B 10533 F • ISBN 3-89610-164-1

Eisenbahn JOURNAL

Sonder-Ausgabe 4/2006 • Deutschland € 12,50
Österreich € 13,75 • Schweiz sfr 25,00
BeNeLux € 14,40 • Italien/Spanien/Portugal (cont.) € 16,25

Jürgen-Ulrich Ebel / Thorsten Reichert

Neubau-Dampfloks

DB-Baureihen 10, 23, 65, 66 und 82

- Technik
- Einsatz
- Museumsloks

Best.-Nr. 53 06 04

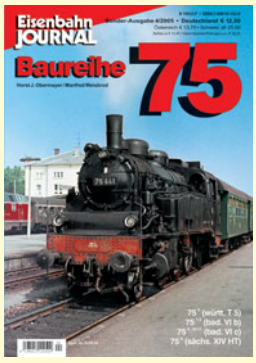
4 198013 112509 04

Vom „Wittfeld“ zur Limburger Zigarre

Die Geschichte der Speichertriebwagen in Deutschland begann 1894 in der Pfalz. Doch es sollte noch bis 1908 dauern, bis die Serienbeschaffung der legendären „Bauart Wittfeld“ dieser Antriebstechnik zum Durchbruch verhalf. Innerhalb kurzer Zeit wurden 163 Fahrzeuge in Dienst gestellt. Sie erfüllten alle Erwartungen und waren bis Anfang der 1960er-Jahre im Einsatz. Die noch junge Deutsche Bundesbahn griff die Idee bei der Entwicklung moderner Akkutriebwagen auf und ließ die Bauarten ETA 176 und ETA 150 bauen. Die letzten Speichertriebwagen wurden schließlich 1995 ausgemustert. Diese Sonderausgabe beschreibt Entwicklung, Technik und Einsätze der verschiedenen Akkutriebwagen. Über 150 Bilder und Zeichnungen – darunter zahlreiche seltene historische Aufnahmen und großformatige Farbfotos – illustrieren einen erschöpfenden Text, der sich auch auf bislang unzugängliches Archivmaterial stützt.

92 Seiten im DIN-A4-Format, über 150 Abbildungen mit vielen Fahrzeugskizzen, Klammerheftung
Sonderausgabe 3/2006
Best.-Nr. 530603 · € 12,50

Kennen Sie schon diese Sonder-Ausgaben?



Baureihe 75
75.0, 75.1-3, 75.4,10-11, 75.5

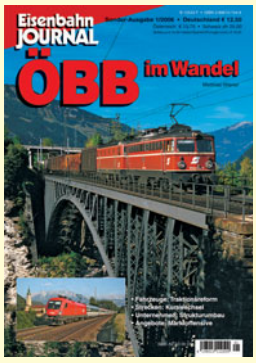
Sonder-Ausgabe 4/2005
Best.-Nr. 530504 • € 12,50

Die 628-Familie
627.0, 628.0, 627.1, 628.1, 628.2, 628.4, 628.9

Sonder-Ausgabe 5/2005
Best.-Nr. 530505 • € 12,50

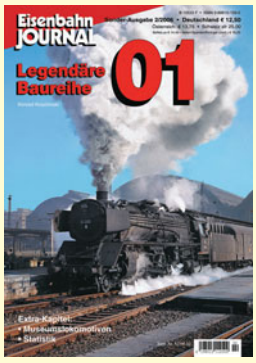
Baureihe 218
Technik, Einsatz, aktueller Überblick, 210, 217

Sonder-Ausgabe 6/2005
Best.-Nr. 530506 • € 12,50



ÖBB im Wandel
Fahrzeuge, Strecken, Unternehmen, Marktoffensive

Sonder-Ausgabe 1/2006
Best.-Nr. 530601 • € 12,50



Legendäre BR 01
Extra-Kapitel: Museumslokomotiven, Statistik

Sonder-Ausgabe 2/2006
Best.-Nr. 530602 • € 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]

168 Loks – nur eine Fußnote?

Bald 60 Jahre ist es her, dass die Reichsbahn in den Westzonen des zerstörten Deutschland die Entwicklung neuer Lokomotivbaureihen veranlasste. Auch in dieser Zeit der Zerstörung und völligen Verarmung bewiesen die Verantwortlichen Weitsicht. Während der Parlamentarische Rat die Gründung einer per Grundgesetz demokratisch ausgerichteten Bundesrepublik vorbereitete, begab sich auch die Reichsbahn an die Vorausplanung. 1949 wollte man den hochwertigen Fernstrecken-Reiseverkehr wieder aufnehmen. Modernste Fahrzeuge waren die gerade von ihrer Stromlinienverkleidung befreiten 01^{10}-Loks, die E 18 und die in den zivilen Verkehr zurückkehrenden Schnelltriebwagen.

Nachvollziehbar war, dass die von deutschen Allmachts-Phantasien in Mitleidenschaft gezogenen Staaten Mittel des als „Marshallplan“ bekannten Hilfsprogramms der UNO als Zuschüsse, die Urheber alles Schlimmen aber nur Kredite erhielten. Dennoch waren die Marshallplan-Gelder für die DR von ungeheurer Bedeutung, weil sie zielgerichtet für den Wiederaufbau der Infrastruktur einschließlich neuer Fahrzeuge bestimmt waren. Strikteste Sparsamkeit beim Empfänger war deshalb oberstes Gebot.

So konnte die Reichsbahn nicht als Erstes schöne neue Schnellzugloks bauen, denn von denen gab es vorerst genug. Total defizitär war der Nebenbahnbetrieb, stark überaltert der Bestand an Personenzug- und Rangierloks. Hier versprachen neue Fahrzeuge Kostensenkungen. Weil die Investitionen auch kurzfristig die Schaffung und Erhaltung industrieller Arbeitsplätze bewirken sollten, kamen nur sehr schnell verfügbare Triebfahrzeuge für die Beschaffung in Frage. Die Entwicklung der Streckendiesellok stockte seit 1939, die Elektrolokomotiven der E 18-Ära galten als veraltet, und aus E 44 und E 94 serienreife Fahrzeuge modernster Technologie zu entwickeln, erforderte mehrere Jahre. Also waren als Soforthelfer nur Dampfloks geeignet.

Geldmangel und Beschränkung in allen Bauteilen führten – verbunden mit moderner Fertigung und der Überwindung der alten, von Vor- und Fehlurteilen beeinflussten Fahrzeug-Philosophie – zu kleinen, hochleistungsfähigen und in der Architektur puristischen Lokomotiven. Unvermeidlich waren Rückschläge durch Billigbauteile, weil das Geld für teure Importe fehlte.

Gleichrangig in Ziel- und Mittelansatz standen neben den „Neubaudampflokomotiven“ auch die Schienenbusse, deren Komponenten man weitgehend aus dem Omnibus-Großserienbau entnahm. Auch bei ihnen „stimmte“ von Anfang an die Konzeption. Riesige Stückzahlen und Einsparungen in vielfacher Millionenhöhe waren die schnelle Belohnung.

Das blieb den Neubaudampfloks verwehrt. Sie wurden zwar im Laufe ihrer Weiterentwicklung sehr modern und immer luxuriöser, doch krankten sie an einem Grundübel: Sie waren „alte Dampfloks“, und für die hatte man kein Geld mehr übrig, als die großen Bauserien von E 10, E 40, E 41, E 50, V 60 und V 200 bestellt wurden.

Obwohl die Überlebenden 50 Jahre alt sind, heißen sie auch heute noch Neubaudampfloks. Anhaltend wird darüber gestritten, ob sie schön sind oder hässlich, besser oder schlechter als die Reichsbahn-Neubauten, bewährt oder überflüssig. In dieser Sonderausgabe wird ein Panorama ausgebreitet aus einer lange vergangenen Zeit, als noch Dampflokomotiven gebaut wurden, im Neulack glänzten und anschließend viel zu schnell dem bitteren Abschied in den 1970er Jahren entgegenrollten. 168 Loks – nur eine Fußnote?

JÜRGEN-ULRICH EBEL
THORSTEN REICHERT

Einsatz

Gleichzeitig mit dem Wirtschaftswunder traten die Elektro- und die Dieseltraktion ihren Siegeszug an. Dennoch verabschiedete die DB die letzte Neubaudampflok erst im Dezember 1975 in den Ruhestand.

Zwischen Nordeestrand und Alpenrand
• ab Seite 56

Vorgeschichte

Erst als Gelder aus dem „Marshallplan“ zur Verfügung standen, kam ab Herbst 1947 der Wiederaufbau der Reichsbahn im Westen richtig in Gang.

Aufbruch in die Moderne
• ab Seite 14

Weg zu den Baureihen 10 und 66

Die Projekte für die Baureihen 10 und 66 kamen nicht rasch genug voran, der Bauauftrag für die Prototypen verzögerte sich. So war abzusehen, dass es um eine Serienbeschaffung mehr als schlecht bestellt war.

Vom Fortschritt überholt
• ab Seite 24

Serienbau und Bauartpflege

Die Lieferung der fünf Baureihen erstreckte sich von 1950 bis 1959, die Stückzahlen waren höchst unterschiedlich. Im Laufe der Jahre wurde so manches an den Loks ausprobiert, verbessert oder auch nur geändert.

168 Neubaudampfloks
• ab Seite 36

Bewährung

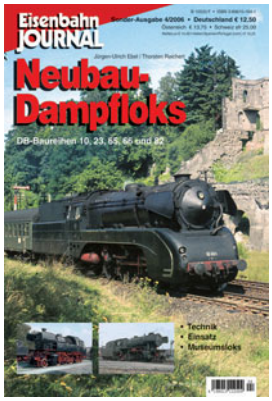
Die eigentliche Vollendung erlebte der deutsche Dampflokomotivbau mit der eher unspektakulären 66er. Doch auch die anderen vier Baureihen waren viel besser als ihr später aufgekommener Ruf.

Licht und Schatten
• ab Seite 52

Museumslokomotiven

Vertreter aller fünf Baureihen sind der Nachwelt erhalten geblieben, darunter acht 23er. Die 82 008 des DB Museums wird in Neumünster von den Rendsburger Eisenbahnfreunden betreut.

Dem Schneidbrenner entkommen
• ab Seite 74



TITELBILD: Die Baureihe 10 war die letzte neue Dampfschnellzuglok-Bauart in Europa. Die beiden Prototypen nahmen in jeder Hinsicht eine Sonderstellung ein (10 001 im August 1958 bei Schlüchtern).
KLEINE FOTOS: Auch von der 66er wurden nur zwei Stück gebaut, die Baureihe 23 hingegen brachte es auf 105 Exemplare.
FOTOS: DR. ROLF BRÜNING, THORSTEN REICHERT, JÜRGEN NELKENBRECHER

- **Galerie**
  Impressionen aus drei Jahrzehnten 6
- **Vorgeschichte**
  Aufbruch in die Moderne 14
- **Technik: Baureihen 23, 65 und 82**
  Viele Neuerungen 20
- **Der Weg zu den Baureihen 10 und 66**
  Vom Fortschritt überholt 24
- **Technik: Baureihen 10 und 66**
  Die zweite Generation 28
- **Serienbau und Bauartpflege**
  168 Neubaudampfloks 36
- **Bewährung**
  Licht und Schatten 52
- **Einsatz**
  Zwischen Nordseestrand und Alpenrand 56
  In vielen Regionen zu Hause 62
- **Museumslokomotiven**
  Dem Schneidbrenner entkommen 74
- **Statistik**
  Lieferliste 80
- **Modelle**
  Neubaudampfloks von Z bis 1 82
- Quellenverzeichnis 81
- Vorschau & Impressum 86
- Fachhändler-Adressen 88

FOTOS DIESER DOPPELSEITE: L. NAWROCKI, HENSCHEL/SLG. SCHENK, R. PALM, J.-U. EBEL, EISENBAHNSTIFTUNG.DE, V. SIEWKE

Sputniks wurden die 10 001 und 002 beim Bw Kassel genannt, wo sie ab 1962 beheimatet waren. Die leichte Stromlinienverkleidung unterstrich die Sonderstellung der beiden stärksten je gebauten deutschen Schnellzugdampfloks. Am 21. März 1957 führte Krupp die 10 001 dem Bauartdezernenten Friedrich Witte vor. Werkfoto Krupp/Sammlung Budde

10 001

Lauda war noch zu Jahresbeginn 1975 eine richtige Dampflok-Hochburg. 23er vom Bw Crailsheim bespannten die Mehrzahl der Nahverkehrszüge Richtung Osterburken, Wertheim, Würzburg und Crailsheim. Sogar eine Doppelausfahrt stand auf dem Programm (023 023 mit N 5864 Osterburken–Würzburg und 023 042 mit N 5656 nach Wertheim). Foto: Jürgen Nelkenbrecher

Flott wie eine Elektrolok konnten die 65er ihre Personenzüge beschleunigen – das bestätigten viele Lokführer. Haupteinsatzgebiet war neben kilometerintensiven Nahverkehrsdiensten im Ruhrgebiet der Reisezugverkehr im Süden Hessens. In ihrem Heimat-Bw Darmstadt wartet die 065 001 im Sommer 1970 auf die nächste Leistung. Foto: Jürgen Nelkenbrecher