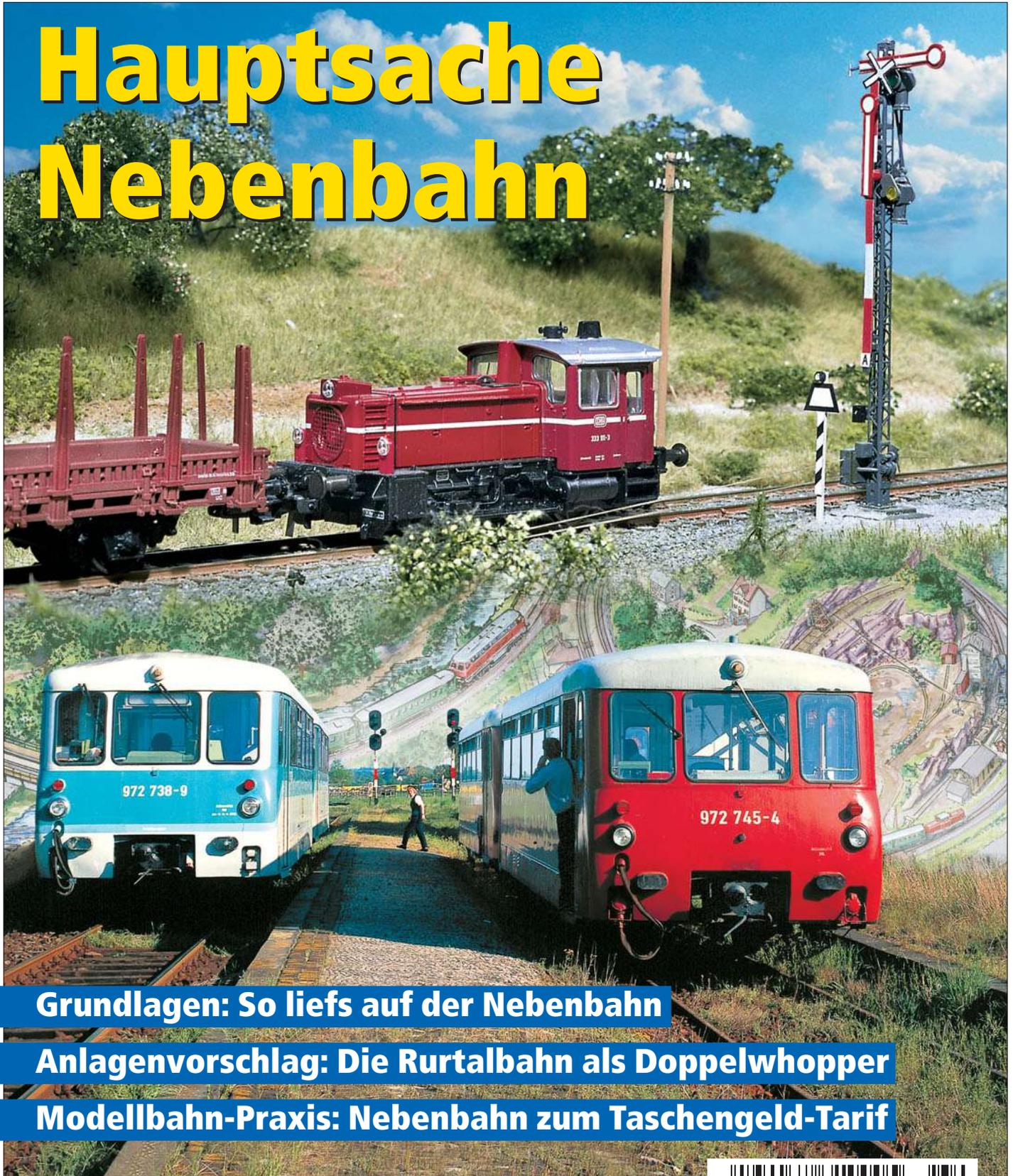


MIBA

SPEZIAL 64

Hauptsache Nebenbahn



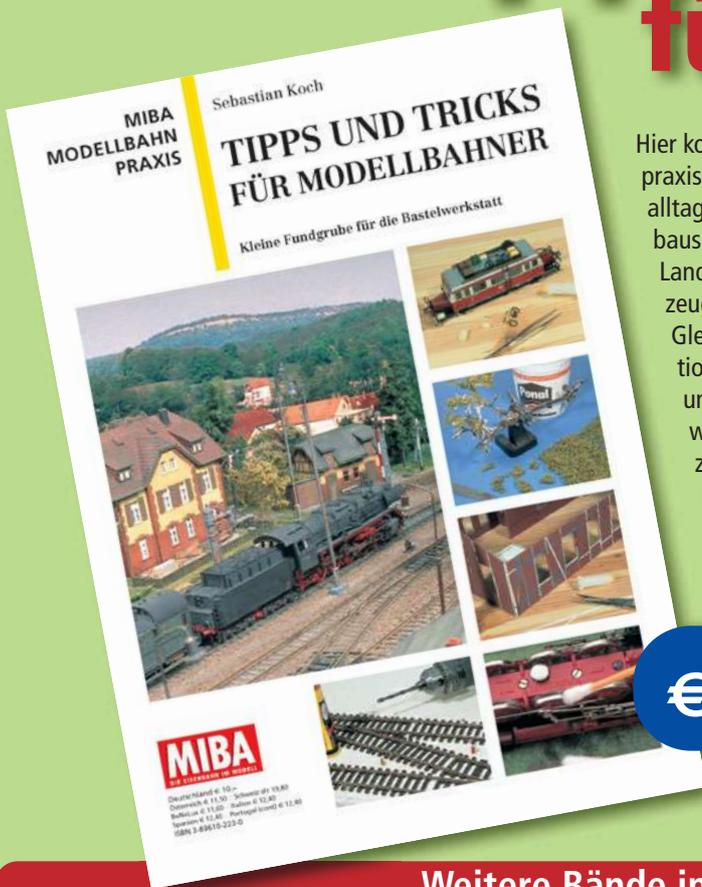
Grundlagen: So liefs auf der Nebenbahn

Anlagenvorschlag: Die Rurtalbahn als Doppelwhopper

Modellbahn-Praxis: Nebenbahn zum Taschengeld-Tarif



Profitipps für die Praxis



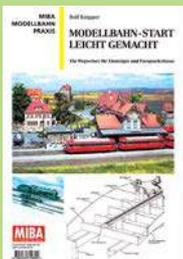
Hier kommt eine wahre Fundgrube an wertvollen Basteltipps und praxisgerechten Hinweisen für alle Bereiche des Modellbahnalltags: von Planung und Unterbau bis zur Erstellung des Rohbaus und dem Verlegen der Gleise, vom Gebäudebau und der Landschaftsgestaltung bis hin zum Supern von Modellfahrzeugen und den vielen kleinen Details links und rechts vom Gleis. Ein eigenes Kapitel ist der oft vernachlässigten konventionellen Elektrik gewidmet – hier geht es u.a. ums Verkabeln und um den Selbstbau eines Schaltpultes. Nicht minder wichtig sind die Tipps zu Wartung und Pflege von Fahrzeugen und Anlage – denn Staub und Dreck sind die größten Feinde des reibungslosen Betriebs. Ein unverzichtbarer Ratgeber aus der Werkstatt eines langjährigen Modellbahn-Praktikers.

Erhältlich ab Ende Mai 2005

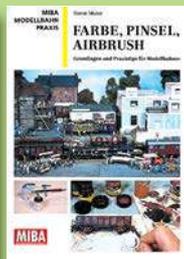
€ 10,-

84 Seiten im DIN-A4-Format, mehr als 210 Bilder, Klammerheftung
Best.-Nr. 150 87432

Weitere Bände in dieser Reihe:



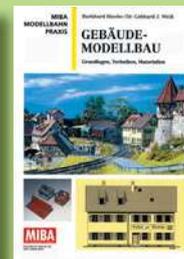
Rolf Knipper
Modellbahn-Start leicht gemacht
Best.-Nr. 150 87417



Horst Meier
Farbe, Pinsel, Airbrush
Best.-Nr. 150 87418



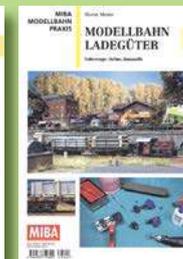
Horst Meier
Lackieren, Altern, Beschriften
Best.-Nr. 150 87420



B. Rieche/Dr. G. J. Weiß
Gebäude-Modellbau
Best.-Nr. 150 87419



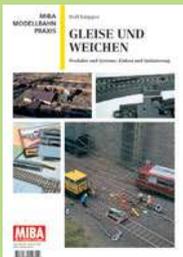
Horst Meier
Modellbahn-Ladegüter 1
Best.-Nr. 150 87422



Horst Meier
Modellbahn-Ladegüter 2
Best.-Nr. 150 87425



Thomas Mauer
Kleine Anlage Schritt für Schritt
Best.-Nr. 150 87421



Rolf Knipper
Gleise und Weichen
Best.-Nr. 150 87423



S. Koch/R. Ippen
Wege, Straßen und Plätze
Best.-Nr. 150 87424



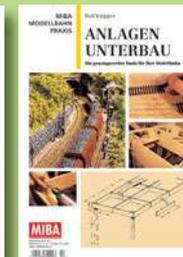
Sebastian Koch
Bahnhöfe und Haltepunkte
Best.-Nr. 150 87427



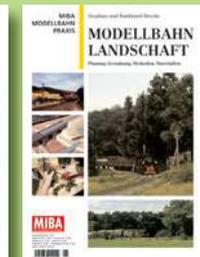
B. u. St. Rieche/U. Stehr
Modellbahn-Werkstatt
Best.-Nr. 150 87426



Stefan Hörth
Brücken und Überführungen
Best.-Nr. 150 87428



Rolf Knipper
Anlagen-Unterbau
Best.-Nr. 150 87430



Stephan u. Burkhard Rieche
Modellbahn-Landschaft
Best.-Nr. 150 87429

Jeder Band mit 84 Seiten und über 150 Abbildungen, überwiegend in Farbe, je € 10,-

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 34,
Fax 0 81 41/5 34 81 33, E-Mail bestellung@miba.de

Die Hauptsignale sind ungültig geworden, Trapeztafeln regeln den nur noch geringen Betrieb auf der Nebenbahn. Eine Köf mit kurzer Übergabe wartet an der Tafel auf das Pfeifsignal zur Einfahrt in den Bahnhof. *Martin Knaden* fing die Szene auf der Anlage der IG Diehmelalbahn ein. Schon aufwändiger ist die von *Wolfgang Herdam* eingefangene Zugkreuzung im Bahnhof Schneidlingen gesichert: Sowjetische EZMG-Signale mit einer roten und einer grünen Optik sichern die Zugkreuzung der „Blutblasen“.



Ich pfeif auf der Nebenbahn. Halt, stopp, bevor der MIBA-Korrektor schon wieder Handlungsbedarf sieht und mir in den Text pfuscht: Gemeint ist genau das, was da steht. Denn wer auf die Nebenbahn pfeift, hat vom Thema nicht viel verstanden: Hin und rum, rein in den Maulwurfshügel, raus aus dem Maulwurfshügel, Strecken mit einem Radius knapp größer als die Rundschuppenrückwand – wer solche „Darmverschlingungsanlagen“ plant und betreibt, soll bitte schön nicht behaupten, dass es sich hier um eine Modelleisenbahn nach Vorbild handelt.

Außerdem sind Hauptbahnen wesentlich kostenintensiver, da unterscheidet sich der Modellbetrieb nicht von seinem Vorbild: Umfangreiche Weichenstraßen, ein Wald von Signalmasten und eine Steuerung, welche ohne Kollege Computer nicht mehr bedienbar ist – sicher, eine doppelgleisige Hauptbahn, auf der hochwertige Schnellzüge von Horizont zu Horizont rauschen, hat ihren Reiz als Ausdruck unseres Fernwehs, aber vorbildgetreu kann so ein Modellbetrieb kaum sein, wenn nicht gerade riesige Anlagenflächen zur Verfügung stehen.

Welche Art von Eisenbahnstrecken wäre also für die Nachgestaltung im Modell geeigneter als eine Nebenbahn? Mit kurzen, überschaubaren Garnituren auf eingleisigen Strecken in gemächlichem Tempo daherzuckeln – keine Hektik, keine Termine, kein anderes Bier, äh, Thema ...

Überschaubar bleiben bei der Nebenbahn nicht nur die Kosten, sondern buchstäblich auch der Betrieb. Mit dem Walkaround-Regler – ob analog oder digital – ist man stets auf der Höhe des Geschehens, die wenigen Handweichen eines Landbahnhofs lassen sich vor Ort stellen und die Kupplungen werden vorbildgetreu mit der Hand gelöst. In Personalunion ist man Lokführer und Rangierer, der Job als Tasten drückender Fahrdienstleiter ist mir persönlich zu abstrakt und dem Spielwert nicht eben förderlich.

Da höre ich schon im Geiste die obliga-

torischen Bedenkenträger: Keine Action auf der Schiene, nix los hier! Aber gemacht: Ein Fahrplan ist schnell gestrickt und niemand hat was dagegen, wenn ein paar Zugpaare mehr eingeplant werden, als unbedingt nötig sind. Schließlich spielt unser Bähnchen doch „in der guten alten Zeit“, als vom Individualverkehr noch keine Rede sein konnte.

Dann verdichten wir die Zeit. Der Faktor 4 zu 1 beim Umbau des Weckers hat sich gut bewährt, sodass ein Fahrplantag in sechs Stunden abläuft. Streckenfahrten sind wegen der verkürzten Abstände schneller am Ziel, Rangierfahrten benötigen hingegen fast die gleiche Zeit – 4 zu

Nebenbahnen – pfeif drauf!

1 ist eben ein Durchschnittswert. Machen Sie sich aber auf einen besonderen Effekt gefasst: Für Sie als mitbewegtem Beobachter vergeht die Zeit des intensiven Spielens 1 zu 1, Ihre unbeteiligte Umgebung hingegen wird schneller altern – und das nicht nur im Einstein-Jahr ...

Eines darf auf der Nebenbahn keinesfalls fehlen: Loks und Triebwagen müssen mit Sound ausgestattet sein. Da zumeist nur ein Zug unterwegs ist, ist die klangvolle Untermalung nicht übertrieben. An unbeschränkten Bahnübergängen schreiben Tafeln Läuten und Pfeifen zwingend vor und so manche Zugkreuzung wird durch akustische Zeichen abgewickelt, wenn der Buchfahrplan dies vorschreibt – lebendige Eisenbahn für Auge und Ohr!

Das vorliegende Spezial soll Ihnen dieses „Weniger ist mehr“ nahe legen. Unser Grundlagenbeitrag erläutert detailliert die Abläufe, gleich anschließend folgen Tipps zur modellmäßigen Umsetzung. Verschiedene Anlagen bzw. Anlagenvorschläge setzen dies konkret um. Mehr Bahnspaß braucht kein Mensch, auf den Rest können Sie wirklich getrost pfeifen – meint Ihr

Martin Knaden



Liebe alte Bimmelbahn: Michael Meinhold hat seinen traditionellen Bilderbogen Karl-Ernst Maedel gewidmet. Seite 28 Foto: Gottfried Turnwald/Archiv mm

Der Gleisoberbau für Nebenbahnen bot manchmal einen abenteuerlichen Anblick! Lutz Kuhl zeigt Möglichkeiten zur Nachgestaltung. Seite 54 Foto: lk



Im Thüringer Wald „spielt“ die **Modulare Nebenbahn in HO**. Der Betrieb wird auf dem Modularrangement entsprechend den Normen der damaligen DRG abgewickelt. Seite 42 Foto: gp

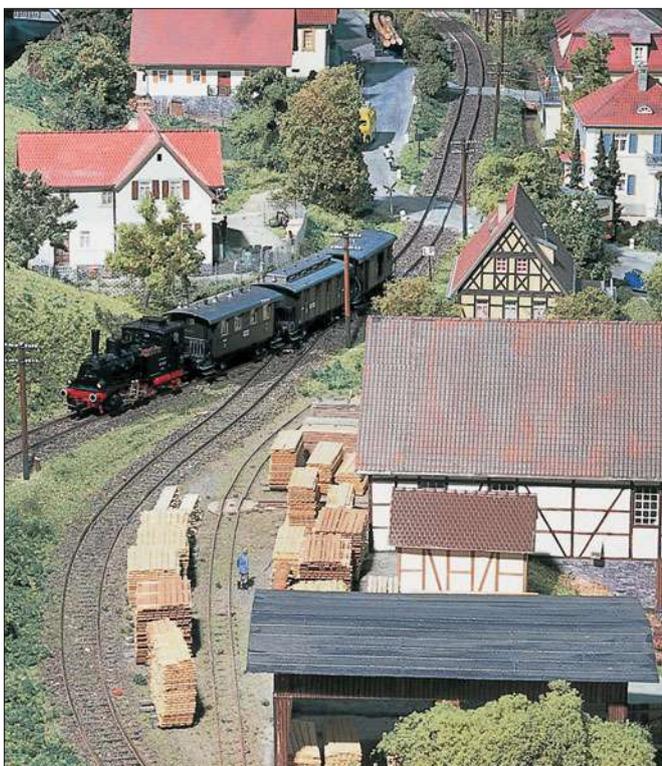
Strippenzieher neben der Bahn – Telegrafleitungen neben der Nebenbahn dürfen nicht zu „üppig“ geraten! Wie viele Leitungen sind nötig? Seite 86 Foto: rk



MIBA SPEZIAL

Die Bühlertalbahn baute Kurt Nesselhauf nach dem bekannten Vorbild im Nordschwarzwald. Die kaum sechs Kilometer lange badische Privatbahn hielt bis zum Ende der Fünfzigerjahre ihren Betrieb mit T 3-Lokomotiven aufrecht. Seite 70
Foto: gp

Mit dem Grundlagenthema Definierte Nebensache hat sich Franz Rittig auseinander gesetzt. Welche Möglichkeiten des Betriebsablaufs auf einer Nebenbahn sind vorbildgerecht? Seite 6 Foto: Leikra



INHALT

ZUR SACHE

Nebenbahnen – pfeif drauf! 3

GRUNDLAGEN

Definierte Nebensache 6

MODELLBAHN-PRAXIS

Man soll Tafeln nicht verteufeln 22
Gleisoberbau für Nebenbahnen 54
Bauen in Raten 80
Strippenzieher neben der Bahn 86
Vom Pummelchen zum Foto-Model 90

VORBILD

Liebe alte Bimmelbahn 28
Klein, aber fein! 62

ANLAGENPLANUNG

Düren–Heimbach zur DB-Zeit – auf zwei Decks:
Die Rurtalbahn als Doppelwopper 32

MODELLBAHN-ANLAGE

Mit dem Beschleunigten durch den Thüringer Wald:
Modulare Kleinbahn in H0 42
H0-Anlage nach konkretem Vorbild:
Die Bühlertalbahn 70

MARKTÜBERSICHT

„Bahnhöfe“ für Nebenstrecken 94

ZUM SCHLUSS

Vorschau/Impressum 102

Definierte Nebensache



Der Begriff trägt. Nebenbahnen lagen in der Rangordnung zwar unter Hauptbahnen, doch sie stellten keine Nebensache von womöglich geringem Wert dar. Im Gegenteil: Weil die Nebenbahnen wie Bäche und Zuflüsse Reisende und Güter in den Strom der Hauptstrecken einspeisten, konnte die Eisenbahn als System funktionieren. Begleiten Sie Dr. Franz Rittig auf einer Zeitreise über DRG- und DR-Strecken abseits der Magistralen und Ulrich Rockelmann zu Nebenbahnen der DB.

Gemächlich klappert die Tenderlok im Takt der Schienenstöße über die alten Gleise. Hin und wieder, wenn es bergan geht, lässt sie kurze, kräftige Abdampfschläge hören. Der Packwagen und die „Donnerbüchsen“, Reisezugwagen der Einheitsbauart, bereiten der Maschine keine Probleme.

Von der hinteren Bühne des letzten Waggons fällt der Blick auf das Streckengleis. Mit dem Lineal hat man es offenbar nicht verlegt. Kies- und Schotterbett wechseln sich ab. Zwischen den hölzernen Schwellen siedelt gelbliches Moos, hier und da wuchert Gras. Die Wagen schlingern, sie dröhnen und röhren – Donnerbüchsen eben.

Obwohl kein Bahnhof in Sicht ist, verlangsamt der Zug seine Fahrt. Die Bremsen schleifen an den Radsätzen. Ein Stoß, dann steht der Zug. Der Blick aus dem Fenster verschafft leider keine Klarheit. Die Lok verharrt unschlüssig vor einer schlichten Signaltafel, die ein schwarz umrandetes Trapez zeigt.

Was mag das bedeuten? Was passiert jetzt? Zu sehen ist nur, dass der Lokführer einen langen Hals macht. Hält er Ausschau, warum es nicht weitergeht? Der mäßig lange Lokpfeiff (das Achtungssignal Zp 1) scheint irgendjemanden auffordern zu wollen den Weg freizugeben. Aus der Gegenrichtung (dort gibt es wohl doch einen Bahnhof) antwortet eine zweite Dampflok: Ihrem langen Pfeiff folgt ein kurzer, dann noch ein langer Pfeiff – das Signal Zp 6 „Kommen“. Lok- und Zugführer wissen nun, dass sie in ein freies Kreuzungsgleis einfahren dürfen. Mit einem kurzen Pfeiff signalisieren sie ihr „Verstanden“.

Erst jetzt setzt sich der Zug wieder in Bewegung um nach wenigen Augenblicken exakt vor einer H-Tafel an einer Bahnsteigkante aus hölzernen Altschwellen zu halten. Auf dem Nachbargleis steht der Gegenzug, ebenso exakt vor einer H-Tafel. Eilig läuft der Zugführer zum Fernsprecher um die Ankunft seines Zuges mitzuteilen.