



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

4/1996
April

DM 11,90
sfr 11,90
öS 92,--



(Füllseite)

Inhalt

Eisenbahn-Journal

Die Geschichte edler Renner: Baureihe 01.10	6
Stromlinien-Fieber!	14
Die Premierenfahrt der 01 1102	
Mit dem IC in den Urlaub	18
Der Start des InterCity-Systems liegt 25 Jahre zurück	
Der »Lindwurm«	26
Rätselhafter ehemaliger DR-Schmalspur-Triebwagen	
Mit Regionalisierung auf neue Gleise: In Rheinland-Pfalz ist alles anders	30
40 Jahre elektrischer Betrieb in Mitteldeutschland (Teil 1)	34
Zunächst von Halle (Saale) nach Köthen	
Neu und konventionell: »RegioNeitech« 611	40

Modellbahn-Journal

Modell der 01.10	11
Ein Ausflug nach Hauzenberg	66
Mit den Passauer Eisenbahnfreunden in den Bayer. Wald	
»Le Châtelet en automne«	72
Diorama nach Impressionen aus dem herbstlichen Wallis	
Baureihe 92 ⁴⁺¹¹ der DB von Klein	
Preußens Arbeitstier	78
Unterführungen im Stadtbereich	80
Gestaltungsvorschläge aus Reinhold Barkhoffs Ideenkiste	
Niederauen-Thal II	84
27 »Neuaufgabe« ein und desselben Themas nach einer Reihe von Jahren	
Kleiner Bahnhof wiederbelebt	90
»Zweite Jugend« für einen Modell-Kleinstadtbahnhof	
Reichsbahn-Wagen – selbstgebaut	92
Die »Paten« II	
Die Erbin	98
Das H0-Modell der Baureihe 44 von Märklin	
Gesucht wird ... ein Modellbahnhersteller	113

Journal-Rubriken

Bahn-Notizen	43
Fachhändler-Adressen	48
Impressum	50
Bücherecke	51
Typenblatt: Baureihe 01¹⁰ der DRG	55
Typenblatt: Baureihe 01¹⁰ der DB	61
Tips & Tricks: Die Schwarzwald-Villa	96
Schaufenster der Neuheiten	100
Mini-Markt	102
Sonderfahrten und Veranstaltungen	109
Bahn-Post	112

Titelbild: 01 1102, der Dampflokomotive-Star 1996? Die Konkurrenz um den Titel des Publikumsmagneten wird bald kommen. Jedoch schon am 2. März dampfte die Stromlinienlokomotive von Eisenach aus mit dem Wartburg-Werra-Kurier in ihre zweite Karriere. Das Eisenbahn-Journal verfolgte diese Premierenfahrt und berichtet darüber ab Seite 14! **Abb.: H. Scholz**

Editorial

Voll unter Dampf zu stehen scheint derzeit ja die Museumsbahn-Szene. Bereits im vergangenen Jahr trieb die betriebsfähige Wiederaufarbeitung der badischen Vierzylinder-Schnellzuglokomotive 18 316 die Adrenalinpiegel in der Fangemeinde in ungeahnte Höhen. 1996 stehen gleich zwei solcher Großereignisse auf dem Programm: Von Nördlingen aus wird – EJ-Leser wissen es – demnächst die »Lory-S 3/6« 18 478 mit eigener Kraft über die Gleise dampfen. In Meiningen wurde die ehemalige Bebraer Denkmalslokomotive 012 102 (ex 01 1102) mit einer Stromschale versehen und so äußerlich annähernd in den Zustand der frühen 40er Jahre versetzt (siehe S. 14-17). Beide Lokomotiven, soviel ist sicher, werden Publikumsmagnete ersten Ranges sein. Doch ist des einen Freude oft des anderen Leid: Um eine jahrzehntelang abgestellte Maschine wieder zum Laufen zu bringen, muß meist eine Vielzahl neuer Bauteile hergestellt werden. Manchmal überleben kaum mehr als Räder und Rahmen die Rekonstruktion. Kessel, Bleche, Tender usw. sind oft Original-1990er-Baujahr und made by AW Meiningen. Der Rest wandert in den Hochofen.

Vielen schwillt da die Zornesader. Sie wollen ihre Lieblinge mit sämtlichen Teilen im Original erhalten sehen, notfalls im Museum. Schließlich werden wacklige Baudenkmäler ja auch nicht abgerissen, aus Beton nachgegossen und anschließend wieder in die Landschaft gestellt. Besonders während der Wiederaufarbeitung der 01 1102 kochten die Emotionen hoch. Verständlich, steckt doch hier unter der nach Originalplänen gefertigten Stromschale der DB-Neubaukessel. Die Feuerung mit leichtem Heizöl hat weder bei DB noch DR ein Vorbild, ebenso wenig der dunkelblaue Lack. Auch bei der S 3/6 ging einiges an ursprünglicher Substanz verloren, dem Vernehmen nach sogar Reste echter Länderbahn-Anschriften.

Für Freunde echten Dampfbetriebs sind solche Fragen Nebensache. Sie wollen Lokomotiven laufen sehen. Schließlich, so ihr Argument, handelt es sich bei den Maschinen um Dampf-Lokomotiven, nicht um Stahlskulpturen. Außerdem, was heißt schon »original«? Kessel können getauscht, Radreifen abgefahren, Tender gewechselt werden usw. Gar nicht zu reden von Zutaten wie der Lichtmaschine. Auch bei mancher Reko-IV K der DR stammte nur noch die Nummer von der Ursprungslokomotive. Wer wollte da Museumsbahnern verwehren, was der Staatsbahn billig war?

Sicher wird sich die Diskussion in Zukunft noch verschärfen. Spätestens, wenn Pläne Gestalt bekommen, aus einem halbverschroteten DR-Schneepflug eine preußische P 4² wiederaufzubauen. Doch das ist alles nichts gegen Großbritannien: In der Heimat der Exzentriker entsteht gerade eine Pacific der Reihe A3 komplett neu...

Ungeteilte Freude bei den Freunden des legendären Citroën 2 CV, genannt »Ente«, dürfte dagegen ein Plan der DB AG auslösen, den Straßenveteranen als limitierte Auflage in Kirschrot mit Keks anzubieten. Der Clou: Die Rückseite der »Ente« ist in der Kopfform der künftigen Schnellzuglokomotive BR 101 gestaltet. Interessenten sollten sich beeilen: Bestellformulare liegen ab Anfang April in den Läden des »BahnShop 1435« aus.

Ihre EJ-Redaktion

So wird die »DB-Ente« aussehen (Modellfoto): Vorne das Original aus Frankreich, hinten der »Bürzel« nach Vorbild der neuen BR 101.



Hinweis in eigener Sache: Aus vertriebstechnischen Gründen (siehe März-Editorial) müssen wir das Mai-EJ als Doppelnummer 5/6 bezeichnen. Die Modellbahn-Ausgabe im Juni erscheint als Modellbahn-Journal II/1996.

Die Geschichte edler Renner:

Baureihe 01.10

Die »Wiedergeburt« der Stromlinienlokomotive 01 1102, die lange Zeit das traurige Dasein als Denkmal in Bebra fristete, soll Anlaß sein für einen Rückblick in die Zeit der Entwicklung jener mächtigen Schnellzuglokomotiven.

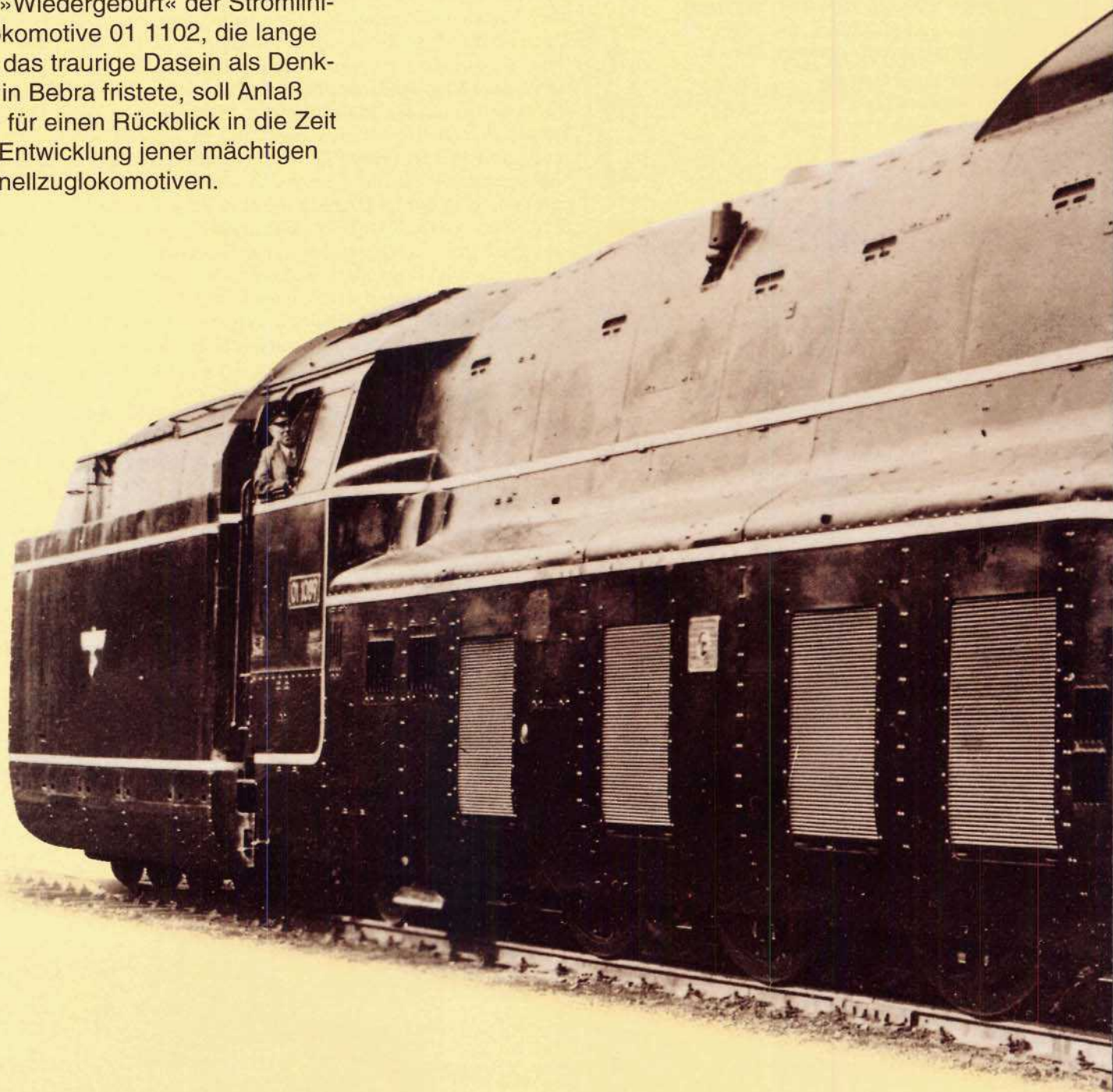


Bild 1: Wuchtig und edel zugleich: 01 1089 in Vollverkleidung mit Jalousien vor den Rädern (Aufnahme Anfang der vierziger Jahre).

Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber



Vor nunmehr 70 Jahren verließen die ersten Einheitslokomotiven der Baureihe 01 mit Zweizylinder-Heißdampftriebwerken die Hallen der Borsig Lokomotivwerke und der AEG in Berlin. Nach ihrer Abnahme zwischen dem 29. Januar und dem 19. Juli 1926 erfolgte die Erprobung. Danach traten diese ersten zehn Maschinen ihren Dienst in den Betriebswerken Hamm, Hof und Erfurt an. Bereits ein Jahr zuvor waren die zu Vergleichsuntersuchungen in Dienst gestellten zehn Vierzylinder-Heißdampf-Verbundmaschinen der Baureihe 02 von Henschel & Sohn sowie von Krauss-Maffei zu ersten Einsätzen gekommen.

Sehr bald fiel die Entscheidung, nur die "Zwillinge" der Baureihe 01 in größeren Serien zu bauen. Zu einer vorhandenen Abneigung gegen Vierzylinder-Verbundtriebwerke war noch das Argument des höheren Wartungsaufwandes gekommen. Nach einer zweijährigen Erprobung wurden alle zehn Loks der Baureihe 02 im Bw Hof beheimatet, wo sie sich durchaus bewährten. Dennoch veranlaßten die Verantwortlichen des Reichsbahn-Zentralamtes und der Hauptverwaltung im Jahre 1936 – noch vor Ablieferung der letzten Loks der Reihe 01 – den Umbau der Baureihe 02 in Maschinen mit Zweizylinder-Triebwerk. Die 1937 begonnenen Arbeiten wurden erst im November 1942 abgeschlossen.

Mitte der dreißiger Jahre waren die Zweizylinderloks der Baureihe 01 an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. In Anbetracht der Konkurrenz durch die neuen Schnelltriebwagen und des Strebens nach höheren Geschwindigkeiten im hochwertigen Reisezugverkehr war die Beschaffung stärkerer und schnellerer Dampflokomotiven unerlässlich. Erste Entwürfe einer dreizylindrigen 01 wurden deshalb schon im Jahre 1935 diskutiert und bereits ein Jahr später – also vor nunmehr 60 Jahren – die Entwicklung von Super-Pazifiks der neuen und stärkeren Baureihe 01.10 beschlossen.

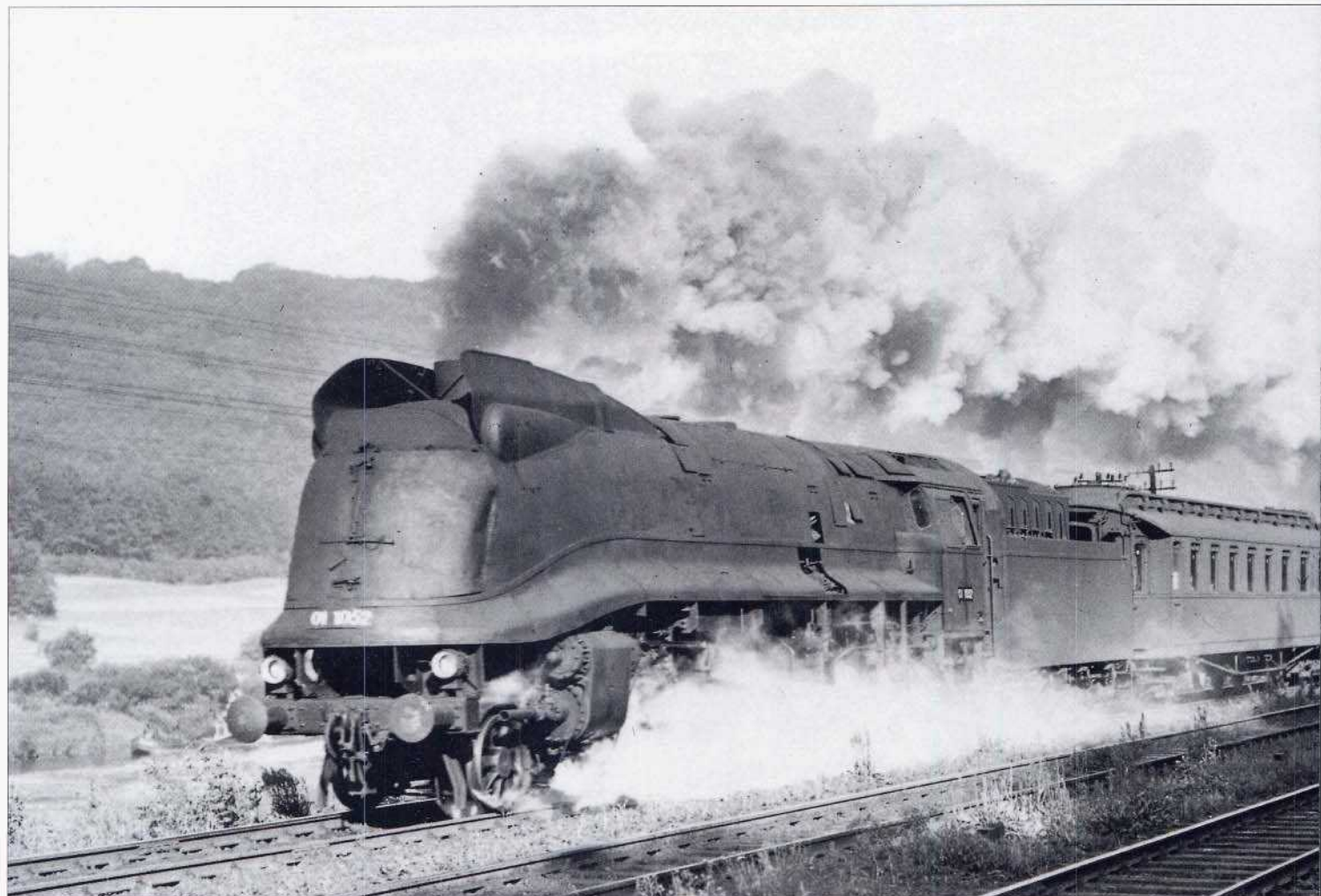
Bis zur Fertigstellung verstrich noch einige Zeit. Ein Beschaffungsprogramm vom März 1939 sah den Bau von 400 dieser großen aus der Baureihe 01 abgeleiteten Maschinen vor. Im Juli 1939 war es dann endlich soweit: Bei der Berliner Maschinenbau-AG, vormals Louis Schwartzkopff, stand mit der 01 1001 das erste Exemplar zur Probefahrt bereit. Vor der mit dem gegessenen Reichsadler "verzieren" Lok hatte sich im Werkshof der BMAG in Wildau ein große Mitarbeiterschar des Vereinheitlichungsbüros zum Gruppenfoto versammelt. Genau 250 800 Reichsmark kostete das gute Stück, das eine Leistung von 2120 PSi aufwies und zunächst für eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h zugelassen war.

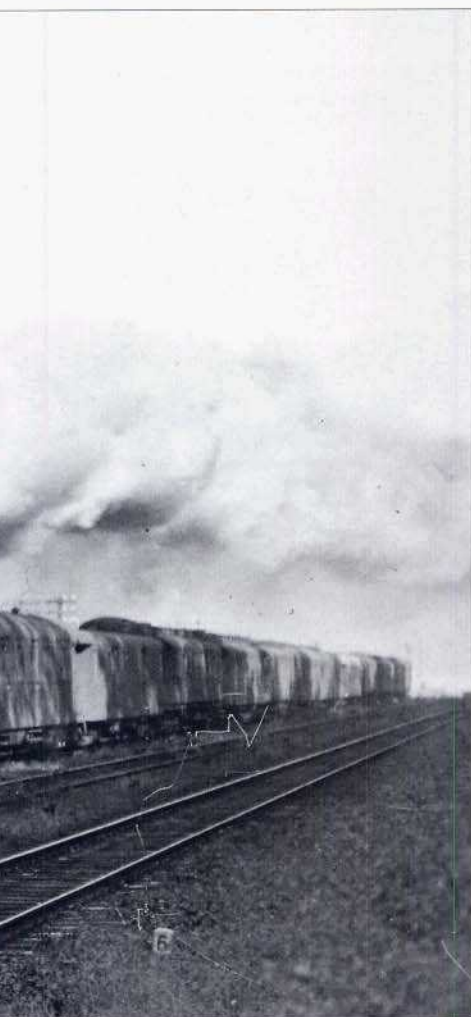
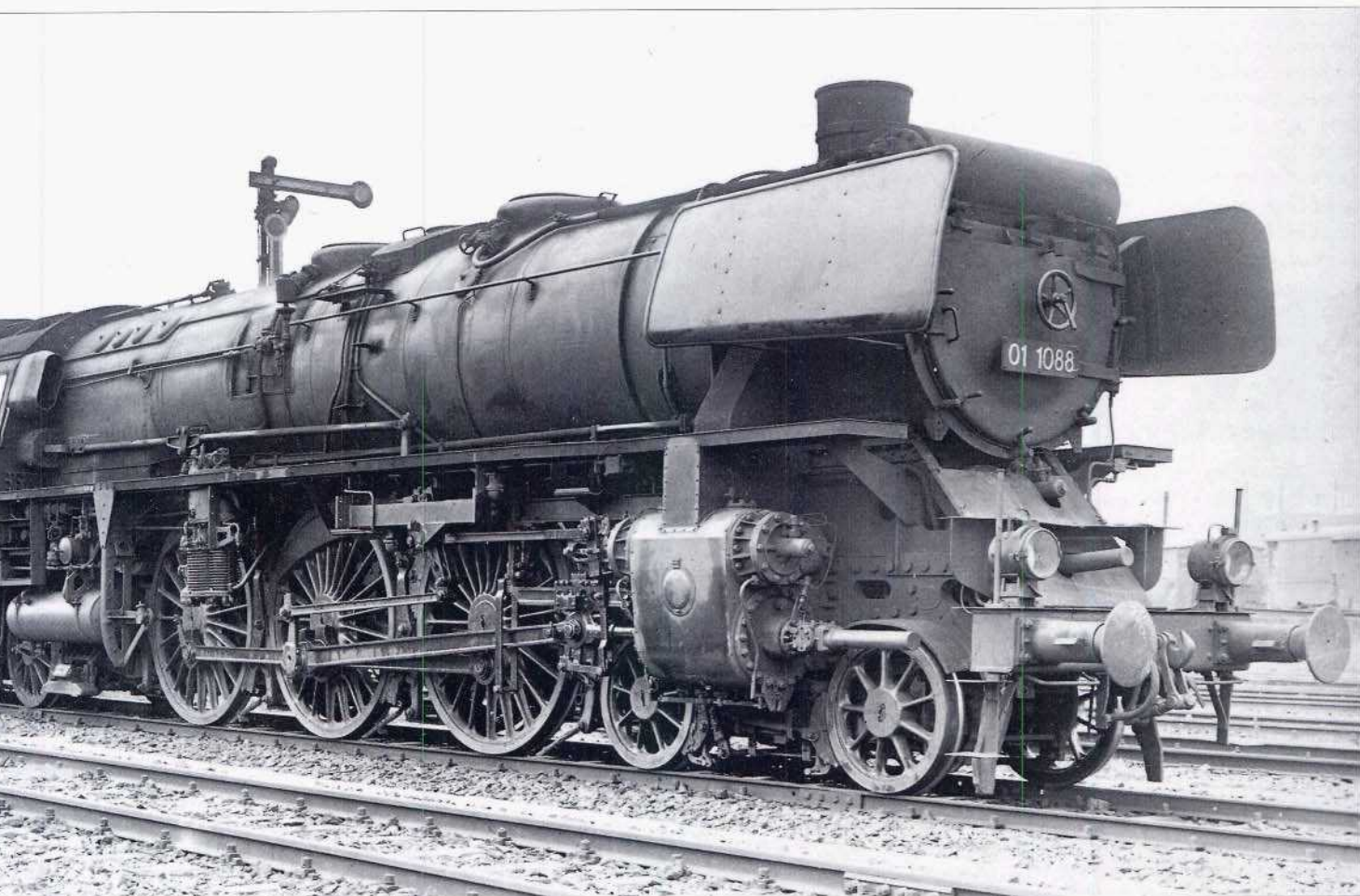
Bild 2: 01 1088 im Nachkriegszustand ohne Verkleidung, aber noch mit altem Kessel.

Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 3: Die hier noch teilverkleidete 01 1052 in voller Fahrt mit D 90 bei Wernfeld am Main (Aufnahme 1949).

Abb.: Archiv MV





Zu diesem Zeitpunkt waren bereits weitere Aufträge vergeben, die folgende Gliederung der Hersteller und Stückzahlen aufwiesen:

01 1002 bis 1051 von Fried. Krupp
 01 1052 bis 1105 von BMAG
 01 1106 bis 1130 von Borsig
 01 1131 bis 1155 von Henschel & Sohn
 01 1156 bis 1180 von Krauss-Maffei
 01 1181 bis 1205 von BMAG

Inzwischen hatte nun aber der Zweite Weltkrieg begonnen und sich ausgeweitet. Wegen anderer Prioritäten im Lokomotivbau stornierte die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn die meisten Aufträge.

Nur die BMAG lieferte die Serie der 55 Maschinen 01 1052 bis 1105 noch aus, die von Februar bis September 1940 abgenommen wurden. In entspannten Fahrplänen hatten die ursprünglich angestrebten hohen Geschwindigkeiten bald nur noch untergeordnete Bedeutung. In einer Verfügung des Reichsbahn-Zentralamtes vom 8. März 1941 war dann auch die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h zurückgenommen worden.

Die Vollverkleidung umschloß zunächst noch das gesamte Triebwerk. Rolläden ermöglichten den Zugriff zu den Radsätzen und wichtigen Schmierstellen der Stangenlager.

Nach dem Öffnen einer geteilten und aufklappbaren Frontverkleidung konnte die Rauchkammertür zur Ausführung von Wartungsarbeiten und zum Entfernen der angesammelten Löschte geöffnet werden. Klappen waren auch vor der Kupplung an der Stirnfront vorhanden.

Schon sehr bald stellten sich die ersten Schwierigkeiten mit verklemmten Jalousien ein, die ein Abschmieren erschwerten. Gleichzeitig ergaben sich Probleme mit der nicht ausreichenden Kühlung des Lauf- und Triebwerks, obwohl eingehende Untersuchungen mit Versuchsmaschinen der Baureihe 03 und mit den Stromlinienloks der Reihe 05 vorausgegangen waren. Aufgrund einer Verfügung wurde danach bei fälligen Hauptuntersuchungen die Verkleidung im Bereich der Kuppelradsätze bis auf 225 mm über Achsmitte ausgeschnitten. Bei einigen Maschinen war bereits im Jahre 1944 die gesamte Verkleidung unterhalb des Bereichs des bei anderen Dampflok vorhandenen Umlaufs entfernt worden. Schon jetzt hatten die Maschinen viel von ihrer einstigen Eleganz und ihrem früheren Glanz verloren.

Noch viel schlimmer kam es in den letzten Kriegsmonaten und in den ersten Jahren danach. Schäden und fehlende Ersatzteile hatten viele Loks aufs Abstellgleis gezwungen. Nur 21 Maschinen waren Mitte 1945 betriebsfähig, äußerlich jedoch zum Teil in einem erbärmlichen Zustand. Erst nach einer von 1949 bis 1951 durchgeführten

Hauptuntersuchung besserte sich das Bild. Die Reste der alten Stromlinienverkleidung waren abgebaut, neue Kesselbekleidungen und Witte-Windleitbleche montiert. Von der Norm abweichend zeigte sich das "Gesicht" der Lokomotiven mit der oben abgeflachten Rauchkammertür und dem direkt darüber angeordneten Vorwärmer. Nur bei den beiden Loks 01 1087 und 1101 lagen die Vorwärmer in Rauchkammernischen. Für eine Maschine gab es keine Rettung mehr: Die 01 1067 war am 7. Juni 1948 mit besonders schweren Schäden ausgemustert worden.

Ein neuer Beginn

Bereits im Sommer 1950 standen die verbliebenen 54 Maschinen in den Betriebswerken Bebra, Hagen-Eckesey, Kassel und Paderborn wieder für den schweren Schnellzugdienst zur Verfügung. Die Freude war jedoch nur von kurzer Dauer. Anrisse an den Schweißnähten der aus dem Stahl St 47 K gefertigten Kessel kündeten neues Unheil an. Da die Fahrzeuge immer noch unentbehrlich waren, bestellte die Hauptverwaltung der DB neue Ersatzkessel bei Henschel & Sohn, die von November 1953 bis November 1956 im AW Braunschweig in 53 Maschinen eingebaut wurden. Nur die 01 1052 war davon ausgenommen; sie hatte im März 1953 den Kessel der 01 193 erhalten. Ihre Umrüstung auf den neuen Hochleistungskessel mit Verbrennungskammer erfolgte erst im März 1962.

Nach dem Umbau präsentierten sich die Lokomotiven der BR 01.10 zu Beginn ihres zweiten Lebens als überaus wuchtige Maschinen mit auf 2350 PSi gesteigerter Lei-

stung. Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und zur weiteren Steigerung der Leistung empfahl das BZA Minden im Jahre 1957 den Umbau auf Ölfeuerung.

Ermutigt durch die Erprobung der bereits seit Juli 1956 entsprechend umgerüsteten 01 1100, rüstete Henschel & Sohn von Mai 1957 bis Juni 1958 weitere 33 Maschinen mit einer Ölhauptfeuerung aus. Mit der nun auf 2470 PSi angewachsenen Leistung waren die Maschinen allen Anforderungen im schweren Schnellzugdienst gewachsen.

Am Ende des Jahres 1958 begann sich eine Konzentration der ölgefeuerten Maschinen beim Bw Osnabrück Hbf abzuzeichnen. Im März 1967 trafen dann die ersten Ölloks im Bw Hamburg-Altona ein. Vor schweren Reisezügen waren sie vor allem nach Westerland unterwegs. Die meisten der 20 noch mit Rostfeuerung fahrenden Loks waren im April 1967 zum Bw Rheine gekommen, das ab 1971 auch zum Auslauf-Bw für die inzwischen zur Reihe 012 umgezeichneten Ölloks wurde. Am Jahresende 1972 existierten gerade noch die kohlegefeuerten 011 062 und 16 Maschinen der Reihe 012 im Bw Rheine.

Aus dem In- und Ausland strömten nun die Dampflokfans herbei, um die mächtigen "Pazifiks" bei ihren letzten Einsätzen zu erleben. Vor den Reisezügen nach Norddeich Mole waren die Maschinen nur noch selten ausgelastet, und ihre Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h hatte eigentlich nur noch statistischen Wert. Das Ende begann sich abzuzeichnen, und am 31. Mai 1975 war die Zeit der letzten sieben Dreizylinder-Schnellzugloks vorüber.

Bei der Deutschen Bundesbahn gab es kein Interesse an der Erhaltung eines betriebsfähigen Exemplars. Nur die Aufstel-

lung einiger Maschinen als Denkmal fand noch die Zustimmung der DB. Alle anderen Aktivitäten zur Erhaltung einzelner Fahrzeuge blieben privater Initiative überlassen, die durch das absurde "Dampfverbot" auf DB-Gleisen ab Oktober 1977 beträchtlich erschwert wurde. Lange Zeit konnten die in mühevoller Arbeit aufgearbeiteten Maschinen nur im benachbarten Ausland und auf nicht bundeseigenen Bahnen verkehren. Erst im Hinblick auf die 150-Jahrfeier der deutschen Eisenbahn im Jahre 1985 erwachte bei der DB wieder ein Interesse an den ungeliebten Dampflok.

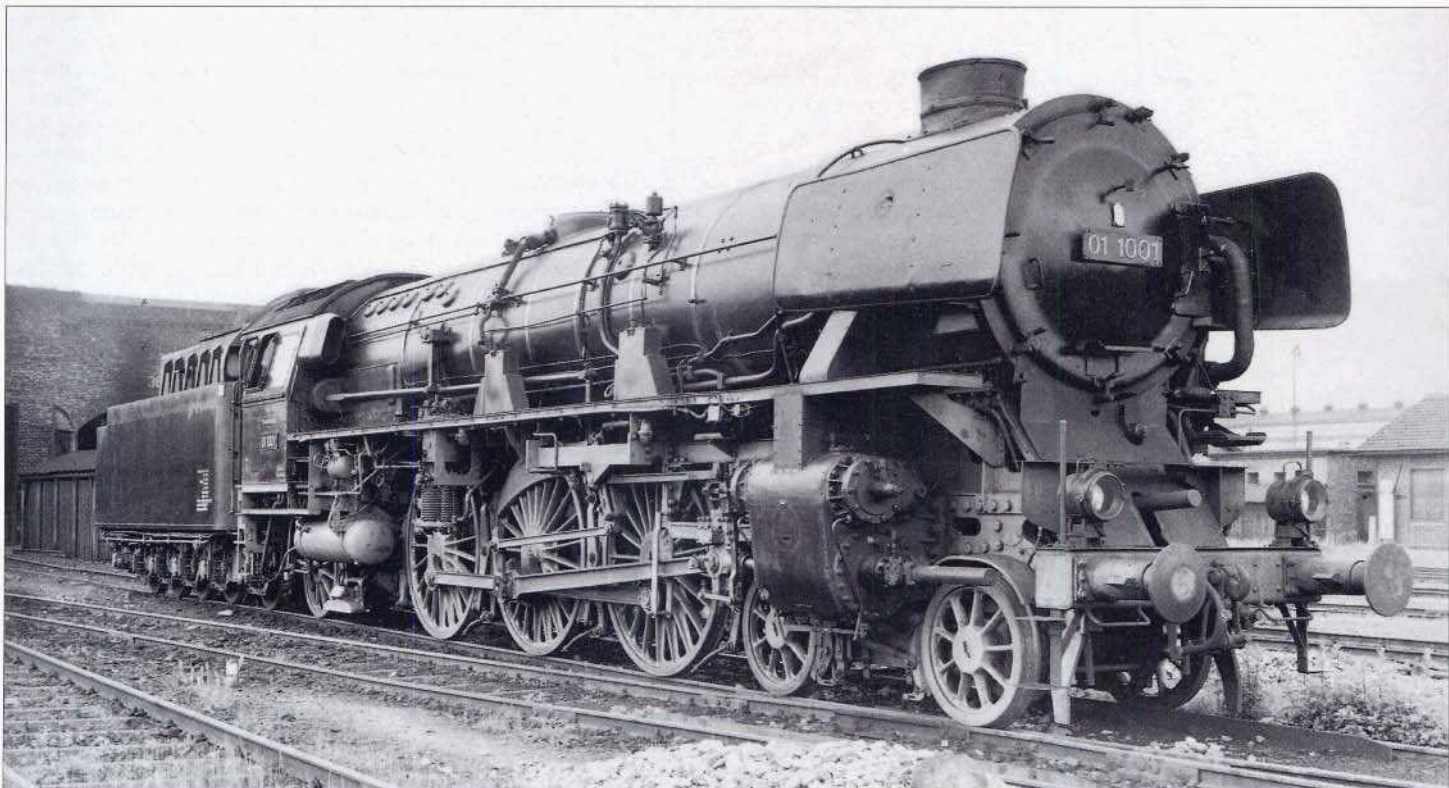
Die 012 100 konnte noch von einem Schrotthändler erworben und mit großem Aufwand im AW Offenburg wieder in einen betriebsfähigen Zustand gebracht werden. Während der Nürnberger Fahrzeugparaden im Herbst 1985 war sie eine der besonderen Attraktionen. Danach kam die zum betriebsfähigen Bestand des Verkehrsmuseums Nürnberg zählende Lok bei vielen Sonderfahrten zum Einsatz. Auch andere Maschinen der Baureihe 012, von Museumsvereinigungen erhalten und gepflegt, durften inzwischen wieder auf die Gleise der Deutschen Bundesbahn zurück. Einige andere Exemplare haben in Museen einen Ehrenplatz erhalten.

Zum Thema BR 01.10 informiert Sie ausführlich eine EJ-Sonderausgabe. Beachten Sie dazu bitte die Anzeige auf Seite 114 dieses Eisenbahn-Journals!

Bild 5: Als es bereits dem Ende der Dampfära zugeht, entstand diese stimmungsvolle Aufnahme einer 012 mit Eilzug bei Leschede.

Abb.: U. Paulitz

Bild 4: 01 1001 mit Neubaukessel.
Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber





Modell 01.10

Zur Nürnberger Messe 1996 überraschte Roco die Modellbahnwelt mit dem Projekt einer H0-BR 012. Die Maschine soll Ende des Jahres erscheinen. Nach den Modellen von Alt-Liliput und Märklin ist sie die dritte Großserien-Nachbildung in H0 und die erste wirklich maßstäbliche.

Zu sehen waren leider nur Teile der Lok; doch lassen sie schon erahnen, daß die Salzburger hier wieder ein echtes Prachtstück auf die Räder stellen werden.

Die 012 wird eine Digitalschnittstelle bekommen und auch als Wechselstrom-Variante gefertigt werden.

ku



Bild 6: Weckt schon jetzt Appetit: Rocos Kollektion von 012-Teilen. **Abb.:** MV



Das dritte »Leben« der 01 1102

Als drittletztes Exemplar war die 01 1102 mit der Fabriknummer 11 358 von der BMAG am 31. Juli 1940 an die Deutsche Reichsbahn abgeliefert und am 13. August abgenommen worden. Vom 19. September 1940 bis zum 6. Februar 1943 diente sie beim Bw München Hbf, danach bis 12. Mai beim Bw Nürnberg Hbf. Daran schloß sich eine lange Dienstzeit beim Bw Kassel an, die am 10. November 1944 vorübergehend endete. Die Lok blieb bis zum 3. September 1945 betriebsfähig abgestellt und kam dann wieder in Kassel zum Einsatz. Den neuen Ersatzkessel erhielt sie im Juni 1954, und der Umbau auf Ölfeuerung war am 22. Mai 1957 abgeschlossen. Bis zum 13. Februar 1963 war die Lok in Bebra und

daran anschließend bis zum 11. April 1967 wieder in Kassel beheimatet. Nun folgte ein Gastspiel im Bw Hamburg-Altona bis zu dem am 1. Oktober 1972 vollzogenen und letzten Wechsel zum Bw Rheine. Bis zur ihrer Ausmusterung am 29. April 1973 war die Lok auf eine Gesamtleistung von 4 133 167 km gekommen. Zu ihren Denkmalsehren in Bebra kam die Maschine am 31. Mai 1974. Dort sollte die Lokomotive an die einstige Bedeutung des Bahnknotenpunkts im Fernverkehr erinnern.

Nach langen Verhandlungen erwarb die K & K- Eisenbahn-Speise- und Salonwagen Betriebs GmbH mit Sitz in Wien die 01 1102 im Jahre 1994 von der Stadt Bebra. Bereits im Frühjahr 1995 erfolgten die Demontage des Denkmals und der Abtransport der Teile in das AW Meiningen.

Dort machten sich die Fachleute sofort an die Arbeit, um die Lok wieder zum »Leben« zu erwecken, worauf die Bilder rechts unten eingehen. Das Projekt der Wiederherstellung als Stromlinienmaschine war nicht unumstritten. Mit großem Einsatz ist das Vorhaben nun aber doch zu einem guten Ende gebracht worden. Bereits am 6. Oktober 1995 erfolgte die Probefahrt der noch unverkleideten Maschine und drei Tage später ihre erste öffentliche Präsentation. Die Lok erhielt wieder einen Oberflächenvorwärmer, behielt jedoch ihre Ölfeuerung, die einen Betriebseinsatz einfacher macht. Schon die erste Erprobung hat gezeigt, daß die 01 1102 problemlos eine Höchstgeschwindigkeit von mehr als 150 km/h erreichen kann. Mit Spannung wurden die ersten Sondereinsätze der »wiedergeborenen« Schnellzuglok erwartet.

H.O.