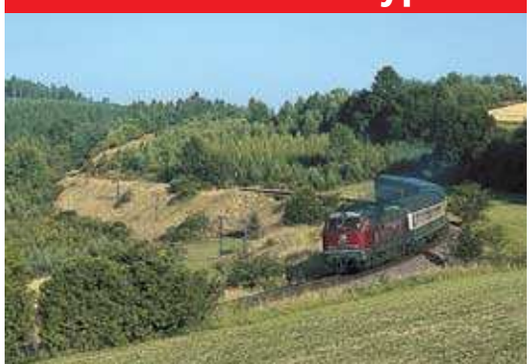
SPEZIAL 74
MIBA
MIBA SPEZIAL 74
MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL
SPEZIAL 74
Oktober 2007
B 10525
Deutschland € 10,–
Österreich € 11,50
Schweiz sFr 19,80
Italien, Frankreich, Spanien
Portugal (cont) € 12,40
BeNeLux € 11,60
Norwegen NOK 125,–
4 194038 310005 74

Eingleisige Hauptbahnen

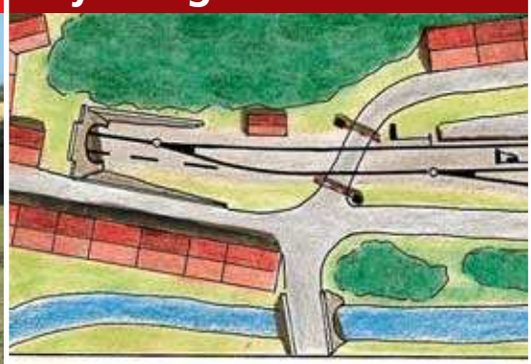
Eingleisige Hauptbahnen

- **Das ideale Anlagen-Thema**
- **Viel Betrieb, tolle Züge, wenig Platzbedarf**
- **Vorbild und Planung, Bau und Signalisierung**

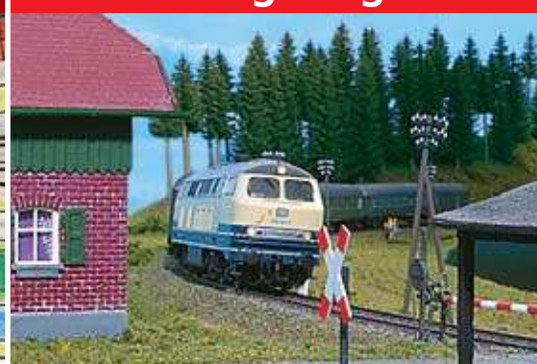
Eingleisige Hauptbahnen
Geschichte und Typen



Die amputierte Hauptbahn
Kyllburg in der Eifel



Dieselbetrieb im Odenwald
Höchst eingleisig



Halbe Sache – ganzer Spaß

Seit Oswald Hubers treffender Zeichnung über die Entwicklung eines Modellbahners – Sie erinnern sich: von der Anfangspackung über die Riesenanlage mit Spaghettitopf-Gleisführung zur kleinen, aber feinen Nebenbahn – gilt es als selbstverständliche Erkenntnis: Weniger ist mehr.

Und so bauten viele Modellbahner ihre ganz persönliche Nebenbahn. Mal nach Vorbild, mal nach Gusto; immer aber in überschaubaren Größenordnungen. Auf minimaler Fläche genießen sie maximale Beschäftigung, tuckern mit roten Schienenbussen durch grüne Landschaften und rangieren nach Herzenslust – die ganz Harten kuppeln hier mit der Pinzette die Originalschraubenkupplungen – mal ein Wägelchen an die Rampe, mal eines in das Anschlussgleis, mal den O-Wagen auf die Waage oder durch das Lademaß. Idylle pur, die auch abseits der großen Magistralen keine Langeweile aufkommen lässt. Nicht ohne Grund wurde unser Spezial 64 über Nebenbahnen von Ihnen, unseren Lesern, besonders gut angenommen.

„Schnellzüge? Brauch ich nicht!“, hört man aus den Kreisen dieser Glücklichen bisweilen. Hm. Wirklich nicht? Mich erinnert das ein wenig an jenen Vierzeiler, mit dem Eugen Roth unvergleichlich treffend die Entwicklung eines ganzen Lebens auf den Punkt brachte:

Ein Mensch erhofft sich fromm und still,
Dass er einst das kriegt, was er will.
Bis er dann doch dem Wahn erliegt,
Und schließlich das will, was er kriegt.

Ist also die Freiwilligkeit beim Verzicht auf hochwertige Reise- und schwere Güterzüge nur eingebildet? Wer weiß. In jedem Fall hat der Hauptstreckenverkehr seine eigene Faszination. Ein veritabler Schnellzug, vorn eine 01.10, eine 01 oder wenigstens eine 03, dahinter ein paar lange Vierachser – hat das nichts? Mit hundert und mehr Sachen tobt er an uns vorbei, das Stampfen der Lok und das nachfolgende Rauschen der rollenden Räder auf den Schienen klingt uns eindrucksvoll in den Ohren. Fast meint man am Bahndamm, den Fahrtwind zu spüren.

Klar braucht so ein Thema mehr Platz. Platz, den nicht jeder zur Verfügung hat. Aber vielleicht lässt sich ja auch ein Kompromiss finden: Wir bauen – wie bei der Nebenbahn – nur ein Gleis und gönnen uns, quasi zum Ausgleich, statt der einfachen Signaltafeln eine volle Ausstattung mit Hauptsignalen. Die stellenweise engen Radien werden mit entsprechenden Geschwindigkeitsbeschränkungen gesichert und schon können all die herrlichen Garnituren mit den klangvollen Namen auch auf unserer Anlage fahren. D-Züge, F-Züge, vielleicht sogar ein schmucker TEE oder ein umgeleiteter Express mit Ellok und Vorspann – alles ist jetzt plötzlich möglich!

Auch betrieblich ist einiges geboten, denn die Monotonie einer Hauptstrecke in „Hundeknochen“-Streckenform ist a priori ausgeschlossen. Die zusätzlichen Sicherungsmaßnahmen beim Zweirichtungsverkehr auf einem Gleis bringen nämlich beim Vorbild lästige Erschwernisse, die aber gerade für uns das Salz in der Suppe sind.

Die Fahrdienstleiter einer solchen eingleisigen Hauptbahn haben alle Hände voll zu tun. Ein Anlagenthema also, das aktives Spielen bietet, ohne uns den Verzicht auf die weite Welt der großen Eisenbahn abzuverlangen – besser gehts doch nicht, meint Ihr *Martin Knaden*

Die V 200 brummt mit ihrem Schnellzug an einer Blockstelle vorbei. Da diese Blockstelle für beide Fahrtrichtungen zuständig ist, stehen ihre Hauptsignale sozusagen Rücken an Rücken. *Rolf Knipper* komponierte das für eingleisige Hauptbahnen so typische Titelmotiv.
Zur Bildleiste unten: *Udo Kandler* lichtete den von einer 215 gezogenen E 3355 auf der Strecke Löffingen–Bachheim ab. Die einst zweigleisige Hauptbahn in der Eifel wird seit dem Rückbau eingleisig betrieben; *Michael Meinhold* und *Thomas Siepmann* präsentieren dazu ihren Anlagenvorschlag Kyllburg. Die betrieblichen Abläufe seiner Odenwaldbahn mit dem Bahnhof Höchst als Mittelpunkt beschreibt *Dieter Dabringhausen (Foto: Ludwig Fehr).*

Zweirichtungs-Gleis nennt Dr. Franz Rittig seinen Grundlagen-Beitrag zum Thema eingleisige Hauptstrecken. Das Bild macht schon ohne Worte sinnfällig, worum es geht. Es zeigt den mit 219 141 bespannten RE 5923 oberhalb von Tantow bei Radekow.
Seite 6. *Foto: Jan Schoof*

Mit 600 Tonnen über die Dörfer lässt Michael Meinhold Vorbild-Schnellzüge über eingleisige Strecken „kacheln". Die Umsetzung für die Modellbahn liegt geradezu auf der Hand.
Seite 50. *Foto: Dipl.-Ing. Herbert Stemmler*

Höchst eingleisig – im Rahmen dieser Artikelfolge stellt Dieter Dabringhausen seine H0-Anlage nach Vorbild der Odenwaldbahn vor. Natürlich handelt es sich dabei um eine eingleisige Strecke!
Seite 78. *Foto: Ludwig Fehr*

MIBA
SPEZIAL 74
DIE EISENBAHN IM MODELL

Eine 0-Anlage im Aufbau stellt Horsts Hauptbahn-Bahnhof dar. Die Streckenführung außerhalb des Bahnhofs ist eingleisig, jedenfalls überwiegend! Peter Urban schildert, wie es zu der Anlage seines Modellbahnfreundes kam. Seite 58. *Foto: gp*

Unter dem Titel Hp 1 – quasi Rücken an Rücken erläutert Dieter Thomas die Signalaufstellung an eingleisigen Hauptbahnen. Das nebenstehende Bild zeigt den D 734 Norddeich-Mole–Rheine am 3.1.1975 auf einem eingleisigen Abschnitt in der Nähe von Lingen/Ems. Seite 28. *Foto: Stefan Carstens*

150 Jahre Mangfalltalbahn – die eingleisige Verbindung Holzkirchen–Rosenheim ist ein sehr gutes Vorbild für die Modellbahn! David Hruza stellt die elektrifizierte oberbayerische Strecke in der Epoche IV vor. Seite 44. *Foto: David Hruza*

INHALT

ZUR SACHE
Halbe Sache – ganzer Spaß 3

GRUNDLAGEN
Zweirichtungs-Gleis 6
Hp 1 – quasi Rücken an Rücken 28

ANLAGEN-PLANUNG
Die amputierte Hauptbahn 18
Die Weserbahn 34
Von Malente-Gremsmühlen bis Freudenstadt 66

VORBILD
150 Jahre Mangfalltalbahn 44
Mit 600 Tonnen über die Dörfer 50

MODELLBAHN-ANLAGE
Horsts Hauptbahn-Bahnhof 58
Höchst eingleisig 78
Das Kelleroval 94

VORBILD + MODELL
Hausen im Tal 70

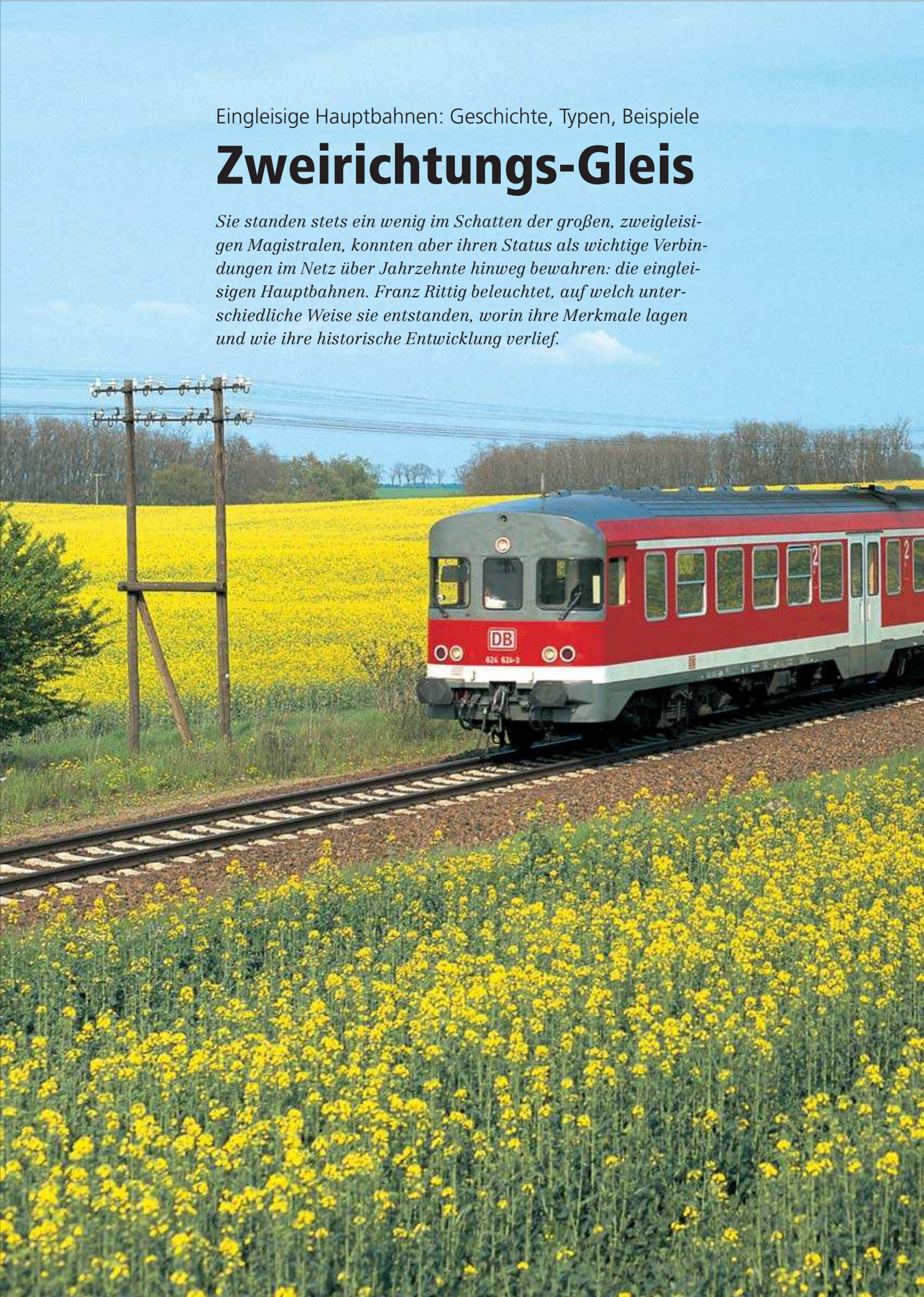
ANLAGEN-VORSCHLAG
Hauptverkehr in Bodenwöhr 86

ZUM SCHLUSS
Vorschau/Impressum 102

Eingleisige Hauptbahnen: Geschichte, Typen, Beispiele

Zweirichtungs-Gleis

Sie standen stets ein wenig im Schatten der großen, zweigleisigen Magistralen, konnten aber ihren Status als wichtige Verbindungen im Netz über Jahrzehnte hinweg bewahren: die eingleisigen Hauptbahnen. Franz Rittig beleuchtet, auf welch unterschiedliche Weise sie entstanden, worin ihre Merkmale lagen und wie ihre historische Entwicklung verlief.



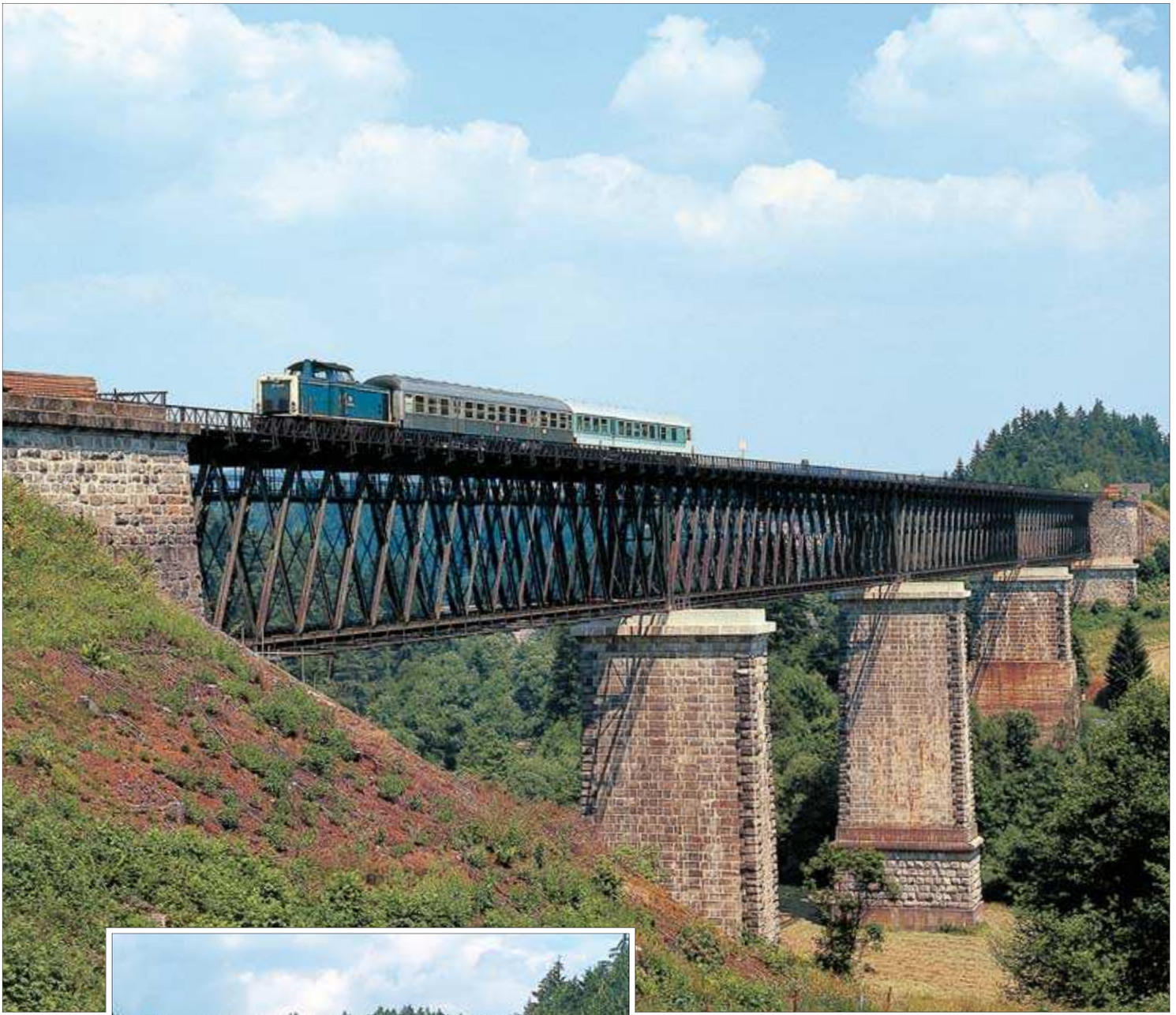
Um mit Bestimmtheit sagen zu können, was eine Haupt- und was eine Nebenbahn ist, genügt es keineswegs, als Maßstab die Anzahl der parallel in die Landschaft verlegten Gleise zu bemühen. Eine zweigleisige Strecke muss noch lange keine Hauptbahn, eine eingleisige Strecke nicht zwangsläufig eine Nebenbahn sein! Doch: Wie und woran erkennt man eine eingleisige Hauptbahn?

Im Grunde gehören solche Begriffe wie „Hauptstrecke“ und „Nebenbahn“ bereits der Geschichte an. Selbst gestandene Eisenbahner von heute können mit diesen einst gängigen Fachtermini zumeist nur noch wenig anfangen und wissen oft gerade einmal, ob „ihre“ (eingleisige) Strecke oder die von dieser Strecke abzweigenden Trassen zum Vorrang-, zum Leistungs- oder zum Regionalnetz der DB AG zählen. Doch selbst da haperts mit der Klarheit, denn eine „Regionalbahn“ ist keine Nebenbahn, sondern ein Nahverkehrszug, der durchaus über eine zweigleisige Magistrale mit ICE-Verkehr rollen kann. Und die ist nun wirklich keine Nebenbahn! Summasummarum: Auch hier herrscht der Begriffswirrwarr einer Zeit, da der Reisende unversehens zum Bahnkunden, der gute alte Fahrkartenschalter zum „Counter“ und das Bahnhofsklo zum Institut „McClean“ mutierte.

Um im angelsächsischen DB-Deutsch zu verharren, kehren wir back to the basics und fragen grundlegend: Was genau zeichnete eine eingleisige Hauptbahn aus? Wann konnte eine eingleisige Strecke als Hauptbahn gelten und wann durfte sie es nicht, obwohl auf ihr Eil- und sogar Schnellzüge rollten?

Großes Foto: Nur noch äußerst selten findet man eingleisige Hauptstrecken mit Doppel-Telegrafenmasten. Anfang Mai 2002 begegnete Udo Kandler dem 624 624 / 624 667 als Regionalexpress bei Trebnitz auf der Strecke Berlin–Kietz.

Auf der eingleisigen Hauptbahn von Rottweil nach Horb verkehrten die letzten Tenderloks der Baureihe 78. Hier ein Güterzug bei Talhausen. ***Foto (um 1970): Ulrich Czerny, Archiv MIBA***



Untrügliches Zeichen für einst zweigleisig angedachte bzw. gebaute Strecken sind meist ihre Brücken, wie hier die Ohe-Brücke der eingleisigen Hauptstrecke von Plattling nach Bayerisch-Eisenstein. ***Foto: Udo Kandler***

Ihre Einbettung in die Landschaft, ihr Trassenprofil und die Tunneleinfahrt lassen keinen Zweifel: Die Hauptstrecke Backnang–Schwäbisch Hall-Hessental wurde eingleisig geplant und ebenso gebaut und betrieben. ***Foto: Harald Ott***

Halten wir zunächst fest, dass die Einordnung in die Kategorien „Hauptstrecke, eingleisig“ oder „Nebenbahn“ weder von einer plakativen Erklärung, noch von nur einzelnen Faktoren oder Merkmalen abhängt. Sie fragen, wen das interessiert? Für den geschichtsbewussten Modellbahner (und wer möchte das nicht sein?) ist es sehr wohl von Belang, ob das, was er da gerade eingleisig baut, auch wirklich die beabsichtigte Hauptbahn darstellt. Für all jene, die der Epoche III frönen (und dies sind 69 % der MIBA-Leser) dürfte es sich möglicherweise sogar um eine entscheidende Frage handeln.

Was die EBO sagte

Zu Zeiten der Epoche III waren nämlich die Begriffe der guten alten Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO bzw. BO) aus DRG-Zeiten noch uneingeschränkt anwendbar, auch im Hinblick darauf, wann eine eingleisige Strecke sich des Prädikats „Hauptbahn“ rüh-

Die Reparationsdemontagen nach dem Zweiten Weltkrieg führten dazu, dass die DR in der DDR lange Zeit fast alle Hauptstrecken eingleisig betreiben musste. 01 522 mit dem E 800 Leipzig–Saalfeld am 31. Juli 1978 bei Miesitz. ***Foto: Udo Kandler***

Links: Viele Bahnhöfe an eingleisigen Hauptstrecken hinterließen mit ihrem ländlichen Flair den Eindruck von Nebenbahnen, wie hier der Bf Kappel-Gutachbrücke der Strecke Freiburg–Donaueschingen. ***Foto: Harald Ott***

Auch in Mecklenburg werden verschiedene, von Anfang an nur eingleisig geplante und gebaute Hauptstrecken bis auf den heutige Tag eingleisig betrieben. Am 6. März 2001 verließ 218 209 mit dem bunten Regionalexpress RE 3379 den Bahnhof Teterow. ***Foto: Jan Schoof***

men konnte und wann sie es nicht durfte. Die Termini „Hauptstrecke“ und „Nebenbahn“ stellten einen unverzichtbaren Standard dar, ein festes Koordinatensystem, in dem man sich zuverlässig orientieren konnte und auf das die Bahnstrukturen und ihre Organisation aufbauten.

Unabhängig davon, ob die Trasse ein- oder zweigleisig ausgeführt wurde, präjudizierte die EBO der DRG im Jahre 1929, letztlich seien alle Eisenbahnen des allgemeinen und öffentlichen Verkehrs entweder Haupt- oder Nebenbahnen: „Die Entscheidung darüber, ob eine dem allgemeinen Verkehr dienende Eisenbahn Hauptbahn oder Nebenbahn ist, trifft der Reichsverkehrsminister“. Aha. Ist also doch nur ein Verwaltungsakt „von oben“ nötig? Mitnichten, denn selbst der Reichsverkehrsminister (RVM) hatte sich bei seiner Entscheidung nach Kriterien zu richten – nicht nach einzelnen, sondern nach einem ganzen Ensemble von Kriterien, Gesetzen und Richtlinien.