



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

11/1990
November

DM 11,50
sfr 11,50
öS 89,—



IMPRESSUM

ISSN 0720-051X

16. Jahrgang

Verlag und Redaktion

Hermann Merker Verlag GmbH

Rudolf-Diesel-Ring 5

D-8080 Fürstenfeldbruck

Telefon (08141) 5048/49

Telefax (08141) 44689

Herausgeber: Hermann Merker

Redaktion: Christiane Bothner
Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Dieter Schubert
Peter Wieland
Lektorat: Manfred Grauer
Anzeigen: Elke Albrecht
Werbeberatung: Siegfried Säurle
Layout und Graphik: Gerhard Gerstberger
Jörg Mair

Redaktionsbeirat:
Prof. Dr. Ing. Kariheinz Althammer
Dr. Albrecht Bamler
Dipl.-Ing. Henning Böttcher
Dr. Ing. Peter Guldenpfening
Dr. Ing. Heinz Lohmeier
Dr. Peter R. Munz
Dr. Peter Rasch
Dipl.-Ing. Gerhard Scholtis

Ständige Mitarbeiter:
G. Acker, C. Asmus, R. Barkhoff, I. Bitter,
K. Bochmann, O. Constant, M. Delie,
E. Ganzerla, K. Heidebreder, H. E. Hellbach,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, P. Kling, W. Kosak,
J.-P. Laurent, A. Muratori, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel
Modellaufnahmen:
K. Heidebreder, P. Kling, W. Kosak, J.-P. Laurent,
Ing. H. Obermayer, P. Schiebel

Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH
Druck: Printed in Italy by EUROPLANNING srl
via Morgagni 24, I-37136 Verona

Vertrieb: H. Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb GmbH & Co. KG
Breslauer Straße 5, 8057 Eching
Telefon 089/319006-0, Telex 5-22656

1990 erscheint das Eisenbahn-Journal 12 x
Einzelheft: DM 11,50 + DM 2,40 Porto
Modellbahn-Ausgabe: DM 12,50 + DM 2,40 Porto
1990 erscheinen die Sonderausgaben 4 x
Einzelheft: DM 19,80 + DM 2,40 Porto

Komplett-Abonnement aller 16 Hefte
(inkl. Portoanteil): DM 199,-
(Ausland + DM 20,- Portoanteil)

Teilabonnements:
9 Normal- und 3 Modellbahn-Ausgaben
(inkl. Portoanteil): DM 136,50
(Ausland + DM 18,- Portoanteil)
9 Normal-Ausgaben (inkl. Portoanteil): DM 99,-
(Ausland + DM 12,- Portoanteil)
3 Modellbahn-Ausgaben: DM 37,50
(Inland + DM 3,-, Ausland + DM 6,- Portoanteil)
4 Sonderausgaben (inkl. Portoanteil): DM 79,20
(Ausland + DM 6,- Portoanteil)

Postgirokonto 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 Verlags voraus. Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate zum Kalenderjahresende möglich. Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. 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! Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt.

Mitglied der Ferpress
(Internationale Eisenbahn-Presse-Vereinigung)



S. Lohr

"Odyssee"

Zufällige Zaungäste sahen am 18. August 1990 einen ganz "normalen" Sonderzug von Eisenach nach Mühlhausen und von dort weiter nach Schlotheim dampfen. Eisenbahnfreunde und -kenner aber wissen, was es mit der Zuglok 91 6580 auf sich hat. Zum Nachschlagen, aber auch zum Kennenlernen haben wir den Lebensweg der 52jährigen noch einmal nachgezeichnet – ab Seite 50.

Inhalt



Zu unserem Titelbild:

"Goldener Herbst" an der Nebenbahn von Wasserburg (Inn) nach Ebersberg (Oberbayern) im Oktober 1989. Der zweimotorige Schienenbus der Baureihe 798 aus Wasserburg (Inn) wird in wenigen Minuten in Ebersberg eintreffen, wo die Fahrgäste nach München in die S-Bahn umsteigen können. **Foto: A. Ritz**

Zu unserem Poster (Seiten 58/63):

Die Schmalspurbahnen im Harz sind heute ein äußerst beliebtes Reiseziel für Eisenbahnfreunde aus Ost und West. Die Aufnahme entstand vor fünf Jahren auf dem erst kurz zuvor wiederaufgebauten Streckenabschnitt von Straßberg nach Stiege. Die Malletlok 99 5904 befindet sich mit dem P 14455 bei Güntersberge auf der Fahrt von Gernrode nach Hasselfelde. **Foto: G. Scheibe**

Die Baureihe E 19

Erster Planeinsatz vor 50 Jahren 8

Rübenzüge im Ochsenfurter Gau

20

Die sächsische Gattung IV T

24

Ein stolzer Sachse

Die sächsische IV T im Modell 28

Die Post fährt mit der Bahn

Postlokomotiven (Teil 4 und Schluß) 30

Die Industrie gratuliert mit Sondermodellen

35

"The Queen"

Ein ganz besonderes Eisenbahnmuseum 36

Nur eine Nebenbahn

Die Lokalbahn Mertingen – Wertingen 42

Verschoben... entgleist...

Die Museumslokomotive 91 6580 50

Unser Wagenporträt

Schwenkdachwagen Taehms 887 54

Bücherecke

56

Poster

58

Typenblatt: preuß. S 6 59

Typenblatt: preuß. T 5' 61



Überraschung

Gerade noch rechtzeitig zum Beginn der Leipziger Herbstmesse hatte die Firma Gützold aus Zwickau/Sachsen (nach der Reprivatisierung wieder unter diesem einst weithin bekannten Namen firmierend) ein Modell fertiggestellt, das den Start in die Marktwirtschaft mit einigem Schub versehen kann. Die kleine sächsische IV T posierte gekonnt und forderte zu einem ersten Porträt heraus — ab Seite 28.

Wiederbelebung

„Die gute alte Zeit“ speziell im Ahrtal wollten die Modelleisenbahnfreunde Köln e. V. wieder aufleben lassen. Sie gestalteten auf einer Modulanlage beträchtlichen Ausmaßes den Bahnhof „Mayschoß“, wie er etwa um 1930 ausgesehen hat. Um ein realistisches Abbild der Eisenbahn in der hier vom Weinanbau geprägten Landschaft zu erzielen, mußten dazu auch rund 20 300 (!) Reben „gepflanzt“ werden. Das beeindruckende Ergebnis ist auf der Modellbahnausstellung in Köln vom 17. bis 21. November 1990 zu sehen — und vorab im Eisenbahn-Journal ab Seite 80.



K. Heidbreder

Fachhändler-Adressenseiten	64
Bahn-Notizen	66
AE 7: Die Eisenbahn	
Landesmuseum in Mannheim eröffnet	68
Bahn-Post	71
Die Auertalbahn	72
9 Auf zweiter Ebene...76	
Bahnhof "Mayschoß" im Tal des Weines	80
"Komm unter meine Decke..."	
Roco-Gleisbauwettbewerb	88
Die Baureihe 98⁸⁻⁹ der DR	90
GtL 4/4 – Grand mit fünf	93
Überfahrt	96
Der Bahnhof Monheim im Modell (Teil 6)	97
Die holländischen "Jumbos"	100
Schaufenster der Neuheiten	102
Mini-Markt	115
Sonderfahrten und Veranstaltungen	118

Erschließung

Um die Stadt Wertingen (im Regierungsbezirk Schwaben) aus ihrem abgeschnittenen Dasein in der "Eisenbahnwüste" zu erlösen, wurde am 30. Juni 1890 nach längerem Anlauf der Bau einer Lokalbahn genehmigt. Die 17 km lange Strecke von Wertingen nach Mertingen machte eine wechselvolle, im Grunde jedoch durchweg aufstrebende Entwicklung mit – bis sie vor einigen Jahren das Schicksal so vieler Nebenbahnen erlitt. Unser Protokoll in Wort und Bildern finden Sie ab Seite 42.



M. Scherer



Die Baureihe E 19

Erster Planeinsatz vor 50 Jahren

Bis zur Mitte der dreißiger Jahre standen der Deutschen Reichsbahn für den Schnellzugdienst auf elektrifizierten Strecken die Lokomotiven der Baureihen E 04, E 16 und E 17 in ausreichender Stückzahl zur Verfügung. Für höhere Zuglasten und für die angestrebten größeren Geschwindigkeiten reichten diese Fahrzeuge aber nicht mehr aus.

Es lag deshalb nahe, eine neue Lokomotivtype zu beschaffen, mit deren Entwicklung die AEG in Hennigsdorf bei Berlin beauftragt wurde. Bereits 1935 konnten die ersten 17 Maschinen der neuen Baureihe E 18 in den Bahnbetriebswerken München und Hirschberg/Schlesien in Dienst gestellt werden. Von der E 17 hatte die AEG den bewährten Federtopftrieb der Bauart Kleinow übernommen. Absolut neu war die windschnittige Kopfform, die in Anbetracht der verlangten Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h gewählt wurde. Der durchgehende Rahmen war als Schweißkonstruktion

ausgeführt worden.

Mit einer Stundenleistung von 3040 kW bei 117 km/h waren die Lokomotiven auch noch in der Lage, schwere Schnellzüge mit mehr als 60 km/h über die Geislinger Steige zu befördern. Die Maschinen erfüllten alle Erwartungen. Die E 18 22 wurde 1937 während der Weltausstellung in Paris mit drei Großen Preisen ausgezeichnet.

Entwicklung und Bau der E 19

Die Elektrifizierung der Hauptbahnen schritt rasch fort. Nachdem die Strecke Nürnberg – Weißenfels eine Fahrleitung erhalten hatte, strebte man eine durchgehende elektrische Verbindung von München nach Berlin an. Zwischen der "Hauptstadt der Bewegung" und der Reichshauptstadt wollte man schnelle FD-Züge fahren lassen, deren Höchstgeschwindigkeit auf den flachen Streckenabschnitten



bei 180 km/h liegen sollte. Für diesen Einsatzbereich und zur Bewältigung der Frankwaldrampe von Pressig-Rothenkirchen nach Probstzella, auf der die Züge mit 60 km/h verkehren sollten, standen aber noch keine geeigneten Elektrolokomotiven zur Verfügung. Wiederum mußte also eine neue Baureihe beschafft werden. Noch Ende 1936 erging an die Industrie ein Auftrag zur Entwicklung von vier Versuchsmaschinen der neuen Baureihe E 19. Nach einer Bauzeit von knapp zwei Jahren lieferte die AEG am 19. Januar 1939 die E 19 01 und am 28. Februar 1939 die E 19 02 an das Reichsbahn-Maschinenamt in München ab. Die feierliche Übergabe der E 19 01 in Hennigsdorf fand bereits am 15. Dezember 1938 statt. Es handelte sich um die 5000. von der AEG gebaute Lokomotive, die der Stellvertretende Generaldirektor der Deutschen Reichsbahn, Kleinmann, von Regierungsaurat d.D. Kleinow, dem Betriebsleiter



Bild 3: Die damals noch grünlackierte 119 002 hat in Nürnberg Hbf die Bespannung eines Schnellzuges nach München übernommen und wird bald die Stadtgrenze erreichen (26. September 1973). **Foto: U. Geum**

◀ **Bild 1:** Die 119 002 steht am 22. August 1973 im Hauptbahnhof Nürnberg mit einem Schnellzug nach München zur Abfahrt bereit. **Foto: U. Geum**

Bild 2 (linke Seite Mitte): Alle vier E 19 trugen bei ihrer Ablieferung an den beiden Stirnseiten den Hoheitsadler (Nachbildung bei der Museumslok E 1901 ohne Hakenkreuz). **Foto: A. Ritz**

Bild 4: Alltagsszene im Nürnberger Hauptbahnhof zu Beginn der siebziger Jahre: Die 119 011 hat einen Schnellzug nach Berlin am Haken, die 221 144 einen Schnellzug nach Stuttgart. **Foto: U. Geum**





der AEG-Lokomotivfabrik in Hennigsdorf, übernommen hatte.

Im Gegensatz zu den anderen Elektrolokomotiven jener Zeit, die einen schmucklosen grauen Anstrich aufwiesen, war die E 19 01 weinrot lackiert und mit silberfarbenen Streifen verziert. Auf ihre Sonderstellung als zukünftiges Paradenstück der Deutschen Reichsbahn deuteten relief förmige Hoheitsadler an den Stirnfronten und auf den Seitenwänden hin. In demselben schmucken Gewand präsentierten sich auch die Schwestermaschine E 19 02 und die beiden anderen Lokomotiven, die E 19 11 und E 19 12, gefertigt von Henschel in Kassel mit der elektrischen Ausrüstung der Siemens-Schuckert-Werke (SSW). Mit den Fabriknummern 23663 und 23664 waren die zwei letzteren am 20. September 1939 bzw. 12. Juni 1940 an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert worden. Alle vier Fahrzeuge wurden zunächst eingehend erprobt, bevor sie zum Planeinsatz im schweren Schnellzugdienst kamen.

Bauausführung der E 19

Die Lokomotiven der Baureihe E 19 galten bei ihrer Indienststellung als stärkste Einrahmenlokomotiven der Welt. In ihrer Bauausführung und in ihren Hauptabmessungen entsprachen die Fahrzeuge weitgehend der Baureihe E 18, die sie aber mit einer Stundenleistung von 4000 kW bzw. 4080 kW bei 180 km/h weit übertrafen. Wesentlich höher lag auch der Beschaffungspreis. Er wird bei den Maschinen E 19 01 und 02 mit 122 855 RM für den mechanischen und mit 362 720 RM für den elektrischen Teil angegeben. Die Anschaffung der E 19 11 und 12 wurde mit 110 625 RM und 366 130 RM für jedes Fahrzeug verbucht.

Das Laufwerk der E 19 glich fast genau dem der Baureihe E 18. Die Laufachsen bildeten mit den benachbarten Treibachsen ein Krauss-Helmholtz-Gestell, das den Laufachsen ein Ausschwenken von 100 mm nach jeder Seite erlaubte. Alle vier Treibradsätze wiesen ein Spiel von 15 mm nach jeder Seite auf. Gegenüber der E 18 war der Durchmesser der Laufräder um 100 mm auf 1100 mm vergrößert worden. Den Durchmesser der Treibräder hatte man unverändert bei 1600 mm belassen.

Das höhere Gewicht der elektrischen Ausrüstung verlangte eine Massenreduzierung beim mechanischen Teil. Der Rahmen war aus nur 24 mm starken Blechen gefertigt. (Bei der E 18 wiesen diese noch eine Dicke von 26 mm auf.) Trotz erforderlicher zusätzlicher Streben war der Rahmen allein durch diese Maßnahme gegenüber der E 18 um rund 1000 kg leichter geworden. Abnehmbare Sei-



Bild 5 (links oben): Zugbegegnung im April 1977 auf der Nordrampe der Frankенwaldbahn oberhalb Ludwigsstadt: Blick aus dem D 302 nach Berlin auf den D 303 von Berlin, den die 119 002 im Abschnitt Probstzella – Nürnberg führt. Foto: W. Matussek, Archiv Ritz

Bild 6 (links): 119 002 mit D 280 "Alpen-Expreß" (Rom – Kopenhagen) im März 1977 in München Hbf. Foto: W. Matussek, Archiv Ritz

Bild 7 (rechts): 119 001 bringt den D 787 von Nürnberg nach München (Juli 1976 bei Otting-Weilheim). Foto: W. Matussek, Archiv Ritz



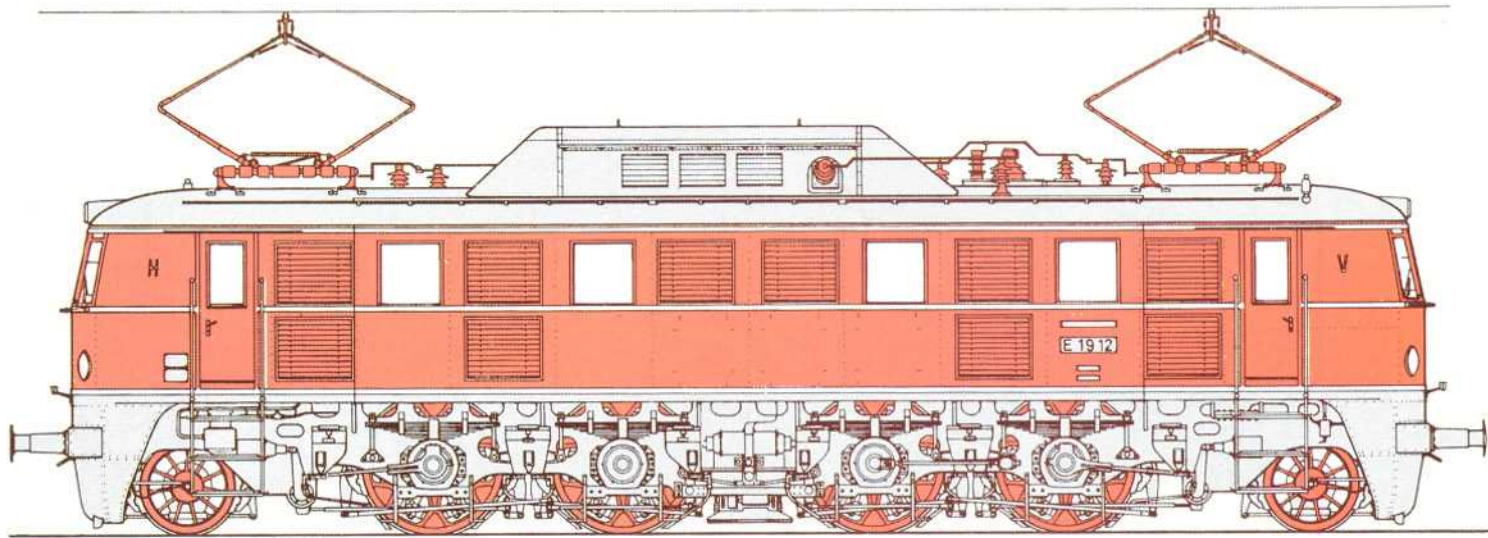


Bild 8: Diese Illustration aus dem Jahre 1973 wurde mit freundlicher Genehmigung von Thyssen Henschel der Festschrift "125 Jahre HENSCHEL Lokomotiven" entnommen.

Bild 11 (rechte Seite oben): Werkfoto der E 19 01; die Hoheitsadler wurden nachträglich wegretuschiert. Foto: Sammlung Obermayer

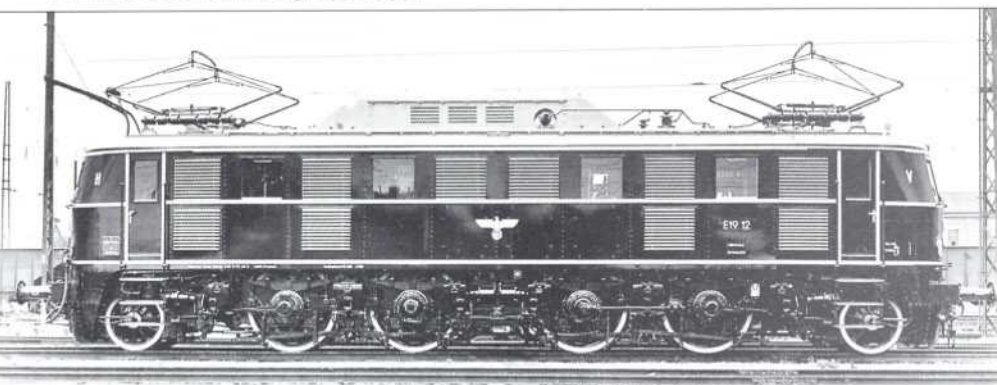


Bild 9: Die E 19 12 kurz nach ihrer Ablieferung an die Deutsche Reichsbahn. Foto: C. Bellingrodt

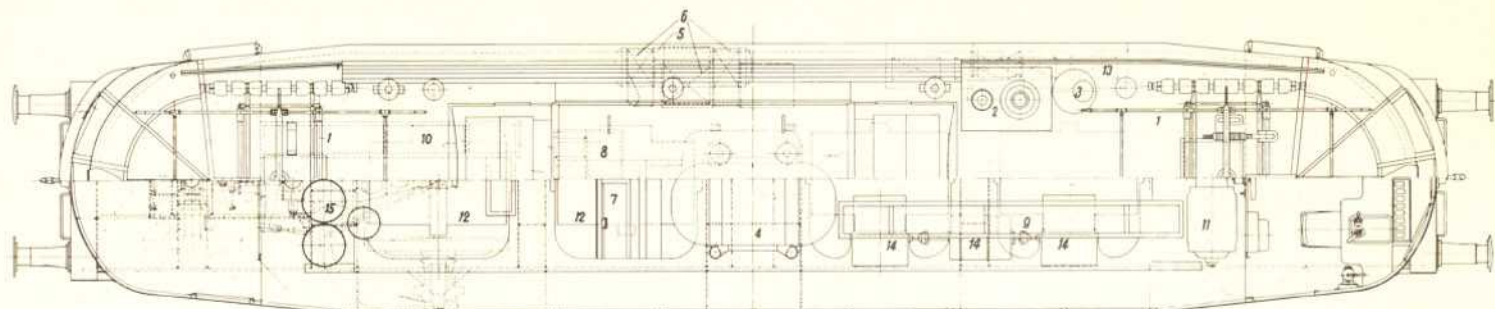
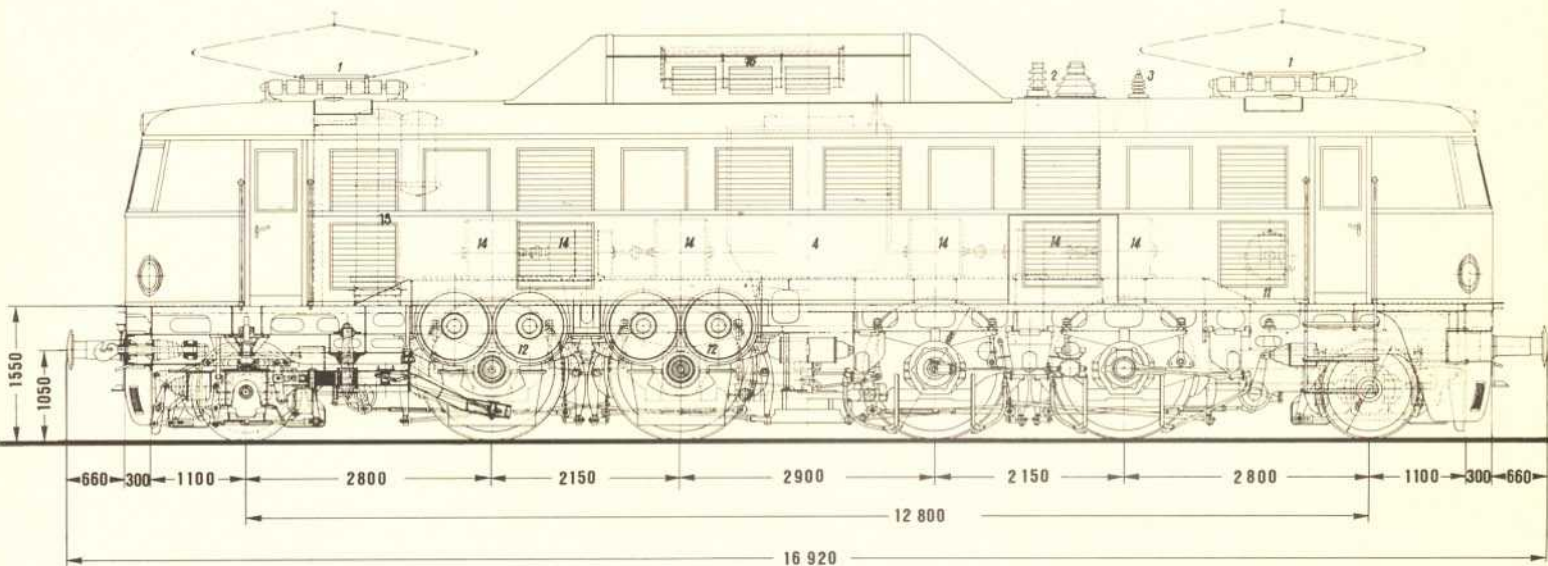
Bild 12 (rechte Seite unten): Vermaßte Typenskizzen der E 19 01 und 02 (oben) sowie E 19 11 und 12 (unten); Maßstab 1:160.

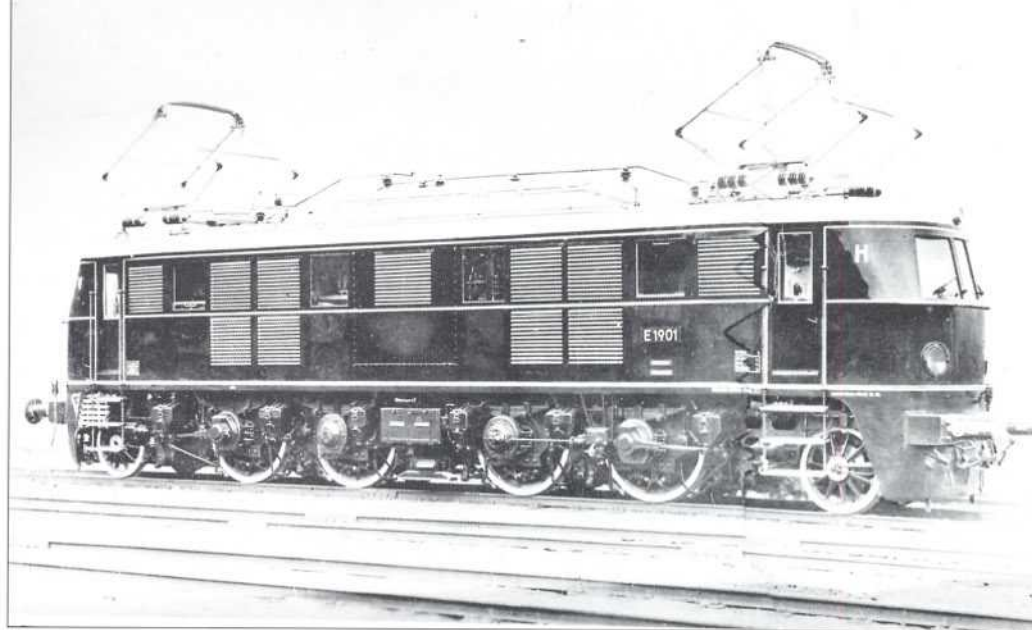
Bild 10: Vermaßte Original-Zeichnung der Lokomotiven E 19 11 und 12 (Maßstab 1:87).

tenklappen und Dachteile sowie einige Aggregate und Bauteile wurden aus Leichtmetall gefertigt, was eine weitere Gewichtsreduktion erbrachte.

Bei den beiden Maschinen E 19 11 und 12 wählte man aber doch wieder etwas dickere Rahmenwangen mit 25 mm Blechstärke. Diese zwei Lokomotiven waren ursprünglich mit vier Doppelmotoren ausgerüstet, die E 19 01 und 02 dagegen mit vier Einzelmotoren. Bei der Deutschen Bundesbahn wurden die Doppelmotoren später ausgebaut und durch Einzelmotoren ersetzt.

Ein charakteristisches Baumerkmal der E 19 11 und 12 war, neben der geänderten Anordnung der Lüftergitter, der hohe Dachaufbau. Darin waren die Bremswiderstände der fremderregten Gleichstrom-Widerstandsbremse angeordnet. An beiden Enden des Dachaufbaus befanden sich Klappen, die beim Bremsvorgang





durch Druckluftzylinder geöffnet wurden, um eine ausreichende Kühlung der Bremswiderstände zu ermöglichen.

Sowohl die Antriebe als auch die Bremssysteme waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h ausgelegt, mit der die Maschinen aber nie fuhren. Die größte zulässige Geschwindigkeit von 180 km/h war im Versuchsbetrieb mühelos erreicht, im Schnellzugdienst aber nie realisiert worden. Da auch nach 1945 keine Möglichkeit bestand, Züge mit einer Geschwindigkeit von 180 km/h einzusetzen, wurden alle vier Lokomotiven der Baureihe E 19 für eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h umgebaut.

Am Ende des Zweiten Weltkriegs verloren die Lokomotiven zunächst die pompösen Hoheitsadler, danach ihre weinrote Lackierung und später auch noch die Frontschürzen. Die Maschinen E 1901, 02 und 11 erhielten den

grünen Einheitsanstrich der Bundesbahn-Elektrolokomotiven und die E 1912 die blaue Farbgebung, die für Elektrolokomotiven mit einer Höchstgeschwindigkeit über 120 km/h vorgesehen war. Später, im November 1958 und im Februar 1975, wurden auch die E 1901 und die E 1902 blau lackiert. Die E 1911 behielt ihr grünes Farbleid bis zur Ausmusterung.

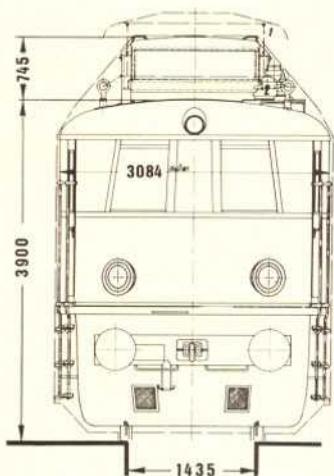
Betriebseinsatz der E 19

Dem Betriebseinsatz der Baureihe E 19 war eine lange Erprobungsphase vorausgegangen. Als erste Maschine war die E 1902 am 30. März 1940 dem Betriebswerk Nürnberg Hbf für den Einsatz im Betriebsdienst zugewiesen worden. Am 15. Mai 1940 folgte die E 1911 und am 29. Mai die E 1901. Erst am 15. Oktober 1940 hatte die E 1912 ihre Freigabe

erhalten, allerdings nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Dieselbe Beschränkung war zuvor schon der E 1901 auferlegt worden. Bereits im November 1941 mußte die E 1912 wegen Motorschäden für ein halbes Jahr aus dem Verkehr gezogen werden. Die anderen Lokomotiven fuhren zunächst im Plandienst zwischen München und Saalfeld und ab 1942 sogar bis Leipzig.

Die geringste Laufleistung hatte die E 1911 zu verzeichnen, die bereits im Juli 1943 bei einem Luftangriff erhebliche Schäden erlitt. Nach ihrer Instandsetzung wurde die Lok 1944 erneut beschädigt und danach abgestellt; ebenso erging es der E 1902. Die beiden anderen Maschinen waren bei Kriegsende noch betriebsfähig.

Nach der Reparatur der E 1902 und der E 1911 konnten alle vier Lokomotiven ab 1950 wieder im Schnellzugdienst verwendet



E 1911-12

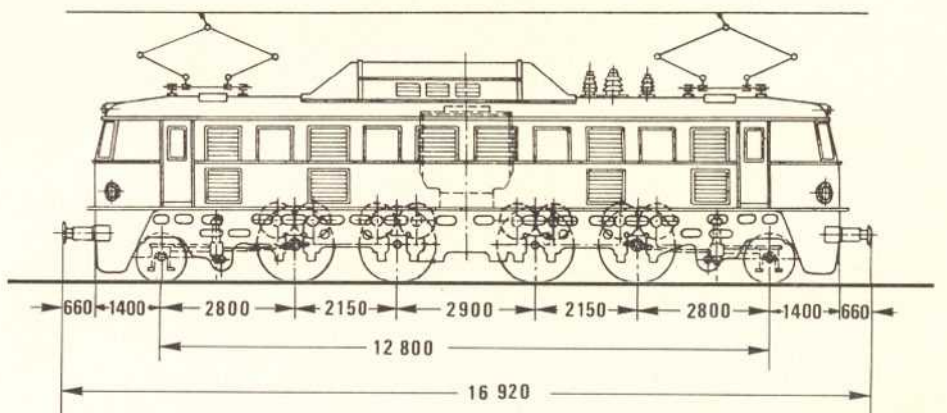
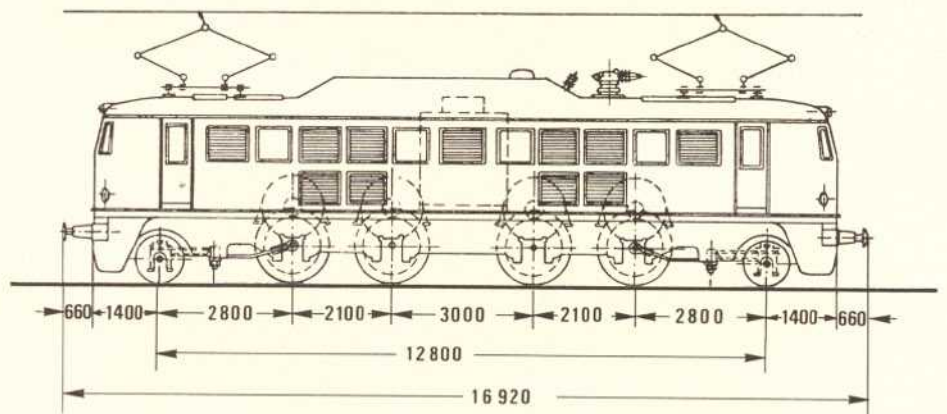




Bild 13 (oben): Die E 1902 im Ablieferungszustand.

Foto: C. Bellingrodt

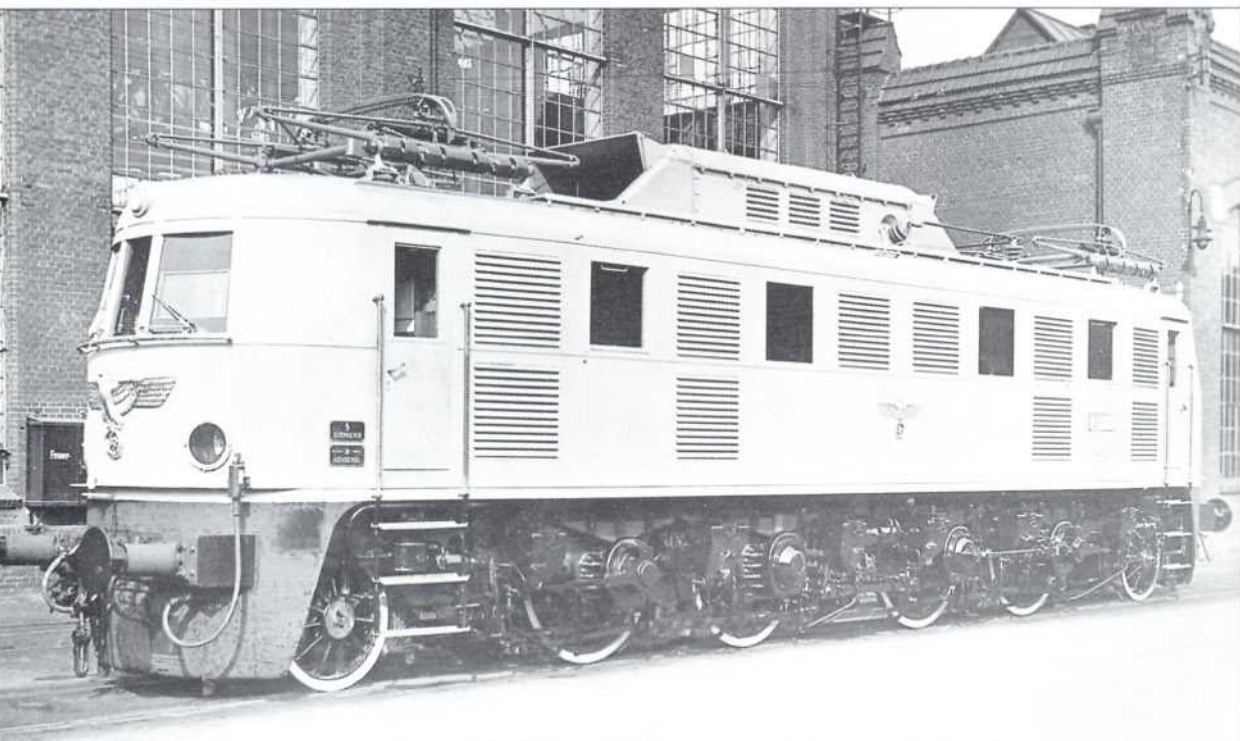


Bild 14 (links): Werkfoto der E 1911 im Fotografieranstrich. Die Lüftungsklappen des hohen Dachaufbaus sind geöffnet.

Bild 16 (rechte Seite oben): Ohne Frontschürzen präsentierte sich die E 1901 am 22. April 1951 dem Fotografen im Bw München im Bw München Hbf.

Foto: Dr. Scheingraber



Bild 15 (links): Die E 1912 wurde als letzte ihrer Baureihe am 15. Oktober 1940 dem Betriebsdienst übergeben. Das bei den Lokomotiven E 1911 und 12 außenliegende Bremsgestänge ist auf diesem Foto gut zu erkennen.

Foto: C. Bellingrodt

Bild 17 (rechte Seite unten): Stirnansicht der E 1912 zum Zeitpunkt ihrer Ablieferung.

Foto: C. Bellingrodt