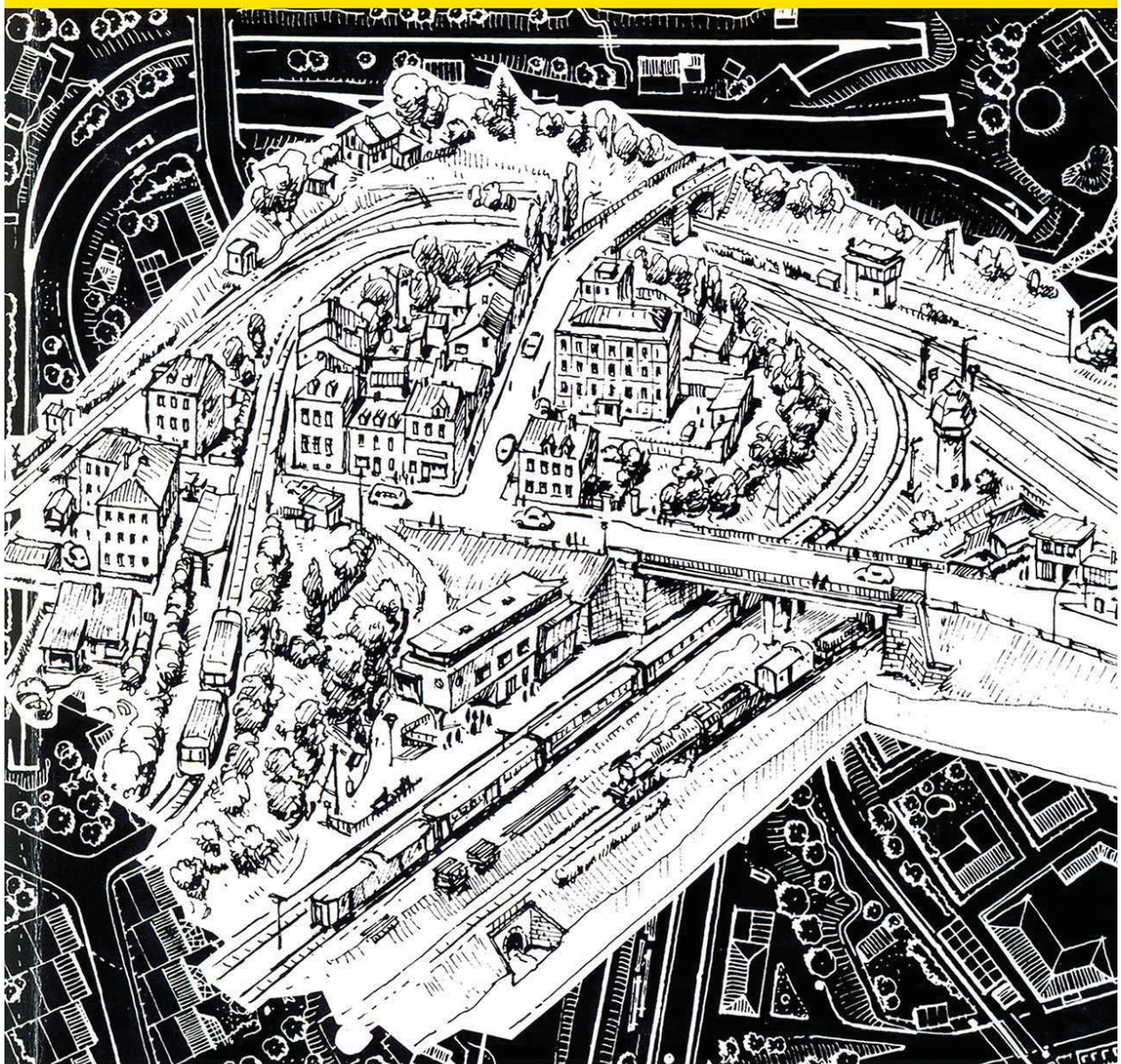
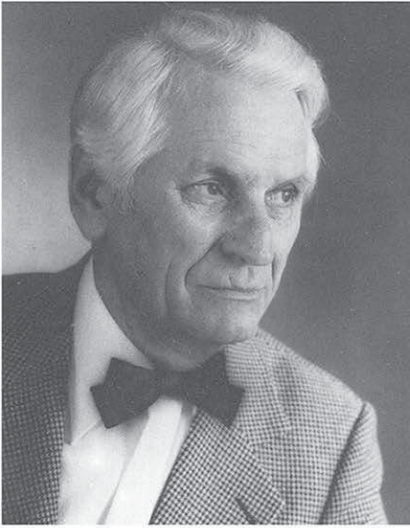


MIBA REPORT 7

*Pitz
Peg's*

PANORAMEN



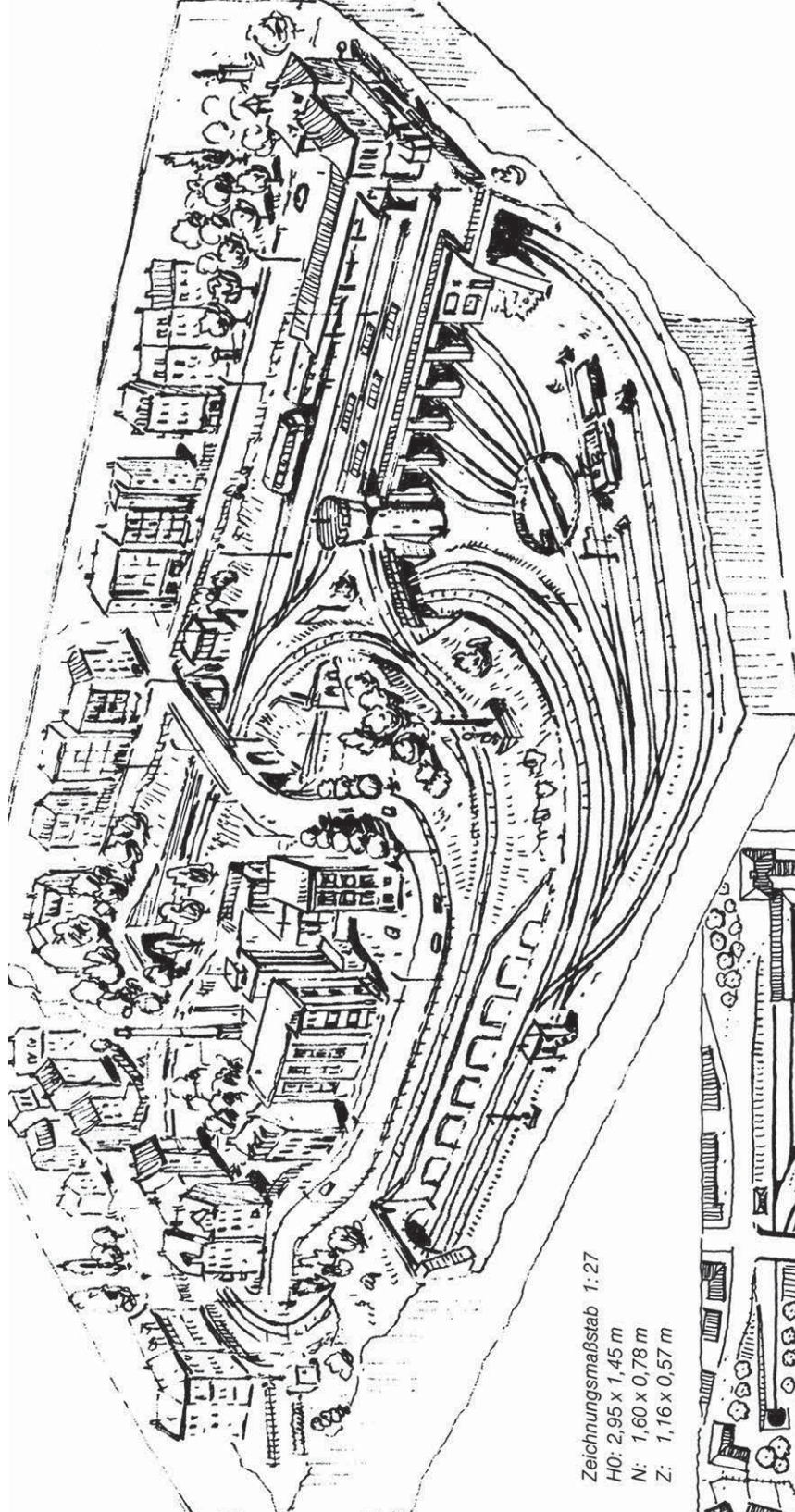


Norbert Sepp Pitrof aus Pegnitz
(alias Pit-Peg)
Kunstmaler, Modellbahner und seit
30 Jahren MIBA-Mitarbeiter

Pit-Peg's Panoramen . . .

... heißt diese Broschüre, die – wie bereits in REPORT 6 angekündigt – vor allem als Folgeband und Ergänzung zu eben jenem REPORT 6 gedacht ist. Das soll freilich nicht bedeuten, daß die „Panoramen“ nicht auch für sich allein eine überaus nützliche und anregende Lektüre darstellen. Der Verlag verbindet jedoch mit der dicht aufeinander folgenden Publikation von „Anlagen-Fibel“ und „Panoramen“ die Absicht, dem Leser ein Werk in die Hand zu geben, das ihm gleichsam Schritt für Schritt den Blick für die wesentlichen Gestaltungsmerkmale einer „schönen“, vorbildgetreu und realistisch wirkenden Modellbahnanlage öffnet. Daher sind in diese „Panoramen“ all jene Gestaltungselemente integriert, die zuvor in REPORT 6 zur besseren Verdeutlichung „solo“ vorgeführt wurden. Sie werden hier so manche Stützmauerpartien, Bahnübergänge, Tunnelportale, Eck-Motive, Hintergrundkulissen etc. entdecken, die Sie in dieser oder ähnlicher Form bereits aus der „Anlagen-Fibel“ kennen – diesmal jedoch im Rahmen größerer AnlagenSchaubilder, die nicht nur höchst interessante und phantasieanregende Gestaltungsvorlagen sind, sondern zusammen mit den Streckenplänen komplette Anlagen-Entwürfe darstellen. Diese wie jene sind freilich nicht als zwingende Vorlagen gedacht, an die sich der Leser und „Nach-Bauer“ sklavisch zu halten braucht, sondern sollen eher einen Ausgangspunkt für eigene Überlegungen und Planungen bilden. Das gilt auch für die unterschiedlichen Anlagenformen, deren Wesensmerkmale, Vor- und Nachteile gleichfalls in REPORT 6 behandelt wurden. Wer diese Grundsatz-Ausführungen genau studiert und verstanden hat, wird hier eine Fülle von typischen Beispielen für Rechteck-Anlagen, U- oder L-Anlagen und auch eine Zungen-Anlage finden und die geschilderten Zusammenhänge zwischen Anlagenform einerseits und Streckenführung/Landschaftsgestaltung andererseits bestätigt finden. Bei der Zusammenstellung der „Panoramen“ haben wir den zahlreichen Geschmäckern bzw. Thema-Wünschen Rechnung getragen, deren Vielfalt uns aus der jahrzehntelangen Praxis einer Modellbahn-Redaktion vertraut ist. Geruhsame Nebenbahnen finden sich hier ebenso wie vielgleisige Bahnhofsvorfelder mit geschäftigem Rangierbetrieb oder Hauptbahnen für vorbeirauschende „Paradezüge“ – bisweilen sogar alles auf einer Anlage harmonisch vereint. Auch bei den Anlagengrößen ist den unterschiedlichen Platzgegebenheiten Rechnung getragen, und so spannt sich der Bogen von der „Koffer-Anlage“ über diverse Kleinanlagen und viele Entwürfe für die „Normalgröße“ bis hin zu ausgedehnten Zungen- oder „AdW“-Anlagen. Der bei den jeweiligen Streckenplänen angegebene Zeichnungsmaßstab bezieht sich auf die am weitesten verbreitete Baugröße H0. Die maximalen Abmessungen sind zusätzlich für die Baugrößen N und Z angegeben, um den Anhängern der kleineren Spurweiten das Umrechnen auf „ihre“ Baugröße zu ersparen. Dies noch als praktischer „Hinweis“ – und nun wünschen wir Ihnen eine anregende Reise durch „Pit-Peg's Panoramen“!

MIBA VERLAG

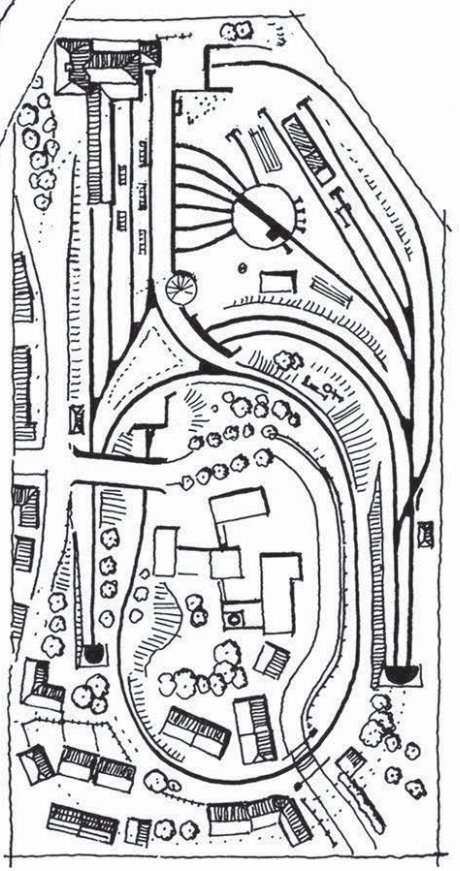


Zeichnungsmaßstab 1:27

H0: 2,95 x 1,45 m

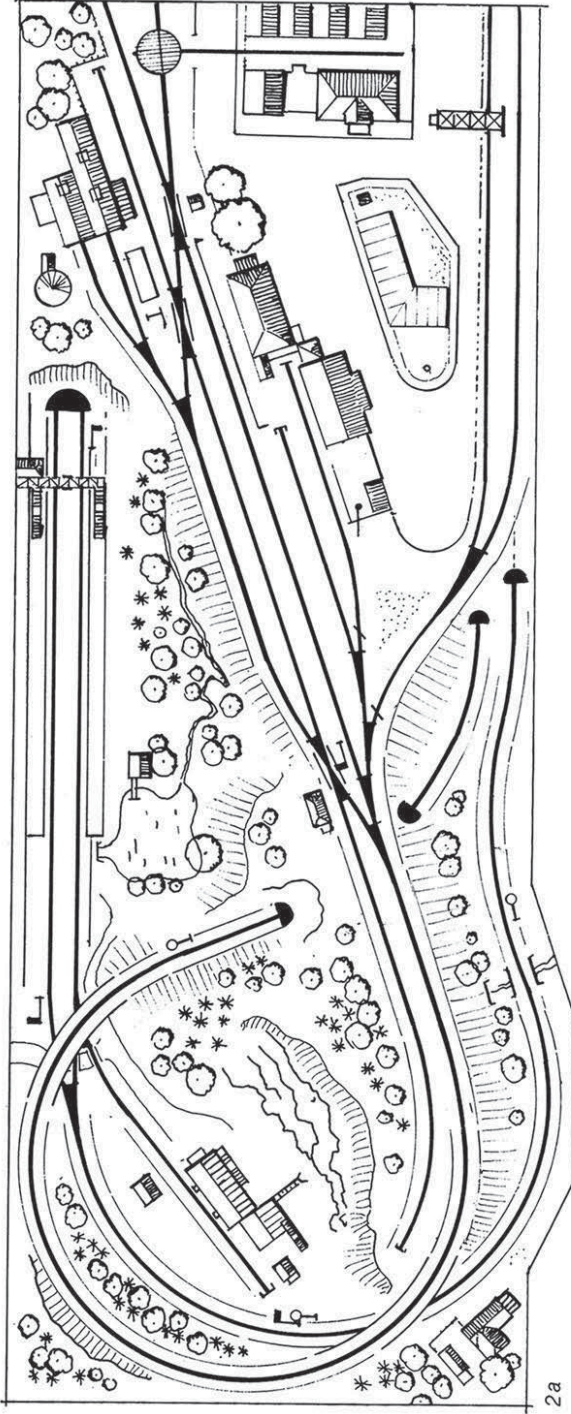
N: 1,60 x 0,78 m

Z: 1,16 x 0,57 m



1 Die „Koffer-Bahn“

Diese Anlage ist speziell für die kleinen Baugrößen N und Z als „Koffer-Bahn“ konzipiert, kann jedoch bei Gefällen natürlich auch in H0 verwirklicht werden. Der Kopfbahnhof ermöglicht bzw. erfordert einen „ausgeklügelten“ Betrieb. Der besondere Gag dieses Entwurfs – und dabei gleichzeitig eine in heutiger Zeit durchaus denkbare Lösung! – ist der ins Dammbauwerk integrierte Lokschuppen (selbstredend mit entsprechender, statisch bedingter Betondecke und Pfeilern).



2a

Zeichnungsmaßstab: 1:18

H0: 3,25 x 1,20 m

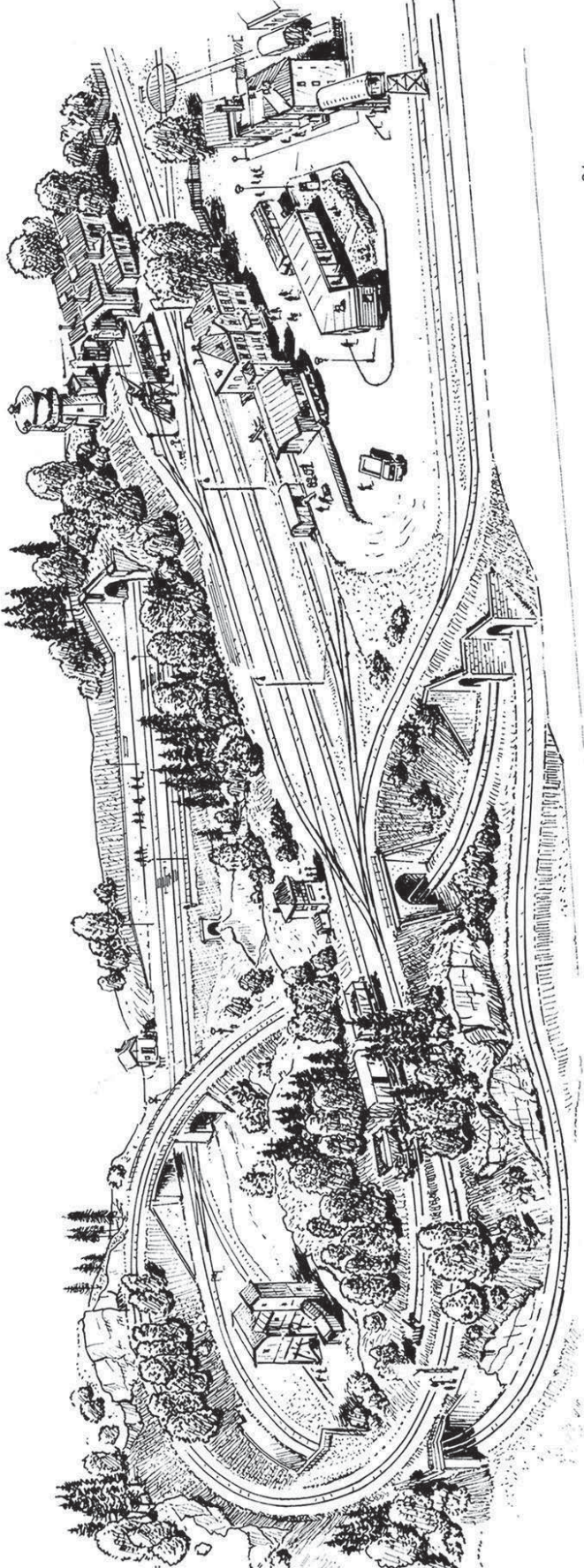
N: 1,76 x 0,65 m

Z: 1,18 x 0,47 m

2 Eine „betriebsintensive“ Endstation

Thema dieses Entwurfs ist eine ländliche Nebenbahn-Endstation. Von dort führt die Strecke in einer großen Schleife abwärts und mündet unterirdisch in eine Ringstrecke, die z. T. doppelgleisig angelegt ist und am hinteren Anlagenrand einen kleinen Haltepunkt aufweist. Eine (gleichfalls unterirdische) Kehrschleife ermöglicht das Wenden der Nebenbahnzüge und die Rückkehr in die Endstation. Dort ist allerhand Betrieb zu machen: Verteilen der Wagen eines Güterzuges auf Güterschuppen, Freiladegleise oder den Fabrikanschluß (über die Waggon-Drehscheibe); Verschieben von Wagen auf die Abstellgleise neben Lokschuppen und Einfahrtsgleis; ganz abgesehen von den typischen Kopfbahnhof-Manövern wie Lok-Umsetzen usw. Das kurze Stumpfgleis links vom Empfangsgebäude ist für kurze Triebwagen vorgesehen.

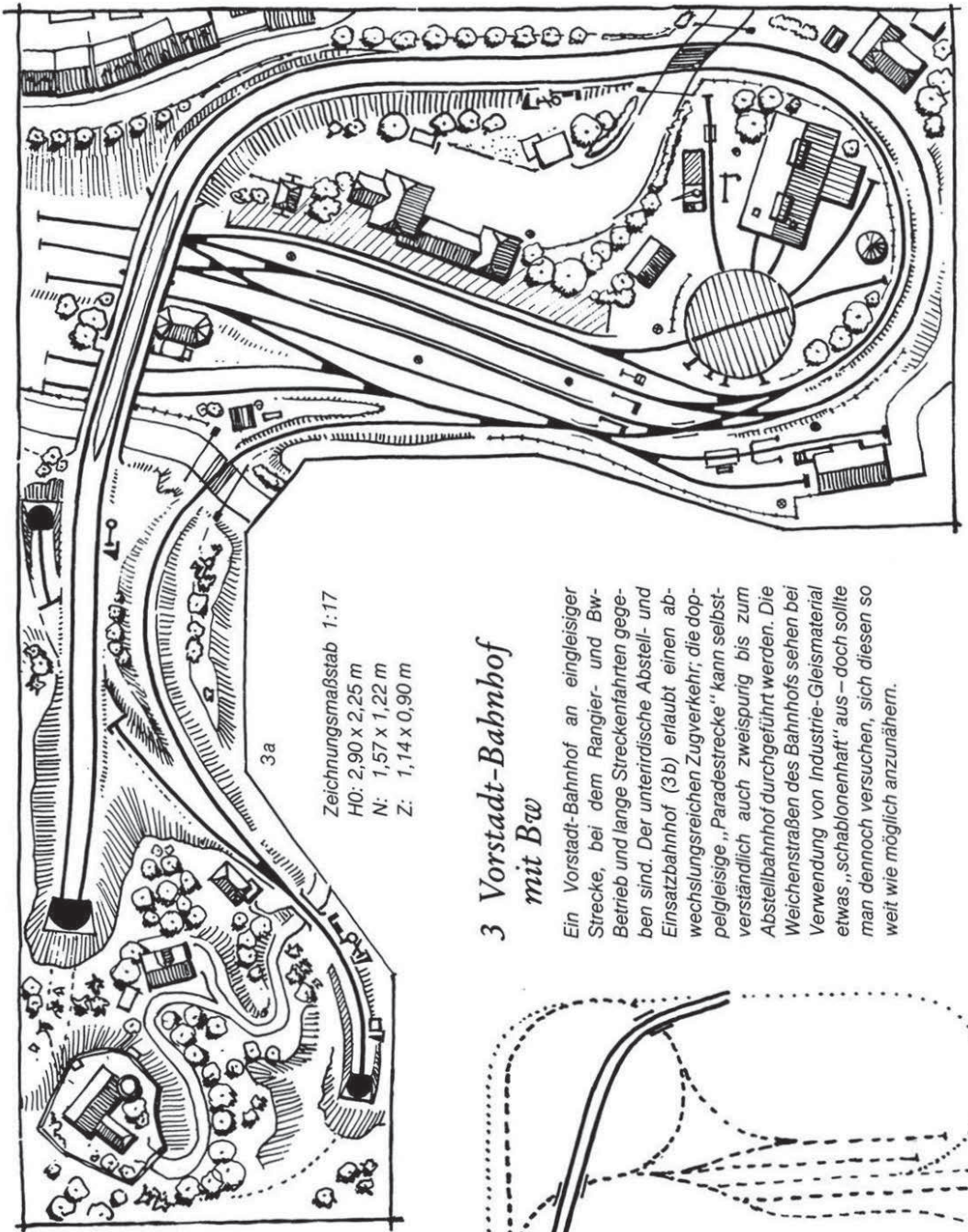
Im übrigen wird vom Bahnhof aus auch das Kleswerk im linken, felsigen Teil bedient, und zwar mittels einer in der kleinen Lokstation stationierten Dampflok; sie zieht die Schotterwagen hinauf in den Bahnhof und stellt sie auf dem Gleis neben der Einfahrt ab, bis sie vom nächsten Güterzug mitgenommen werden. Der Personenverkehr beschränkt sich auf kurze Garnituren mit Dampf- oder Dieseltraktion sowie den erwähnten Triebwagen.



2b

Das Schaubild weicht in einigen Details vom Streckenplan ab, wie man bei genauerer Betrachtung merken wird. So ist z. B. hier nicht das im Streckenplan vorgesehene Betriebsgebäude (nebst Fußgängersteig) für den Haltepunkt am hinteren Anlagenrand eingezeichnet, das man ähnlich reizvoll wie das auf S. 85 gezeigte Projekt ausführen könnte. Die zum Endbahnhof gehörige Ortschaft liegt angennommenermaßen rechts vor bzw. neben der Anlage und ist nur durch das Fabrikgebäude und das moderne Geschäftshaus am Bahnhofsvorplatz angedeutet. Auch der zum Haltepunkt gehörige Ort ist nicht mehr auf der Anlage dargestellt,

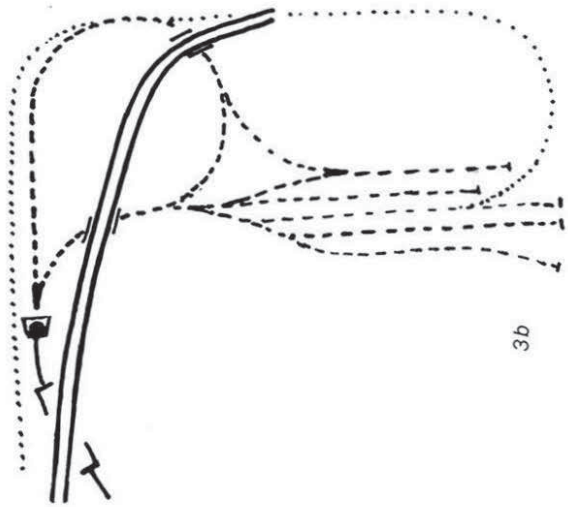
sondern liegt „weiter hinten“ an der Straße, die zum Kieswerk führt. Die optische Trennung zwischen dem vorderen und dem hinteren Bahnhof ist zwar durch die Talsenke und den Busch- und Baumbestand schon gegeben; man könnte sie aber durch eine höhere Bepflanzung noch etwas mehr verstärken, besonders die Partie zwischen Wasserturm und Stellwerk (an der Bahnhofseinfahrt). Ähnliches gilt für die Aufstiegs-Schleife im linken Anlagenteil, die man noch etwas mehr durch Büsche usw. kaschieren könnte – es sei denn, man möchte die Züge so lange wie möglich mit den Augen verfolgen können!

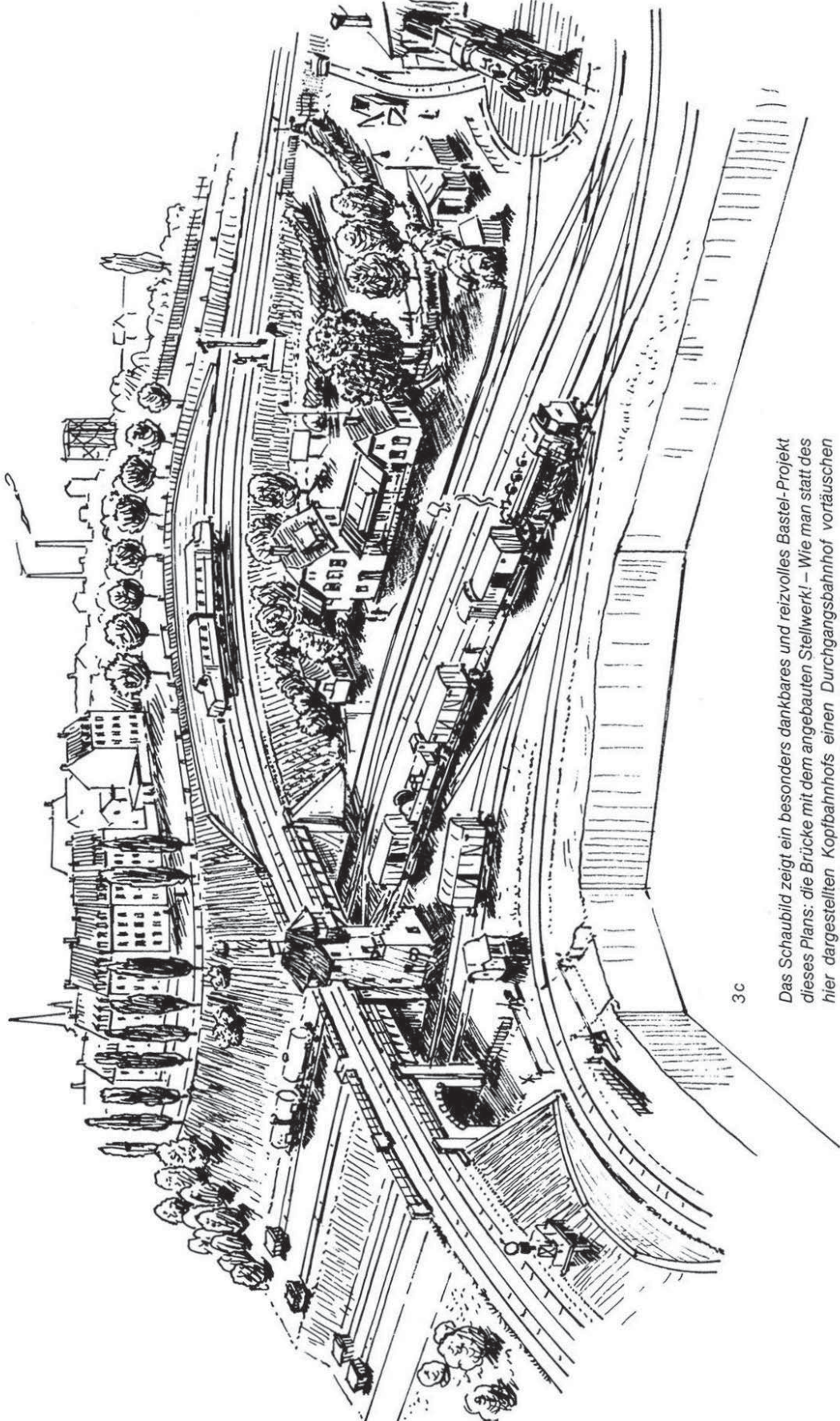


Zeichnungsmaßstab 1:17
 H0: 2,90 x 2,25 m
 N: 1,57 x 1,22 m
 Z: 1,14 x 0,90 m

3 Vorstadt-Bahnhof mit Bw

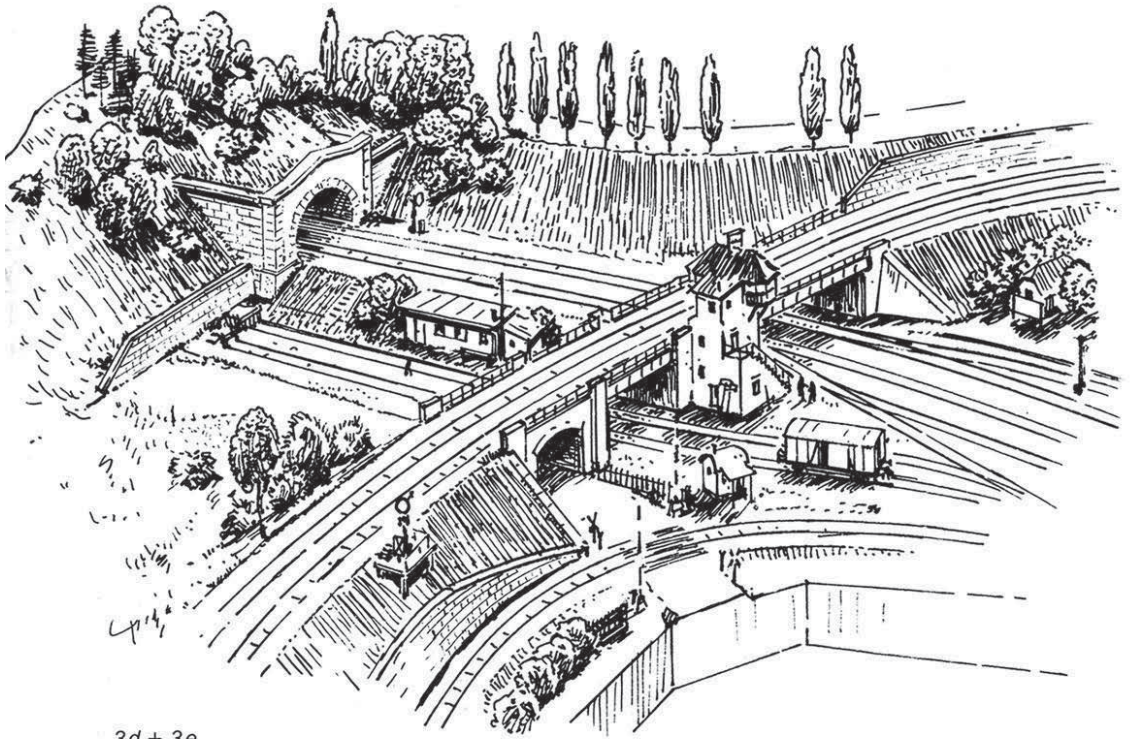
Ein Vorstadt-Bahnhof an eingleisiger Strecke, bei dem Rangier- und Bw-Betrieb und lange Streckenfahrten gegeben sind. Der unterirdische Abstell- und Einsatzbahnhof (3b) erlaubt einen abwechslungsreichen Zugverkehr; die doppelgleisige „Paradestrecke“ kann selbstverständlich auch zweispurig bis zum Abstellbahnhof durchgeführt werden. Die Weichenstraßen des Bahnhofs sehen bei Verwendung von Industrie-Gleismaterial etwas „schablonenhaft“ aus – doch sollte man dennoch versuchen, sich diesen so weit wie möglich anzunähern.





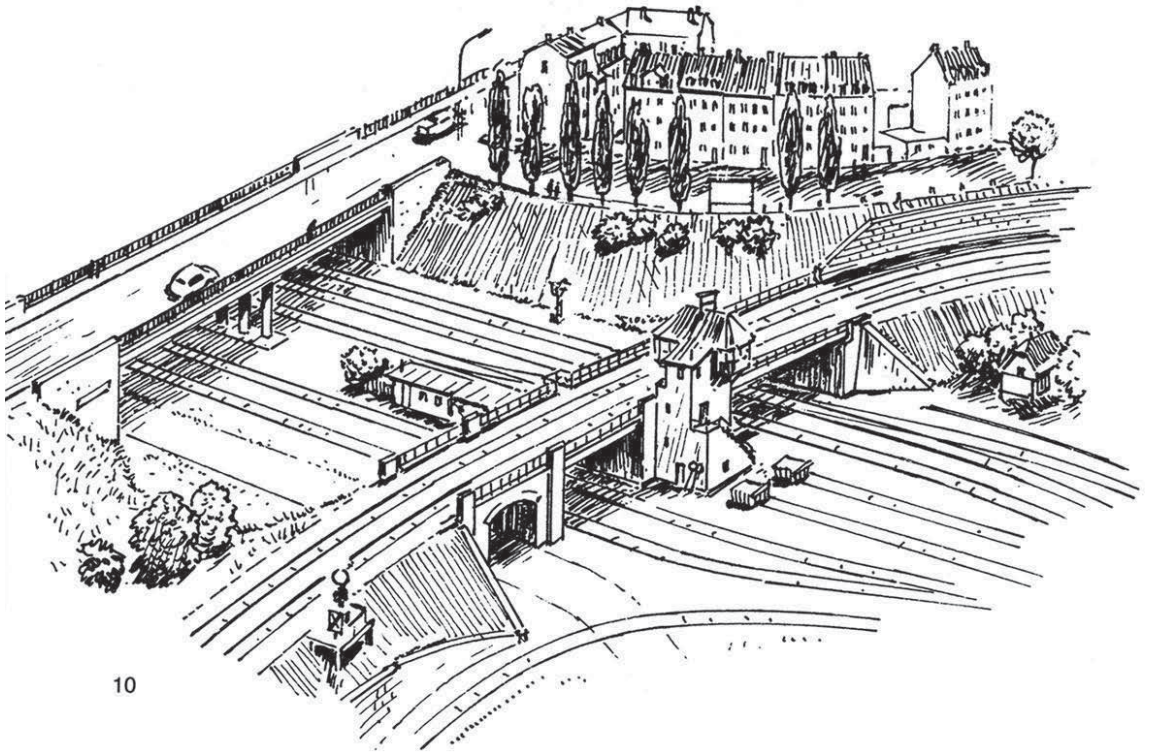
3c

Das Schaubild zeigt ein besonders dankbares und reizvolles Bastel-Projekt dieses Plans: die Brücke mit dem angebauten Stellwerk! – Wie man statt des hier dargestellten Kopfbahnhofs einen Durchgangsbahnhof vortauschen kann, zeigen die Schaubilder 3d + 3e (nächste Seite).

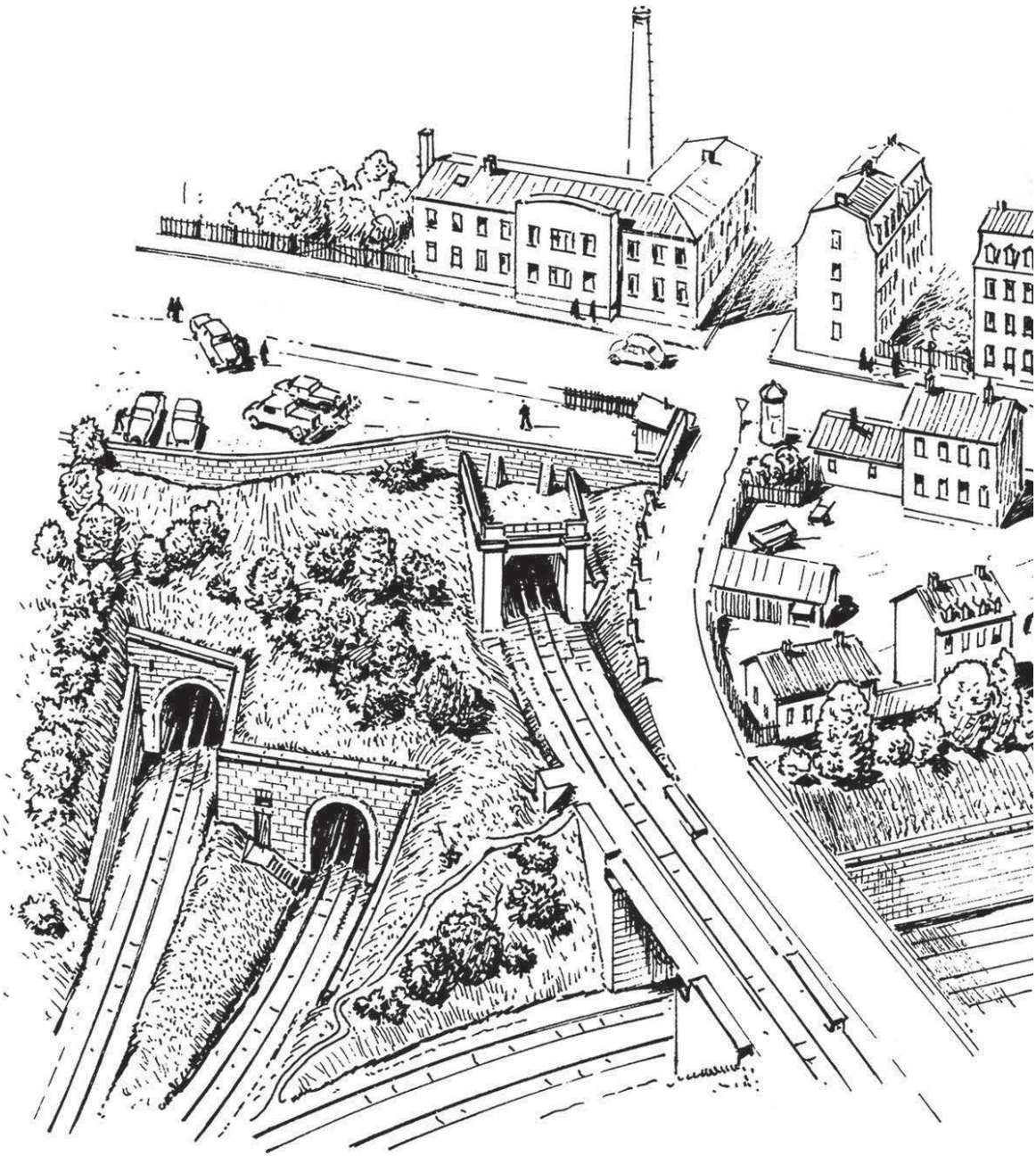


3d + 3e

Und so wird aus dem Kopfbahnhof ein (vermeintlicher) Durchgangsbahnhof: Oben wird die Weiterführung der doppelgleisigen Strecke durch ein „blindes“ Tunnelportal vorgetäuscht (unter dem sich ggf. ein Triebwagen verstecken kann), unten laufen die Gleise scheinbar unter einer breiten Straßenbrücke weiter. Beide Lösungen erfordern allerdings eine entsprechende Verbreiterung der Anlage.



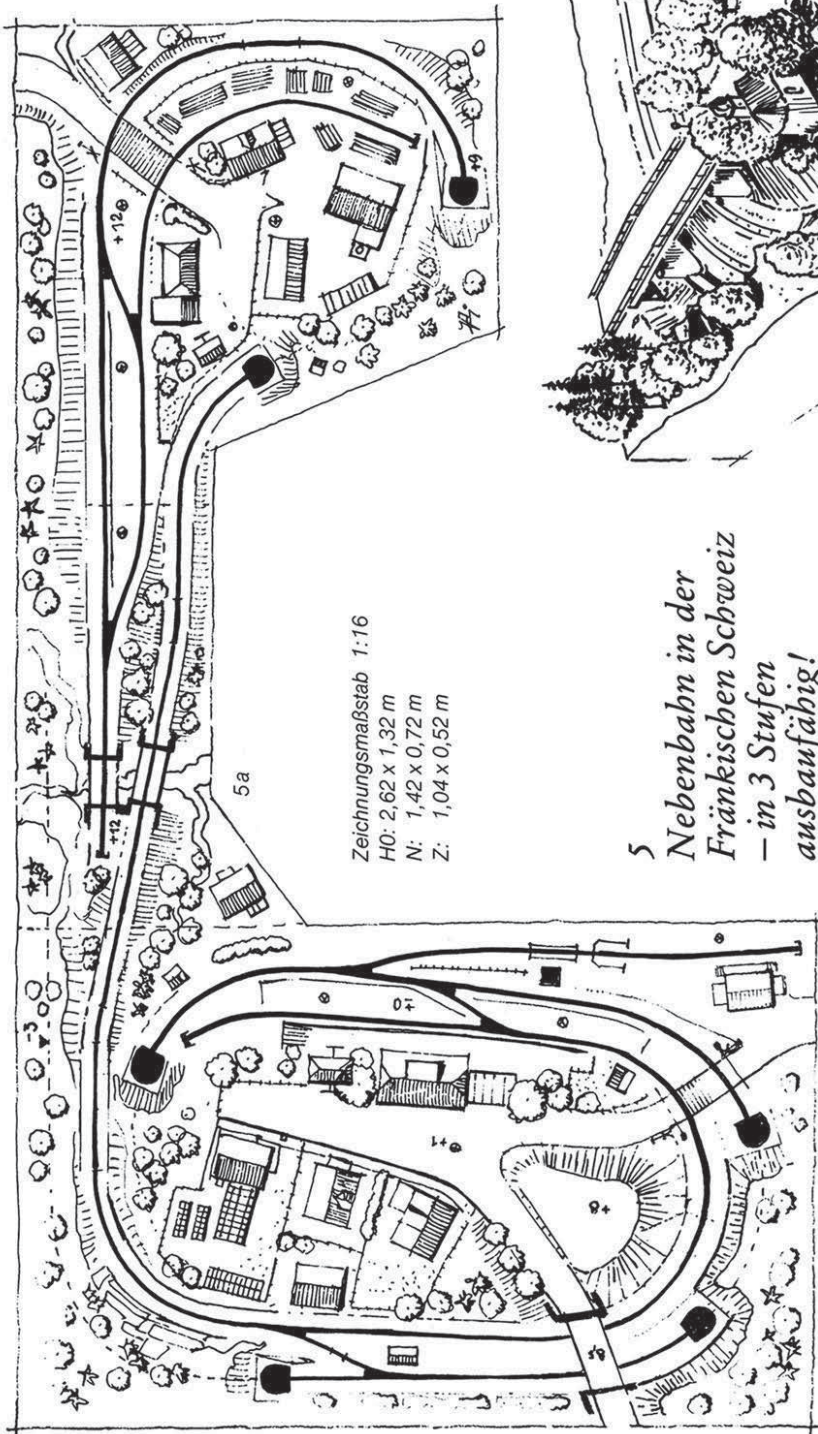
10



4 Tunnels im Stadtgebiet

Ein Vorschlag für die möglichst gute Gestaltung eines modellbahn-typischen „neuralgischen Punktes“: mehrere dicht beieinander liegende Tunneleinfahrten.

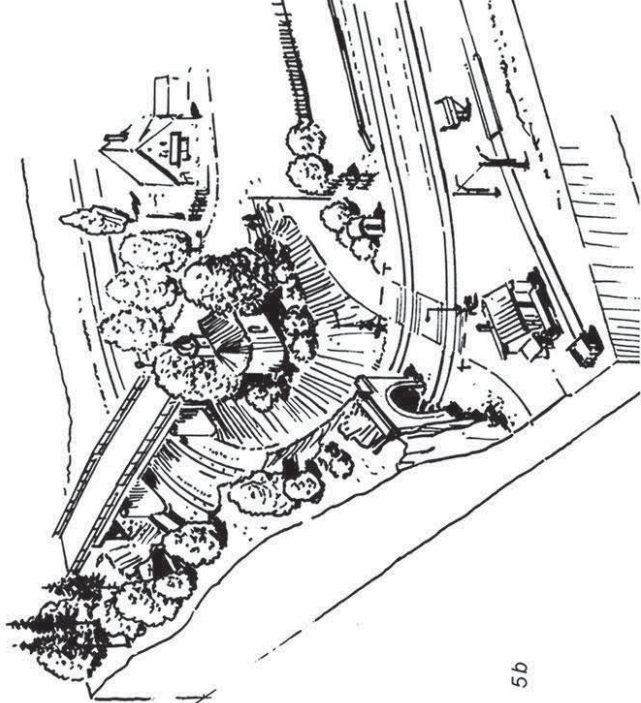
Die zwei Portale links sind in der selben Bauart ausgeführt und mit einer Mauer als „zusammengehörig“ verbunden (siehe auch das Kapitel „Tunnel“ in REPORT 6), während das dritte eine davon abweichende Beton-Konstruktion darstellt.



Zeichnungsmaßstab 1:16
 HO: 2,62 x 1,32 m
 N: 1,42 x 0,72 m
 Z: 1,04 x 0,52 m

5a

5
*Nebenbahn in der
 Fränkischen Schweiz
 — in 3 Stufen
 ausbaufähig!*



5b

Eine nette Kleinanlage für Freunde romantischer Nebenstrecken und für jene, die ihre Anlage aus Platzgründen nicht ständig aufgebaut stehen lassen können: Es ist möglich, das Hauptstück allein in Betrieb zu nehmen, während die beiden übrigen Teilstücke (siehe Trennlinien) irgendwo verstaubt stehen. Die Strecke beginnt in einer Kehrschleife unter dem Hauptstück und eine Serpentine zu der kleinen, hochgelegenen Endstation. Das aus dem Tunnel links oben kommende Gleis gehört quasi zum Bahnhofsvorfeld und erlaubt das Einfahren eines im Tunnel abgestellten Triebwagens, während ein Zug den Bahnhof verläßt und auf Streckenfahrt geht.