

Nur € 5,90

Das führende Magazin für Eisenbahn- und Modellbahn-Freunde



Modell Eisen Bahner



1 Januar 2025
74. Jahrgang

Deutschland 5,90 €
Österreich 6,70 € Schweiz 9,80 CHF
B/NL/Lux 7,20 € Dänemark 65,90 DKK

Top-Neuheiten im Test

DB-86 von Märklin
„Bundesnebenbahnerin“ in H0



E32 in N
von Piko



Baureihe 62 in TT
von Piko



ET 85 in H0 von
Märklin

Pfiffige Projekte für die Anlage

- Bahnbrücken nach Vorbild selbst bauen
- Gebäuderuine mit viel Leben als Blickfang

PLUS Film-Faszination

Die E 94

Das deutsche Krokodil



Jetzt kostenlos zum Streamen
Exklusiv für Abonnenten auf DVD!

Zwei Ziffern – ein Mythos

Baureihe 01

Darum ist sie die beliebteste Pacific

22000 Tonnen pro Stunde!

Faszination pur:
Schneeschleudern im Einsatz



Voll fetter Brummer

EUROTRAIN®
... fährt für idee+spiel

Preis-, Farb- und Modellabweichungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer. Kigebot bei allen teilnehmenden idee+spiel-Handlern. Zu finden unter www.idealmodellspiel.com/de/fachgeschaeft/. Werbung konzipiert von: idee+spiel Betriebs GmbH, Dampfering 4, 51135 Hildesheim.



folge uns auf
Instagram



EUROTRAIN
EXKLUSIV

PIKO

Einmalige, limitierte Sonderauflage.
Ausschließlich in den EUROTRAIN-
und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich.
Solange Vorrat reicht.

H0 Diesellokomotive BR 212 Bahnbau

- Kraftvoller Motor für hervorragende Laufeigenschaften
- Feinste Lackierung und Bedruckung
- Separat angesetzte Handstangen
- Detailliert nachgebildeter Führerstand
- PluX22-Digitalschnittstelle

H0 VI

DB
AG

139
mm

Gleichstrom Analog

Gleichstrom Digital mit Sound

Wechselstrom Digital mit Sound

Art.-Nr. 71323

€ 189,99

Art.-Nr. 71324

€ 299,99

Art.-Nr. 71325

€ 299,99

idee+spiel® ist ein Spielwaren- und Modellhobby-Fachhändler-Verbund mit über 600 kompetenten Geschäften.

Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11

Montag - Freitag: 9.00 - 17.00 Uhr

www.idealmodellspiel.com



Stefan Alkofer, Chefredakteur

Überrascht?

Vor ein paar Monaten hatte ich es Ihnen bereits angekündigt. Nach vielen Jahren ändern wir das Erscheinungsbild des MODELLEISENBAHNER. Wir wollen ein wenig moderner und frischer werden und haben uns auch entschlossen die Fließtext-schrift umzustellen. Davon versprechen wir uns eine bessere Lesbarkeit. Hoffentlich gefallen Ihnen unsere Veränderungen am Heft. Ich bin gespannt auf Ihre Reaktionen.

Weit bedeutender als die Änderungen am MEB sind die politischen Veränderungen, die in den nächsten Jahren auf uns zukommen. In den USA wurde gewählt und es könnte sein, dass es in Europa ungemütlich wird. Gleichzeitig beschloss die aktuelle Bundesregierung, sich selbst abzuschaffen und deshalb dürfen auch wir uns in wenigen Wochen zur Wahlurne begeben.

Und man muss wahrlich kein Prophet sein, um vorauszusagen, dass die nächste Bundesregierung andere Farben als die einer Ampel aufweisen wird.

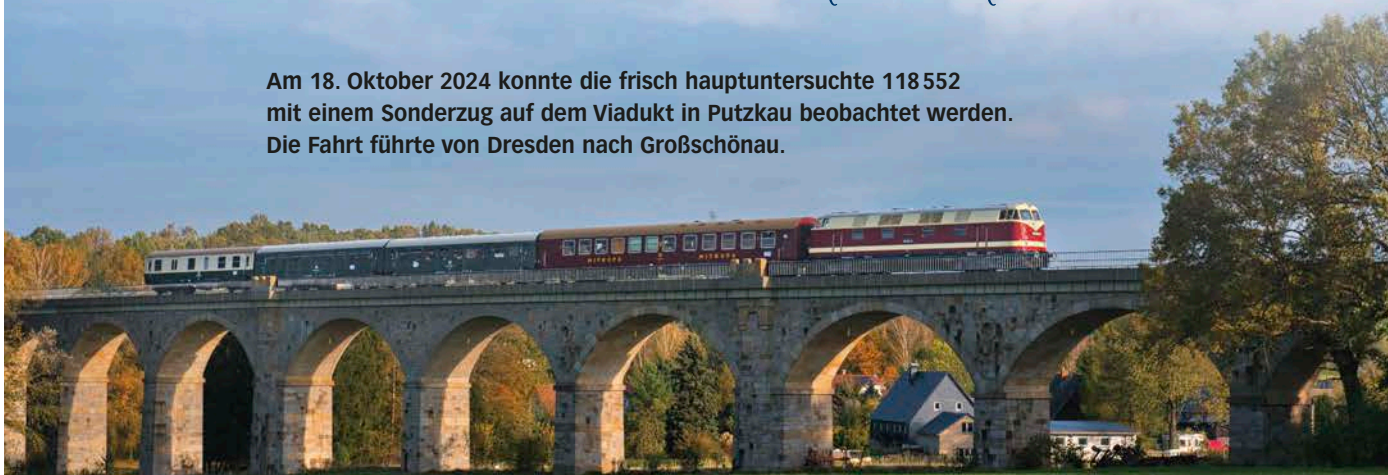
All das geschieht in ohnehin schwierigen Zeiten. Es stehen gewaltige Investitionen in die Infrastruktur, die Bildung und die Sicherheit an; von klimapolitischen Maßnahmen spricht gar niemand mehr.

Von einer veränderten Regierung könnten auch die Bahn und ihre Kunden betroffen sein: Ob die ehrgeizigen Modernisierungs- und Ausbaupläne weiterverfolgt werden, ist ungewiss. Viele Bahn-(Groß)-Projekte der nächsten Jahre sind längst nicht in trockenen Tüchern und auch über das Ende des Deutschland-Tickets wird unter anderen vom bayerischen Ministerpräsidenten öffentlich nachgedacht. Damit wäre dieses erfolgreiche Projekt zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene schon wieder beendet.

Einstweilen wünsche ich Ihnen im Namen der Redaktion trotzdem ein friedliches Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins kommende Jahr.

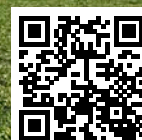
Ihr *Stefan Alkofer*

Am 18. Oktober 2024 konnte die frisch hauptuntersuchte 118552 mit einem Sonderzug auf dem Viadukt in Putzkau beobachtet werden. Die Fahrt führte von Dresden nach Großschönau.



Viele schöne Überraschungen ...

... warten auch in unserem Adventskalender auf Sie! Vom 1. bis zum 24. Dezember gibt es jeden Tag tolle Preise zu gewinnen – von faszinierender Eisenbahn-Lektüre bis zu wertvollen Modellbahn-Artikeln. Schauen Sie bis Heiligabend jeden Tag hinter ein neues Türchen auf plus.geramond.de/adventskalender oder scannen Sie einfach diesen QR-Code. Viel Glück!





6 | Kaum eine Dampflokomotive zieht die Eisenbahnfreunde bis heute so in ihren Bann wie die Baureihe 01. Doch was steckt hinter dieser fast kultartigen Verehrung? Unsere Titelgeschichte möchte einer Antwort auf diese Frage zumindest nahekommen.

Vorbild

■ Titelthema

6 Zwei Ziffern – ein Mythos: 01

Mit der Baureihe 01 begann vor 100 Jahren die Epoche der Einheitslokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Die von Richard Paul Wagner entworfenen, kräftigen Schnellzug-Maschinen waren zwar nicht unumstritten, doch sie sollten rasch das Bild der Eisenbahn entscheidend mitprägen. Zur wahren Legende entwickelte sich die 01 dann bei der Bundesbahn, der Reichsbahn in der DDR und vor allem im Museumsbetrieb.

18 Bahnwelt aktuell

■ Drehscheibe

32 Bahnhof des Jahres: Bautzen

Seit fast 180 Jahren halten nun schon Züge in der Stadt an der Spree. Das Bahnhofsgebäude geht noch auf diese Zeit zurück, wurde aber längst mehrfach umgebaut und erweitert. Nach der letzten Renovierung erhielt es endlich die verdiente Auszeichnung.

■ Geschichte und Geschichten

34 Dreiecksfahrt

Am 7. Oktober 1973 lud der DMV zu einer Sonderfahrt mit der Werklok 3II des Raw Cottbus – einer preußischen T13 – ein.

38 Seddin 1924

Wir blicken auf die Fachtagung und Fahrzeugausstellung zurück, die vor 100 Jahren für Aufsehen in der Fachwelt sorgte.

■ Lokomotive

44 Gegen den Schnee

In der kalten Jahreszeit macht die DB AG oft keine gute Figur, viel zu oft fallen Zugfahrten wegen verschneiter Gleise aus. Dabei müsste dies nicht sein, der Firma Beilhack sei Dank!

50 Gescheitert an den Rocky Mountains

Krauss-Maffei war sich vor mehr als 60 Jahren sicher, dass ihre Neuentwicklung ML 4000 die US-Bahngesellschaft Denver & Rio Grande Railroad begeistern würde – doch dann kam alles ganz anders.

Modell

■ Test

62 Bundesnebenbahnerin

Mit der DB-Lok 86 507 stellt Märklin eine wichtige Neukonstruktion für H0 vor.

64 Der Vorort-ET

Der zweite Göppinger Streich folgt zugleich, mit dem H0-Elektrotriebwagen ET85 der DB.

66 TTenderlok

Was H0-Bahner schon länger haben, liefert Piko nun auch für TT: die DR-Baureihe 62.

68 Das Schnuckelchen

Aus Sonneberg kommt mit dem Piko-Modell der DB-Altbau-E-Lok E32 auch Neues für N.

■ Probefahrt

70 Ein Vectron muss sein

Vectron-Elektrolok von Minitrix für N.

71 Der Standard des Ostens

OSShD-Typ B-Wagen für Spur N von Arnold.

72 Hintergründiges aus Sachsen

Modellbahn-Hintergründe von Elriwa.



44 | Jahrzehntlang stand die Firma Beilhack aus Rosenheim für leistungsfähige Schneeräumtechnik auf Schienen. Wir zeigen die Entwicklung von gestern bis heute auf.

76 | Der Harz ist und bleibt ein beliebtes Modellbahnthema. Wir stellen Ihnen eine besonders schöne H0m-Anlage nach dem Vorbild der Selketalbahn vor.



94 | Beim Vorbild sind ungenutzte Bahngelände oft dem Verfall ausgesetzt. Einige haben jedoch Glück und werden wieder instand gesetzt. Dies ist auch in unserer „Werkstatt“ der Fall: Fleißige H0-Hände möbeln einen Lokschuppen auf.

Außerdem

- 72 Spritzguss-Debüt in 1:220**
Corail-Wagen für die Spur Z von Azar Models.
- 73 Großstädtisch**
Stadthäuser-Bausätze von „Spur-N-Teile.de“.
- 73 Gute Mischung**
Busch-H0-Ausgestaltungsset mit Betonmischer.
- Szene**
- 74 Frohes Fest**
Passend zur Adventszeit stellen wir Martin Staebler's großartige Weihnachtswaggons vor.
- 76 Gruß aus Hasselfelde**
Arnold van Waes H0m-Anlage stellt Szenen an der Selketalbahn in feinsten Manier nach.
- Werkstatt**
- 90 Die junge Schwester**
Karl-Ernst Klee baute sowohl die alte als auch die neue Hinterrheinbrücke der RhB nach.
- 94 Lost Place? Von wegen!**
Noch nicht verloren ist das alte H0-Heizhaus von Michael Lorenz, das nun renoviert wird.

- 60 Termine & Treffpunkte**
- 82 Neuheiten**
- 86 BDEF**
- 88 Modellbahn aktuell**
- 98 Vorschau**



Titel: 01 150 beschleunigt ihren Sonderzug zwischen Köln Hbf und Hansaring, 18. Oktober 2014. Foto: Joachim Bügel

MODELLEISENBAHNER

IMPRESSUM

Heft: Ausgabe 01/2025, Jahrgang 74
Chefredakteur: Stefan Alkofer (Vi.S.d.P.)
Redaktion: Andreas Bauer-Portner (abp), Alexander Bergner (ba)
Editorial Director: Michael Hofbauer
Mitarbeitende dieser Ausgabe: Volker Emersleben, Dirk Endisch, Dr. Ralf Fellenberg, Karl-Ernst Klee, Rein Korthof, Michael Lorenz, Richard Oed, Dr. Helmut Petrovitsch, Martin Staebler
Redaktionsassistent: Angelika Gäck, Caroline Simpson
Layout: Claudia Reidl (fr)
Korrektur: Jana Müller (fr), Matthias Müller (fr)
Head of Magazine Brands: Markus Pilzweiger
Produktionsleitung Magazine: Grit Häußler
Herstellung: Sabine Springer
Verlag: GeraMond Media GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Gerrit Klein
Director Sales B2B, Media Gesamtleitung: Jessica Wygas, jessica.wygas@verlagshaus.de (verantwortlich für den Inhalt der Anzeigen)
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein, bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Anzeigendisposition: Hildegund Roeßler, hildegund.roessler@verlagshaus.de
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn
Vertrieb/Auslieferung: Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb Unterschleißheim (www.mzv.de)
Litho: Ludwig Media GmbH, Zell am See, Österreich
Druck: Walstead Central Europe, Krakau, Polen
 © 2024, Verlagsgruppe Bahn GmbH, ISSN 0026-7422
 100%-Gesellschafterin der GeraMond Media GmbH ist die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH.
Geschäftsführender Gesellschafter: Clemens Schüssler
 Gerichtsstand ist München.

Die Zeitschrift und alle darin enthaltenen Beiträge und Abbildungen sind urheberrechtlich geschützt. Eingereichte Manuskripte müssen frei von Rechten Dritter sein. Mit der Annahme des Manuskripts überträgt der Verfasser dem Verlag das ausschließliche Recht zur Veröffentlichung, insbesondere zur Vervielfältigung, Verbreitung und öffentlichen Zugänglichmachung, also insbesondere auch im Hinblick auf Online-Publikationen.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft. Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung übernommen werden. Für unverlangt eingesandenes Bild- und Textmaterial wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung, Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher Genehmigung des Verlages.

VGB | GeraMond
[VERLAGSGRUPPE BAHN]

KUNDENSERVICE, ABO UND EINZELHEFTBESTELLUNG

✉ **MODELLEISENBAHNER ABO-SERVICE**
Postfach 1154, 23600 Bad Schwartau

☎ **+49 (0)89/46 22 0001**

Unser Kundenservice ist von Montag bis Freitag von 8 bis 18 Uhr telefonisch erreichbar.

📧 **leserservice@modelleisenbahner.de**

🌐 **www.modelleisenbahner.de**

Preise: Einzelheft 5,90 € (D), 6,70 € (A), 9,80 CHF (CH), 7,20 € (B, NL, Lux), 65,90 DKK (DK) (bei Einzelversand zzgl. Versandkosten), Jahres-Abopreis (12 Hefte) 68,40 € (inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand).

Abo bestellen unter www.modelleisenbahner.de/abo

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZ0000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe, der mit der Vorausgabe angekündigt wird. Den aktuellen Abopreis findet der Abonnent immer hier im Impressum. Die Mandatreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

Erscheinen und Bezug: Der MODELLEISENBAHNER erscheint zwölfmal jährlich. Sie erhalten den MODELLEISENBAHNER (Deutschland, Österreich, Schweiz, Belgien, Niederlande, Luxemburg, Dänemark) im Bahnhofsbuchhandel, an gut sortierten Zeitschriftenkiosken sowie direkt beim Verlag.

Händler in Ihrer Nähe finden Sie unter www.mykiosk.de

LESERBRIEFE UND BERATUNG

✉ **MODELLEISENBAHNER**
Postfach 400209, 80702 München

☎ **+49 (0)89/13 06 99 872**

📧 **redaktion@modelleisenbahner.de**

🌐 **www.modelleisenbahner.de**

Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

ANZEIGEN

✉ **anzeigen@verlagshaus.de**

Mediadaten: www.media.verlagshaus.de

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 05 vom 1.1.2025



Zwei Ziffern - 01 ein Mythos: 01

Foto: Sammlung Eisenbahnstiftung

Sie war nie die schnellste, größte oder stärkste deutsche Dampflokomotive, nicht einmal die herausragendste unter ihresgleichen, den Schnellzug-Maschinen. Und doch, die 01 gilt als die deutsche Dampflokomotive schlechthin! Warum eigentlich? Einem Mythos auf der Spur.



01 105 ist 1939 im Anhalter Bahnhof vor den D40 nach München gespannt worden. Um 11:50 Uhr wird der Zug die Fahrt antreten.

Mit Mythen und Legenden ist es so eine Sache: Sie beruhen zwar in aller Regel auf wahren Begebenheiten, dennoch entspringt ein großer Teil derartigen Erzählungen dem Reich der Phantasie. Bei der Eisenbahn und ihrer Geschichte ist man dagegen stets bemüht, sich möglichst an die Fakten zu halten. Dies gilt nicht nur für die so beliebten „Lokführergeschichten“, sondern in besonderem Maße für die Historie des Lokomotivbaus. Nun ist es allerdings auch so, dass es seit dem Bau der ersten Dampflok vor inzwischen mehr als 220 Jahren unterschiedliche Schulen der Lokomotivbaukunst gibt, die teils parallel, manchmal sogar konträr zueinander verliefen. Insbesondere die deutschen Lokomotivbau-Ingenieure waren in früheren Zeiten durchaus bekannt dafür, teils sehr unterschiedliche Auffassungen davon vertreten zu haben, wie denn nun die für ihre jeweiligen Einsatzzwecke optimale Dampflok auszusehen habe.

Auch die 01 musste sich ihren Sonderstatus erst erarbeiten

So gesehen stellt die Schnellzugdampflok, von der diese Titelgeschichte handelt, einen echten Präzedenzfall in dieser Hinsicht dar: Ihre Entwicklung fiel in eine schwierige Zeit, über ihre konstruktive Ausgestaltung wurde gerungen und diskutiert wie wohl noch nie zuvor bei einer deutschen Dampflokomotive. Verzögerungen beim Bau und weitere Probleme prägten die Epoche ihrer Entstehung, ihr Weg in den Bahnalltag war nicht frei von Hemmnissen. Sie stand zudem nie an der



Foto: Sg. Eisenbahnstiftung, Archiv Ludger Kemning

So sah der Stand des deutschen Lokomotivbaus vor rund 100 Jahren aus: Als 11000. gefertigte Lok lieferte Borsig 1922 die hier abgebildete P 10 „Elberfeld 2811“. Sie ist noch als 17 002 beschriftet, denn die preußische P 10 sollte zunächst als Schnellzuglok in das Nummernschema der noch jungen Reichsbahn eingegliedert werden.

Spitze der Lokomotivbau-Leistungsskala, war keine sonderlich spektakuläre Konstruktion und konnte auch sonst nicht mit Superlativen aufwarten. Sie war so gesehen vollkommen alltäglich, im Grunde nichts Besonderes.

Und doch war es genau diese Baureihe, die zu dem Mythos auf deutschen Schienen werden sollte, den noch heute jeder Eisenbahnfan, ja sogar ein Großteil der nicht ausgeprägt Bahn-affinen Öffentlichkeit kennt. Die Lokomotive, die weltweit das Bild des deutschen Dampflokbaus und der Eisenbahn an sich bis in die heutige Zeit prägt. Die noch immer die Herzen ihrer Verehrer höher schlagen lässt, wenn sie mit ihren Zwei-Meter-Rädern in flotter Fahrt an ihnen vorbeidonnert.

Vor 100 Jahren begann die Ära einer legendären Schnellzuglok

Es sind nur zwei Ziffern, doch es handelt sich um einen Mythos: 01. Mehr braucht man eigentlich gar nicht mehr sagen, denn kaum eine andere Maschine dürfte so oft in den Fokus der Kameraobjektive geraten, in Abhandlungen der Dampflok-Experten erläutert oder auch nur in den manchmal hitzigen „Dampf-Diskursen“ unter Eisenbahnfreunden vorgekommen sein wie die Einheits-Schnellzugdampflok der Baureihe 01. Auch wenn sie nicht nur Anhänger, sondern stets auch Kritiker hatte und hat, ist ihr Status doch legendär und noch immer ungebrochen.

Doch worauf gründet eigentlich dieser kultartige Nimbus der 01? Liegt es wirklich nur daran, dass sie einfach und mehr aus dem Zufall ihrer Entstehungsgeschichte heraus die erstgenannte Baureihe im prägnanten Baureihen-Schema der damaligen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft war? Oder steckt doch etwas anderes dahinter? In den nachfolgenden fünf Kapiteln – von der Entwicklung der Einheitsloks vor über 100 Jahren bis hin zu den Einsätzen der Baureihe 01 im heutigen Museumsbetrieb – soll zumindest im Ansatz versucht werden, den „Mythos 01“ zu entschlüsseln.



Lok 1367, Klasse Ps-4 der amerikanischen Southern Railway, ist eine den sogenannten „Heavy Pacifics“ der United States Railroad Administration (USRA) nah verwandte Konstruktion. Derartige große Heißdampf-Schnellzugloks mit einfacher Dampfdehnung lernte Richard Paul Wagner auf einer USA-Studienreise kennen und schätzen.

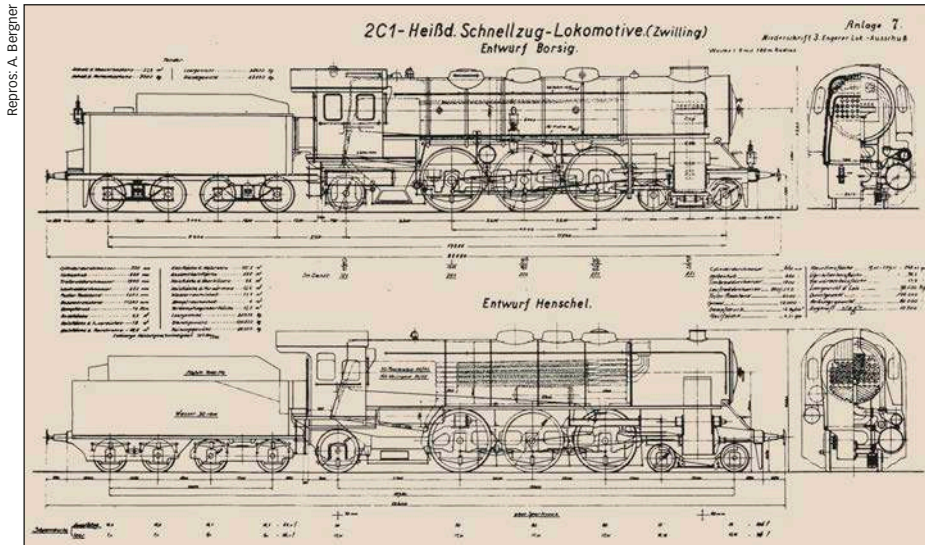
Foto: Otto Perry Collection, Denver Public Library



Foto: Sig. Robin Garm

Fast 100 Jahre ist es nun her: 01 008, die erste an die Reichsbahn gelieferte 01, steht im schicken Fitolack in den Borsig-Werkshallen.

Der 01-Entstehungsprozess – ein steiniger Weg



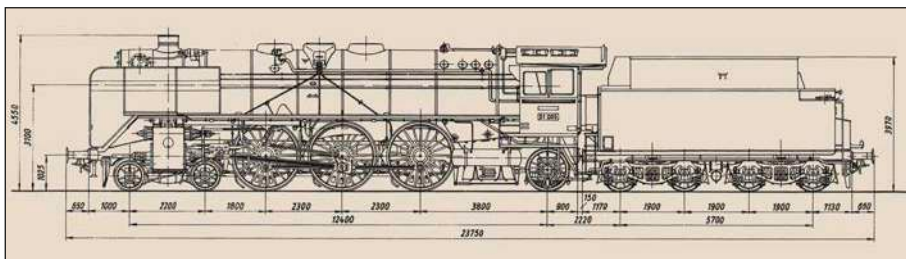
Repros: A. Bergner

Die ersten Vorentwürfe der geplanten „einheitlichen Schnellzuglokomotive“ trugen noch erkennbar die Handschriften der Lokomotivfabriken, die sie eingereicht hatten.

So modern die Baureihe 01 vor 100 Jahren auch war, die hohen Erwartungen konnte sie doch nie ganz erfüllen.

Breit angelegt war das Programm der neuen Einheitslokomotiven, die unter der Ägide des Lokbau-Dezernenten R. P. Wagner entstehen sollten. Schließlich galt es, den weitgehend veralteten Länderbahn-Lokpark zu ersetzen und durch Reparationen an die Siegermächte des Ersten Weltkriegs fehlende Maschinen zu ergänzen. Bislang begnügte man sich mit dem Weiterbau bewährter Konstruktionen, etwa der preußischen P 10. Doch nun sollte es für alle Zugattungen neue, nach einheitlichen Baugrundsätzen entworfene Dampflokotiven geben.

Als besonders Vordringlich galt die Entwicklung einer neuen Schnellzuglok, da sich das Bild der D-Züge bei der jungen Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft rasch veränderte: Statt vieler kurzer Schnellzüge waren nun weniger, dafür aber immer längere Garnituren mit schweren Stahlaufbau-Wagen unterwegs. Wagner schlug dafür eine große 2'C1-, „Pacific“-



Nach langem Hin und Her stand endlich fest: Basierend auf der Borsig-Planung wird die Baureihe 01 verwirklicht. Die Zeichnung stellt die Vorserie-Maschine 01 005 dar.

Geistiger Vater der Einheitslokomotiven: Richard Paul Wagner



Der gebürtige Berliner (1882–1953) wusste früh, dass er Lokomotiven entwerfen wollte. Nach dem Maschinenbau-Studium begann seine Laufbahn 1906 bei den Preußischen Staatseisenbahnen. Er stieg in der 1920 neu gegründeten Reichsbahn schnell zu einem der wichtigsten Lokomotivbau-Fachmänner auf. 1923 berief man ihn zum „Dezernenten für die Bauart der Lokomotiven“. In dieser Position konzipierte er das Baukasten-System der Einheitslokomotiven. Diese Idee war revolutionär und weit-sichtig, die konkrete Umsetzung derselben wegen seiner teils sehr eigenwilligen Lokbau-Grundsätze aber stets umstritten.

Wagner war von der 01 überzeugt und vertrat in Fachbeiträgen seine Standpunkte.



Foto/Repro: Borsig/A. Bergner

Für Rekordfahrten war die 01 ungeeignet. Wagner entwarf daher zusammen mit Borsig-Ingenieur Adolf Wolff die 2'C2'h3-Stromlinien-Baureihe 05. Am 11. Mai 1936 erreichte 05 002 200,4 km/h.



Schnellzuglok in Heißdampf-Ausführung mit einfachem Zweizylinder-Triebwerk vor. Als im Dezember 1925 mit 01 008 die erste Lok der neuen Baureihe an die Reichsbahn übergeben wurde, gab es ein Für und Wider: Die Leistung von über 2000 PS beeindruckte und die Verbrauchswerte waren gut, doch die 01 geriet zu schwer, der Kessel mit sehr langen Heiz- und Rauchrohren war unelastisch und wenig verdampfungswillig. Die 01 war letztlich aber vor allem eines: Im besten Sinne konventionell. Obwohl mit ihr in neue Größenordnungen bei Schnellzuglokomotiven auf deutschen Gleisen vorgestoßen wurde, liegt in ihrer Konstruktion der „Mythos 01“ sicher nicht begründet.

Baureihe 02: Von Anfang an chancenlos

Repro: A. Bergner

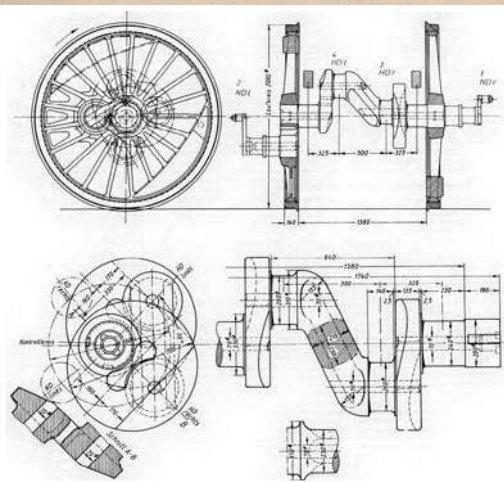


Foto: DfA Darmstadt (Hubert), Sig. Eisenbahnstiftung



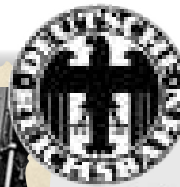
Aufwendigstes Bauteil der 02 war zweifelsfrei die aus dem Vollen geschmiedete Kropfachse – ein wichtiges Argument gegen die Vierzylinder-Lok.

Die beiden Kolbenstangen der inneren Hochdruck-Zylinder sind an 02 006 unübersehbar.

Die Ingenieure aus Süddeutschland konnten es aus R. P. Wagners Sicht einfach nicht lassen. Da man dort wusste, wie gut sich Vierzylinder-Verbundloks im Schnellzugdienst bewährten, pochte man darauf, dass neben der 01 parallel auch eine Vierzylinder-Verbund-Heißdampf-ausführung der neuen Schnellzug-Einheitslok entworfen und gebaut wurde: die 02. Zu immerhin zehn Probeexemplaren konnte sich der Lokausschuss durchringen, die allesamt noch 1925/26 geliefert wurden – doch diese waren ein vergiftetes Geschenk an die Verbund-Verfechter bei der Reichsbahn. Wagner sorgte dafür, dass sein thermisch ungünstiger 01-Kessel mit einem schlecht durchkonstruierten Verbundtriebwerk kombiniert wurde. So konnte erst ab Geschwindigkeiten von etwa 70 km/h eine bessere Leistungsentfaltung als bei der 01 erreicht werden, der Dampfverbrauch der 02 lag sogar durch die Bank höher. Da auch der Kohleverbrauch nicht niedriger als jener der 01 war und man höhere Fertigungs- und Wartungskosten scheute, zog die 02 den Kürzeren. Bezeichnend, dass von den erfahrenen Verbund-Leuten keiner aktiv in die Konstruktion der 02 eingebunden wurde. Ende der 1930er-Jahre wurden alle 02 in 01 (Ordnungsnummern 01 011 und 233 – 241) umgebaut.



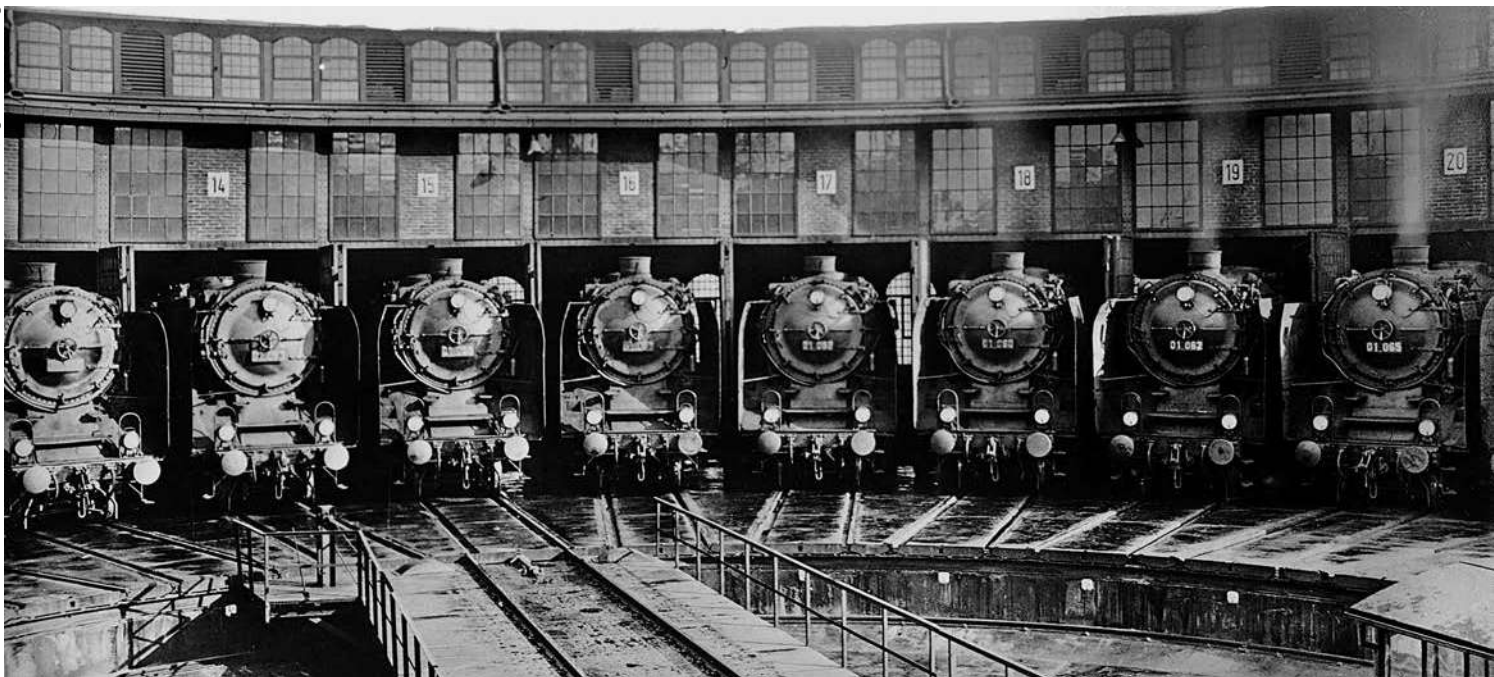
Die Werbeanzeigen in den Lokbau-Fachzeitschriften beschäftigten sich intensiv mit der 01. Die Schwartzkopff-Reklame (links) zeigt die „Evolution“ der 01 auf.



Fotos v.l.n.r.: RBD Köln (Fellern) / RVM / Fritz Eschen, alle Sigs. Eisenbahnstiftung

Die Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg war sicher die glanzvollste für die 01, trotz aller gesellschaftlichen und weltpolitischen Verwerfungen jener Jahre. Die großen, nagelneuen Maschinen verkörperten auch äußerlich das stolze Selbstbild der Reichsbahn.

Foto: Rudolf Kreuzer, Sigs. Eisenbahnstiftung



1931 wurden am Schuppen 2 des Bahnbetriebswerks Hannover die dort stationierten Lokomotiven 01 051, 053, 055, 057, 058, 060, 062 und 065 fotografisch festgehalten – ein ganzes Schnellzug-Bw voller neuer 01 war jedoch mehr ein Wunschbild denn Realität.

Parade-Zugpferd der Reichsbahn in dunkler Zeit

Der Anfang einer Legende: Aller frühen Vorbehalte zum Trotz entwickelte sich die Baureihe 01 schnell zur bekanntesten Dampflok auf den Gleisen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft.

Da das Budget der Reichsbahn in den 1920er-Jahren nicht gerade üppig war, setzte der Bau der neuen Reihe 01 nur zögerlich ein. Nach den zehn Vorausloks von 1925/26, die zudem erst einmal erprobt werden mussten, startete die Serienbeschaffung mit 01 012 im Jahr 1927. Auch wenn die 01 nicht der ganz große Wurf war, den man sich erhofft hatte, bewährte sie sich im Schnellzug-

dienst zunächst ordentlich. Die 120 km/h, die sie erreichte, war das damals mögliche Maximum auf Reichsbahngleisen. Auch äußerlich verkörperte sie mit ihrer massigen, aber doch technisch-nüchternen Gestaltung gegenüber den eklektizistisch daherkommenden Länderbahnloks den Fortschrittsglauben der Bauhaus-Epoche. Vor allem die großen Windleitbleche prägten ihr Erscheinungsbild nachhaltig.