B 7539 E
ISSN 0720-051X

Eisenbahn JOURNAL

2/1987
März

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 200 Farbbilder · ...llbahnteil in Farbe
Aktuelle und informat... ...richte

Großer Messebericht

(Füllseite)

Eisenbahn JOURNAL
Modellbahn – Fachzeitschrift • aktuell • informativ

2/87
ISSN 0720-051X 13. Jahrgang
Einzelausgabe
DM 9,50 öS 75,—
sfr 8,50

Hermann Merker Verlag
D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Telefon (08141) 5048 und 5049
Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Anzeigen: Anne Rödel,
Evelyn Freimann
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:
C. Asmus, R. Barkhoff, J. Bitter,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak,
H. Kundmann, H. Lohstädt,
B. Ottersbach, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel,
J. Stockklausner.
Modellaufnahmen:
Ing. H. Obermayer. P. Schiebel,
W. Kosak, J. Giebelhausen

Textverarbeitung: H. Merker Verlag
Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.
Verona — Via Morgagni, 30
1987 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.
Abonnement (1987): DM 104,50 (inkl. Porto)
(Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)
Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto
1987 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.
Abonnement (1987): DM 68,— (inkl. Porto)
(Ausland zuzüglich DM 4,— Portoanteil)

Postscheckkonto München Nr. 57199-802
(BLZ 70010080)
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300
(BLZ 70163370)
Dresdner Bank Nr. 695918000
(BLZ 70080000)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 9 vom 1. Januar 1987.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden!

Aus dem Inhalt . . .

	Seite
Die Serie Ae 3/6^{I} der SBB	4
Einzelgänger-Schicksale (Die Diesellokomotiven 201 001 und 202 001 der DB)	10
Einheitstriebwagen der Deutschen Reichsbahn	16
41 271 – Bald wieder unter Dampf!	21
Bayern-Journal (Die Gattung G 5/5)	24
Die Mariazellerbahn der ÖBB (Teil 2)	30
Erste Drehstrom-Serienlokomotive 120 103 an die DB übergeben	38
Die württembergische Klasse C von Roco	42
Die Baureihe 56$^{20-29}$ der Deutschen Reichsbahn von Fleischmann	43
Bücherecke	45
Minimarkt	50
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	52
Märklin 1987	54
Internationale Spielwarenmesse 1987	56
170 Jahre Berliner »Lokomotivbau«	71
Karwendelbahn-Motive	72
Anlagenmotive aus den 30er Jahren	76
Keine Angst vorm Computer (Teil 5)	78
Eine kleine Nebenbahn	80
Schaufenster der Neuheiten	84

Die Seiten 45 – 48 mit der Sektion 23 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:
Im Winterfahrplan 1970/71 waren nur noch wenige Dampflokomotiven der Baureihe 003 der DB im Plandienst eingesetzt. Die beim Bw Ulm beheimateten Lokomotiven dieser Baureihe bespannten damals u. a. Eilzüge auf der Strecke Crailsheim – Lauda. Die Aufnahme mit der 003 168, die den Eilzug 1910 führt, entstand am 16.05.1971 bei Schrozberg. **Foto: A. Schöppner**

Zu unserem Poster (Seite 44/49):
Zu Beginn der sechziger Jahre galt es für die Maschinen der Baureihe 03 auch noch Schnellzüge zu befördern. Die Aufnahme zeigt einen mit zwei Dampflokomotiven bespannten Schnellzug – als Vorspannlokomotive fungiert die 03 092 – der bei Gelsenkirchen in Richtung Wanne-Eickel unterwegs ist.
Foto: H. Säuberlich

Die Serie Ae 3/6[I] der SBB

Während in der Bundesrepublik Deutschland die Lokomotiven der Baureihe 116 (bis 1968: Baureihe E 16) bereits bis 1980 ausgemustert wurden und in Frankreich die Lok der Reihe 2D2 9100 heute ihre letzten Betriebstage erleben, rollen in der Schweiz noch zahlreiche Lokomotiven der Reihen Ae 3/6[I] und Ae 4/7 über die Gleise der SBB. Gemeinsames Merkmal der genannten Elektro-Veteranen ist der Buchli-Antrieb, eine in den zwanziger Jahren sehr moderne Konstruktion als Alternative zum herkömmlichen Stangenantrieb. Charakteristisches Merkmal der Lokomotiven mit Buchli-Antrieb sind die durch den asymmetrischen An-

Bild 1: Zwischen Nesslau-Neu St. Johann und Krummenau gelang am 26. Juli 1985 das Foto der Ae 3/6.I 10656 mit dem Güterzug 64591 vor der imposanten Kulisse der Churfirsten.

Bild 3: Noch heute gehört der Güterzug 64560 von Wil nach Nesslau-Neu St. Johann zu den Planleistungen der Rorschacher Ae 3/6.I. Das Foto der 10641 entstand am 10. Juli 1984 kurz hinter Ebnath-Kappel.

Bild 2: Im Sommer 1984 war vor dem GmP 92661 durchs Emmental noch eine Ae 3/6.I zu sehen. Am Morgen des 7. Juli verläßt die modernisierte 10691 den Bahnhof Hasle.

Bild 4: Den reizvollsten Abschnitt der Strecke Bern – Luzern zwischen Escholzmatt und Schüpfheim befährt am 7. Juli 1984 die Ae 3/6.I mit dem GmP 92661.

Bild 5 (nächste Seite): Kurzer Halt in Escholzmatt. Gleich wird die Ae 3/6.I 10685 den GmP 92661 weiter nach Luzern bringen (6. Juli 1984).

Bild 6 (übernächste Seite): Am Mittag des 23. Juli 1985 unterquert die Ae 3/6.I 10690 mit dem Personenzug 5148 von Sursee nach Olten die Straßenüberführung kurz hinter Wauwil.

Escholzmatt
10685

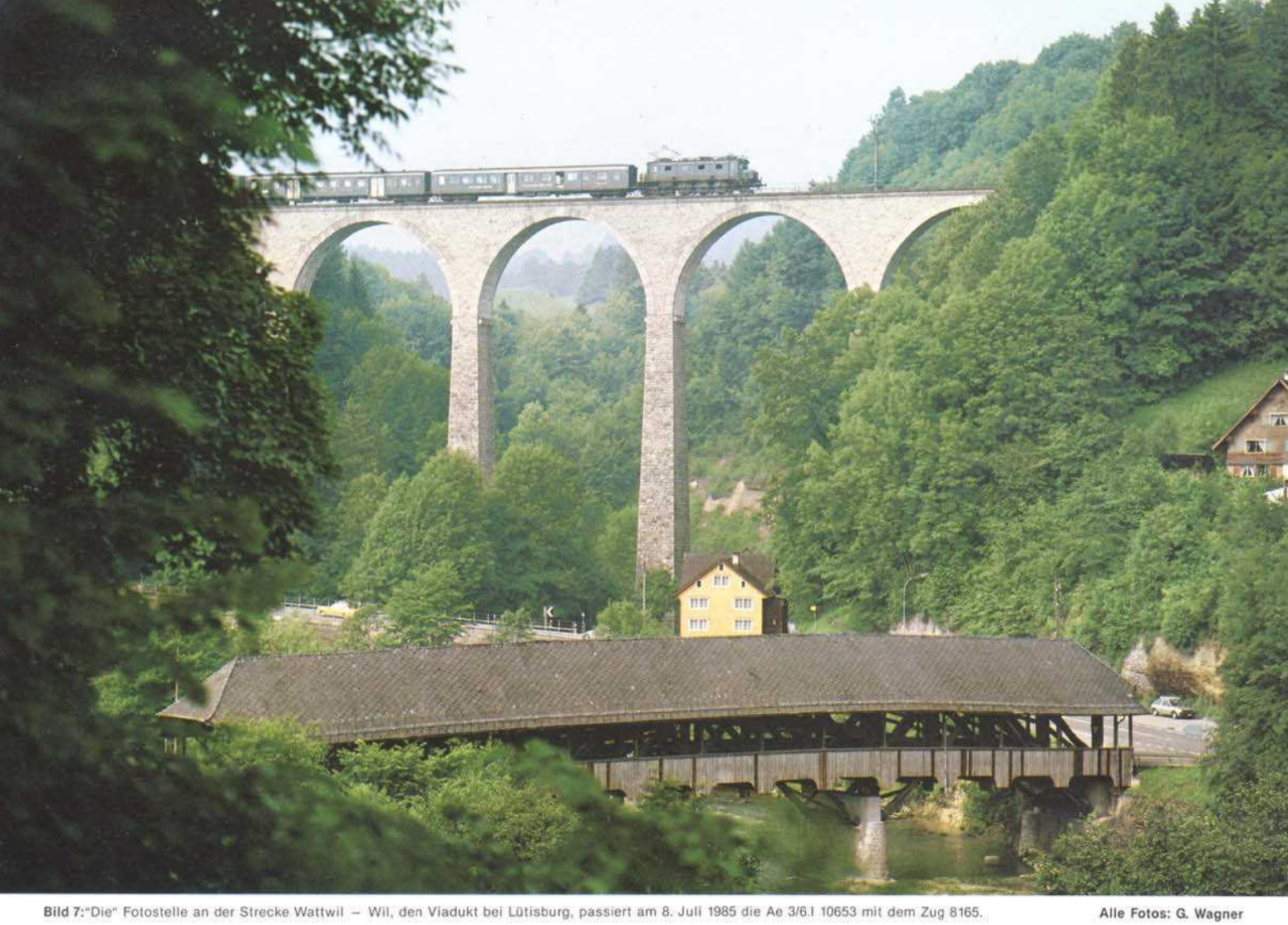

Bild 7:"Die" Fotostelle an der Strecke Wattwil – Wil, den Viadukt bei Lütisburg, passiert am 8. Juli 1985 die Ae 3/6.I 10653 mit dem Zug 8165. **Alle Fotos: G. Wagner**

triebsaufbau sehr unterschiedlich aussehenden Lok-Seiten. Während die Antriebskästen auf der einen Seite die Treibräder völlig verdecken, präsentieren sich auf der anderen Seite die großen Antriebsräder frei sichtbar. Bei den Lokomotiven der Reihen Ae 3/6^{I} und Ae 4/7 haben sie einen Durchmesser von 1610 mm. Der Bezeichnung Ae 3/6^{I} läßt sich entnehmen, daß es sich um eine Elektrolok (e) mit einer Höchstgeschwindigkeit über 80 km/h (A) mit sechs Achsen, davon drei angetrieben, handelt.

Die 2' Co 1' Lokomotiven der Reihe Ae 3/6^{I} wurden von 1921 bis 1929 in zwei, sich geringfügig unterscheidenden Serien gebaut. Die älteren Lokomotiven der Nummern 10601 bis 10636, gebaut 1921 - 1925 von SLM (Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik, Wintherthur) und BBC (Brown, Boverie & Cie, Baden), haben eine Stundenleistung von 1920 PS (1412 kW) und eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Für die 1925 - 1929 gebauten Lokomotiven 10637 bis 10714 mit 2120 PS (1559 kW) und einer Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h zeichneten die SLM sowie BBC, MFO (Maschinenfabrik Oerlikon, Zürich-Oerlikon) oder SAAS (SA des Ateliers de Sécheron, Genève) verantwortlich. In der Zeit von 1965 - 1974 wurden einige der Ae 3/6^{I} modernisiert. Die Lokomotiven mit den Betriebsnummern 10674, 691 und 702 - 714 erhielten Düsengitter in den Seitenwänden, bei der 10674, 691, 712 und 713 wurde der Öl-Hauptschalter durch einen Druckluftschalter ersetzt und ein Stromabnehmer entfernt.

Von den ehemals 36 Lokomotiven der ersten Serie ist heute nur noch die 10620 des Depot Rorschach vorhanden, von den 78 Maschinen der zweiten Serie laufen noch 36 Exemplare bei den Depots Rorschach (10637, 639, 641 - 643, 647 - 650, 652, 653, 656, 659, 661, 662, 664, 667, 676), Olten (10679 - 682, 684, 685, 690, 691, 693, 694) und Bern (10699, 700, 702, 708, 709, 711 - 713).

Zur Zeit scheint es so, als wären die verbliebenen Sechzigjährigen noch nicht pensionsreif. Die Ausmusterungswellen sind fast zum Stillstand gekommen, da für die schrittweise Einführung des angebotsintensiven Konzepts "Bahn 2000" offensichtlich zunächst jede Lok gebraucht wird. Zum Fahrplanwechsel im Sommer 1987 soll der erste Schritt in Richtung "Bahn 2000" getan werden – es wird sich zeigen, welche Auswirkungen sich für die Einsätze der Ae 3/6^{I} ergeben. Inzwischen darf die 10700 in neuer "alter" Braun-Lackierung vor dem Ausstellungszug "Bahn 2000" für die SBB-Zukunft werben. Die übrigen 36 Lok werden zur Zeit wie folgt eingesetzt:

Im viertägigen Ae 3/6^{I}-Plan des Kreises I (Lausanne) fahren die Berner Ae 3/6 ^{I} durchschnittlich 225 Kilometer pro Tag, hauptsächlich vor Güterzügen zwischen den Wendebahnhöfen Däniken, Biel, Neuchâtel, Travers, Zürich und Rapperswil. Im Plan enthalten sind auch die Reisezüge 3220/3229 (Biel – Neuchâtel – Biel) und 2857/4958 (Neuchâtel – Bern – Neuchâtel). Einzige Leistungen an Samstagen und Sonntagen sind die Züge 4951/4956 (Neuchâtel – Bern Neuchâtel). Für die zehn Oltener Maschinen besteht ein sechstägiger Plan mit durchschnittlich nur 110 Kilometern Tagesleistung, der die Lok vor leichten Güterzügen bis Zürich, Basel oder Luzern bringt. Aber auch Reisezüge wie der 5141/5148 (Olten – Sursee – Olten) und der 6463/6464 (Aarau – Zofingen – Aarau) werden von den Oltener Ae 3/6^{I} geführt. Samstags, sonntags und am Montagvormittag kann hier auf die Ae 3/6^{I} verzichtet werden. Im 13tägigen Umlauf des Kreises III (Zürich) erbringen die Rorschacher Ae 3/6^{I} eine durchschnittliche Tagesleistung von 168 Kilometern. Das Einsatzgebiet wird begrenzt durch die Wendebahnhöfe Basel, Chur, Zürich, Linthal und Nesslau-Neu St. Johann. Auf der landschaftlich besonders reizvollen Strecke Wil – Wattwil – Nesslau-Neu St. Johann pendelt eine Ae 3/6^{I} montags bis freitags mit zwei Nahgüterzugpaaren. Montags werden auf dieser Strecke zusätzlich zwischen 8 und 14 Uhr drei Personenzugpaare von Ae 3/6^{I} befördert. Die planmäßige Pendelzuggarnitur fällt in dieser Zeit wegen Fristarbeiten aus.

Während die Ae 3/6^{I} in wenigen Jahren ausscheiden dürften, werden einige der sowohl leistungs- als auch stückzahlmäßig stärkeren Schwesterlokomotiven der Reihe Ae 4/7, die in einer der nächsten Ausgaben des Eisenbahn-Journals vorgestellt werden, womöglich die Jahrtausendwende im aktiven Dienst erleben. Genug Zeit also, den letzten Buchli-Lokomotiven einen Besuch abzustatten. Es lohnt sich. **G. Wagner**

(Füllseite)

Bild 1: Die DE 2000, im Jahre 1962 von Henschel und SSW gebaut, war die erste rein deutsche dieselelektrische Streckenlokomotive mit 2000 PS Leistung. **Werkfoto Henschel, Archiv Ritz**

Einzelgänger-Schicksale

Fortsetzung aus Eisenbahn-Journal 2/1986

Die Diesellokomotiven 201 001 und 202 001 der DB

Die V 300 kommt!

Im Laufe des Jahres 1957 kündigte die DB erstmals die bevorstehende Betriebserprobung einer wahlweise mit 2200 oder 3000 PS ausgestatteten C'C' -Diesellok von Krauss-Maffei an. Das Betriebsprogramm war in groben Zügen bereits abgesteckt: zunächst sollte sie mit zwei aufgeladenen Maybach-Motoren von je 1100 PS getestet werden, die später mit jeweils 1500 PS zum Einbau gelangen sollten. Die Lokomotive war identisch mit den drei 1957 an die Jugoslawischen Eisenbahnen abgelieferten Maschinen der Baureihe ML 2200 C'C' und wies in wesentlichen Konstruktionsteilen Übereinstimmung mit der Bundesbahn-V 200 auf.

Die ersten Betriebsversuche fanden noch 1957 statt, und bei dieser Gelegenheit erwies sich die ML 2200 C'C' der V 200 deutlich überlegen. Von daher war es naheliegend, die Maybach-Zwölfzylinder-Motoren, Typ MD 650, durch eine noch stärkere Variante (MD 655) zu ersetzen, um festzustellen, wieweit eine sinnvolle Steigerung der Motorleistung möglich war. Nach Ende der Umrüstung auf 2 x 1500 PS (fortan hieß sie ML 3000 C'C') lief die Diesellok ab Juni 1958 im Plandienst vor Schnell-, Eil- und Güterzügen auf der Schwarzwaldbahn, ehe sie 1959 über das Bw Frankfurt-Griesheim zum Bw Hamm überwechselte. Im Raum Frankfurt hatte die Lokomotive vornehmlich Schnellzüge zu befördern, wogegen der Einsatz beim Bw Hamm in erster Linie im Güterzugdienst erfolgte. Bemerkenswert waren hier vor allem die gemeinsam mit Dampflok der Baureihe 44 des Bw Minden gefahrenen schweren Durchgangsgüterzüge in der Relation Hamm – Braunschweig und zurück, wo die ML 3000 C'C' sich 1959 und 1960 bestens bewährte.

Während ihres Einsatzes beim Bw Hamm wurde die ML 3000 C'C' immer wieder vom Herstellerwerk zu Probefahrten bei anderen Bahnverwaltungen abgezogen. Im Fahrplanjahr 1960/61 z.B. gab sie bei der DB nur ein Gastspiel von einigen Monaten. In den darauffolgenden Jahren etablierte sich die ML 3000 C'C' wieder beim Bw Hamm P und rutschte mehr und mehr in die Dienstgänge der dort ebenfalls stationierten V 200 hinein, mit der sie im schweren Schnell- und Güterzugdienst gemeinsam zu finden war.

Nach dem Ankauf der Lok durch die DB – die Abnahme erfolgte am 14. April 1964 – wurde aus der ML 3000 C'C' die V 300 001.

Bild 2: 1970 kam die DE 2000 zur Westfälischen Landes-Eisenbahn und wurde dort als DE 0902 bezeichnet; aufgenommen am 12.05.1973. **Foto: Dr. Löttgers**