SPECIAL-AUSGABE

1 — 2008

Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F
ISBN 978-3-89610-189-1
Best.-Nr. 54 08 01
Deutschland € 12,50
Österreich € 13,75
Schweiz sfr 25,00
Belgien, Luxemburg € 14,40
Niederlande € 15,85
Italien, Spanien, Portugal (con.) € 16,25

Hans-Jörg Siepert

Baureihe 01.10

Klassiker, Legende, Mythos – Erfolgsgeschichte einer Dampflok

ÖBB zwischen gestern und heute

Österreich war in 1970er-Jahren ein Paradies für Eisenbahnfreunde – mit Zahnrad-Dampfloks auf der Erzbergbahn, mit Tenderloks der Reihe 93 auf Nebenbahnen im Wald- und im Weinviertel und 52ern vor Güterzügen im Großraum Wien. Auf elektrifizierten Strecken waren Ellok-Oldtimer aus der Vorkriegszeit unterwegs, und auch die Fans von Schmalspurbahnen kamen noch voll auf ihre Kosten. Dennoch verstanden es die ÖBB geschickt, das verstaubte Image der Eisenbahn in der Alpenrepublik zu verbessern: Erste Taktverkehre wurden ebenso eingeführt wie die komfortablen Schlierenwagen im Reisezugverkehr. Lokomotiven und Wagen wirkten im neuen Farbkonzept „Rotorange statt Tannengrün“ gleich viel freundlicher. Die mit vielen erstklassigen und bislang meist unveröffentlichten Aufnahmen ausgestattete Eisenbahn-Journal-Sonderausgabe unternimmt einen ebenso spannenden wie kompetenten Rückblick in diese Zeit des Wandels.

92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 150 Abbildungen, Klammerheftung
Sonder-Ausgabe 1/2008:
Best.-Nr. 53 08 01 · € 12,50

Kennen Sie schon diese Sonder-Ausgaben?

Vom Erz zum Stahl
Eisenbahn und Montanindustrie: Hintergründe, Fakten, Zahlen

Extra-Ausgabe 2/2007
Best.-Nr. 700702 · € 15,00

MGB, Teil 2
Matterhorn Gotthard Bahn

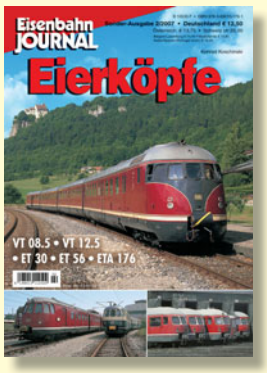
Special-Ausgabe 1/2007
Best.-Nr. 540701 · € 12,50

Taurus
Universallok auf Erfolgskurs: Typen, Technik, Weltrekord

Special-Ausgabe 2/2007
Best.-Nr. 540702 · € 12,50

Die TEE-Story
50 Jahre TransEurop Express · Züge, Loks, Triebwagen

Sonder-Ausgabe 1/2007
Best.-Nr. 530701 · € 12,50



Eierköpfe
VT 08.5 · VT 12.5 · ET 30 · ET 56 · ETA 176

Sonder-Ausgabe 2/2007
Best.-Nr. 530702 · € 12,50

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich beim Fachhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41 / 5 34 81-0, Fax 0 81 41 / 5 34 81-33, eMail bestellung@vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Die Baureihe 01[10]:

Zwischen Fehlstart und Laufleistungs-Rekord

Wohl keine andere Dampflok-Baureihe hat es in nur 36 Betriebsjahren zu vier grundsätzlich unterschiedlichen Gestalten gebracht. Fehlgestartet als Stromlinienlok zur Beschleunigung des Reichsbahn-Schnellverkehrs, verschlissen im Krieg, großteils dann jahrelang abgestellt, 1949 wiederauferstanden in der eigenartigen, „entstromten“ Gestalt mit meist offen liegendem Vorwärmer und niedriger Rauchkammertür, dann ab 1953 mit silberumreiftem Neubaukessel und schließlich als kompaktes Kraftpaket mit Öltender und dickem Schornstein.

Schlagzeilen machte die Baureihe nach 1949 wie schon in der Stromlinienzeit zunächst meist in negativer Hinsicht: Mangelnde Leistung, eigentümliches Anfahrverhalten, problematische und schnell alternde Kessel wurden beklagt. Dennoch stiegen die Maschinen Anfang der 1950er Jahre in die erste Riege unter den Schnellzugdampfloks auf. Die nur 54 Maschinen waren im Grunde lediglich im äußersten Norden und Süden nicht irgendwann am Tag einmal anzutreffen. Mit der wachsenden Beanspruchung einher gingen steil steigende Unterhaltungskosten, hauptsächlich verursacht durch den immer schlechteren Kesselzustand.

Ein Ersatz war dringend nötig, doch sperrte sich die DB-Hauptverwaltung und stimmte erst dem Einbau moderner Neubaukessel zu, als der zuständige Bauartdezernent Friedrich Witte die Verantwortung für den Weiterbetrieb ablehnte. Die nun mögliche Leistungssteigerung nahm man dankbar an, doch schon 1957 wurde eine nächste Leistungssteigerung durch den Einbau einer Ölfeuerung in 34 Maschinen erforderlich. Die umgebauten Maschinen waren nun die stärksten Seriendampfloks in Deutschland, und entsprechend wurden sie bei den Betriebswerken Bebra und Osnabrück hergenommen. 600-t-Züge mit 135 km/h Plangeschwindigkeit, Laufleistungen von 1000 km am Tag, Monatsleitungen bis 28 000 km – so etwas hatte es im deutschen Dampflokbetrieb noch nie gegeben.

Was Wunder, dass die Lokomotiven auch in den Kosten Spitze waren und eine schnelle Alterung erlebten. Die letzten Einsatzstellen waren Hamburg-Altona und Rheine. Zufälligerweise waren von beiden Standorten aus Bäderzüge zur Nordseeküste zu fahren. Die Hamburger Einsätze allerdings waren ungleich anstrengender als die in Rheine. Wohl hauptsächlich aus politischen Gründen schob man 1972 die „dreckigen Dampfloks“ aus Hamburg ab, und der ständig sinkende Bestand erlebte zwischen Rheine und Norddeich Mole seinen Auslaufbetrieb. Der Planeinsatz der mittlerweile letzten Dampfschnellzugloks in Westeuropa endete am 31. Mai 1975.

Zehn Lokomotiven blieben erhalten. Den seit 1984/85 betriebsfähigen Loks 01 1066 und 1100 gesellten sich 01 1075 als zurückgebaute Kohlelok 1991 in den Niederlanden und 01 1102 mit einer naturgetreu nachgebauten Stromlinienverkleidung im Jahr 1996 zu. Leider ist Letztere seit dem Ablauf der Acht-Jahres-Frist schon wieder abgestellt, und um 01 1100 tobt seit 2005 ein nicht mehr nachvollziehbarer, teils von DB-internen Meinungsverschiedenheiten geprägter Streit zwischen dem DB Museum und den Rendsburger Eisenbahnfreunden, die die letzte Hauptuntersuchung finanziell unterstützen – aber verständlicherweise die Lokomotive auch einsetzen wollten.

Unübersehbar ist es, dass Unterhaltung und Einsatz von so großen und komplexen Dampflokomotiven wenigstens mit Kostendeckung immer schwieriger werden. Dennoch ist zu hoffen, dass diese so eindrucksvollen „Superpower-Loks“ noch möglichst lange im Betrieb zu erleben sein werden.

Hans-Jörg Siepert

Schwere Züge, schlimme Zeiten

Beheimatung und Einsatz bis 1945: Als die letzte 01^{10} 1940 in Dienst gestellt wurde, war der Krieg voll im Gange und Tonnen statt Tempo gefragt.

➸ Seite 44

Schneller durch Stromlinie

Die Technik vor 1945: Die Stromlinienverkleidung steigerte die effektive Lokleistung jenseits von 100 km/h deutlich, hatte aber auch ihre Tücken.

➸ Seite 16

Im neuen Gewand

Die Technik nach 1945: Zunächst spielte Geschwindigkeit keine Rolle mehr, weil man froh war, dass überhaupt wieder Züge fuhren – und die Loks nun ohne Verkleidung .

➸ Seite 26

Intensive Blütezeit

Beheimatung und Einsatz der 01^{10} zwischen 1945 und 1968: Stichworte sind Entfernung der Stromlinienverkleidung, Neubekesselung und Spitzenleistungen auf der Nord-Süd-Strecke.

➸ Seite 52

Finale im Emsland

Nach dem Einsatzende beim Bw Osnabrück gab es für Öler neue Aufgaben in Hamburg und Rheine, Kohle-01[10]er waren fast arbeitslos. Ende Mai 1975 war dann endgültig Schluss.

➻ Seite 68

Titelfotos: J. Nelkenbrecher (großes Bild: Emslandstrecke, April 1973), H.-H. Heidenbluth, DB/W. Hollnagel, A. Schmolinske; Fotos dieser Doppelseite: Bildarchiv der Eisenbahnstiftung, RBD Halle, C. Bellingrodt/Slg. Brinker, W. Hollnagel/ Slg. Brinker, W. Staiger

Editorial
01[10]: „Leben“ zwischen Fehlstart und Rekorden 3

Galerie
Die besonderen 01[10]-Bilder 6

Vorgeschichte
Fahrt in die Sackgasse 14

Technik der Stromlinienlok
Schneller durch Stromlinie 16

Technik ab 1945
Im neuen Gewand 26

Beheimatung und Einsatz bis 1945
Schwere Züge, schlimme Zeiten 44

Beheimatung und Einsatz 1945–1968
Intensive Blütezeit 52

Beheimatung und Einsatz 1968–1975
Finale im Emsland 68

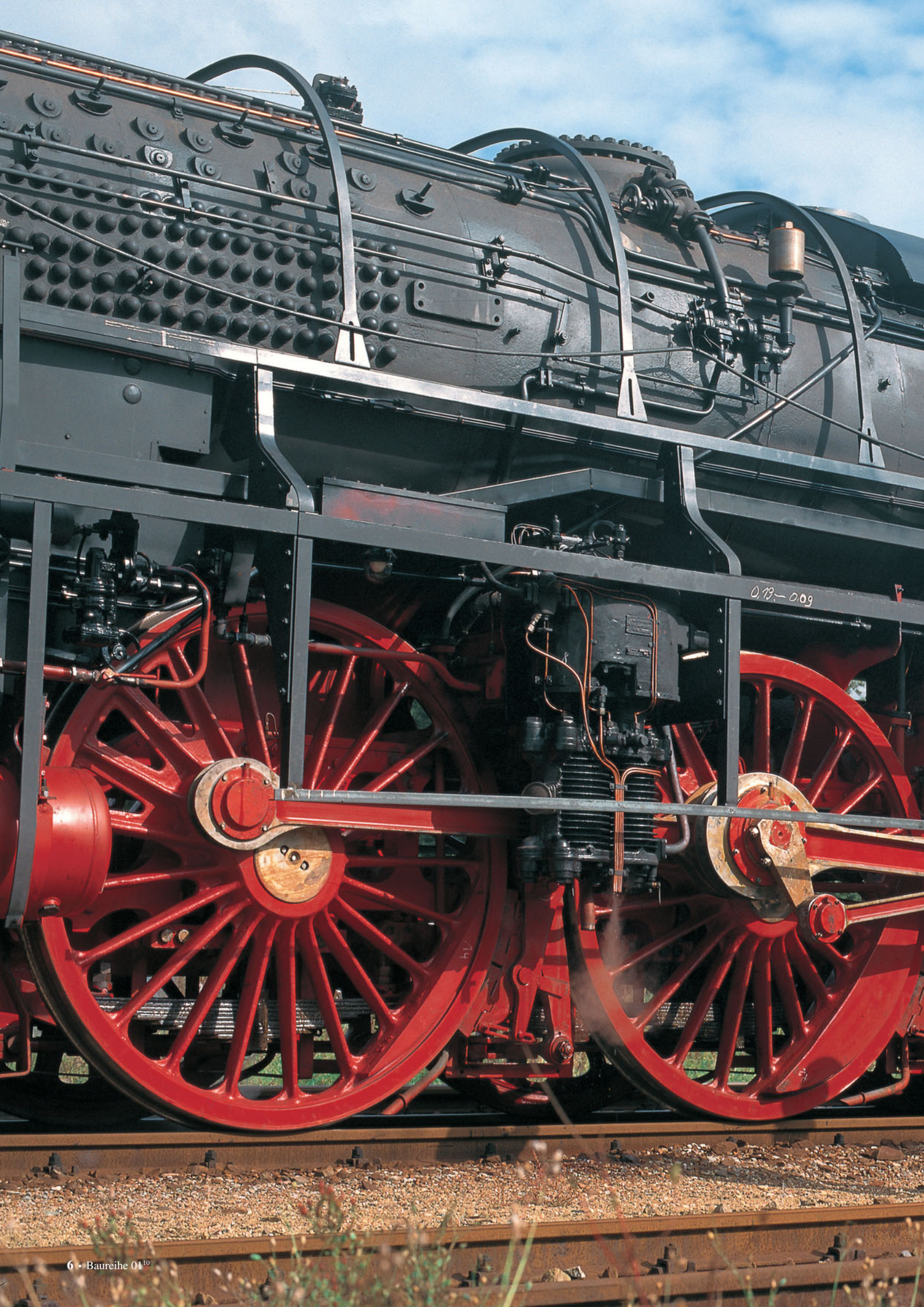
Denkmal- und Museumslokomotiven
Der Verschrottung entgangen 76

Statistik
Von der Abnahme bis zur Ausmusterung 82

Modell
Edle Renner 84

Impressum & Vorschau 86

Fachhändler-Adressen 88



Ganze Arbeit leistete 1995 das Dampflokwerk Meiningen, als es die 01 1102 zu neuem Leben erweckte, die zuvor 21 Jahre als Denkmal in Bebra diente. Am 6. Oktober 1995 absolvierte sie die erste Probefahrt. Kritisch wird die einstige und zukünftige Stromlinienlok in Wasungen inspiziert.

Foto: Jürgen-Ulrich Ebel

Ungestüm jagt die DB-Museumslok 012 100 am 3. Dezember 2005 mit einem Nikolaus-Sonderzug am Stadtrand von Hamburg in Richtung Neumünster. Die Spezialisten des AW Offenburg vollbrachten einst das Kunststück, die von einem Schrotthändler zurückerworbene 01[10] für die Jubiläumsfeierlichkeiten 1985 in Nürnberg betriebsfähig herzurichten. Foto: Stefan Pfütze

H