

Band № 5

Horst J. Obermayer
Manfred Weisbrod

Dampflokomotiv-Report

Lokomotiv Archiv

Baureihen 60-79

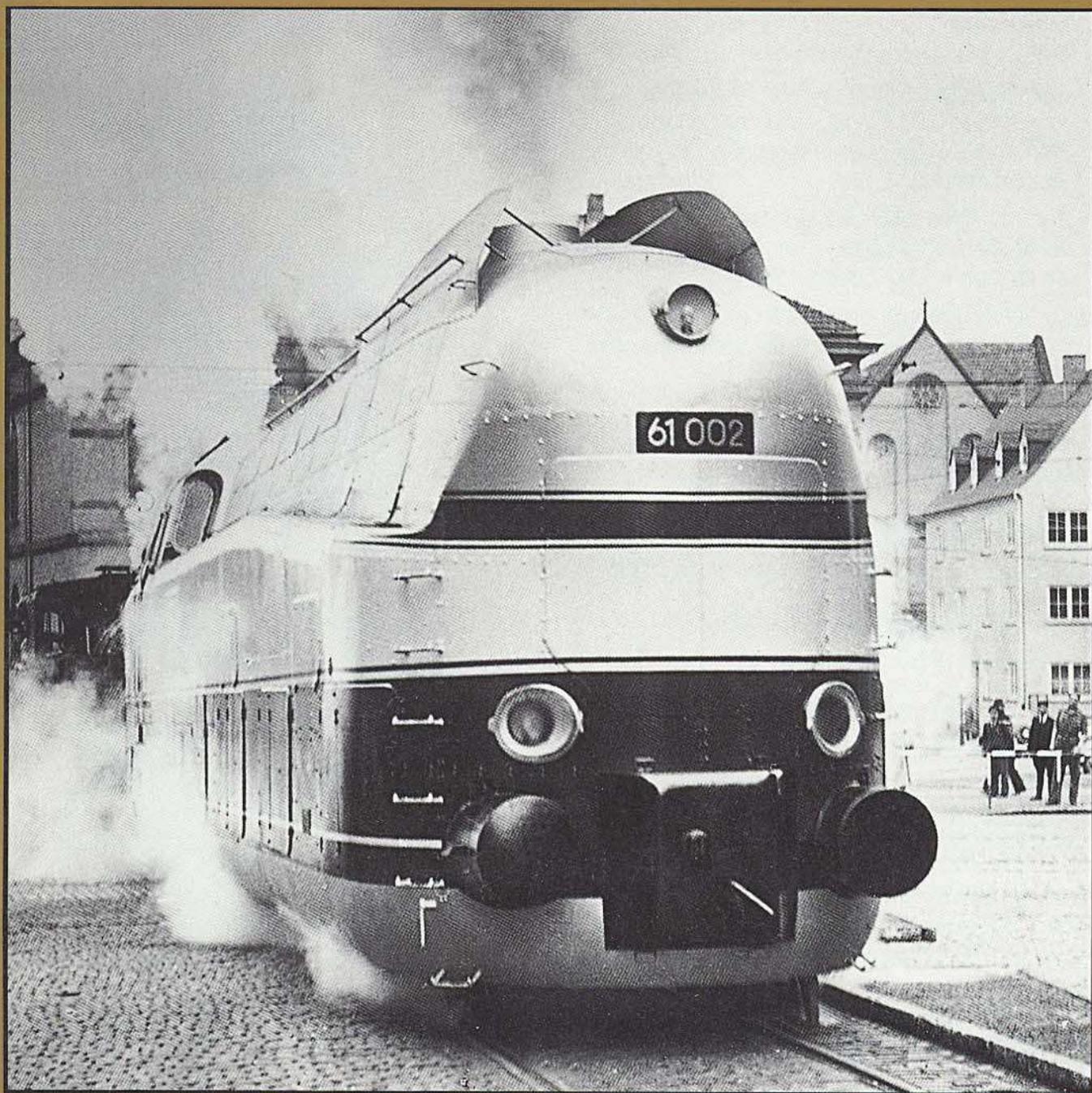




Bild 2: Während sich die ersten vier Bände des Dampfloks-Reports mit den Schlepptenderlokomotiven befaßten, geht es in dieser Ausgabe um die Tenderlokomotiven der Baureihen 60 bis 79; im Bild die 70 093 mit der 01 213 im Jahre 1955 in Ansbach. **Abb.: Sammlung Merker Verlag**

Bild 1 (Titel): Eine der faszinierendsten Tenderlokomotiven war die vollverkleidete 61 002. Für den Henschel-Wegmann-Zug gebaut, absolviert sie auf dieser Aufnahme ihre Auslieferungsfahrt bei Henschel in Kassel. **Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber**

Impressum

ISBN 3-89610-022-X

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
Autoren: Horst J. Obermayer,
Manfred Weisbrod

Bildredaktion und
Koordination: Ingo Neidhardt
Textredaktion: Manfred Grauer,
Karin Schweiger

Satz Merker Verlag: Regina Doll,
Evelyn Freimann

Layout und DTP: Karin Schweiger,
Helge Scholz

Anzeigenleitung: Elke Albrecht

Alle Zeichnungen dieser Ausgabe, sofern
nicht anders vermerkt, im Maßstab 1:87.

Printed in Italy by Europlanning S.r.l.,

via Chioda, 123/A, I-37136 Verona

Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf:

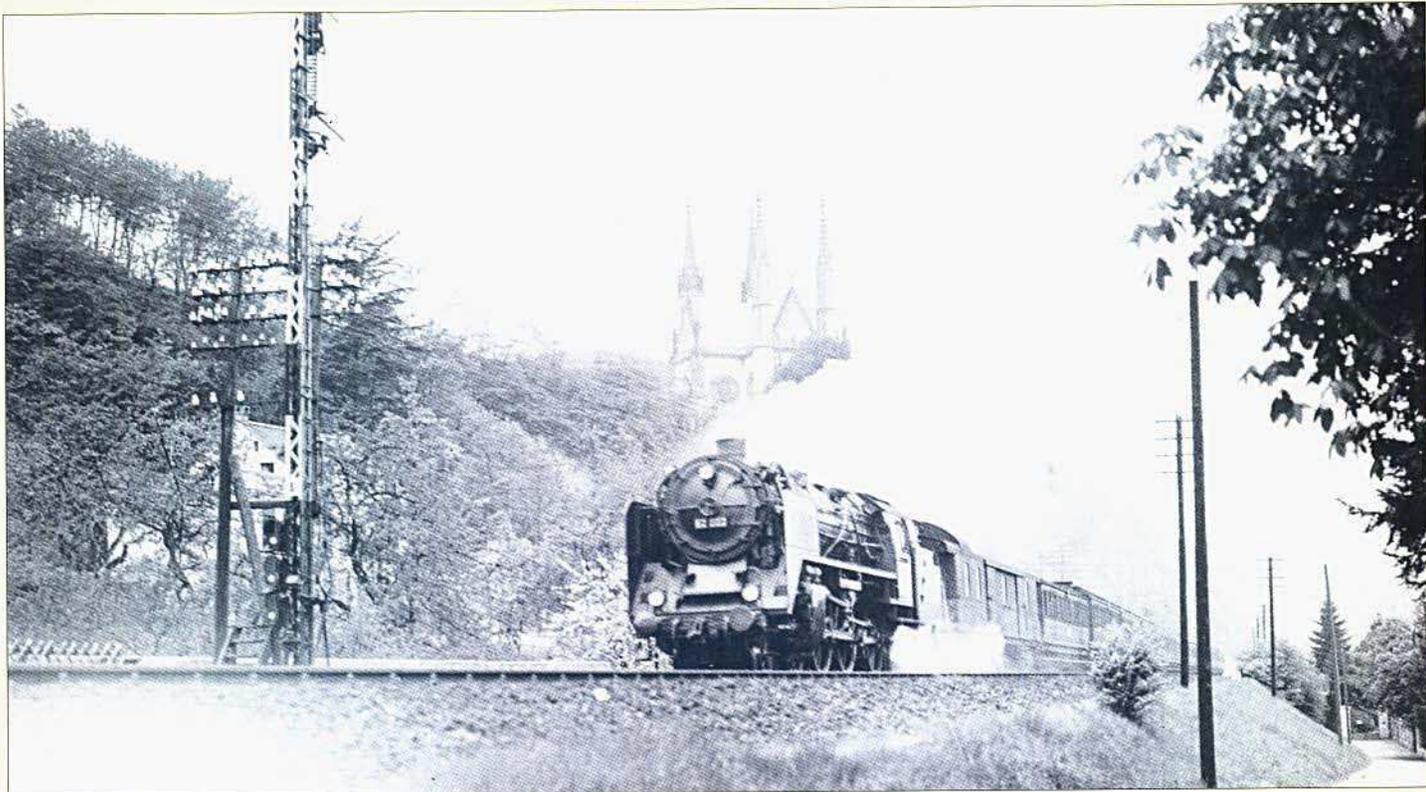
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co KG, D-85386 Eching/München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede
Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis
des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge
können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto
beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine
Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von
Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit
der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag
von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen
nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste
Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung be-
halten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© November 1997 • Hermann Merker Verlag

Inhalt

Einleitung		4	BR 73 ⁰⁻¹	bay D XII	47
BR 60	LBE	8	BR 73 ¹	bay Pt 2/5 N	48
61 001	DRG	10	BR 73 ²	bay Pt 2/5 H	49
61 002	DRG	12	BR 74 ⁰⁻³	pr T 11	50
BR 62	DRG	14	BR 74 ³	LBE T 10	52
BR 64	DRG	16	BR 74 ¹³	LBE T 12	53
BR 65	DB	20	BR 74 ⁴⁻¹³	pr T 12	54
BR 65 ¹⁰	DR	22	BR 75 ⁰	wü T 5	56
BR 66	DB	24	BR 75 ¹⁻³	bad Vlb	58
BR 70 ⁰	bay Pt 2/3	26	BR 75 ¹⁻²	KOE	60
BR 70 ¹	bad Ig	28	BR 75 ^{4, 10-11}	bad Vlc	61
BR 70 ¹	Nachbau DRG	30	BR 75 ⁵	sä XIV HT	64
BR 70 ²	ELE	32	BR 75 ⁶	BLE	66
BR 70 ⁷¹	bay D IX	33	BR 75 ⁶	PE/WPE	67
BR 71 ⁰	DRG	34	BR 75 ⁶	MFWE	68
BR 71 ⁰⁻¹	pr T 5 ¹	36	BR 75 ⁶	ELE	69
BR 71 ²	bay Pt 2/4 H	38	BR 76 ⁰	pr T 10	70
BR 71 ³	sä IV T	40	BR 77 ^{0,1}	pf P 5, Pt 3/6	72
BR 71 ⁴	old T 5 ¹	42	BR 77 ¹	bay Pt 3/6	74
BR 72 ⁰	pr T 5 ²	43	BR 78 ⁰⁻⁵	pr T 18	76
BR 72 ⁰	ELE	44	BR 78 ³	ELE	80
BR 72 ¹	bay Pt 2/4 N	45	BR 78 ¹⁰	DB Umbau	81
BR 73 ⁰	pf P 2 ^{II}	46	BR 79 ⁰	sä XV HTV	82
			BR 79 ⁰	BLE	84
			BR 79 ⁰	DR Umbau	85



Einleitung

Für die ersten deutschen Eisenbahnen bestand zunächst noch keine Notwendigkeit zur Beschaffung tenderloser Lokomotiven. Auf den wenigen, meist als Hauptbahnen ausgeführten Strecken verkehrten Maschinen, die das Speisewasser für den Kessel und den erforderlichen Brennstoff in einem mit der Lok gekuppelten „Vorratswagen“ mitführten. Diese Schlepptenderlokomotiven wurden an den Streckenendpunkten stets gewendet. Die meist noch völlig offenen Führerstände ließen wegen des fehlenden Schutzes für Maschinist und Heizer eine Rückwärtsfahrt nicht zu. In der Frühzeit der Eisenbahn fiel auch der Zeitfaktor beim Wenden der Maschinen noch nicht ins Gewicht. Die wenigen Rangiermanöver konnten problemlos von der Streckenlok bewältigt werden.

Mit der Ausweitung des Streckennetzes entstanden vielerorts kleine Stichbahnen mit zunächst noch geringem Verkehrsauf-

kommen. Um die Kosten beim Bau und Betrieb dieser Nebenstrecken gering zu halten, wurde auf Wendeeinrichtungen wie Drehscheiben und Gleisdreiecke an den Endpunkten verzichtet. Außerdem war der Bau kleiner Lokomotiven erwogen worden, die ohne Einschränkung in beiden Fahrrichtungen verkehren konnten. Dies wurde der noch zaghafte Beginn der Entwicklung von Tenderlokomotiven.

Das erste Fahrzeug, bei dem alle Betriebsvorräte auf der Lok mitgeführt wurden, war eine 2 A-Maschine der Taunusbahn aus dem Jahre 1850. Wenig später beschafften auch andere Bahnverwaltungen kleine Tenderlokomotiven. Bereits um 1854 bauten die Großherzoglich Badischen Staatseisenbahnen ältere Schlepptendermaschinen zu Tenderlok um, die allerdings nur im Rangierdienst noch eine untergeordnete Verwendung fanden.

Inzwischen war der Vorteil von Tenderlokomotiven beim Betrieb auf kurzen Haupt- und Nebenbahnen sowie beim Einsatz von Personenzügen im Vorortverkehr erkannt

worden. Nach der Cöln-Mindener Bahn stellten auch die Staatsbahnen verschiedene Tendermaschinen mit zwei gekuppelten Radsätzen und mit vorderer oder hinterer Laufachse in Dienst. Eine einheitliche Bauausführung war damals noch nicht zu erkennen. Die Unterbringung ausreichender Betriebsvorräte bereitete einige Probleme. Das Speisewasser wurde zum Teil in Behältern mitgeführt, die im Rahmen eingehängt waren. Es entstanden aber auch Fahrzeuge, bei denen ein Teil des Kessels von einem Satteltank umgeben war. Wenig Raum blieb auch für die Unterbringung der Kohle.

Große Verdienste bei der Entwicklung leistungsfähigerer Tenderlokomotiven erwarb sich Georg Krauss. Noch als Maschinenmeister der Schweizer Nordostbahn schuf er bereits im Jahre 1865 eine Tenderlok mit Wasserkastenrahmen. Ein Jahr später gründete er in München eine Lokomotivfabrik, in die 1873 Richard von Helmholtz als Chefkonstrukteur eintrat. In dem vom bayerischen Staat geförderten Unternehmen entstanden in der Folgezeit viele Bauarten erfolgreicher Tenderlokomotiven für Haupt- und Nebenbahnen Bayerns und im Auftrag anderer Bahnverwaltungen des In- und Auslands. Stellvertretend für die zahlreichen Schöpfungen der Firma Krauss soll hier die bayerische Gattung Pt 2/3 aus dem Jahre 1909 genannt werden. Neue Impulse und eine neue Dimension



Bild 3 (oben): Als eine der modernsten Tenderlokomotiv-Konstruktionen ist die der Baureihe 62 anzusehen. 1932 wurde die 62 005 bei Remagen fotografiert.

Bild 4: Für den bayerischen Lokalbahndienst schuf man die 1 B-Tenderlokomotiven der Baureihe 70 (70 030 in Ingolstadt).

Abb. 4 und 5: C. Bellingrodt, Sammlung Obermayer



erhielten Entwicklung und Fertigung von Tenderlokomotiven mit dem Ausbau der Berliner Stadt-, Ring- und Vorortbahnen. Zu Beginn der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts wurde die Berliner Stadtbahn zu einer nahezu idealen Teststrecke für neue Personenzugtenderlokomotiven. Relativ knappe Stationsabstände verlangten eine gute Anfahrbeschleunigung und kurze Bremswege, die kurvenreiche Streckenführung eine solide Ausführung der Fahrwerke.

Zunächst reichten die nun in größerer Stückzahl in Dienst gestellten kleinen Zweikuppler noch zur Bewältigung des Verkehrs aus. Für einen Teil dieser Fahrzeuge waren bereits Musterblätter der „Preußischen Normalien“ erstellt worden. Kurz zuvor erschienen in Preußen und Oldenburg kleine zweiachsige Omnibuslokomotiven, die zum Teil über einen Gepäckraum hinter dem Führerhaus verfügten.

Nach der Jahrhundertwende verlangte ein rasch anwachsender Verkehr die Entwicklung größerer und leistungsfähigerer Triebfahrzeuge. Preußen entschied sich im Jahre 1902 für Tenderlokomotiven mit der Achsfolge 1'C, die in großen Stückzahlen als T 11 mit Naß- und als T 12 mit Heißdampftriebwerk von mehreren Herstellern geliefert wurden. Eine erste, im Jahre 1904 von Henschel gebaute 2'C 2' h4v- Schnellfahrenderlokomotive erwies sich dagegen als Fehlentwicklung.

Bild 5 (oben): In Sachsen favorisierte man wegen guter Laufeigenschaften in beiden Richtungen u.a. 1'B 1'-Tenderlokomotiven. Im Bahnhof Brandis steht um das Jahr 1930 die 71 325.

Bild 6: In Baden wurde der Nebenbahn-Personenverkehr u.a. mit der Baureihe 70' abgewickelt (Bad Dürkheim, 1937).

Abb. 3 und 6: C. Bellingrodt, Sig. HMM

Abkürzungen

pr = für Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Staatseisenbahnen
 bay = für Königlich Bayerische Staatseisenbahnen
 sä = für Königlich Sächsische Staatseisenbahnen
 wü = für Königlich Württembergische Staatseisenbahnen
 bad = für Großherzoglich Badische Staatseisenbahnen
 meck = für Großherzoglich Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn
 old = für Großherzoglich Oldenburgische Staatseisenbahnen
 pf = für Pfalzbahnen der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen

AW = Ausbesserungswerk
 BR = Baureihe
 Bw = Bahnbetriebswerk
 BZA = Bundesbahn-Zentralamt
 ED = Eisenbahndirektion
 HD = Hochdruck
 LBE = Lübeck-Büchener Eisenbahn
 LÜP = Länge über Puffer
 ND = Niederdruck
 PSe = Leistung effektiv (Zughaken)
 PSi = indizierte PS (Zylinderleistung)
 Raw = Reichsbahn-Ausbesserungswerk
 Rbd = Reichsbahndirektion
 RZA = Reichsbahn-Zentralamt
 ü.SO = über Schienenoberkante
 VMEV = Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen

Die Länderbahnen Badens, Bayerns, Sachsens und Württembergs bevorzugten Dreikuppler mit vorderen und hinteren Laufachsen. Dominierend waren Maschinen mit symmetrischer Achsfolge 1'C 1'. Am Beginn dieser Entwicklung stand die badische Gattung VIb von 1900, die noch ein Naßdampftriebwerk erhalten hatte. Alle ab 1910 nachfolgenden Bauarten waren be-

reits als Heißdampfmaschinen ausgeführt. Auch in Preußen bestand inzwischen ein Bedarf an größeren und stärkeren Tenderlokomotiven für den Reisezugdienst auf Hauptbahnen, den die T 12 nicht mehr bewältigte.

Nach dem wenig erfolgreichen Versuch – durch Verwendung bewährter Komponenten vorhandener Konstruktionen –, mit der





T 10 das Problem zu lösen, blieb schließlich nur der Weg einer völligen Neuentwicklung. Das Ergebnis der Bemühungen war die neue Gattung T 18 mit drei gekuppelten Radsätzen und zwei zweiachsigen Drehgestellen. Zunächst nur auf der Insel Rügen eingesetzt, hielt diese Loko-

motivbauart schon wenig später ihren Einzug in zahlreichen preußischen Direktionsbezirken. Auch die Württembergischen Staatseisenbahnen konnten sich für diesen Lokomotivtyp erwärmen und orderten im Jahre 1919 20 Exemplare beim Hersteller Vulcan in Stettin.

In dem nach dem Zusammenschluß der Länderbahnen zur Deutschen Reichsbahn ausgearbeiteten Typenplan für neue Einheitslokomotiven war mit der Baureihe 64 zunächst nur eine Personenzugtenderlokomotive enthalten, die schon ab 1928 in größeren Stückzahlen zur Auslieferung

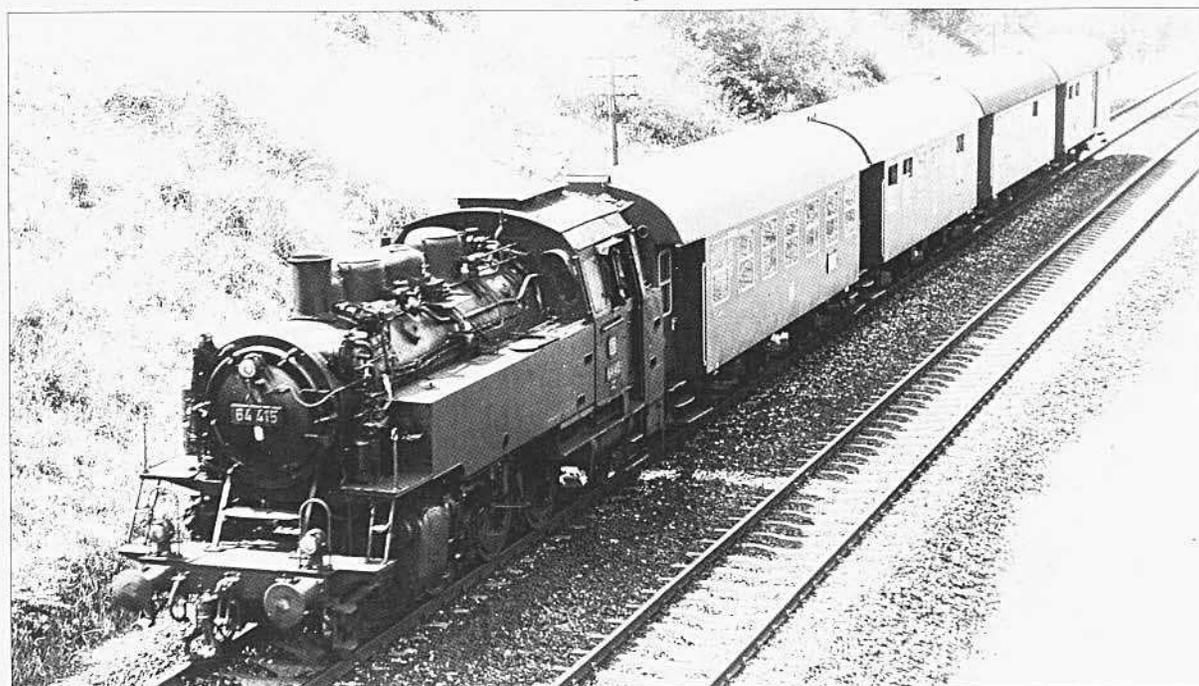


Bild 7 (oben): Die Preußischen Staatsbahnen setzten auf die Achsfolge 1' C, um – wie hier 1940 mit der 74 1201 in Berlin – den Vorortverkehr zu bewältigen. **Abb.: C. Bellingrodt, Sammlung Merker-Verlag**

Bild 8: Bei der DB blieb die Baureihe 64 noch bis 1974 im Einsatz, wie übrigens auch bei der DR.

Bild 9 (rechte Seite oben): Die württembergische T 5, auch bekannt als 75^a, dürfte vielen älteren Eisenbahnfreunden in Erinnerung geblieben sein. **Abb. 8 und 9: H. Obermayer**



kam. Von der für den Schnellzugdienst vorgesehenen Baureihe 62 wurden dagegen nur 15 Stück gebaut und von der DRG nur schleppend abgenommen. Auch die ab 1934 in Dienst gestellte Baureihe 71 kam über wenige Exemplare nicht hinaus. Eine Sonderstellung nahmen die Stromlinienlokomotiven der Baureihe 61 ein, die für die Bespannung des Henschel-Wegmann-Zugs entwickelt wurden. Diese Maschinen mit einer Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h fanden im In- und Ausland große Beachtung. Zum planmäßigen Einsatz vor dem zwischen Berlin und Dresden verkehrenden Zug kam jedoch nur die 61 001. Bei Indienststellung der zweiten Lokomotive im Jahre 1939 war nach Beginn des Zweiten Weltkriegs der Schnellverkehr in Deutschland bereits zum Erliegen gekommen.

Erst im Jahre 1949 erhielt Krauss-Maffei in München den Auftrag zur Entwicklung einer neuen Personenzugtenderlok. Mit der Baureihe 65 sollte wieder einmal eine universell verwendbare Dampflokomotive entstehen. Besonderes Augenmerk war auf eine gleichmäßige Lastverteilung gerichtet worden, die sich auch bei Abnahme der Betriebsvorräte nicht nachteilig verändern sollte. Dieses Kriterium beim Bau aller Tenderlokomotiven wurde gut gemeistert; dafür zeigten sich andere Mängel, die erst

durch umfangreiche Nacharbeiten zu beseitigen waren. Bis 1955 wurden von Krauss-Maffei in zwei Bauserien nur 18 Maschinen geliefert.

Einen ähnlichen Werdegang hatte die Baureihe 65¹⁰ der Deutschen Reichsbahn. Die im Herbst 1954 vorgestellten Baumuster 65 1001/1002 wiesen so viele Mängel auf, daß auch hier ein Umbau im Herstellerwerk unumgänglich wurde. Danach begann jedoch die Serienfertigung von 86 Fahrzeugen, die bis 1957 bei der Deutschen Reichsbahn in Dienst gestellt wurden. Beindruckend und außergewöhnlich groß waren die Betriebsvorräte von 16 m³ Wasser und 9 t Kohle. Mit einer LÜP von 17 500 mm übertraf die 65¹⁰ das westdeutsche Gegenstück um mehr als 2 m.

Den Abschluß der Entwicklung von Tenderlokomotiven für den Personenzugdienst in Deutschland bildete im Jahre 1955 die Baureihe 66. Nach Einschätzung von Experten war dies nicht nur eine formal, sondern auch technisch wohlgelungene Bauart ohne nennenswerte Schwächen, durchaus geeignet, viele der überalterten Dampflokomotiven in nahezu allen Diensten abzulösen. Es blieb jedoch bei der Fertigung von nur zwei Baumustern. Der inzwischen eingeleitete Wandel in der Struktur der Zugförderung unterband eine weitere Beschaffung von Dampflokomotiven bei der

Deutschen Bundesbahn. Wenig später vollzog sich dieses Ende auch bei der Deutschen Reichsbahn.

Von den 2690 Länderbahn-Personenzugtenderlokomotiven aus 26 Gattungen, die im Jahre 1925 im endgültigen Nummernplan verzeichnet waren, und von den 582 neuen Einheitslokomotiven der DRG sowie von den 110 Neubauten von DB und DR ist nur eine sehr kleine Anzahl von Fahrzeugen übriggeblieben. Ein Teil davon ist dazu verurteilt, als Denkmal allmählich zu verrotten, die Minderheit wird von Museen und Vereinigungen von Eisenbahnfreunden gepflegt, einige werden sogar betriebsfähig erhalten.

Diesen fünften Band unserer Serie „Dampflok-Report“ haben wir den Baureihen gewidmet, die einst von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurden und in späteren Jahren hinzukamen, um im Einsatz vor Personenzügen zu dienen. Über Jahrzehnte blieben diese Fahrzeuge auf vielen Haupt- und Nebenbahnen unentbehrlich, bis ihnen ein hohes Dienstalder und die rasch erstarkte Diesellokomotiv Konkurrenz das Ende bereiteten. Bei den technischen Daten stützten wir uns auf Angaben in vorhandenen Originalzeichnungen und amtlichen Merkbüchern, die allerdings nicht in allen Fällen übereinstimmen.

Horst J. Obermayer

BR 60

LBE

Bauart 1'B 1'h2t
1. Baujahr 1936

Treib- und Kuppelraddurchmesser	1980 mm	Rostfläche	1,40/1,58 m ²
Laufreddurchmesser vorn	1000 mm	Verdampfungsheizfläche	75,37/87,36 m ²
Laufreddurchmesser hinten	1000 mm	Überhitzerheizfläche	26,00/30,20 m ²
Länge über Puffer	12380 mm	Zylinderdurchmesser	400 mm
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	Kolbenhub	660 mm
Kesselüberdruck	16 bar	Lokreibungslast	36,50/37,80 t
Leistung indiziert	-- PSI	Lokdienstlast	69,00/72,85 t
Wasservorrat	9,25/13 m ³	Kohlevorrat	3,00 t

Werte für 60 001 und 60 002/60 003

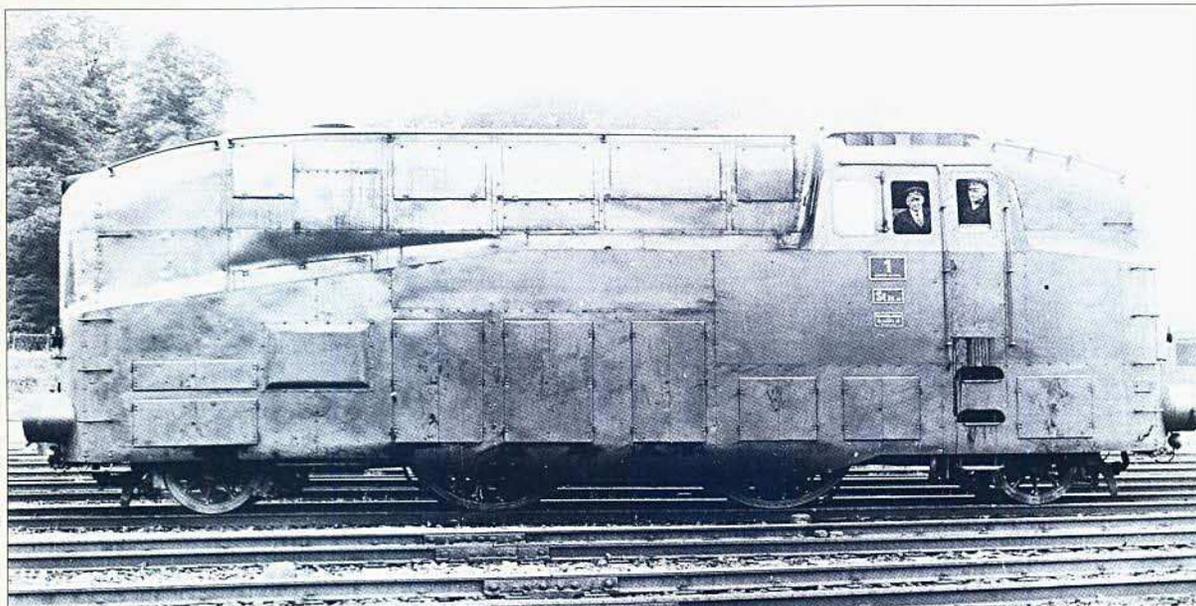


Bild 10: Aus der LBE-Nr. 1 wurde nach der Übernahme durch die DRG 1937 die Lokomotive 60 001.
Abb.: Sammlung Weisbrod

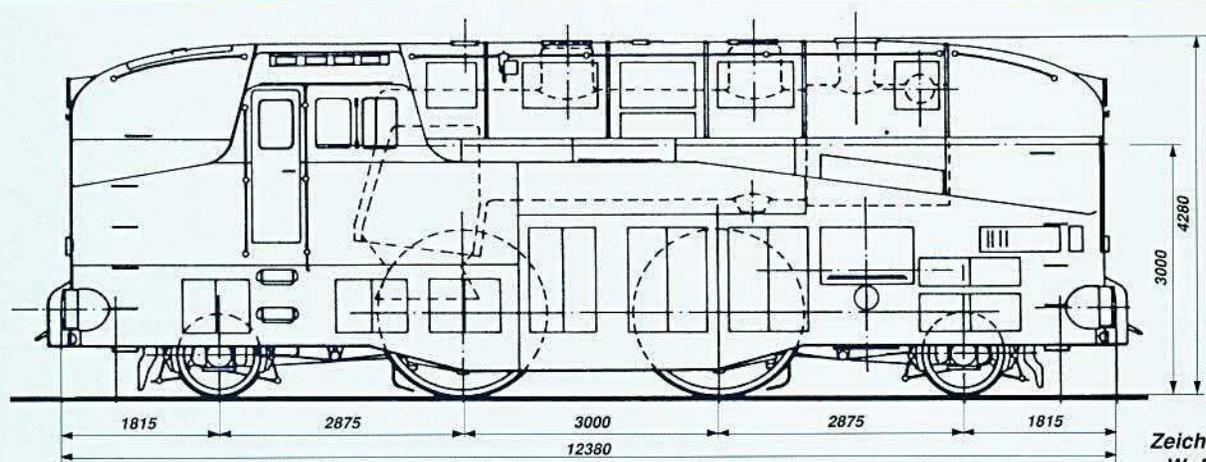
Bild 12 (rechte Seite oben): Mit weiter verbesserten Eigenschaften beschaffte die LBE Lok Nr. 3, die spätere 60 003, von Henschel, hier um 1940 mit geöffneten Jalousien im Betriebseinsatz.
Abb.: Slg. Bergmann

Die Lübeck-Büchener Eisenbahn (LBE) ist zum 1. Januar 1938 als strategisch wichtige Eisenbahn von den Nazis im Rahmen ihrer Kriegsvorbereitungen „verreichlicht“, also enteignet worden. Der Belegschaft, die sich im Jargon der braunen Machthaber schon Gefolgschaft nennen lassen mußte, ist das in einer „Feierstunde“ am Nachmittag des 31. Dezember 1937 kundgetan worden. Die Betriebsführung ging an die DRG über. Die LBE gehörte zu diesem Zeitpunkt zu den Privatbahnen mit dem modernsten Maschinen- und Wagenpark, und sie war eigentlich in erster Linie eine Hamburg-Lübecker Eisenbahn, erst in zweiter Linie eine Lübeck-Büchener Eisenbahn. Inspiriert durch den für die Strecke Dresden – Berlin bestimmten Henschel-Wegmann-Zug, für den Henschel 1935 die

61 001 ablieferte, plante auch die LBE für die Strecke Hamburg – Lübeck – Travemünde eine attraktive Schnellverbindung, um der Konkurrenz des Kraftverkehrs begegnen zu können. Sie bestellte bei Henschel zwei kleine stromlinienverkleidete Tenderlokomotiven und bei der Linke-Hofmann AG und der WUMAG in Görlitz Doppelstock-Reisezugwagen mit 300 Sitzplätzen und Gepäckabteil.

Im Frühjahr 1936 lieferte Henschel mit den Fabriknummern 22 814 und 22 815 an die LBE zwei 1'B 1'-Heißdampf-Tenderlokomotiven, die dort die Bahnnummern 1^{ll} und 2^{ll} erhielten. In erster Besetzung hatten S 5²-Lokomotiven diese Bahnnummern getragen. Die Maschinen besaßen Stromlinienverkleidung. Alle Teile von Kessel, Zylindern und Laufwerk, die regelmäßiger Wartung

bedurften, waren durch Türen und Klappen zugänglich, auf Jalousien hatte man verzichtet. Die Hülsenpuffer waren ebenso verkleidet wie die Scharfenberg-Kupplung. Der graue Anstrich trug den Maschinen den Spitznamen „Mickymaus“ ein. Die Kuppelräder hatten 1980 mm Durchmesser, der Antrieb lag auf dem 2. Kuppelradsatz. Der vordere und hintere Laufreddsatz mit 1000 mm Raddurchmesser wurde in Bissel-Gestellen geführt. Normalerweise war diese Laufreddsatzkonstruktion im Bereich des VMEV nicht für Geschwindigkeiten von 120 km/h zugelassen, doch der ruhige, fast schlingerfreie Lauf der Lokomotiven verhalf ihnen zu einer Ausnahmegenehmigung. Lokomotive und Wagenzug blieben am Zielbahnhof ungetrennt, der Zug wurde in Gegenrichtung geschoben.

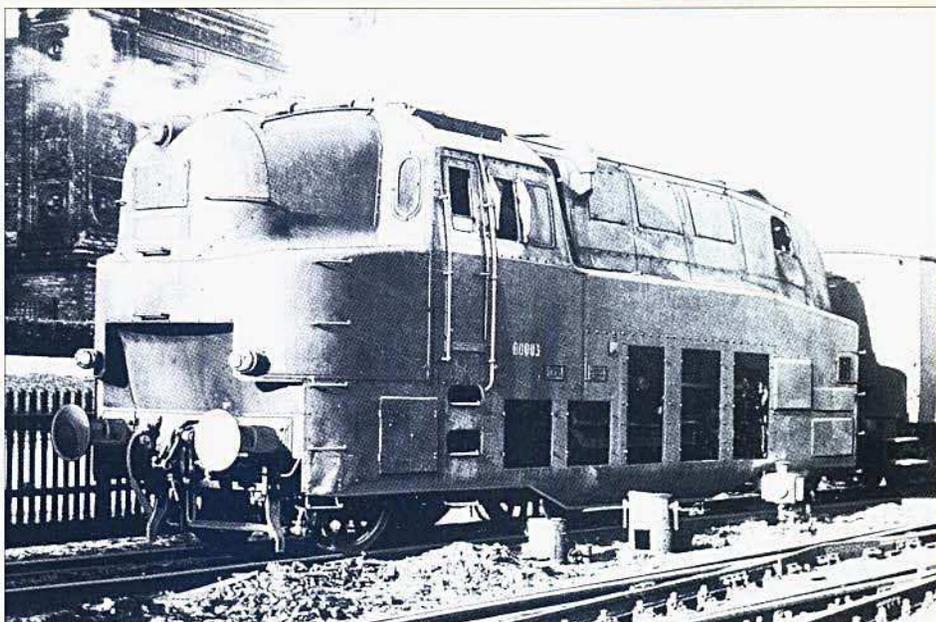


Zeichnung 11:
W. Dietmann

Der Lokführer nahm im Steuerabteil des führenden Wagens Platz und konnte mit der elektrischen Fernsteuerung Bauart Becker den Regler auf der Lokomotive betätigen. Der Regler wurde durch Betätigung des Fahr Schalthebels auf dem Führerstand des Steuerabteils elektrisch geöffnet und durch Druckluft geschlossen. Steuerung, Feuerung und Kesselspeisung wurden vom Heizer bedient, der sich bei Schiebefahrt allein im Führerstand befand. Zur Verständigung zwischen Lokführer und Heizer waren eine Klingel- und eine Lautsprecheranlage vorhanden.

Das Leistungsprogramm sah die Beförderung einer Doppelstockeinheit (Dienstmasse 95 t) zwischen Hamburg und Travemünde mit 120 km/h vor. Vom Leistungsvermögen konnten die Lokomotiven Nr. 1 und Nr. 2 auch zwei Doppelstockeinheiten mit 120 km/h befördern, doch dann war ein Wasserhalt in Lübeck notwendig. Für die 84 km zwischen Hamburg und Travemünde benötigten die Mickymäuse mit ihren Doppelstockwagen eine Stunde. Die Strecke Hamburg – Lübeck (63,1 km) wurde in 40 min durchfahren, die Strecke Lübeck – Travemünde nach zweiminütigem Halt in Lübeck in 18 min. Nach nur 5,5 min erreichten die Lokomotiven mit Wagenzug die Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Die spezifische Heizflächenbelastung betrug dabei 75 kg/m²h. Der Langkessel war als einschüssiger Rundkessel mit 3800 mm Abstand zwischen den Rohrwänden ausgebildet, besaß einen Dampfdom mit Naßdampf-Ventilregler Bauart Schmidt & Wagner auf dem hinteren und einen Speisedom mit Winkelrost-Schlammabscheider auf dem vorderen Teil des Langkessels. Der Sandkasten saß vor dem Dampfdom. Die Kesselspeisung erfolgte durch einen Oberflächenvorwärmer Bauart Knorr mit Kolbenspeisepumpe und eine Dampfstrahlpumpe Bauart Strube.

Der 18 mm dicke, geschweißte Blech-Innenrahmen war in vier Punkten gegen das Laufwerk abgestützt. Den ruhigen Lauf der Maschine auch bei Höchstgeschwindigkeit erzielte Henschel durch ein Leichtbau-Triebwerk, bei dem die hin- und hergehenden Massen durch geeignete Formgebung



der Triebwerksteile gering gehalten werden konnten. Die Lokomotiven besaßen außenliegende Heusinger-Steuerung und Druckausgleich-Kolbenschieber der Bauart Henschel-Trofimoff. An Vorräten konnten 3 t Kohle und 9,25 m³ Wasser in zwei Wasserkästen mitgeführt werden. Ein Wasserkasten befand sich zwischen und über den Rahmenwangen, der andere unter dem Kohlekasten.

Die sehr guten Erfahrungen, die die LBE mit den beiden Lokomotiven sammeln konnte, führten zur Bestellung einer dritten Lokomotive, um bei Fristarbeiten oder planmäßigen Schadgruppen keine Einschränkung im Schnellverkehr machen zu müssen. Henschel lieferte 1937 mit der Fabriknummer 23 382 die Lokomotive mit der Bahnnummer 3, die einen 12% größeren Kessel und größere Wasserbehälter für 11 m³ Wasser besaß, also zwei Doppelstockeinheiten ohne Wasserhalt in Lübeck nach Travemünde befördern konnte. Außerdem besaß sie eine Überwachungseinrichtung für den Heizer, der in bestimmten Abständen einen der rechts auf dem Führerstand angebrachten Knöpfe betätigen mußte, was das Aufleuchten einer blauen Lampe im Steuerabteil bewirkte. Blieb das Si-

gnal aus, mußte der Lokführer den akustischen Kontakt mit dem Heizer suchen und, wenn auch das nicht funktionierte, den Zug anhalten.

Die DRG zeichnete nach der Übernahme der LBE die Lokomotiven in 60 001 bis 003 um und gab ihnen das Gattungszeichen St 24.18 (60 003 = St 24.19). Mit Kriegsausbruch mußte der Schnellverkehr eingestellt werden. Das RVM verfügte die Ausmusterung der anfänglich noch im Rangier- und Bauzugdienst eingesetzten Lokomotiven. Die 60 001 wurde am 3. November 1942 ausgemustert; die beiden anderen Maschinen kamen nach Kriegsende in den Bestand der DR. Die vom Raw Meiningen aufgearbeitete 60 002 versah bis 1958 Dienst im Berliner Nahverkehr, wurde Ende 1962 abgestellt und am 12. Januar 1967 ausgemustert. Die 60 003 stand bis 1954 beim Bw Stralsund im Dienst und ist am 25. Mai 1954 ausgemustert worden. **M.W.**

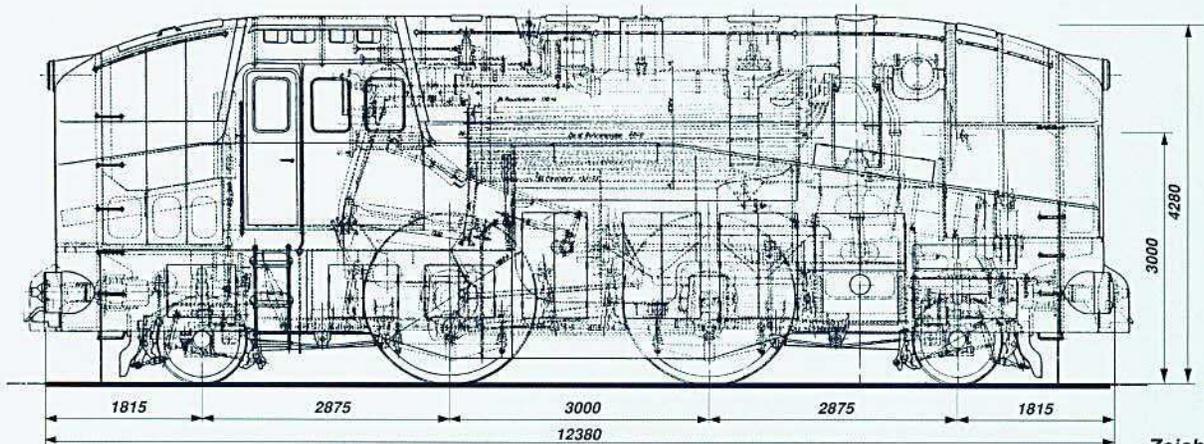
Lieferfirma:

Henschel & Sohn

3 Stück

Betriebsnummern:

60 001 bis 60 003



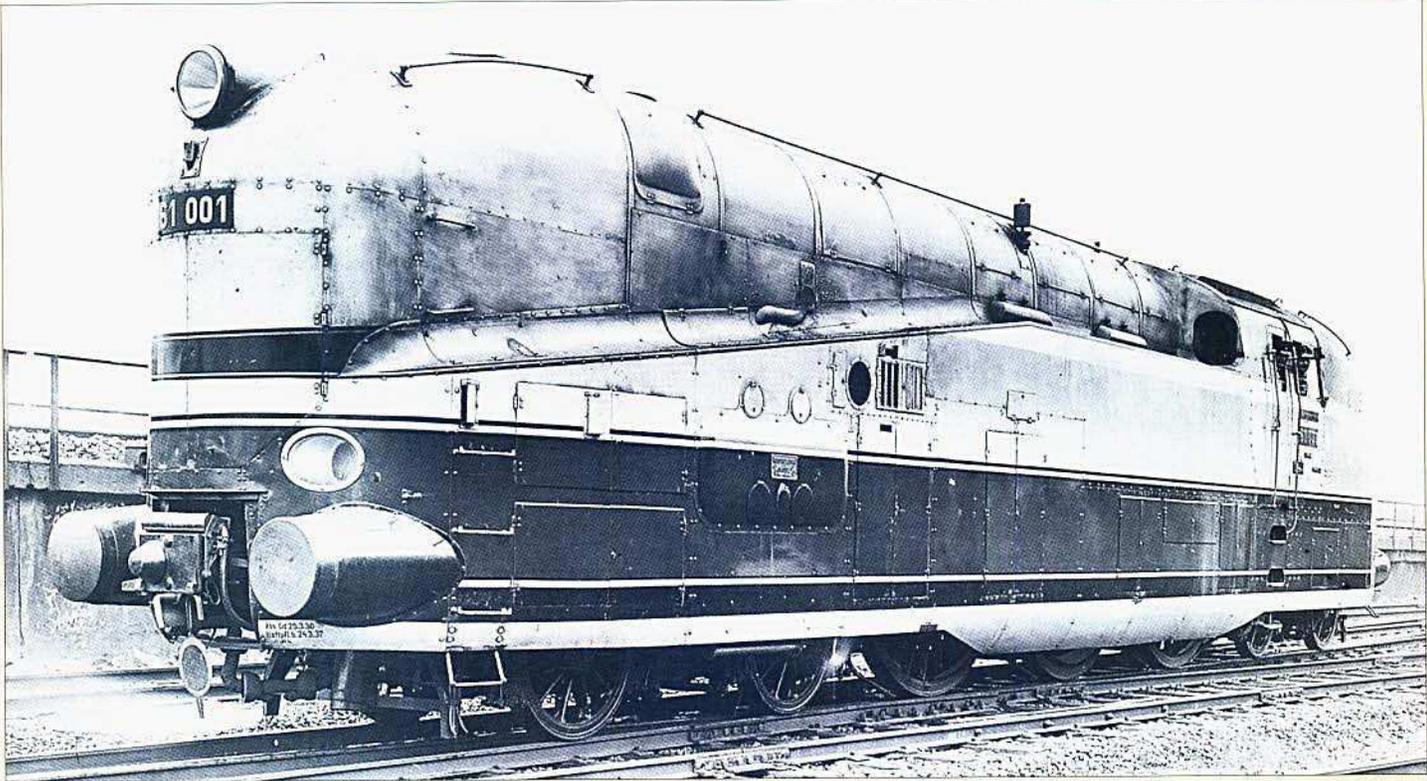
Zeichnung 13:
W. Dietmann

61 001

DRG

Bauart 2'C 2' h2
1. Baujahr 1935

Treib- und Kuppelraddurchmesser	2300 mm	Rostfläche	2,75 m ²
Lauferraddurchmesser vorn	1100 mm	Verdampfungsheizfläche	151,65 m ²
Lauferraddurchmesser hinten	1100 mm	Überhitzerheizfläche	69,20 m ²
Länge über Puffer	18475 mm	Zylinderdurchmesser	460 mm
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h	Kolbenhub	750 mm
Kesselüberdruck	20 bar	Lokreibungslast	56,70 t
Leistung indiziert	1450 PSi	Lokdienstlast	129,10 t
Wasservorrat	17 m ³	Kohlevorrat	5,00 t



Als Reaktion auf die zu Beginn der dreißiger Jahre in Dienst gestellten Schnelltriebwagen mit Brennkraftantrieben begann die deutsche Lokomotivindustrie ab 1934 mit der Entwicklung und dem Bau von Dampflokomotiven mit Stromlinien-Vollverkleidung. Bei einem Treibraddurchmesser von 2300 mm konnte die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 175 km/h festgesetzt werden.

Nach Versuchsmustern der Baureihe 03 mit Teil- und Vollverkleidung entstanden zunächst die Schleptendermaschinen der Reihe 05 und die erste Stromlinientender-

lok 61 001. Letztere war zur Bespannung des von der Waggonfabrik Wegmann in Kassel entwickelten Vierwagenzugs bestimmt, der ab Sommer 1936 zweimal täglich zwischen Berlin und Dresden verkehrte. Hierbei wurde die 176 km lange Strecke in nur 102 Minuten bewältigt, ohne die Geschwindigkeitsreserven voll auszuschöpfen.

Für die unter Leitung des Chefkonstruktors Georg Heise gebaute Lokomotive hatte Henschel die Fabriknummer 22 500 reserviert. Der Entwurf vom März 1934 sah noch ein offenes Trieb- und Laufwerk so-

wie parabolisch ausgeführte Frontverkleidungen vor. Bis zum Jahreswechsel war die Maschine dann aber schon in ihrer geänderten, vollverkleideten Gestaltung weitgehend gediehen. Der Schlußanstrich konnte am 9. Mai 1935 vollendet werden. Die Ablieferung an die Deutsche Reichsbahn erfolgte am 31. Mai 1935.

In ihrer schmucken Lackierung in den Farben Elfenbein und Violett wurde die erste Tenderlok mit Vollverkleidung während der Feierlichkeiten zum 100jährigen Bestehen deutscher Eisenbahnen der Öffentlichkeit präsentiert.

Vor und nach der Ausstellung stand die Maschine für Fahrten mit interessierten Fachleuten und dem Versuchsamt Grunewald für die Erprobung zur Verfügung. Bei den Versuchsfahrten mit dem Henschel-Wegmann-Zug war eine Höchstgeschwindigkeit von 187 km/h erreicht worden. Hier-

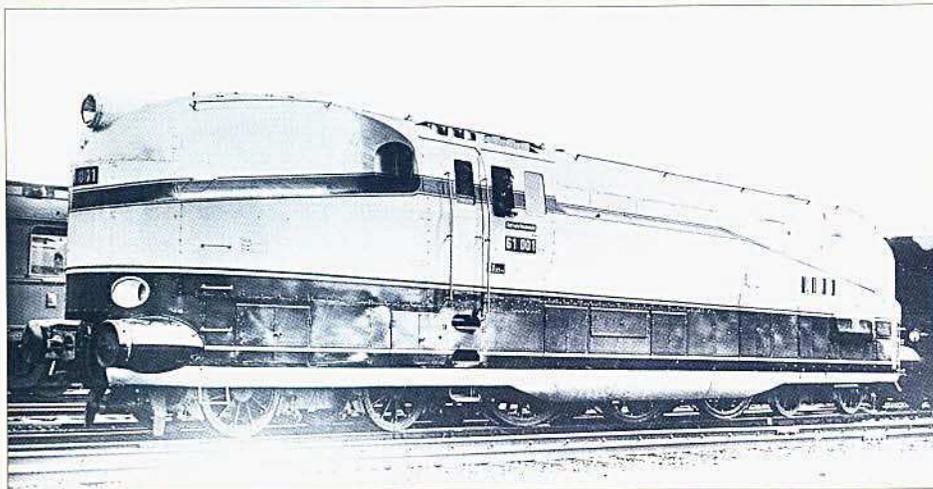


Bild 14 (oben): Mit ihrer elfenbein-violetten Farbgebung zählte die Baureihe 61 zu den elegantesten deutschen Lokomotiven. Ihr Einsatzgebiet war die Schnellzugstrecke von Berlin nach Dresden.

Bild 15: Auch von hinten konnten sich die Lokomotiven für den Henschel-Wegmann-Zug sehen lassen. **Abb.: C. Bellingrodt, Slg. HMV**

Bild 16 (rechte Seite oben): Für schnelles Umsetzen war die Maschine mit Scharfenberg-Kupplungen ausgestattet. **Abb. 14 und 16: C. Bellingrodt, Sammlung Obermayer**



bei lief die Lokomotive allerdings sehr unruhig. Die Abnahme erfolgte am 25. März 1936. Die Beschaffungskosten betragen 220 100 Reichsmark. Heimatdienststelle war das Bw Dresden-Altstadt.

Beide Drehgestelle der 61 001 hatten einen Innenrahmen und ein Spiel von 80 mm nach beiden Seiten erhalten. Die drei gekuppelten Radsätze waren fest im Barrenrahmen gelagert. Die Räder der mittleren Treibachse wiesen eine Spurkranzschwächung von je 15 mm auf. Der Oberflächenvorwärmer der Bauart Knorr lag in einer Rauchkammernische quer vorm Schorn-

stein. Alle wichtigen Bedienelemente und Anzeigeinstrumente waren sowohl an der Front- als auch an der Rückseite des Führerstandes vorhanden. Ein Wenden der Lokomotive an den Streckenendpunkten war also nicht erforderlich. Die automatische Kupplung an beiden Fahrzeugenden entsprach der Bauart Scharfenberg. Bereits kurz nach Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde der Schienenschnellverkehr noch im Jahre 1939 eingestellt und der Henschel-Wegmann-Zug zu Lazarettfahrzeugen umgebaut. Das Kriegsende erlebte die 61 001 im AW Braunschweig.

Ohne Trieb- und Laufwerksverkleidung, aber mit Schornsteinaufsatz und Lätutwerk kam sie im Bw Bielefeld noch zum Einsatz. Die Ausmusterungsverfügung datiert vom 14. November 1952. Wenig später erfolgte die Zerlegung im AW Braunschweig. **H.O.**

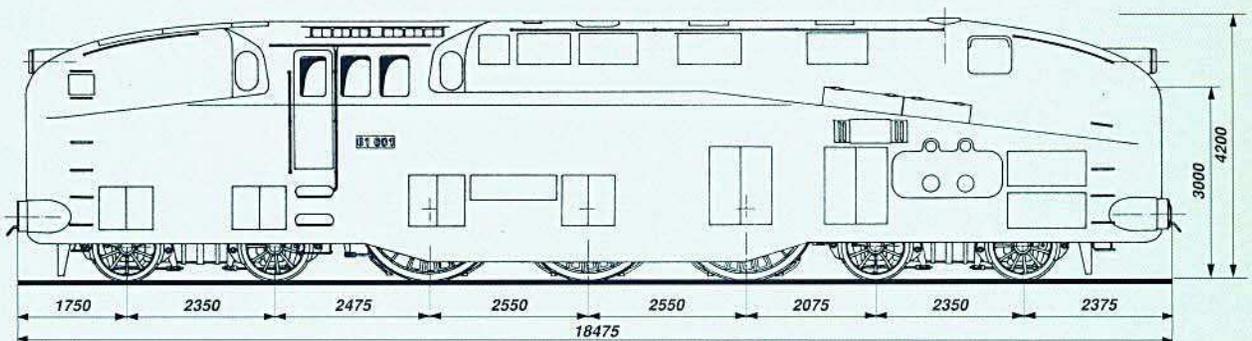
Lieferfirma:

Henschel & Sohn

1 Stück

Betriebsnummer:

61 001



Maßstab 1:120

Zeichnung 17: K. E. Hertam