

**Eisenbahn  
JOURNAL**

Korrigierte  
Neuaufgabe der  
Sonderausgabe III/86

B 30873 E  
ISBN 3-89610-009-2

**special  
1/97**

DM 22,80  
sfr 22,80  
S 170,--  
hfl 27,40

Manfred Weisbrod

# Die 01 Baureihe



(Füllseite)



# Eisenbahn JOURNAL

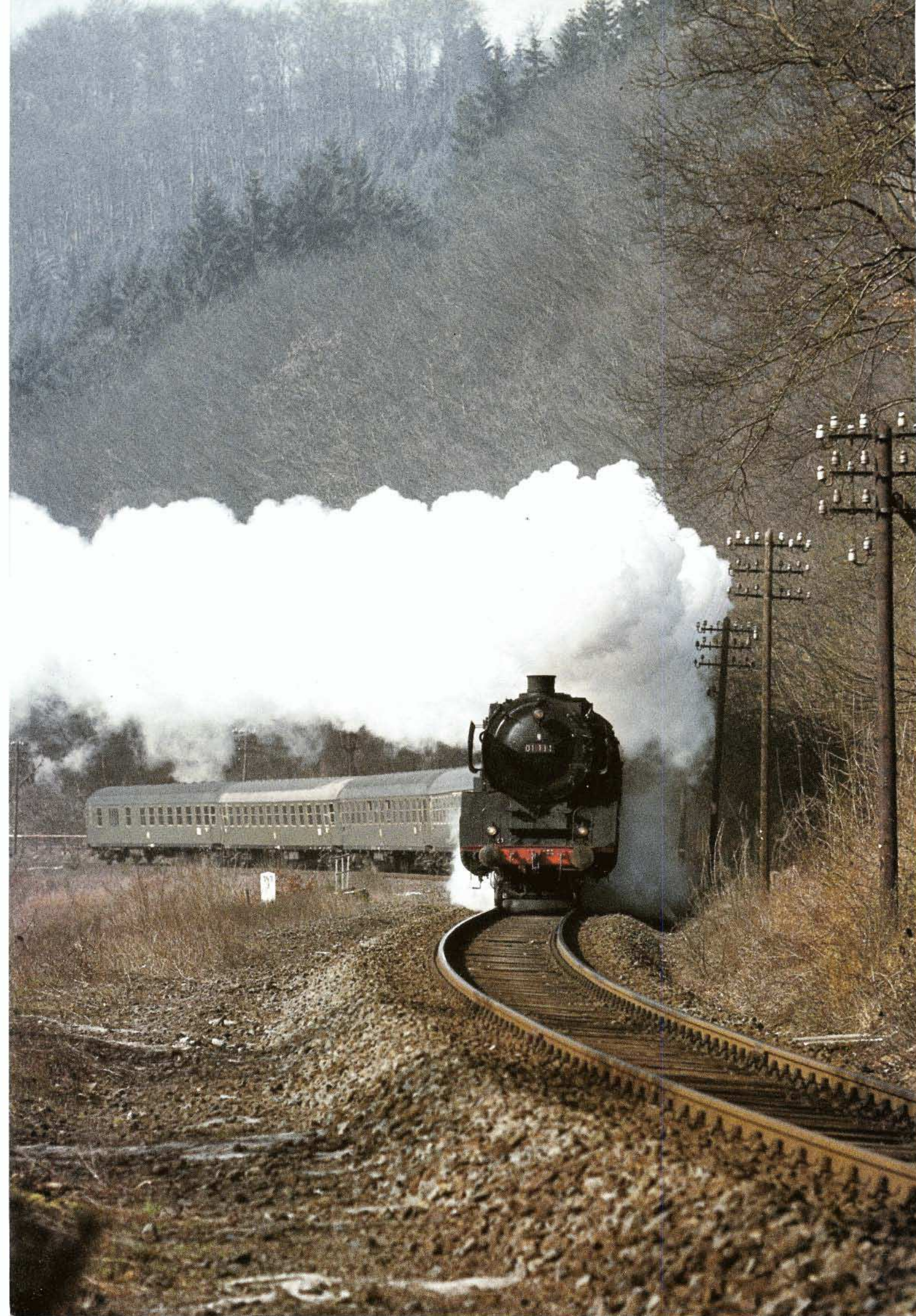
ISSN 0720-051X

III/86

Sonderausgabe

Baureihe 01  
von Manfred Weisbrod







**Bild 3:** Mit einem Sonderzug ist die 01 118 am 28.12.1985 bei Hartmannshof unterwegs.

**Foto: K. Wagner**

**Neuer Titel:** Die 01 005 wurde im März 1926 von Borsig geliefert und zunächst dem Bw Hof zugewiesen. Schon ein Jahr später wechselte sie zum Bw Erfurt P., wo sie auch am Ende des Zweiten Weltkriegs stationiert war. 1977 wurde sie im Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen nicht betriebsfähig aufgearbeitet und dabei weitgehend in den Ursprungszustand zurückversetzt.

**Foto: D. Kempf**

**Bild 1 (alter Titel):** Im Bw Trier war die 01 123 beheimatet, als sie am 13.4.1968 im Hauptbahnhof Trier aufgenommen wurde.

**Foto: L. Rotthowe**

**Bild 2:** Mit dem D 157 dampft die 01 111 (Bw Trier) im März 1967 bei Speicher durch die Eifel.

**Foto: L. Rotthowe**

**Bild 144 (Rücktitel):** Diese Aufnahme mit der 01 123 entstand ebenfalls am 13.4.1968 in Trier Hbf.

**Foto: L. Rotthowe**

## Impressum

ISBN 3-89610-009-2

Korrigierter Nachdruck  
der EJ-Sonderausgabe III/86

**Verlag und Redaktion:**  
**Hermann Merker Verlag GmbH**  
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck  
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck  
Telefon (0 81 41) 51 20 48 oder 51 20 49  
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker  
Autor: Manfred Weisbrod  
Zeichnungen: Werner Dietmann  
Layout: Gerhard Gerstberger,  
Hermann Merker  
Schlußredaktion: Siegfried Fischer, Ute Bauer,  
Manfred Grauer  
Textverarbeitung: H. Merker Verlag GmbH  
Druck: Europlanning s.r.l.,  
via Chioda, 123/A,  
I-37136 Verona  
Vertrieb: Hermann Merker Verlag  
Moderner Zeitschriften  
Einzelverkauf: Vertrieb GmbH & Co KG,  
D-85386 Eching bei München

© Korrigierte Neuauflage, Januar 1997:  
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck



## Inhalt

	Seite
Vorwort	4
Der Weg zur Einheits-Schnellzuglokomotive	4
Die Probeserien von Verbund- und Zwillingslokomotiven	7
Die Baureihen 01 und 02 im Versuchsbetrieb	11
Die Lieferserien der Baureihe 01	17
Stationierungen, Fahrzeiten, Leistungen	24
Umbauten bei der Deutschen Bundesbahn	50
Umbauten und Rekonstruktion bei der Deutschen Reichsbahn	68
Zwei spektakuläre Eisenbahnunfälle mit 01-Lokomotiven	84

**Bild 4:** Die 01 053 aus dem Baulos Schwartzkopff 1927 (Fabrik-Nr. 9007) mit kleinen Windleitblechen, Aböftrittblech und quer vor der 2. Kuppelachse liegendem Hilfsluftbehälter.

Werkfoto Schwartzkopff,  
Sammlung Dr. Scheingraber

## Vorwort

Die Schnellzuglokomotiven waren immer die Stars unter den Dampflokomotiven, standen sie doch, leise säuselnd oder gefährlich fauchend, zum "Anfassen", vor Schnellzügen auf den Bahnsteigen und vermittelten dem Laien wie dem Fachmann einen Eindruck von Kraft, Eleganz und Geschwindigkeit.

Rund 50 Jahre war die Einheits-Schnellzuglokomotive der Baureihe 01 der Inbegriff der deutschen Schnellzuglokomotive. Ab 1925 zusammen mit ihrer Schwesterlokomotive, der Verbundlokomotive der Baureihe 02, entworfen und gebaut, war sie auch viele Jahre nach dem Krieg in den beiden damaligen deutschen Staaten die Schnellzug-Dampflokomotive. Mehr noch! Bei DR wie DB sind große Stückzahlen des 01-Bestandes durch Umbauten und Rekonstruktion modernisiert worden, wodurch auch das Leistungsvermögen der Lokomotive erheblich stieg. Kam die Ablösung durch moderne Traktionsmittel bei der Bundesbahn schon Mitte der siebziger Jahre, so waren 01-Lokomotiven der DR noch Anfang der achtziger Jahre im Plandienst anzutreffen.

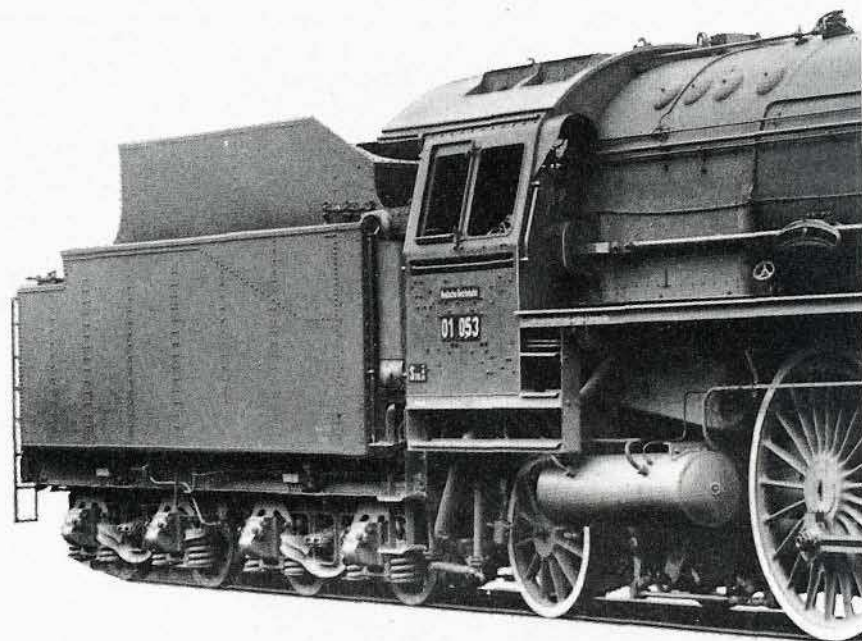
Dieses Special, korrigierter Nachdruck der Sonderausgabe III/86, basiert auf dem Buch "Baureihe 01", das 1979 im transpress Verlag für Verkehrswesen in Berlin und als Lizenzausgabe im Hermann Merker Verlag erschienen ist. Dieses Standardwerk war schon 1986 bei beiden Verlagen lange vergriffen. Denen, die weder das Buch noch die EJ-Sonderausgabe besitzen, soll in gedrängter Form nochmals die Geschichte dieser markanten Schnellzuglokomotive nahegebracht werden.

Text und Zeichnungen liegt das o.g. Buch "Baureihe 01" zugrunde; der Bildteil ist 1986 jedoch neu konzipiert worden. So ist auch für denjenigen, der das Buch besitzt, die vorliegende Publikation eine Bereicherung seiner 01-Bildsammlung. Wenn bei den Farbaufnahmen keine Chronologie gewahrt wurde, hat das gestalterische Gründe, um eine Häufung der Farbaufnahmen in den hinteren Kapiteln zu vermeiden.

Der Hermann Merker Verlag freut sich, mit diesem Nachdruck der anhaltenden Nachfrage nach seiner Baureihen-Monographie der 01 wieder entsprechen zu können.

**Hermann Merker Verlag**

Die Lokomotiven der Baureihe 01<sup>10</sup> werden in der Sonderausgabe II/92 "Die Baureihe 01<sup>10</sup>" des Eisenbahn-Journals behandelt, die im Juni 1992 erschienen ist. Diese Publikation, die die vorliegende ergänzt, ist beim Hermann Merker Verlag noch vorrätig!



## Der Weg zur Einheits-Schnellzuglok

### Der Engere Ausschuß für Lokomotiven

Die Deutsche Reichsbahn fand bei ihrer Gründung im Jahre 1920 nicht weniger als 210 verschiedene Gattungen und Untergattungen von Länderbahnlokomotiven vor. Die Notwendigkeit, Lokomotiven und Lokomotivbauteile zu vereinheitlichen und den Betrieb mit einer geringen Zahl von verschiedenen Typen abzuwickeln, hatte der Erste Weltkrieg gelehrt, als den Werkstätten der Heeresfeldbahn unlösliche Aufgaben bei der Instandhaltung des buntscheckigen Lokomotivparks gestellt waren.

Dem "Engeren Ausschuß für Lokomotiven zur Vereinheitlichung der Lokomotiven", der vom Reichsverkehrsministerium ins Leben gerufen worden war, gehörten außer Vertretern des Eisenbahn-Zentralamtes (EZA) die Bauartdezernenten der ehemaligen deutschen Länderbahnen an. Vom Reichsverkehrsministerium war dem Engeren Ausschuß auf seiner ersten Beratung, die vom 18. bis 20. Mai 1921 in Oldenburg stattfand, die Aufgabe gestellt worden, über drei Themen zu beraten und zu beschließen:

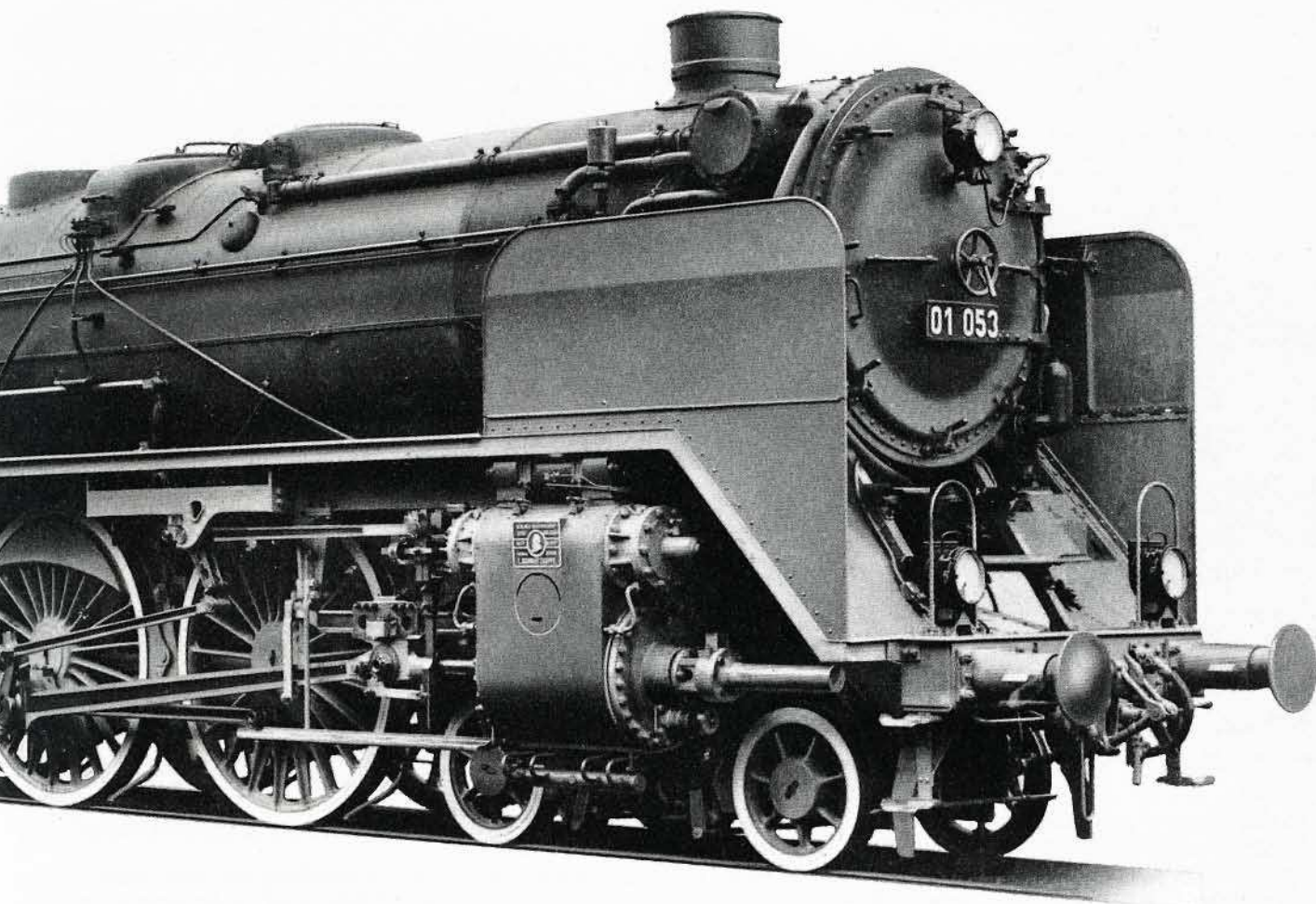
1. Welche vorhandenen Lokomotivgattungen sollen weiter beschafft werden?

2. Welche neuen Bauarten sollen geschaffen werden?

3. Wie sollen die fortan zu beschaffenden Lokomotiven im einzelnen ausgestattet werden?

Berichterstatteur zu Punkt 1 war Oberbaurat Meyer von der EGD Dresden. Die Landesverwaltungen der Reichsbahn hatten Zeichnungen der Lokomotiven eingereicht, die sich bei ihren jeweiligen Betriebs- und Streckenverhältnissen bewährt hatten. Es waren das die pr. S 10<sup>1</sup> (BR 17<sup>10-12</sup>), die bay. S 3/6 (BR 18<sup>4-5</sup>), die bad. IV h (BR 18<sup>9</sup>) die wü. C (BR 18<sup>1</sup>), die sä. XX HV (BR 19<sup>9</sup>) und die old. S 10 (BR 16<sup>0</sup>). Meyer hatte unter diesen Vorschlägen auszuwählen und Maschinen zur weiteren Beschaffung vorzuschlagen. Die old. S 10 schied sofort aus der Diskussion aus, weil sie in allen Abmessungen den anderen Lokomotiven unterlegen und außerdem eine Zwillinglokomotive war.

Die Leistungssteigerung bei Schnellzuglokomotiven hätte, so stellte Meyer fest, in den letzten Jahren nur in einer Vergrößerung des Kessels und der damit notwendigen Verwandlung der 2'C in eine 2'C1<sup>1</sup> bestanden. Reibungsmasse und Zugkraft seien nicht wesentlich gesteigert worden.



## omotive

Erst Sachsen habe mit der XX HV den Schritt zur 4. Kuppelachse gewagt. Meyers Vorschlag war, keine 2'C1'-Lokomotiven zu beschaffen, vielmehr die pr. S 10' für geringere Leistungen und die sä. XX HV für hohe Leistungen vorzusehen. Allerdings müßten, um der Vereinheitlichung Rechnung zu tragen, beide Loks Kuppelräder gleichen Durchmessers haben. Hinrich Lübken vom EZA unterstützte im wesentlichen Meyers Vorschlag, sonderte die wü. C wegen zu kleiner Zylinder aus dem Kreis der zu beschaffenden Maschinen aus, ließ aber für die bay. S 3/6 und die bad. IV h noch eine Chance. Lübken brachte aber den Vereinheitlichungsgedanken nochmals ins Spiel und wies darauf hin, daß die Vereinheitlichung nicht durch eine Auswahl vorhandener Lokomotiven, sondern durch Ausarbeitung neuer Entwürfe zu erzielen sei. Er legte dem Ausschuß eine Entwurfsreihe vor, die auf seine Anregung von der Firma August Borsig erarbeitet worden war. (Eine Schnellzuglokomotive fehlte in dieser Reihe.)

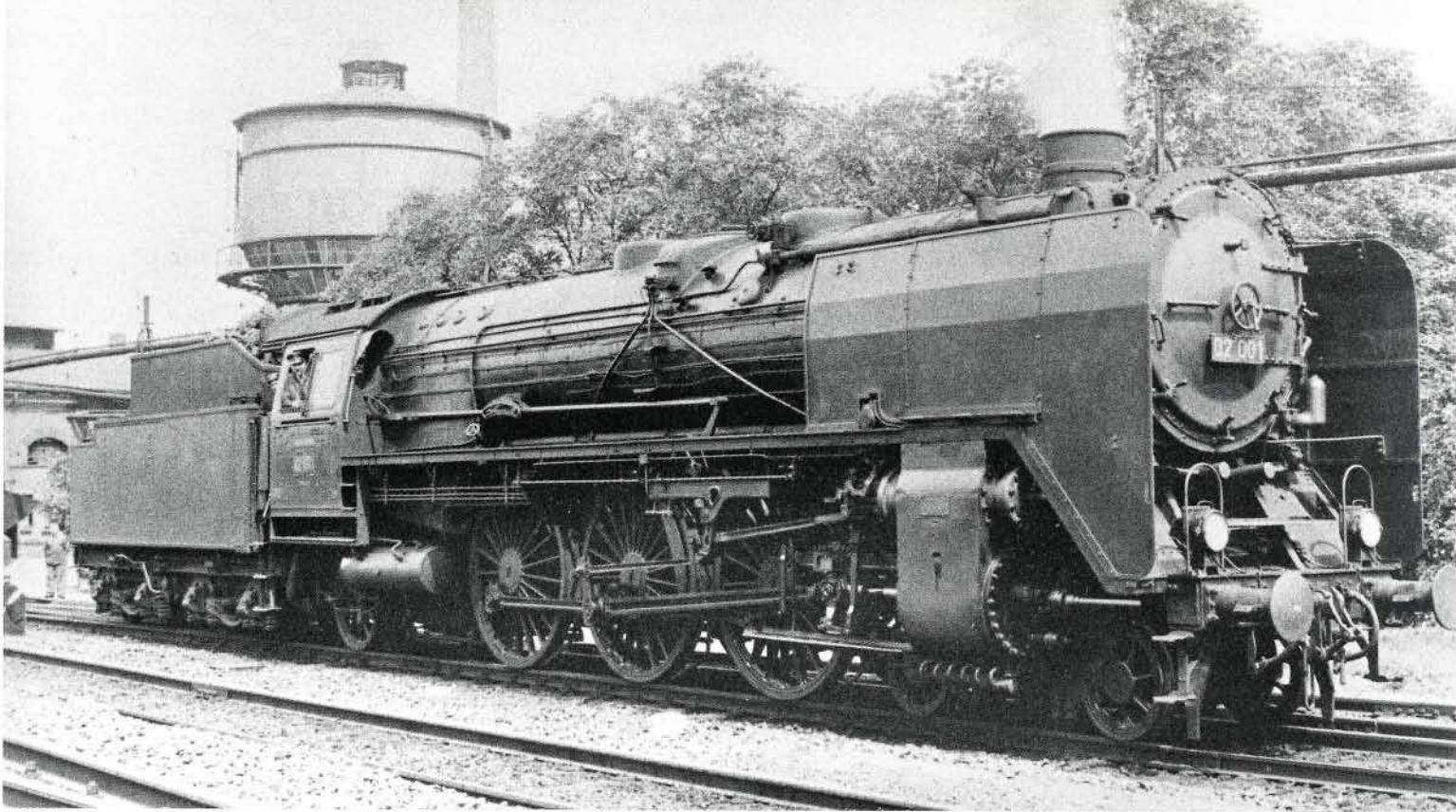
Im Beschluß des Engeren Ausschusses zu diesem Punkt wird deutlich: Es gab keine Länderbahn-Schnellzuglokomotive, die als Einheitslokomotive geeignet gewesen wäre.

Abgesehen davon, daß es bis auf die XX HV keine neuen Konstruktionen waren, entsprach zwar jede der Länderbahn-Schnellzuglokomotiven den Anforderungen des Betriebes in ihrem Einsatzgebiet, aber eben nur dort und nicht im gesamten Reichsgebiet. Weil die Reichsbahn aber nicht auf die wirtschaftlichen Vorteile von Normung, Typisierung und Austauschbau verzichten wollte und konnte, war die Empfehlung, die S 10' und die XX HV (wenn auch überarbeitet) als künftige Standardtypen auszuwählen, von vornherein der Weg in eine Sackgasse. Lediglich der Gedanke, künftig zu beschaffende Lokomotiven zu vereinheitlichen, war die Grundsubstanz für die zweite Beratung des Engeren Ausschusses, die vom 14. bis 16. September 1921 in Überlingen stattfand.

Auffallend auch bei der zweiten Beratung des Engeren Ausschusses: Eine Schnellzuglokomotive war in den überarbeiteten Typenreihen der Firma Henschel nicht enthalten. Auch war die Schnellzuglokomotive kein Diskussionsthema dieser Beratung. Jedoch sind auf dieser zweiten Beratung wesentliche Beschlüsse für die Typisierung künftig zu beschaffender Einheitslokomotiven zustandegekommen.

In der Zeit zwischen der zweiten und dritten Beratung des Engeren Ausschusses fielen beim Reichsverkehrsministerium wesentliche Entscheidungen. Hinrich Lübken gab auf der dritten Beratung, vom 10. bis 12. Mai 1922 in Hildesheim, die Beschlüsse des Ministeriums bekannt: Statt der noch in der zweiten Beratung vorgeschriebenen Achslast von 17 t forderte das Ministerium jetzt 20 t für Streckenlokomotiven, um vor allem bei Güterzugmaschinen die Reibungsmasse vergrößern zu können. Weiterhin sollten die 2'C1'-Schnellzuglokomotive wie auch die 1'D1'-Personenzuglokomotive als Vierzylinder-Verbundmaschinen durchgebildet werden. Für beide Gattungen war parallel ein Entwurf als Zweizylinder-Lokomotive mit einfacher Dampfdehnung vorzusehen. Erst jetzt also, in der dritten Beratung des Engeren Ausschusses, tauchte die 2'C1'-Schnellzuglokomotive in den Entwurfsreihen der Lokomotivfabriken auf. Damit waren zugleich die Beschlüsse der ersten Beratung, die pr. S 10' und die sä. XX HV als Einheitsstypen auszuwählen, gegenstandslos geworden.

Hinrich Lübken trug die baulichen Einzelheiten der Vierzylinder-Verbundmaschine vor und stellte die Abweichungen der Entwürfe



**Bild 5:** Die 02 001 war die erste deutsche Einheits-Schnellzuglokomotive. Auf diesem Foto präsentiert sie sich bereits mit den großen Wagner-Windleitblechen.  
**Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

Borsig und Henschel gegenüber. Beide Entwürfe sahen einen Kessel mit  $15 \text{ kp/cm}^2$  Dampfdruck und einem Kesseldurchmesser von 1900 mm vor. Abweichend waren die Rostbreiten: 1560 mm bei Henschel, 1900 mm bei Borsig. Die Rohrlänge sollte nach Henschel 5800 mm, nach Borsig sogar 6000 mm betragen. Henschel hatte für die Vierzylinder-Verbundlokomotive Einachs-antrieb, Borsig Zweiachs-antrieb vorgesehen. Der Entscheidung, welcher Bauart der Vorzug zu geben sei, ging eine längere Diskussion voraus. Im Beschluß hieß es: "Der Zweiachs-antrieb bietet gegenüber dem Einachs-antrieb wegen der geringeren Beanspruchung der Kröpfachse gewisse Vorteile. Da jedoch bei der vorliegenden Lokomotive wegen der durch den Antrieb bedingten gestreckteren Gesamtanordnung nur mit sehr langen Treibstangen auszukommen sein würde, erscheint der Entwurf Henschel mit Einachs-antrieb unter Übernahme von Einzelheiten des Borsigschen Entwurfs als der zweckmäßigere." Über die anschließende Besprechung des Entwurfs der Zweizylinder-Schnellzuglokomotive vermerkt das Protokoll keine Einzelheiten der Diskussion. Um so interessanter verlief die folgende Aussprache über die größere Wirtschaftlichkeit der Verbundlokomotive gegenüber Zwillings- oder Drillingslokomotiven. Ein eindeutiges Votum für die Verbundmaschine kam erwartungsgemäß von den Vertretern Süddeutschlands und Sachsens. Zweifel an der Überlegenheit der Verbundlok meldeten die (preußischen) Vertreter des EZA und Fuchs vom Ministerium an. So einigte man sich dahingehend, die Pacificlokomotiven je zur Hälfte als Zwillings- und als Verbundlokomotiven bauen zu lassen,

um durch eingehende Versuche festzustellen, welche der beiden Bauarten unter Berücksichtigung aller Belange die wirtschaftlichere sei.

## Die Maffeischen Entwürfe

Es ist oft als bedauerlich dargestellt worden, daß auf dieser dritten Beratung des Engeren Ausschusses die Entwurfsreihen nur der beiden preußischen Firmen Henschel und Borsig vorlagen. Die Zweigstelle Bayern des Reichsverkehrsministeriums hatte angeboten, bei Maffei auch eine Entwurfsreihe ausarbeiten zu lassen, doch lag diese Reihe auf der 3. Beratung noch nicht vor. Als schließlich die Maffeischen Entwürfe auf der 4. Beratung des Engeren Ausschusses vom 27. bis 29. September 1922 in Chemnitz zur Diskussion standen, waren bei ihnen natürlich noch nicht die Beschlüsse der dritten Beratung berücksichtigt worden, so daß sie gegen die beiden überarbeiteten Entwurfsreihen der Firmen Borsig und Henschel um eine Entwicklungsetappe zurücklagen. Es erscheint aber zweifelhaft, ob den Maffeischen Entwürfen bei rechtzeitiger Vorlage größere Chancen einzuräumen gewesen wären, denn die Vertreter des EZA bevorzugten fraglos die Entwurfsreihen von Borsig und Henschel. An den Maffei-Entwürfen – uns interessieren nur die der Vierzylinder-Verbundlokomotive – hatte Hinrich Lübken fast jedes Detail zu beanstanden, so daß, den bayerischen Tender ausgenommen, nichts des Maffeischen Entwurfes in den Beschlüssen für die künftige Einheits-Schnellzuglok empfohlen wurde.

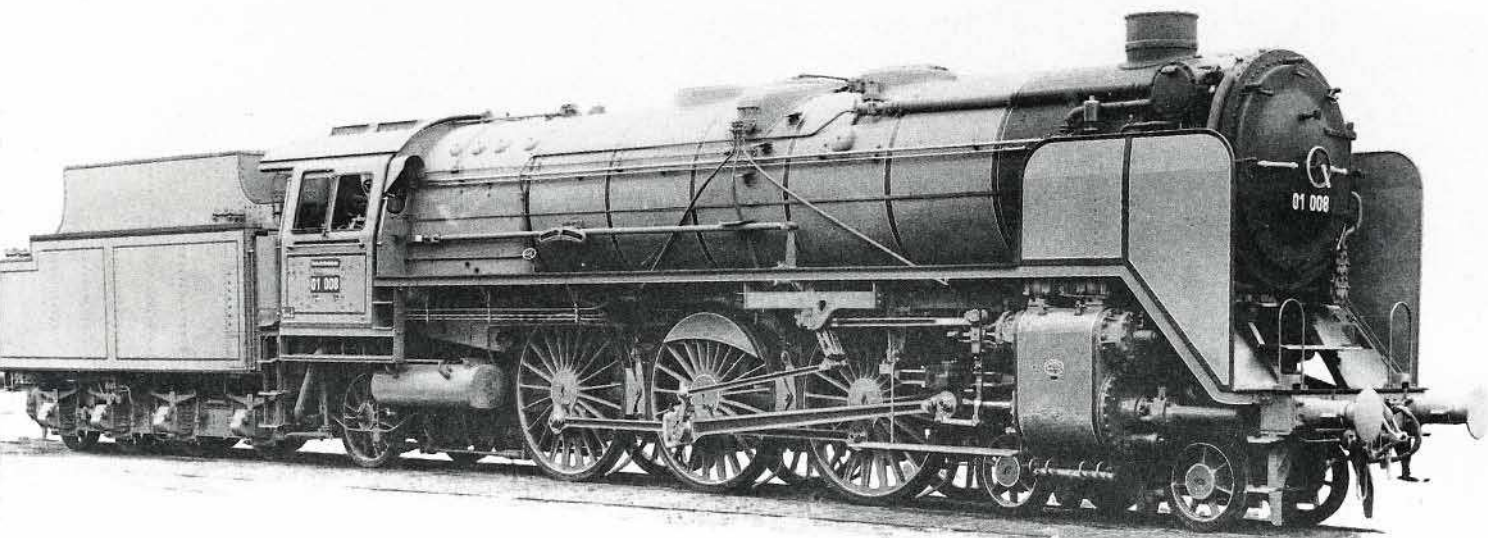
## Das Vereinheitlichungsbüro

Die Einarbeitung der vom Engeren Ausschuß geforderten Änderungen an den Entwürfen übertrug man nun nicht mehr den Lokomotivfabriken, sondern einem *Vereinheitlichungsbüro*. Dieses Büro, eine Gründung des Deutschen Lokomotiv-Verbandes, dem sämtliche deutschen Lokomotivfabriken angehörten, hatte anfangs seinen Sitz bei der Firma Borsig und stand unter der nebenamtlichen Leitung des Chefkonstruktors von Borsig, August Meister. Das Vereinheitlichungsbüro nahm am 1. Oktober 1922 seine Arbeit auf und hatte entsprechend dem Beschluß der vierten Beratung des Engeren Ausschusses die Entwurfsreihen aller diskutierten Typen im Maßstab 1:40 zu überarbeiten und nach Begutachtung durch den Ausschuß die Entwürfe im Maßstab 1:10 anzufertigen.

In das Vereinheitlichungsbüro hatten alle Lokomotivfabriken ihre besten Kräfte entsandt. Ein zentrales Konstruktionsbüro der DRG war eine notwendige und wichtige Maßnahme, denn es konnte nicht den einzelnen Lokomotivfabriken überlassen bleiben, einen Kompromiß aus ihren Vorstellungen und den Forderungen des Engeren Ausschusses zu schaffen, wie es letztlich doch die Entwürfe waren, die auf der vierten Ausschußberatung zur Diskussion standen.

1923 war Richard Paul Wagner der Nachfolger Hinrich Lübkens, also Bauartdezernent des Reichsbahn-Zentralamtes, geworden. Nach seiner eigenen Darstellung "verschob sich die Arbeit nach der vierten Ausschußsitzung aus dem Ausschuß in das Bauartdezernat des Reichsbahn-Zentralamtes". Damit hatte Wagner die Möglichkeit und,





**Bild 6:** Die 01 008 im Lieferzustand mit Fotoanstrich.

**Werkfoto Borsig**

wiederum nach eigener Darstellung, "das größte Glück, das wohl einem begeisterten Lokomotivkonstrukteur widerfahren kann, nämlich in engster Zusammenarbeit mit einem vorzüglichen Büro den Riesenbetrieb der Reichsbahn mit einem neuen, trotz Anpassung an den Fortschritt der Technik einheitlichen Lokomotivpark zu versorgen". Die fünfte Beratung, die vom 1. bis 3. März 1923 in Berlin stattfand, hatte die ersten Arbeiten des Vereinheitlichungsbüros vorliegen. Es war die im Maßstab 1:40 gezeichnete Typenreihe künftiger Einheitslokomotiven, wobei die Forderungen der vierten Beratung berücksichtigt worden waren. In der Besprechung der einzelnen Entwürfe trat der in dieser Phase doch bemerkenswerte Umstand auf, daß vom Normungsdezernenten Iltgen angezweifelt wurde, ob neben

der 1'D1:Personenzuglokomotive überhaupt noch eine 2'C1-Version erforderlich sei. Beide Maschinen hätten das gleiche Gewicht, den gleichen Kessel und folglich auch die gleiche Leistung. Zudem sei die P 10 bis 128 km/h bemerkenswert ruhig gelaufen, und folglich könne ihr der Schnellzugdienst durchaus zugemutet werden. Die Erwidern übernahm Hans Nordmann vom Versuchsdezernat. Er entkräftete Iltgens Einwand mit dem Hinweis auf die bad. IV f, deren Kuppelraddurchmesser von 1800 mm sich im Flachlanddienst wegen zu hoher Drehzahlen als zu gering erwiesen habe und man deshalb bei der IV h zu Kuppelrädern mit 2100 mm Durchmesser übergegangen sei. Außerdem reize der Bau einer Vierzylinder-Verbundmaschine, weil sie nach den Versuchen mit der pr. S 10<sup>1</sup> als

eine sehr sparsame Maschine zu erwarten sei.

Die ersten vom Vereinheitlichungsbüro stammenden Skizzen entsprachen noch nicht, wie unschwer ablesbar, der endgültigen Ausführung. Ihre Abstammung vom preußischen Lokomotivbau ist an vielen Bauteilen, nicht zuletzt an den Führerhäusern, unverkennbar. Die Metamorphose dieser Entwurfsreihe zu den tatsächlich gebauten Einheitslokomotiven der Baureihen 01 und 02 ist das Werk Richard Paul Wagners. Seine häufigen Besuche im Vereinheitlichungsbüro in Berlin-Tegel, seine Einflußnahme auf die konstruktive Durchbildung und nicht zuletzt seine gute Abstimmung mit August Meister ließen einen Lokomotivtyp entstehen, der dem deutschen Lokomotivbau für Jahrzehnte das Profil gab.

## Die Probeserien von Verbund- und Zwillingslokomotiven

### Die konstruktive Durcharbeitung

Unter der Leitung August Meisters und Richard Paul Wagners nahmen die Einheitslokomotiven und speziell die beiden Varianten der Schnellzuglokomotiven allmählich ihre endgültige Gestalt an. Maffei hatte empfohlen, den Kesseldruck für die Verbundlokomotive auf 16 kp/cm<sup>2</sup> zu erhöhen, und Wagner stimmte diesem Vorschlag zu. Für die Zwillingslokomotive sollte aber der Kessel ohne Änderungen mit nur 14 kp/cm<sup>2</sup> betrieben werden. Mit großer Gründlichkeit war nach geeigneten Kesselsicherheitsventilen gesucht worden. An einer pr. G 12 wurden bei der Versuchsabteilung in Grunewald im Stand Sicherheitsventile der Bauarten Ackermann, Rieseler, Borsig, Coale und Ramsbottom erprobt, von denen schließlich das Hochhubventil Bauart Ackermann den Vorzug enthielt.

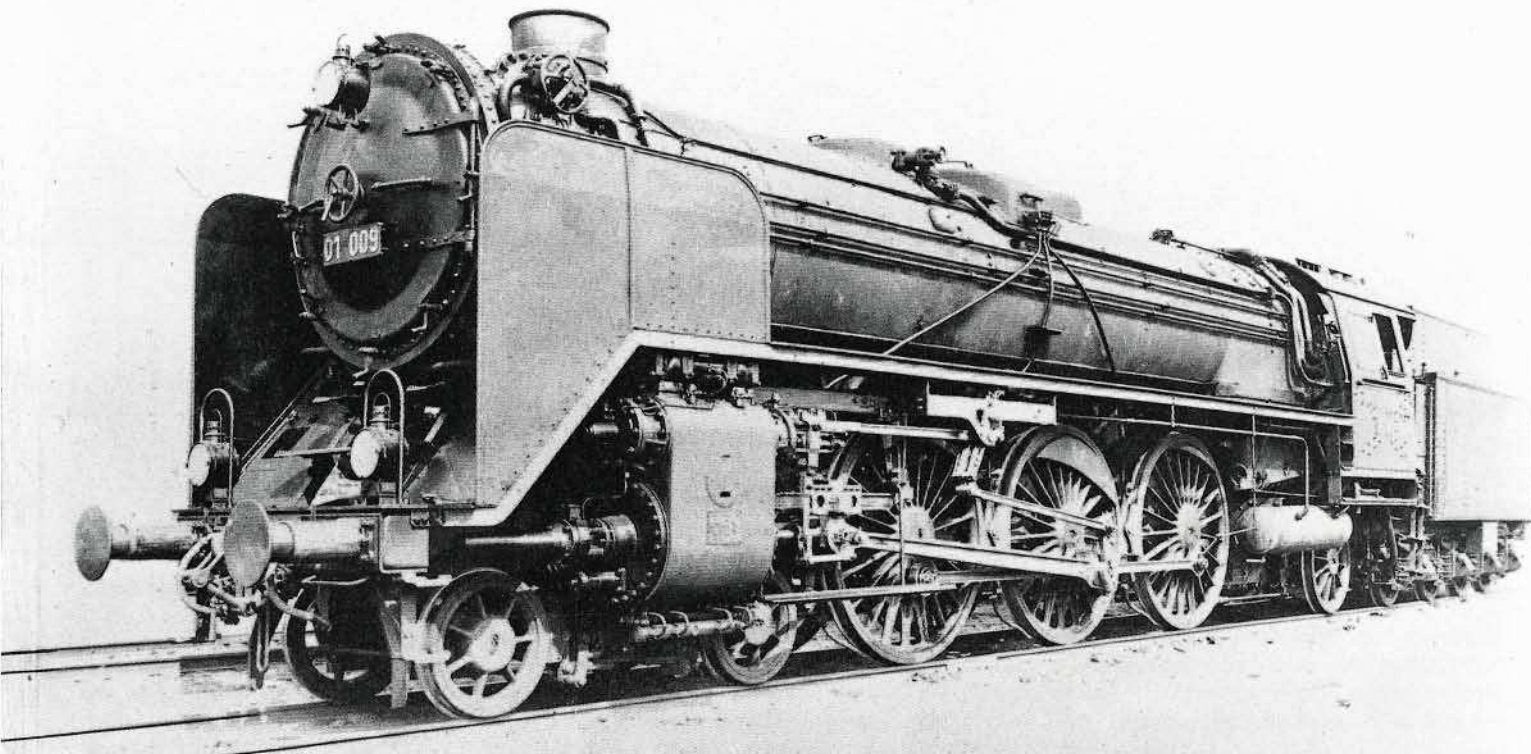
Ursprünglich war vorgesehen, die Einheits-Schleppenderlokomotiven mit dem Führerhaus der pr. P 10 auszurüsten. Die angestrebte Breite von 3000 mm ließ sich jedoch nicht erreichen, weil die waagerechten Handstangen über die Umgrenzung hinausgeragt hätten. Auf Vorschlag Wagners sind die Handstangen in eine Ebene mit der Führerhaus-Außenwand gelegt und durch muldenartige Vertiefungen in der Seitenwand greifbar gemacht worden. Mit dieser Änderung erfolgte auch eine andere Aufteilung der Fensterflächen, womit das Führerhaus der Einheitsbauart in bekannter Ausführung entstanden war.

### Wagners Vorschlag für einen Langrohrkessel

Die achte Beratung des Engeren Ausschusses fand am 26. und 27. März 1925 in München unter Vorsitz von Friedrich Fuchs statt. Fuchs hatte den Tod des langjährigen

Ausschußvorsitzenden Wilhelm Höfinghoff bekanntzugeben. Zu registrieren sind auch die neuen Titel, mit denen die Herren zu dieser Beratung erschienen. Ministerialrat Fuchs war jetzt Reichsbahndirektor, die ehemaligen Oberregierungsbauräte nannten sich Reichsbahnoberräte, aus den Regierungsbauräten waren Reichsbahnräte geworden. Für eine Überraschung sorgte R.P. Wagner, der seitens des EZA den Antrag stellte, einen neuen Kesselentwurf für die Einheits-Schnellzuglokomotiven zu genehmigen. Dieser Entwurf stammte von Wagner selbst und unterschied sich vom bisher bestätigten Kesselentwurf durch eine Rohrlänge von 6800 mm (1000 mm mehr als beim Einheitskessel) und durch eine andere Überhitzerbauart. Wagners Argumente für den Langrohrkessel waren im wesentlichen in den folgenden fünf Punkten zusammenfaßbar:

1. Vergrößerung der Heizfläche.
2. Erhöhung des Wasserinhaltes und damit



**Bild 7:** Aus der 1. Lieferserie stammt die 01 009 (gebaut von AEG im Jahre 1926, Fabrik-Nr. 2983) – die 01 im "Urzustand".

**Foto: Sammlung Weisbrod**

- der Kesselreserve.
- 3. Günstigere Gewichtsverteilung durch Verkürzung der Rauchkammer um 1000 mm.
- 4. Höhere Überhitzung durch drei parallel geschaltete Überhitzereinheiten pro Rauchrohr.
- 5. Geringere Blasrohrleistung bei gleicher Kesselanstrengung.

Wagner erhielt die Genehmigung, einen Kessel nach seinem Vorschlag auf einer

2'C1-Einheitslokomotive zu erproben. Bekanntlich erhielt die Verbundlokomotive 02 010 diesen Versuchskessel mit 6800 mm Rohrlänge.

### Die Farbgebung

Auf dieser achten Beratung fiel auch die Entscheidung über die Farbgebung der Einheitslokomotiven. Wagner schlug vor, das bisher verwendete Olivgrün für Kessel, Füh-

rerhaus und Tender durch Schwarz zu ersetzen, um teure ausländische Farbstoffe zu sparen und eine dem Betrieb angepaßte Farbe zu wählen. Bis auf den Dresdener Reichsbahnoberrat Meyer hatte niemand Prinzipielles gegen den Wechsel von Grün zu Schwarz einzuwenden, weil, wie Hörmann bemerkte, "der grüne Anstrich zwar im neuen Zustand sehr hübsch aussehe, im Betrieb jedoch schon nach kurzer Zeit recht

**Bild 8:** Frontansicht der 02 006, die schon die großen Windleitbleche, aber noch Gasbeleuchtung hat.

**Foto: Werner Hubert**

**Bild 9:** Frontansicht der 01 100 aus der 3. Lieferserie. Hier ist der Rauchkammertürring noch eingienietet.

**Foto: Sammlung Weisbrod**

