



# Eisenbahn JOURNAL

ISSN 0720-051X

DM	8,90
sfr	8,90
öS	65,—
hfl	10,—
bfr	150,—
Lire	4500,—

**Sonderausgabe · BR 01<sup>10</sup> / BR 03<sup>10</sup>** von Manfred Weisbrod  
und Horst Obermayer





**Bild 1 (Titelbild, Vorderseite):** Vom September 1968 bis zum 30.9.1972 zählte die 012 082 zum Bestand des Bw Hamburg-Altona und war auf der Strecke nach Westerland eingesetzt. Das Foto entstand wenige Tage vor der Umbeheimatung nach Rheine. **Foto: Obermayer**

**Bild 2:** Das Bw Hamburg-Altona aus der Vogelperspektive, aufgenommen Ende September 1972 von der Plattform des Wasserturms. Auf der Drehscheibe befindet sich gerade die Lok 012 082. Im Lokschuppen stehen Vorserienmaschinen der Baureihe 216. **Foto: Obermayer**

## Impressum



Autoren: Manfred Weisbrod  
 Horst Obermayer  
 Bearbeitung: Hermann Merker  
 Layout: Gerhard Gerstberger  
 Titelbild-Foto: H. Obermayer

Satz: Fotosatz Geiß, Puchheim  
 Druck: Nuova Grafica Moderna  
 Verona  
 Copyright by H. Merker Verlag,  
 Fürstenfeldbruck

Alle Rechte vorbehalten, Nachdruck  
 nur mit Genehmigung der Redaktion.  
 Ausgabe: Dezember 1981

Preise:  
 DM 8,90 sfr 8,90 ÖS 65,—  
 hfl 10,— bfr 150,— Lire 4500,—

# Die »Drillinge« BR 01<sup>10</sup> und BR 03<sup>10</sup> im Buchlayout als Sonderausgabe

## Inhalt

<b>Vorwort</b>	<b>4</b>
<b>Die Vorgeschichte</b>	<b>6</b>
<b>Die Beschaffung der Baureihen 01<sup>10</sup> und 03<sup>10</sup></b>	<b>23</b>
<b>Betrieblicher Einsatz bei Kriegsende</b>	<b>48</b>
<b>Das Ende der Stormlinienzeit</b>	<b>51</b>
<b>Umbau bei der Deutschen Bundesbahn</b>	<b>58</b>
<b>Das Ende der Baureihe 01<sup>10</sup> und 03<sup>10</sup></b>	<b>59</b>
<b>Nachkriegseinsatz der Baureihe 03<sup>10</sup> bei der Deutschen Reichsbahn</b>	<b>61</b>
<b>Die Rekonstruktion der Baureihe 03<sup>10</sup> bei der Deutschen Reichsbahn</b>	<b>67</b>

Mit diesem Sonderjournal behandeln wir eine Besonderheit des Deutschen Dampflokomotivbaues — die Stromlinienlokomotiven.

Dieser Bildband, mit einer Reihe ausgezeichneten Fotowiedergaben, wird Sie im besonderen über die Drillings-Schnellzuglokomotiven der DRG informieren und im allgemeinen, zusammen mit dem ersten Sonderjournal über die BR 03, das Thema deutsche Einheits-Schnellzuglokomotiven abrunden.

Allerdings fehlt hierzu die Beschreibung über die BR 01 bei der DRG und DB, sowie über die Nachkriegs 01<sup>5</sup> der DR. Da zu diesem Thema von unserem Verlag bereits ein äußerst ausführliches Buch — mit dem Titel „Baureihe 01“ — vorliegt, haben wir nicht vor, dieses Thema zusätzlich in einem Sonderjournal zu behandeln.

Für Interessenten, die sich noch ausführlicher und umfas-

send über die Geschichte der deutschen Schnellzuglokomotiven informieren wollen, stellt das Buch ein unentbehrliches Nachschlagewerk dar. Der Band Baureihe 01 kann zum Preis von DM 56,— beim Fachhandel, oder zuzüglich DM 2,30 Portogebühren direkt beim Verlag bezogen werden. Autor ist ebenfalls Manfred Weisbrod.

Zu dem vorliegenden Sonderjournal sei angemerkt, daß es 16 Seiten und über 30 Abbildungen mehr als die erste Sonderjournal Ausgabe umfaßt und der Preis deswegen angehoben werden mußte.

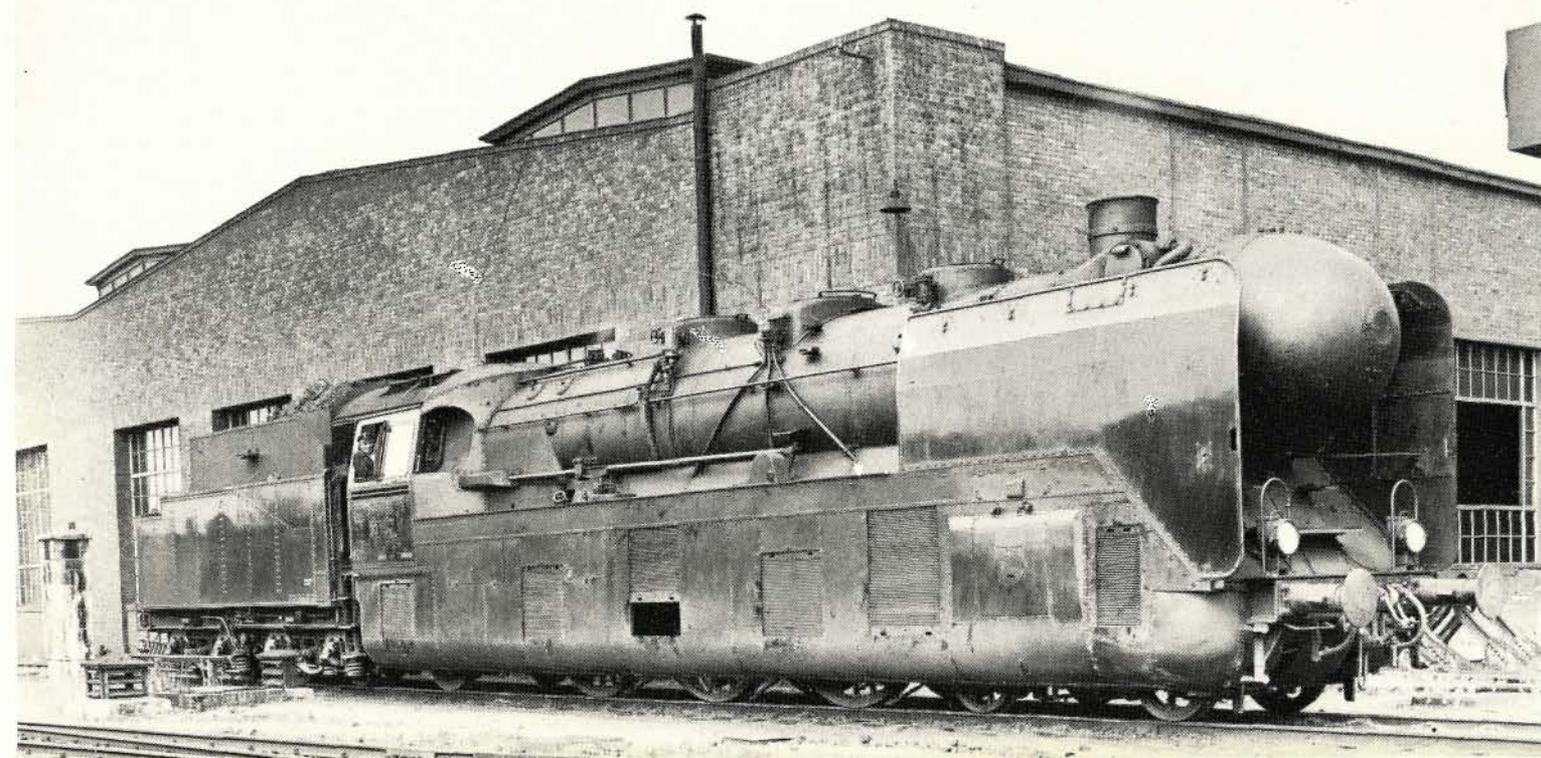
Die Reihenfolge der Schwarzweiß-Abbildungen ist weitgehend chronologisch. Bei den Farbabbildungen war dies aus drucktechnischen Gründen nicht möglich, diese werden in Bildblöcken präsentiert.

Ihr

**H. Merker Verlag**

**Bild 3:** Mit der 03 154 wurde die Entwicklung der Stromlinienlokomotiven der Deutschen Reichsbahn durch die Borsig-Lokomotivwerke eingeleitet. Sie erhielt eine Triebwerksverkleidung und Parabol-Rauchkammertür. Das Führerhaus wurde windschnittig verkleidet. Dieses Foto haben wir bereits im Sonderjournal über die BR 03 abgebildet. Da es sich hier sozusagen um die Urform aller deutscher Stromlokomotiven handelt, wiederholen wir diese Aufnahme wegen der chronologischen Folge.

**Foto: Archiv Bellingrodt**



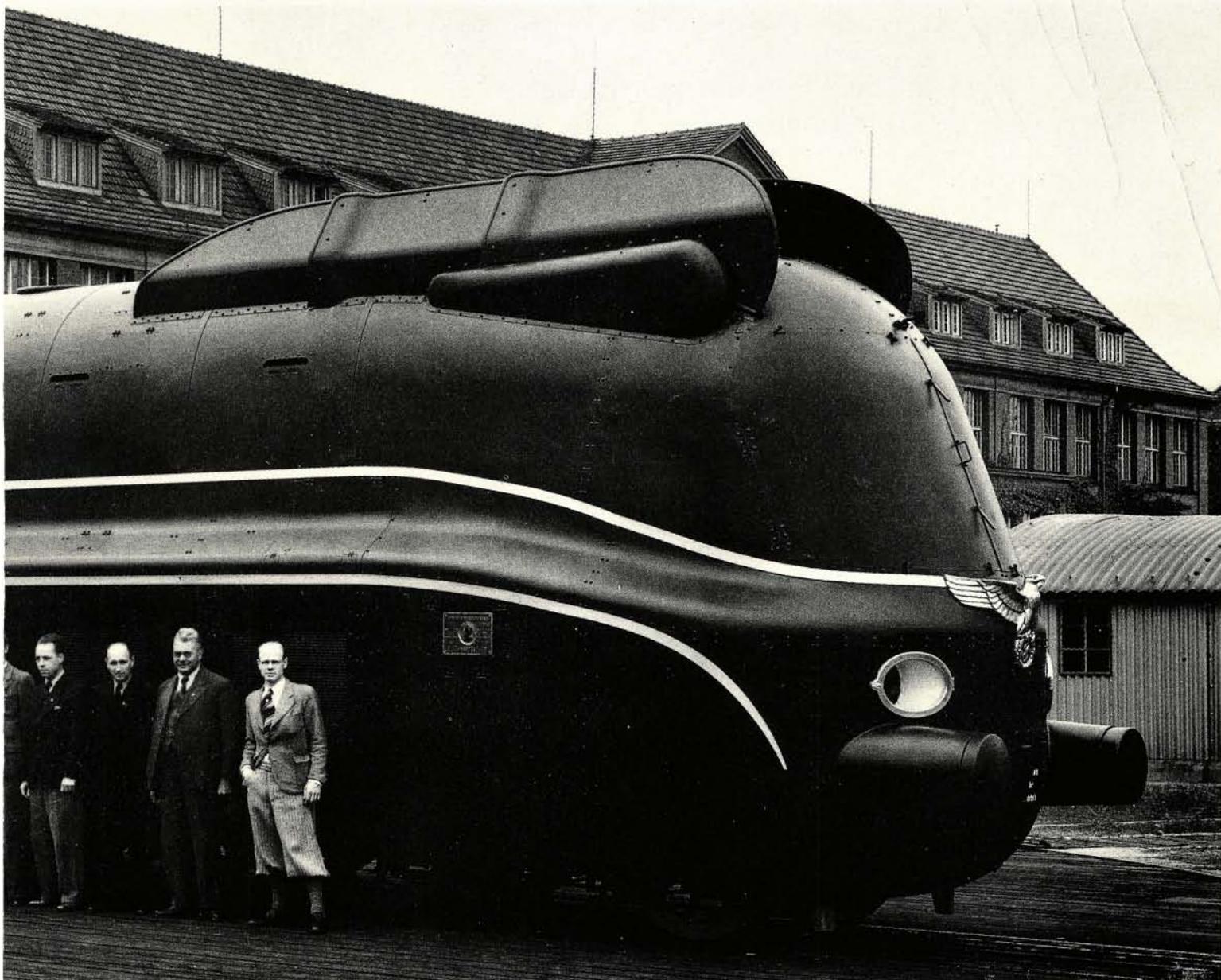


## Vorwort

Im Jahr 1920 warnte Robert Garbe, bekannter und umstrittener Lokomotiv-Fachmann, vor dem „in weiten Kreisen verbreiteten Geschwindigkeitstaumel“ und vor dem regelmäßigen Einsatz von Schnellzügen, die mit Reisenden besetzt Geschwindigkeiten von 150 km/h erreichen sollten.

Nur zwölf Jahre später erwog man jedoch bei der Deutschen Reichsbahn die Entwicklung schnellfahrender Dampflokomotiven. Zunächst dachte man nur an eine Versuchsmaschine zur Erprobung neuer Schnellzugwagen bei höheren Fahrgeschwindigkeiten. Wenig später wurde aber bereits gefordert, daß die Lokomotive für den planmäßigen Schnellzugdienst bei möglichst hohen Fahrgeschwindigkeiten verwendbar sein sollte. Ursache für den Sinneswandel war die Existenz der in den Jahren 1931 und 1932 gebauten Schnelltriebwagen mit Verbrennungsmotoren, die schon mit Höchstgeschwindigkeiten im Bereich von 150 km/h fuhren.

Die von der Lokomotivindustrie eingereichten Entwürfe zeigten noch keine einheitliche Linie. Auf Grund der bereits geleisteten Vorarbeiten erhielten die Borsig-Lokomotivwerke in Berlin-Hennigsdorf den Auftrag zur Entwicklung und zum Bau von zwei neuen Lokomotivtypen. Borsig hatte schon damals die Auffassung vertreten, die gestellten Forderungen nur mit vollverkleideten Maschinen erfüllen zu können. Ausgedehnte Modellversuche im Windkanal untermauerten die Theorie der Verringerung des Luftwiderstandes. Ungeklärt war noch das Verhalten des Triebwerkes unter einer Vollverkleidung hinsichtlich der Erwärmung der Achs- und Stangenlager. Ein Vorversuch sollte hier eine Klärung bringen, zu dem man die Lokomotive 03 154 auswählte und mit entsprechenden Anbauten versah. Der gesamte Bereich unterhalb des Umlaufes erhielt eine Schürze, die dicht bis über die Schienenoberkante reichte. Klappen und Rolläden ermöglichten den Zugang zum Triebwerk und zu den Lagerstellen.



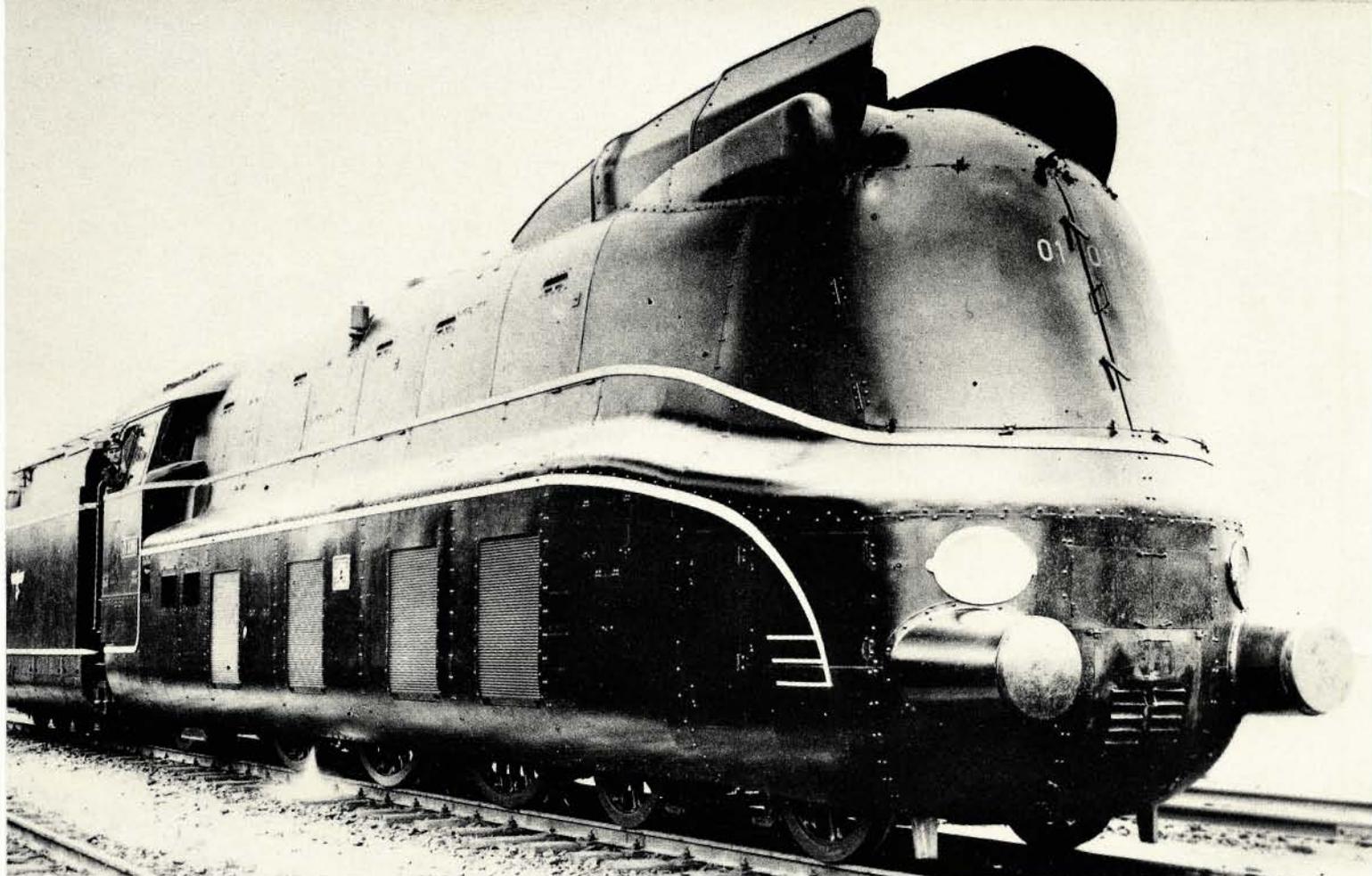
**Bild 4:** Im Juli des Jahres 1939 war die erste Lokomotive der Baureihe 01<sup>10</sup> bei der Berliner Maschinenbau AG, vormals L. Schwartzkopff, fertiggestellt worden. Zum ersten Foto haben die Konstrukteure vor der 01 1001 im Werkshof in Wildau Aufstellung genommen. **Foto: Sammlung HJO**

Vor der Rauchkammer wurde ein mächtiger Parabolkörper angebaut, vor dem Führerhaus eine Windschneide. Versuchsfahrten mit dieser Maschine bei Geschwindigkeiten von 150 km/h zeigten, daß zwar eine Erhöhung der Lagertemperaturen eintrat, die man aber für unbedeutend hielt. Hervorgehoben wurde dagegen der Leistungs-Gewinn am Zughaken. Erst viel später sollte es sich dann rächen, daß man der Erwärmung des Trieb- und Laufwerkes nicht mehr Aufmerksamkeit schenkte. Auch bei der 03 154 wurde schließlich die Schürze im Bereich des Triebwerkes zurückgeschnitten.

Nach den als gelungen bewerteten Versuchen mit der 03 154 schuf Borsig im Jahr 1935 die Lokomotiven 05 001, 05 002 und 03 193 mit den Fabrik-Nr. 14 552 bis 14 554, denen 1936 die Lok 05 003 mit der Fabrik-Nr. 14 555 folgte. Mit diesen Dreizylinder-Maschinen wurden nun bereits Höchstgeschwindigkeiten von 175 km/h angestrebt und auch erreicht. Geradezu euphorisch wurde

der Weltrekord von 200,4 km/h gefeiert, den die Lokomotive 05 002 mit einer Anhängelast von 200 t am 11.5.1936 auf der Fahrt zwischen Hamburg und Berlin aufstellte. Zu jener Zeit verkehrten bereits 14 Diesel-Schnelltriebwagen mit Reisegeschwindigkeiten zwischen 100 und 132,3 km/h. Insgesamt 28 von Dampflokomotiven geführte Züge erreichten Fahrgeschwindigkeiten von 100 bis 119,5 km/h. Eine weitere Steigerung war nach Ansicht der Fachleute nur noch mit vollverkleideten Dreizylinder-Maschinen zu erzielen. Bis es aber zum Serienbau der ersten Stromlinienlokomotiven kam, verstrichen noch fast vier Jahre. Inzwischen war nun aber der Zweite Weltkrieg in vollem Gange, es kam zu den ersten Stornierungen der geplanten Bauserien. Darüber hinaus zeigten sich bald auch viele Schwierigkeiten im Betrieb, auf die in den nachfolgenden Ausführungen eingegangen wird.

**Horst J. Obermayer**



**Bild 5:** Sämtliche Lokomotiven der Baureihe 01<sup>10</sup> wurden von BMAG gefertigt und hatten bei der Ablieferung eine Vollverkleidung, die das ganze Triebwerk umschloß.

**Foto: Archiv Bellingrodt**

# Die Vorgeschichte

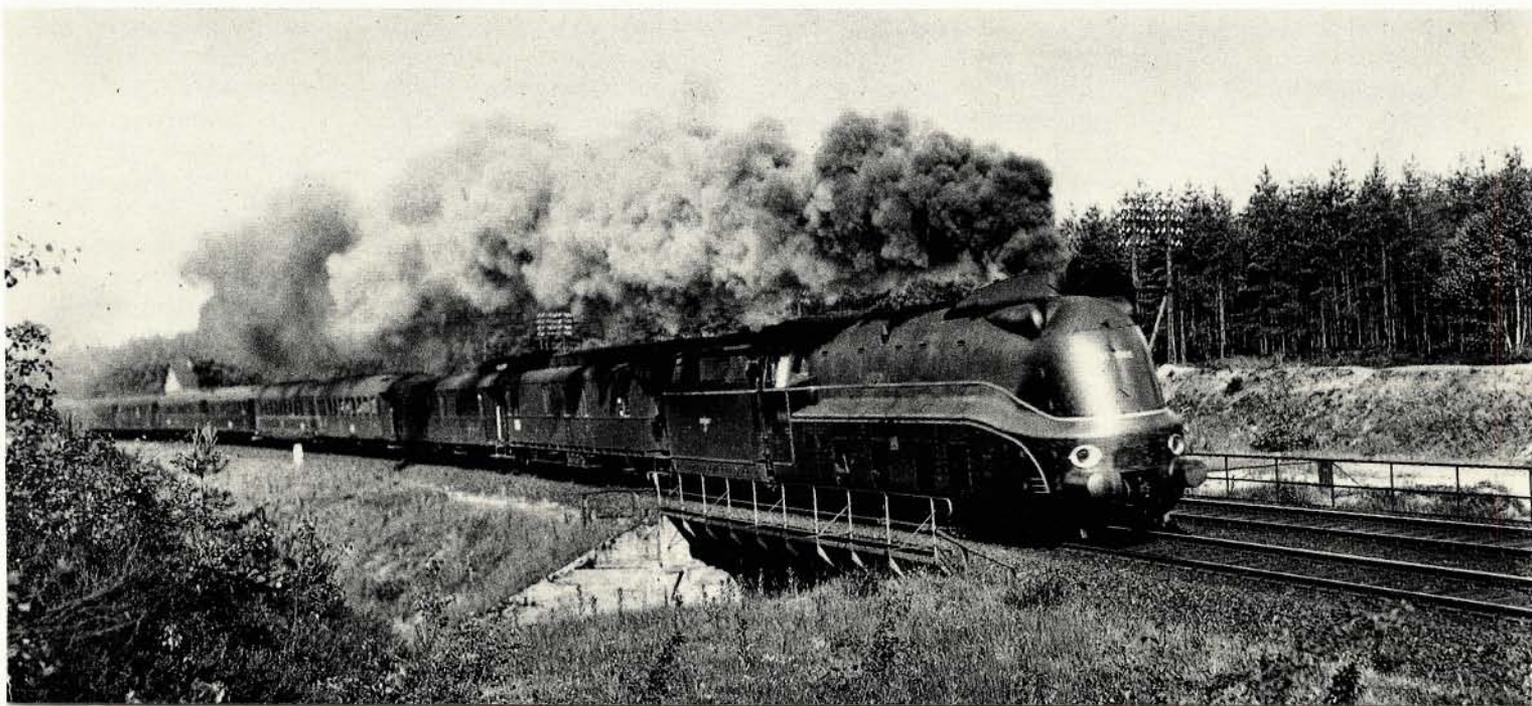
Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft Hauptverwaltung  
31 Fkl 646

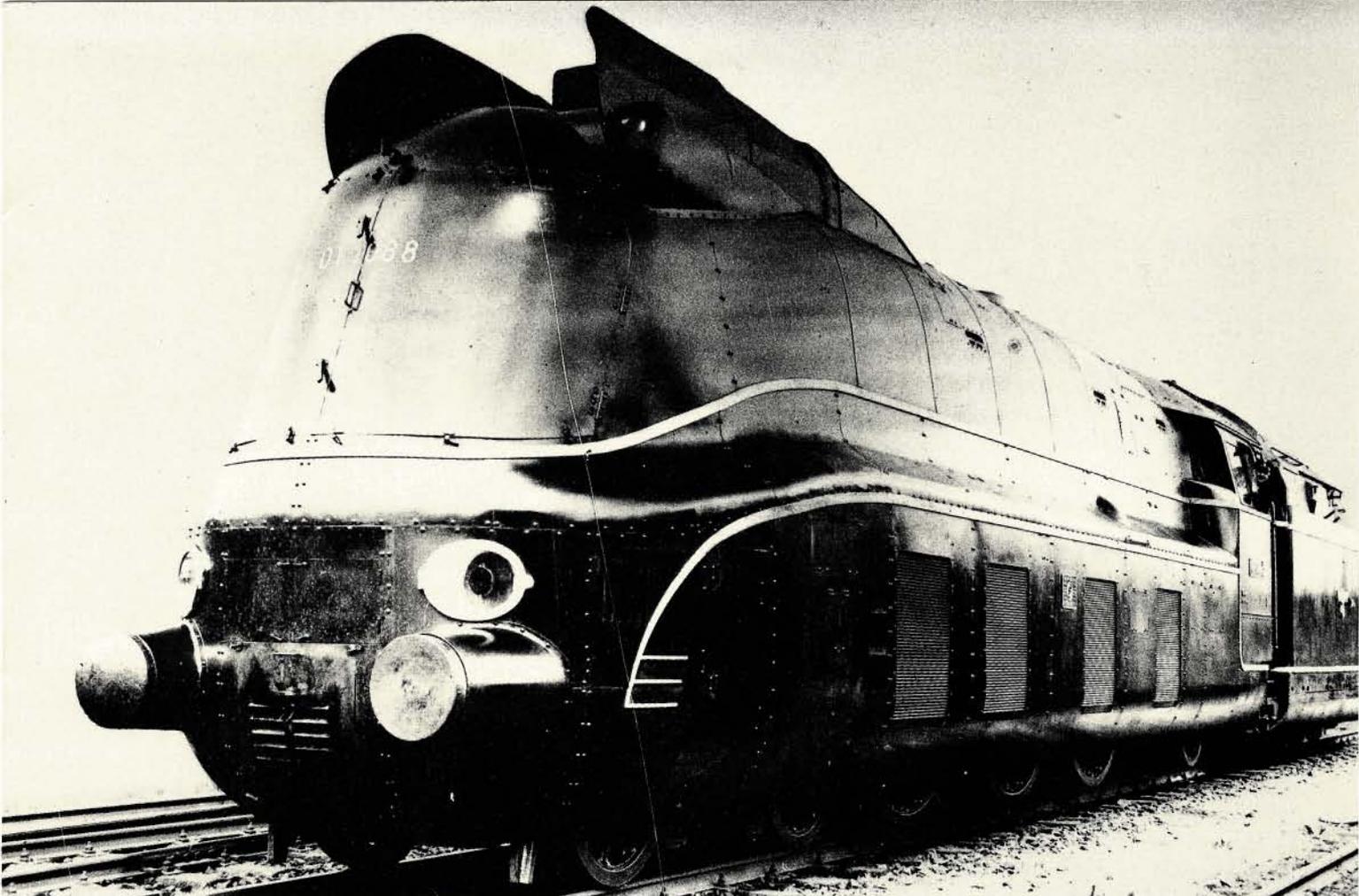
Berlin W 8, d. 10. Mai 1935 Voßstraße 35

Vermerk:

Die Verkürzung der Reisegeschwindigkeiten hat u. a. dazu geführt, daß die Höchstgeschwindigkeit der Einheits-

*schnellzuglokomotiven der Reihen 01 und 03 in weit stärkerem Maße ausgenutzt wird als bisher und die Beanspruchung dieser Lokomotiven wesentlich gestiegen ist. Bei den neuen Lokomotiven dieser Gattungen, die für 130 km/h Höchstgeschwindigkeit gebaut sind, muß mit noch stärkerer Beanspruchung gerechnet werden. Es ist zwar,*





**Bild 7:** Als erste von vier Maschinen traf die Lok 01 1088 im Mai des Jahres 1940 in ihrem zukünftigen Heimat-Bw Dresden-Altstadt ein.

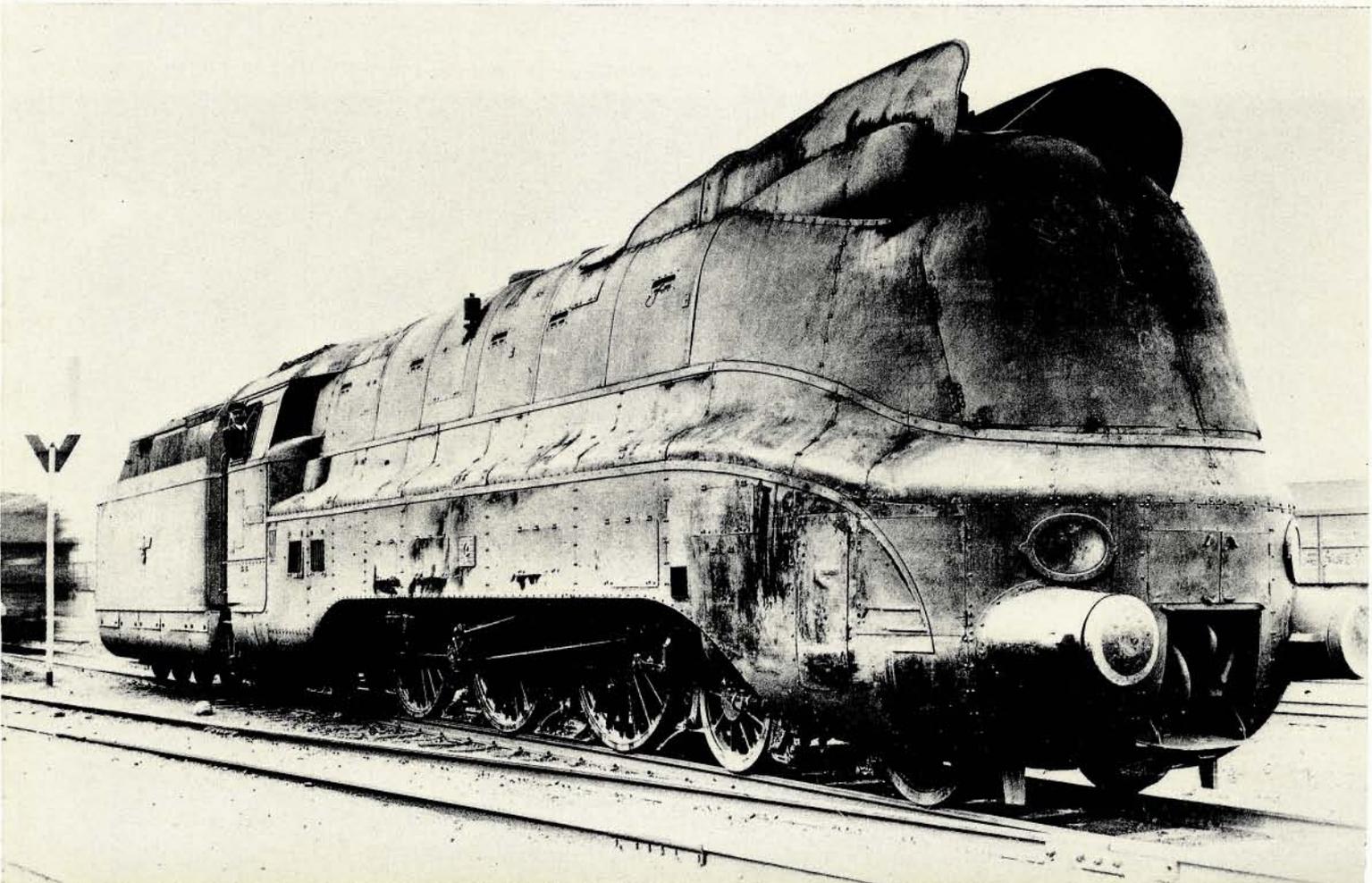
**Foto: Archiv Bellingrod**

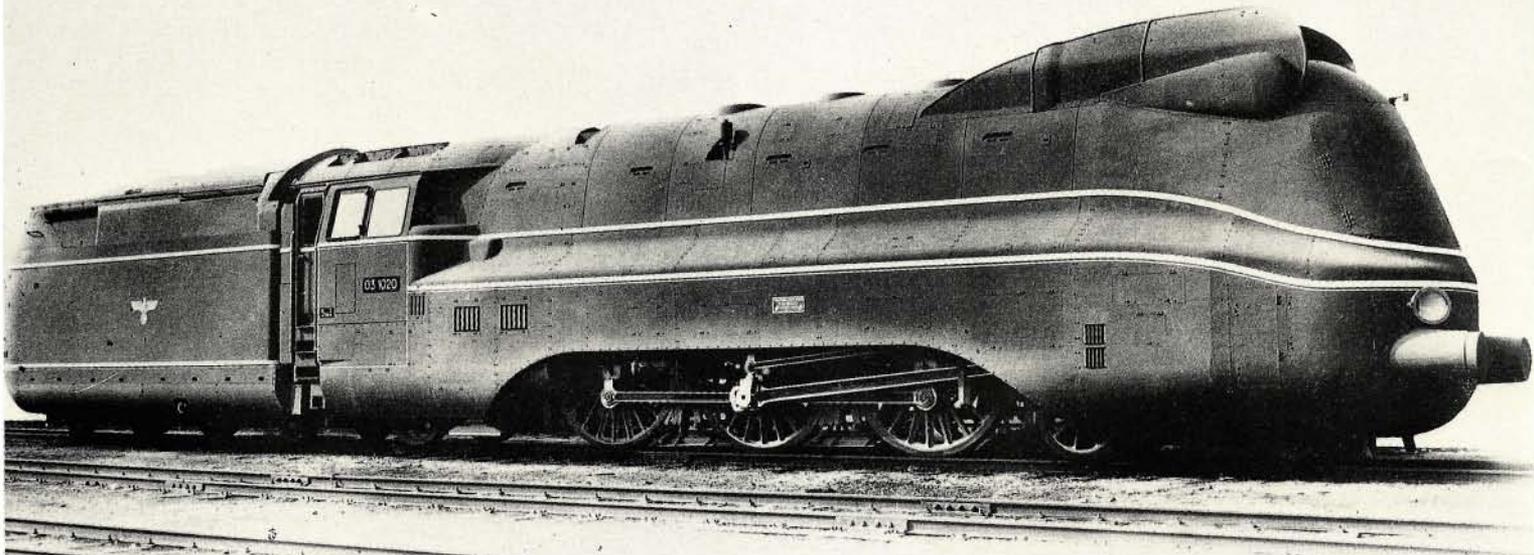
**Bild 6 (linke Seite unten):** Leider existieren nur sehr wenige Betriebsaufnahmen von Stromlinienlokomotiven. Das Foto zeigt die 01 1088 vom Bw Dresden-Altstadt im Jahr 1940 mit einem Schnellzug in der Nähe von Dresden.

**Foto: Sammlung Dr. Scheingraber**

**Bild 8:** Nach den ersten Schwierigkeiten mit überhitzten Triebwerken wurden bei einigen Maschinen die Triebwerke freigelegt, so auch bei der 01 1061 vom Bw Berlin-Anhalter Bahnhof.

**Foto: Archiv Bellingrod**





**Bild 9:** Ende März 1941 erhielt die Deutsche Reichsbahn die Lok 03 1020 von den Borsig-Lokomotivwerken mit offenem Triebwerk. Die Maschine kam zum Bw Rostock. **Foto: Werkbild Borsig**

**Bild 11 (rechte Seite oben):** Diese Aufnahme zeigt die 03 1020 von der Heizerseite. **Foto: Werkbild Borsig**

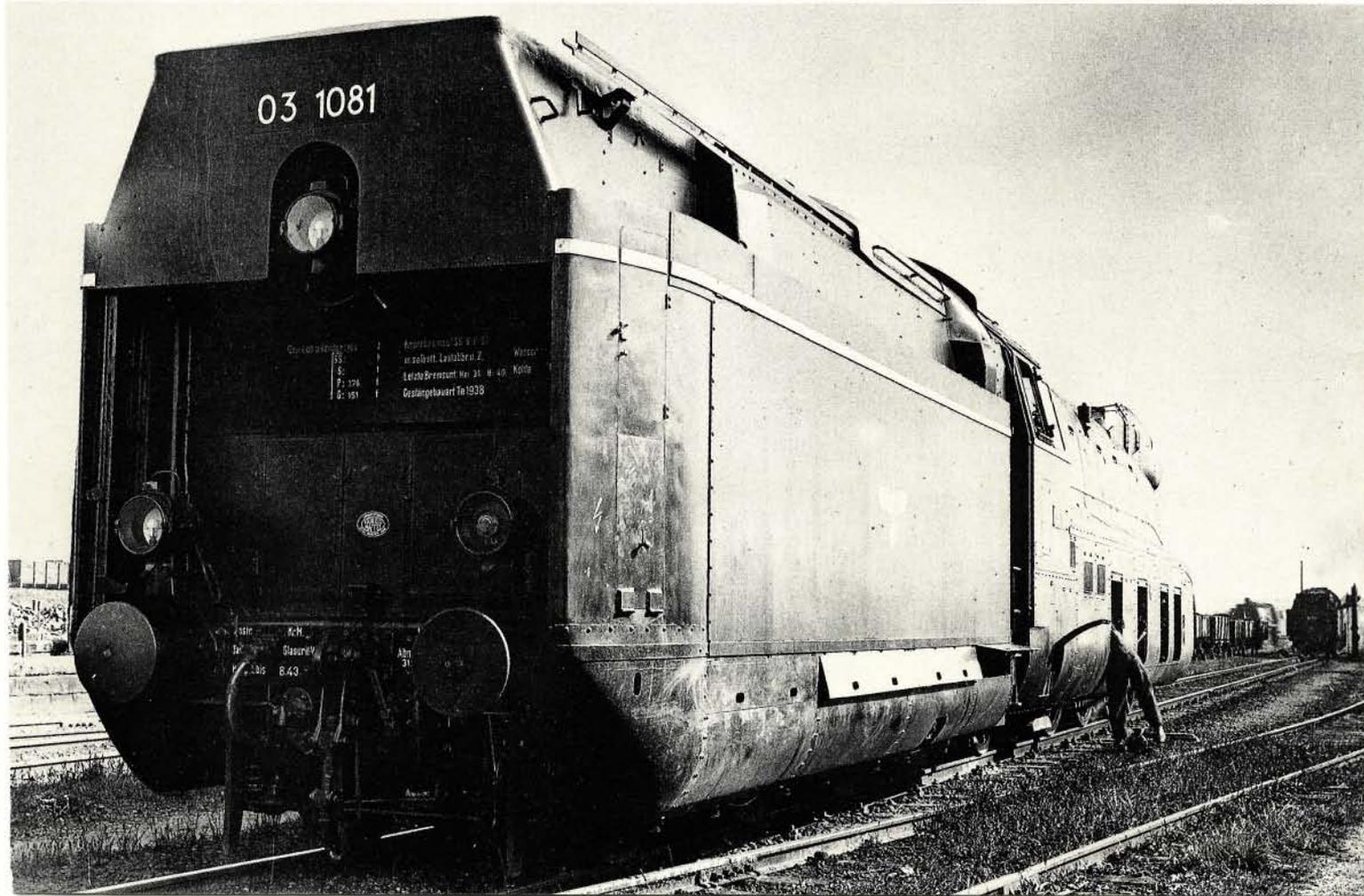
wie die Praxis gezeigt hat, möglich, mit diesen Lokomotiven trotz des Zwillingstriebwerkes auch bei hohen Geschwindigkeiten einen noch befriedigenden Lauf zu erzielen, jedoch deuten gewisse Schäden und betriebliche Unannehmlichkeiten (z. B. Rahmenbrüche, Achsschäden und Übertragung der Zuckbewegungen auf die unmittelbar hinter der Lokomotive laufenden Wagen) darauf hin, daß bei den jetzt üblichen hohen Fahrgeschwindigkeiten der D-Züge das Zwillingstriebwerk nicht mehr allen Anforderungen entspricht. Bei einem Mehrzylindertriebwerk sind, bedingt durch die Zylinderanordnung und die Unter-

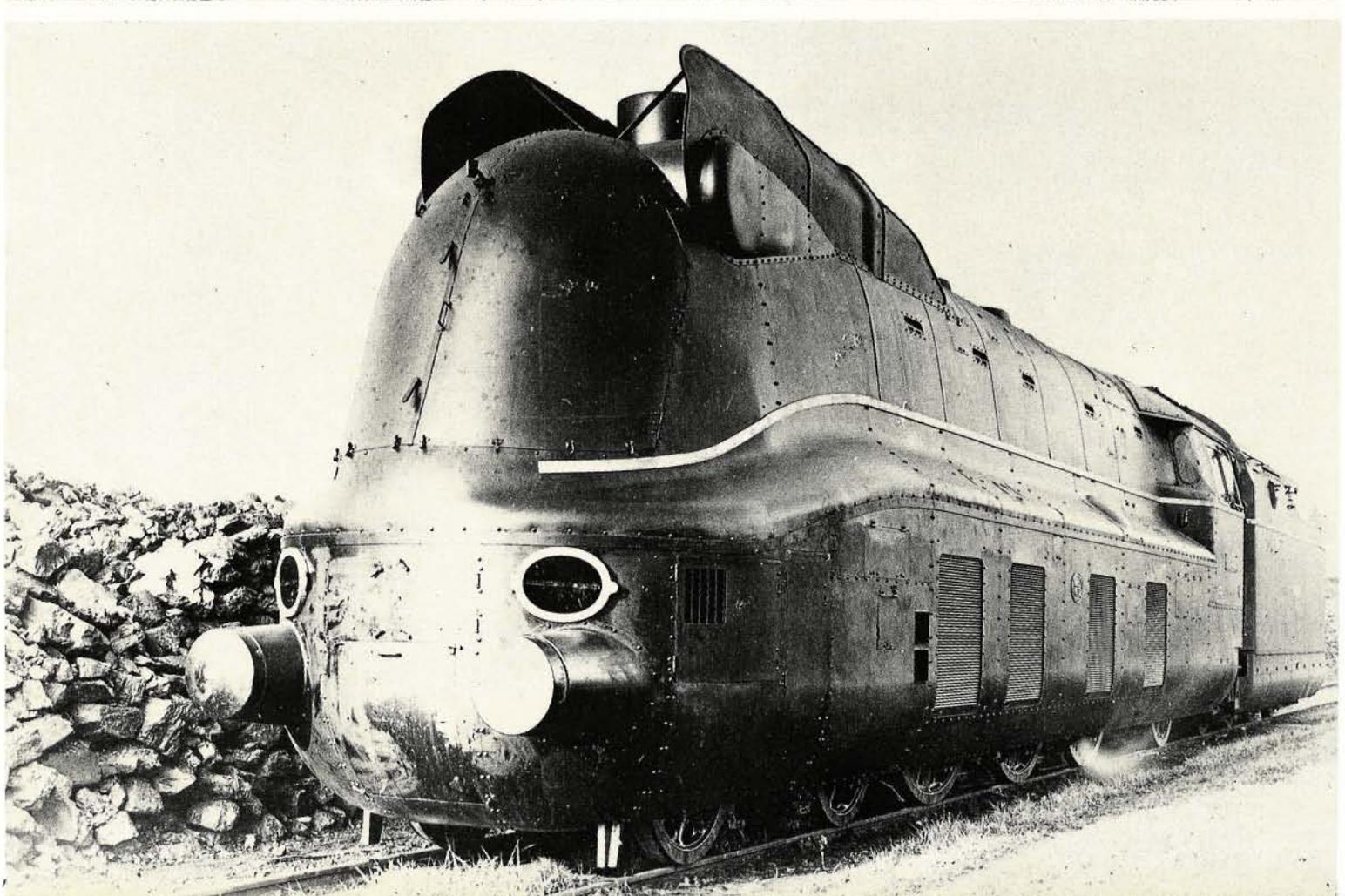
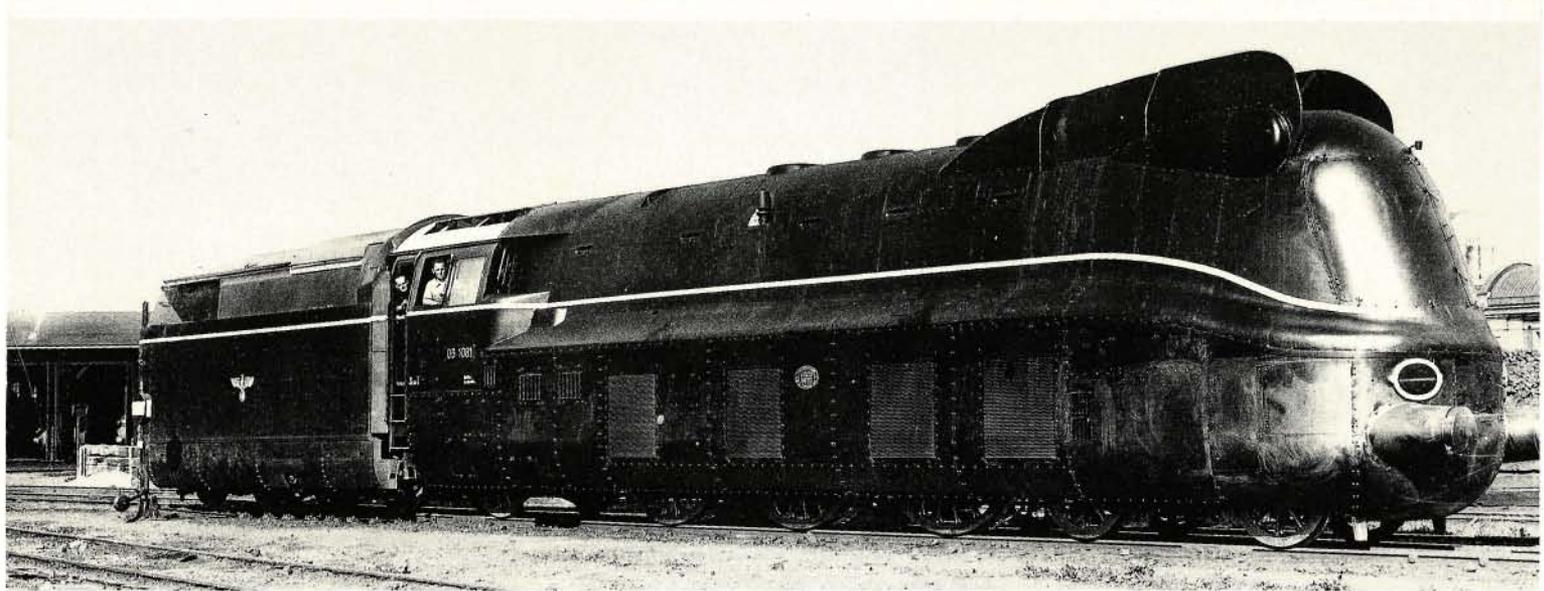
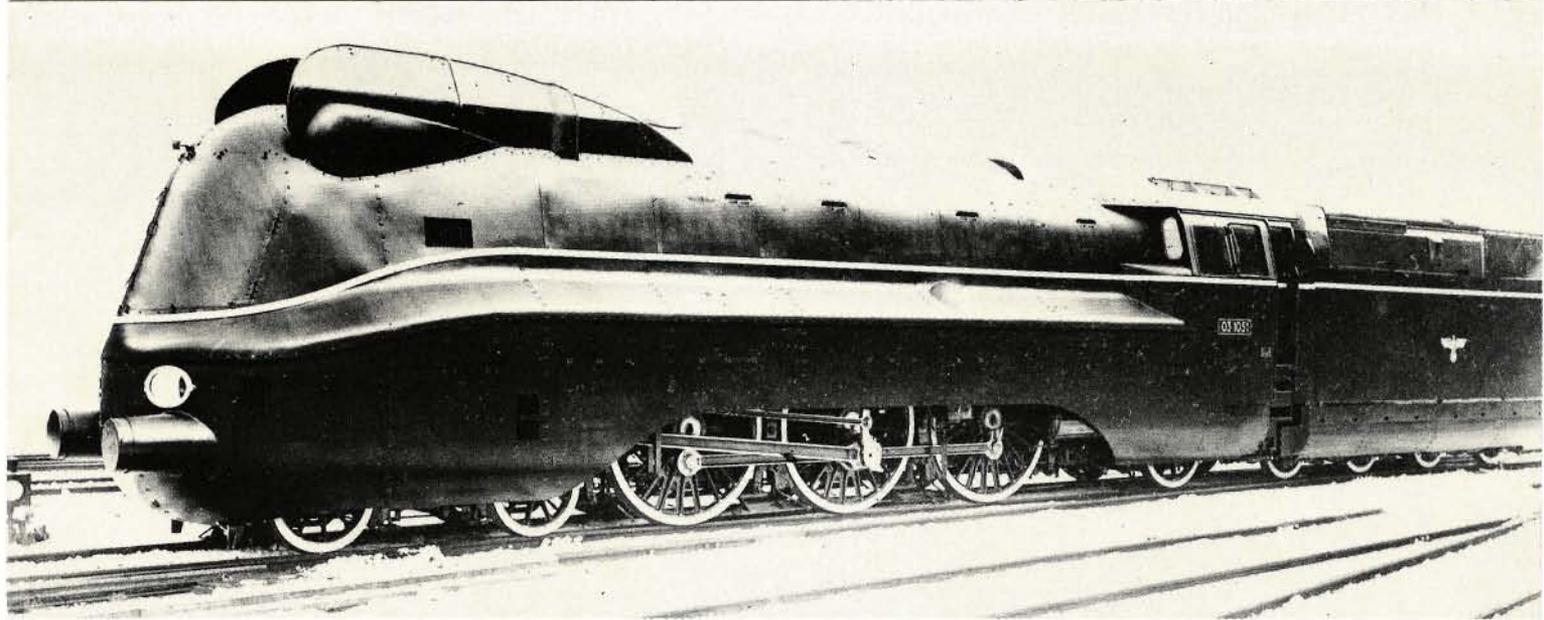
teilung der Leistungen und damit der Kolbenkräfte, die Beanspruchungen des Rahmens und die spezifische Beanspruchung des Triebwerkes bei gleicher Lokomotivleistung geringer als beim Zweizylindertriebwerk. Ferner werden auch die auf den Zug übergehenden störenden Bewegungen der Mehrzylinderlokomotiven infolge des besseren Massenausgleichs im Triebwerk wesentlich geringer sein. Die Unbequemlichkeiten, die das Mehrzylindertriebwerk in betrieblicher Hinsicht mit sich bringt, müssen diesen Vorteilen gegenüber in Kauf genommen werden. Ob es unter Gewährleistung ausreichender Be-

**Bild 10:** Dieses Foto der 03 1081 vom Bw Wien-West zeigt sehr eindrucksvoll die Tendervollverkleidung. **Foto: Archiv Bellingrodt**

**Bild 12:** Die Lokomotive 03 1081 stammte aus einer Lieferung von Krauss-Maffei aus dem Jahr 1940, sie kam von München direkt zum Bw Wien-West. **Foto: Archiv Bellingrodt**

**Bild 13 (rechte Seite unten):** Obwohl die 03 1081 erst im August des Jahres 1940 abgenommen wurde, hatte sie noch eine Vollverkleidung des Triebwerkes. **Foto: Archiv Bellingrodt**







**Bild 14:** Im Jahr 1941 war die 03 1074 vom Bw Nürnberg Hbf. mit dem D 1048 bei Immenreuth unterwegs.

**Foto:** Archiv Bellingrodt

triebssicherheit möglich ist, die Übertragung der Zuckbewegungen der Lokomotiven auf den Zug durch loses Kuppeln (Vorschlag der LVA Grunewald) zu verhindern, wird besonders untersucht werden.

Unabhängig hiervon wird erwogen, die Lokomotiven der Reihen 01 und 03 in Zukunft als Drillingslokomotiven zu bauen und, falls möglich, bei Bedarf auch vorhandene Lokomotiven dieser Bauart umzubauen.

An das  
Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau in Berlin

Betrifft: 01- und 03-Lokomotiven mit Drillingstriebwerk  
Abschrift übersenden wir zur Kenntnis. Wir ersuchen, die Ausführungsmöglichkeiten der 01- und 03-Lokomotiven als Drillingslokomotiven zu prüfen. Da auch die Möglich-

keit des Umbaus vorhandener Lokomotiven dieser beiden Bauarten zur Erörterung steht, muß versucht werden, bei der Durchbildung der Drillingsbauart mit möglichst wenig baulichen Änderungen auszukommen. In erster Linie wird daher der Einbau eines Hochdruckzylinders unter Übergang auf das Dreizylinder-Verbundverfahren in Frage kommen. Das Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau in Berlin wolle für den Neubau der beiden Gattungen Entwürfe aufstellen, den Beschaffungsmehrpriß bzw. die Umbaukosten ermitteln und uns die Unterlagen mit eingehender Stellungnahme baldmöglichst vorlegen, wobei auch die Änderung der Achsdrucke zu erörtern wäre.

Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft  
Hauptverwaltung gez. Anger

Man hatte Eile bei der Hauptverwaltung. Vorstehendes Schreiben aus der Voßstraße ging mit Telegrammbrief an

**Bild 15:** 03<sup>10</sup> mit D-Zug bei Oberhofen 1943.

**Foto:** Archiv Dr. Scheingraber

