

# Roco 23230 BR191 001-7 DB

Category: Elektroloks Spur N

geschrieben von Oliver Wiedwald | 28. November 2022

Vorbild der Roco 23230 BR191 001-7 DB ist eine Elektrische Güterzuglokomotive der Baureihe 191 (ehemals E91) bei der Deutschen Bundesbahn.

Schon 1922 erfolgte durch die Deutsche Reichsbahn im Rahmen ihres ersten Beschaffungsplans elektrischer Einheitslokomotiven die Bestellung von 30 schweren Güterzugelektrolokomotiven der Achsfolge C'C' für den Gebirgsdienst. Die Auslieferung erfolgte durch Krauss (mechanischer Teil) und WASSEG (elektrische Ausrüstung) in den Jahren 1925 und 1926. 16 Lokomotiven wurden dem bayrischen Netz zugeteilt. Sie erhielten von der Gruppenverwaltung Bayern die Bezeichnung EG 5 22 501–516. Die anderen 14 Maschinen wurden als EG 581 Breslau bis EG 594 Breslau im schlesischen Netz eingesetzt. Ab 1927 erhielten sie die Betriebsnummern E 91 01–16 (bayerische Variante), bzw. E 91 81–94 (preußische Variante). 1927 erfolgte die Lieferung weiterer vier Lokomotiven, die zwar noch mit bayerischen Betriebsnummern bestellt worden waren, aber schon mit den neuen Nummern E 91 17–20 geliefert wurden.

Die Baureihen E 91 und E 77 waren sehr ähnlich gestaltet. Die dreiachsigen Triebgestelle der E 91 besaßen einen Innenrahmen. Ein Doppelmotor trieb über einen Winterthur-Schrägstangenantrieb die Achsen eines Triebgestells an. Der Aufbau war dreiteilig. Die Endteile besaßen einen Endführerstand und einen Maschinenraum und saßen fest auf den Triebgestellen. Das Mittelteil war drehbar auf Kugelzapfen der Triebgestelle aufgelegt. Die Übergänge zwischen den einzelnen Abschnitten des Maschinenraums waren durch Faltenbälge gesichert, Zwischenwände gab es keine. Die bayrischen Lokomotiven ließen sich von den schlesischen durch die zusätzliche Fronttür zwischen den beiden Führerstandsfenstern unterscheiden (siehe Abb. rechts der bayerischen E 91 11, abgestellt im AW Frankfurt als stationärer Trafo für das Prüffeld; gegenüber der E 91.9 hat diese unten liegende seitliche Lüftungsschlitze). Die Maschinen sollten auf 10 ‰ Steigung Güterzüge mit

1200 t Gewicht mit 35 km/h und Personenzüge von 500 t Gewicht mit 45 km/h befördern können. Da die Lokomotiven in der Fertigung etwas schwerer ausgefallen waren, wurden mit ihnen Probefahrten mit 1.400 t Last durchgeführt, die die noch als EG 582 bezeichnete Lokomotive auf einer Rampe von 10 ‰ der Schlesischen Gebirgsbahn zwischen Lauban und Langenöls erfüllen konnte. Das geforderte Leistungsprogramm konnte somit um 16 ‰ überboten werden.[1] Da die Lokomotiven für den Güterzug- und Steilstreckenbetrieb vorgesehen waren, die keine hohen Geschwindigkeiten erforderten, erfüllten die Maschinen die in sie gesetzten Erwartungen. Durch das große Reibungsgewicht waren sie besonders geeignet für diesen Dienst. Laufprobleme wie bei der E 77 waren bei ihr nicht bekannt, allerdings war die Höchstgeschwindigkeit 10 km/h geringer. Die Konstruktion der Lokomotive wurde zum Bau der E 60 herangezogen, die praktisch eine halbierte Version der E 91 darstellt.

Bei der DR blieben die süddeutschen Maschinen bis 1931 in Bayern (Bw München Hbf, Regensburg, Rosenheim und Freilassing) 1933 wurden die zwölf Lokomotiven des Bw Regensburg nach Ulm und Kornwestheim umbeheimatet, um auf der neu elektrifizierten Strecke Stuttgart-Ulm eingesetzt zu werden.[2] Nach Auslieferung der E 93 lösten diese die E 91 auf der Geislinger Steige ab, und sie kamen wieder in bayerische Betriebswerke. Die schlesischen Maschinen, mit denen die Auslieferung 1925 begonnen hatte, waren im Bw Hirschberg beheimatet. Von ihnen wurden 1933 die E 91 89 und 90 zum Bw Kornwestheim sowie E 91 91 und 92 zum Bw Ulm der Rbd Stuttgart umgesetzt. 1943 kamen E 91 81, 88 und 93 nach Bayern, 1944 folgte E 91 82 und 1945 kam E 91 94 zum Bw Augsburg.

Die verbliebenen E 91 83 bis E 91 87 wurden im Herbst 1945 in die Sowjetische Besatzungszone überführt. Sie gelangten 1946 als Reparationsleistung in die UdSSR. Nach ihrer Rückkehr 1952/53 blieben sie abgestellt. Eine Wiederinbetriebnahme für die Rübelandbahn wurde nicht ernsthaft verfolgt, da relativ bald feststand, diese Strecke mit 25 kV, 50 Hz zu elektrifizieren. Die Lokomotiven wurden 1962 ausgemustert und 1965 verschrottet.

Von den süddeutschen Lokomotiven waren 1934 die E 91 05 und 1944 die E 91 17 ausgemustert worden. Nach weiteren Ausmusterungen verblieben ab

1950 die 17 Lokomotiven E 91 01–03, 07–11, 13, 15, 16, 18, 20, 81, 88, 89 und 94 im Bestand der DB und wurden zwischen 1958 und 1960 modernisiert, wobei vor allem die elektrische Ausrüstung erneuert wurde. Dabei wurden die Führerstände verändert (Entfernen der Übergangseinrichtung und Fensterschirme, drittes Stirnfenster ergänzt). Mit Einführung der computergerechten Betriebsnummern trugen die Lokomotiven ab 1968 die Baureihenbezeichnung 191 und dreistellige Ordnungsnummern. In den letzten Jahren waren die Maschinen nicht nur in süddeutschen Bahnbetriebswerken, sondern mit dem Bw Oberhausen im Ruhrgebiet beheimatet. Wegen ihrer geringen Höchstgeschwindigkeit wurden sie vor allem im Rangierdienst eingesetzt. Hier sicherte ihr hohes Reibungsgewicht noch den längeren Einsatz auf geneigten Rampen, bis sie zwischen 1969 und 1975 ausgemustert wurden.

**Textquelle:** Wikipedia-Artikel DR-Baureihe E91

**Modell:**

Fein detailliertes Modell der Lokomotive 191 001-7 in Epoche IV-Ausführung. Das Gehäuse ist aus Kunststoff, Fahrwerk und Getriebe aus Metall. 3-Poliger Motor, Antrieb auf alle sechs Achsen über Kuppelstangen, zwei Räder mit Haftreifen. Umschaltbar auf Oberleitungsbetrieb. 3-Licht-Spitzensignal mit der Fahrtrichtung wechselnd. LÜP 104,5 mm.

**Umbau:**

Die Lok wurde mit einem Doehler & Haass Decoder (PD10MU 6) digitalisiert. Die Fahreigenschaften sind trotz des Alters der Lok (1984) wirklich sehr gut.









