



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

6/1986
August

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 100 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)

6/86

ISSN 0720-051X 12. Jahrgang
Einzelausgabe

DM 9,50 öS 75,-
sfr 8,50

Hermann Merker Verlag

D-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Tel. (0 81 41) 50 48 und 50 49

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, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel,
J. Stockklauser.

Modellaufnahmen:

Ing. Horst Obermayer, Peter Schiebel,
Willy Kosak

Schlussredaktion: S. Werner

Satz: Illig, Textverarbeitung GmbH, Göppingen

Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.

Verona – Via Morgagni, 30

1986 erscheint das Eisenbahn-Journal 10 x.

Abonnement (1986): DM 95,- (inkl. Porto)

(europäisches Ausland zuzüglich DM 4,- Porto-
anteil)

Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,- Porto

1986 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.

Abonnement (1986): DM 59,- (inkl. Porto)

(europäisches Ausland zuzüglich DM 4,- Porto-
anteil)

Postscheckkonto München Nr. 57 199-802

(BLZ 700 100 80)

Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21 300

(BLZ 701 633 70)

Dresdner Bank Nr. 695 918 000

(BLZ 700 800 00)

Nachdruck, Übersetzung und jede Art der Ver-
vielfältigung setzen das schriftliche Einverständ-
nis des Verlages voraus.

Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.

Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 8
vom 1. Januar 1986.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur
zurückgeschickt werden, wenn Rückporto bei-
liegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias kann kei-
ne Haftung übernommen werden!



Aus dem Inhalt . . . Seite

Die Güterzuglokomotiven der Reihe E 91	4
Mit Volldampf durch Sri Lanka	16
Preußen-Report (Die Gattungen P 0 und P 1)	20
150 Jahre Eisenbahn in Österreich	26
Deutsche Bahnbetriebswerke (Das Bw Simbach)	29
Bayern-Journal (Die Gattung S 2/6)	36
Bücherecke	41, 44
Mini-Markt	46
Mittelrheinische Erzgrube	48
Die Albertbahn im Modell	53
Reichsbahn-Bayern – selbstgebaut	56
Modellbau auch mit Papier?	60
Preußen im Modell	62
Eine Bahnstation im Bayerischen	66
Schaufenster der Neuheiten	72
Keine Angst vorm Computer (Teil 2)	76
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	79

Die nächste Ausgabe des Eisenbahn widmet sich ausschließlich The-
men der Modelleisenbahn (wie schon die Nr. 9/85).
Die Auslieferung erfolgt Ende August 1986.

Die Seiten 41-44 mit der Sektion 26 der Eisenbahn- und Verkehrskarte
des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heft-
klammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Die 044 675 verläßt Anfang der siebziger Jahre mit einem Militärzug nach Grafenwöhr
den Bahnhof Neuenmarkt-Wirsberg in Richtung Bayreuth. Im Rahmen des Pro-
gramms "Dampf 86" der Deutschen Bundesbahn verkehren auf dem Strecken-
abschnitt Neuenmarkt-Wirsberg – Bayreuth heuer erstmals seit vielen Jahren wie-
der mit Dampflokomotiven bespannte Züge.

Foto: U. Geum

Zu unserem Poster (Seite 40/45):

Die 052 613 fährt am 20.5.1973 mit ihrem Güterzug aus Horb in den Bahnhof Rott-
weil ein.

Foto: U. Geum

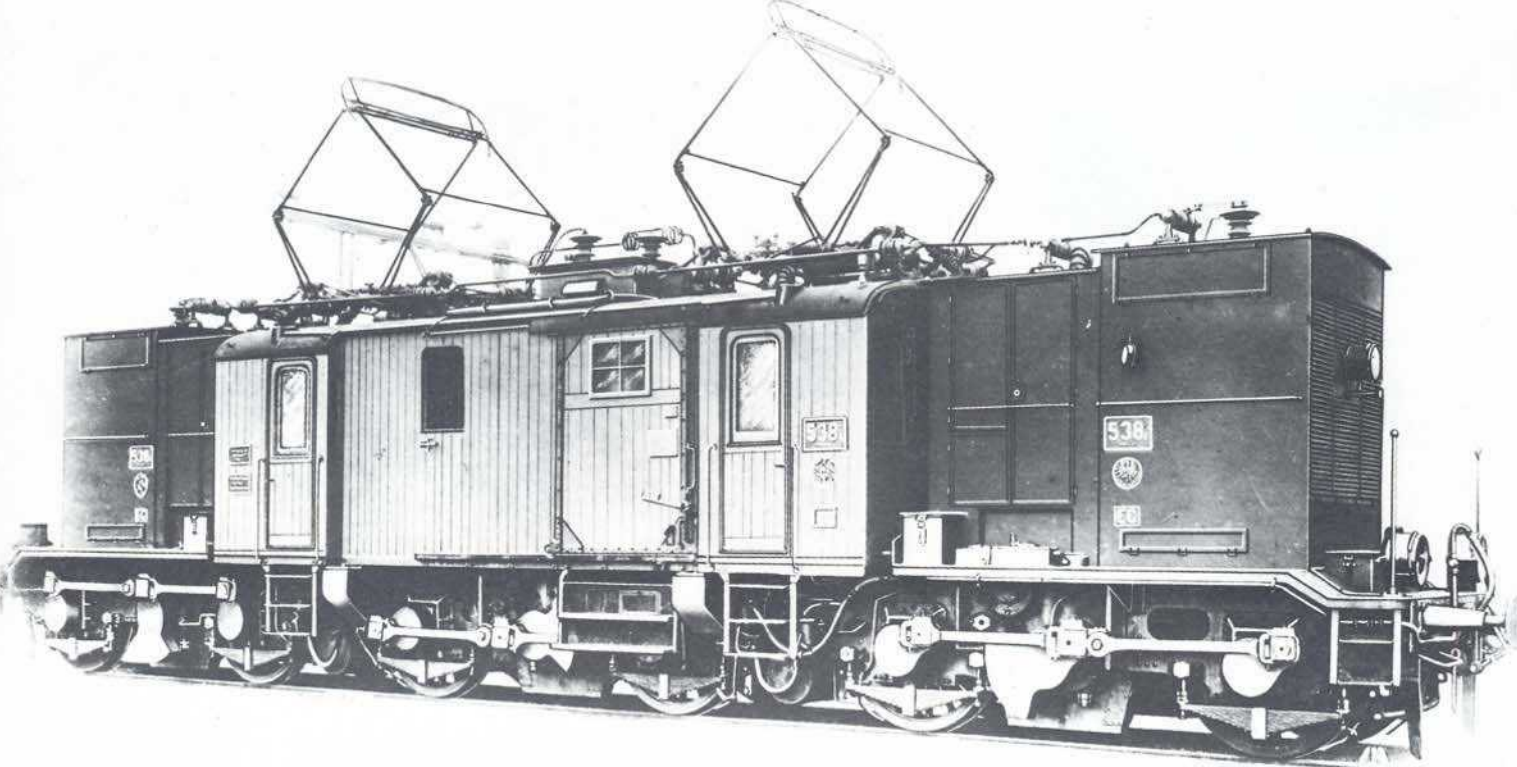


Bild 1: Eine recht eigenwillige Konstruktion war diese B+B+B-Lokomotive für die Riesengebirgsbahn in Schlesien. Die Aufnahme läßt deutlich die ursprüngliche Form der Trafokästen mit den Lüftungsgittern in der Mitte der Stirnwand erkennen. Die zwölf beschafften Maschinen erhielten 1927 bei der Deutschen Reichsbahn die Baureihenbezeichnung E 91.3. Foto: Sammlung Obermayer



Die Güterzuglokomotiven der Reihe E 91

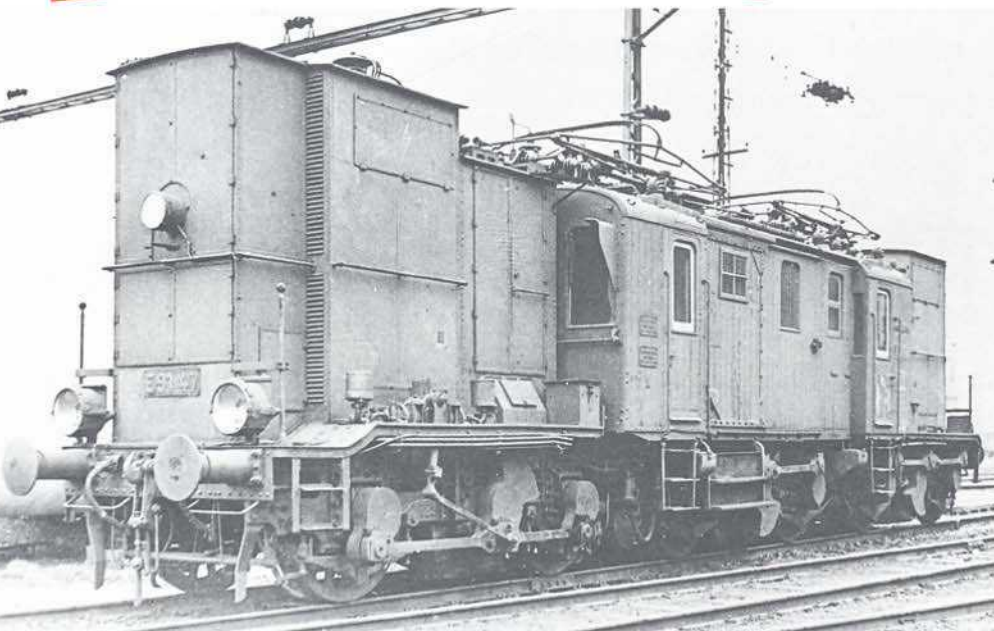


Bild 2: Mit der Reichsbahnnummer E 91.47 zeigt sich die Lok nun mit erhöhten Trafokästen und den jetzt seitlich angebrachten Lüftungsschlitzen über die gesamte Kastenhöhe. Foto: Archiv Verkehrsmuseum Nürnberg

Die alte E 91³

Die sicherlich skurrilsten Fahrzeuge unter den Elektrolokomotiven im Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn waren die Maschinen der Baureihe E 91³. Hierbei handelt es sich um dreiteilige Lokomotiven, die als EG 538 abc bis 549 abc von der KPEV für den Güterzugdienst auf den Gebirgsstrecken Schlesiens in Dienst gestellt wurden. Bereits 1912 waren insgesamt 20 Fahrzeuge bestellt worden. Bedingt durch die Kriegereignisse waren dann aber nur 12 Lokomotiven gebaut und von 1915 bis 1922 geliefert worden. Hersteller des mechanischen Teils war Linke-Hofmann in Breslau. Für die elektrische Ausrüstung zeichneten die Siemens-Schuckert Werke (SSW) verantwortlich. Die Fahrzeuge verfügten über drei zweiachsige Triebwerke, die kurzgekuppelt waren. In jedem Triebgestell war ein Fahrmotor eingebaut, der über ein Vorgelege die Blindwelle direkt und über Kuppelstangen

Bild 3: Die Baureihe E 77 kann als leichtere Variante der Baureihe E 91 betrachtet werden. Die Abbildung zeigt die E 77 08 in Garmisch-Partenkirchen. Foto: Sammlung Obermayer

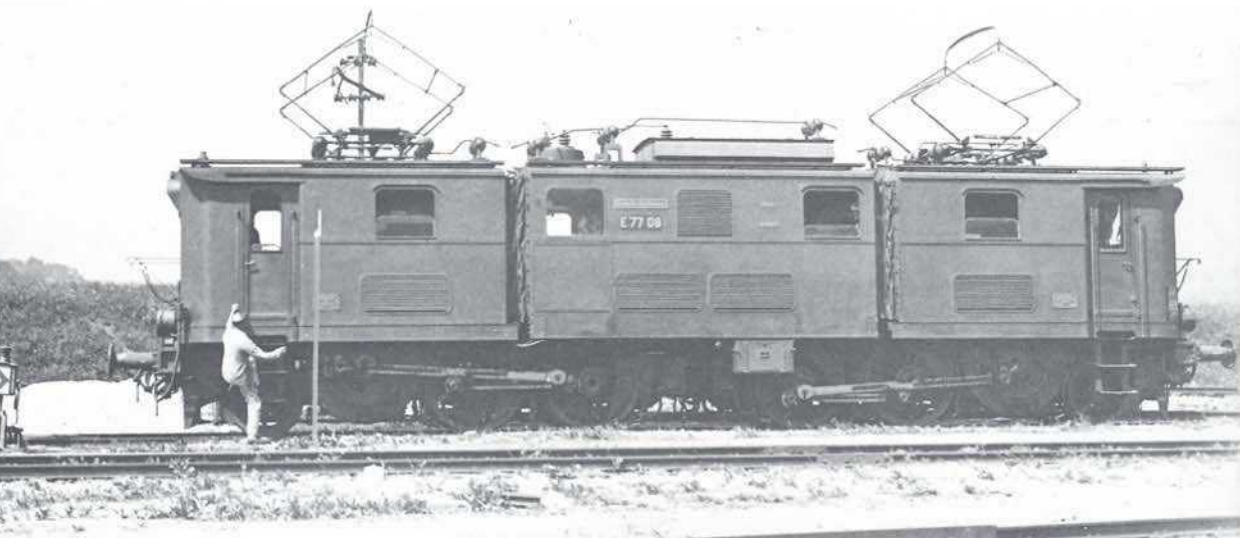


Bild 6: Zum Zeitpunkt der Aufnahme war die E 91 05 beim Bw Kornwestheim Rbf beheimatet, wo sie nach einem schweren Unfall bereits im März 1935 ausgemustert wurde. Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber



Bild 4: Die Lokomotive mit der Betriebsnummer EG 582 vor einem Güterzug im Bahnhof Hirschberg in Schlesien. Die 14 für den Einsatz in Schlesien gebauten Maschinen besaßen keine Stirnwandtüren, keine Übergangseinrichtungen und nur zwei Stirnfenster.
Foto: Sammlung Dr. Scheingraber

die beiden Radsätze antrieb. Die Wahl eines Außenrahmens machte die Verwendung von Hall'schen Kurbeln erforderlich. Die beiden Endgestelle mit den schmalen, aus Blech gefertigten Aufbauten waren symmetrisch ausgeführt und gegeneinander tauschbar. Der breitere Aufbau des Mittelteils mit Holzverkleidung nahm die beiden Führerstände und einen Gepäckraum mit seitlichen Schiebetüren auf.

Die Lokomotiven, die mit den Betriebsnummern Breslau 538 bis 549 vor allem auf der Riesengebirgsbahn zwischen Hirschberg und Polaun zum Einsatz kamen, liefen außerordentlich unruhig. Besonders die Talfahrten mit nachdrückender Last waren eine Tortur für das Lokpersonal.

Trotz der mäßigen Höchstgeschwindigkeit

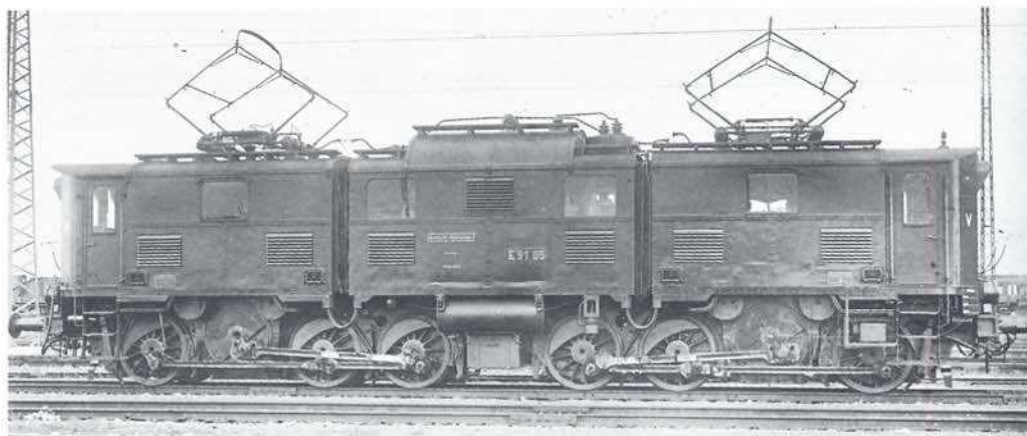


Bild 5: Die E 91 05 gehört zur Serie von 20 Lokomotiven, die in den Jahren 1925 bis 1927 an die Guppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn geliefert wurden.
Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

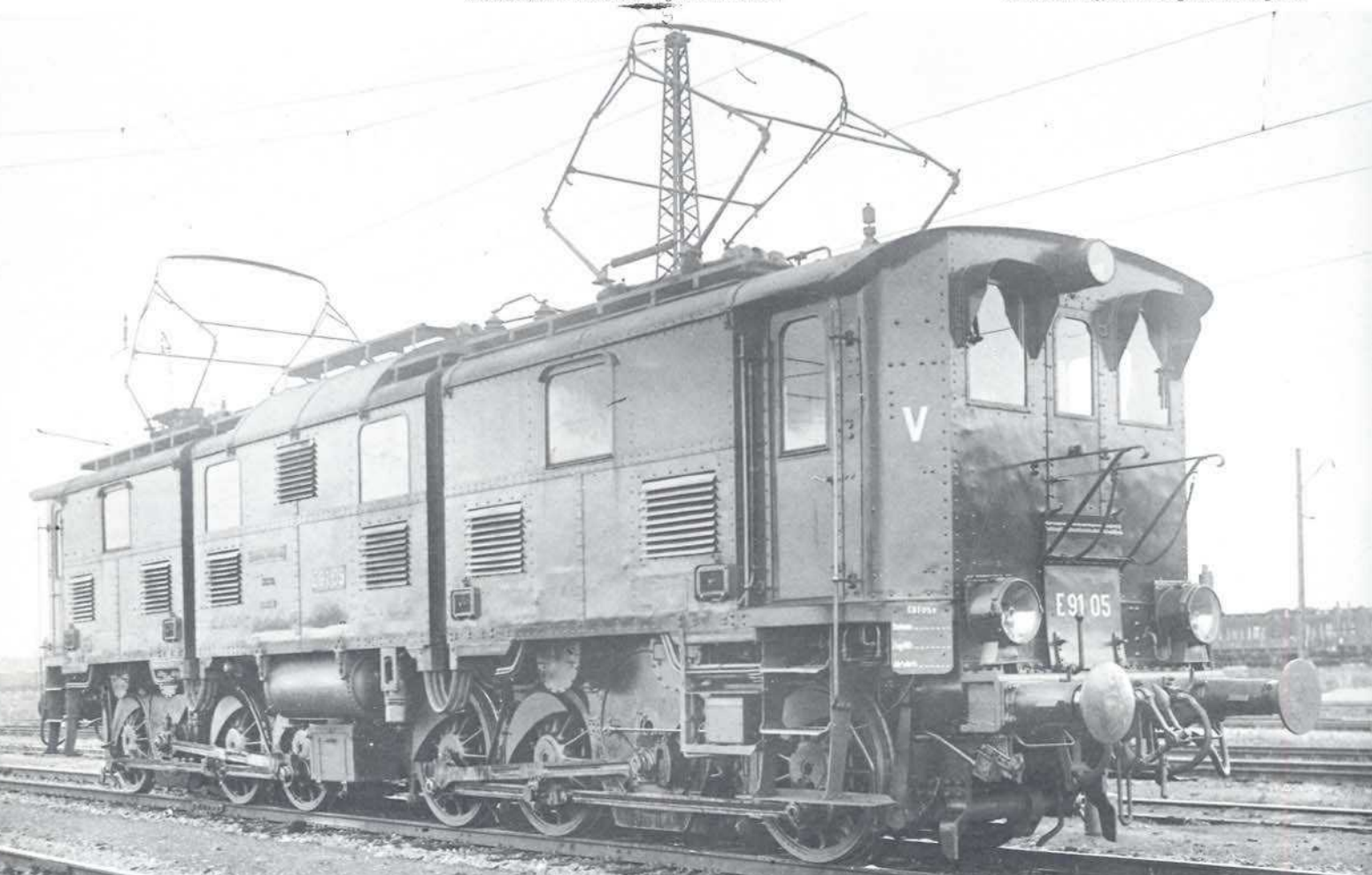




Bild 7: Dieses Foto zeigt die 191 099 beim Rangierdienst in München-Laim im März 1975.

Foto: K. Hiel

von nur 50 km/h und der bescheidenen Stundenleistung von 1500 kW bei 25 km/h wurden alle Maschinen noch als E 91 38 bis 49 von der früheren Deutschen Reichsbahn übernommen. Wegen häufiger Triebwerkschäden waren 8 Lokomotiven bis zum Ende

des Jahres 1936 ausgemustert worden, eine weitere mußte 1940 den Dienst quittieren. Nach ihrer Ausmusterung wurden die E 91 38 und die E 91 45 Ende der dreißiger Jahre zu Heizfahrzeugen umgebaut. Die noch verbleibenden 3 Maschinen wurden im November

1942 (E 91 41 und 48) bzw. im September 1943 (E 91 40) aus dem Betrieb gezogen. Mit den im Jahre 1922 bestellten größeren und stärkeren Lokomotiven der Baureihe E 91 hatten die alten Vehikel der KPEV absolut keine Ähnlichkeit, trotz derselben Baureihenbezeichnung.



Bild 8: Die E 91 99 noch mit alter Betriebsnummer und ohne DB-Emblem, aufgenommen im November 1967 im Bw München Hbf.

Foto: K. Hiel

Bild 9: Blick auf das Triebgestell der Baureihe E 91.

Foto: W. Matussek, Archiv Ritz



Die Baureihe E 77

Wesentlich fortschrittlicher war da schon die Konstruktion der ebenfalls dreiteilig ausgeführten Lokomotiven der Baureihe E 77, von der zu Beginn der zwanziger Jahre zwei Serien mit 25 und 31 Maschinen bei verschiedenen Herstellern in Auftrag gegeben wurden. Diese Fahrzeuge mit dem "Winterthurer Schrägstangenantrieb" entsprachen in lautechnischer Hinsicht zwar auch noch nicht den Erwartungen, können aber als leichtere Variante der Baureihe E 91 betrachtet werden.

Mit einer Stundenleistung von 1880 kW bei 44 km/h und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h war die E 77 etwas flinker, aber auch nur für die Beförderung leichter bis mittelschwerer Güterzüge geeignet.

Die ersten Lieferserien der E 91

Um den Bedarf an Fahrzeugen für den schweren Güterzugdienst auf den elektrifizierten Strecken in Schlesien und Bayern zu decken, beschaffte die Deutsche Reichsbahn ab 1925 die leistungsfähigere E 91 mit einer Stundenleistung von 2200 kW bei 39 km/h, die aber nur für eine Höchstgeschwindigkeit von 55 km/h zugelassen war. Wie bei der E 77 war auch bei der E 91 der Aufbau dreiteilig ausgeführt und durch Faltenbälge miteinander verbunden. Die äußeren Kastenteile mit den Führerständen sind fest auf den beiden Triebgestellen angeordnet, das Mittelteil ruht brückenartig auf den Kugelzapfen der Fahrgestelle. Zwei Motoren in jedem Triebgestell arbeiten über ein Vorgelege gemeinsam auf eine Blindwelle. Die weitere Kraftübertragung erfolgt nach dem Prinzip des Schrägstangenantriebs der Bauart Winterthur auf den jeweils innenliegenden Radsatz und über Kuppelstangen auf die beiden anderen Radsätze. Die Lokomotiven der Baureihe E 91 waren recht schwere Fahrzeuge. Mit einer Dienstlast von 123,7 t und einer größten Achslast von 20,7 t war die E 91 nur auf entsprechend



Bild 10: Die 191 011 drückt Anfang der siebziger Jahre in München-Laim einen langen Güterzug über den Ablaufberg.

Foto: U. Geum

ausgebauten Hauptstrecken einzusetzen, wo sie sich aber wegen ihrer zu geringen Höchstgeschwindigkeit nicht allzu lange behaupten konnte, obwohl ihr ansonsten eine gute Betriebsbewährung bescheinigt

wurde. Am Bau der 34 Fahrzeuge waren die Lokomotivfabrik Krauss und Comp. in München, die AEG in Hennigsdorf bei Berlin und die WASSEG, eine Arbeitsgemeinschaft von

AEG und SSW beteiligt. Die Gesamtkosten der ersten Lokomotive beliefen sich auf 315.000 Mark. Unter der Gattungsbezeichnung EG 5 mit den Betriebsnummern 22 501 bis 22 520 wurden in den Jahren 1925 bis

Bild 11: Die bei den Maschinen E 91 01 bis 20 ursprünglich vorhandenen Stirnwandtüren wurden später verschlossen, so auch bei der E 91 11, die 1968 die Betriebsnummer 191 011 erhielt. Die Aufnahme entstand im März 1975.

Foto: K. Hierl



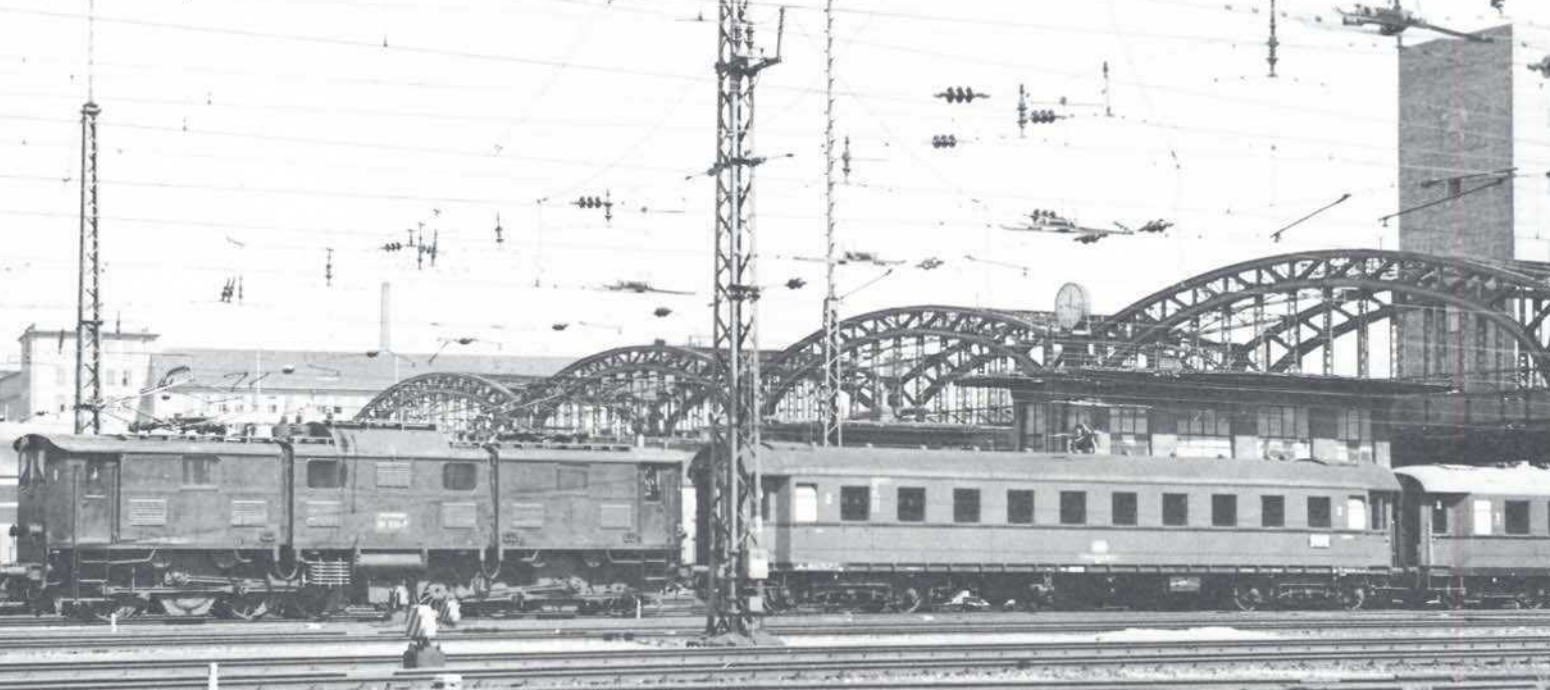


Bild 12: Die 191 020 verläßt am 7.4.1969 mit einer Leorgarnitur den Münchener Hauptbahnhof in Richtung München-Pasing.

Foto: Dr. Scheingraber

1927 hiervon 20 Lokomotiven in brauner Lackierung an die Gruppenverwaltung Bayern der Deutschen Reichsbahn geliefert.

Der Nummernplan von 1927 sah für diese Fahrzeuge die Betriebsnummern E 91 01 bis 20 vor.

Die ersten 11 Maschinen traten ihren Dienst beim Bw München Hbf an und befuhren die von der bayerischen Metropole ausgehenden elektrifizierten Strecken, die zur Jahresmitte 1927 bereits von Regensburg bis Kufstein reichten. Weitere Lokomotiven gingen an die Betriebswerke Regensburg, Rosenheim und Freilassing. Zu Beginn der dreißiger Jahre erfolgten dann die ersten größeren Umsetzungen. Die meisten der Münchener Maschinen wurden an das Bw Regensburg abgegeben, zwei Lokomotiven waren zuvor schon über Landshut nach Ulm gekommen. Nach der Elektrifizierung der Hauptbahn von Stuttgart nach Augsburg erhielt das Bw Ulm im Jahre 1933 weitere E 91 für den Einsatz im Schubetrieb auf der Geislinger Steige. Zu jener Zeit hielten auch die ersten E 91 ihren Einzug im Bw Kornwestheim, dem großen Verschiebehnhof vor den Toren Stuttgarts. Dort erlitt die E 91 05 am 24. Dezember 1934 einen schweren Unfall, der ihre Ausmusterung im März 1935 erforderlich machte.

Eine zweite Bauserie von 14 Lokomotiven ging bis zur Mitte des Jahres 1926 als Breslau 581 bis 594 nach Schlesien und wurde beim Bw Hirschberg beheimatet. Die 14 "preußischen" Maschinen trugen später die Betriebsnummern E 91 81 bis 94. Im Jahre 1933 erhielt die Rbd Stuttgart für den Einsatz bei den Betriebswerken Kornwestheim und Ulm dann auch aus Hirschberg einige Fahrzeuge. Es handelte sich um 4 Stück mit den Betriebsnummern E 91 89 bis 92.



Bild 13: Im Januar 1962 hat sich die E 91 11 in Probstzella (DDR) als Schublokomotive an den Zugschluß eines Güterzuges nach Pressig-Rothenkirchen gesetzt, um ihn über die Nordrampe der Frankenwaldbahn zu schieben.

Foto: G. Illner

Bild 14: Diese Aufnahme der E 91 15 entstand am 4.4.1958 im Bw München Ost.

Foto: Dr. Scheingraber



Die Nachbauserie von 1929

Nach dem Ausbau des elektrischen Streckennetzes in Schlesien erteilte die Deutsche Reichsbahn 1927 einen Bauauftrag für weitere 12 Maschinen der Baureihe E 91, die bei weitgehend unveränderter Grundkonzeption einige Abweichungen in den Hauptmaßen und bei der Anzahl und Anordnung der Seitenfenster und der seitlichen Lüfteröffnungen aufwiesen. Im Gegensatz zu den zuvor gelieferten Fahrzeugen der Reihe E 91 wurden die Maschinen

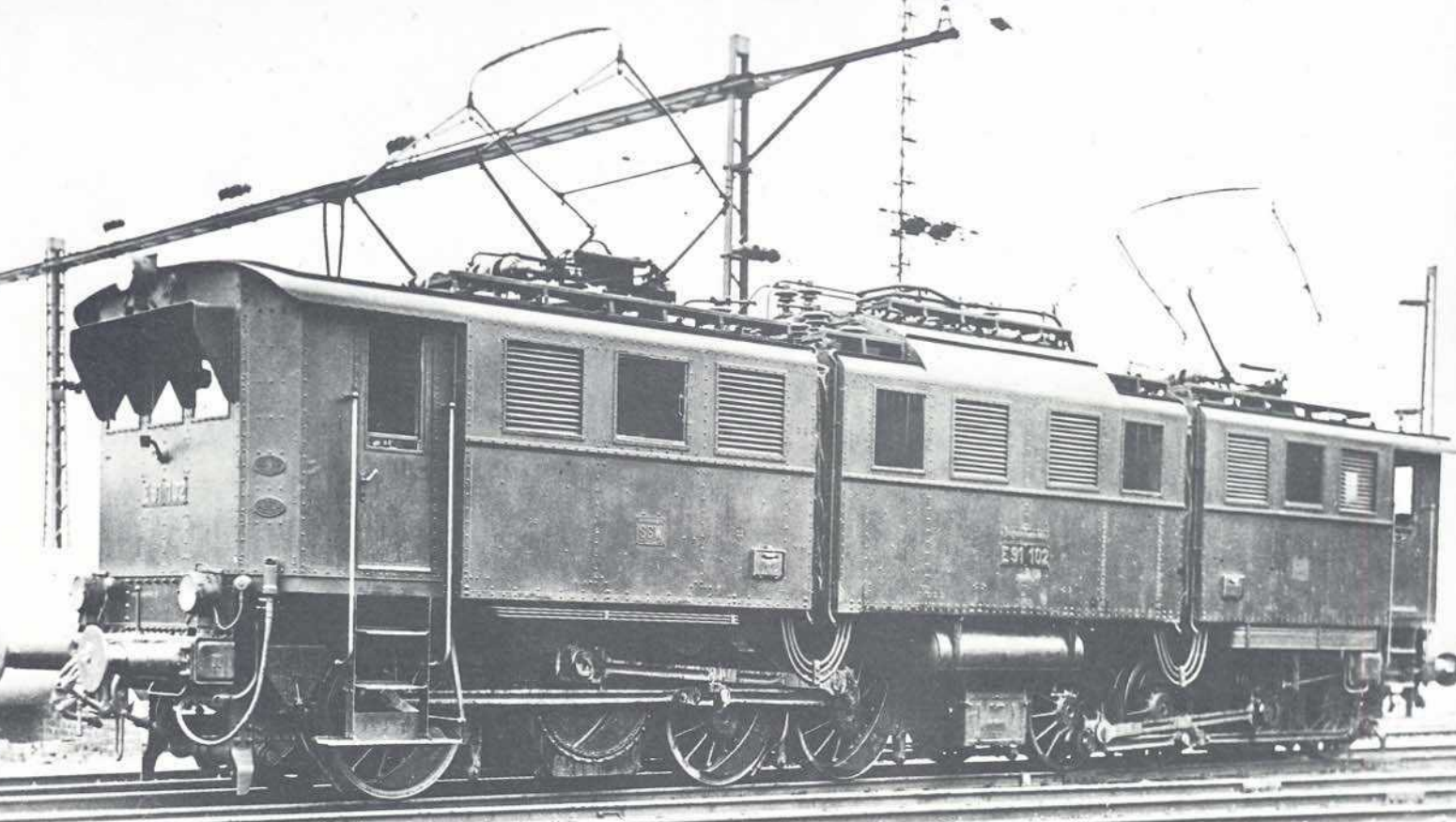


Bild 15: Die E 91 102 stammt aus der Nachbauserie von 1929, die insgesamt zwölf Maschinen umfaßte (Betriebsnummern E 91 95 bis 106).

Foto: H. Maey, Sammlung Dr. Scheingraber

der Nachbauserie ohne die Stirnwandtüren und Übergangseinrichtungen ausgeführt. Die Länge über Puffer war von 16700 mm auf 17300 mm angewachsen. Stundenleistung und Höchstgeschwindigkeit blieben gleich. Die Doppelmotoren und einige weitere Baugruppen konnten leichter ausgeführt werden. Trotz des Einbaues einer elektrischen Widerstandsbremse in den vergrößerten Maschinenraum verringerte sich die Dienstlast auf 116,4 t und die größte Achslast auf 19,6 t. Die Widerstandsbremse war wegen des geplanten Einsatzes der Maschinen auf der schlesischen Riesengebirgsbahn mit ihren Steilstrecken gefordert worden. Alle 12 Lokomotiven wurden im Jahre 1929 in Dienst gestellt und zunächst dem Bw Dittersbach zugewiesen. Im Anschluß an die "preußischen" Fahrzeuge E 91 81 bis 94 erhielten



Bild 16: Bis zum Jahre 1964 waren mehrere Lokomotiven der Baureihe E 91 im Bw Haltingen beheimatet und im Übergabe- und Verschiebedienst eingesetzt. Danach kamen die Maschinen zum Bw Freiburg; die in Haltingen abgelichtete E 91 97 gelangte über einen kurzen Umweg nach Pressig-Rothenkirchen.

Foto: Obermayer

Bild 17: Die Hauptuntersuchung ist soeben abgeschlossen worden, die E 91 101 steht am 26.1.1959 im AW München-Freimann zur Probefahrt bereit.

Foto: Dr. Scheingraber





Bild 18: Der Rangierdienst in den Rangierbahnhöfen München Ost und München-Laim zählte zu den letzten Aufgaben der Lokomotiven der Baureihe E 91. Im März 1975 war die 191 101 in München-Laim noch im Einsatz, kurz darauf wurde sie ausgemustert. Foto: K. Hierl

die Maschinen der Nachbauserie die Betriebsnummern E 91 95 bis 106. Als erster Beschaffungspreis werden 445 900 Reichsmark genannt.

Während des Zweiten Weltkrieges traten auch von diesen Nachbauten einige Exemplare die Reise in das ferne Süddeutschland an. Insgesamt acht Maschinen kamen zu den Bahnbetriebswerken München, Freilassing und Regensburg. Die E 91 96 des Bw Dittersbach war im Frühjahr 1943 in einen Unfall mit dem ET 89 11 verwickelt und wurde wenig später im Raw Lauban ausgemustert. Als Kriegsverlust mußte die E 91 104 abgeschrieben werden.

Die Situation nach 1945

Die Angaben zum Schicksal einiger Lokomotiven der Baureihe E 91 sind zum Teil recht widersprüchlich. Erwiesen ist jedoch, daß insgesamt 34 Maschinen auf das heutige Gebiet der Bundesrepublik gelangten, einige davon noch in den letzten Tagen des Zweiten Weltkrieges. Der Deutschen Reichsbahn in der DDR verblieben nur 8 Lokomotiven, die zunächst in die Sowjetunion abgefahren wurden, im Jahre 1952 aber wieder zurückgegeben wurden. Hierbei handelte es sich um die Fahrzeuge mit den Betriebsnummern E 91 83 bis 87 und E 91 103, 105

und 106. Die E 91 17 ist vermutlich nach einem Bombenschaden im Jahre 1944 im Bereich der Rbd München ausgemustert worden. Mehrere der in der Bundesrepublik registrierten Maschinen blieben mit größeren Schäden abgestellt und wurden in der Zeit bis 1950 ausgemustert. Nicht mehr zum Einsatz kamen auch die der DDR zurückgegebenen Lokomotiven, die bis 1962 im Raw Dessau bzw. im Raw Magdeburg abgestellt blieben.

Als die Deutsche Bundesbahn am 1. Januar 1968 ihren neuen Nummernplan in Kraft setzte, verfügte sie noch über einen Einsatzbestand von 23 Fahrzeugen der Baureihe

Bild 19: Die beim Bw Oberhausen-Osterfeld Süd beheimatete 191 001 wartet am 22.5.1972 im Bw Wanne-Eickel Hbf auf ihren nächsten Einsatz.

Foto: G. Neumann

