

# Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F • ISBN 3-89610-156-0

Sonder-Ausgabe 2/2006 • Deutschland € 12,50

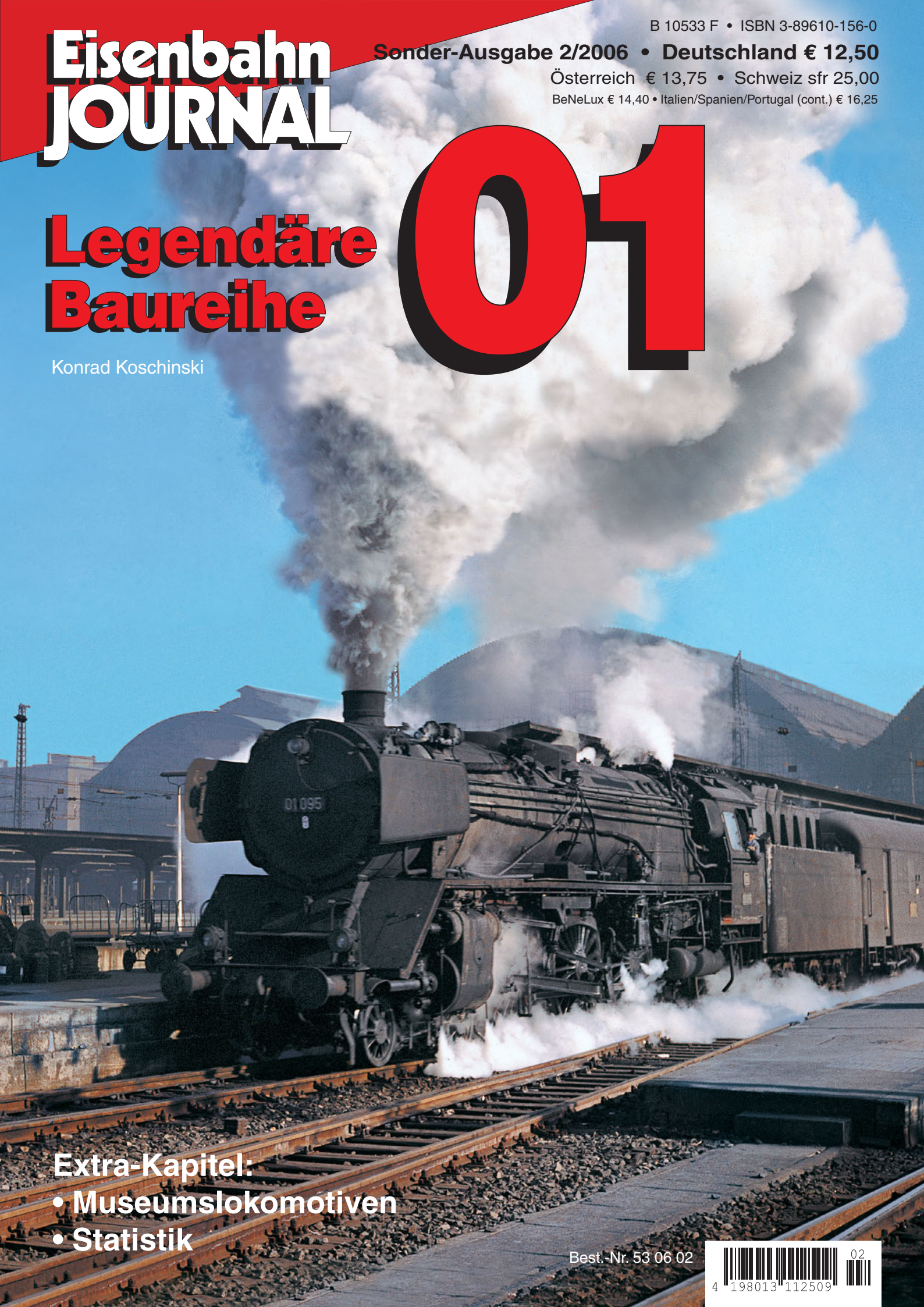
Österreich € 13,75 • Schweiz sfr 25,00

BeNeLux € 14,40 • Italien/Spanien/Portugal (cont.) € 16,25

## Legendäre Baureihe

# 01

Konrad Koschinski



Extra-Kapitel:

- Museumslokomotiven
- Statistik

Best.-Nr. 53 06 02



4 198013 112509

02

# Die Baureihe 01.



Nach dem Zusammenschluss der deutschen Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn im Jahr 1920 bestand der Lokomotivpark aus vielen unterschiedlichen, zum Teil veralteten Bauarten. So wurde der Bau von Einheitsloks beschlossen. Geliefert wurden die meisten 01er mit dem Tender 2'2' T 32, die dann aber später gegen die größeren 2'2' T 34 getauscht wurden, um eine etwas größere Reichweite zu ermöglichen. Alle Loks hatten die großen Windleitbleche der Bauart Wagner. Nach dem 2. Weltkrieg wurden sowohl die bei der DB als auch bei der DR der DDR verbliebenen Maschinen umgebaut und modernisiert. Bei der DB haben alle Loks die kleinen Witte-Windleitbleche erhalten, die Pumpen wurden in die Mitte des Kessels verlegt, es wurde das dritte Spitzenlicht angebaut und das Führerhaus erhielt große Sonnenblenden. Teilweise wurde der Kohlenkasten des Tenders erhöht, um mehr Kohle laden zu können.

Diesen Betriebszustand gibt das neue Märklin-Modell wieder.

### 39010 Schlepptender-Schnellzuglok.

**Vorbild:** Dampflokomotive Baureihe 01 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand um 1966 mit Altbaukessel und Witte-Windleitblechen.

**Modell:** Geregelter C-Sinus-Hochleistungsantrieb in kompakter Bauform mit mfx-Decoder und Soundgenerator. 3 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Tender aus Metall. Gleisradiusbezogen verstellbare Kurzkupplung zwischen Lok und Tender. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes LED-Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Lokpfeiff und Dampflok-Fahrgeräusch sowie Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung mit Control Unit oder Systems digital schaltbar. Luftpumpen-Arbeitsgeräusch, Feuerbüchsen-Flackerlicht, Bremsenquietschen und kurzer Rangierpfeiff mit Märklin Systems schaltbar. Drei weitere Sound-Funktionen (Dampf ablassen, Kohle schaufeln und Schüttelrost-Geräusch) mit Central Station 60212 aktivierbar. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Länge über Puffer 27,5 cm.

### 39015 Schlepptender-Schnellzuglok.

**Modell:** Optisch und technisch gleiche Ausführung wie 39010, jedoch ohne erweiterte Sound-Funktionen.



Abb. in 55% der Originalgröße.

Fragen Sie Ihren Fachhändler nach unserem „Baureihe 01“-Sonderprospekt.

39010	€ 369,- *
39015	€ 319,- *

\* Unverbindliche Preisempfehlung

Sammeln

Gleissystem

Digital

Technik

Neuheiten

[www.maerklin.com](http://www.maerklin.com)

# Schienenstar ohne Allüren

Sie galt in Deutschland als Inbegriff für die schwere Schnellzugdampflokomotive schlechthin. Die 01 und Schnellzüge gehörten gewissermaßen zusammen wie Feuer und Rauch. Dabei war die zweizylindrige Pazifik ursprünglich gar nicht als „Muttertype“ der Einheitsloks vorgesehen, vielmehr sollte eine 2'C1' mit vier Zylindern und Verbundtriebwerk die Ausgangsbasis für das neue Typenprogramm bilden. Aber die Vierzylinder-Version wurde nur noch halbherzig in Gestalt der 02 realisiert, die Würfel fielen letztlich zugunsten der Zwillings-Variante. Von 1926 bis 1938 stellte die Deutsche Reichsbahn 231 Maschinen der Baureihe 01 in Dienst, hinzu kamen bis 1942 noch zehn durch Umbau der 02 entstandene Exemplare. Kritiker der von „Bauart-Papst“ Richard Paul Wagner verfochtenen Konstruktionsprinzipien meinen, dass die 01 schon bei ihrem Erscheinen nicht mehr auf der Höhe der Zeit gewesen sei – erst recht nicht mehr gegen Ende des langen Beschaffungszeitraums. Die Kritik mag ja stichhaltig sein, gleichwohl bildeten die schwarzen Giganten mit dem wuchtigen Kessel und den riesigen Treibrädern rund vier Jahrzehnte lang das Rückgrat des schweren Schnellzugdienstes in Deutschland.

Zu den vornehmsten Aufgaben der 01 gehörte die Bespannung berühmter Züge mit Namen wie Riviera-Neapel-Express, Wien-Ostende-Express, Rheingold und Rheinpfil. Gegen Ende ihrer Karriere glänzten sie bei der Reichsbahn noch mit Bravourleistungen vor dem Balt-Orient-Express, Meridian und Pannonia auf der Paradestrecke Berlin–Dresden. Sogar in den letzten Einsatzjahren bei der DB stand für die 01 noch ein Namens-Zug auf dem Programm: der Frankenland im Abschnitt Bamberg–Hof.

Sie waren ohne Frage Stars der Schiene, doch vor allem erwiesen sie sich als grundsätzliche Zugpferde – nicht mit zweifelhaften Lorbeeren bedacht wie die „Salondampfer“

der Baureihe 03. Wichtigstes Metier der 01 war das Schleppen meist namenloser D-Züge mit 400 bis 600 Tonnen Last. Lange Zeit behaupteten sie sich noch in Konkurrenz zur Dieseltraktion, denn die V 200 der DB und die V 180 der DR waren kein adäquater Ersatz. Trotz des bereits eingeleiteten Strukturwandels in der Zugförderung entschlossen sich beide deutsche Staatsbahnen, die guten alten Pazifiks zu modernisieren. 50 Loks der DB erhielten Neubaukessel, 35 Maschinen der DR wurden über die Ausrüstung mit neuen Dampferzeugern hinaus umfassend rekonstruiert und in 01<sup>5</sup> umgezeichnet. Sowohl 01 mit Altbau- als auch mit Neubaukesseln standen bei der DB bis 1973 im Plandienst, bei der Reichsbahn bis 1982.

Die EJ-Sonderausgabe 2/2006 ist nicht die erste über die Baureihe 01. Zum gleichen Thema erschien bereits 1986 ein von Manfred Weisbrod verfasstes Sonderjournal, in überarbeiteter Form 1997 als EJ-special neu aufgelegt. Beide Publikationen wie auch das ihnen zugrunde liegende Buch aus dem Transpress-Verlag dienen als wichtige Quellen für dieses Heft, das jedoch deutlich andere Akzente setzt und insbesondere den Betriebseinsatz ausführlicher darstellt. Neu sind ferner das Kapitel über die museal erhaltenen Maschinen und die Gesamtstatistik mit z-Stellungs- und Ausmusterungsdaten sowie aktuellen Angaben zum Verbleib. So bietet diese Sonderausgabe auch Lesern viel Neues, die bereits die älteren Publikationen besitzen, was allemal für die Illustrationen gilt. Nicht zuletzt ist es das Anliegen der Redaktion und des Autors, die Ära der mächtigen Pazifiks auch den „Spätgeborenen“ vor Augen zu führen, die die 01 im Alltags-einsatz nicht mehr erlebt haben.

KONRAD KOSCHINSKI

## 01 bei der Bundesbahn

165 Maschinen der Baureihe 01 waren 1949 im DB-Unterhaltungsbestand verzeichnet. 50 Stück erhielten einen neuen Hochleistungskessel. Die letzten Einsätze endeten 1973 beim Bw Hof

### Technik und Einsatz nach 1945

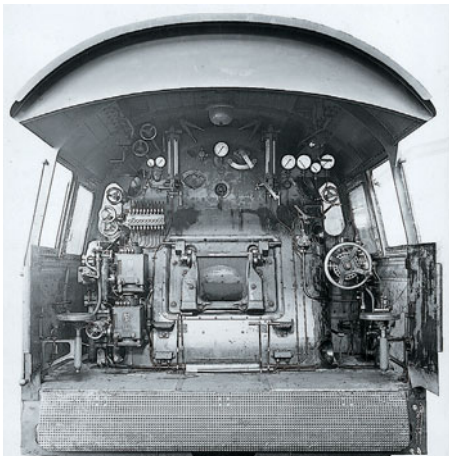
• ab Seite 40

## Zwilling oder Vierling?

Der Vierzylinder-Verbund-Bauart in Gestalt der Baureihe 02 blieb der Erfolg versagt, die Zwillingsloks setzte sich durch

### Entwicklung

• ab Seite 14



## Muttertype der Einheitsloks

Die 01 war die Ausgangstypen für die Schnellzugdampflokomotiven der Einheitsbauart. Zwischen 1926 und 1938 wurden 231 Exemplare in Dienst gestellt, die sich teils deutlich voneinander unterschieden

### Technik

• ab Seite 20

## Von Basel bis Königsberg

Schon die ersten hundert 01-Lokomotiven gaben dem Schnellzugdienst weiträumig ein neues Gepräge. Ihre Domäne waren die Ost-West-Magistralen, sehr bald aber auch die Strecke Mannheim – Basel

### Einsatz bis 1945

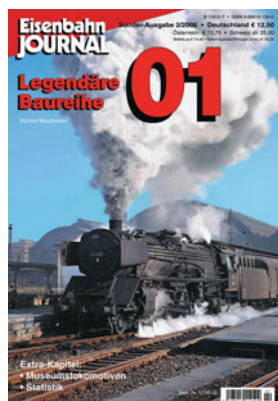
• ab Seite 32

## 01 bei der Reichsbahn

Der Deutschen Reichsbahn in der DDR standen für den Betriebsdienst 65 „Null-Einser“ zur Verfügung. 35 wurden im Rahmen des Rekonstruktionsprogramms ab 1962 zur Baureihe 01<sup>5</sup> umgebaut

### Technik und Einsatz nach 1945

• ab Seite 60



TITELBILD: Noch vor 50 Jahren beherrschten Dampf-loks die Szene im Frankfurter Hauptbahnhof. 1957 erreichte der Fahrdrat dann von Süden her die Main-metropole. Nach weiteren Elektrifizierungen verblie-ben den 01ern ab Herbst 1961 nur noch Leistungen in Richtung Gießen. Mit einem D-Zug nach Kassel hat hier die 01 095 Ausfahrt.  
FOTO: ARNOLD MÜLL



### Der Nachwelt erhalten

18 Exemplare der Baureihe 01 endeten nicht unter dem Schneidbrenner oder als Torso. Einige der schwarzen Giganten stehen heute noch gelegentlich unter Dampf und begeistern bei Sonderfahrten das Publikum

#### Museumslokomotiven

• ab Seite 74

- **Editorial**  
Schienenstar ohne Allüren 3
- **Galerie**  
Bilder aus fünf Jahrzehnten Einsatz 6

**Die ersten 20 Jahre**

- **Entwicklung**  
Zwilling oder Vierling? 14
- **Technik**  
Muttertype der Einheitsloks 20
- **Einsatz bis 1945**  
Von Basel bis Königsberg 32

**Von 1945 bis heute**

- **Im Westen**  
01 bei der Bundesbahn 40  
Lange dem Strukturwandel getrotzt 48
- **Im Osten**  
01 bei der Reichsbahn 60  
Bis 1982 im Plandienst 66
- **Museumslokomotiven**  
Der Nachwelt erhalten 74

**Statistik**

- **Liefer- und Verbleibsliste** 81

**Modelle**

- **Kleine Stars** 84
- **Quellenverzeichnis** 83
- **Vorschau & Impressum** 86
- **Fachhändler-Adressen** 88

FOTOS DIESER DOPPELSEITE: J. NELKENBRECHER (2), A. MÜLL/SLG. GOTTWALDT, AEG/SLG. HUFSCHLÄGER, C. BELLINGRODT/ARCHIV EJ, R. GARN

**Moderne Dampftraktion** im Leipziger Hauptbahnhof Mitte der dreißiger Jahre:  
Die 1931 in Dienst gestellte 01 097 vom Bw Berlin Anhalter Bf zieht mit dem einmal wöchentlich verkehrenden Luxuszug „Riviera-Neapel-Express“ (Cannes/Neapel–Basel–Berlin) an der 1928 gelieferten Einheitslokomotive für den Rangierdienst 80 012 vorbei.

FOTO: WERNER HUBERT/SAMMLUNG GERHARD





**Höchstleistungen** wurden den Hofer 01 bis 1973 auf der legendären „Schiefen Ebene“ zwischen Neuenmarkt-Wirsberg und Marktschorgast abverlangt. Obwohl die von der DB mit vollkommen neu entwickelten Hochleistungskesseln ausgerüsteten 50 Maschinen (hier die 001 103) geringfügig stärker waren als ihre Schwesterloks mit Altbaukesseln, hielt sich ihre Beliebtheit beim Personal in Grenzen.

Foto: LEO NAWROCKI







001 103-1

