

eisenbahn Modellbahn magazin

E41 der DB

jetzt mit **Eisenbahn
JOURNAL**

**Auch vor D-Zügen:
Wie die Karriere der kleinsten
Einheits-Ellok begann**



Bundesbahn-Baureihen 210, 219 & 602

Die Gasturbinen-Ära

Konzept, Technik, Einsätze und alle Modelle im Überblick



H0-Formneuheit im Test



Brawas 01 im Vergleich mit den Modellen von Roco und Trix

Adé, Metropolitan!
Das Ende des DB-Exoten

Märklin-Klassiker
Wie man eine 103 supert

Winter-Anlage in H0
Kompakt, raffiniert, effektiv

Nebenbahn-Dampf bei der DR



Die Baureihe 64 im Bw Salzwedel

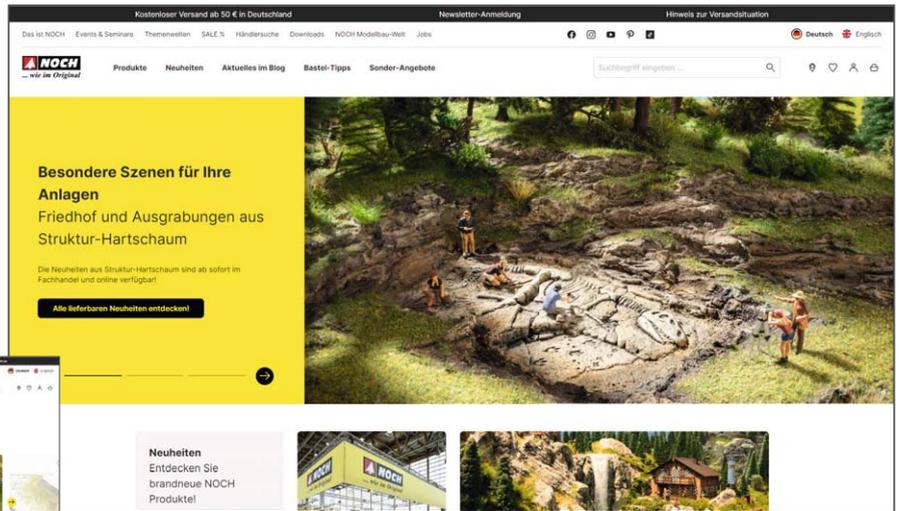
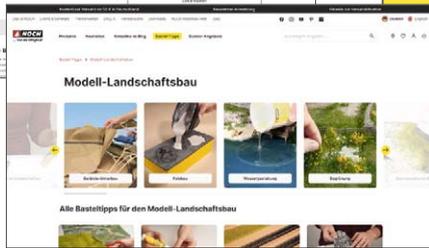
Im Fokus: Gasturbinen-Fahrzeuge der DB • E 41 in den 1960er-Jahren • Kompakte H0-Winteranlage • Baureihe 64 in Salzwedel • Baureihe 01 im Vergleichstest • Gesperrte Märklin-103

EUR 8,60 (A) • Sfr 12,50 (CH) • EUR 9,20 (B, LUX) • EUR 9,50 (NL) • DKR 84,95 (DK)

NEU! Entdecken Sie unsere brandneuen Webseiten! Ab sofort für Sie online.



... wie im Original

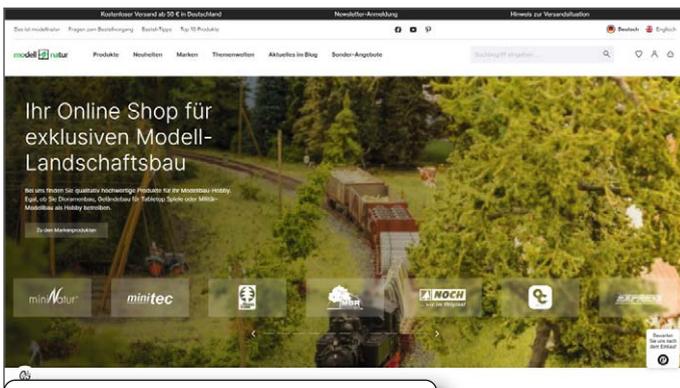


www.noch.de

Wir haben die vergangenen Monate viele Bits und Bytes geschubst, Texte geschrieben, Bilder zugeschnitten, Videos gedreht und uns viele tolle neue Sachen ausgedacht. Herausgekommen ist eine neue Online-Marken-Welt, in der wir Ihnen noch mehr Infos zu unseren Marken, Produkten und unserem Unternehmen vermitteln. Auf den verschiedenen Webseiten finden Sie viele hilfreiche Bastel-Tipps, Anwendungsbeispiele, inspirierende Erlebnisswelten und vieles mehr! Aber auch das Shopping-Erlebnis mit neuer, intuitiver Besucherführung und vielen neuen Funktionen kommt dabei nicht zu kurz. Sie können ab sofort z. B. einen E-Mail-Assistenten einrichten, der Sie benachrichtigt, sobald ein vorübergehend vergriffenes

Produkt wieder verfügbar ist. Ein weiteres Highlight: Mit nur einem Kundenkonto können Sie in Zukunft Ihre Einkäufe, Newsletter und Daten auf den Webseiten von NOCH, KATO, Rokuhan, modellnatur und Ziterdes nutzen. Damit steht Ihnen die komplette Markenwelt von NOCH zentral und unkompliziert zur Verfügung. Wir freuen uns auf Ihren Besuch auf unseren Webseiten!

**10% Start-Rabatt*
mit dem Gutscheincode
„NEU10ME“**



www.modellnatur.de



www.rokuhan.de



www.kato-unitrack.de



www.ziterdes.de

* Gilt nur für eine Bestellung mit Kundenkonto auf www.noch.de, www.modellnatur.de, www.rokuhan.de, www.kato-unitrack.de oder www.ziterdes.de. Der Gutscheincode ist nur einmal einlösbar und muss vor dem Kaufabschluss im Warenkorb eingegeben werden. Gültig bis 31.12.2021.

Wunschzettel für Berlin

Euphorische Kunde kam Mitte Oktober 2021 von den Parteien SPD, Grüne und FDP: Ein Sondierungspapier für eine gemeinsame Bundesregierung sei auf den Weg gebracht, die Koalitionsverhandlungen könnten beginnen. Eine fortschrittliche Regierung, so hieß es, solle entstehen. Und: Man könnte noch vor Weihnachten die Arbeit aufnehmen.

Weihnachten ist auch für uns das Stichwort. Einer lieb gewonnenen Tradition und der Jahreszeit folgend, setzen wir einen Wunschzettel auf – an die neue Regierung. Ob nun die „Ampel“ oder eine andere Koalition vom Kanzleramt in Berlin aus die Geschicke der Bundesrepublik lenkt: Wir hoffen, dass eine Menge für den Eisenbahnverkehr getan wird.

Zunächst einmal gilt es ganz pauschal, die Schiene für den Fernreiseverkehr im Lande zu stärken. Zum Beispiel, und das steht als erster Wunsch auf unserem Papier, indem noch mehr Reisezüge fahren. Mehr Fernzüge auf häufig frequentierten Strecken, variierte Laufwege für mehr Direktverbindungen – und noch warten Regionen darauf, (wieder) für das Fernverkehrsnetz entdeckt zu werden. Die Franken-Sachsen-Magistrale ist eine solche Relation. Bereits die vorige Regierung schrieb sich einige der Ziele auf die Fahnen und formulierte den Deutschlandtakt 2030. Aber ginge das nicht auch früher?

Fast schon gebetsmühlenartig hörten wir in der Vergangenheit, dass mehr Güter von der Straße auf die Schiene müssen. Es gibt einen Masterplan Schienengüterverkehr und eine Gleisanschlussförderung. Doch der Anteil der Bahn am Modal Split verharrt auf ernüchternd niedrigem Niveau. Wer dann noch die endlosen Lkw-Schlangen auf den Autobahnen sieht, verliert schnell den Glauben an den politischen Willen. Wunsch zwei und drei lauten deshalb: den Gütertransport auf der Schiene stärker forcieren! Und: Die Trassenpreise senken. Das macht die Bahn konkurrenzfähig.

Das kann nur gelingen, wenn dafür Versäumnisse und Reduzierungen früherer Jahre wettgemacht werden. Denn im Bahnnetz klemmt es an vielen

» Advent, Advent, im Bahnnetz klemmt's



Florian Dürr

Mehr Ausbau des Bahnnetzes wäre eine der guten Gaben, die wir uns wünschen. Im Bild die mit Weihnachtsmotiven beklebte Altmark Rail-My 1149 und My 1133 vor einem Bauzug auf der Strecke Mühlendorf – München (Unterschwillach, 17. Oktober 2021)

Ecken und Enden: Bislang fehlen Ausweich- und Überholgleise, Weichen und ganz allgemein Alternativen, um ein Mehr an Verkehr zu ermöglichen.

Diese Missstände sollten – unser vierter Wunsch – bald behoben werden. Die Gelder, die der Staat aktuell für das Netz bereitstellt, reichen noch lange nicht, um das Potenzial der Bahn-Infrastruktur wirksam zu verbessern.

Freilich verursachen unsere Anliegen erhebliche Kosten. Aber wir sind überzeugt: Die Vorteile überwiegen, vom verbesserten Komfort über die allgemeine Entzerrung des Verkehrs bis zum drastisch reduzierten Ausstoß klimaschädlicher Gase. Zudem sollten – der fünfte Wunsch auf dem Zettel – diese Aspekte in die Bewertung (samt Besteuerung!) der einzelnen Verkehrsträger einfließen. Damit dürften neue Eisenbahn-Projekte besser zu finanzieren sein. Im Sinne eines fortschrittlichen, umweltfreundlichen Ausbaus könnten sie dann auch für weitere Euphorie sorgen.



Thomas Hanna-Daoud,
eisenbahn magazin



Entdecken Sie „Die Vitrine“ für Modelleisenbahnen!

Besuchen Sie direkt unseren
Onlineshop www.train-safe.de

**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, www.train-safe.de

10–21 Gasturbinen-Fahrzeuge der DB in Vorbild und Modell



Als IC 140 „Dampfeil“ nach Frankfurt röhrt ein Gasturbinen-Triebzug der Baureihe 602 durch den Bahnhof Remagen (2. Mai 1977)

Peter Schiffer/Eisenbahnstiftung/mm

■ Im Fokus Titel

10 Gasturbinen-Triebfahrzeuge der DB

Die Deutsche Bundesbahn setzte um 1970 auf die Gasturbine als Alternative zum herkömmlichen Dieselmotor – zumindest als Leistungsspitzen abdeckender Zusatzantrieb. Doch bald schon wurde die Euphorie von den ernüchternden Erkenntnissen aus der Praxis überschattet

18 Modelle von Gasturbinen-Lokomotiven und -VT

Es ist durchaus erstaunlich, wie viele Bundesbahn-Triebfahrzeugmodelle es nach Vorbild dieser doch recht speziellen Antriebsart gibt, auch wenn nicht alle Nenngrößen etwas zu den populären Baureihen 210, 219 und 602 bieten können

■ Eisenbahn

6 Eindrucksvolle Bahnfahrt

Die Moseltalbahn von Koblenz nach Trier hält für den Eisenbahnfreund manch' eisenbahnhistorisch interessantes Detail bereit

22 Bild des Monats

41 1144 und 52 1360 verlassen den Bahnhof von Bad Salzungen

24 Entlang der Schiene

Aktuelle Informationen vom Eisenbahn-Geschehen in Deutschland, Europa und der Welt

34 Eine Splittergattung sagt Adieu

Was vor rund 22 Jahren mit großen Hoffnungen begonnen hatte, geht nun zum Fahrplanwechsel im Dezember 2021 zu Ende: Die Deutsche Bahn stellt die beiden Garnituren des ehemaligen „Nobelzuges“ Metropolitan offiziell ab

38 Momente

Seltener Besuch: Dänen-Diesel in Berlin

40 Ideales Einsatzfeld Titel

Das Bahnbetriebswerk Salzwedel war die letzte Dienststelle bei der Deutschen Reichsbahn, die die Baureihe 64 einsetzte. Mit ihrer geringen Achsfahrmasse waren sie ideal für den Einsatz auf den Strecken in der Altmark

44 Die frühen Jahre der E 41 Titel

Die Elloks der Baureihe E 41 sind als Triebfahrzeuge vor Zügen des Nahverkehrs in guter Erinnerung. Doch vor allem in ihren ersten Einsatzjahren bespannten die kleinsten Einheitsloks der Bundesbahn neben Personen- auch Güter- und sogar Schnellzüge

51 Der besondere Zug

Der E 2004 Kronach – Jena zeugt vom Improvisationstalent von DB und DR in den Wochen nach dem Mauerfall

52 Zeitzeuge im Inselbahnhof

Im Inselbahnhof Düren wendeten die Loks der Züge aus Euskirchen und Neuss einst auf einer Drehscheibe. Sie ist als funktionsfähiges Denkmal erhalten geblieben

■ Modellbahn

54 Erfolgslök aus Stettin

Das H0-Tenderlokommodell 78 134 der Deutschen Bundesbahn von Liliput und dessen Original im Wandel der Zeit

Jürgen Gottwald



86–93 Die rechts abgebildete Brawa-Neukonstruktion der Bundesbahn-Baureihe 01 muss sich im HO-Test gegen die Vorgänger-Modelle von Roco (links) und Trix (Mitte) beweisen

Ralf Reich/DGEG



44–50

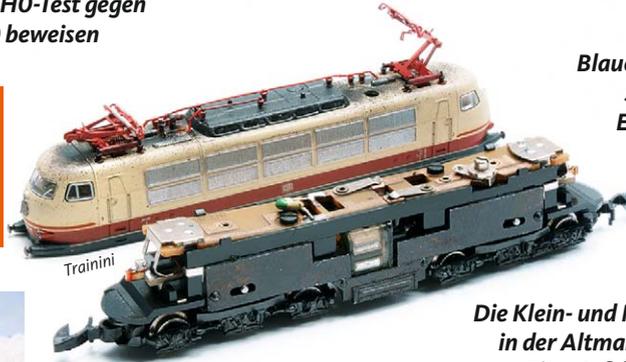
Blauer Lack und D-Züge: So waren die frühen Einsatzjahre der E 41 bei der Deutschen Bundesbahn

108–112

Diese HO-Anlage entführt uns in das verschneite Alpenvorland während der Epochen III/IV

78–80

Auf DB-Anlagen ist die E 03 ein Muss. Das Märklin-Z-Modell bedarf aber Verbesserungen



40–43

Die Klein- und Nebenbahnstrecken in der Altmark waren ein ideales Einsatzfeld der Salzwedler 64

Björn Gisch



Thomas Rieger, Sig. Dirk Endisch



58 Ausgezeichnete Dioramabauer

Der 9. em-Dioramenbau-Wettbewerb ist Geschichte und hat neben Siegern auch zahlreiche Platzierte hervorgebracht

66 Neu im Schaufenster

Übersicht, was im aktuellen Weihnachtsgeschäft an neuen Fahrzeug- und Zubehör-Modellen im Fachhandel erhältlich ist

76 Leipziger Messe-Impressionen

Die Zeit der Messe-Enthaltbarkeit scheint beendet zu sein, wie die modell-hobby-spiel Anfang Oktober unter Beweis stellte

78 Schnellfahrlok der ersten Stunde

Die Baureihe 103 war 1974 Märklins erste Ellok für das Z-Sortiment und verdient das Aufpeppen, wobei unsere Basteltipps auch für andere Nenngrößen gelten

81 Jetzt funkts auch bei Lenz

Mit dem neuen Funkhandregler LH101-R setzt das Unternehmen Lenz nun das i-Tüpfelchen bei digitalen Anlagensteuerungen

84 TV-Wettstreit der Meister

Ende November startet auf Kabel 1 eine neue Fernsehserie, in der Modellbauer Aufgaben unter Zeitdruck umsetzen müssen

86 Pacificstars auf dem Prüfstand

Die HO-Ankündigung 2018 war ein Paukenschlag: Brawa bringt eine neue Altbau-01. Endlich ist sie im Handel, doch lohnt die Anschaffung im Vergleich zu den Vorgänger-Modellen von Roco und Trix?

104 Traumreise im Modellschnellzug

„The Blue Comet“ pflegte in Amerika das Image für luxuriöses Reisen. Auch dessen Modellnachbildung ist legendär

108 Mit der DB zum Wintersport

Eine schneebedeckte Märklin-HO-Kompaktanlage samt Car-System von Falter entführt uns an den Rand der Alpen nach Obersilken



Titelbild: Die Baureihe 210 von Roco und der DB-Triebzug der Baureihe 602 von Märklin sind typische HO-Fahrzeuge mit Gasturbinen

Service

- 94 Buch & Film
- 96 Termine/TV-Tipps
- 98 Kleine Bahn-Börse
- 98 Fachgeschäfte
- 103 Veranstaltungen
- 106 Leserbriefe
- 114 Vorschau/Impressum

Titel

Eindruckliche Bahnfahrt

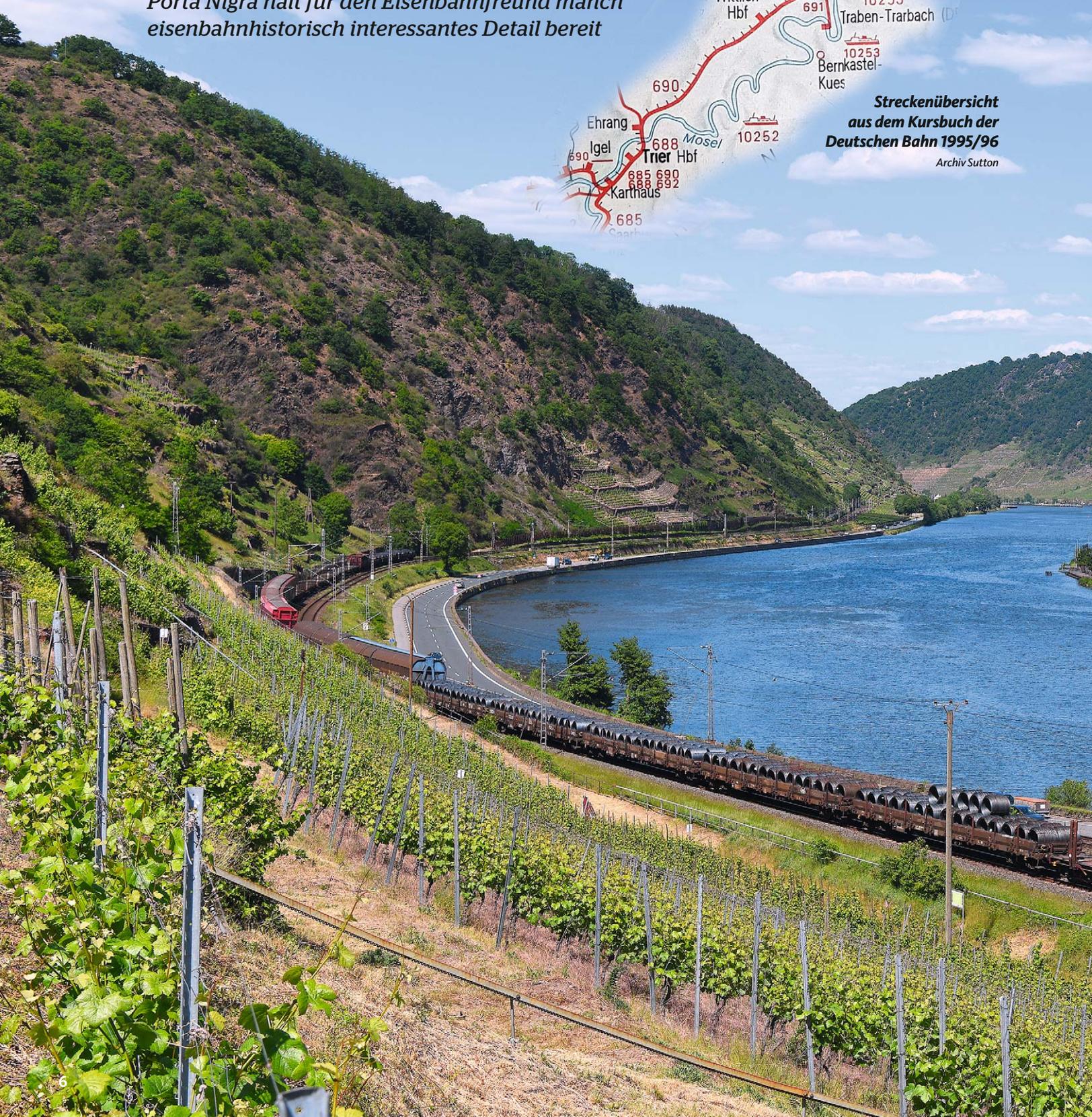
an Reben, Fluss und Eifelhöhen entlang

Die Moseltalbahn von Koblenz nach Trier führt durch eines der romantischsten Flusstäler Deutschlands. Die Reise vom Deutschen Eck zur Porta Nigra hält für den Eisenbahnfreund manch' eisenbahnhistorisch interessantes Detail bereit



**Streckenübersicht
aus dem Kursbuch der
Deutschen Bahn 1995/96**

Archiv Sutton



Eisenbahnen, die an Flüssen entlangführen, üben auf Reisende stets eine ganz besondere Faszination aus. Harmonisch fügt sich das Band der Schienen in die Umgebung ein, aus immer neuen Blickwinkeln erlebt der Reisende Gewässer und Siedlungen, Brücken und langsam dahingleitende Schiffe. Wer regelmäßig zwischen Köln und Frankfurt unterwegs ist, kann es vielleicht nachvollziehen, wenn wir manchmal eine längere Fahrzeit von einer Stunde einplanen und nicht die Hochgeschwindigkeitsstrecke nutzen, um dann dem Lauf des Rheins zu folgen. Wir unterbrechen für dieses Buch unsere Rheintour in Koblenz. Hier mündet die Mosel in den Rhein und bildet den Ausgangspunkt einer Fahrt an Flussläufen, für die der Regionalexpress 1/11 an Gleis 8

im Koblenzer Hauptbahnhof bereitsteht. Für uns soll dieser Regionalexpress ein Leitmotiv sein, denn wir folgen seinem Weg, der Y-förmig über Trier weiter nach Saarbrücken und Mannheim und nach Luxemburg führt.

Ein Schienenweg nach Westen

Bahn technisch sind wir damit gleich im Thema, denn der Zug besteht aus einem Triebwagen von DB Regio und einem der Luxemburgischen Staatsbahn (CFL). Dadurch wird auch bereits die besondere Bedeutung der Moselstrecke deutlich, die eben nicht nur landschaftlich schön ist, sondern bei ihrer Inbetriebnahme 1879 vorwiegend militärstrategischen Überlegungen diente, öffnete sie doch den Weg nach Frankreich und Luxemburg und

ermöglichte den Zugang zum Saarland, wo noch heute Stahl gekocht und verarbeitet wird. Damit sind die Herausforderungen für den Bahnbetrieb auch schon benannt: Schwerste Güterzüge müssen die kurvenreiche Strecke ebenso bewältigen wie Bahnen des Reiseverkehrs. Französische und luxemburgische Lokomotiven kommen hier regelmäßig nach Deutschland und sorgen ebenso für Abwechslung im Alltagsbetrieb wie ungewöhnliche Lokomotiven vor Sonderzügen in die Weinorte.

Um von Koblenz nach Trier zu gelangen, steigen wir in den Regionalexpress (RE) 1, der sich gemeinsam mit dem RE 11 auf den Weg nach Trier macht. Wir verlassen den Koblenzer Hauptbahnhof in einer weiten Linkskurve. Kaum haben wir

Blick vom Weinberg auf das wunderschöne Moseltal und einen von einer modernen Mehrsystem-Ellok der Baureihe 185 geführten Güterzug bei Kattenes am 29. Mai 2020

Herbert Rubarth





Bei Hatzenport bespannt SNCF 437010 am 26. Mai 2020 einen grenzüberschreitenden Güterzug. Die Prima EL3U (Akiem BB 37000) sind seit einigen Jahren aus der Güterzugförderung an der Mosel nicht mehr wegzudenken

Herbert Rubarth (4)

Ein CFL-KISS und ein DB-FLIRT überholen als RE 1/11 am 27. Mai 2020 bei Kobern-Gondorf ein Binnenschiff



den Haltepunkt Moselweiß durchfahren, geht es auch schon über die erste Moselbrücke, die Gülsener Eisenbahnbrücke. Weiter folgt die Bahn nun der Mosel, der Fluss ist zumeist nur durch eine Straße von der Schiene getrennt. Uns begleitet eine abwechslungsreiche Landschaft von Weinbergen zur Rechten und bewaldeten Bergen zur Linken. In Kobern-Gondorf begegnen wir einem Regionalzug der Moseltalbahn (RB 81), der auch in Ortschaften wie Kattenes, Löf, Hatzenport oder Moselkern hält, die unser Regionalexpress durchfährt.

Viadukte und Tunnel

In Cochem erwartet uns der berühmte Kaiser-Wilhelm-Tunnel, der mehr als vier Kilometer lang ist und bis 1988 sogar der längste Eisenbahntunnel Deutschlands war. Nach dem langen Tunnel bleibt der kurze Blick auf den Bahnhof Ediger-Eller, bevor wir die Mosel überqueren und nach einem weiteren Tunnel nun auf der rechten Moselseite den Bahnhof Bullay erreichen. Bis zum 31. Dezember 1962 zweigte hier die Moselbahn nach Trier ab. Sie folgte dem Flusslauf der Mosel über Ortschaften wie Bernkastel und Traben-Trarbach. Mit 102 Kilometern Länge war das „Saufbähnchen“ rund doppelt so lang wie die Moselstrecke, die nun bald nicht mehr durch das Moseltal, sondern durch die Vordereifel führt. Hinter Bullay durchfahren wir den 458 Meter langen Prinzenkopftunnel und erreichen das Pündericher Hangviadukt, das aus 92 Bögen mit einer Spannweite von jeweils über sieben Metern besteht. Es wurde aus Bruch- und Ziegelsteinen aus der Region errichtet.

» Die Moseltalbahn beeindruckt mit bemerkenswerten Bauwerken im Streckenverlauf

Von Pünderich aus zweigt eine weitere Nebenbahn nach Traben-Trarbach ab, die sogenannte Moselweinbahn. Die Strecke ist nur rund zehn Kilometer lang, eingleisig und nicht elektrifiziert. Die weitere Strecke bis nach Trier ist indessen weniger spektakulär, denn wir erreichen die Mosel erst wieder kurz vor Ehrang, wo die Eifelstrecke nach Hürth-Kalscheuren bzw. Köln abzweigt. In Ehrang passieren wir linkerhand die Reste des ehemaligen Bahnbetriebswerks und umfangreicher Gütergleisanlagen.

Bahnknoten Trier

Kurz hinter Ehrang Gbf zweigt die Trierer Weststrecke ab. Sie ist eine rund 19 Kilometer lange Eisenbahnstrecke von Trier West zur Staatsgrenze bei Igel und weiter bis nach Luxemburg. Im Bereich des Trierer Hauptbahnhofs erleben wir dann wieder den umfangreichen Bahnbetrieb eines Bahnknotenpunkts. RE 1 und RE 11 werden hier getrennt. Während die Garnitur von DB Regio in Richtung Saarbrücken weiterfährt, biegt das luxemburgische Fahrzeug links der Mosel ab, um über Igel und Wasserbillig Luxemburgs Hauptstadt zu erreichen. *Manfred Diekenbrock/Daniel Michalsky*



Die Baureihe 181 war zu ihren DB-Zeiten stets an der Mosel anzutreffen. Bei Klotten begegnen sich am 1. Mai 1990 eine ozeanblau-elfenbeinfarbene 181.2 und eine 141 mit ihren Zügen



1972 gab es im Bw Ehrang noch viel zu tun. Hier wird 051 501 gerade mit Wasser versorgt

Mehr zur Moseltalbahn

Dieser Beitrag ist dem Buch Schienenverkehr an Mosel und Saar von Manfred Diekenbrock und Daniel Michalsky entnommen, das im Sutton-Verlag erschienen ist. Es beleuchtet die zurückliegenden 60 Jahre der Eisenbahngeschichte an Mosel und Saar, dokumentiert den Fahrzeugeinsatz und den Traktionswandel. Illustriert wird das Buch durch zahlreiche historische und aktuelle Aufnahmen, darunter seltene Bilder des 1999 verstorbenen Trierer Fotografen Jürgen Zeug (Sammlung Wolfgang Kreckler), der bereits in den frühen 1960er-Jahren den Bahnverkehr an Mosel und Saar dokumentierte.

Manfred Diekenbrock, Daniel Michalsky: **Schienenverkehr an Mosel und Saar. Zwischen Dampfabschied und Halbstundentakt – Eisenbahngeschichte von 1960 bis heute.** 128 Seiten, ca. 160 Abb.: 22,99 Euro. Sutton Verlag 2021.

Jetzt erhältlich im Buchhandel oder unter verlagshaus24.de





■ Gasturbinen-Triebfahrzeuge der Baureihen 210, 219 und 602 der DB

Hoffnungsvolle Versuche und ernüchternde Erkenntnisse

Ebenso wie einige ausländische Bahnen setzte auch die Deutsche Bundesbahn um 1970 auf die Gasturbine als Alternative zum herkömmlichen Dieselmotor, zumindest als Leistungsspitzen abdeckender Zusatzantrieb. Aber recht bald wich die etwas süffisant „Gasturbinenfieber“ genannte Euphorie der Ernüchterung

Die erste in Deutschland eingesetzte Lokomotive mit Gasturbine kam aus der Schweiz. Um die etwaigen Vorteile des Turbinenantriebs zu prüfen, hatte die Deutsche Bundesbahn 1950 die Am 4/6 1101 der SBB angemietet (siehe Kasten auf Seite 15). Bei dieser 1941 von der Firma Brown, Boveri & Cie. (BBC) und der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM Winterthur) gelieferten Maschine handelte es sich um die weltweit erste Gasturbinenlok mit elektrischer Kraftübertragung. Ihre

Turbinen/Generator-Gruppe leistete 2.200 PS (1.620 kW). Die vier Elektrofahrmotoren trieben zwei im Hauptrahmen gelagerte Radsätze sowie je einen Radsatz in den Drehgestellen an, die Achsanordnung lautete somit (1A)Bo(A1).

Schweizer Lok auf Werbefahrt

Während ihres vom 20. Juni bis 2. November 1950 dauernden Gastspiels in Deutschland war die für 110 km/h zugelassene Am 4/6 1101 beim Bw Treuchtlingen stationiert. Sie absolvierte zahl-

reiche Vorfür- und Messfahrten sowie für Vergleiche mit Dampflokomotiven der Baureihe 01 auch planmäßige Einsätze im Schnellzugdienst. An 23 Planeinsatztagen verursachte die Lok nur einmal eine Verspätung. Ein Manko war der sehr hohe Heizöl-Verbrauch. Zudem favorisierte die DB bereits die dieselhydraulische Kraftübertragung. Die Gasturbine zeichnet sich durch ein gegenüber Kolben-Verbrennungsmotoren wesentlich günstigeres Verhältnis von Leistung zu Gewicht aus. Aber bei elektrischer Kraftüber-