

Dampf-Giganten

Baureihen 05 • 06 • 45

Horst J. Obermayer



Inhalt

Bild 2: Die 05 003 hat vom 11. April bis 24. Oktober 1950 bei Krauss-Maffei in München eine L4-Untersuchung erhalten und steht nun zur Übergabe an die DB bereit.

Abb.: Krauss-Maffei

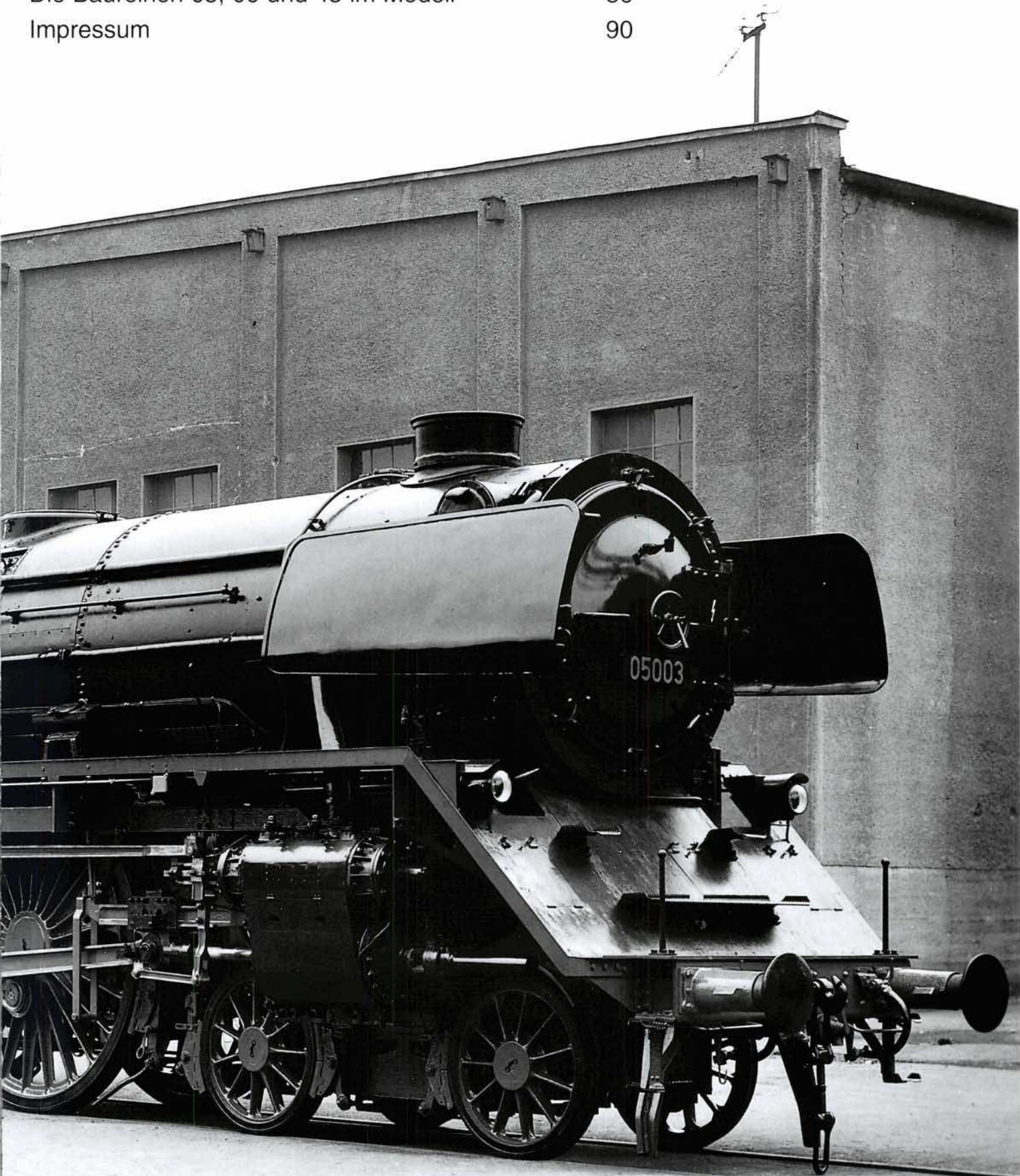
Bild 1 (Titel): Die große Abbildung zeigt die 05 001 im Mai 1963 im AW Weiden (Oberpf), wo die Stromlinienlokomotive für das Verkehrsmuseum Nürnberg hergerichtet worden ist. Das kleine Foto mit der 45 023 ist am 6. Juli 1965 in München-Mittersending entstanden.

Abb.: W. Zeitler, W. Sahn

Einleitung	10
Entwicklung erster Stromlinien-Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft	12
Baureihe 05	
Bauausführung der Lokomotiven 05 001 und 002	16
Kohlenstaublokomotive 05 003	28
Einsatz nach Kriegsende	34



„Mammuts“ der Baureihe 06	42
Die Fünfkuppler der Baureihe 45	54
Literaturverzeichnis	84
Technische Daten	85
Die Baureihen 05, 06 und 45 im Modell	86
Impressum	90



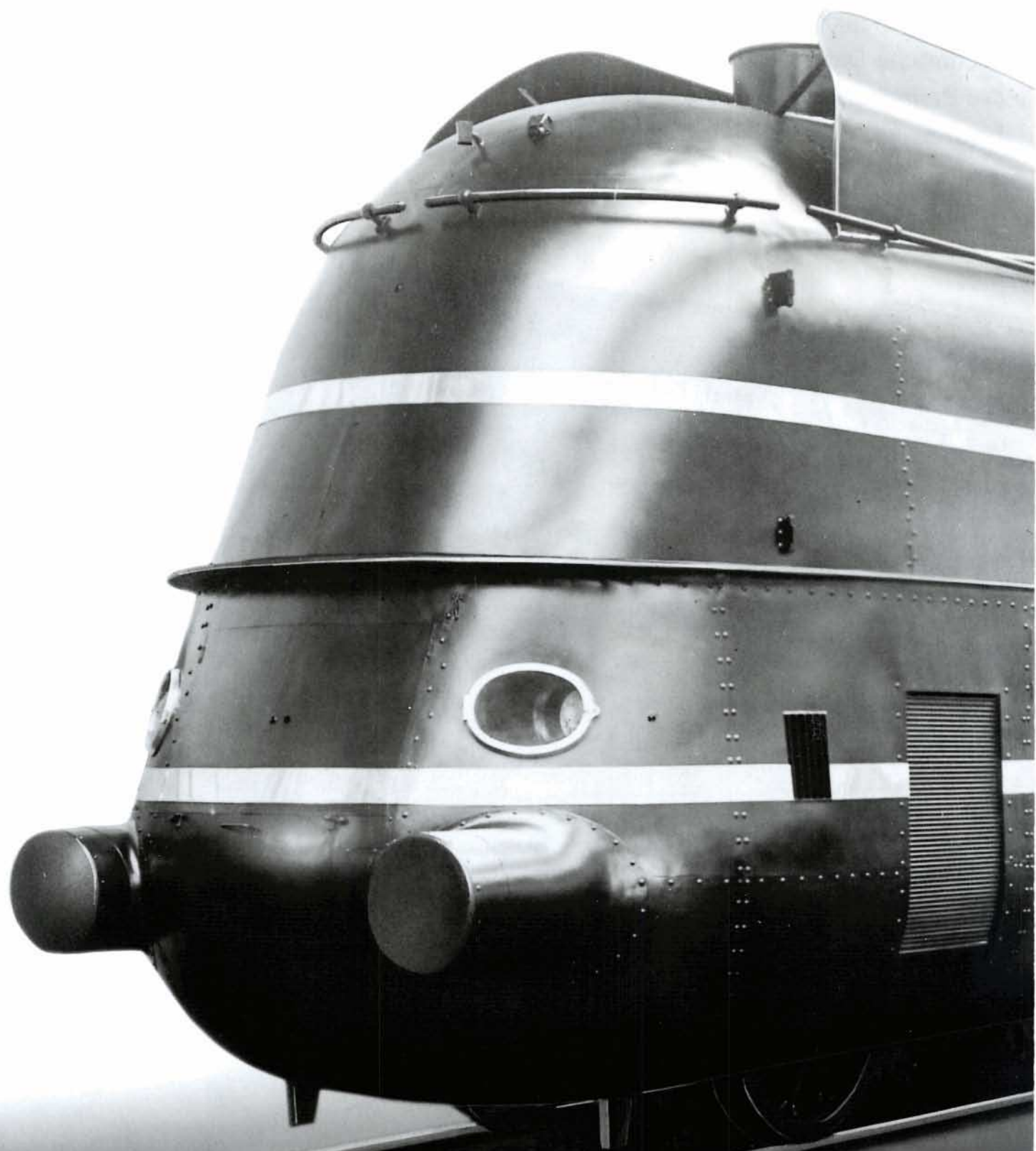




Bild 3: Werkfoto der im April 1939 von Krupp an die Deutsche Reichsbahn abgelieferten 06 001 (Fabrik-Nr. 2000). **Abb.: Krupp**

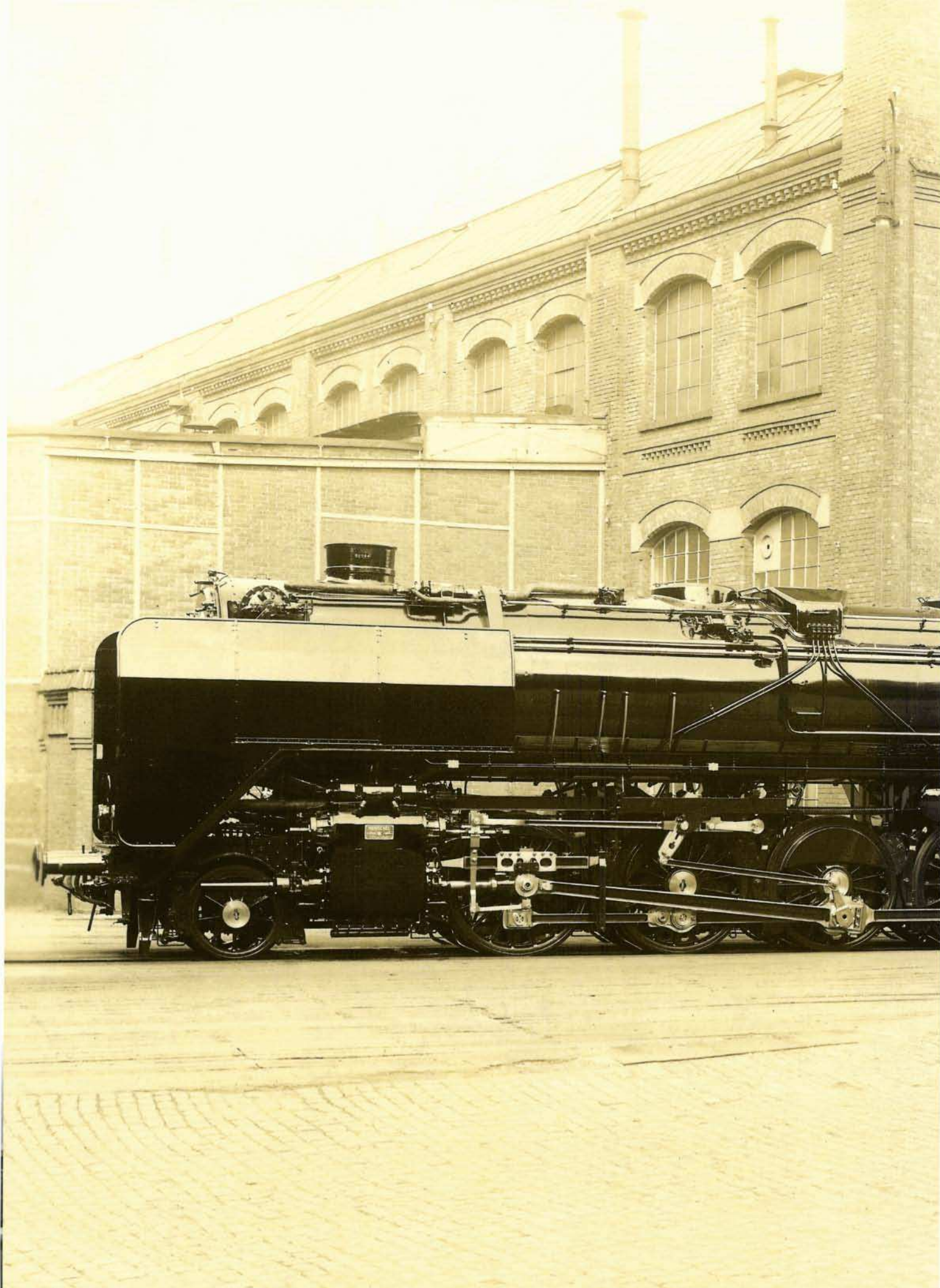


Bild 4: Am 15. März 1935 erteilte die Deutsche Reichsbahn an Henschel & Sohn in Kassel den Auftrag zum Bau der beiden Baumuster 45 001 und 002, die Ablieferung erfolgte im April und Mai 1937. **Abb.: Henschel, Slg. Hufschläger**



45 001 C 12.5

Hersteller
Lokomotiv- und
Maschinenbau
AG
Eisenach
Lokomotiv- und
Maschinenbau
AG
Eisenach

Einleitung

Bis zum Ende des 19. Jahrhunderts begnügten sich die deutschen Länderbahnen im schnellen Reisezugdienst mit Höchstgeschwindigkeiten von 80 bis 90 km/h. Für die stärksten im schweren Güterverkehr eingesetzten Lokomotiven reichten noch Leistungen von 1100 PS aus. Erst mit Gründung der „Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen“ (StES) am 10. Oktober 1899 setzte eine gezielte Entwicklung von Fahrzeugen für höhere Geschwindigkeiten jenseits des bislang geltenden Grenzwerts von 100 km/h ein.

An der StES waren neben Siemens & Halske und der Union Electricitäts-Gesellschaft die Deutsche Bank sowie einige weitere Firmen der Elektro- und Maschinenbauindustrie beteiligt. Unterstützt wurde das Projekt vom preußischen Ministerium für öffentliche Arbeiten. Mit zwei sechsachsigen Triebwagen, gefertigt von der Waggonfabrik Van der Zypen & Charlier, ausgerüstet von der AEG und von Siemens & Halske, begannen die ersten Schnellfahrversuche noch im Oktober 1901. Hierbei war bereits eine Höchstgeschwindigkeit von 160,2 km/h erreicht worden, die 1903 mit 210 km/h deutlich überboten wurde.

Angespornt von dieser Entwicklung reagierte nun auch die Lokomotivindustrie auf einen vom Verein Deutscher Ingenieure im Jahre 1902 ausgeschriebenen Wettbewerb

zur Konzeption einer schnell fahrenden Dampflokomotive. Die ersten Entwürfe entsprachen allerdings noch nicht den Erwartungen, führten aber zu einer zweiten Entwicklungsphase. Gefordert war eine Lokomotive, die einen Wagenzug von 180 t mit einer Geschwindigkeit von 120 km/h befördern und eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h erreichen sollte.

Von den dazu eingereichten Entwürfen wurde nur die Konstruktion des Oberingenieurs Michael Kuhn von Henschel & Sohn verwirklicht. Hierbei handelte es sich um 2'C 2'-Lokomotiven mit einem Dreizylinder-Nassdampf-Verbundtriebwerk nach der Anregung des Geheimen Baurats Gustav Wittfeld. Die im Jahre 1903 unter der Fabriknummer 6260 gefertigte Maschine mit der Bezeichnung Altona 561 erregte als erste voll verkleidete Dampflok der Welt besonderes Aufsehen während der Weltausstellung 1904 in St. Louis.

Zu den Besonderheiten dieses Fahrzeugs zählte der Frontführerstand auf einer langen Plattform über dem vorderen Drehgestell. Stehkessel und Feuerung, somit auch der Heizer, verblieben am hinteren Ende der Lok. Eine Kommunikation zwischen Lokführer und Heizer war durch eine Signal- und Fernsprecherbindung möglich. Außerdem war ein Seitengang vorhanden, der sich auch noch entlang des ebenfalls

voll verkleideten Tenders fortsetzte. Eine zweite Maschine, ebenfalls mit einem Frontführerstand ausgestattet, jedoch ohne eine weitere Verkleidung, lieferte Henschel als Altona 562.

Beide Fahrzeuge erfüllten nicht die Erwartungen hinsichtlich ihrer Laufgüte. Die Maschinen erwiesen sich als zu schwer, die Zylinder als zu klein bemessen, der Massenausgleich als unzureichend. Inzwischen hatten auch Fahrzeuge der badischen Gattung Ild und der bayerischen Bauart S 2/5 sowie eine preußische S 7 bei Versuchsfahrten schon Höchstgeschwindigkeiten von 135 bis 144 km/h erreicht. Diese Erkenntnisse und die ab 1906 erfolgreich angelaufene Fertigung neuer Heißdampflokomotiven beendeten zunächst die Entwicklung spezieller Schnellfahr-Dampflokomotiven.

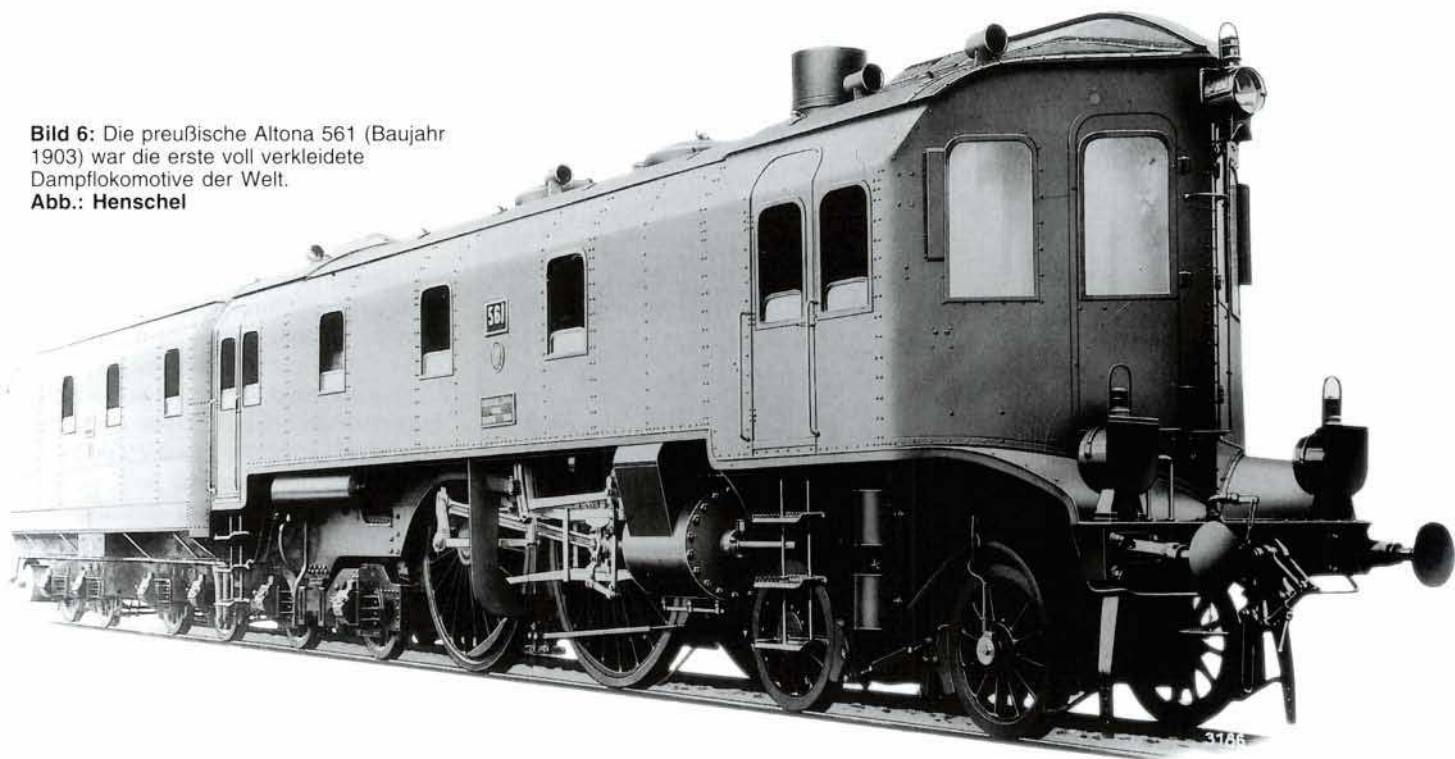
Besonderer Erwähnung bedarf allerdings noch die bayerische S 2/6. In nur viermonatiger Bauzeit hatte die Lokomotivfabrik J. A. Maffei unter der Leitung ihres Chefkonstruktors Anton Hammel im Jahre 1906 diese 2'B 2'-Schnellfahrlokomotive mit Vierzylinder-Heißdampf-Verbundtriebwerk geschaffen. Mit 154,5 km/h erzielte die Maschine am 2. Juli 1907 vor einem Wagenzug von 150 t einen neuen Geschwindigkeitsrekord deutscher Dampflokomotiven. Bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs ent-

Bild 5: Die bayer. S 2/6 mit der Bahnnummer 3201 erzielte am 2. Juli 1907 mit 154,5 km/h einen Geschwindigkeitsrekord deutscher Dampflokomotiven.

Abb.: Maffei



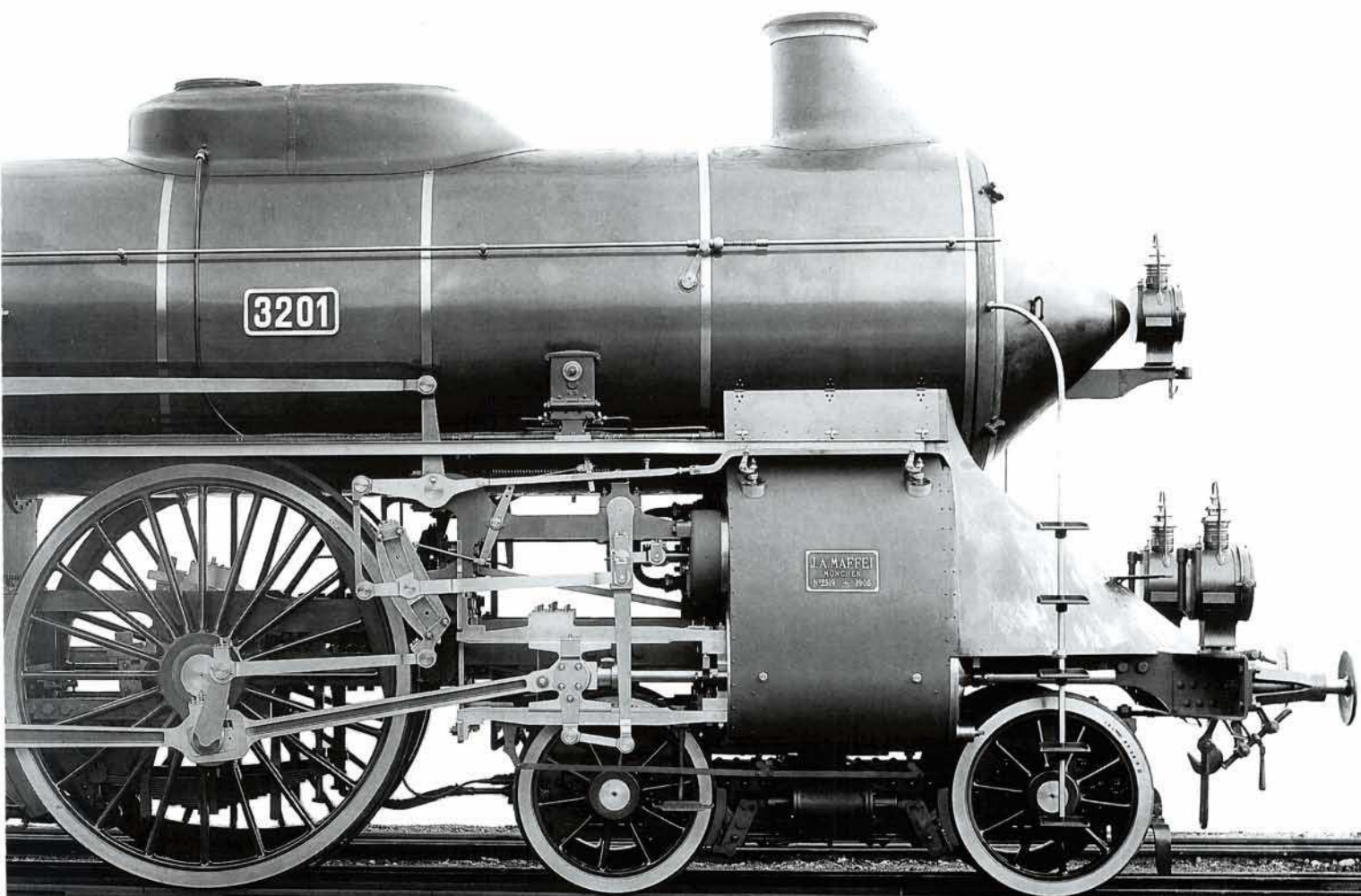
Bild 6: Die preußische Altona 561 (Baujahr 1903) war die erste voll verkleidete Dampflokomotive der Welt.
Abb.: Henschel



standen noch verschiedene andere Lokomotivgattungen für den Schnellzugdienst, der aber von wenigen Ausnahmen abgesehen in einem Geschwindigkeitsbereich bis 100 km/h abgewickelt wurde. Auch danach gab es noch keine Ansätze für einen wirklichen Schnellverkehr mit höheren Zuggeschwindigkeiten. In den bekannten und schon oft zitierten Ausführungen in seinem

Werk „Dampflokomotiven der Gegenwart“ aus dem Jahre 1920 warnte der preußische Lokomotivdezernent Robert Garbe vor einem „Geschwindigkeitstaumel“ mit Höchstgeschwindigkeiten bis 150 km/h. Erst Ende der zwanziger Jahre erschien mit dem „Schienenzeppelin“ von Franz Kruckenberg wieder ein schnell fahrendes

Schienenfahrzeug, das bei einer Versuchsfahrt am 21. Juni 1931 auf eine Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h kam, jedoch ein Einzelstück blieb. Die Aufmerksamkeit der Fachwelt war danach ganz auf das Projekt eines Schnelltriebwagens gerichtet, dessen Entwicklung bereits 1930 von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn angeregt worden war. Als „Flie-



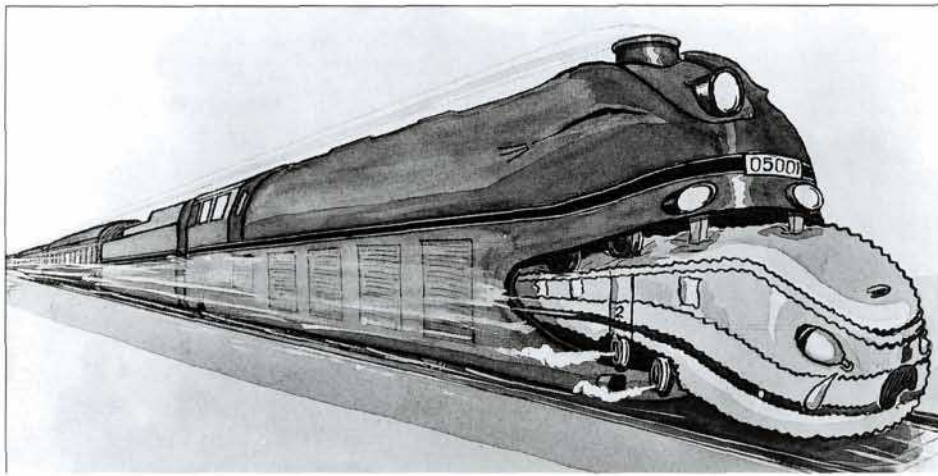


Bild 7: Die 05 001 als „Triebwagentöter“ (zeitgenössische Karikatur von Friedrich Mölbert).
Abb.: Sammlung Troche

Bild 8 (unten): Bayerische Schnellfahrlokomotive 3201 nach Ende ihres Betriebseinsatzes, rechts 78 161 und 18 444 (beide Bw Nürnberg Hbf). **Abb.:** Archiv Eisenbahn-Journal

gänger Hamburger“ leitete dieses Fahrzeug im Dezember 1932 den neuen Abschnitt im Schnellverkehr mit Dieseltriebzügen ein.

Im Jahre 1932 griff die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn auch die Anregung der Deutschen Lokomotivbau-Vereinigung auf, die Beschaffung von Dampflokomotiven für schnell fahrende Reisezüge einzuleiten. Das gesteckte Ziel war die Entwicklung einer neuen Dampflokbauart für den Einsatz mit einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h im planmäßigen Verkehr. Dazu, zur Wirtschaftlichkeit und zur Gestaltung solcher Fahrzeuge lagen allerdings noch keine verwertbaren Erkenntnisse vor.

Nach Sichtung eingereicherter Entwürfe und auf Grund bereits vorliegender Studien der Borsig Lokomotiv-Werke wurde die Firma beauftragt, zwei Baumuster zu entwickeln und zu liefern. Bevor die damals größten deutschen Dampflokomotiven der Baureihe 05 ihrer Fertigstellung entgegen gingen, waren noch umfangreiche Voruntersuchungen für eine aerodynamisch günstige Gestaltung der Fahrzeuge erforderlich.

Nur wenig später befasste sich der Lokomotivausschuss im Mai 1934 mit verschiedenen der nun vorliegenden Entwürfe von Maschinen des inzwischen erweiterten Ty-

penprogramms neuer Einheitslokomotiven. Dieses sah die Beschaffung noch größerer und leistungsfähigerer Schnellzuglokomotiven für 135 km/h sowie den Bau schnellerer und stärkerer Güterzuglokomotiven für zulässige Geschwindigkeiten bis 100 km/h vor.

Neben der Baureihe 06 mit Stromlinienverkleidung zur Bespannung schwerer Schnellzüge sollten die 1'D 1' h2-Maschinen der Reihe 41 den Güterverkehr beschleunigen. Für den Dienst vor schweren Güterzügen und für den Einsatz auf Strecken mit langen und starken Steigungen war eine 1'E 1' h3-Bauart vorgesehen, die als Baureihe 45 an den oberen Leistungsbereich der Reihen 43 und 44 anschloss. Während sich die 41er außerordentlich gut bewährten, später mit Ölfeuerung noch bis zum Ende der Dampflokzeit bei der Deutschen Bundesbahn dienten und als Rekolokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn lange Zeit unentbehrlich blieben, war den Baureihen 06 und 45 ein nur sehr mäßiger Erfolg beschieden. Die beiden Exemplare 06 001 und 002 hatten am Ende des Zweiten Weltkriegs bereits ausgedient und von den 28 Fahrzeugen der Baureihe 45 kamen ab 1952 bei der DB nur noch zehn umgebaute Maschinen zu einem befriedigenden Einsatz.

Diese Sonderausgabe beschreibt alle Entwicklungsstufen, die im Jahre 1935 zum Bau der ersten großen deutschen Stromlinien-Dampflokomotiven der Baureihe 05 führten. Ein weiteres Kapitel ist den wahrhaft gigantischen, jedoch stets umstrittenen Maschinen der Reihe 06 mit Vollverkleidung gewidmet. Dokumentiert wird außerdem die nahezu parallel dazu verlaufende Entwicklung der größten und leistungsstärksten deutschen Güterzuglokomotiven der Baureihe 45.

Horst J. Obermayer

Entwicklung

Das Ende des Ersten Weltkriegs und die Bedingungen des Versaillers Friedensvertrages führten zu einschneidenden Veränderungen im deutschen Eisenbahnwesen. Reparationsabgaben und Baubeschränkungen veränderten die Fahrzeugbestände in beträchtlichem Ausmaß. Rückläufige Leistungen im Personen- und Güterverkehr führten bis zur Mitte der zwanziger Jahre dazu, dass von 22 313 betriebsfähigen Dampflokomotiven rund 1500 Maschinen kalt abgestellt blieben.

Ein großer Teil der vorhandenen Fahrzeuge wies überdies ein überdurchschnittlich hohes Dienstalter auf und sollte durch die in einem ersten Typenplan festgelegten Einheitslokomotiven ersetzt werden.

Inzwischen hatte sich die wirtschaftliche Lage derart verschlechtert, dass die DRG

