

Norbert Josef Pitrof / Dr. Franz Rittig

Pit-Peg

PANORAMEN, SKIZZEN, ANLAGEN, BAUPROJEKTE

Ein Sammelband für Modelleisenbahner



MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL

Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek:
Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen
Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über
<http://dnb.ddb.de> abrufbar.
ISBN 3-89610-221-4

© 2004 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH,
MIBA-Verlag, Nürnberg

Alle Rechte vorbehalten

Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch
auszugsweise und mithilfe elektronischer
Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher
Genehmigung des Verlages.

Redaktion und Texte: Franz Rittig

Zeichnungen: Pit-Peg

Kolorierung: Lutz Kuhl

Gestaltung und Satz: Bettina Knaden

Scan: Bettina Knaden Computersatz, Schwaig
WaSo Preprint Service GmbH & Co KG, Düsseldorf

Gesamtherstellung: Druckhaus Pegnitz GmbH, Pegnitz

Vorwort

Er nannte sich Pit-Peg, hieß Norbert Josef Pitrof, war Kunstmaler und Modellbahner. Mit seinen Skizzen, Anlagenentwürfen, Panoramazeichnungen und Bauanleitungen beeinflusste und begeisterte er von seinem MIBA-Debüt 1949 bis zu seinem Tode 1995 mehrere Generationen von Modelleisenbahnern. Die einen überzeugte er mit kleinen, kompakten und dennoch ausgewogen entworfenen Anlagen, die anderen mit Großanlagen in Zungenform, wieder andere mit fantasievoll umgesetzten Vorbildmotiven von Gebäuden, Brücken, Tunnelportalen und Landschaftsansichten, in die sich die Eisenbahn (als Modellbahn!) einfügte, als sei es nie anders gewesen.

Pit-Peg zeichnete, was er bei Reisen und Wanderungen am Schienenstrang entdeckte, was er fand, wenn er Bücher über die Eisenbahn las, Vorbildfotos sichtete und Bildbände studierte. Er brachte zu Papier, *wie er* es sah. Was er sah, war eine Eisenbahn, wie sie heute nicht mehr existiert. Ob Motive, die er bei fränkischen Lokalbahnen einfing, ob Eindrücke aus den Alpen oder vom Rhein, ob die „Parade“ romantischer Tunnelportale oder die unglaubliche Fülle seiner „Brücken in Landschaft“: Der Kunstmaler zeichnete dies alles als Zeuge einer Zeit, in der er lebte und arbeitete. Seine fantasievollen Zugaben schränken diese Feststellung nicht ein. Im Gegenteil – sie machen den Facettenreichtum der Eisenbahn jener Zeit noch deutlicher, hielten für alle später Geborenen fest, „wie es früher war“.

Jeder, der sich heute mit Pit-Peg beschäftigt, mag sich dem Meister auf je eigene Weise nähern, wird dabei Wertvolles finden, hier und da auch Kritisches entdecken. Ich verstehe die Zeichnungen von Pit-Peg neben ihrer zeitlosen Bedeutung für den Modellbahnbau als Zeitdokumente, die eine im Nebel der Vergangenheit verflüchtigte Welt der Eisenbahn wieder zum Leben erwecken. Lässt sich Pit-Peg mithin als *der* Modellbahn-Zeichner der Epoche III qualifizieren? Man vergeht sich meines Erachtens nicht an seinem Vermächtnis, wenn man dies mit einem klaren Ja beantwortet. Natürlich zeichnete Pit-Peg im Stil der „Modellbahnerei“ jener Zeit und niemand sollte sich beckmesserisch darüber erheben, wenn aus heutiger Sicht die Gleisradien eigentlich zu eng, die Steigungen im Grunde zu steil und manche Weichenwinkel zu groß erscheinen.

Anders als bei den vor Jahren veröffentlichten Arbeiten, die sich nur auf Anlagenvorschläge (etwa „Pit-Peg's Anlagenfibel“, Nürnberg 1962) und einzelne Spezialgebiete (so „Pit-Peg's Bauprojekte“, Nürnberg 1981 oder auch „Pit-Peg's Skizzenbuch“, Nürnberg 1983) konzentrierten, stand bei der vorliegenden Publikation fast der gesamte Fundus seiner Arbeiten zur Verfügung. Pit-Peg hatte vor allem in den Monatsausgaben der MIBA publiziert. Erschienen seine Arbeiten in zusammengefasster Form, überraschte er oft mit zusätzlichen, neuen Entwürfen. Dennoch blieb manches unveröffentlicht. Die Sichtung der vielen Pläne, Skizzen und Bauzeichnungen beanspruchte mehrere Wochen. Nicht im-

mer ließ sich das Original finden, sodass einzelne Motive aus vorliegenden Publikationen übernommen werden mussten.

Da ich einerseits einen Überblick über das Schaffen Pit-Peg's geben wollte, der Leser andererseits aber auch praktisch verwertbares Material erwartet, erhob sich die Frage nach einer sinnvollen Gliederung. So, wie sie vorliegt, will sie den unterschiedlichen Ansprüchen gerecht werden: Der Anlagenplaner soll im schnellen Zugriff interessante Anlagenentwürfe und der praktizierende Anlagenbauer gleichwohl Anregungen zur Detailgestaltung als auch komplette Bauanleitungen erhalten. Doch auch jene Leser sollen auf ihre Kosten kommen, die sich nur für ein gutes Stück Modellbahngeschichte interessieren. So entstand eine sachbezogene Systematik, die – kombiniert mit einem Register – der besseren Auffindbarkeit des jeweils Gesuchten dient.

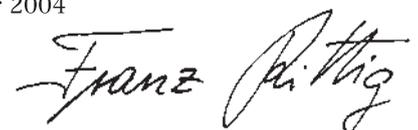
Manche der durchweg gekonnten Federzeichnungen zeigen eine Qualität, die nachgerade dazu anregte, sie zu kolorieren. Lutz Kuhl stellte sich dieser Aufgabe mit Behutsamkeit, Einfühlungsvermögen und bewundernswert langem Atem. Das Ergebnis darf sich sehen lassen: Die „ausgewählten“ Zeichnungen haben sich ganz prächtig herausgemacht; Pit-Peg wäre sicher angetan davon.

Fast alle Entwürfe des Meisters wurden mit neu erarbeiteten Texten versehen. Sie sollen seine Motive erläutern und versuchen, wo immer möglich, die Vorbilder zu identifizieren, von denen Pit-Peg seine Ideen ableitete. Überdies vermitteln die Texte Informationen zu Bau und Gestaltung. Manche der großflächigen Skizzen sprechen in einer Weise für sich, die meines Erachtens keiner Kommentare bedurfte.

Dem aufmerksamen Betrachter wird bei alldem eine menschliche Seite des Künstlers kaum entgehen: Nicht alle Entwürfe können sich des Prädikats absoluter Fehlerfreiheit erfreuen. Manchmal hat sich halt auch Pit-Peg vertan, fiel Irrtümern seiner Vorstellungswelt zum Opfer. Wo immer dies erkennbar wurde, habe ich mir Vorschläge zur Korrektur erlaubt. Besserwisserei lag mir fern. Nicht immer gab Pit-Peg beispielsweise die Maße seiner Anlagenprojekte exakt an; in einigen Fällen mussten sie korrigiert oder aufwändig nachermittelt werden.

Ich kannte Pit-Peg nicht persönlich. Doch die intensive Beschäftigung mit seinem Lebenswerk brachte ihn mir als „Gleichgesinnten“ nahe. Seine Einfälle, Motive und Entwürfe lösen in mir Ideen und Gedankengänge aus, befruchten meine Fantasie, versetzen mich in jene große Zeit der Eisenbahn zurück, die der Meister mit seinen Zeichnungen festhielt und zur Nachgestaltung in miniature empfahl. Ich würde mich freuen, wenn auch Ihnen ein solcher Gewinn aus dem vorliegenden Sammelband zufließt.

Nürnberg, im November 2004



Inhalt

	Vorwort	3	
	Glücksfall für Modellbahner: Norbert Josef Pitrof	6	
<i>Kompakte Anlagen</i>	Klassisch und praktisch: Rechteckanlagen	8	<i>Kompakte Anlagen</i>
	Wie ein Stück aus der Natur: Vieleck-Anlagen	24	
	Nicht nur an der Wand entlang: Anlagen in L- und U-Form	32	
<i>Fragmente und Hintergründe</i>	Teilweise komplett: Anlagenfragmente	50	<i>Fragmente und Hintergründe</i>
	Bis in den letzten Winkel: Gestaltete Anlagenecken	64	
	Die gewollte Illusion: Hintergrundkulissen	67	
<i>Drunter und Drüber</i>	Stimmen die Proportionen? Bahndämme und Stützmauern	76	<i>Drunter und Drüber</i>
	Immer auf der Höhe: Dammbauwerke in Städten	87	
	Die richtige Trassierung: Einschnitte und Anschnitte	97	
	Für besondere Ansprüche: Mauern und Stützpfiler	102	
	Moderne Trassenführung: Gleise auf Stützen und Stelzen	107	
	Niveaufrei: Unterführungen und Kreuzungsbauwerke	111	
	Vielfalt der Typen und Formen: Brücken für die Modellbahn	120	
	Klein, aber notwendig: Durchlässe	143	
<i>Für Fußgänger und Fahrzeuge</i>	Flächen zum Warten: Bahnsteige	149	<i>Für Fußgänger und Fahrzeuge</i>
	Bahnsteige des Güterverkehrs: Laderampen	152	
	Verbindungen schaffen: Straßen, Wege und Plätze	155	
	Sensible Kreuzungen: Bahnübergänge	163	
<i>Bevor es dunkel wird</i>	Verdunkelungsgefahr: Tunnel und ihre Portale	168	<i>Bevor es dunkel wird</i>
<i>Bauten am Schienenstrang</i>	Selbst gebaut: Kleine Wartehalle	194	<i>Bauten am Schienenstrang</i>
	Wo die Weichen gestellt werden: Stellwerksgebäude	196	
	Für unterwegs: Bahnwärterhäuser und Schrankenposten	218	
	Heimat der Lokomotiven: Lokschuppen und ihr Umfeld	230	
	Mitten im Geschehen: Bahnsteig-Hochbauten	262	
	Für verschiedene Geschäfte: Abortgebäude und Wiegehäuschen	274	
<i>Wohnen und Arbeiten</i>	Wohnen und Arbeiten: Wohnhäuser und Fabrikanlagen	280	<i>Wohnen und Arbeiten</i>

Glücksfall für Modellbahner: Norbert-Josef Pitrof

Es war ein geradezu unwahrscheinlicher Glücksfall, dass WeWaW und Pit-Peg zusammentrafen, jedenfalls für die MIBA und ihre MIBA-Leser! MIBA-Begründer und „Modellbahn-Papst“ Werner Walter Weinstötter wollte, kurz gesagt, dem Anlagenbauer eine natürlich wirkende Landschaft schmackhaft machen und suchte nach Möglichkeiten, diese Ideen in der MIBA sinnfällig vor Augen zu führen, ohne jedesmal eine solche Anlage (oder ein entsprechendes Diorama) selber bauen und fotografieren zu müssen. Pit-Peg, der sich selbst mit der Modellbahnerei beschäftigte, konnte diese Ideen mit dem Zeichenstift anschaulich machen.

Der Kunstmaler und gelernte Grafiker Norbert-Josef Pitrof stammte aus dem Sudetenland, weshalb er sich selber scherzhaft als „Österreicher“ bezeichnete. Nach Krieg und Vertreibung ließ er sich zunächst in Gößweinstein, einer Fremdenverkehrsgemeinde in der Fränkischen Schweiz nahe Nürnberg, nieder. Später kam er, nach einem Umweg über Frankfurt am Main, nach Pegnitz und damit zu seinem Markenzeichen „Pit-Peg“ (Pitrof-Pegnitz), dem Kürzel, das ihm WeWaW „verlieh“ und unter dem er in Modellbahnerkreisen bekannt wurde.

In Pegnitz war er schließlich wieder in der Nähe jener Landschaft, die seine Fantasie regelrecht beflügelte: der Fränkischen Schweiz. Geografisch gesehen ist „die Fränkische“ selber eine Miniaturlandschaft, vereint sie doch liebliche Täler mit schroffen Gesteinsformationen, alles auf engstem Raum und garniert mit Ruinen und Ritterburgen. Pit-Peg liebte diese Landschaft, nicht etwa nur deswegen, weil auf so manchem öffentlichen Gebäude ein Freskogemälde von seiner Hand zu bewundern ist, schließlich war er Kunstmaler. Vielmehr sah er die Natur mit den Augen des Künstlers und des Modellbahners! Und das fällt bei einer Gegend nicht schwer, die selber quasi eine Landschaft im Maßstab Eins-zu-Irgendwas darstellt.

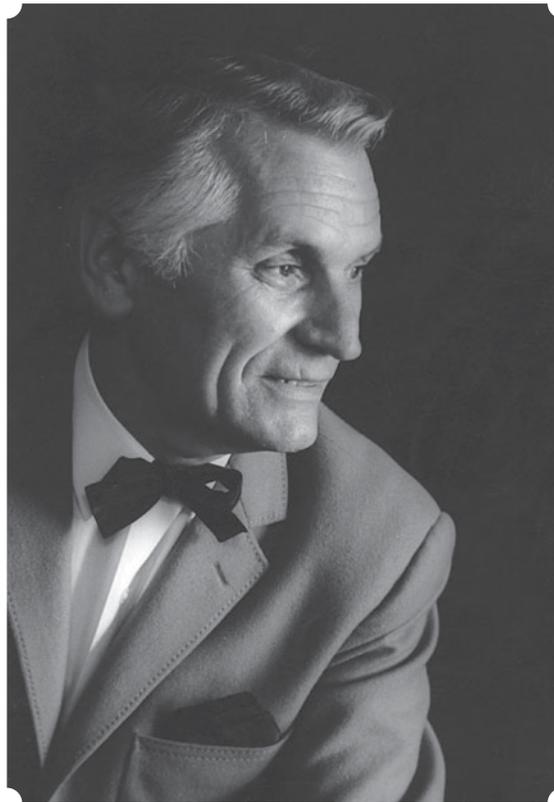
Wer sich die Mühe macht, Pit-Peg's perspektivische Schaubilder auf „Versatzstücke“ aus der Fränkischen Schweiz und

ihrem östlichen Ableger, der Hersbrucker Alb, abzusuchen, wird rasch fündig. Schroff aus dem Talgrund aufsteigende Felsnadeln wie in Tüchersfeld, eine Burgruine à la Streitberg, diverse Tunnelportale der romantisch anmutenden Hauptstrecke Nürnberg-Pegnitz oder ein hölzernes Stationsgebäude, das an den ehemaligen „Trennungsbahnhof“ Gasseldorf bei Ebermannstadt erinnert.

Pit-Peg verarbeitet einerseits seine Eindrücke aus dieser sowieso schon modellbahngerechten Landschaft der Fränkischen Schweiz, andererseits kann er sich als Künstler, der ja gleichzeitig Modellbahner ist, natürlich auch hineindenken in die gängigen Problemstellungen, die häufig aus dem begrenzten Platzangebot auf einer Modellbahnanlage resultieren.

Der eine Teil seines Wirkens umfasst komplette Anlagenentwürfe. Dabei spielt der optische Eindruck die Hauptrolle für Pit-Peg. Den betrieblichen Möglichkeiten opfert er keinesfalls die landschaftliche Wirkung, wohingegen der durchschnittliche Gleisplaner bekanntlich in dieser Beziehung eher zu „faulen Kompromissen“ neigt. Aus den Pit-Peg'schen Anlagenentwürfen kann sich der interessierte Landschaftsgestalter entweder diejenigen Teile, sozusagen die Highlights, herauspicken, die ihm bei seinem eigenen Entwurf gelegen kommen, um z.B. eine tote Ecke zu verschönern oder um eine problematische Linienführung zu „entschärfen“. Die andere Möglichkeit ist die, den Anlagenentwurf insgesamt nachzubauen. Tatsächlich gibt es mehrere Entwürfe, die genau so, wie sie Pit-Peg geplant hatte, nachgebaut worden sind.

Die Sache mit den Anlagenentwürfen fing ganz harmlos in der MIBA an, oft waren es Pit-Peg's eigene „Traumanlagen“, von denen er sicher gerne mehrere verwirklicht hätte, wenn man ihm die Zeit dazu gelassen hätte. So aber konnten andere davon profitieren! Selbst die Idee mit der „KKA“, der Kleinst-Kontroll-Anlage – einer Art Miniatur von der geplanten Modellbahn – probierte er aus.



Im Jahre 1962 kam, nach mehr als drei Jahren Vorbereitung, die erste „Anlagen-Fibel“ heraus, die Wirkung war ungeheuer! Sie war nicht etwa die Zusammenfassung von bisher erschienenen Pit-Peg-Entwürfen. 40 völlig neue Anlagenpläne waren in dieser Epoche machenden Broschüre enthalten. Und zu alledem erläuterte WeWaW in seinem un-nachahmlichen, unterhaltsamen Plauderton, wie die eine oder andere Schwierigkeit bei der Anlagenplanung und -gestaltung zu lösen sei, selbstverständlich unterstützt von den entsprechenden Skizzen aus der Feder Pit-Peg's. Von der Frage „Wie kriege ich die Kurve um die Ecke“ über Schwierigkeiten mit der selbst gemalten Hintergrundkulisse (handelsübliche gab es kaum!) bis hin zur ausreichenden Straßenbreite und realistischen Straßenführung reichte die Palette der Themen. Ein Modellbahn-Neuling, der die Anlagen-Fibel in die Hand bekam, hatte erst einmal wochenlang zu tun um das Gelesene und Gesehene zu verarbeiten!

Doch auch für den „alten Hasen“ war der Inhalt der Broschüre teilweise „starker Tobak“, sah er sich doch oft genug gezwungen die ausgefahrenen Gleise zu verlassen, um im Bilde zu bleiben. Das Bessere ist nun mal des Guten Feind und so dürfte als Reaktion auf die Anlagen-Fibel so manche Modellbahn-Anlage abgerissen oder radikal umgestaltet worden sein, weil die eigene Modell-Landschaft einfach nicht mehr den im dreidimensionalen Schaubild vorgeführten Standards entsprach!

Des Weiteren erzielte Pit-Peg Wirkung durch seine Motivskizzen. Solche kamen zwar auch schon in der ersten Anlagen-Fibel vor, aber im Großen und Ganzen entwickelte er diese Methode erst später. Sie gehörten zu einer gewissen Systematik, die möglichst viele auf einer Modellbahn-Anlage vorkommenden Einzelmotive oder Landschaftsteile erfassen und kommentieren wollte. Beispiel: Die Flügelmauern neben Tunnelportalen müssen eine ausreichende Dicke aufweisen, denn die obere Abdeckung ist in der Regel zu sehen. Solche „Selbstverständlichkeiten“ müssen einem Anlagengestalter, der auf realistische Darstellung aus ist, erst einmal auffallen! Andernfalls ist er bestimmt froh, wenn er „mit der Nase darauf gestoßen“ wird!

Anlässlich der völligen Überarbeitung und Erweiterung der Anlagen-Fibel 1978 kamen diese Pit-Peg'schen Motivskizzen

zum Tragen. In der Reihe MIBA-Report belegte die Fibel nun gar zwei dicke Bände, „Pit-Peg's Anlagen-Fibel“ und „Pit-Peg's Panoramen“, wobei der erste Band eine Fülle von Motiv- und Situationsskizzen und der zweite die perspektivischen Anlagen-Schaubilder enthielt. Bestimmten Einzelproblemen bei der Anlagengestaltung widmete sich Pit-Peg in seinem „Skizzenbuch“ (Report 8). Später gab es in der MIBA eine lose Folge solcher Skizzen unter dem Titel „Pit-Peg korrigiert“, wobei einzelne gestalterische Schwachstellen auf real existierenden Anlagen zeichnerisch entschärft wurden.

Zwei MIBA-Report-Bände aus der Feder von Pit-Peg sind besonders zu erwähnen, nämlich „Pit-Peg's Bauprojekte“. Hier präsentierte er interessante Modellgebäude, komplett mit Material- und Bauhinweisen. Wer kennt nicht das Stellwerk an der Brücke, das häufig nachgebaut wurde, oder die Umladehalle, die von der Industrie aufgegriffen wurde. Ganz zu schweigen von dem reizenden Kleinst-Bergwerk „Justin und Orbex“ und dem Bahnhofsemble „Oberwandeggs“ alias Frankfurt-Oberrad.

Leider sind alle diese Pit-Peg-Broschüren schon lange vergriffen, sodass der MIBA-Verlag sich entschlossen hat, eine Auswahl der bemerkenswertesten Pit-Peg-Entwürfe in Buchform wieder zugänglich zu machen.

Wirkung entfaltete Pit-Peg übrigens auch noch in anderer Weise – in Richtung auf die Zubehörindustrie. Er machte Vorschläge und fertigte Entwürfe für verschiedene Firmen unserer Branche. Am bekanntesten dürfte auch heute noch seine Stadthauszeile (nach dem Vorbild der Nürnberger Marthastraße) sein, die 1972 bei Kibri herauskam und damals Maßstäbe in Bezug auf (relative) Maßstäblichkeit setzte. Von diesen Häusern ging später die Forderung nach weiteren maßstäblichen Gebäuden aus, was sich auch in Umbauvorschlägen in der MIBA niederschlug.

Der Künstler Pit-Peg hat – rund 40 Jahre lang – in hohem Maße Einfluss genommen auf die Modellbahnszene. Seine Fähigkeit zur Anschaulichmachung des Phänomens „Eisenbahn in der Landschaft“ hat so manchem Modellbahner zu einer neuen Sehweise in Bezug auf das Machbare auf seiner Modellbahn verholfen. Gleichzeitig schärfte er den Blick für eine realistische Landschaftsdarstellung im Modell.

Joachim Wegener



Klassisch und praktisch: Rechteckanlagen

Für die einen stellen sie seit Jahrzehnten das Nonplusultra des Anlagenbaus dar. Für die anderen sind sie der schlagende Beweis, dass ihr Besitzer der „Spielbahnerei“ verfallen und als Gesprächspartner abzulehnen sei. Hier soll nicht der (sinnlose) Versuch unternommen werden die verfeindeten Lager zu versöhnen. Irgendwie „Recht“ hat ohnehin keine der beiden Parteien. Wer wollte auf ein solches pochen, wenn es um den Hobby-Grundsatz geht, dass erlaubt ist, was gefällt? Auch die Rechteckanlage weist schließlich Vorteile auf, selbst wenn sich ihre Seele als ein eher primitives Gleisoval entpuppt. Als kompaktes, in sich geschlossenes Teil kann man eine Rechteckanlage zumeist ohne großen Aufwand in Betrieb nehmen. Modulare bzw. aus einzelnen Segmenten bestehende Zungenanlagen müssen hingegen erst noch zusammengeschräubt und zeitaufwändig justiert werden. Das kann nerven. Nur, wenn an den Kontaktstellen zwischen den Anlagenteilen absolut präzise gearbeitet wurde, bleibt Stress erspart. Auch die Verkabelung kann Geduld erfordern, denn um Stecker, Kabelbäume und Steckdosen kommt man nicht herum.

Nicht so bei kleineren und mittleren Kompaktanlagen. Bestehen sie, wie ihr Name verrät, nur aus einem nicht allzu großen Stück, kann man sie bei Betriebsruhe komplett an die Wand stellen oder besser noch hochklappen. In einer Art Wandregal verharren sie staubgeschützt, bis es wieder losgeht. Wird zudem, was nahe liegt, ein Gleisoval verwendet, verfügt der Modellbahner quasi über eine endlose Strecke. Er kann sich am Lauf seiner Züge erfreuen und muss nicht dauernd umsetzen, weil gleich der nächste Kopfbahnhof erreicht ist. Dies alles wiegt im Bewusstsein vieler Modellbahner die offenkundigen Nachteile der Rechteckanlage mit Gleisoval auf.

Die wiederum lassen sich freilich nicht verschweigen: Wo gibt es eine Eisenbahn, die im ständigen Kreisverkehr andauernd zu ihrem Ausgangsbahnhof zurückkehrt, und das obendrein ohne Fahrtrichtungswechsel? Durch welchen Bahnhof fährt pausenlos ein und derselbe Zug? Was tut man gegen die dadurch vorprogrammierte Langeweile? Bei welchem Vorbild kommen derart enge Gleisradien vor? Die Frageliste ließe sich fortsetzen ...

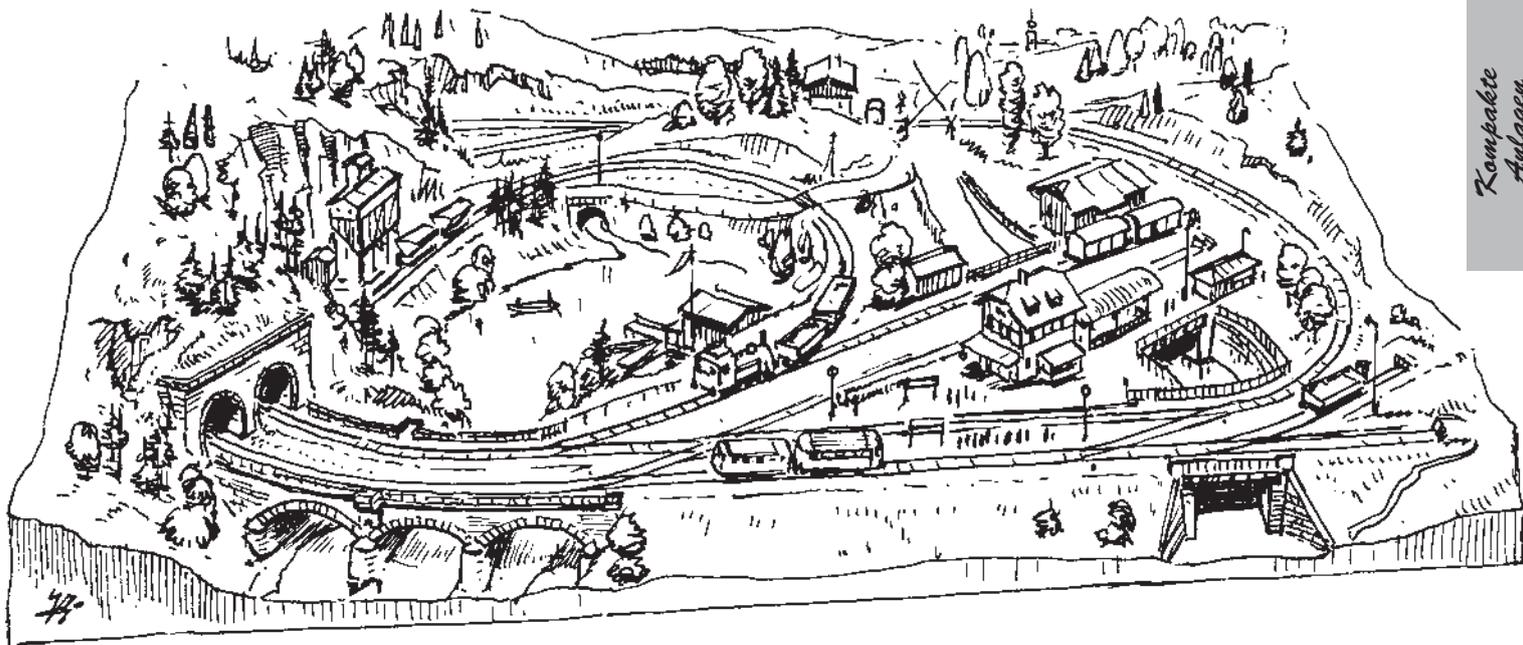
Pit-Peg kannte diese Nachteile. Wenn er dennoch interessante, hübsch anzuschauende Rechteckanlagen mit seelischem Gleisoval gezeichnet hat, dann weil er wusste, unter welchen Voraussetzungen so etwas zur Modellbahn werden kann. Sie haben richtig gelesen – auch die viel gescholtene,

verpönte Rechteckanlage „mit Idiotenkringel“ hat das Zeug zur akzeptablen Modellbahn. Eine der wichtigsten Voraussetzungen dafür: Der Betrachter sollte das Gleisoval nicht, zumindest nicht auf den ersten Blick, als ein solches erkennen. Zu diesem Effekt verhelfen Tunnelstrecken, tiefe Einschnitte, Hintergrundkulissen und mehrgleisige Schattenbahnhöfe. In und hinter diesen Möglichkeiten geschickter Tarnung verbergen sich die Züge, als würden sie irgendwo ins ausgedehnte Streckennetz entschwinden. Statt ein und desselben Zuges kommt dann ein ganz anderer aus dem Tunnel wieder heraus und suggeriert, dass der kleine Durchgangsbahnhof am vorderen Anlagenrand tatsächlich Teil eines verzweigten Netzes sei.

Wer so herangeht, braucht mindestens einen zweiten Zug. Das wiederum dürfte der Sammelwut der meisten Modellbahner durchaus entgegenkommen. Auf jeden Fall sei als zweite Bedingung für eine akzeptable Modellbahn festgehalten: Es sollte niemals nur ein Zug und dieser nicht andauernd in ein und derselben Richtung verkehren! Abwechslung ist angesagt.

Dritte Bedingung: Die fertige Anlage sollte immer so aussehen, als habe sie jemand mit dem Spaten aus einer bestehenden Landschaft herausgestochen. Auch dieser Effekt verstärkt den Eindruck, es handle sich um ein zwar verkleinertes, aber echtes Stück Landschaft mit Eisenbahn. Das vierte Kriterium, die Vermeidung allzu enger Radien, lässt sich vielleicht nicht immer verwirklichen. Aber wenigstens anstreben kann man's ja.

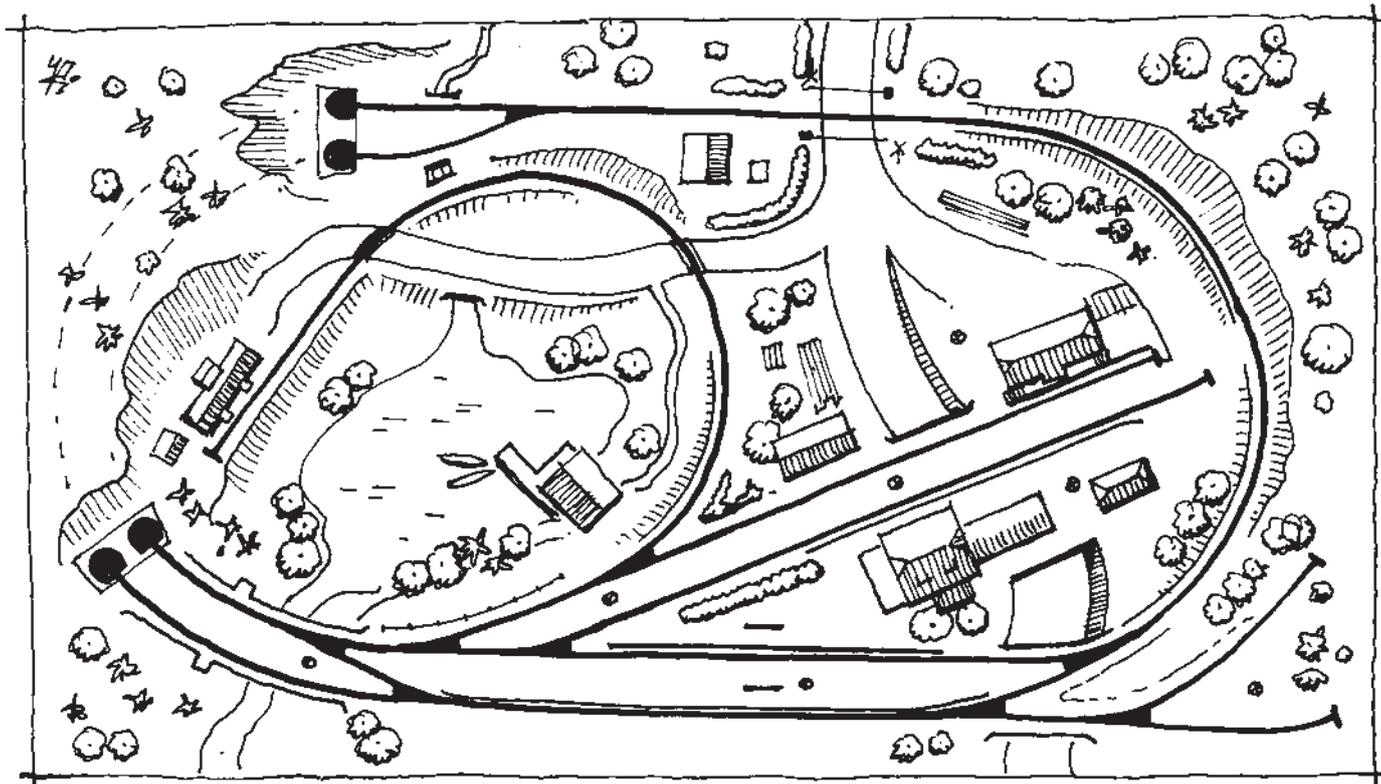
Sie fragen, wie das alles gehen soll? Bevor an dieser Stelle eine abstrakte Antwort folgt, vertiefen Sie sich doch lieber in die anschließenden Entwürfe. Die Zeichnungen und Skizzen beantworten möglicherweise mehr, als alle Worte vorab umschreiben können: Sie beweisen nämlich, dass und wie eine kompakte Ovalanlage als akzeptable Modellbahn funktionieren kann. Gewiss, manches davon, etwa die engen Gleisradien und die steilen Weichenwinkel, erscheint heute antiquiert, einzelnes tatsächlich ein wenig verspielt. Wenn Sie es aber unter dem Blickwinkel sehen wollen, wie man in den Fünfziger-, Sechziger- und Siebzigerjahren des vorigen Jahrhunderts plante und baute, dann werden Sie eine Fülle interessantester Anregungen und einen reichen Schatz origineller Ideen vorfinden. Mit den Visionen Pit-Pegs offenbart sich eine Fantasie, die dem Modellbahnplaner von heute so schnell kein noch so perfektes Computer-Planungsprogramm vermitteln kann.



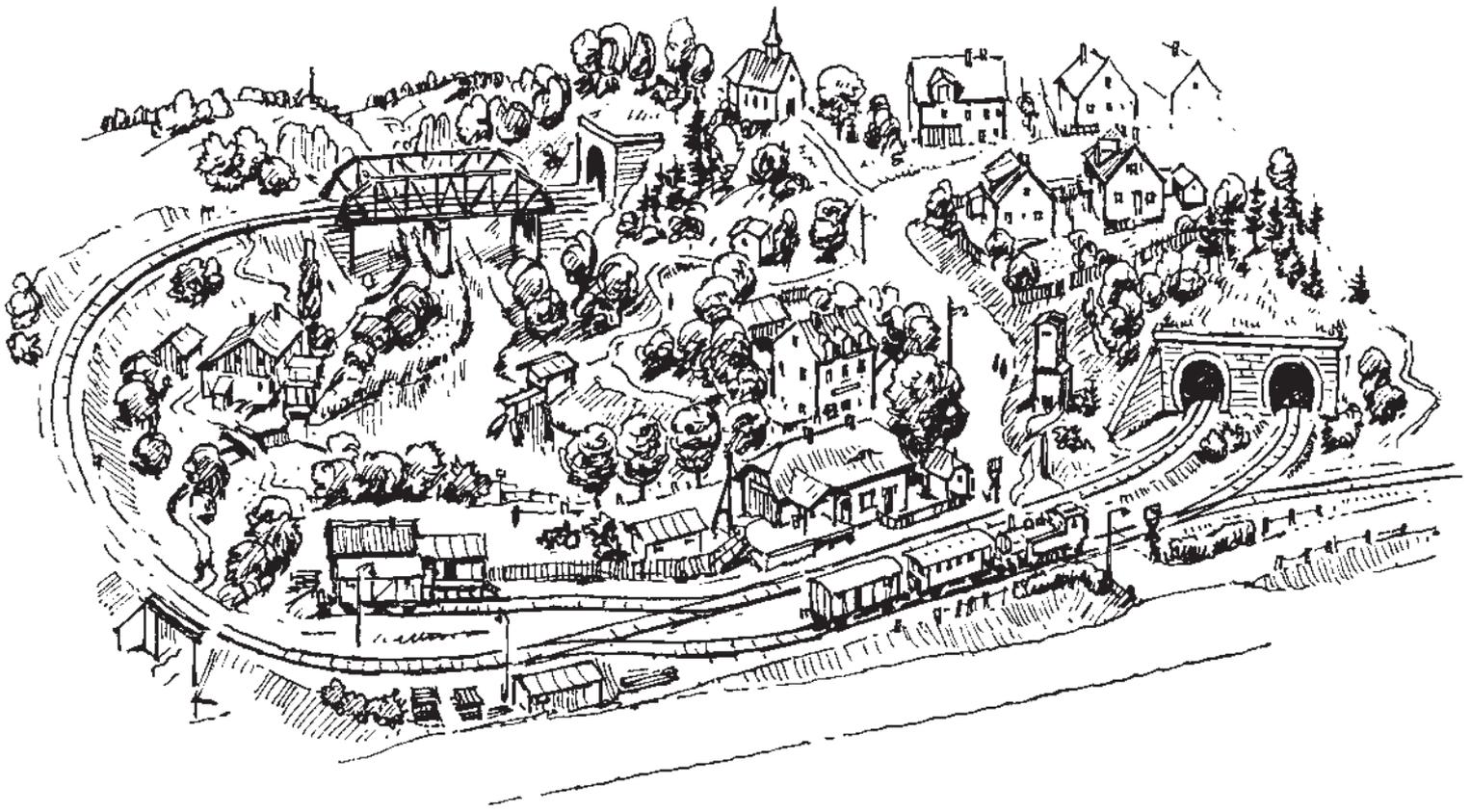
Kleinanlage mit Anschlussbahnhof

Vom Milieu einer Kleinbahn im Mittelgebirge ließ sich Pit-Peg inspirieren, als er diese Anlage entwarf. Dem vordergründigen Eindruck eines stupiden Ovals entging er durch zwei voneinander unabhängige Tunnelstrecken, durch die Keilform des Anschlussbahnhofs und die in enger Krümmung ansteigende Werkbahn. Der am Gleis unmittelbar hinter dem Empfangsgebäude liegende Bahnsteig dient einem Triebwagen. Dieser verkehrt auf der abzweigenden Strecke, die in das rechte Tunnelportal einmündet. Im Tunnel verharret der Triebwagen, als befände er sich in einem Endbahnhof. Bei seiner Rückkehr läuft er in Gegenrichtung wieder in sein

Stammgleis hinter dem Empfangsgebäude ein und wartet auf den nächsten Abfahrauftrag. Während dieser Zeit kann sein Tunnelgleis dem regen Zugverkehr auf dem Oval dienen und erneut als imaginärer Schattenbahnhof fungieren. Der Anlagenentwurf gewinnt an Wert, wenn man die hintere Tunnelausfahrt nicht mit zwei Portalen gestaltet, sondern ein eingleisiges Tunnelportal kurz vor dem Schrankenposten anordnet. Das schafft Gestaltungsmöglichkeiten für die Werkbahn, die nun vor einer schroffen Felswand ansteigen kann. Außerdem wird der Eindruck vermieden, die abzweigende Strecke verlaufe im Tunnel parallel zur ovalen Stammstrecke. Auf die beiden Gleisstummel vorn rechts sollte man wegen des steilen Weichenwinkels wohl besser verzichten.



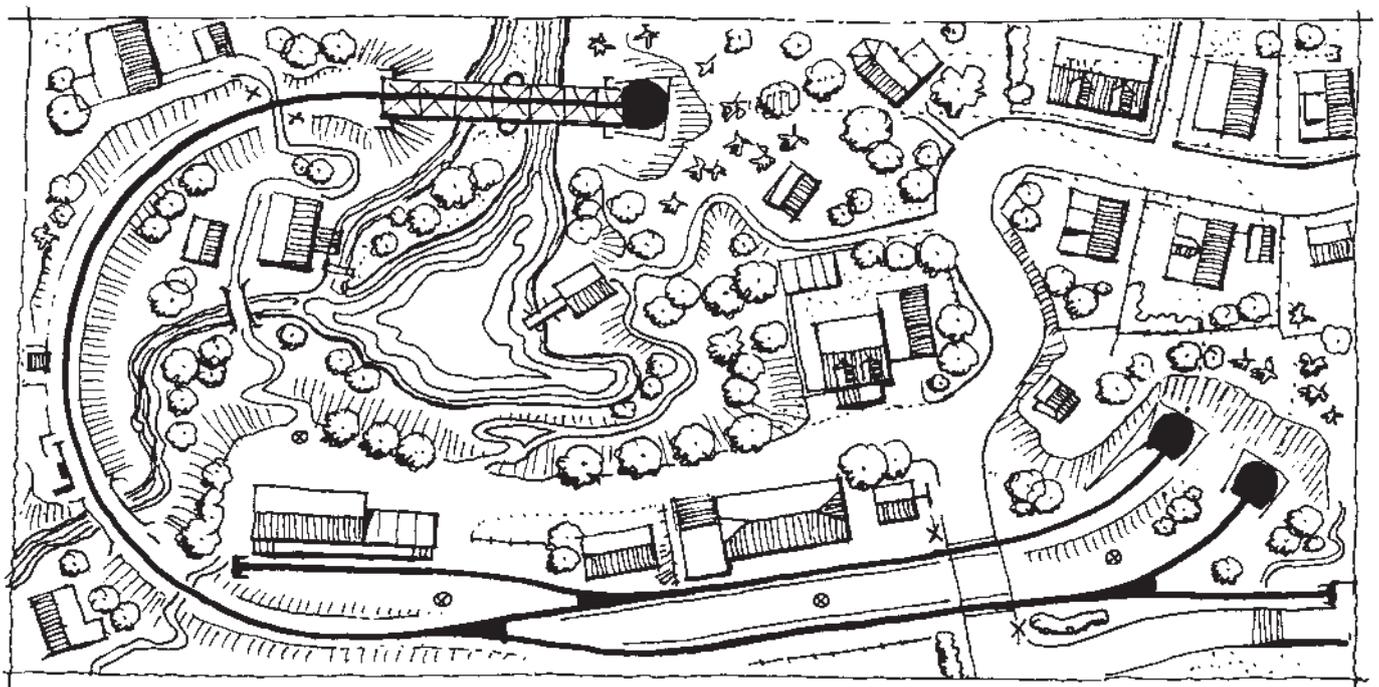
Anlagengröße: 1,95 x 1,10 m für H0; 1,05 x 0,60 m für N; 0,77 x 0,43 m für Z



Ländlicher Trennungsbahnhof

Verzweigen sich Strecken gleicher Bedeutung, spricht man von einem Trennungsbahnhof. Derart kleine Bahnhöfe, wie sie dieser Anlagenidee zugrunde liegen, waren zwar selten, doch auf einigen Lokal- bzw. Kleinbahnen Altbayerns, in Schwaben und in der Altmark hat es sie tatsächlich gegeben. Die zwei deutlich auf Abstand befindlichen Tunnelportale weisen darauf hin, dass die Trennungsstrecken offensichtlich in verschiedene Richtungen verlaufen. Ein gemeinsames

Tunnelportal für beide Strecken würde diesen Eindruck zerstören. Betrieblich interessant: Der zuerst einfahrende Zug muss, gleichgültig aus welcher Richtung er eintrifft, den Zug der Gegenrichtung abwarten, damit die Reisenden umsteigen können. Nach Abfahrt eines Zuges kann der Gegenzug je nach Fahrtrichtung die Rampe vorn rechts oder das Gleis am Güterschuppen links vom Empfangsgebäude bedienen. Hier ist sinnvoller Betrieb nach Fahrplan möglich! Dies und das gut getarnte Oval verleihen dem idyllischen Landschaftsausschnitt mit Teichmühle Modellbahncharakter.



Anlagengröße 1,76 x 0,88 m für H0; 0,96 x 0,48 m für N; 0,70 x 0,35 m für Z