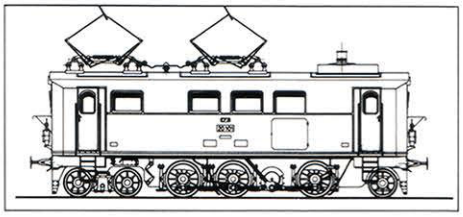
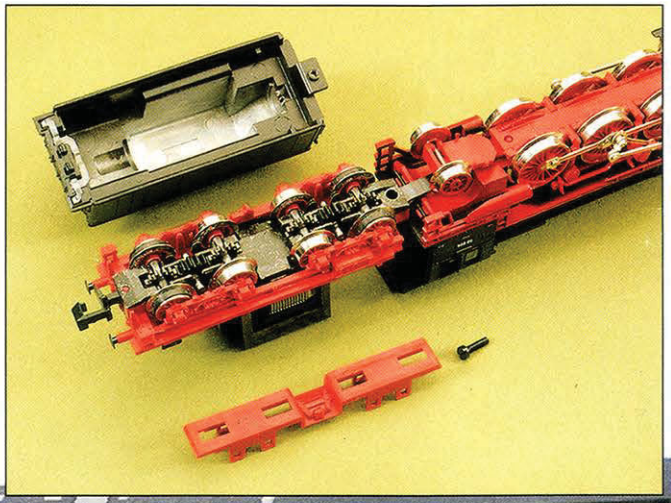
MIBA MODELLBAHN PRAXIS

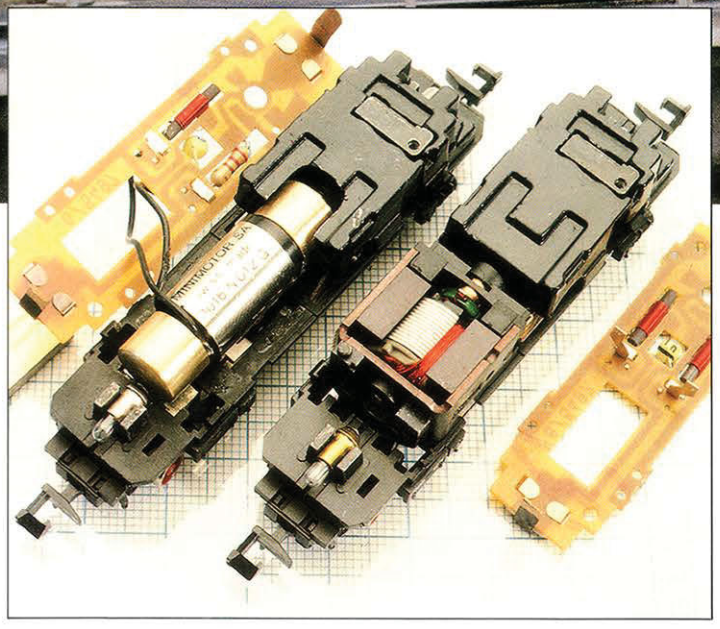
Modellbahn-Triebfahrzeuge im Test (1)

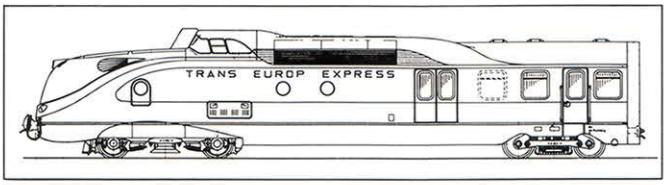
38 Prüfberichte

H0 · N · Z









MIBA
MINIATURBAHNEN

MODELLBAHN - TRIEBFAHRZEUGE IM TEST (1)

38 PRÜFBERICHTE H0 · N · Z

zusammengestellt
von Joachim Wegener

Vorwort

Wem ist es nicht schon so ergangen? Technische Daten von einer bestimmten Modell-Lokomotive, die Zugkraft oder ähnliche Bewertungskriterien möchte man vergleichen. Man weiß auch noch, es gab da mal einen Testbericht in der MIBA, wo war das noch ...? Viele Zuschriften an die Redaktion unterstreichen dieses Dilemma: „Senden Sie mir bitte das MIBA-Heft mit dem Prüfprotokoll der X-Lokomotive in Spur Y von der Firma Z."

Nun haben wir uns in dieser Broschüre allerdings nicht darauf beschränkt, einfach ein paar Prüfprotokolle aus verschiedenen MIBA-Heften zusammenzustellen und einen Umschlag drumherum zu machen. Die einzelnen Testberichte wurden zumeist noch um Vorbildfotos erweitert, die einen Hinweis auf das Einsatzgebiet des großen Vorbilds geben.

Zudem ist durch die leichte Gummierung am Rücken die Möglichkeit gegeben, die Broschüre – ebenso wie unsere Plansammlungen „MIBA-Reprint" und unsere Gleisplanbroschüren „Modellbahner planen für Modellplaner" – in Einzelblätter zu zerlegen und abzuheften. Dabei kann ein Modellbahner dann z.B. von der vorgegebenen Reihenfolge nach Baureihen abweichen und nach Herstellern oder Nenngrößen neu sortieren. Das für die MIBA neue Blattformat DIN A4 erleichtert die Verwendung aller handelsüblichen Ordner.

Die Kopf- und Fußbalken auf jeder Seite sollen die Orientierung erleichtern: Alle H0-Triebfahrzeuge haben blaue, alle N-Triebfahrzeuge gelbe Kopfleisten, reine Vorbildseiten sind durch rote Kopfbalken gekennzeichnet.

Natürlich wächst diese Broschüre im Laufe der Zeit zu einem Triebfahrzeug-Test-Archiv. Die zweite Folge unserer „Praxis-Reihe Test" wird voraussichtlich im September 1989 erscheinen. Interessenten bekommen so ein Nachschlagewerk mit MIBA-Praxis-Test-Berichten an die Hand, das mit jeder Lieferung mehr Vergleiche zwischen den Modelltriebfahrzeugen der einzelnen Hersteller ermöglicht. jw

Inhalt

Dampflokomotiven

01.10 Öl (012) Märklin H0	A 9
01.10 (011) Lemaco H0	A 11
15 (S 2/6 bay) Fulgurex H0	A 15
18.3 (IV h bad) Liliput H0	A 19
38.10 (P 8 pr) Fleischmann H0	A 23
38.10 (038) Fleischmann H0	A 25
38.10 (038) Fleischmann N	A 27
38.10 (P 8 pr) Märklin Z	A 29
44 Öl (043) Roco H0	A 31
44 (044) Roco N	A 35
65 Fleischmann H0	A 37
65 Fleischmann N	A 41
75.0 (T 5 wü) Märklin H0	A 43
89.70 (T 3 pr) Fleischmann H0	A 45
95 (T 20 pr) Arnold N	A 49
95 (T 20 pr) Piko H0	A 51
Reihe „U“ (ÖBB) Liliput H0e	A 55

Elektrische Lokomotiven

E 10 (110) Märklin Z	A 61
E 36 (EP 3/6 bay) Trix H0	A 63
E 36 (EP 3/6 bay) Trix N	A 65
E 44 (144) Roco H0	A 67
E 91 (191) Märklin H0	A 69
E 91 (191) Roco N	A 73
Be 4/6 (SBB) Roco H0	A 75

Diesellokomotiven

V 36 (236) Märklin H0	A 81
V 36 (236) Trix H0 + N	A 83
V 65 (265) Arnold N	A 85
V 300 (230) Lima H0	A 87
Köf II (322) Brawa H0	A 91
Köf II (323) Arnold N	A 93

Triebwagen

403 Lima H0	A 97
ET 87 Trix N	A 101
RBe 2/4 (SBB) Märklin H0	A 105
VT 11.5 (601) Roco H0	A 109
VT 11.5 (601) Roco N	A 113
VT 25.5 (VT 137) Liliput H0	A 115
VT 33 (VT 185) Piko H0	A 117
VT 89 (VT 133) Arnold N	A 119

Baugröße H0

Baureihe	Hersteller	Modellgewicht g	Anfahrspannung V	Mindestgeschw. km/h	Höchstgeschw. km/h	Zugkraft Ebene g/N	Zugkraft 5% g/N	Radsatz-Innenmaß mm	Spurkranzdicke mm	Spurkranzhöhe mm	getestet
01.10	Märklin	561	8	25	329	1,3 N	1 N	14	1,1	1,3	1984
01.10	Lemaco	649	1,8	12	139	82 g	50 g	14,5	0,7	0,65	1987
15	Fulgurex	461	2,1	12	122	0,3 N	0,1 N	14,4	0,8	0,6	1983
18.3	Liliput	537	1,6	9	139	2,1 N	2,0 N	14,2	0,8	0,9	1983
38.10	Fleischmann	407	2	9	160	0,8 N	0,7 N	14	1	1,2	1982
38.10	(Wanne) Flm.	554	3	16	170	177 g	150 g	14	1	1,15	1986
44	Roco	725	2	10	118	1,7 N	1,5 N	14,3	0,8	1,1	1982
65	Fleischmann	509	2,2	8	157	0,7 N	0,4 N	14,2	1	1,2	1984
75.0	Märklin	265	8	12	241	125 g	112 g	14	1	1,3	1985
89.70	Fleischmann	142	2	8	112	0,2 N	0,1 N	14,2	1	1,2	1983
95	Piko	351	3,4	16	112	0,4 N	0,3 N	14,2	1	1,3	1985

Schmalspur (H0 e)

Reihe „U“	Liliput	101	4,5	22	88	14 g	8 g	7,4	0,5	0,7	1986

Baugröße N

Baureihe	Hersteller	Modellgewicht g	Anfahrspannung v	Mindestgeschw. km/h	Höchstgeschw. km/h	Zugkraft Ebene g/N	Zugkraft 5% g/N	Radsatz-Innenmaß mm	Spurkranzdicke mm	Spurkranzhöhe mm	getestet
38.10	Fleischmann	99	3,1	29	248	0,3 N	0,3 N	7,4	0,64	0,8	1983
44	Roco	124	3,6	36	241	0,3 N	0,3 N	7,4	0,6	0,85	1983
65	Fleischmann	76	3,6	35	213	0,6 N	0,5 N	7,4	0,55	0,75	1983
95	Arnold	95	3	25	208	0,4 N	0,3 N	7,6	0,5	0,9	1984

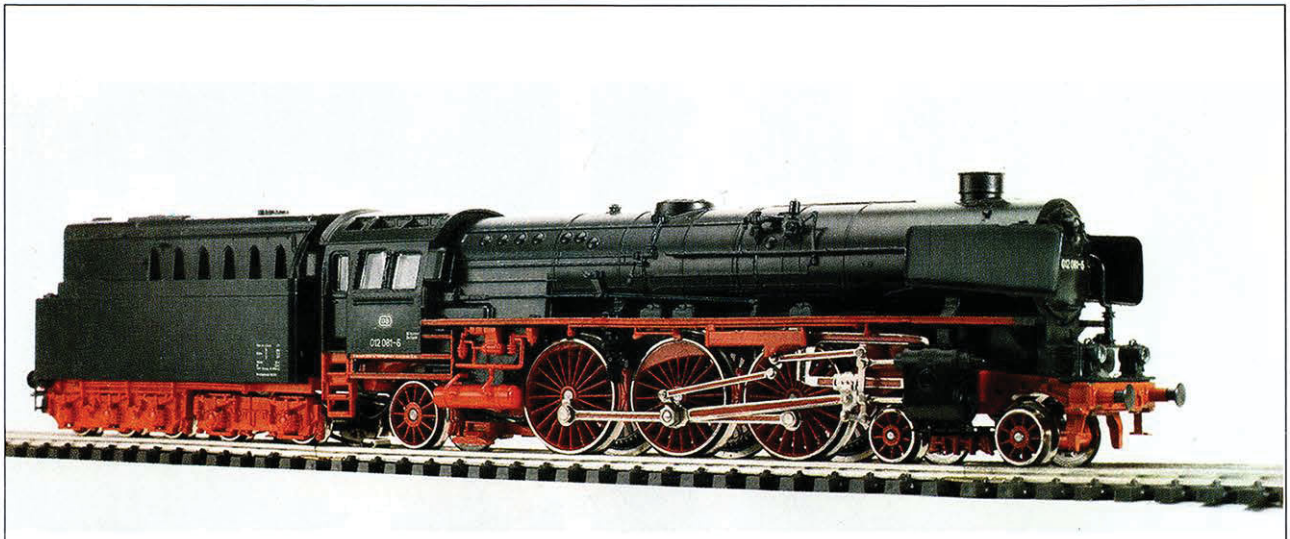


Bild 1. Märklin hat seine 012 auf das Fahrgestell der 03 gesetzt – was naturgemäß optisch nicht ganz befriedigen kann. Ansonsten ist das H0-Modell in der gewohnten Märklin-Qualität gefertigt und vermag betrieblich allen Anforderungen gerecht zu werden.

Die 01[10] Öl (012) als H0-Modell von Märklin

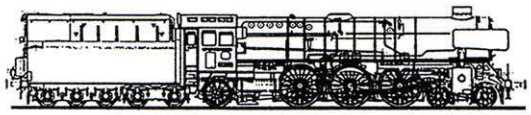


Bild 2. Nur zum Vergleich: die stark verkleinerte Typenskizze der ölgefeuerten 01.10 (012).

Modellgewicht: *561 g*
Anfahrspannung: *8 V*
Mindestgeschwindigkeit: *25,2 km/h = 0,08 m/s*
Höchstgeschwindigkeit bei 16 V: *328,9 km/h = 1,05 m/s*
Zugkraft in der Ebene: *1,29 N*
Zugkraft bei 5 % Steigung: *1 N*
Radsatz-Innenmaß: *14 mm*
Spurkranzdicke: *1,1 mm (ausgerundetes Profil)*
Spurkranzhöhe: *1,3 mm*
Motor/Getriebe: *Der Märklin-Allstrommotor mit 3poligem Anker befindet sich in leicht schräger Lage im Stehkesselbereich. Über ein linksseitig verdeckt angeordnetes Stirnradgetriebe erfolgt die Kraftübertragung auf die Treib- und Kuppelachsen. Die Räder des dritten Radsatzes sind mit Gummi-Haftreifen belegt. Das Umschalt-Relais mit dem Elektronik-Zusatz ist im Tender untergebracht.*
Laufeigenschaften und Fahrgeräusch: *Die Lauf- und Betriebseigenschaften sind im großen und ganzen recht gut; allerdings kippt bei voll aufgedrehtem Regler die ohne Last fahrende Lok wegen der stark überhöhten Endgeschwindigkeit in den 360-mm-Radien aus dem Gleis. Die Umschaltung der Fahrtrichtung funktioniert dank der Zusatz-Elektronik einwandfrei. Das Fahrgeräusch entspricht in etwa dem anderer Märklin-Dampflok-Modelle.*
Kleinster befahrbarer Radius: *360 mm*
Stromabnahme: *Sehr sichere Stromabnahme durch den 50 mm langen Skischleifer und den Massekontakt sämtlicher Lok- sowie der Tender-Drehgestellräder.*
Ballastgewichte: *Der Lokkessel und das Fahrwerk bestehen aus Metall, im Tender befindet sich ein 2teiliger Beschwerungsrahmen aus Stahlblech.*
Treib- und Kuppelstangen/Steuerung: *Etwas überdimensioniertes, robustes Metallgestänge aus geprägten Stanzteilen, das in seiner Ausführung mit den Gestängen von anderen Märklin-Dampflok-Modellen (BR 85, BR 78, S 3/6 etc.) vergleichbar ist.*
Beleuchtung: *Dreilicht-Spitzensignale an Lok und Tender mit fahrtrichtungsabhängiger Lichtumschaltung.*
Kupplungen: *Am Tender befindet sich eine Märklin-Relex-Kupplung; an der Lok besteht keine Kuppelmöglichkeit. Der Tender ist mit der Lok durch eine Stahlblech-Deichsel fest verbunden.*
Gehäusebefestigung: *Das Lokgehäuse ist durch eine Schraube von unten mit dem Fahrwerk verbunden, das Tendergehäuse ist aufgerastet. Bei der Demontage bzw. Montage gibt es keinerlei Probleme.*
Detaillierung: *Die aus Metall und Kunststoff gefertigte Lok (Kessel und Fahrwerk aus Metall, Führerstand und Umlauf aus Kunststoff) und der gänzlich aus Kunststoff bestehende Öltender weisen in guter Detaillierung alle wichtigen Vorbild-Einzelheiten auf, die, wie heutzutage allgemein üblich, teilweise extra anmontiert sind. Beim Vergleich mit der Typenskizze und Vorbildfotos ist allerdings zu vermerken, daß der 012-typische Schornstein im Durchmesser um ca. 1,5 mm zu klein geraten ist. Und auch beim Fahrwerk – Märklin verwendet aus Kostengründen, wie bereits in unserem Messebericht erwähnt, das Fahrwerk von der 03 – wird der Kenner die versetzten Gegengewichte am ersten Kuppelradsatz und die kräftigen Scherenklotzbremsen vergeblich suchen. Optisch störend und nicht mehr zeitgemäß wirkt der relativ große Kuppelabstand von ca. 6 mm zwischen Lok und Tender; hier könnte man sich eine geschicktere Lösung vorstellen! Wie dem auch sei, mit der 012 in ihrer grundsoliden robusten Qualität steht dem Modellbahner nun endlich das Modell einer ölgefeuerten Schnellzuglok zur Verfügung, das zumindest betrieblich allen Anforderungen voll gerecht wird.*
Lackierung und Beschriftung: *Gekonnt ausgeführte, makellose Seidenmatt-Lackierung und exakt aufgedruckte, feine Beschriftung (012 081-6, BD Hannover, Bw Rheine).*
Bemerkungen: *Das Modell ist für den problemlosen Einbau des Rauchgenerators 7226 vorbereitet.*
Mit der knapp gehaltenen Service-Anleitung kann man zurechtkommen.

Bild 3. In den sechziger Jahren aufgenommen: 01 1082 vor einem schweren Schnellzug (D 184), aus Gießen ausfahrend.

Maßvergleich	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer:	24 130	277,4	277
Gesamtachsstand:	12 400	142,5	139,5
Achsstand Treib-/Kuppelräder:	2 300	26,4	26
Treib-/Kuppelraddurchmesser:	2 000	23	22,5
Laufraddurchmesser vorn:	1 000	11,5	10
Laufraddurchmesser hinten:	1 250	14,4	14
Gesamthöhe über Schienen:	4 450	51,2	51,7
Höhe Kesselmitte:	3 100	35,6	35
Breite Lok:	3 050	35	35
Breite Tender:	3 050	35	35
Pufferlänge:	650	7,5	6,2
Pufferabstand:	1 750	20	20
Pufferhöhe:	1 050	12	12,5

Vorbilddaten:

Bauart: 2' C1' h 3

Gattungszeichen: S 36.20

Betriebsnummern: 01 1001–1105 (mit Lücken); ab 1968 BR 012

Stückzahl: 55 (davon wurden 34 auf Ölfeuerung umgebaut)

Hersteller: Schwartzkopff

Höchstgeschwindigkeit: 140 km/h

Erstes Baujahr: 1939/40, Umbau zwischen 1953–58

Datum der Ausmusterung: 31. 5. 1975

Besonderheiten:

Die Baureihe 012 entstand durch Rekonstruktion der ursprünglich stromlinienverkleideten Einheitslok der Baureihe 01[10]. Die wichtigsten Änderungen waren die Ausstattung mit neuen Kesseln und der Umbau auf Ölhauptfeuerung (siehe hierzu auch MIBA 2/1972).

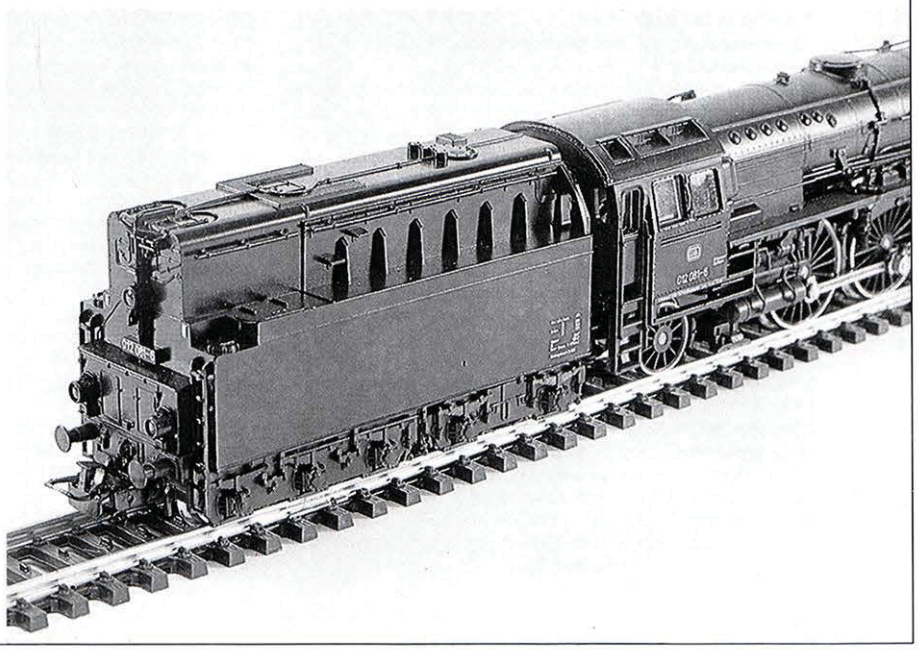


Bild 4. Wirkt auch im Modell recht wuchtig: der typische Öltender mit den diversen Leitungen.

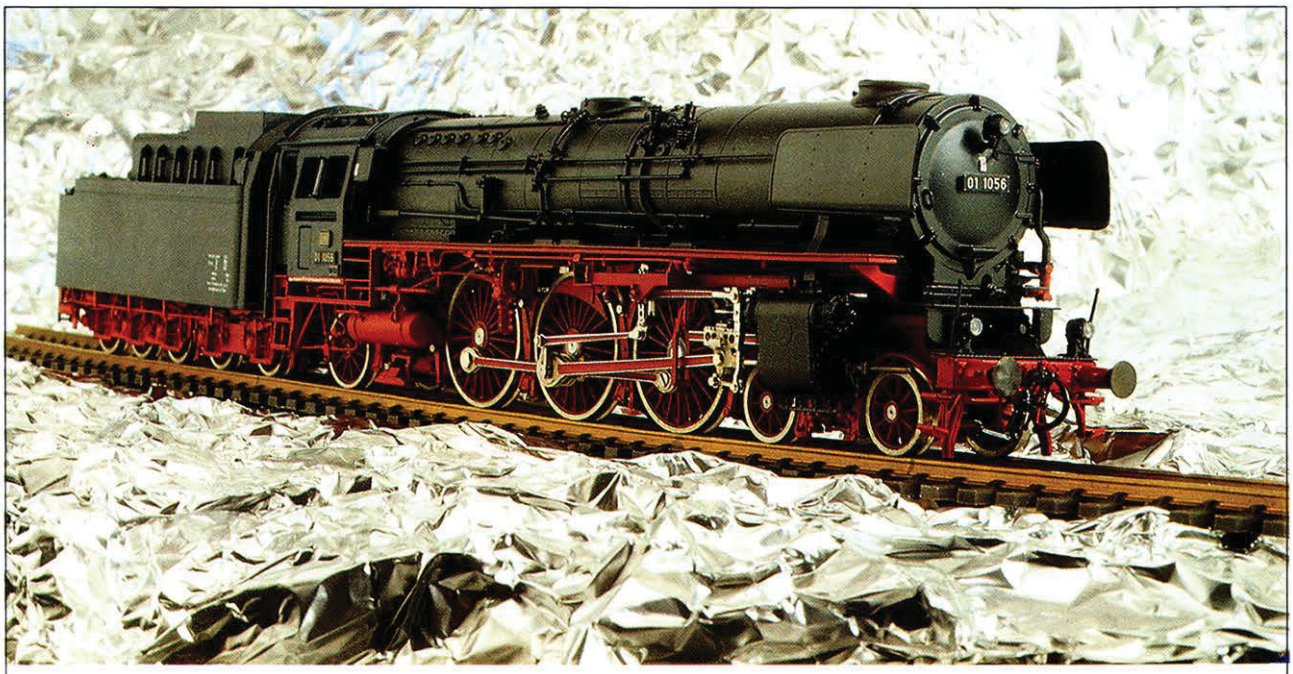


Bild 1. In hervorragender Kleinserienqualität präsentiert sich hier die kohlegefeuerte Version der 01.10 (011). Das H0-Modell war zwischenzeitlich auch als Öllok (012) im Handel.

01 1056 als Kleinserienmodell von Lemaco

Modellgewicht: *649 g (Lok ohne Tender 452 g)*
Anfahrspannung: *1,8 V*
Mindestgeschwindigkeit: *11,9 km/h = 0,038 m/s*
Höchstgeschwindigkeit bei 12 V: *139,2 km/h = 0,444 m/s*
Zugkraft in der Ebene: *82 g*
Zugkraft bei 5 % Steigung: *50 g*
Ein Zug, bestehend aus 13 4achsigen Roco-Reisezugwagen, wurde in der Ebene mühelos gezogen; bei 5 % Steigung konnten noch 7 Wagen angehängt werden. Beim Überschreiten der möglichen Anhängelast kommt es zum Schleudern der Rädern.
Radsatz-Innenmaß: *14,5 mm*
Spurkranzdicke: *0,7 mm*
Spurkranzhöhe: *0,65 mm*
Antrieb: *Im Stehkesselbereich befindet sich ein japanischer Canon-DC-Motor mit eisenlosem Rotor (vergleichbar mit Faulhaber-Motor). Über ein Schnecken-Stirnradgetriebe Modul 0,5 erfolgt der Antrieb der mittleren Kuppelachse; der weitere Antrieb wird dann durch die Kuppelstangen vorgenommen. Die Schnecke ist 4gängig und besteht, wie auch die übrigen Getriebezahnräder, aus Messing. Nach unten ist der Antrieb verschmutzungssicher geschlossen. Haftreifen sind keine vorhanden.*
Laufeigenschaften u. Fahrgeräusch: *Das Modell hat ausgezeichnete Betriebseigenschaften. Der Fahrzeuglauf ist ruhig, ausgewogen und absolut taumelfrei. Während des etwa 1stündigen Testprogramms zeigten sich keine antriebsbedingten Schwachstellen. Warum der Motor allerdings keine Schwungmasse erhalten hat – der Platz wäre vorhanden –, bleibt unverständlich; bei den Fahreigenschaften hätte damit noch das „Tüpfelchen auf das i" gesetzt werden können! Aber auch ohne Schwungmasse hat die Lok aus voller Fahrt immerhin noch einen Auslaufweg von ca. 20 cm. Die Kuppelachsen sind zwar originalgetreu federnd gelagert; die Federung ist aber viel zu hart, um im Betrieb eine volle Wirkung zu erreichen. Grundvoraussetzung für einen entgleisungssicheren Betrieb ist selbstverständlich ein dem Radprofil entsprechendes Schienenmaterial (siehe hierzu auch MIBA 4/70). Das handelsübliche Gleismaterial mit den großen Schienenlücken bei Weichen und Stoßstellen bei Gleisverbindungen wird in aller Regel nicht toleriert. Bei unseren Fahrversuchen über Roco-Weichen kam es wegen zu großem Spurkranzspiel im Herzstückbereich bei etwa jeder vierten Fahrt zur Entgleisung. Bei den Tests mit Weichen von Nemec/Schullern hingegen gab es keinerlei Probleme.*
Kleinster befahrbarer Radius: *600 mm*
Stromabnahme: *Der Stromabgriff erfolgt schleiferlos. Bei der Lok sind rechtsseitig die drei Kuppelräder und beim Tender linksseitig die letzten drei Räder gegenüber dem Gehäuse nicht isoliert, so daß Lok und Tender jeweils unterschiedliche Potentiale haben. Der Stromübergang vom Tender erfolgt über die metallene Kupplungsdeichsel. Bei diesem Stromabnahme-Prinzip hätte es im Hinblick auf eine optimale Stromaufnahme eigentlich auf der Hand gelegen, sämtliche Räder einer Seite zum Stromabgriff heranzuziehen.*
Ballastgewichte: *Im Lokkessel und im Tender befinden sich Bleigewichte. Durch das hohe Gewicht von über 600 g „liegt" die Lok sehr gut auf den Schienen.*
Treib- u. Kuppelstangen/Steuerung: *Das gesamte Triebwerksgestänge besteht aus Metallgußteilen. Bis auf die fehlenden Schmiergefäße an den Stangenlagern sind sämtliche Vorbildeinzelheiten maßstabsgerecht, in feinster Detailgenauigkeit und korrekter Form wiedergegeben. Ein Triebwerk das begeistert – filigran und dennoch stabil genug zum Anfassen!*
Beleuchtung: *Es ist keine Beleuchtung vorhanden.*
Kupplungen: *Im Lieferzustand sind an der Lok und am Tender Original-Kupplungsnachbildungen angebracht. Einfache Kuppelhaken bzw. Ösen für Märklin- und Fleischmann-Systemkupplungen liegen der Packung bei. Der Kupplungswechsel ist wegen aus- bzw. einzurastender winziger Seeger-Sicherungsscheibchen nicht einfach. Die Lok-Tenderkupplung erfolgt durch eine einfache, leicht einzuhängende Loch-/Hakendeichsel. Je nach vorhandenen Radien sind zwei Kupplungsabstände möglich.*
Gehäusebefestigung: *Das Lokgehäuse ist durch zwei M 1,4-Kreuzschlitzschrauben von unten und eine Spezial-*

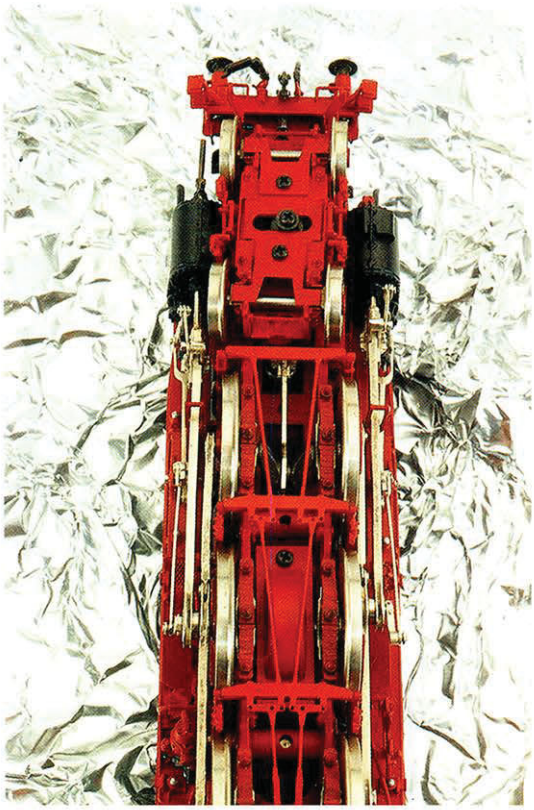


Bild 2. Blick von unten auf den Rahmen mit nachgebildetem Bremsgestänge und gekröpfter Achse mit innenliegender Treibstange (!).

M 2-Zylinderschraube durch den Kamin verschraubt. Das Tendergehäuse ist durch vier Kreuzschlitzschrauben von unten her befestigt. Beide Gehäuse lassen sich – falls man über die entsprechenden kleinen Kreuzschlitz-Schraubendreher verfügt – leicht entfernen und wieder anbringen.

Detaillierung: *Hier wird beste Feinmechanikerarbeit demonstriert. Das Modell besteht vollständig aus Metall, hauptsächlich Messing. Über 1100 Einzelteile (!) wurden sorgfältigst zusammen-„komponiert". Sämtliche Vorbildeinzelheiten, auch die normalerweise verdeckten, wie zum Beispiel das funktionsfähige Innentriebwerk mit der gekröpften Treibachse, sind korrekt nachgebildet. Die superfeinen Treibräder, denen die übrigen Räder in nichts nachstehen, sind mittels Blattfedern und Ausgleichshebeln – die Federung ist allerdings wie an anderen Stellen bereits erwähnt, recht hart – in einem filigranen Barrenrahmen gelagert. Keine Frage, daß Anzahl der Speichen, Speichenverstärkung („Schwimmhäute") und Plazierung der Gegengewichte genau mit dem Vorbild übereinstimmen. Die Radreifen bestehen vollständig aus Neusilber, so daß ein Abfahren bzw. Abblättern, wie dies mitunter bei vernickelten Rädern vorkommt, ausgeschlossen werden kann. In den Achsen befinden sich, wie beim Original, kleine Zentrierbohrungen. Vollständig nachgebildet ist auch die Bremsanlage mit dem gesamten Verbindungsgestänge. Die Puffer sind abgefedert, Brems- und Heizkupplungen herstellerseitig bereits montiert. Mit unglaublicher Detailgenauigkeit sind die zahlreichen Armaturen, Aggregate, Ventile, Handräder, Flansche, Rohrleitungen und Pumpen ausgeführt. Niete und Riffelblechstrukturen sind ätztechnisch sauber herausgearbeitet. Im Kohlekasten des Tenders befindet sich zwar irgend so ein „Zeugs", das große Ähnlichkeit mit Kohle hat, echte Anthrazitkohle hat aber doch ein etwas anderes Aussehen, so daß hier noch ein wenig echte Kohle „nachgebunkert" werden sollte. Schließlich möchte der Heizer ja hochwertiges Brennmaterial auf den Rost werfen und nicht irgendwelche „Blumenerde". Der Führerstand ist vollständig eingerichtet, einschließlich der Hocker für den „Meister" und seinen „Gehilfen", auch die kupferne Ölkanne ist nicht vergessen. Die Verglasung liegt lose bei und ist vom Käufer selbst einzukleben.*

Lackierung und Beschriftung: *Das Modell hat eine einwandfreie Seidenmatt-Einbrennlackierung in den Originalfarben RAL 9005 Schwarz und RAL 3002 Rot, die alle Feinheiten voll zur Geltung bringt. Die Manometer- und Wasserstandsanzeiger-Nachbildungen im Führerhaus sollte man noch mit etwas weißer Farbe behandeln.*

Die Beschriftung lautet: 01 1056, BD Münster, Bw Rheine. Die Angabe einer Untersuchungsfrist fehlt. Loknummern, Eigentumskennzeichen und Bw-Schilder sind ätztechnisch hergestellt und entsprechen in Form und Größe den Aluminium-Gußschildern des Originals. Auch die weiteren Anschriften sind lupenrein und größenrichtig ausgeführt.

Bemerkungen: *Das Modell wurde in einer durchnumerierten Serie von 300 Stück gefertigt.*

Außer einem Hinweisblatt auf Schmierstellen, Gehäusebefestigung und Tauschkupplungen liegt keine Betriebsanleitung bei.

Eine große, stabile Pappschachtel mit Schaumstoffeinlage gewährleistet sicheren Transport und Aufbewahrung. GA

Bild 3. Die Heizerseite des Lemaco-Modells.

Bild 4. Die 01 1100 steht heute noch für Dampfsonderfahrten zur Verfügung. Foto: DB/ Schwenold

Maßvergleich (Maße in mm)	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer:	24130	277,4	283,7*
Gesamtachsstand:	12400	142,5	143
Achsstand			
Treib-/Kuppelräder:	2300	26,4	26,5
Drehgestell-Achsstand:	2200	25,3	26
Treibraddurchmesser:	2000	23	23
Laufraddurchmesser vorn:	1000	11,5	11,5
Laufraddurchmesser hinten:	1250	14,4	14
Gesamthöhe:	4450	51,2	50,2
Breite:	3050	35,1	36,3
Tenderhöhe:	4249	48,8	49,3
Tenderbreite:	3100	35,6	35,7
Tenderraddurchmesser:	1000	11,5	11,5
Pufferlänge:	650	7,5	7,2
Pufferabstand:	1750	20	20
Pufferhöhe:	1025	11,8	12

* eng gekuppelt

Vorbilddaten:

Bauart: 2'C 1'h 3
Gattung: S 36.20
Betriebsnummern: 01 1001, 01 1052-1105
Stückzahl: 55 (54 kamen noch zur DB)
Lieferfirma: BMAG, vorm. Schwartzkopff
Höchstgeschwindigkeit: 140 km/h
Indienststellung: ab 1939
Ausmusterung: 1975
Besonderheiten: Die 01.10 ist eine Weiterentwicklung der Baureihe 01. Anfangs hatten die Loks Stromlinienverkleidung und waren für eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h zugelassen. Bereits in den vierziger Jahren wurde mit der Entfernung der die routinemäßige Wartung behindernden Verkleidung begonnen, zumal durch die Kriegsereignisse auch kein Bedarf mehr an Prestige-Lokomotiven für die Führung schneller Reisezüge bestand. Ab 1953 wurden von der DB die schadhaft gewordenen Kessel erneuert; 1956-58 erhielten 34 Maschinen Ölfeuerung und wurden ab 1968 als BR 012 bezeichnet. 10 Loks blieben erhalten, von denen die betriebsfähige 01 1100, der Museums-Dampflokstar der DB, durch die vielen Sonderfahrten bekannt wurde.

Bild 5. Die kohlegefeuerte 01.10 unterscheidet sich von ihrer „Ol-Schwester“ u.a. durch den niedrigeren Schornstein. 01 1098 ist hier mit einem Entlastungszug bei Friedberg unterwegs.

Bild 6. Nochmals 01 1082, eine ölgefeuerte Lok; hier hat sie den D 283 am Haken. Foto: MIBA-Archiv/Eckert