11 November 2017 – 55. Jahrgang, Heft Nr. 605 EUR 7,50 (D)

eisenbahn magazin

Berlin – München in 4 Stunden!

Start im Dezember: Alles über die NBS Erfurt – Ebensfeld

Vorbild & Modell:

Baureihe 39

So verlief die Karriere der P 10 bei der Bundesbahn

+ Zum Ausklappen: Lokzeichnungen und detaillierte 39er-Einsatzliste

EUR 8,25 (A) · SFr 12,00 (CH) · EUR 8,70 (BeNeLux)

Ladestraße mit Kran

Schritt für Schritt zur realistischen Szenerie

Märklin-Tage und IMA
Was in Göppingen geboten war

Tram pur und Epoche III
H0-Anlagen der besonderen Art

Rheintal-Sperre Rastatt
Wie die Züge umgeleitet wurden

Verglichen & gemessen

Brawa H0: V 90 039

ESU H0: 290 048

Welche V 90 ist besser?

eisenbahn magazin 11/2017

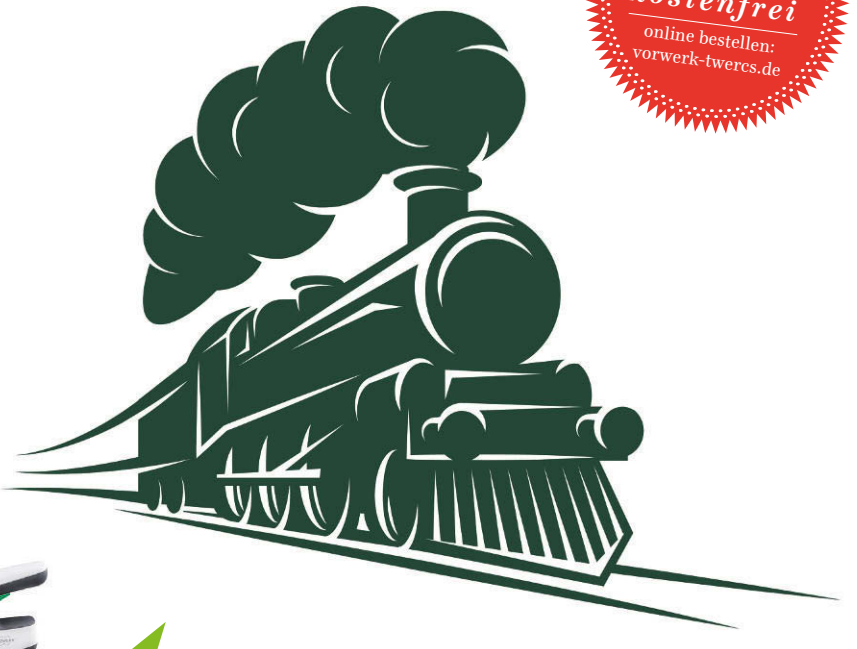
Baureihe 39 bei der DB • NBS Erfurt – Ebensfeld • Rheintal-Umleiter • Märklin-Tage 2017 • V 90 im H0-Test • Ladestraße mit Kran Schritt für Schritt • H0-Anlagen: Tram pur und Epoche III

twercs

BOHREN, BIS DIE LOK ABDAMPFT

Für Eisenbahner. Twercs!

Jetzt versand-kostenfrei online bestellen: vorwerk-twercs.de



Vorwerk präsentiert das perfekte Werkzeug für alle Eisenbahn-Modellbauer. Ob Miniaturbäume kleben, Anlagen auf Form sägen, an Modellen schrauben oder Holzumspannungen tackern. Mit den vier Powertools von Twercs lassen sich nahezu all deine Ideen verwirklichen.

Viel Spaß bei deinem nächsten Eisenbahn-Projekt. Mit Twercs.

VORWERK

vorwerk-twercs.de facebook.com/twercs twercs_vorwerk twercs

Lehren ziehen

aus Rastatt

Die Baupanne von Rastatt ist schon eine sehr peinliche Nummer. Wer mit fünf Metern Überdeckung Tunnel in den vereisten Rheinkies bohrt, sollte sich über Erdrutsch und Wassereinfall nicht wundern. Folglich sanken die Gleise der darüber verlaufenden Rheintalbahn ab – die Strecke wurde gesperrt. Bahnreisende mussten auf Busse umsteigen, Güterzüge blieben tagelang stehen, bis geeignete Umleiterrouten aufgetan wurden (siehe auch S. 6 bis 9).

Die Baupanne ist aber nur die eine Peinlichkeit. Dass parallel zur offenbar verwundbaren Rheintal-Magistrale mit der Gäubahn (Stuttgart – Singen) die einzige halbwegs leistungsfähige Umleiterstrecke in Deutschland zum Zeitpunkt der Panne baubedingt gesperrt war, ist nicht nur unglücklich, sondern grob fahrlässig.

Die Logistikbranche schäumt, die Schweiz schimpft auf die vermeidbare „Delle von Rastatt". Der Missmut trifft – wieder mal – die Deutsche Bahn. Doch was gebaut werden soll, steht im behördlich veranlassten Planfeststellungsbeschluss. Und dafür zahlen muss der Bund. Der scheint derzeit knapp bei Kasse zu sein; zumindest müssen riskante Tunnelprojekte kostengünstig knapp unterhalb des wichtigsten mitteleuropäischen Verkehrskorridors durchgedrückt werden. Die volkswirtschaftlichen Folgekosten des Desasters dürften jetzt deutlich höher ausfallen als das Einsparpotenzial.

Benedikt Spether/dpa

Wo die Rheintalbahn die Rastätter Tunnelbaustelle überquert, gießen Bauarbeiter am 7. September 2017 eine Betonplatte. Damit sollen weitere Gleisabsenkungen im Bereich der Tunnelbaustelle verhindert werden

Die europäischen Bahnen mussten sich im engen Austausch üben, um die Folgen der Raststätter Baupanne irgendwie zu kompensieren. Von den 180 bis 200 Güterzügen, die im Normalfall pro Tag über die Rheinschiene brettern, konnten so immerhin zwei Drittel abgefahren werden.

» Schlimmer als die vielen Baustellen der Bahn ist eigentlich nur der Verzicht auf dieselben

Dass man miteinander spricht und grenzüberschreitend Lösungswege findet, lässt hoffen. Denn nur so kommen eben auch die Unterschiede zwischen den Ländern jenseits der differierenden Zugsicherungssysteme zum Vorschein. „Neu"e Umleiterstrecken durch das Elsass (Wörth – Strasbourg) wurden so zum Beispiel gefunden.

Nun wäre es auch für den Bund an der Zeit, Schlüsse aus dem Desaster zu ziehen. Der Ausbau potenzieller Umleiterrouten wie der Gäubahn oder auch der Südbahn (Ulm – Friedrichshafen) etwa ist lange überfällig.

So führt die Baupanne eindrucksvoll die Versäumnisse der Vergangenheit vor. Weiter sparen, rechnet sich nicht. Und schlimmer als die vielen Baustellen der Bahn ist eigentlich nur der Verzicht auf dieselben.

Florian Dürr, Redakteur

HLS BERG GmbH & Co. KG

HLS Berg GmbH & Co. KG
Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg, Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40, Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41
Vertretungen: Holland - info@train-safe.nl, Schweiz - info@train-safe.ch, **info@train-safe.de, http://www.train-safe.de**

Mit Lokzeichnungen zum Ausklappen (S. 19-20)!

Hans Schmidt

10–26 Im Fokus: Baureihe 39

- *Seite 10: Große Modellübersicht*
- *Seite 16: Die 39 bei der Deutschen Bundesbahn*
- *Seite 19: Zeichnungen zum Ausklappen*
- *Seite 21: Die 39 im Schnellzugdienst 1955*

Im Fokus

10 Bunt gemischt in allen Diensten
Witte- oder Wagner-Bleche, alter preußischer oder neuer Einheitstender – beim Bundesbahn-Einsatz der Baureihe 39 kann sich der Modellbahner guten Gewissens für seine „Lieblings-P 10“ entscheiden. Vorbildgerecht sind den Einsatzmöglichkeiten des Vierkupplers zudem kaum Grenzen gesetzt.

16 Schwere Preußin fürs Mittelgebirge
Als Personenzug-Lokomotiven für die preußische Eisenbahn konstruiert, entpuppte sich die P 10 der späteren Reichsbahn-Baureihe 39^{0-2} als zugstarke Maschine, die gern auch in D- und Eilzug-Diensten eingesetzt wurde und vornehmlich auf Mittelgebirgsstrecken unterwegs war

Eisenbahn

6 Abseits der Magistrale
Nach der Gleisabsenkung an der Tunnelbaustelle Rastatt war die Rheintal-Magistrale südlich von Karlsruhe plötzlich wochenlang dicht. Das Umleitungskonzept bescherte einigen Strecken nie dagewesene Prominenz

28 Entlang der Schiene
Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und weltweit

40 Bahnbrechender Lückenschluss
Am 10. Dezember 2017 wird die hochmoderne Schnellfahrstrecke vom fränkischen Ebensfeld in die thüringische Landeshauptstadt Erfurt offiziell eröffnet – 21 Jahre nach dem Spatenstich

50 Congratulazioni, Tartaruga
Was für uns die 103 ist, stellt für den Italiener die E 444 dar: 200 km/h schnell, feiert die ironischerweise als Schildkröte „Tartaruga“ bekannt gewordene Schnellzuglok in diesem Jahr ihren 50. Geburtstag und ist noch immer unentbehrlich

54 Leicht und schnell
Zum 17. Mai 1953 starteten bei der DB rund 80 Leichtschnellzüge mit modernen Wagen und kürzerer Fahrzeit, zusammengefasst unter dem neuen Markenzeichen LS

56 Sechs Typen
Eine Tenderlok und eine Schlange Reisezugwagen verschiedenster Bauart und am Zugschluss noch zwei Güterwagen – so sah 1964 noch mancher DB-Personenzug aus

58 Eins für neun
Der Rationalisierungseffekt war enorm, als die DB vor 40 Jahren ihr neues Zentralstellwerk am Hamburger Hauptbahnhof in Betrieb nahm.

Modellbahn

60 Göppingen stand drei Tage Kopf
Die 34. Internationale Modellbahn-Ausstellung und die 11. Märklin-Tage lockten Mitte September Tausende in die Kleinstadt an der Fils, die komplett Bahn-infiziert war

66 Neu im Schaufenster
Was Ihr Fachhändler aktuell an Fahrzeugen, Zubehör und Technik in den Auslagen zeigt

Bruno Kaiser

Martin Menke (2)

96–100
Der Busch-Überladekran perfekt gebaut und arrangiert

114–117
Eine sehenswerte H0-Anlage als Volkshochschul-Projekt

84–89
V 90 in H0: Wer bietet mehr, das Brawa- oder das ESU-Modell?

pw

60–64
Faszination Eisenbahn und Modellbahn bei den 11. Göppinger Märklin-Tagen

40–49
In vier Stunden von München nach Berlin – dank neuer Schnellfahrstrecke

Christian Glöel

76 Tramverkehr rund ums Depot
Diese Modellstraßenbahn-Anlage bietet dank eines großen Abstellbahnhofs abwechslungsreichen Fahrspaß

82 Blühende Landschaften
Mit dem dritten und letzten Teil unseres Bastel-Workshops stellen wir das Übungsdiorama mit Noch-Material fertig

84 Mehr als nur Rangierlok
Erst kürzlich haben Brawa und ESU ihre neu entwickelten H0-Modelle der Baureihe V 90/290 vorgestellt, die wir in den letzten Wochen ausgiebig testeten

90 Elektronik aus dem Ruhrpott
Die Firma Uhlenbrock zählt zu den Wegbereitern in Sachen Modellbahn-Digitaltechnik, und immer galt in Bottrop schon: Made in Germany

94 Volle Kontrolle im Dunkeln
Tipps & Kniffe zu preiswerten Methoden, wie man in nicht einsehbaren Anlagenbereichen den Zugverkehr überwachen kann

96 Lastenverteilung zwischen Schiene und Straße
Zwei Busch-Neuheiten ließen für uns die Güterverladung am Bahnhof in den Fokus rücken. In zwei Folgen wird ein H0-Freiladegleis mit Überladekran und Kopf-/Seitenrampe entstehen

112 Überbrückung des Bahrebachtales
Beim FREMO-Jubiläumstreffen in Riesa im Oktober 2016 waren auch Module des Maßstabs 1:120 vertreten, so auch ein imposanter Autobahnviadukt

114 Epoche III aus der Volkshochschule
Die VHS Düsseldorf startete vor elf Jahren eine Seminarreihe, um Modellbahn-Wiedereinsteiger zu begeistern. Daraus entstand eine sehenswerte H0-Segmentanlage

Service

65 Buch & Film
102 Termine/TV-Tipps
104 Leserbriefe
106 Kleine Bahn-Börse
106 Fachgeschäfte
111 Veranstaltungen
118 Vorschau/Impressum

Frank Zarges

Abwechslungsreiche P 10 bei der DB: Die Fleischmann-Lok im Maßstab 1:87 hat hier Witte-Windleitbleche und einen Einheitstender, das Märklin-Modell alte Bleche und den preußischen Ursprungstender

232 093 mit einem umgeleiteten Containerzug kreuzt am 19. August 2017 im kleinen Bahnhof Eyach im Neckartal mit dem 650 307 der Kulturbahn. Der Zugbegleiter des Regioshuttle muss den Bahnsteigzugang für die Durchfahrt des Umleiters sperren

Florian Dürr

■ Rheintal-Umleiter

Abseits der Magistrale

Und plötzlich war da eine Delle! Nach der Gleisabsenkung an der Tunnelbaustelle Rastatt war die Rheintal-Magistrale südlich von Karlsruhe plötzlich wochenlang dicht. Das Umleitungskonzept bescherte einigen Strecken nie dagewesene Prominenz und faszinierende Betriebsvielfalt

Die Rheintalbahn Basel – Karlsruhe ist eine der wichtigsten Achsen im europäischen Schienengüterverkehr mit täglich bis zu 200 Güterzügen. Im alpenquerenden Güterverkehr zwischen Nordeuropa und Italien über die Schweiz hat der Schienengüterverkehr einen Marktanteil von 70 Prozent. Diese Lebensader von Industrie und Handel, aber auch von Fern- und Nahverkehr, kam am 12. August für kurze Zeit zum Erliegen.

An diesem Tag war es um die Mittagszeit bei den Vortriebsarbeiten für den Bau des neuen Tunnel Rastatt, der die bestehende Rheintalbahn um zwei weitere Gleise ergänzen soll (Projekt Aus- und Neubau-Strecke Karlsruhe – Basel), zu einem Einbruch von Wasser und Erdmassen gekommen. In der Folge senkte sich der Oberbau der nur wenige Meter über der Tunnelröhre verlaufenden Rheintalbahn ab, die Gleise hingen plötzlich durch. Sensoren schlugen Alarm. Kurz zuvor war noch ein ICE über diesen Streckenabschnitt gedonnert.

Die Deutsche Bahn sperrte die Strecke für den Zugverkehr sofort. Während der Personennah- und Fernverkehr in Rastatt und Baden-Baden jeweils gebrochen werden konnte – zwischen beiden Orten mussten die Reisenden auf Busse umsteigen – stauten sich viele Güterzüge zunächst in den Güterbahnhöfen in Südwestdeutschland und der Schweiz. Einige private Unternehmen wie Kombiverkehr und TX Logistik stellten den Betrieb kurzzeitig sogar ein oder wählten andere Routen. Der BahnTouristikExpress-Autoreisezug (BTE) Hamburg – Lörrach konnte sein Ziel im Markgräflerland zunächst nicht mehr anfahren. BTE verlegte die Fahrten vorübergehend nach München. Anfang September steuerte das Unternehmen aber wieder Lörrach an – und nahm dafür den Umweg über das Murgtal und Freudenstadt in Kauf, um die Sperrung im Rheintal zu umgehen.

Umleitungen laufen Tage später an

Erst am 15. August 2017 lief der Nord-Süd-Güterverkehr langsam wieder an. Jetzt hatte die Bahn endlich eine Umleiterroute auserkoren. Das war nämlich gar nicht so einfach. Wirft man einen Blick auf die Bahn-Streckenkarte, so zieht man als logische Umleiterroute für die Strecke Karlsruhe – Basel die rund 100 Kilometer weiter östlich verlaufende Gäubahn Stuttgart – Singen – Schaffhausen als Ausweichstrecke in Betracht.

Doch der Gleislagenfehler von Rastatt kam zu einem denkbar schlechten Zeitpunkt, denn die Gäubahn war wegen Gleisbauarbeiten zwischen Böblingen und Herrenberg ebenfalls gesperrt – und schied so als Umleiterstrecke zunächst aus. Als einzige Möglichkeit, mit Zügen auf den Südabschnitt der Gäubahn zu kommen, blieb die Fahrt über die Neckar-Alb-Bahn von Plochingen nach Horb. Weil die Strecke ab Tübingen eingleisig und nicht mit Fahrleitung ausgestattet ist, waren Dieselloks als Zugmaschinen die einzige Möglichkeit.

Gesagt, getan. Schnell wurden alle verfügbaren Dieselloks samt Personalen ins Württembergische verlegt. Plötzlich konnte man kleine Loks vor langen Zügen im Neckartal beobachten, plötzlich konnte man „Ludmillas“ mit abgebügelten Hector Rail-151 und schweren KV-Zügen im Schlepp über die Neckarbrücke in Rottenburg poltern hören

Die altrote 212 371 bringt am 30. August 2017 die in Horb umgerüsteten 430 044/071 nahe Mühlen zurück in Richtung Stuttgart

Charly Kissel

M-Rail-Lokomotive 0580 008, eine Gmeinder D 100 BB, befördert am 15. August 2017 den leeren Autoreisezug DLr24266 von Lörrach bei Neckarhausen nach Norden. Das Autozugterminal in Lörrach war für den BahnTouristikExpress aufgrund der Rheintal-Sperre nicht mehr auf direktem Weg erreichbar

Rolf Schulze

Florian Dürr

Am 20. August zieht die kurzfristig für Umleiter herangezogene 285 106 der IGE Hersbruck den DGS 98209 (Ulm Rbf – Singen) über die Bodenseegürtelbahn durch Überlingen-Therme

Felix Löffelholz

Am 15. August fährt der erste Umleiter von der Rheintalbahn über die Südbahn. 232 703 ist in Kornwestheim gestartet und zieht 18 Wagen mit Kohlestaub durch Biberach in Richtung Süden

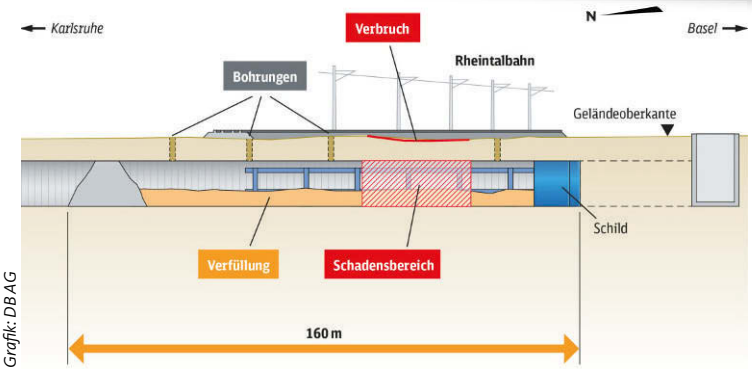
Hintergrund

Die Gleisabsenkung von Rastatt

Uli Deck/dpa

Überblick über die Tunnelbaustelle in Rastatt-Niederbühl am 17. August 2017: Auf Höhe der hellen Betonflächen haben sich die Gleise abgesenkt, darunter verläuft die Oströhre. Daneben die Zufahrt zur Weströhre des Tunnels

Grafik: dpa



Grafik: DB AG

Auf einer Länge von 160 Metern wurde die Oströhre über Bohrungen mit Beton verfüllt

Am 12. August 2017 brechen Wasser und Erdmassen in die Oströhre des im Bau befindlichen Tunnels Rastatt ein. Auf der darüber verlaufenden Rheintalbahn kommt es zu einer Gleislagenänderung: Auf einer Länge von acht Metern sacken die Gleise rund 50 Zentimeter ein.

Um möglichst rasch eine Stabilisierung der Rheintalstrecke herbeizuführen, wurde ein rund 150 Meter langer Tunnelabschnitt verfüllt; 10.500 Kubikmeter Beton ließ DB Netz in die betroffene Tunnelröhre pumpen. Eine darin noch abgestellte Tunnelbohrmaschine musste aufgegeben werden und fristet nun ihr Dasein im Beton.

Die Gleise, der Oberbau und die Oberleitungen der Rheintalbahn wurden im Unglücksbereich auf einer Länge von rund 150 Metern abgetragen. Hier wurde eine 120 Meter lange und einen Meter dicke Betonplatte als Grundlage für die Wiederherstellung der Gleise im betroffenen Abschnitt der Rheintalbahn gegossen. Diese stabilisiert den Baugrund gegen Lasten von oben und bildete die Grundlage für die neuen Gleise der oberirdischen Rheintalbahn, die danach dort verlegt wurden. Die Betonplatte überspannt auch die bislang unversehrte Weströhre des Tunnels – „zur Sicherheit", heißt es bei der DB. *em*

Für Überführungsfahrten nutzt die DB die Donautalbahn Ulm – Tuttlingen – Immendingen. Am 28. August 2017 befördert 218 483 die Ellok 101 107 und einen ICE 1 als A-DLr 24988 München – Basel über die Donautalbahn bei Möhringen Thomas Böhme

Eine RheinCargo-DE62 hat sich am 30. August in Tübingen einer 185 mit offenen G-Wagen angenommen und zieht den Zug über die Rottenburger Neckarbrücke Richtung Horb
Charly Kissel

oder eiligst nach Süden bestellte DB-218 Schweizer Fernverkehrswagen nach Tübingen ziehen sehen. So viel internationalen Verkehr hatte diese Strecke in den letzten Jahrzehnten wohl selten erlebt.

Die Deutsche Bahn warb bei den Streckenanliegern um Verständnis. Die mussten zudem ein eingeschränktes Angebot im Personenverkehr in Kauf nehmen. Außerhalb der Hauptverkehrszeiten stellte die DB den Schienennahverkehr zwischen Tübingen und Horb ein, damit mehr Güterzüge fahren konnten. Ab 6. September 2017 gab es dann etwas Entspannung: Die Bauarbeiten auf der Gäubahn waren abgeschlossen, die Umleiterzüge konnten jetzt auch wieder auf direktem Weg ab Stuttgart über die Gäubahn gen Süden rollen.

Als weitere Umleiterroute Richtung Süden nutzte die DB zudem die ebenfalls nicht elektrifizierte Südbahn Ulm – Friedrichshafen. In der Industriestadt am Bodensee bogen die umgeleiteten Güterzüge dann entweder Richtung Westen nach Singen oder Richtung Osten nach Lindau-Reutin ab. Und schließlich beförderte CFL-Cargo noch einige Züge über die linksrheinische Route Wörth – Lauterbourg – Straßburg, die teilweise über französisches Gebiet verläuft. Zwischen Wörth und Lauterbourg wurde zudem Mitte September aus Kapazitätsgründen der Personenverkehr teilweise eingestellt. Über diese Routen wurden allerdings deutlich weniger Züge umgeleitet, als über Tübingen und Horb. Die Deutsche Bahn verschob zudem geplante Bauarbeiten auf der Schwarzwaldbahn (Offenburg – Singen), weil diese ebenfalls für einige Züge als Umleiterstrecke genutzt wurde. So konnte ein großer Teil der Züge über Strecken durch Deutschland, Österreich und Frankreich umgeleitet werden. Entsprechende Trassenangebote hatten die beteiligten Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen nach der Sperrung ausgearbeitet.

> » Wegen der notwendigen Umleitungen verschob die DB Bauarbeiten auf der Schwarzwaldbahn

Zudem wurde eine Straßenüberbrückung Mannheim/Karlsruhe – Basel und eine Schifffahrts-Überbrückung nach Basel eingerichtet. Von dort wurden die Güter dann jeweils mit der Bahn nach Italien weitergeleitet.

Die Französische Staatsbahn SNCF setzte den Personenverkehr auf der Strecke Müllheim – Mulhouse ab 11. September aus und ließ Busse fahren. Sie benötigte die Lokführer für Güterzugumleiter in Frankreich. Am 2. Oktober 2017, so der letzte der Redaktion vorliegende Stand, sollte die Wiederherstellung der Rheintalbahn abgeschlossen sein und der durchgehende Verkehr wieder aufgenommen werden. Damit dürfte zum Erscheinungszeitpunkt dieses Hefts dann auch die Umleiteraktion der Vergangenheit angehören. *Florian Dürr*

Die Baureihe 39 als Bundesbahn-Lokomotive

Bunt gemischt
in allen Diensten

Witte- oder Wagner-Bleche, alter preußischer oder neuer Einheitstender – beim Bundesbahn-Einsatz der Baureihe 39 kann sich der Modellbahner guten Gewissens für seine „Lieblings-P 10“ entscheiden. Vorbildgerecht sind den Einsatzmöglichkeiten des Vierkupplers zudem kaum Grenzen gesetzt. Da erstaunt es doch sehr, dass sich die Modellbahn-Industrie erst relativ spät dieses hochattraktiven Vorbildes angenommen hat