4 April 2023 – 61. Jahrgang, Heft Nr. 670 EUR 8,40 (D)

eisenbahn Modellbahn magazin

DB-Alltag der Epoche III in H0

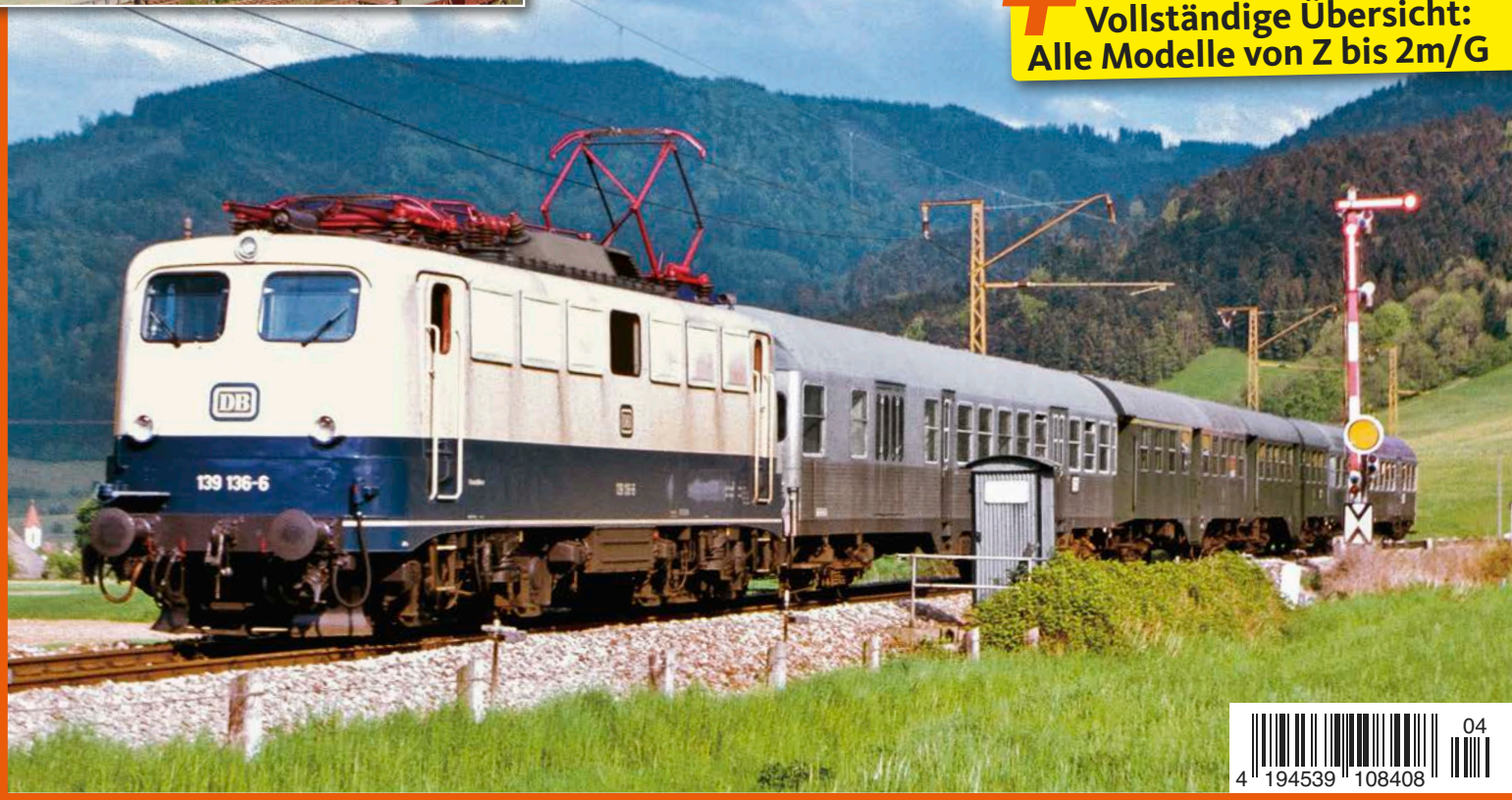
Traum-Anlage mit Hauptbahn, Nebenbahn und Dampf-Bw

Seit über 60 Jahren zuverlässig im Dienst

Baureihe 139

Technik und Einsatz der Einheitslok für steile Strecken

+ Vollständige Übersicht: Alle Modelle von Z bis 2m/G



EUR 9,20 (A) · CHF 13,50 (CH) · EUR 9,70 (B, LUX) · EUR 9,90 (NL) · DKR 90,95 (DK)

04
4 194539 108408

Gleisdreiecke in Sachsen

Was die Bahnhöfe Riesa und Herlasgrün so besonders macht

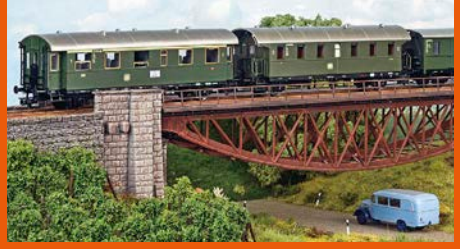
Werks-Rangierloks
Übersicht der H0-Modelle

218-Revier Sauerland
Farbvielfalt in „Hagen-Eck“

Motiv Zugreinigung
Anregungen für die Anlage

H0-Test „Donnerbüchsen“

Im Vergleich: Brawas Neuheit und Fleischmanns Klassiker



märklin
TRIX

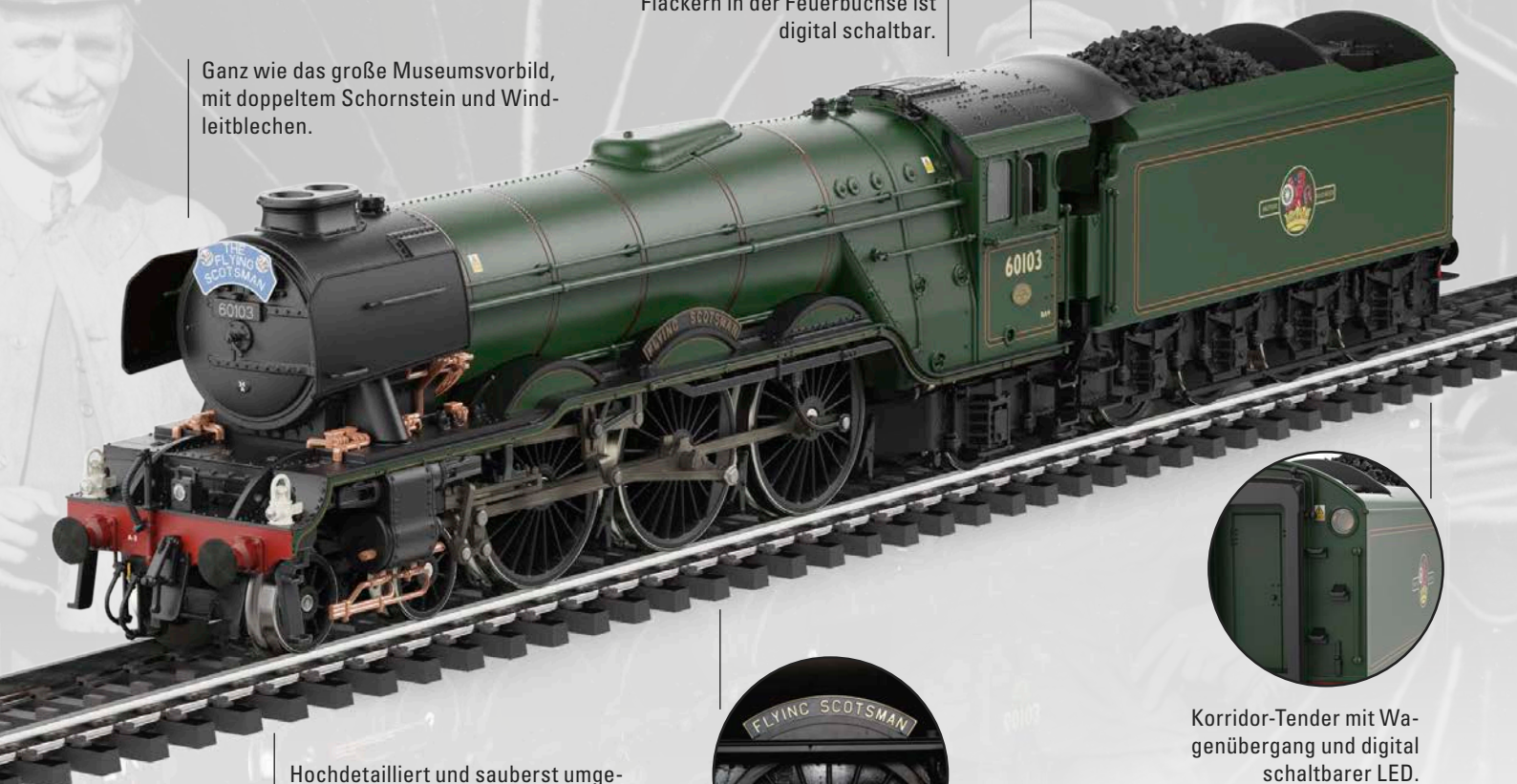
FLYING SCOTSMAN

Das englische Paradepferd und zweifacher Rekordhalter als beeindruckende Neukonstruktion

Führerstand mit detailliert ausgeführter Kesselrückwand und Tendervorderseite. Die Führerstandsbeleuchtung und das Flackern in der Feuerbüchse ist digital schaltbar.

Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender.

Ganz wie das große Museumsvorbild, mit doppeltem Schornstein und Windleitblechen.



Korridor-Tender mit Wagenübergang und digital schaltbarer LED.

Hochdetailliert und sauberst umgesetzt zeigt sich ebenfalls die Front des Flying Scotsman mit Zugschild, Laternen und Kupferleitungen.

Mit vorbildgerechter Platzierung der Namensschilder.

So erstmalig als hochdetailliertes H0-Modell im Maßstab 1:87

Licensed by SCMG Enterprises Ltd. Flying Scotsman® and designs ©SCMG. Flying Scotsman is a National Railway Museum locomotive. Every purchase supports the museum. www.nrm.org.uk/flyingscotsman

FLYING SCOTSMAN 100 YEARS

märklin H0

Wechselstrom

N mfx DCC VI 15+

39968 Dampflokomotive Class A3 „Flying Scotsman“

€ 589,– *

TRIX H0

Gleichstrom

N VI mfx DCC 15+

22886 Dampflokomotive Class A3 „Flying Scotsman“

€ 589,– *

* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.maerklin.de
www.trix.de

www.facebook.com/maerklin
www.facebook.com/trix

Geht's ein bisschen *leiser?*

Das Mittelrheintal mit den hochfrequentierten Bahnstrecken Troisdorf – Wiesbaden und Köln – Mainz ist seit jeher ein Traumziel für Eisenbahnfreunde. Schon der Fotograf Carl Bellingrodt tobte sich hier in den 1930er-Jahren aus, für Reisende in Zügen wie dem Rheingold war die Fahrt entlang des Rheins der Höhepunkt der Reise. Bis heute fasziniert der Verkehr auf den Strecken. Doch die Bahn-Idylle ist bedroht, denn die DB will in den kommenden Jahren in 20 Kommunen insgesamt 27 Kilometer Lärmschutzwände an beiden Seiten des Rheins aufstellen.

» Lärmschutz am Mittelrhein: Schüttet man das Kind mit dem Bad aus?

Die Menschen in den Orten werden die Bemühungen begrüßen. Tagein, tagaus müssen sie mit dem Bahnverkehr leben. Die Züge werden immer länger und vor allem nachts wird der Bahnbetrieb, der vielerorts dicht an ihren Häusern vorbeizieht, zur Belastung. Der Schienenlärm ist unsichtbar, er schreckt auf, er beeinträchtigt die Gesundheit, er raubt ihnen den Schlaf. Im Mittelrheintal liege die Lärmbelastung auf einem gesundheitsschädlichen Niveau, sagt die rheinland-pfälzische Umweltmi-nisterin Katrin Eder, die die Schallschutz-Maßnahmen begrüßt. Bemühungen in diese Richtung gibt es in der Region schon seit vielen Jahren. Doch jetzt – so scheint es – werden „Nägel mit Köpfen" gemacht.

Nah an der Wohnbebauung entlang fahren die Züge in Oberwesel. Schienenlärm ist im Mittelrheintal ein Problem. Sind Lärmschutzwände eine nachhaltige Lösung dafür? *Florian Dürr*

Das Antlitz von Orten wie Rüdesheim, Oberwesel oder Brey dürfte sich bald verändern, wenn meterhohe Beton-, Blech- oder Plexiglaswände entlang der Schienen hochgezogen werden. Ästhetisch ist das eine unglückliche Lösung, denn es wird dem Charakter dieser Kulturlandschaft – das Mittelrheintal ist eine UNESCO-Welterberegion – vermutlich schaden, wenn ihn nicht sogar örtlich entstellen.

Mauern und Blechwände tragen zum Ziel der Lärmminderung nur bedingt bei, denn die Schallemissionen bleiben trotzdem enorm.

Außerdem bleiben massive Erschütterungen, die man mit Dämpfern im Oberbau auch nur teilweise abfedern kann. Und solange es Emissionen gibt, wird man auch in den Orten am Mittelrhein mit Widerstand gegen den Bahnverkehr rechnen müssen. Ob Lärmschutzwände da Abhilfe bringen? Oder schafft man am Ende bloß neue Probleme – Stichwort Eingriff in das Stadtbild –, ohne die bestehenden Schwierigkeiten zu beseitigen?

Eine Alternativtrasse, die einen Großteil der Züge aufnehmen könnte, ist indessen nach wie vor in weiter Ferne. Eine Machbarkeitsstudie des Bundesverkehrsministerium kam 2022 zu dem Ergebnis, dass sie deutlich günstiger werden könnte, als ursprünglich prognostiziert. Derzeit liegen die Pläne zur Bewertung bei den Ländern. Es wäre jetzt ein guter Zeitpunkt für ein Zeichen, dass man dieses Projekt angehen möchte. Denn nur so kann dem Lärmproblem am Mittelrhein nachhaltig begegnet werden.

Florian Dürr, Chefredakteur

Liebe Leserinnen und Leser,

wir bitten Sie sehr herzlich um Verständnis, dass wir – und dies erstmals seit langem – den Preis für das *eisenbahn magazin* wegen stark gestiegener Papier- und Druckkosten erhöhen müssen. Er beträgt ab dieser Ausgabe im Einzelverkauf in Deutschland 8,40 Euro. Unsere Abonnenten gewähren wir als Dankeschön für die Treue einen Preisvorteil gegenüber dem Kauf im Handel; der Preis eines Heftes im Abo beträgt daher nur 7,90 Euro. Und für alle Abonnenten in Deutschland sind die Versandkosten darin bereits enthalten! *Die Redaktion*

10–23 Vorbild & Modell: DB-Baureihe 139

MKL

Im Fokus

10 Einheitselloks für steile Strecken
Schon seit mehr als 60 Jahren sind einige Elloks der Baureihe 139 im unermüdlichen Betriebsdienst eingesetzt. Sie entstanden Ende der 1950er-Jahre als Steilstrecken-Variante der E 40, sind mit einer elektrischen Widerstandsbremse ausgerüstet und somit recht universell verwendbar

20 DB-Ellok in farbenfroher Vielfalt
Obwohl die ersten Elloks der Baureihe 139 schon vergleichsweise früh bei der Bundesbahn zum Einsatz kamen, ließ die Modellbahnindustrie mit Ellok-Umsetzungen im Vergleich zur „Mutterbauart" E 40 ein Weilchen auf sich warten

Eisenbahn

6 Den Kürzesten ziehen
Lokbespannte Züge mit nur einem Wagen wirken auf das Auge des Betrachters oft kurios, sind aber durchaus modellbahngerecht

24 Bild des Monats
Was passiert 2023 mit der denkmalgeschützten Signalbrücke in Bad Harzburg?

26 Entlang der Schiene
Kurzmeldungen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

38 Fahrwege in drei Richtungen
Im Bahnhofsbereich waren und sind Gleisdreiecke eine Besonderheit und erfüllen unterschiedliche Funktionen. In Sachsen kann man diese Spezialität noch heute in Herlasgrün und Riesa besichtigen

44 Umbau-Vierachser bei Museen
Auch nach ihrer Ausmusterung ist die Zeit der DB-Umbauwagen noch nicht vorbei

46 Der langjährige SBB-Exot
Mitten in der Schweiz verläuft die meterspurige Brünigbahn Luzern – Interlaken Ost. Mehr als 100 Jahre lang wurde sie von den SBB betrieben und war dort stets eine Besonderheit

50 Bunte Jahre in Hagen
Ab etwa 1980 ging es beim Bw Hagen-Eckesey recht bunt zu: Die Dienststelle behei- matete Dieselloks der Baureihe 218 in bis zu vier verschiedenen Lackierungsvarianten

Modellbahn

56 DR-65^{10} aus Sonneberg
Neubau-Dampflokomotive 65 1010 als N-Modell von Piko und ihr Vorbild auf den Strecken der Reichsbahn

60 Vom Steinbruch zum Brecher
Diese Feldbahnanlage mit Anbindung an einen Schmalspur-Bahnhof in H0e zeigt, dass man auch auf kleiner Fläche recht viel Betrieb machen kann

64 Neu im Schaufenster
Produktneuheiten der Modellbahn-Industrie in puncto Fahrzeuge, Technik und Zubehör

Jürgen Albrecht

106–112 *Die Loks und Züge auf dieser H0-Anlage steuern den Bahnhof Kirchberg/Baden an, der als attraktiven Blickfang über dieses große Bw verfügt*

Klaus Kampelmann

50–54 *Viele Jahre waren Dieselloks der Baureihe 218 in Hagen-Eckesey beheimatet. Wir beleuchten eine besonders bunte Epoche*

Inspiration für Modellbahner: In Sachsen existieren bis heute Bahnhöfe mit Gleisdreieck **38–43**

Rainer Heinrich

16 Seiten Extra!

Rundschuppen und Museen, die Sie 2023 besuchen können

86–90 *Brawas H0-„Donnerbüchsen" treten im Test gegen die Pendants von Fleischmann an*

Gunnar Selbmann

74 Dieselloks für Rangierdienste
Nachdem wir vergangenes Jahr die zweiachsigen Industriebahn-Lokmodelle porträtierten, widmen wir uns jetzt den Winzlingen auf drei Radsätzen

77 Mikrocontroller in Aktion
Arduino Controlled Modell Railway hilft bei geplanten Elektronik-Eigenbauten

80 Saubere Sache innen wie außen
Die am Rande von Bahnhöfen zu verrichtenden Reinigungsarbeiten an Schienenfahrzeugen sollten als Anlagen-Randthema nicht vergessen werden

84 Tipps & Kniffe
Bastelempfehlungen von Lesern für Leser

86 Personenwagen, die jeder braucht
Die besonders auf Nebenbahnen gut einsetzbaren „Donnerbüchsen" in einem H0-Reisezugwagentest mit den Fabrikaten Brawa und Fleischmann

92 Zu Besuch bei Hädl
TT-Hersteller Ralf Hadler aus Broderstorf ist seit 1995 am Markt und kann mit seinem ersten Lokmodell aufwarten

102 Scheppernder Zugbetrieb
Leser-Anlage auf dem Dachboden mit historischen und modernen Modellbahnfahrzeugen der Nenngröße 0

106 Bw mit drei Lokschuppen
Als transportable Ausstellungsanlage mit Bundesbahn-Motiven der Epoche III entstand beim Club „Werkstatt 87" das H0-Schaustück „Kirchberg/Baden" mit einem Bahnbetriebswerk als Blickfang

Service

37 Termine/TV-Tipps
94 Leserbriefe
96 Kleine Bahn-Börse
96 Fachgeschäfte
101 Veranstaltungen
105 Buch & Film
114 Vorschau/Impressum

Wolfgang Bügel

***Titelbild:** 31 Lokomotiven der Baureihe E 40 wurden ab 1959 für den Einsatz auf Steilstrecken mit einer elektrischen Widerstandsbremse ausgerüstet. Am 23. Mai 1979 ist 139 136 mit dem N 4572 bei Himmelreich auf der Höllentalbahn Titisee – Freiburg unterwegs*

Ein-Wagen-Züge

Den Kürzesten ziehen

Lokbespannte Züge mit nur einem Wagen wirken auf das Auge des Betrachters oft kurios – scheint doch die Leistungsfähigkeit der Zuglok meist nicht ausgeschöpft. Besonders häufig war diese Betriebsform bei NE-Bahnen zu erleben

Ein Dosto-Steuerwagen hinter 143 263 genügt am 20. August 2009 für das Fahrgastaufkommen auf der RB 81 nach Trier, die hier gerade den alten Bahnhof von Hatzenport passiert. Solche kurzen Leistungen waren auf Hauptbahnen eher selten *Egon Pempelforth*

Jung-Lok „Edewecht“ der Kleinbahn Bad Zwischenahn – Edewechterdamm hat keine Mühe mit ihrer zweiachsigen Last, die sie die Rampe zum Küstenkanal hinaufzieht. Das Güteraufkommen blieb meistens gering, die Leistungen von den Betrieben jenseits des Kanals waren vom Torftransport gekennzeichnet. Manchmal ging auch ein voller Wagen in die Gegenrichtung, wie hier im Frühjahr 1985. Die Bahn wurde 1991 eingestellt, ihre Strecke in einen Radwanderweg umgewandelt

Ausblick in die Nachbarschaft: Die 22 Kilometer lange Bahnstrecke von Rybnik (Zartlesdorf) nach Lipno nad Vltavou (Lippen an der Moldau) führt durch eine ursprüngliche Gegend in Tschechien, nahe der Grenze zu Österreich. Ein Doppelstockwagen mit Lok 113 006 hat im Mai 2003 Lipno erreicht. Auf der als „Hohenfurther Elektrische Lokalbahn“ Ende 1911 eröffneten Privatbahn übernahm ab Juli 1912 die Staatsbahndirektion Linz die Betriebsführung. Dabei sollte es nicht bleiben ... Andreas Mausolf (3)

Legendär: Meistens ganz früh morgens in Richtung Syke unterwegs: V 36 007 der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (VGH) bei Süstedt im Frühjahr 1981; die Rückleistung aus Syke hatte es dann allerdings oft in sich! Bei der Lok aus dem Baujahr 1943 handelt es sich um die Ex-DB 236 213, die 1979 zur VGH kam, bei der sie bis 1985 im Einsatz stand

Viel Leistung für ein bisschen Zug: 218 104 bildet im Januar 1999 mit ihrem Doppelstockwagen in Stendal eine kurze Regionalbahn nach Wolfsburg

Andreas Mausolf (2)

Werksanschluss als „Straßenbahn" in Bremen-Nord: Die letzte Werklok der Vulkan-Werft mit einem Rungenwagen 1982 in der Löhstraße, durch die das Gleis zur Farge-Vegesacker Eisenbahn führte. Alles ist längst Geschichte – auch die Werft gibt es seit 1997 nicht mehr

In Wetter (Hess. Nass.) kommt am 25. Mai 1993 die überschaubare Garnitur des N 8457, bestehend aus 212 285 und einem Bm, zum Halten. Der mittelhessische Bahnhof strahlt zu jenem Zeitpunkt noch viel Nebenbahn-Atmosphäre aus *Bodo Schulz*

Auf Hauptstrecken sind Zugleistungen mit nur einem Wagen kein häufig zu beobachtender Anblick: Im Personenverkehr kommen sie selten, im Güterverkehr von Zeit zu Zeit einmal vor. Beispielsweise wenn Lademaßüberschreitungen über Umfahrungsstrecken geführt werden müssen, sind solche Leistungen nach wie vor anzutreffen, auch bei dringenden Transporten sowie im Betriebsdienst oder eben in jenen Fällen, in denen ein planmäßiger Güterzug schlicht in Ermangelung entsprechenden Aufkommens nur mit einem Wagen verkehrt.

Wechseln wir in die Vergangenheitsform, denn das Geschehen auf Nebenstrecken der DB hat sich in der überwiegenden Zahl der Fälle grundlegend geändert. Hier waren schon eher solche Minimal-Züge zu sehen. Seltener im Personenverkehr, doch auch hier gab es mit einem Wagen verkehrende Verstärkerzüge und solche, die überwiegend dem Schülerverkehr dienten. Als noch Güterzugbegleitwagen im Einsatz standen, kam es auf Rückfahrten häufig – manchmal auch nur auf dem letzten Abschnitt einer Strecke, wenn alle anderen Güterwagen bereits an ihrem Bestimmungsort abgeliefert worden waren – zu der Kombination Zuglokomotive und Begleitwagen. Im Zuführverkehr zu den Häfen galt es zum Beispiel oft, schnell noch einen verspätet angekommenen Container im Bauch eines Frachters unterzubringen, der eigentlich schon auslaufbereit war. Da wurde dann vor den einen, einsamen Tragwagen vorgespannt, was gerade zur Verfügung stand, und auf die Hafenbahn geschickt.

Auch bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen fielen immer wieder Leistungen an, für die eine Kleinlokomotive ausreichend gewesen wäre. Aber oft genug trog der Schein: War auf der Hinfahrt lediglich ein Güterwagen zu transportieren, bedeutete die Rückleistung oft, dass „richtige" Züge vom Übergabebahnhof von der DB zu den eigenen Kunden geholt werden mussten. Da hätte die Kleinlok die Segel streichen müssen! Legendär sind hier die Frühleistungen mit V 36 auf der Strecke der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya (VGH) nach Syke: Aus dem Nebel einer gespenstisch wirkenden Morgenlandschaft köchelte die Lok mit einem Wagen gen Syke, um von dort nach Sonnenaufgang beachtliche Züge nach Hoya zu bringen.

> » Oft kam die Lok des Ein-Wagen-Zuges mit einer viel längeren Garnitur zurück

Der fotografischen Aufmerksamkeit entzogen sich die Ein-Wagenzüge überwiegend. Das Interesse lag eher bei Güterzügen, die bis zum Horizont zu reichen schienen und auf eindrucksvolle Weise die Leistungsfähigkeit der Bahn unterstrichen. In Erinnerung wird die Bemerkung eines Fahrdienstleiters in Schleswig bleiben, der anlässlich eines Besuchs mit Kamera beim Anblick eines gen Norden fahrenden Güterzuges mit immerhin drei Wagen verlegen herausbrachte, das sei ihm aber „wirklich peinlich". Normalerweise komme diese Leistung als „richtiger" Zug! Die NE-Bahnen waren wohl jener Betriebszweig, bei dem diese Zugform noch am häufigsten zum Alltagsgeschehen gehörte. Und wahrscheinlich ist sie dort noch heute immer noch am häufigsten zu erleben. *Andreas Mausolf*

Bis in die 1990er-Jahre hinein bildeten die Elloks der Baureihe 139 das Rückgrat des Verkehrs auf der Höllental- und Dreiseenbahn im Schwarzwald. DB-Ellok 139 134 verlässt am 8. August 1979 den Bahnhof Hinterzarten mit einem Eilzug, der 601 unternimmt indessen eine Testfahrt im Hochschwarzwald *Zeno Pillmann*