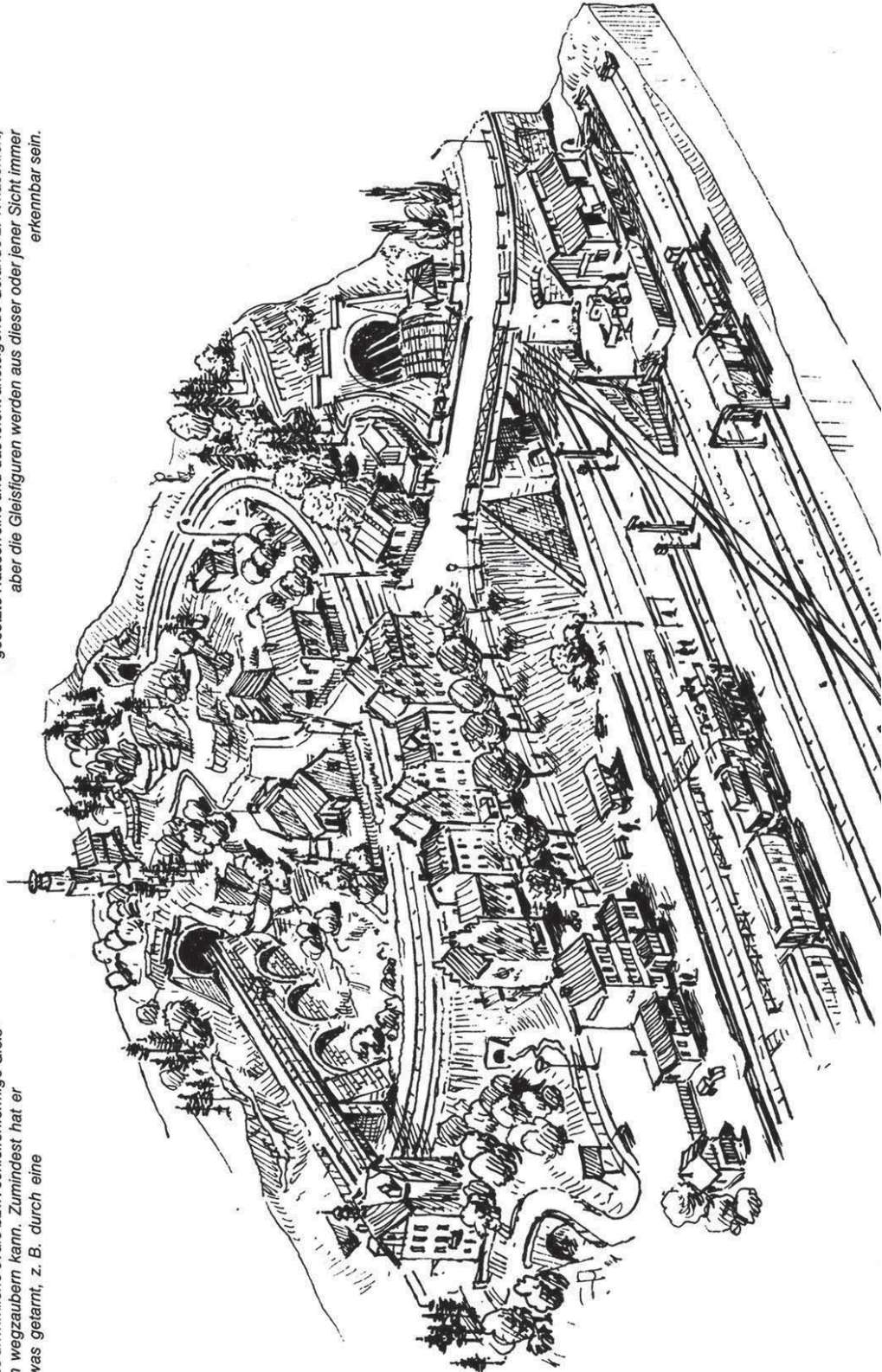
- 6 Hier haben wir nun das Gegenstück zur flächigen Anlage von Bild 5: auf den ersten Blick fallen die lange Paradenstrecke und die weiten Radien auf, die diesen Entwurf großzügiger und realistischer erscheinen lassen. Dabei sind sowohl die bebaute Fläche als auch das Anlagenthema – doppelgleisige Hauptstrecke mit eingleisiger Nebenbahn – gleich geblieben! Und daß diese AdW-Anlage aufgrund der schmalen Baubreite wesentlich leichter aufzubauen ist, wird ebenso deutlich wie die einfachere und realistischere Geländegestaltung, die auch aus den Schaubildern 9 und 10 hervorgeht.



Zu 6. Eine AdW-Anlage, wiedergegeben im Zeichnungsmaßstab 1:20 für H0. Hinter den Tunnelportalen der Hauptstrecke sind jeweils verdeckte Kehrschleifenstrecken inkl. einiger Ausweichgleise vorgesehen, ebenso bei dem zweiten Tunnelportal der Nebenbahn, während der Kurztunnel in der rechten oberen Anlagenecke nur zum „Verstecken“ eines Triebwagens dient. Das Schaubild des rechten Schenkels weist übrigens gegenüber dem Streckenplan einige Abweichungen auf bzw. bringt alternative Gestaltungsvorschläge wie etwa die neuzeitliche Wohnsiedlung.

7 Mit diesem Schaubild vom rechten Anlagenteil hat Pit-Peg das Beste aus der vorgegebenen Situation einer flächigen Anlage zu machen versucht. „Versucht“ deswegen, weil auch er nicht oder kaum so unwirkliche ovale bzw. schleifenförmige Gleisfiguren wegzaubern kann. Zumindest hat er sie etwas getarnt, z. B. durch eine

Straßenbrücke über die rechte Bahnhofseinfahrt bzw. das gegenüber dem Gleisplan noch weiter vorgezogene Tunnelportal und auch die dicht hinter dem Bahnhofsgelände verlaufende Ovalstrecke durch eine davorgesetzte Häuserreihe und das leicht ansteigende Gelände z. T. kaschiert, aber die Gleisfiguren werden aus dieser oder jener Sicht immer erkennbar sein.



8 Schaubild zur linken Ecke der flächigen Anlage mit dem Bw-Ansatzstück. Auch hier wurde wieder versucht, den nach hinten führenden Gleisbogen durch einen gestalterisch interessanten (und gut erdachten) Einschnitt und einen darübergeführten Fußgängersteg nicht allzu sehr in Erscheinung treten zu lassen. Die weiter im Anlageninneren liegende eingleisige Schleifenstrecke (s. a. Schaubild 7) wurde in gleicher Weise durch hochgezogenes Gelände, Bäume und die davorgesetzte Villa „entschärft“. Noch ein paar Anmerkungen zum Bw: Pit-Peg hat die ursprünglich im Gleisplan vorgesehene Großbühnenanlage durch eine kleinere Anlage ersetzt, die dem Thema bzw. der Größe des Bahnhofs eher gerecht wird. Und inmitten des Gleisdreiecks zum Wenden von Schlepptenderloks (das eine Drehscheibe ersetzt) fand noch ein kleiner Diesellok-Schuppen Platz. Alles in allem ist jedoch zu erkennen, daß zur „gläubwürdigen“, halbwegs realistischen Gestaltung einer flächigen Anlage allerhand „Tricks“ vorrätig sind, die nun einmal nicht jedermanns Sache sind bzw. für die man entsprechende Vorlagen und Anregungen benötigt – wie hier demonstriert!

