B 10533 F - ISBN 978-3-89610-707-7 - www.eisenbahn-journal.de - Best.-Nr. 70 18 02

Deutschland € 15,00
Österreich € 16,50
Schweiz sfr 24,80
Benelux € 17,50
Italien, Spanien, Portugal € 19,50

Eisenbahn JOURNAL

EXTRA

2
2018

Konrad Koschinski

Baureihe 01

mit Baureihen 02 und 01⁵

Mit DVD
Laufzeit 41 Minuten

Technik
Einsatz
Museumsloks

Dampflokomotive BR 01 der DR

TILLIG BAHN

Art.-Nr.: 02006 Dampflokomotive BR 01.5 der DR, Ep.II Preis: 267,90 €*

Art.-Nr.: 02007 Dampflokomotive BR 01.5 der DR, Ep. VI Preis: 267,90 €*

Art.-Nr.: 02137 Dampflokomotive BR 01 der DR, Ep. III Preis: 232,90 €*

Foto: TILLIG Werksarchiv

www.tillig.com
www.facebook.com/tilligbahn

TILLIG Modellbahnen GmbH
Promenade 1, 01855 Sebnitz, Tel.: +49 (0)35971 903-0, info@tillig.com

WUCHTIGE
PAZIFIKS

Über Jahrzehnte hinweg war die „Null-Eins“ der Inbegriff für die schwere Schnellzugdampflokomotive in Deutschland. Und sie ging als Urtype der Einheitsloks in die Annalen ein, obwohl parallel zur Zwillings-Pazifik auch eine vierzylindrige 2’C1’ mit Verbundtriebwerk entwickelt wurde. Jedoch blieb es bei zehn Exemplaren der offenbar nur halbherzig realisierten Baureihe 02. Den zehn 1925/26 gefertigten Prototyp-01 hingegen folgten bis 1938 weitere 221 Maschinen, hinzu kamen bis 1942 noch die zehn durch Umbau der 02 entstandenen 01er.

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. Während in Frankreich Maschinen mit Verbrennungskammerkesseln – also einem hohen Anteil hochwertiger Strahlungsheizfläche – reüssierten, setzte Wagner weiterhin auf eine möglichst große Rohrheizfläche. Deshalb bekamen die Lokomotiven ab Betriebsnummer 01 077 Kessel mit 6,8 Meter statt bisher 5,8 Meter langen Rohren, was zwar die Verdampfungsheizfläche und damit die „Kesselreserve“ vergrößerte, aber erhebliche thermotechnische Nachteile mit sich brachte.

Ansonsten wurden die 01er schon während des Lieferzeitraums in vielerlei Hinsicht konstruktiv verbessert. Die Deutsche Bundesbahn ließ 50 Maschinen mit auf Hochleistung getrimmten Neubaukesseln ausrüsten. Ebenfalls neu konzipierte Dampferzeuger erhielten die 35 zur Baureihe 01^5 rekonstruierten Loks der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Beide Kesselbauarten wiesen nun endlich Verbrennungskammern auf.

Gleichwohl meisterten auch Altbaukessel-01 weiterhin anspruchsvolle Aufgaben. Das Bw Hof setzte sie in der über die „Schiefe Ebene“ führenden Relation Bamberg – Hof sogar lieber ein als die neubekesselten Maschinen. Bei der DR erbrachten sie zusammen mit 01^5 noch bis 1977 Bravourleistungen vor schweren internationalen Schnellzügen auf der Paradestrecke Berlin – Dresden. Bei der DB standen bis 1973 sowohl Loks mit Altbau- als auch mit Neubaukessel im Plandienst, bei der Reichsbahn einige Altbau-01 und 01^5 Kohle bis 1981/82. Kurz zuvor hatten die drastisch verteuerten Erdölimporte aus der Sowjetunion den ölgefeuerten 01^5 abrupt den Garaus gemacht.

Mit gegenüber der dem gleichen Thema gewidmeten Sonderausgabe 2/2006 erweitertem Seitenumfang stellt dieses EJ-Extra die Technik und Einsatzgeschichte der 01 noch ausführlicher dar. Ein Kapitel befasst sich speziell mit den Neubaukessel-01 der Bundesbahn, wobei die Abkehr von Wagner’schen Dogmen durch die Baugrundsätze des DB-Dampflokdezernenten Friedrich Witte deutlich wird. Fast durchweg neu bebildert, lässt das Heft die Ära der wuchtigen Pazifiks Revue passieren.

Zu aktualisieren war das Kapitel über die Museumsloks, denn glücklicherweise ist die 01 eine „lebende Legende“. Für Sonderfahrten zur Verfügung steht seit Mai 2013 auch wieder die 01 150. Als fabrikneue Maschine führte sie 1935 die Nürnberger Jubiläumsparade zum 100. Geburtstag der Deutschen Eisenbahnen an, und 1985 nahm sie an den Paraden zur 150-Jahr-Feier teil. Wünschen wir ihr, dass sie als dann Hundertjährige auch zur 200-Jahr-Feier paradiert!

Konrad Koschinski

BIS 1982 IM PLANDIENST

Im Dienst der sowjetischen Besatzungsmacht fuhren zahlreiche 01 mit Militärreisezügen bis nach Brest an der russischen Grenze. Erst ab 1955 konnte die DR ihre 65 Loks der Baureihe 01 frei einsetzen.

Seite 92

ZWILLING ODER VIERZYLINDER-VERBUND

Im halbherzig geführten Wettstreit zwischen den Baureihen 01 und 02 obsiegte die Zwillingsausführung. Die zehn vierzylindrigen 02 wurden ab 1937 in Zwillingslokomotiven umgebaut.

Seite 14

VON BASEL BIS KÖNIGSBERG

Schon die ersten hundert 01-Lokomotiven gaben dem Schnellzugdienst weiträumig ein neues Gepräge. Ihre Domäne waren zunächst die Ost-West-Verbindungen.

Seite 38

AUF HOCHLEISTUNG GETRIMMT

Die Langrohrkessel Wagner'scher Bauart erwiesen sich als unvorteilhaft. Um die Fahrzeiten verkürzen zu können, rüstete die DB 50 Maschinen mit neu konzipierten Kesseln aus.

Seite 70

Titelfoto:
A. Müll (Frankfurt Hbf, um 1962)
Fotos dieser Doppelseite:
J. Nelkenbrecher, C. Bellingrodt/ Slg. Knipping, RBD Köln (Felten)/ Bildarchiv der Eisenbahnstiftung, R. Fell/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung, R. Steger

EDITORIAL
WUCHTIGE PAZIFIKS 3

GALERIE 6

ENTWICKLUNG
ZWILLING ODER VIERZYLINDER-VERBUND 14

TECHNIK
MUTTERTYPE DER EINHEITSLOKS 24

EINSATZ BIS 1945
VON BASEL BIS KÖNIGSBERG 38

DB – TECHNIK
GEPRÄGT VON WITTES BAUGRUNDSÄTZEN 50

DB – EINSATZ
NOCH LANGE VOLL GEFORDERT 58

DB-01 MIT NEUBAUKESSEL
AUF HOCHLEISTUNG GETRIMMT 70

DR NACH 1945 – TECHNIK
ALTBAUKLASSIKER UND REKO-01 84

DR NACH 1945 – EINSATZ
BIS 1982 IM PLANDIENST 92

MUSEUMSLOKOMOTIVEN
FÜR DIE NACHWELT BEWAHRT 104

STATISTIK
LIEFER- UND VERBLEIBSLISTE 110

FACHHÄNDLER-ADRESSEN 112

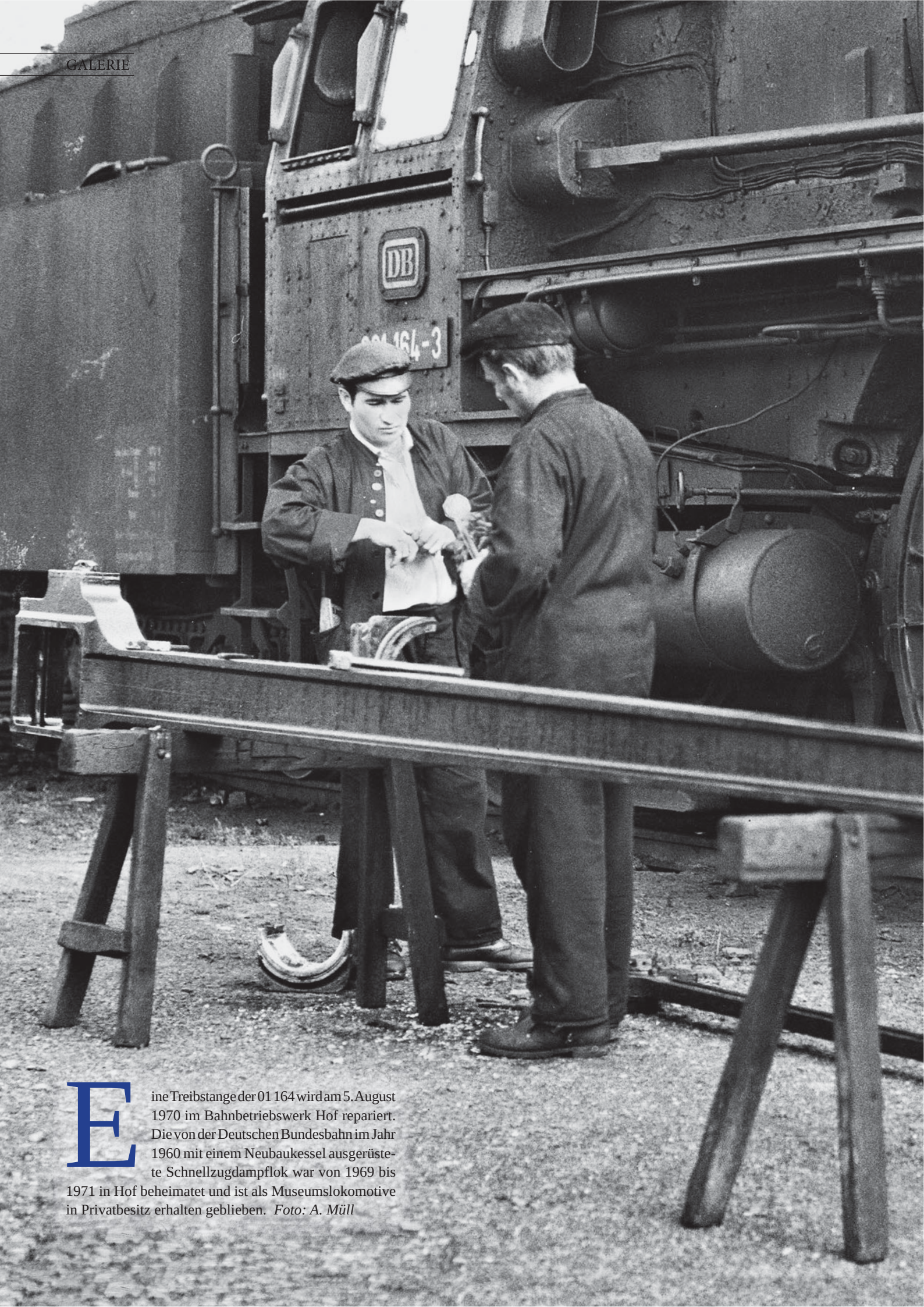
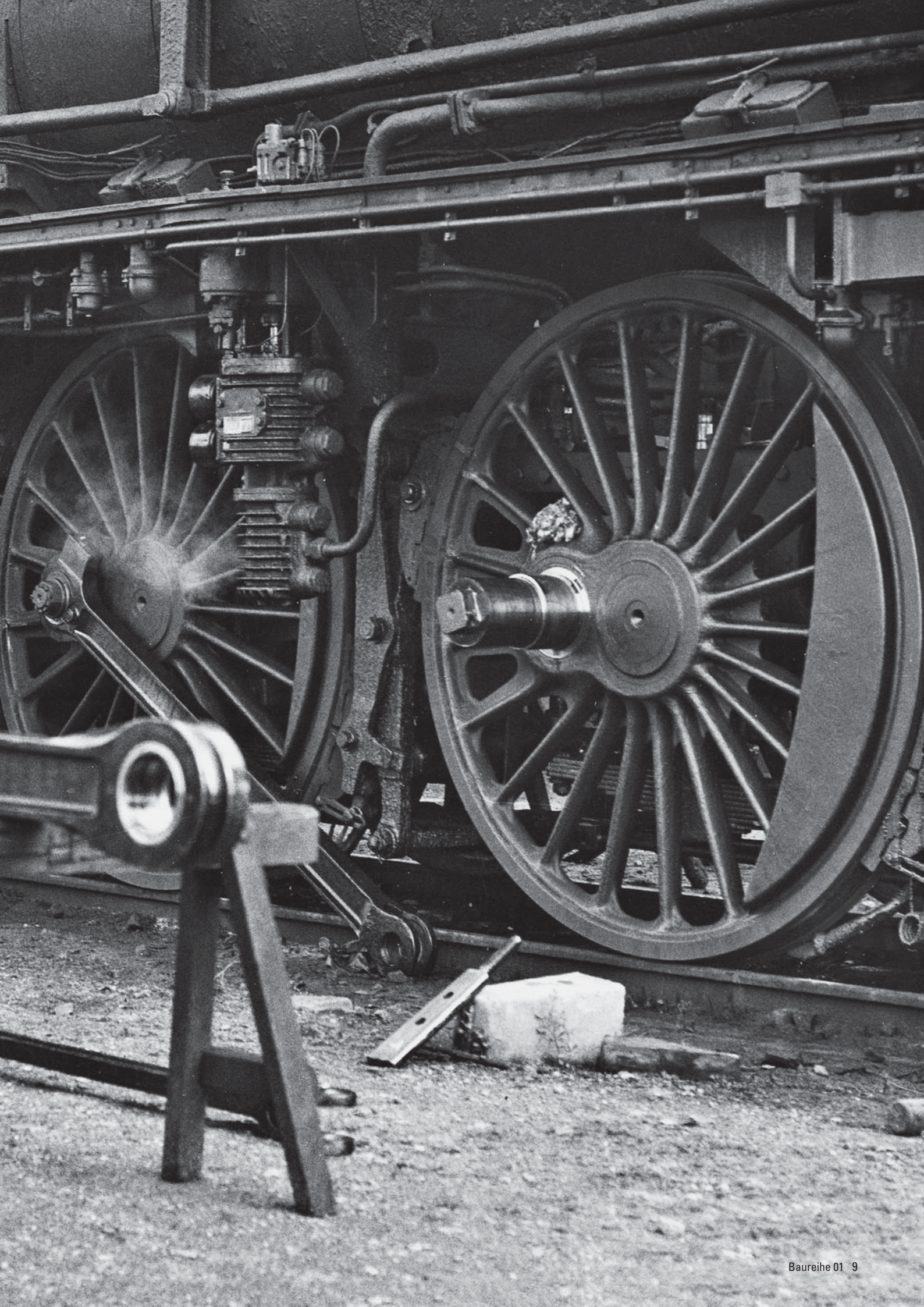
QUELLEN 113

IMPRESSUM & VORSCHAU 114

FÜR DIE NACHWELT BEWAHRT
Immerhin 18 Exemplare der Baureihe 01 sind museal erhalten. Fast jedes zweite dampft gelegentlich vor Sonderzügen. Zu neuem Leben erwacht sind in jüngerer Zeit 01 150 und 01 180.
Seite 104

010501-5

Mit dem E 807 nach Saalfeld setzt sich die 01 501 (Bw Saalfeld) am Abend des 8. September 1980 im Leipziger Hauptbahnhof in Bewegung. Die Reko-01[5] entstand im Jahr 1962 durch Umbau der 01 174, eine Ölhauptfeuerung erhielt sie 1965. Sie war bis März 1981 im Einsatz und wurde im Juni 1981 verschrottet. *Foto: J. Nelkenbrecher*



Eine Treibstange der 01 164 wird am 5. August 1970 im Bahnbetriebswerk Hof repariert. Die von der Deutschen Bundesbahn im Jahr 1960 mit einem Neubaukessel ausgerüstete Schnellzugdampflok war von 1969 bis 1971 in Hof beheimatet und ist als Museumslokomotive in Privatbesitz erhalten geblieben. *Foto: A. Müll*