



**REKORDE UND REVIERE**  
Was die Lok-Legenden  
in Deutschland leisteten



**ERINNERUNGEN**  
Auf der 012 durch  
das Emsland



**MYTHOS 2'C 1'**  
Warum DB und DR auf  
die Pazifik-Loks setzten

BAHNEXTRA

# BAHNEXTRA

2.2018 MÄRZ / APRIL

€ 12,90

Ab € 14,90  
Dahlg. € 25,90  
FCL/DB, € 14,90  
DB-Dahlg. € 130,00

**Ihre Gratisausgabe**



Von der 01 bis zur 61

## Schnellzug-Dampfloks

bei Bundesbahn und Reichsbahn



**Komplette Lokliste**



**FASZINIERENDE ZEITZEUGEN:** Welche Maschinen heute noch existieren

**Typen und Technik**



Sämtliche Baureihen aus dem Einsatzbestand von DB und DR



**GESCHICHTE:** Berühmte Strecken und klassische Dienststellen

# Das kleine Magazin über die große Bahn

**PLUS** 16 Seiten aktuelle Streckenchronik



München - Lindau



Wie die Allgäubahn ihr Gesicht verändert

Jeden Monat neu am Kiosk!

Der lange Weg zu den EDV-Nummern:

## Zäsur vor 50 Jahren

1968: Der Umzeichnungsplan und die Folgen

Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter [www.mykiosk.com](http://www.mykiosk.com) finden oder QR-Code scannen!

Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

[www.lok-magazin.de/abo](http://www.lok-magazin.de/abo)





22

**Bayerns Berühmteste:** Eine S 3/6, die modernisierte 18 608, hält 1962 in Buchloe. Unsere Galerie stellt die Loktypen vor



Thomas Hanna-Daoud  
Verantwortlicher Redakteur

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

wir haben lange überlegt: Wie können wir die Technik der Schnellzug-Dampf-lokomotive am besten zeigen? Groß auf zwei Seiten? Dann durchtrennt die Heftmitte die Lok und verdeckt Details. Halbseitig im Heft? Bei bedeutenden Maschinen vielleicht etwas zu klein. Der Kompromiss: Wir haben – ausnahmsweise – einige Lokomotiven „gekippert“. In den Porträts ab Seite 22 finden Sie ausgewählte Maschinen hochkant gestellt, um die von Bundesbahn bzw. Reichsbahn geänderten Komponenten ungestört zu zeigen. Wir hoffen, Ihnen damit, aber auch mit den Daten, Fakten, Einsatzberichten und der DVD diese großartigen Maschinen nahe zu bringen. Und wir wünschen schon mal viel Vergnügen!

## Inhalt

### Erinnerungen

- 4** 1 x Norddeich und zurück  
Eine Mitfahrt im Frühjahr 1975
- 70** Zehn Jahre zurückversetzt  
Ein Berlin-Besuch 1977

### Momentaufnahmen

- 8** Der Club der Hochrädrigen  
Schnellzugdampf in Ost und West
- 46** Magische Orte  
Bahnbetriebswerke für Schnellzugloks
- 90** Umjubelte Auftritte  
Plandampf und Museumsfahrten

### Typen und Technik

- 16** Eine Frage der Zylinder  
Die Bauarten der Schnellzugloks
- 20** Fit für die Zukunft  
Modernisierungen bei DB und DR
- 22** Schnelle Zugpferde  
Die Baureihen 01 bis 61 im Porträt

### Titelfotos

Titel: Gr. B.: Wolfgang Bügel/Eisenbahnstiftung (001 131 mit E 1791 nach Hof in Münchberg, März 1973); oben, v. l.: Joachim Claus/Eb.stiftg., Slg. Dirk Höllerhage, Rammelt/Slg. Gert Schütze (01 507 im Bw Erfurt, Juli 1972); Bild DVD: Georg Wagner (Sonderfahrt mit 03 2155, 2014); unten, v. l.: Georg Wagner, Slg. Gert Schütze, Walter Hollnagel/Eb.stiftg.; S. 3: Tausche/Slg. Thomas Wunschel (o.), Uwe Miethe (u.)

- 52** Eine Frage der Achsfolge  
Warum dominierte die Pazifik-Lok?
- 96** Die Musealen  
Erhaltene Schnellzug-Dampfloks heute

### Geschichte

- 54** Von 500 auf Null  
Lokbestand und Einsätze bei der DB
- 66** Die kurzzeitige Vielfalt  
... im Braunschweig der späten 60er
- 68** Ein Trio zum Schluss  
Die letzten Ausbesserungswerke
- 74** Wechselbad  
Lokbestand und Einsätze bei der DR
- 86** Der letzte Sommer  
01.5-Leistungen im Jahr 1982
- 88** Unter Wert  
Schnellzugloks in niederen Diensten

### Ständige Rubriken

- 98** Vorschau, Leserservice, Impressum



Welch ein Gefühl! Der junge Dirk Höllerhage auf dem Führerstand der 012 075. Um ein Haar wäre die Mitfahrt auf der stolzen Schnellzugdampflok ausgefallen, aber jetzt geht es mit einem D-Zug Richtung Norden. Aufnahmen des Beitrags: Dirk Höllerhage bzw. Slg. Dirk Höllerhage

# 1x Norddeich und zurück

**DB** Schnellzugdampfloks ziehen Dirk Höllerhage seit frühester Zeit in ihren Bann. Im Frühjahr 1975 kommt er seinen Idolen so nah wie noch nie: Die DB hat die Mitfahrt auf einer 012 durchs Emsland erlaubt. Ein Abenteuer beginnt

Schon von Kindheitstagen an drehte sie ihre Runden auf meiner Modelleisenbahn und hatte mich in ihren Bann gezogen: die Dampflok mit den großen, roten Rädern, meine Märklin-01! Anders als Güterzuglokomotiven, die wie Ameisen in kleinen Schritten emsig über die Schienen trippelten, flogen ihre Treibstangen und die mächtigen Gegengewichte den Schwingen eines Adlers gleich majestätisch über die Gleise. Ja, meine 01 war der absolute Star im H0-Fahrzeugpark!

## Bei den „großen“ Loks

Dann, im Oktober 1973, ging es mit meinen Eltern für ein paar Tage nach Norddeich an die Nordsee. Unser Urlaubsquartier lag nur wenige Meter vom Bahnhof entfernt. Die endlosen Spaziergänge am Wattenmeer

waren für mich als 13-jähriger ein Graus. Selbst das Drachensteigen am Deich oder ein leckeres Eis hielten mich nicht davon ab, bei jeder Gelegenheit zum Bahnhof auszubüchsen. Dort zischten, piffen, dampften und schnaubten sie, wahrhaftig und im großen Maßstab – Dampflokomotiven! Auch wenn mich anfangs irritierte, dass in den Tendern keine Kohle lag und dass die Maschinen die seltsame Nummer „012“ trugen: Sie hatten diese unglaublich hohen Räder, das mussten Schnellzuglokomotiven sein! Als Eisenbahner wusste mein Vater, dass die Lokomotiven ölgefeuert waren und die Zahl aus dem Computerzeitalter stammte. Und, noch wichtiger, dass es sich bei den Lokomotiven wirklich um waschechte „Null-Einser“ handelte! Sogar welche mit Hochleistungskessel. Das sagte mir damals zwar nicht viel,

aber die Lokomotiven beeindruckten mich fortan umso mehr. Stundenlang saß ich abends im dichten Küstennebel auf der Norddeicher Bahnhofsbank, starrte in die diffuse Triebwerksbeleuchtung, zählte die Radspeichen und genoss die Kommunikation zwischen den tiefen Schiffsirenen draußen auf dem Wasser und der hohen Dampflokpfefe an Land. Erst wenn der letzte Personenzug mit brüllendem Auspuffschlag die Mole verlassen hatte, kehrte ich durchgefroren zurück in die warme Unterkunft.

Daheim im Sauerland kaufte mir mein Vater eine preisgünstige Spiegelreflexkamera von Praktika aus dem Neckermann-Katalog. Ich war stolz und begann im Frühjahr 1974 meine Fototouren zu den letzten Dampflokhochburgen im Umfeld der elterlichen Wohnung. Jede höchstpersönlich abgesegetnet von

DEUTSCHE BUNDESBahn  
BUNDESBahNDIREKTION HANNOVER



BUNDESBahNDIREKTION, 3000 HANNOVER, POSTFACH 180

Herrn  
Dirk Höllerhage  
599 Altena 1  
Hummelstück 11

IHRE ZEICHEN: - - -  
IHRE NACHRICHT VOM: 4.5.1975  
UNSERE ZEICHEN: 21a M 3 Zam  
3000 HANNOVER, Joachimstraße 8  
9. Mai 1975

BETREFF: Mitfahrt im Führerstand von Triebfahrzeugen.

Sehr geehrter Herr Höllerhage!

Wir freuen uns über das Interesse, das Sie der Deutschen Bundesbahn entgegenbringen und sind ausnahmsweise bereit, Ihnen die gewünschte Lokmitfahrt am 27. Mai 1975 von Rheine nach Norddeich und zurück zu gestatten.

Begleiten wird Sie während der Mitfahrt ein sachkundiger Beamter des Maschinenamts Osnabrück, der Sie auch an der Lok des D 735 in Rheine in Empfang nehmen wird.

Sie werden gebeten, sich am 27. Mai 1975 mit diesem Schreiben, dem anliegenden Berechtigungsschein und einer gültigen Fahrkarte rechtzeitig an der Lok des D 735 in Rheine einzufinden.

Um die Deutsche Bundesbahn gegen Schadensersatzansprüche aus Unfällen oder Sachbeschädigungen zu schützen, ist der Anschluß einer besonderen Haftpflichtversicherung erforderlich.

Die Versicherungsprämie von 2,78 DM ist von Ihnen vor Antritt der Lokmitfahrt auf das Postscheckkonto Hannover Nr. 3201-306 der Hauptkasse der Bundesbahndirektion Hannover zu überweisen.

Wir wünschen eine "Gute Fahrt".

- 1 Berechtigungsschein -

Mit vorzüglicher Hochachtung

FERNSPRECHER: bei Durchwahl 1 98 oder Vermittlung 1981  
TELEX: 9 - 22 232  
KONTEN der Hauptkasse der Bundesbahndirektion Hannover  
Bankkonten: Deutsche Verkehrs-Kredit-Bank AG  
Zweigniederlassung Hannover (BLZ. 250 10 300) Konto-Nr. 30 001  
Landeszentralbank Hannover, Girokonto 250 01 281  
Postscheckkonto: Hannover 32 01 - 306

einer überaus besorgten Mutter. Immer öfter ging es dabei nach Rheine, wo ja noch die stolzen Großrädrigen zum Einsatz kamen.

Das Einsatzende naht

Umso mehr erschrak ich, als ich 1975 erfuhr, dass den „Hochbeinigen“ zum Sommerfahrplan der Ölhahn zugedreht werden sollte. Die Taktzahl meiner Reisen ins Emsland erhöhte sich, um den schwarzen Edelfrennern aufzulauern. Und jedes Mal bewunderte ich dabei die „Schwarzkittel“ oben auf der Lok. Wie es sich wohl anfühlte, mit 120 Sachen vor einem Schnellzug über den Schienenstrang zu donnern? Ein verrückter Gedanke war geboren.

Wieder zu Hause in Altena, setzte ich mich gleich an die alte Adler-Schreibmaschine meines Vaters und tippte einen Brief an die Bundesbahndirektion Hannover. Darin stand, dass ich Lokführer werden wollte und deshalb gerne mit einer Schnellzug-

*Zehn quälende Tage später bekam ich Post – von der BD Hannover*

dampflok von Rheine nach Norddeich und zurück fahren würde. Okay, das mit dem Lokführer war geflunkert, aber ich hoffte, so mein Ziel besser erreichen zu können. Mein Vater korrigierte kopfschüttelnd die Rechtschreibfehler, half stilistisch etwas nach, besorgte die Bundesbahn-Anschrift in Hannover und ab ging die Post.

Zehn quälende Tage später lag tatsächlich ein brauner Umschlag der Bundesbahndirektion – kurz BD – Hannover in unserem Briefkasten! Was ich darin fand, haute mich um: ein Berechtigungsschein zur Mitfahrt im Führerstand einer Dampflokomotive des D 735 / E2730 im Beisein eines „Aufpassers“ vom Maschinenamt Osnabrück. Am 27. Mai 1975 sollte es sein. Vier Tage später würde die Epoche der Schnellzugdampflok in Westdeutschland enden!

Auf zur 012!

Also machte ich mich an jenem 27. Mai frühmorgens mit dem ersten Nahverkehrszug in Altena auf den Weg. Mein Ziel: Rheine. Im Gepäck hatte ich neun Super-8-Kassetten und einen Farbnegativfilm. Der Zug für meine Mitfahrt war der D 735, der aber erst um 11:01 Uhr von Rheine aus startete. So hatte ich noch Zeit für einen Abstecher ins Bahnbetriebswerk. Schnell kehrte ich aber zum Bahnhof zurück, ich wollte ja nichts verpassen. Hinten auf dem Wartegleis stand sie auch schon, „meine“ Schnellzugdampflok. Ihre Nummer: 012 075-8.

Minuten später kam der D 735 leise am Bahnsteig zum Stehen. Lokwech-

Deutsche Bundesbahn Im Führerstand dürfen sich einseh. des Führerpersonals gleichzeitig  
BD/BZA Hannover höchstens 4 Personen aufhalten, Hannover, den 9. Mai 1975  
21a M 3 Zam 5452

**Berechtigungsschein Nr. 81/75**  
zur Mitfahrt im Führerstand

Herr Dirk Höllerhage, Altena

ist berechtigt, am 27. Mai 1975  
im Führerstand der Dampf-~~elektrischen~~-~~Diesel~~-Lokomotive  
~~im Führerstand des elektrischen/Akkumulator-Diesel-Triebwagens~~  
~~im Führerstand des Steuerwagens im Wendezugbetrieb~~  
des D 735 von Rheine nach Norddeich  
und zurück zu fahren.

(Unterschrift)

Die auf der Rückseite abgedruckten ~~Bestimmungen~~ sind zu beachten.  
948 B 06 Berechtigungsschein zur Mitfahrt im Führerstand A 5q 5c 70 Karlsruhe IX 69 4000 A 102  
3. 4. 5. 6. 7. 8. 9. 10. / 72. 73. 74. 75. 76.

Für Vermerke des Absenders

Einlieferungsschein  
- Bitte sorgfältig aufbewahren -  
DM 2,78  
für Lokführer  
der BD  
Hannover  
Postscheckkonto Nr. 32 01 - 306  
32439 \* 12-575  
b 2  
Altena, Westf. 4  
9. 74 / 654321  
210 x 106,8, 6, 261



Wasser fassen in Emden. 38 Kubikmeter des kühlen Nass kann der große fünfsichtige Tender der 012 aufnehmen, aber im Eifer des Gefechts geht diesmal ein bisschen was daneben

Bei Norden zieht die 012 souverän am Straßenverkehr vorbei. Zwei Autos stehen wild neben dem Asphalt geparkt – vielleicht Eisenbahnfreunde, die nebenan im Unterholz die eindrucksvolle Maschine erwarten?

sel! Die Ellok der Baureihe 103 kuppelte ab, und langsam rollte der schwarze Gigant Tender voran an die sieben Schnellzugwagen. Vom Beamten aus Osnabrück, der mich begleiten sollte, war weit und breit nichts zu sehen. Ich wartete und wartete und wartete. Langsam wurde die Zeit knapp. Mit Herzklopfen ging ich schließlich zum Führerstand, wedelte von unten aufgeregt mit dem kostbaren Schreiben aus Hannover in der Hand und rief „Ich möchte mitfahren!“

„Das geht nicht, Junge. Das wollen alle!“ brummte der Meister kurz und knapp von oben und starrte wieder in Richtung Ausfahrtsignal. „Ich habe aber eine Genehmigung!“ Verwundert schaute mich der Lokführer an, kletterte vom Führerstand auf den Bahnsteig und inspizierte die Papiere. „Davon weiß ich nichts! Und wo ist der Begleiter vom Maschinenamt?!“ Achselzucken. Ohne ein Wort zu sagen, stieg er mit den Dokumenten zurück auf die 012 und tuschelte mit dem zweiten Mann auf der Lok. Sekunden der Ungewissheit, die sich wie eine Ewigkeit anfühlten. Sollte meine große Hoffnung, mitfahren zu können, so kurz vor dem Ziel zerplatzen?

Der Heizer schaltete sich ein. „Hast Du denn die Versicherung abgeschlossen?“ „Ja!!!“ Gott sei Dank hatte mir mein Vater diesen unscheinbaren Beleg am Morgen noch schnell in die Fototasche gesteckt. Mit zitternden Händen reichte ich auch dieses kleine Papierstück zur Lokmannschaft hinauf. Es wirkte Wunder. „Na, dann komm’ mal hoch!“ brummte der Lokführer spürbar freundlicher und öffnete mir die Schwingtür. Wie eine Himmelsleiter erklomm ich die stählernen Trittstufen in den Führerstand. Ich konnte mein Glück kaum fassen.

Viel Zeit blieb freilich nicht. Schon hieß es „Ausfahrt steht!“, und der Meister ließ seine 012 von der Leine. Wie eine heisere Dogge bellte sie bei den ersten zwei, drei, Auspuffschlägen, dann wurde es richtig laut. Ich spürte die unsagbare Kraft unter meinen Füßen. Immer schneller brachte das wuchtige Dampfross die lange Wagenschlange in Bewegung. Als wir die Straßenbrücke in der Bahnhofsausfahrt passierten, trommelte der Dreizylinder-Klang infernalisch gegen Fahrbahndecke und Pfeiler, weißer Dampf hüllte uns für Augenblicke ein.

### Mit Bellen und Röhren

Hinter Block Bentlage war das „Bellen“ auf der langen Gerade schon in ein „Röhren“ übergegangen. Orte wie Salzbergen, Leschede und Elbergen flogen vorbei. „Komm, ich mach’ mal ein Bild von dir!“ Der freundliche Heizer griff meine Kamera, und ich

*Unten standen Scharen von Fotografen – und ich war oben im Führerstand*

kletterte ergriffen auf seinen Platz. Unten am Bahndamm standen Scharen von Fotografen, drückten angestrengt auf den Auslöser – und ich durfte hier oben dabei sein! Ich thronte auf dem Heizersitz, fühlte mich wie der Lokführer höchstpersönlich und ließ mir bei 120 Sachen genussvoll den Emsländer Fahrtwind um die Nase wehen.

In Lingen zeigte der Meister auf ein großes Gebäude rechts neben uns. „Das war mal ein Ausbesserungswerk für Dampfloks, noch nicht lange her!“ meinte er. Schon eilten wir an einem hochgereckten rot-wei-

ßen Signalflügel weiter Richtung Norden. Der Lathener Einschnitt kam, in dem der Drillingsound als lautes Echo in den Führerstand hämmerte. Ach, wie ich diese Dampf-Musik liebte! Und es sollte noch besser kommen. „Da, der lange Heinrich!“ ertönte plötzlich die Stimme des Heizers. So lautete der etwas seltsame Spitzname für den 4.000-Tonnen-Erzzug, der mit zwei großen Güterzug-Schleppenderloks angestampft kam. Vergessen war mein unkundiges Naserümpfen aus frühen Modellbahntagen über deren Trippelschritte. Die beiden Güterzug-Riesen und „meine“ 012 boten ein Spektakel allererster Güte!

In Leer wartete eine Diesellok 220 mit dem Anschlusszug nach Oldenburg am Bahnsteig gegenüber. Aber dafür hatte ich keinen Blick. Alles drehte sich um die Dampflok; wenige Tage später würde sie hier nicht mehr fahren. Wir setzten die Fahrt fort in die endlose ostfriesische Weite, in der das Personal irgendwo hinter Neermoor die Rohre der Maschine durchblies. Lokführer und Heizer blickten dem pechschwarzen Riesenpils, den sie da in die Landschaft gesetzt hatten, ein wenig selbstzufrieden nach. Auch ich staunte nicht schlecht.

Es folgte Emden, von weitem schon auszumachen an der grauen Dampf- und Rauchwolke, die über dem Bahnbetriebswerk hing. Die Zeit der am Ablaufberg stehenden 094 war gerade einmal sechs Monate vorbei. Der Meister bremste den „735“ weiter ab, schon polterten wir über die Klappbrücke vor dem Hauptbahnhof. Nach einem kurzen Halt in der Ostfriesen-Metropole war wieder das herrliche Anschwellen der Anfahrmelodie zu vernehmen. Die endlos schwarze Rauchfahne hinter uns zauberte etwas Abwechs-



Die Rückfahrt mit E 2730 verläuft etwas gemächlicher, so dass für Fotos mehr Zeit bleibt. In Leer reicht es sogar für ein Porträtbild der 012 075-8

lung in die monotone Landschaft und markierte weithin sichtbar den Schienenstrang Richtung Norden.

### Wenden in Norddeich

Pünktlich um 13:26 Uhr rollten wir in Norddeich auf die Mole. Vorbei am Windleitblech sah ich vor mir die Schiffe und das offene Meer. Ein unbeschreiblich schöner Anblick! Behutsam stoppte der Meister sein schwarzes Ungetüm Zentimeter vor dem Prellbock. Menschenmassen strömten schwer bepackt aus dem D-Zug zu den wartenden Fähren nach Juist oder Norderney. Dann wurde die Wagengarnitur zurück in den Bahnhof gedrückt. Unsere 012 kuppelte ab und rumpelte – „klack klack klack“ – auf die Drehscheibe. Anstatt jetzt ein Foto von der Lok zu machen, legte ich heimlich ein Zehn-Pfennig-Stück auf den Schienenkopf und ließ das mehr als 100 Tonnen schwere Dampfross nach dem Wendemanöver über die Münze rollen. Als Erinnerung an einen besonderen Tag sozusagen. Ach, hätte ich doch besser mal die Kamera ausgepackt! Später ärgerte ich mich noch oft über meine kindlichen Anwandlungen zu jener Zeit.

Um 15:09 ging es mit dem E 2730 zurück nach Rheine. In Emden bekam unsere Schnellzugheldin am Bahnsteig einen kräftigen Schluck aus dem Wasserkran verab-

reicht. Und da der Aufenthalt in Leer planmäßig etwas länger dauerte, gelang mir von ihr doch noch ein Schnappschuss „von vorne“. Auf der Kursbuchstrecke 280 herrschte an diesem Nachmittag reger Verkehr. Öl- und Kohle-44er, 50er, Öl-41er und manchmal auch „Rennfahrer“ wie die 012 081 kamen uns teilweise im Blockabstand entgegen. Ich filmte und knipste, was das Zeug hielt, doch es schaukelte und wackelte höllisch auf unserem dahin jagenden Stahltier!

Die Bahnhofsuhr zeigte 17:42 Uhr, als schließlich nach 352 Dampf-Kilometern der traurige Moment gekommen war. Wir hatten Rheine erreicht, die Endstation der Dampf-reise! Ich verabschiedete mich herzlich von den netten Lokmännern und kletterte weh-

---

### Zur Person Der Autor

Dirk Höllerhage, Jahrgang 1959, hat Theologie studiert und arbeitet heute beim Blauen Kreuz. Für die Eisenbahn, insbesondere die Dampflokomotive, begeistert er sich seit früher Kindheit. Er hat zahlreiche Strecken und Regionen mit Bahnbezug besucht, sowohl in Europa als auch weltweit, und darüber in Wort und Bild berichtet.

mütig aus diesem schwarzen, ölverschmierten, dreckigen Führerhaus, in dem ich mich sechseinhalb Stunden so unsagbar wohl gefühlt hatte. Lange starrte ich meiner 012 075-8 auf ihrem Weg ins Bahnbetriebswerk hinterher, bis sie als kleiner, schwarzer Punkt im Gleisgewirr des Rangierbahnhofs verschwunden war. Auf Wiedersehen, Schnellzugdampf! Auf Wiedersehen, Du stolze Großrädriige.

### Blicke zurück

Meine Film- und Fotoausbeute an diesem Tag war übrigens sehr bescheiden. Manches Bild hatte ich verwackelt, bei einigen anderen erwies sich die Lok als zu schnell. Aber ich hatte etwas ganz Besonderes erleben dürfen – Dank der Bundesbahner und nicht zuletzt Dank jenes Mitarbeiters bei der Bundesbahndirektion Hannover, der mir das Erlaubnisschreiben zukommen ließ. Wobei ich dessen Namen leider gar nicht erfuhr. Die Unterschrift kann man nicht entziffern.

Ein schönes Erlebnis ist mir bei all dem bis heute vergönnt. Denn „meine“ 012, Lok 012 075-8 bzw. vormals 01 1075, landete nicht wie so viele ihrer Schwestern im Schrott. Sie blieb als Museumslok erhalten und fährt heute in den Niederlanden. Gar nicht mal so weit entfernt von der Strecke, auf der ich sie 1975 kennen lernen durfte.

# Der Club der Hochrädigen

Sie gehörten zu den Paradedfahrzeugen ihrer Bahnverwaltungen. Selbst, als die Einsätze weniger wurden, hatten die Schnellzugdampflok von DB und DR oft eine gewisse Würde. Erinnerungen an eine große Zeit des Bahnbetriebs



Die Strecke Saalfeld – Jena – Leipzig wird um 1980 kurzzeitig zu einem Einsatzgebiet für Reichsbahn-Lokomotiven der Baureihe 01. Hier fahren auch die faszinierenden Altbau-Maschinen, die noch viel vom Charakter der Vorkriegszeit bewahrt haben. Am 6. Mai 1980 eilt 01 2114 mit dem stattlichen D 504 Saalfeld – Halle – der hiesigen Starleistung – unter den Dornburger Schlössern entlang

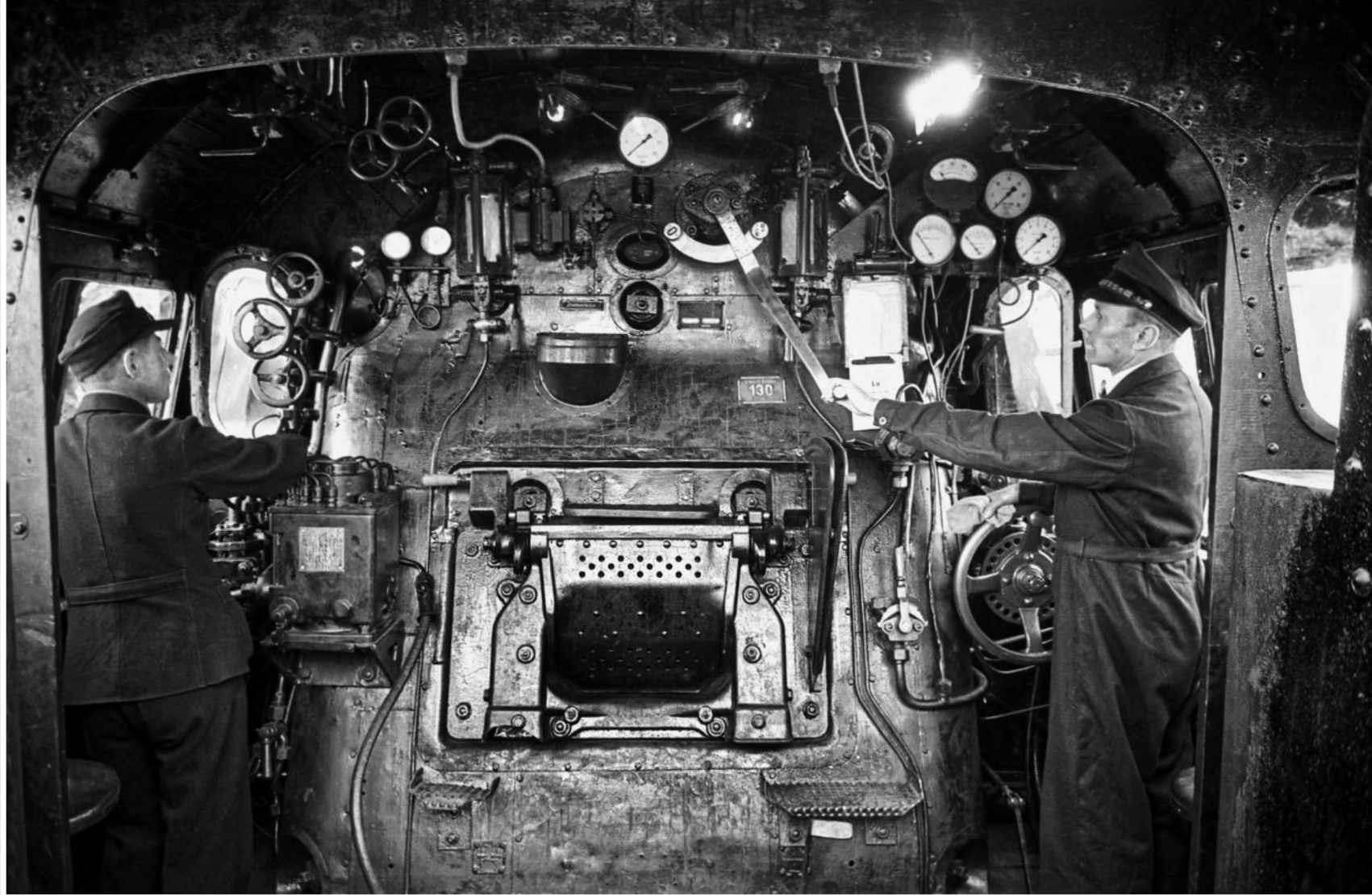
Georg Wagner



Einen majestätischen Eindruck vermittelt 18 608, die am 2. September 1961 im Bahnhof Buchloe einen Zwischenhalt einlegt. Mit 1.870 Millimetern Durchmesser zählen die Treibräder dieser bayerischen S 3/6 zu den kleineren im Schnellzuglok-Metier; sie eignen sich aber gut für hügelige Strecken

Dr. Peter Kristl/Slg. Thomas Wunschel



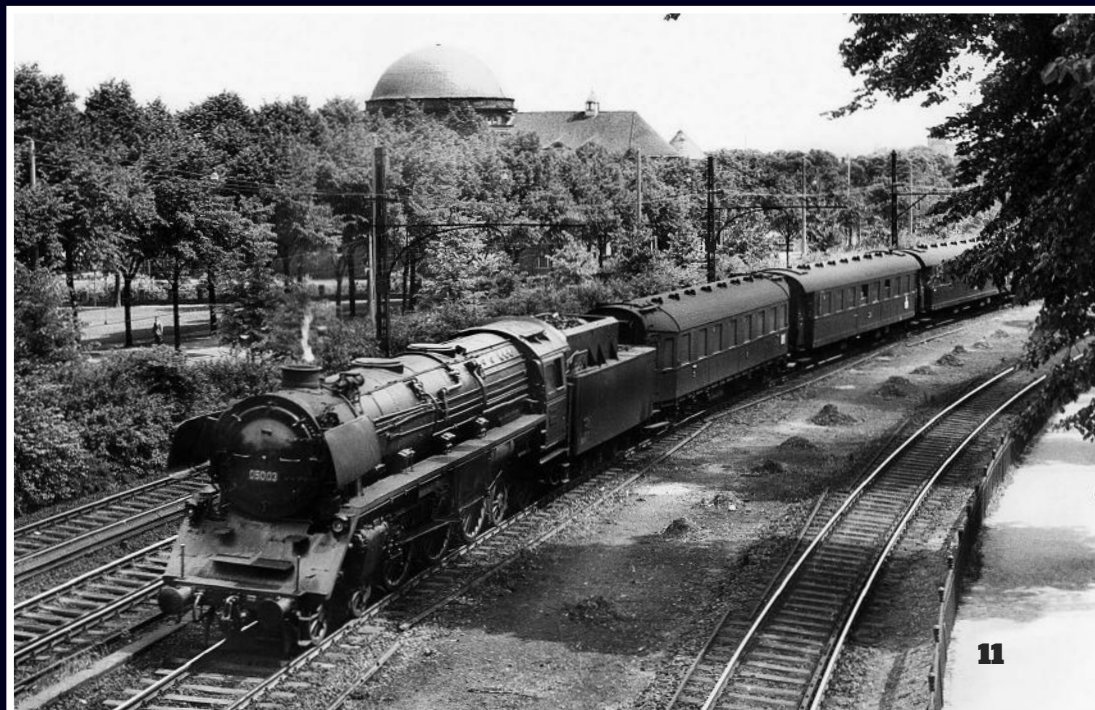


Im Jahr 1954 gewährt das Personal der 03 199 dem Hamburger Bundesbahn-Direktionsfotografen Walter Hollnagel einen Blick in den Führerstand seiner (kalten) Lok. Der Dienst auf Schnellzugmaschinen war eine Auszeichnung: Nur erfahrene und gute Leute durften ihn verrichten  
Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

## Stolze Maschinen

Große Treibräder, elegante Gestaltung, für hochwertige Züge gedacht: Die Schnellzugdampflok waren etwas Besonderes. Selbst wenn sie, wie manche Lok der Bundesbahn oder Reichsbahn, schon ein gewisses Alter mitbrachten

Vor dem Zweiten Weltkrieg sorgte die Baureihe 05 als stromlinienverkleidete Schnellfahrlok für Aufsehen. Bei der Deutschen Bundesbahn kommen die – aufgearbeiteten und „entstromten“ – Maschinen noch einige Jahre zum Einsatz, und das durchaus mit bedeutenden Zügen. Am 8. Juni 1954 ist 05 003 mit F 1 „Hanseat“ Hamburg-Altona – Köln bei Hamburg-Dammtor unterwegs  
Walter Hollnagel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung





## Um- und Neubauten

Nur die Bundesbahn geht den Bau einer neuen Schnellzugdampflok an, und das in bescheidenem Umfang. Den weit überwiegenden Teil bei DB und DR stellen Erbstücke aus der Zeit vor 1945, von denen viele ertüchtigt werden

Im Jahr 1961 geht die DR einen spektakulären Umbau an: Aus verschiedenen Komponenten entsteht die Schnellfahrlok 18 201 (später 02 0201). Die für Versuchszwecke konzipierte Maschine hat zusammen mit der 05 die mit 2.300 Millimetern Durchmesser größten Treibräder aller DB-/DR-Schnellzugdampfloks (Foto in Meiningen, 1985) Gert Schütze

Ost-West-Begegnung im Bahnhof Hamburg-Altona: Im August 1972 steht dort 012 082, eine mit neuem Kessel und Ölfeuerung ausgestattete 01.10 der DB, mit einem D-Zug nach Westerland (Sylt). Rechts daneben wartet eine 01.5, eine der von der DR rekonstruierten 01, mit einem Transit-D-Zug nach Berlin Martin Weltner



„Dampf überm Schienenstrang“ heißt ein Buch des berühmten Eisenbahn-Autoren Karl-Ernst Maedel aus den 60er-Jahren. Die mit Neubaukessel ausgestattete 01 132 der Bundesbahn kann diesen Titel mühelos bestätigen. Wie bei der Kesselbauart üblich, kräuseln sich rund um den flachen Schornstein öfter schmutzige Wolken (Januar 1967) Slg. Andreas Knipping

Recht unglücklich verläuft die Entwicklung der DB-Neubaudampfloks der Baureihe 10. Von der teilverkleideten Schnellzugdampfloks entstehen nur zwei Exemplare, die kaum mehr als zehn Jahre im Dienst bleiben (Foto: 10 002 mit D 177 bei Treysa, 1963)  
Joachim Claus/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung





## Weite Welt

Die Fahrten im schnellen Reisezugdienst führen die Dampfloks in die Metropolen und zumindest anfangs auf nahezu alle Magistralen von DB und DR. Einige Maschinen werden aber auch von vornherein nur für Testzwecke herangezogen

Kein Erfolg ist der 03.10 bei der Bundesbahn beschieden. Die leistungsfähigen leichten Flachlandrenner müssen bis Mitte der 60er-Jahre modernen Diesel- und Elloks weichen. Anno 1964 hält sich 03 1084 noch im Bw Köln-Deutzerfeld auf

Eduard Bündgen/Slg. Stefan Carstens



Große Schnellzüge von und nach Berlin sind 1975 auch noch eine Angelegenheit der 01 und 01.5 der Deutschen Reichsbahn. Gerade hat eine ölgefeuerte 01.5 des Bw Wittenberge einen D-Zug aus Hamburg nach Berlin gebracht. Mit dem Leerzug stampft sie nun in Richtung Rummelsburg, aufgenommen von der Brücke an der Warschauer Straße aus

Martin Weltner

Im Regeldienst spielt die badische IV h (Baureihe 18.3) bei der DB keine Rolle, wohl aber im Versuchswesen des Bundesbahn-Zentralamts Minden. Bei Sonderfahrten oder Ausstellungen zieht der Loktyp regelmäßig die Blicke auf sich, wie 18 323 am 22. Mai 1966 in Hannover Hbf

Herbert Stemmler



# Eine Frage der Zylinder



Bis heute diskutieren Fans voller Leidenschaft: Wie viele Zylinder braucht eine Dampflok für Schnellzüge? Sollte sie einfache Dampfdehnung haben oder Verbundwirkung? Eine Abwägung

Von Dirk Endisch/GM



**B**eginnen wir mit einem Blick in die Frühzeit der Schnellzug-Dampflok. Anfang des 20. Jahrhunderts prägten Verbund-Maschinen das Bild, und zwar wegen des verwendeten Nassdampfes – Dampfes mit einer Temperatur unter 300 Grad Celsius. Trat solcher Dampf in die Zylinder ein, kondensierte ein Teil davon an den kühleren Zylinderwänden. Verließ der Dampf den Zylinder (die so genannte Ausströmung), fielen Druck und Temperatur ab. Dadurch verdampfte das Kondensat, die Zylinderwände kühlten sich wieder ab. Aufgrund dieses von den Konstrukteuren als „Flächenschaden“ bezeichneten Phänomens ging rund ein Drittel der im Dampf gespeicherten Energie verloren. Als Alternative zu dieser einfachen Dampfdehnung bot sich das Verbund-Prinzip an, also die zweifache Entspannung des Dampfes in einem kleineren Hoch- und einem größeren Niederdruck-Zylinder. Damit konnte der Flächenschaden wirksam verringert werden, da das Temperaturgefälle nicht so groß war. Der Leistungsgewinn einer Nassdampfverbund-Maschine gegenüber einer gleichartigen Zweizylinderlok (mit einfacher Dampfdehnung) betrug etwa 15 Prozent.

## Diskussionen um die Vierzylinder

Doch bald gab es neue technische Ansätze. Der Ingenieur Wilhelm Schmidt erkannte Ende des 19. Jahrhunderts, dass es möglich war, den Dampf zu überhitzen – das zusätzliche Erhitzen steigerte die Temperatur auf 300 bis 400 Grad. Damit ließ sich der spezifische Dampfverbrauch senken. Robert Garbe, Leiter des Dezernats für Lokomotivkonstruktion und -beschaffung bei der Preussischen Staatsbahn, sah darin die Möglichkeit, beim Dampflok-Triebwerk doch die einfache Dampfdehnung vorzuziehen. Da der Heißdampf weniger stark abkühlte und in den Zylindern nicht zur Kondensation neigte, besaß das Verbund-Prinzip nach Garbes Meinung nun wärmewirtschaftlich keine gravierenden Vorteile mehr.

Dafür fielen nach seiner Ansicht die Nachteile der Vierzylinder-Verbundlok mehr ins Gewicht: Aufgrund der komplizierten Triebwerke war sie in der Beschaffung und Instandhaltung deutlich teurer als eine Zweizylindermaschine. Ebenso sprachen der höhere Ölverbrauch und die geringere An-

Im Jahr 1953 werden im Bundesbahnausbesserungswerk Frankfurt-Nied Kolbenbauteile in den Zylinder einer 01 eingepasst. Bei der Zweizylinderlok muss das Personal nur an Außenzylindern arbeiten – eine Arbeit im inneren Bereich von Rahmen und Achsen, wie sie bei Drei- oder Vierzylindern nötig wäre, bleibt ihnen hier weitgehend erspart  
Siegfried Born/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

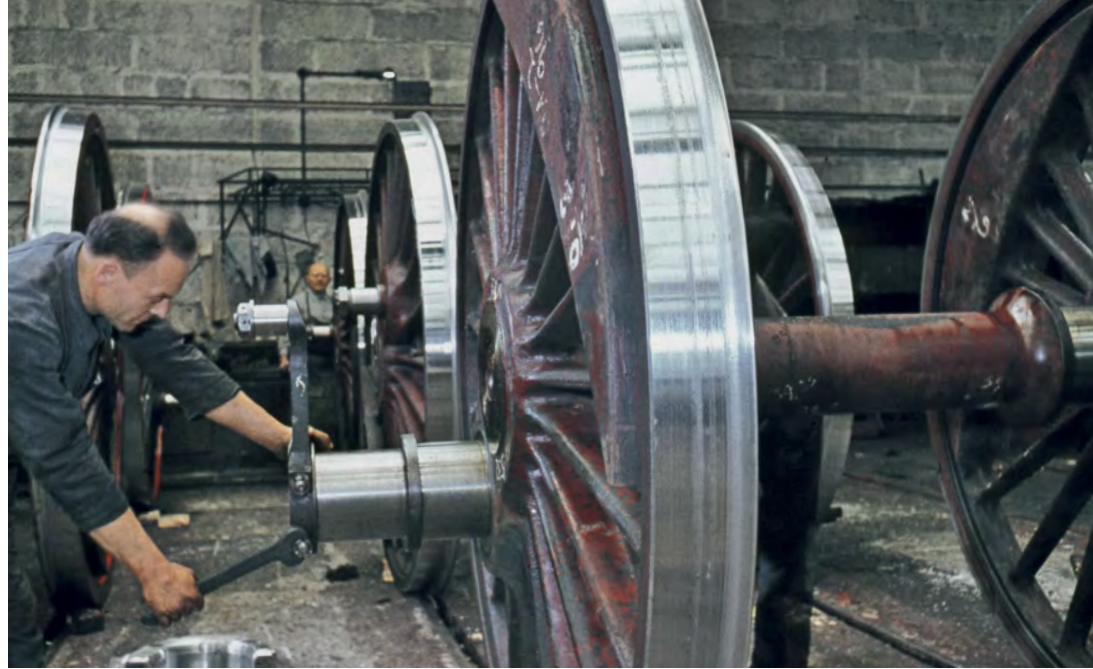
fahzugkraft gegen die Vierzylinderloks. Die Lokpersonale und Werkstatteisenbahner bevorzugten jedenfalls einfach aufgebaute Maschinen, war es doch sehr anstrengend, die in der Mitte zwischen den Rädern platzierten Zylinder des Innentriebwerks zu ölen bzw. zu warten.

Ungeachtet dessen gab es weiterhin Verfechter der Verbund-Technik. Sie beriefen sich beispielsweise darauf, dass Vierzylinder-Verbundloks das Drehmoment gleichförmiger übertrugen, was zu besseren Laufeigenschaften führte. Vor allem die maschinentechnischen Dezernenten der Großherzoglich Badischen Staatseisenbahn (Bad.St.B.), der Königlich Bayerischen Staatseisenbahn (K.Bay.Sts.B.) und der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen (K.W.St.E.) setzten auf das Vierzylinder-verbund-Triebwerk bei Schnellzugloks.

So entstanden in der Folge etliche der bei Eisenbahnfreunden heute als klassische Schnellzug-Dampflok geschätzten Maschinen als Vierzylinder-Verbundtype. Zu ihnen zählen die badische IV h (spätere 18.3), die mit einer indizierten Leistung von 1.950 PSi einen 525 Tonnen schweren Schnellzug mit 100 km/h in der Ebene befördern konnte, und die bayerische S 3/6, die hinsichtlich ihrer indizierten Leistung (1.770 PSi) und ihrer Laufeigenschaften kaum Wünsche übrig ließ. Beide Baureihen offenbarten auch Schwachstellen. Bei der IV h war der Kessel für das

## Ob mit zwei oder mit vier Zylindern: Jede Länderbahn hatte ihre Favoriten

Triebwerk zu knapp dimensioniert; die Lok verbrauchte relativ viel Wasser und Kohle. In den Werkstätten fürchtete man die badische Maschine geradezu: Vor allem das Einstellen der Tandem-Schieber – die Schieberkörper für die Hoch- und Niederdruckzylinder saßen auf einer Stange – machte viel Arbeit. Die S 3/6 büßte von ihrem Ruf ein, als sie bei der Lokomotiv-Versuchsabteilung



Am Treibradsatz einer Schnellzug-Dampflok wird 1953 im AW Frankfurt-Nied die Gegenkurbel am Treibzapfen montiert. Es handelt sich um die Radsätze einer Zweizylindermaschine, zu erkennen an den gerade durchlaufenden Achsen. Bei Drei- oder Vierzylinderloks wäre eine Achse gekröpft, das heißt, sie hätte mittig eine Ausbuchtung, an welcher die Treibstange des Innenzylinders bzw. der Innenzylinder ansetzt. Siegfried Born/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

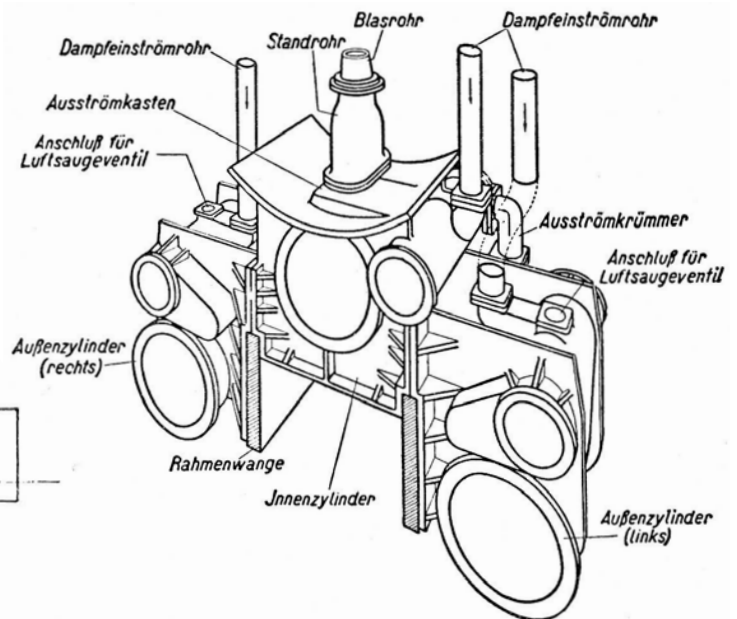
(LVA) Grunewald in den 1930er-Jahren Versuchsfahrten absolvierte. Die Ingenieure der LVA stellten fest, dass die Verbund-Maschine ab 100 km/h an Leistung verlor und der Dampfverbrauch stark anstieg. Dies war den so genannten Drosselverlusten in den dampfführenden Kanälen geschuldet.

### Diskussionen um die Zweizylinder

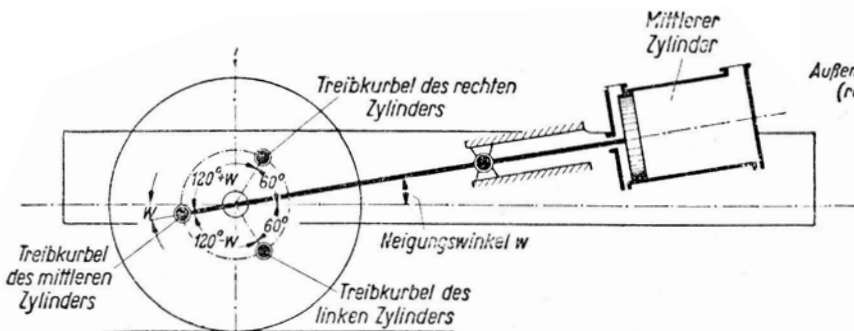
Andererseits gab es zu Länderbahnzeiten neben Garbe weitere Befürworter des Prinzips der einfachen Dampfdehnung, etwa die Verantwortlichen bei den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen. Sie wollten die bessere Tauglichkeit „ihres“ Verfahrens in der Praxis beweisen. Tatsächlich aber gerieten die Zweizylinderlokomotiven ebenfalls in die Diskussion.

So hielt der streitbare Garbe seine zweifellos gelungene Personenzuglok der Gattung P 8 (spätere 38.10–40) für ein ideales Zug-

perd im schweren Schnellzugdienst. Die Praxis bewies das Gegenteil: Das Triebwerk war mit den hohen Lasten und Geschwindigkeiten überfordert. Ein ruhigerer Lauf war nur mit mehr Zylindern möglich. In der Folge entstanden eine Vierzylinderlok mit einfacher Dampfdehnung (S 10, spätere 17.0) und eine Vierzylinder-Verbundlok (S 10.1, spätere 17.10-12). Erstere erwies sich wegen des hohen Dampfverbrauchs als unwirtschaftlich. Letztere war zwar mit 1.420 PSi indizierter Leistung die stärkste Schnellzuglok in Preußen, doch es gab Zweifel, ob der geringere Brennstoffverbrauch die höheren Beschaffungs- und Unterhaltungskosten rechtfertigte.



Der Zylinderblock einer Dreizylinder-Lok mit einfacher Dampfdehnung. Die Schemazeichnung, noch ohne Schieber, Triebwerk und Achsen, deutet bereits an, wie wenig Raum Lok- und Werkstattpersonalen bei Arbeiten am Innenzylinder blieb. Slg. Oliver Strüber



Schema der Kraftübertragung bei einer Dreizylinderlok mit einfacher Dampfdehnung, bei der Außen- wie Innenzylinder auf eine Achse wirken. Die Treibkurbeln – die Ansatzpunkte für die Treibstangen – sind gleichmäßig zueinander versetzt. Slg. Oliver Strüber



Ein Heizer der Reichsbahn ölt im Mai 1988 das Gestänge seiner (zweizylindrigen) 01.5 ab. Schon hier verlangt das Triebwerk viel Pflege. Bei Drei- und Vierzylinderloks müsste man zusätzlich noch die innen liegenden Triebwerksteile mit Öl versehen Dirk Höllerhage

Als Alternative zu Zweizylinder- und Vierzylinder-Verbundtriebwerk bot sich eine Dreizylinder-Maschine an. Die ab 1914 gebaute Gattung S 10.2 (Baureihe 17.2) arbeitete wieder mit einfacher Dampfdehnung; alle drei Zylinder wurden mit Hochdruckdampf gespeist. Im Vergleich zur Verbundlokomotive entfaltete sie mehr Zugkraft und beschleunigte besser, andererseits war sie dieser hinsichtlich Leistung und Verbrauch unterlegen.

### Die Entwicklung nach 1920

Nach dem Ersten Weltkrieg setzte sich der Streit um das bessere Triebwerk für Schnellzugloks fort. Die nunmehr geschaffene Deutsche Reichsbahn beschaffte zentral Lokomotiven, die möglichst universell eingesetzt werden sollten. Die Güte einer Lok wurde nicht mehr allein anhand ihrer technischen Parameter beurteilt. Wirtschaftliche Aspekte, wie Brennstoffverbrauch und Unterhaltungskosten, gewannen zusehends an Bedeutung. Als die Reichsbahn in den 20er-Jahren eine Einheitslokomotive für den schweren Schnellzugdienst benötigte, wollte der Bauartdezernent Richard Paul Wagner die Grundsatzfrage „einfache Dampfdehnung oder Verbundprinzip“ endgültig lösen. Es wurden je zehn Zweizylinder-Maschinen mit einfacher Dampfdehnung (Baureihe 01, Bauart 2'C 1'h2) und zehn Vierzylinder-Verbundloks (Baureihe 02, Bauart 2'C 1'h4v) in Auftrag gegeben.

Bei der messtechnischen Untersuchung der Baureihen 01 und 02 in den Jahren 1925/26 zeigte sich, dass die Baureihe 02 ihrer

Zweizylinder-Schwester im mittleren Leistungsbereich hinsichtlich Leistung und Verbrauch überlegen war. Doch mit steigender Geschwindigkeit änderte sich das. Bereits bei 100 km/h war die Baureihe 01 um rund 10 Prozent wirtschaftlicher als die Verbundlokomotive. Das schlechte Abschneiden der 02 ging zwar auch auf konstruktive Fehler zurück, doch konnte das die Einwände des Werkstattdienstes gegen die Verbund-Maschine nicht entkräften. Die Reichsbahn entschied sich fortan für die Beschaffung von Zweizylinder-Maschinen für den Schnellzugdienst, da diese in der wirtschaftlichen Gesamtbetrachtung besser abschnitten.

Als es Ende der 20er-Jahre um die Beschaffung der leichteren Schnellzuglokomotive-Baureihe 03 ging, bestätigte der Direktor des

### Das Reichsbahn-Prinzip: einfache Dampfdehnung, zwei bis drei Zylinder

Reichsbahnausbesserungswerks (RAW) Sebaldsbrück, Walter Lüttich, diese Ansicht. Er erklärte im März 1929: „Beim Vergleich zweier gleich leistungsfähiger Bauarten (...) ist die Maschine die wirtschaftlichste, welche a) die einfachere Bauart aufweist, b) kräftiger in allen Teilen gebaut ist, die der gleichmäßigen Abnutzung unterliegen, c) widerstandsfähiger gegen Formänderung der Teile ist, welche die Erhaltung der Ursprungsmaße beeinflussen, d) mit Rücksicht auf La-


gerhaltung und Abkürzung der Reparaturzeit möglichst viele Bauteile aufweist, die in gleicher Form an vorhandenen Maschinen genormt sind. (...) Die Vorteile sprechen deshalb klar für die Zwei-Zylinder-Maschine.“

### Mehr Zylinder ohne Verbund

Vom Tisch war damit aber allenfalls die Frage, ob man mit einfacher Dampfdehnung oder Verbund-Triebwerk arbeiten sollte. Denn ab Mitte der 1930er-Jahre zeigten sich zunehmend die Grenzen des Zweizylinder-Triebwerks: Die Baureihen 01 und 03 quittierten das ständige Fahren im oberen Geschwindigkeitsbereich mit einem sehr hohen Verschleiß an den Fahrwerken und Lagern, was die Instandhaltungskosten erhöhte. Außerdem offenbarten sie Schwächen bei den Laufeigenschaften im oberen Geschwindigkeitsbereich. Die Zuckbewegungen der Zweizylinderloks waren so stark, dass sie sich auf den unmittelbar hinter der Maschine laufenden Wagen übertrugen, was den Reisekomfort stark beeinträchtigte.

Die Reichsbahn entschied sich daher 1936 bei ihren neuen Schnellzugmaschinen der Baureihen 01.10 und 03.10 für einen Kompromiss – einfache Dampfdehnung wie gehabt, aber nun mit einem Dreizylinder-Triebwerk. Für den Drilling sprachen die geringere Beanspruchung des Rahmens und des Triebwerks, der bessere Massenausgleich, die höhere Laufruhe und die gleichmäßigere Übertragung des Drehmoments. Die höheren Kosten in der Instandhaltung – bei der Baureihe 03.10 waren es rund 76.000 Mark mehr pro Jahr im Vergleich zur Baureihe 03 – nahm die Reichsbahn in Kauf.

Was die Frage nach einfacher Dampfdehnung oder Verbundprinzip betrifft, so äußerte sich Dr.-Ing. Felix Meineke nach dem Zweiten Weltkrieg nochmals in diesem Gelehrtenstreit. Der Professor für Eisenbahnmaschinenbau an der Technischen Universität Berlin verfasste 1949 sein Standardwerk „Die Dampflokomotive – Lehre und Gestaltung“. Darin heißt es auf Seite 77: „Durch Nachrechnung guter Verbundmaschinen hat sich ein (...) Wirkungsgrad von durchschnittlich (...) 0,72 ergeben, was gegenüber 0,69 bei einstufiger Dehnung nur einen Gewinn von etwa 5 Prozent ergibt. Das genügt aber nicht, um den Mehraufwand an Beschaffungs- und Erhaltungskosten zu decken.“

Damit dürfte diese Frage entschieden sein. Ob aber zwei oder drei Zylinder mit einfacher Dampfdehnung die geeignetere Antriebsform darstellen, bleibt weiterhin offen. Je nachdem, aus welcher Sicht man es betrachtet: Ob Werkstattpersonal oder Reisender, Leistungsvermögen oder Instandhaltungsaufwand, stets finden sich bei beiden Optionen Argumente dafür wie dagegen. 

# So haben Sie Österreich noch nie gesehen!

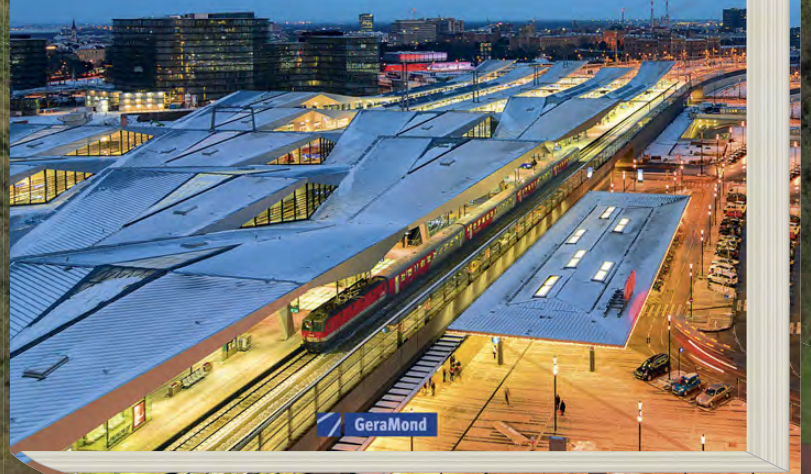
© Mag. Peter Redl, Luftbild-Redl e.U. (www.luftbild-redl.at)  
GeraMond Verlag GmbH, Inalienstraße 11a, 80797 München

**NEU**

192 Seiten · ca. 180 Abb.  
ISBN 978-3-95613-035-9  
€ [A] 45,-

## Eisenbahn von oben in Österreich

Markus Inderst  
Peter Redl



Faszination Technik

**GeraMond**

Diesen und viele weitere Titel unter  
[www.geramond.de](http://www.geramond.de) oder im Buchhandel

# Fit für die Zukunft



Beide deutsche Bahnverwaltungen investierten in den 50er-Jahren viel Geld in die Modernisierung von Schnellzug-Dampfloks. Nicht immer amortisierten sich die Ausgaben; andererseits entstanden auch wegweisende Neuerungen

Von Martin Weltner

**W**eder die Bundesbahn noch die Reichsbahn konnten in ihren frühen Jahren auf Schnellzug-Dampfloks verzichten. Selbst Länderbahn-Veteranen aus Bayern und Württemberg (DB) oder Preußen und Sachsen (DR) waren unbedingt für den Betrieb erforderlich. So verwundert es nicht, dass bei beiden Bahnverwaltungen Überlegungen reiften, die besten Loks zu modernisieren und für zukünftige Dienste zu ertüchtigen. Das geschah mit sehr unterschiedlichem Effekt.

## Zu viel Kraft: 18.6 der DB

Noch zwischen 1927 und 1931 hatte die damalige Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft von Maffei und Henschel zahlreiche Exemplare der bewährten bayerischen S 3/6 bezogen, die als Baureihe 18.5 eingereiht wurden. Auf diese Loks wollte auch die DB nicht verzichten. Sie rüstete 30 Exemplare zwischen

1953 und 1957 mit neuen Kesseln aus und zeichnete sie in 18 601–630 um. Die Leistung der Loks reichte jetzt an die Baureihe 01 heran – offenbar hatte man damit aber zu viel des Guten getan, denn die filigranen Vierzylinder-Fahrwerke wurden fortan überlastet. Rahmenbrüche und defekte Kropfachsen waren die Folge. So erwiesen sich die 18.6 als kurzlebige Lokomotiven; erste Exemplare rollten schon nach gut fünf Dienstjahren aufs Abstellgleis. 1965 wurde 18 622 als Letzte ihrer Art beim Bahnbetriebswerk (Bw) Lindau ausgemustert.

## Kurzlebig: 03.10 der DB

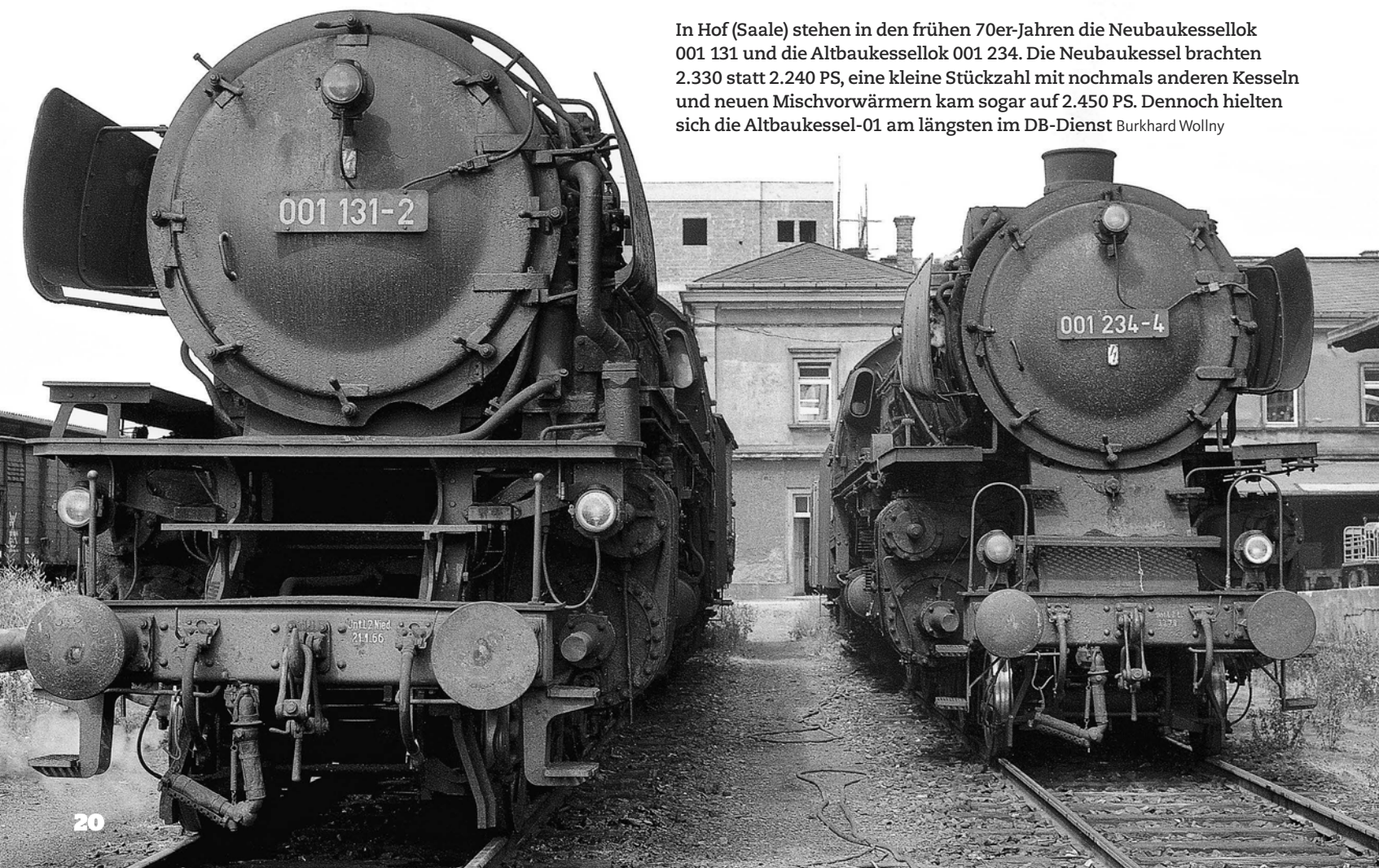
Insgesamt 26 Exemplare der dreizylindrigen 03.10 waren nach dem Zweiten Weltkrieg bei der DB verblieben. Da deren Kessel aus dem nicht alterungsbeständigen Stahl des Typs St47K bestanden, brauchte man Mitte der 50er-Jahre Ersatz, um die Maschinen weiter

verwenden zu können. So erhielten die Loks zwischen 1957 und 1959 neue Kessel, die mit denen der ebenfalls neu bekesselten Baureihe 41 identisch waren. Rollenlager in den Stangen, eine Kohlen-Nachschubvorrichtung sowie Kohlekasten-Abdeckklappen machten aus den Loks zeitgemäße Fahrzeuge. Die Elektrifizierung, die beginnende Diesellok-Serienfertigung sowie manche technische Unzulänglichkeiten ließen aber auch die 03.10 nicht alt werden. 1965 wurden die ersten Exemplare beim Bw Hagen-Eckesey abgestellt, im Folgejahr traf alle 26 die Ausmusterung.

## Weniger als geplant: 01 der DB

Auch ein Teil der Baureihe 01 sollte neue Kessel erhalten. War anfangs noch von 80 neuen Kesseln die Rede, wurden letztendlich nur 50 Loks in den Jahren 1957 bis 1961 mit neuen Hochleistungskesseln ausgestattet.

In Hof (Saale) stehen in den frühen 70er-Jahren die Neubaukessellok 001 131 und die Altbaukessellok 001 234. Die Neubaukessel brachten 2.330 statt 2.240 PS, eine kleine Stückzahl mit nochmals anderen Kesseln und neuen Mischvorwärmern kam sogar auf 2.450 PS. Dennoch hielten sich die Altbaukessel-01 am längsten im DB-Dienst Burkhard Wollny



Die Blütezeit der umgebauten Loks währte nur wenige Jahre, ab Mitte der 60er-Jahre fuhren sie zumeist gemeinsam mit ihren Schwestern mit den alten Kesseln. 1973 wurde mit 001 131 die letzte Neubaukessel-01 abgestellt, einige wenige Schwesterloks mit alten Kesseln dampften noch ein knappes Jahr länger.

### Voller Erfolg: 01.10 der DB

Von den 55 gebauten Loks dieser Baureihe gingen alle bis auf einen Kriegsverlust in den Bestand der DB über. Da auch diese Loks Kessel aus St47K-Stahl aufwiesen, wurden sie zwischen 1953 und 1956 mit neuen Hochleistungskesseln ausgerüstet, die weitgehend mit denen der Baureihe 01 identisch waren. 01 1100 wurde 1956 nicht nur neu bekesselt, sondern auch mit Ölfeuerung ausgerüstet, mit der die DB bei Güterzugloks der Baureihe 44 schon Erfahrung besaß. Die Ölfeuerung erhöhte die Wirtschaftlichkeit der Loks erheblich und erleichterte dem Heizer die Arbeit. Insgesamt 34 Loks erhielten die Ölfeuerung und wurden 1968 zur Baureihe 012 umgezeichnet, die 20 verbliebenen Kohleloks wurden zur 011. 1973 schied die letzte 011 aus; der 012 kam die „Ehre“ zu, im Mai 1975 den Schnellzugdampf bei der Bundesbahn zu beenden.

### Revolutionär: 01.5 der DR

Ende der 50er-Jahre fasste auch die DR den Entschluss, einen Teil ihrer Dampfloks zu modernisieren oder, um im DDR-Jargon zu bleiben, zu rekonstruieren. Zwischen 1962 und 1965 wurden so 35 Loks der modernsten 01-Serien in die neue Baureihe 01.5 umge-



Auch sonst nahm die DB Verbesserungen vor. Die Umstellung auf Rollenlager statt Gleitlager – hier an der Treibachse einer 01.10 – reduzierte den Verschleiß und sorgte für einen günstigeren Lauf. Außerdem musste man diese Lager nicht abölen Martin Weltner

baut. Dabei erhielten die Maschinen nicht nur einen neuen Hochleistungskessel, auch das Erscheinungsbild der Lok änderte sich grundlegend, was eine neue Baureihenbezeichnung rechtfertigte. 28 Loks erhielten eine Ölfeuerung, sieben Exemplare blieben bis zur Abstellung kohlegefeuert. Erst zu Beginn der 80er-Jahre wurden die letzten 01.5 der DR abgestellt.

### Langlebig: 03.10 der DR

Von 1957 an wurden die 18 Schnellzugloks der Baureihe 03.10, die bei der DR im Dienst standen, mit neuen Kesseln der Bauart 39E (Ersatzkessel für die Baureihe 39) ausgerüstet und mit Mischvorwärmanlagen ausgestattet. Von 1975 an wurden fast alle 03.10


mit Ölfeuerung versehen, was die Loks noch leistungsfähiger machte. Anders als ihre DB-Schwester erwiesen sich die Reko-03.10 als langlebig – auch, weil es für sie noch länger geeignete Einsatzgebiete gab. Sie dampften bis 1980.

### Aushilfslösung: 03 der DR

Offiziell nie in ein Rekonstruktions-Programm aufgenommen, kamen zahlreiche 03 der DR dennoch in den Genuss neuer bzw. fast neuer Kessel. Zwischen 1958 und 1965 waren 85 Loks der Baureihe 39 mit neuen Kesseln rekonstruiert worden, die aber kein langes Leben hatten. Um die noch fast neu-

## Offiziell wurden die 03 nicht rekonstruiert; aber sie bekamen neue Kessel

wertigen Kessel sinnvoll weiter zu nutzen, wurden 52 von ihnen zwischen 1969 und 1975 in Loks der Baureihe 03 eingebaut, was das Leben mancher dieser Maschinen noch um ein paar Jahre verlängerte.

Daneben modernisierte die DR einige andere Schnellzugloks, die aber in erster Linie der VES-M Halle für Versuchszwecke dienten und nur gelegentlich im Schnellzugdienst eingesetzt wurden. Erinnerung sei hier an 18 201, 18 314 sowie 19 015 und 19 022. Bei deren Rekonstruktion wurde wieder auf den Kessel 39E, teilweise in modifizierter Form, zurückgegriffen. Der 18 201 gebührt der Rang der schnellsten betriebsfähigen Dampfloks auf deutschen Gleisen; ein Rang, den sie bis heute inne hat. 

Im Juli 1966 testet die VES-M Halle die ölgefeuerte Rekolok 01 517; als Bremsloks fungieren 19 015 (eine weitere rekonstruierte DR-Schnellzug-Dampfloks) und 78 425 Slg. Erich Preuß/Archiv der Eb.stiftung



Im Bw Staßfurt zeigt sich die zuletzt in Magdeburg beheimatete 01 005 der Deutschen Reichsbahn praktisch im Ursprungszustand. Zum Zeitpunkt der Aufnahme – im Jahr 1991 – ist sie bereits die älteste erhaltene 01 der DR Martin Weltner

# Schnelle Zugpferde



Viele Übernahmen, einige Umbauten und ein veritabler Neubau: So sah der Schnellzuglok-Bestand in Deutschland nach 1945 aus. Die Loktypen von der 01 bis zur 61 im Kurzporträt

Von Andreas Knipping/Martin Weltner/Dirk Endisch/GM

## 01 Altbau (DB/DR)

Sie gilt als die klassische Schnellzuglok und wurde von beiden Bahnen meist für schwerere Leistungen eingesetzt

Die ab 1926 gebaute 01 mit der bewährten Pazifik-Achsfolge 2'C 1' sollte die Universalschnellzuglok für das gesamte Netz der Deutschen Reichsbahn werden. Die Verantwortlichen planten,

damit mittelfristig alle unter den Reihenbezeichnungen 17 bis 19 vorhandenen Länderbahn-Schnellzugloks abzulösen. Die 01 erlangte sogleich einen Ruf als die Einheitslokomotive schlechthin. Dabei ergaben sich schon frühzeitig Einschränkungen. So konnte die 01 mit 20 Tonnen Achsfahrmasse nicht freizügig eingesetzt werden, weil sich der Ausbau der Strecken auf die entsprechende Tragfähigkeit des Oberbaus länger hinzog als geplant. Weiterhin ließ – nicht überraschend – die Laufruhe der Zweizylin-

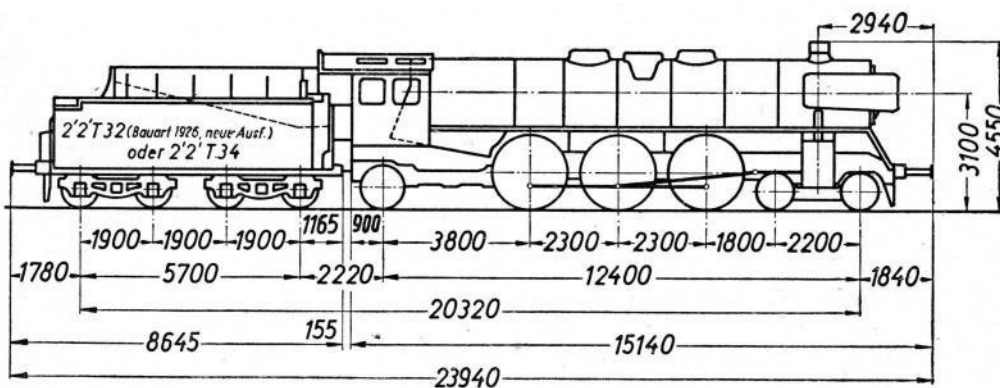
derlok 01 im oberen Geschwindigkeitsbereich zu wünschen übrig. Beispielsweise bei dem neuen Luxuszug „Rheingold“ bevorzugte man die Vierzylinderverbundloks der Länderbauarten 18.3 und 18.4-5.

Ein weiteres Problem ergab sich, als die Höchstgeschwindigkeiten der D-Züge von 100 auf 120 km/h und mit Sondergenehmigung auf gewissen Strecken auf 130 km/h erhöht wurden. Deshalb rüstete man die Maschinen ab 01 102 mit größeren Laufrädern im vorderen Drehgestell aus und ging von der einseitigen Abbremsung der Kuppelräder auf die doppelseitige Abbremsung über. In den 30er-Jahren wurde ein beträchtlicher Teil des 01-Bestandes mit Indusi ausgerüstet. Von eher zweifelhaftem Wert war die Verlängerung der Kesselrohre ab 01 077 um einen Meter auf Kosten der Länge der Rauchkammer. Wenn es der 01 an Heizfläche fehlte, dann eher in dem knapp bemessenen Stehkessel mit einer kleinen Feuerbüchse, die unbedingt mit hochwertiger Kohle beheizt werden musste. Oftmals litten 01er an Dampfangel.

Trotz der genannten Einschränkungen wurde die 01 zu einer unverzichtbaren und beliebten Schnellzuglok. Typisch für ihren Einsatz wurden steigungsreiche Strecken im Mittelgebirge – und das, obwohl sie mit ihren drei Treibradsätzen weniger Reibungslast auf die Schiene brachte als etwa die vierfach

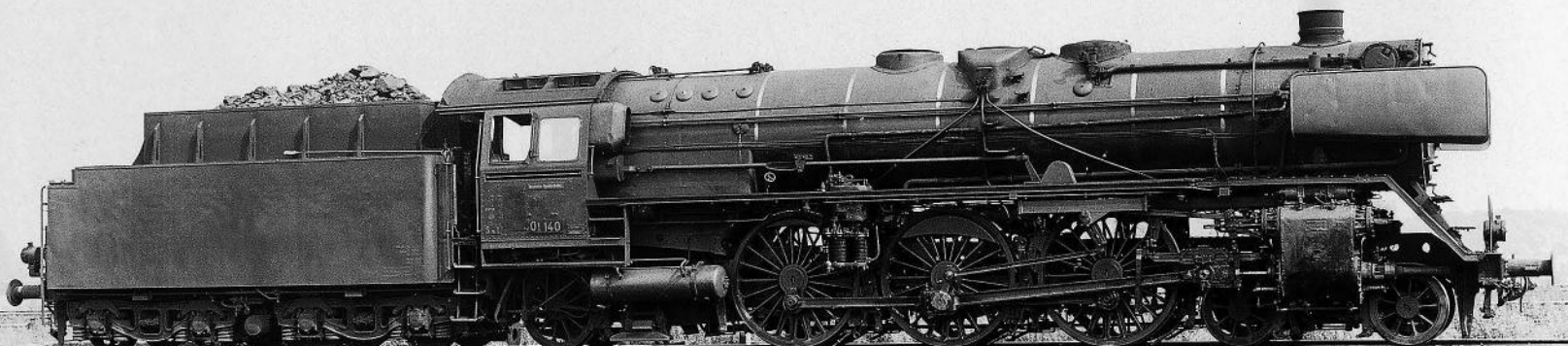
## Technische Daten Baureihe 01

	01 001-011 233-241	01 012-101	01 102-232
EDV-Reihe DB	001	001	001
EDV-Reihe DR	01.20	01.20	01.20
Baujahre	1926	1927-30	1934-38
Bauart	2'C1'h2	2'C1'h2	2'C1'h2
Treibraddurchmesser mm	2.000	2.000	2.000
Lauftraddurchmesser vorn mm	850	850	1.000
Lauftraddurchmesser hinten mm	1.250	1.250	1.250
Rostfläche m <sup>2</sup>	4,41	4,41	4,32
Rohrlänge mm	5.800	bis 076: 5.800 ab 077: 6.800	6.800
Gesamtheizfläche m <sup>2</sup>	237,56	247,25	247,15
Überhitzerheizfläche m <sup>2</sup>	100	85	85
Zylinderdurchmesser mm	2 x 600	2 x 600	2 x 600
Kolbenhub mm	660	660	660
Kesselüberdruck kp/cm <sup>2</sup>	16	16	16
Leistung PSi	2.240	2.240	2.240
Höchstgeschwindigkeit km/h	120	120	130
Achslast max. t	20	20	20
Lokreibungslast t	59	59	59
Dienstgewicht o.T. t	108,9	108,9	111,1
Wasservorrat (2'2'T32) m <sup>3</sup>	32	32	32
Wasservorrat (2'2'T34) m <sup>3</sup>	34	34	34
Kohlevorrat t	10	10	10
Länge über Puffer (2'2'T34) mm	23.940	23.940	23.940



Die 01 der DB in der technischen Zeichnung; entnommen dem Merkbuch für Dampflokomotiven, Stand 1953 Slg. Andreas Knipping

Die 01 102 repräsentiert die Altbau-Variante der 01, wie sie lange Jahre bei der Deutschen Bundesbahn zum Einsatz kam: Witte-Windleitbleche haben die großen „Wagner-Ohren“ ersetzt. Bei einigen Lokomotiven wurden die Kesselringe noch hervorgehoben, so auch hier Carl Bellingrodt/Slg. Andreas Knipping



gekuppelte Personenzuglok der Baureihe 39 (preuß. P 10).

### Die Zeit bei DB und DR

Von der 01 kamen 165 Exemplare zur Bundesbahn und 70 zur Reichsbahn (die allerdings fünf davon ausmusterte). Schon allein dieser Zahlen wegen hatte die Baureihe bei beiden Bahnverwaltungen noch große Bedeutung; sie behielt auch ihren Ruf als klassische Schnellzuglok. Wie vor dem Zweiten Weltkrieg fuhren 01er mit ihrer hohen Leistung schwerere D-Züge und Reisezüge auf Mittelgebirgsstrecken. Durch Schweißung der Kesselrohre wurden diese standfester, die Maschinen robuster. Die DB ersetzte die charakteristischen großen Windleitbleche durch kleine Bleche der Bauart „Witte“. Bei der DR behielten die Maschinen vielfach das klassische Aussehen, wie man es von der Vor-

### Berühmte 01-Leistungen: über die „Schiefe Ebene“ oder Berlin - Dresden

kriegs-Reichsbahn kannte. Bei der DB wurde die 01 alsbald von E 10 und V 200 von den Magistralen verdrängt; bei der DR musste sie (zeitlich etwas versetzt) vor allem den Dieselloks V 180 und 132 weichen. Eisenbahnfreunde erinnern sich gern an 01-Leistungen, so zwischen Bamberg und Hof mit der Fahrt über die „Schiefe Ebene“, für welche sich die Lok wegen der starken Steigungen eigentlich nur bedingt eignete. Oder an die 01 im Schnellzugdienst Berlin – Dresden, der bis 1977 währte und die letzte große Leistung der Baureihe darstellte – nach ziemlich genau 50 Jahren Dienstzeit. Bei der Bundesbahn endete der 01-Einsatz 1973, bei der Reichsbahn war die Altbau-Version noch bis Anfang der 80er-Jahre unterwegs.



Mit einem Eilzug rollen am 9. Juli 1972 zwei 01 die „Schiefe Ebene“ zwischen Marktschorgast und Neuenmarkt-Wirsberg herab. Vorn läuft die Neubaukessellok 001 103, dahinter die Altbaukessel-Maschine 001 173. Beide Bauformen wurden gemeinsam eingesetzt Georg Wagner

## 01 Neubaukessel (DB)

### Die Modernisierung durch die Bundesbahn gab der Lok mehr Leistung und eine Art schlichte Eleganz

Im Laufe der 50er-Jahre häuften sich Reparaturarbeiten an den Altbaukesseln der 01, weshalb die Bundesbahn die Initiative ergriff. Von 1958 bis 1961 ließ sie 50 Exemplare der mit größeren Vorlauf-

rädern ausgestatteten moderneren 01 auf vollständig geschweißte Neubaukessel mit Verbrennungskammer umrüsten. Das entlastete die Ausbesserungswerke, die nun weniger Altbaukessel sanieren mussten.

Mit dem flachen Schornstein ohne Aufsatz, Sandkästen am Umlaufblech statt auf dem Kesselscheitel und deutlich weniger Rohrleitungen an der Kesselseite gab der neue Kessel der Lok ein modernes Aussehen von schlichter Eleganz. Obwohl er kleiner war als der Altbaukessel, entwickelte er zu-

dem etwas mehr Leistung. Die Beliebtheit der modernisierten 01 hielt sich im Betriebsdienst allerdings in Grenzen. Die inzwischen auch durch innerliche Schweißung ertüchtigten alten Kessel galten in der Feuerführung als robuster.

### Anderes Heizen gefragt

Die Heizer mussten überdies bei der Neubaukessel-Lok umlernen. Hatte die Feuerbüchse der Altbau-01 ein flaches Feuer mit größerem Kohlevorrat verlangt, so forderte die Neubauvariante ein noch flacheres Feuer, das umsichtig und in mehreren kleinen „Dosisierungen“ zu versorgen war. Ein abschließendes Urteil zur besseren Eignung wird wohl nicht mehr möglich sein. Nicht zu unterschätzen ist nämlich auch, dass die Personale aufgrund größerer Gewöhnung an die Altbau-Variante gegenüber den neuen Hochleistungskesseln skeptisch blieben. Die Neubekesselung war übrigens nicht die erste große Innovation bei der DB-01. Schon 1950/51 hatten fünf Loks Verbrennungskammern und Mischvorwärmer erhalten.

Im Betriebsdienst fuhren neu bekesselte 01 zusammen mit den alten 01, ohne dass man bei der Verwendung einen Unterschied machte. Als letzte Neubaukessel-01 wurde 01 131 Anfang Juni 1973 beim Bw Hof abgestellt. Altbaukessel-Loks blieben noch ein knappes Jahr länger im Einsatz.

Als erste Form einer Modernisierung stattete die DB einige 01 mit Heiße-Wasservorwärmer aus. Zu ihnen gehört 01 046, die im Mai 1967 mit einem Sonderzug bei Baiersdorf unterwegs ist Richard Krauss/Slg. Stefan Carstens



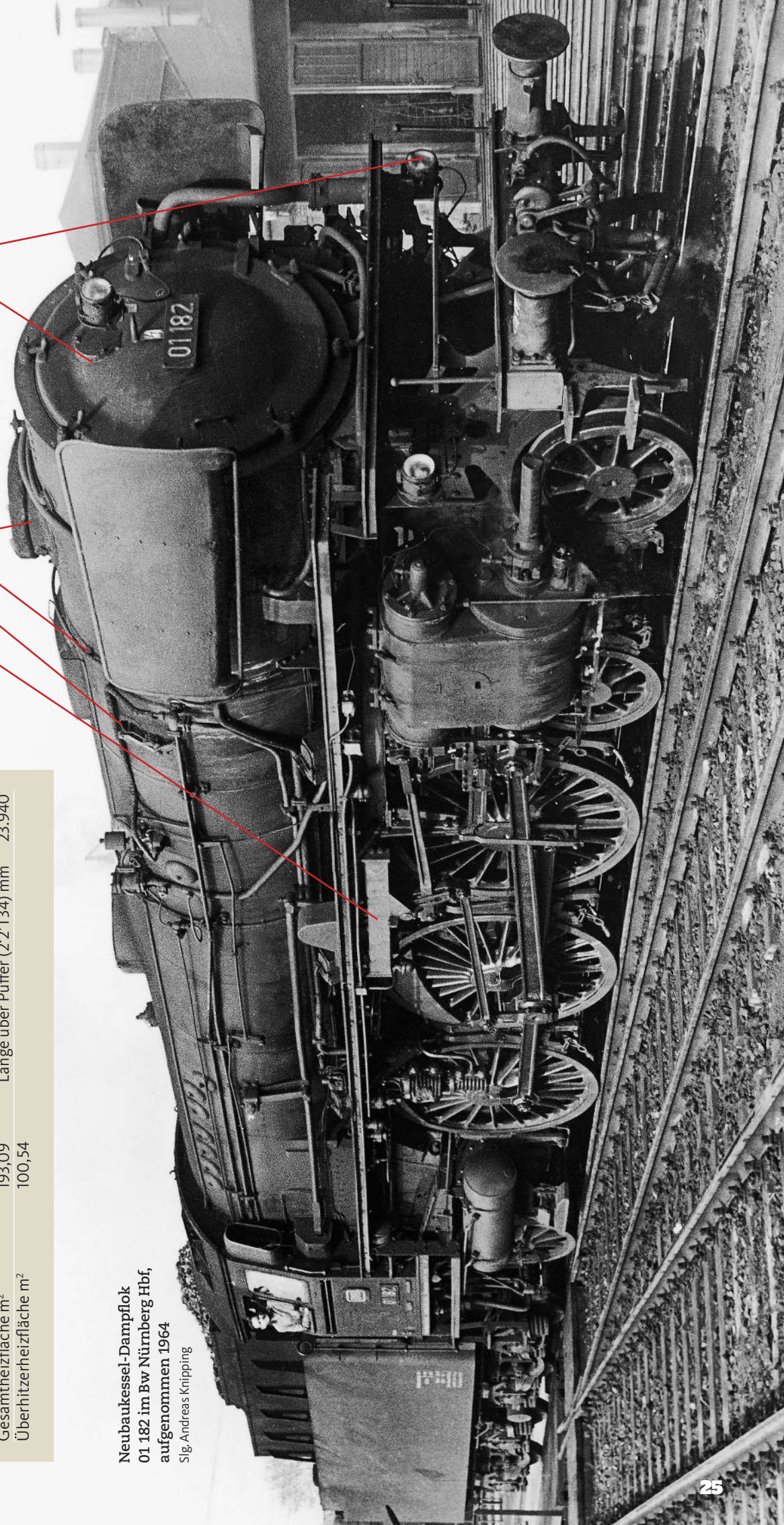
**Technische Daten**  
**Baureihe 01 (Neubaukessel DB)**

EDV-Reihe DB	01102 ... 232	Zylinderdurchmesser mm	2 x 600
EDV-Reihe DR	001	Kolbenhub mm	660
Umbaujahre	-	Kesselüberdruck kp/cm <sup>2</sup>	16
Bauart	1958-61	Leistung PSI	2.330
Treibradurchmesser mm	2'C1'h2	Höchstgeschwindigkeit km/h	130
Lauftraddurchmesser vorn mm	2.000	Achslast max. t	20
Lauftraddurchmesser hinten mm	1.250	Lokreibungslast t	58
Rostfläche m <sup>2</sup>	3,95	Dienstgewicht o.T. t	108,3
Rohrlänge mm	5.000	Wasservorrat m <sup>3</sup>	34
Länge Verbrennungskammer mm	1.122	Kohlevorrat t	10
Gesamtheizfläche m <sup>2</sup>	193,09	Länge über Puffer (2'2'T34) mm	23.940
Überhitzerheizfläche m <sup>2</sup>	100,54		

**Bauliche Änderungen der DB bei der 01 mit Neubaukessel**

- Modifikationen im Vergleich zur vorigen Ausführung (01 mit Altbaukessel)
- 1) Sandkästen platziert zwischen Kessel und Umlaufblech
- 2) Neubaukessel
- 3) Heißdampfregler mit Abdeckkasten
- 4) flacher Schornstein
- 5) Mischvorwärmer in der Rauchkammer
- 6) nach außen versetzte, fest angebaute Stirnlampen

- 1**
- 2**
- 3**
- 4**
- 5**
- 6**



Neubaukessel-Dampflok  
01 182 im Bw Nürnberg Hbf,  
aufgenommen 1964  
Slg. Andreas Knipping

Am 25. März 1963 erreicht 01 508 mit einem Schnellzug aus dem DR-Netz den Bahnhof Bebra. Die Maschine verfügt über Kohlefeuerung, eine spitze Rauchkammertür und die markanten Boxpokräder  
 Joachim Claus/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



## 01.5 (DR)

**Ein weitgehender Neubau mit mehr Leistung und mit einem neuen Aussehen: Das war die Reko-01**

**A**uch die Deutsche Reichsbahn sah es als unausweichlich an, von ihren 01 mit großen Vorlaufrädern eine angemessene Anzahl zu modernisieren. Wie in anderen Fällen des „Rekonstruktions-Programms“ schuf man im Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) Meiningen letztlich Lokomotiv-Neubauten; nur der Rahmen, die Achswellen und Radkörper, für welche die einheimische Industrie keinen Ersatz liefern konnte, wurden übernommen. Außer dem Kessel waren auch die Zylinderblöcke neu. Der technologische Abstand zur Ursprungstypen rechtfertigte eine neue Nummerierung.

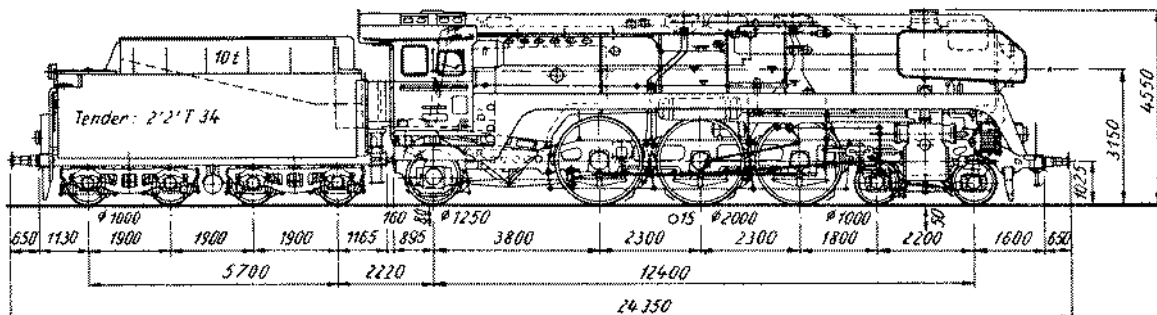
### Auch äußerlich neu

Schon rein äußerlich hoben sich die als 01.5 geführten „Reko-01“ deutlich von ihren Altbau-Schwestern ab. Die

steile Schürze und der hoch liegende Kessel mit den in einem „Kanal“ verdeckten Aufbauten sowie die neue Form der Windleitbleche gaben der Lok ein noch dynamischeres Aussehen. Bei den ersten Maschinen unterstrich die DR den Eindruck, indem sie die Lokomotiven mit einer spitzen Rauchkammertür und einige Lokomotiven auch mit den aus den USA bekannten Boxpokrädern versah. So wuchtig die 01.5 damit wirkte: Die Boxpok-Räder bewährten sich nicht und wurden alsbald ersetzt.

Die 01.5 übertraf die Altbau-01 in der Leistung. Zusätzlich wurden 28 Exemplare zusammen mit der Rekonstruktion oder wenig

später auf Ölfeuerung umgestellt. Die 35 Rekoloks entstanden zwischen November 1961 und Mai 1965 und mithin in einer Zeit, in der sich die Elektro- und Diesel-Konkurrenz in Gestalt von E 11 und V 180 schon kräftig bemerkbar machte. Die neue 01.5 war der V 180 jedoch überlegen und konnte erst von der aus der Sowjetunion importierten Diesellok 132 gleichwertig ersetzt werden. Bis 1973 hatte die Reko-01 ihr Auskommen auch im Interzonen-/Transitverkehr, in dem sie regelmäßig Hamburg, Helmstedt und Bebra ansteuerte. Danach übernahm sie noch weitere hochwertige Leistungen auf DR-Gebiet; 1982 endete der Einsatz.



Die kohlegefeuerte Ausführung der 01.5 als technische Zeichnung im Lokomotiven-Merkbuch der DR. Slg. Andreas Knipping

## Technische Daten

### Die Baureihe 01.5 (DR)

01 501–535 DR  
ex 01 107 ... 225

EDV-Reihe DB	Überhitzerheizfläche m <sup>2</sup>	97,5
EDV-Reihe DR	Zylinderdurchmesser mm	2 x 600
	Kolbenhub mm	660
Umbaujahre	Kesselüberdruck kp/cm <sup>2</sup>	16
Bauart	Leistung PSI	ca. 2.450
Treibradmesser mm	Höchstgeschwindigkeit km/h	130
Lauftraddurchmesser vorn mm	Achslast max. t	20
Lauftraddurchmesser hinten mm	Lokreibungslast t	60
Rostfläche m <sup>2</sup>	Dienstgewicht o. T. t	111
Rohrlänge mm	Wasservorrat m <sup>3</sup>	34
Länge Verbrennungskammer mm	Kohlevorrat t	13,5
Gesamtheizfläche m <sup>2</sup>	Länge über Puffer (2'2'T34) mm	24.350

Lok 01 1531 mit Kohle-  
feuerung als Museums-  
maschine; sie entspricht  
noch dem Zustand zu  
DR-Betriebszeiten  
Martin Weltner

### Bauliche Änderungen der DR bei der Rekolok 01.5

- Modifikationen im Vergleich zur vorigen Ausführung (01 mit Altbaukessel)

- 1) geschweißter Verbrennungskammerkessel mit Seitenzugregler
- 2) durchgehende Domverkleidung
- 3) geschweißter Zylinderblock
- 4) Mischvorwärmer auf der Rauchkammer
- 5) Schürze mit fest installierten Stirnlampen



Schon ohne Stromlinienverkleidung, aber noch mit dem Altbaukessel aus dem nicht alterungsbeständigen Stahl wurde 01 1088 fotografiert

Carl Bellingrodt/Slg. Andreas Knipping



## 01.10 (DB)

**Die schwere dreizylindrige Version der 01, zuerst eine Stromlinienlok, fuhr bei der DB in renovierter Form**

In den 30er-Jahren hatte die Reichsbahn erkannt, dass die zweizylindrigen 01 und 03 den auf vielen Strecken deutlich beschleunigten Schnellzugdienst nicht mehr meisterten. Es gab durchaus Stimmen, die eine vierfach gekuppelte Schnellzuglok oder die Rückkehr zur Vierzylinderverbundlok empfahlen. Die Beharrung auf alten Baugrundsätzen und zunehmender Zeitdruck führten dagegen zu einem wenig überzeugenden Kompromiss. Die alte Kesselkonstruktion der 01 und 03 mit letztlich zu kleinen Feuerbüchsen und zu langen Rohren sollte beibehalten werden. Die geforderte Leistungssteigerung, die sich mit diesen Kesseln nicht erzielen ließ, sollte durch eine Stromlinienverkleidung ermöglicht werden, die den Luftwiderstand mindern würde. Und der Übergang auf ein dreizylindriges Triebwerk sollte die Laufruhe verbessern. Fatalerweise wählte man für den Kessel den kalt gewalzten Stahl St 47 K, der nicht alterungsbeständig und nicht schweißbar war.

Die Lokomotiven wurden in den Zweiten Weltkrieg hinein ausgeliefert, der hochwertigen Schnellverkehr mit ausgesuchten und speziell geschultem Personal vereitelte.

Die Stromlinienverkleidungen erwiesen sich bei Geschwindigkeiten von selten mehr als 100 km/h als völlig nutzlos und wurden

alsbald zum großen Problem für den Betrieb. Mangels Luftzuges überwärmten sich die Stangen- und Achslager. In den unteren Auskehrlungen sammelten sich Schlacke, Kohlenstaub, Schotter, Regenwasser und Schnee. Undichtigkeiten an Ventilen am Langkessel konnte man nur mühsam entdecken und erst reparieren, wenn einzelne Verkleidungsbleche abgenommen waren. Bald schon fuhren Loks mit mehr oder weniger demontierten Verkleidungen, bis der größte Teil gegen Kriegsende abgestellt wurde.

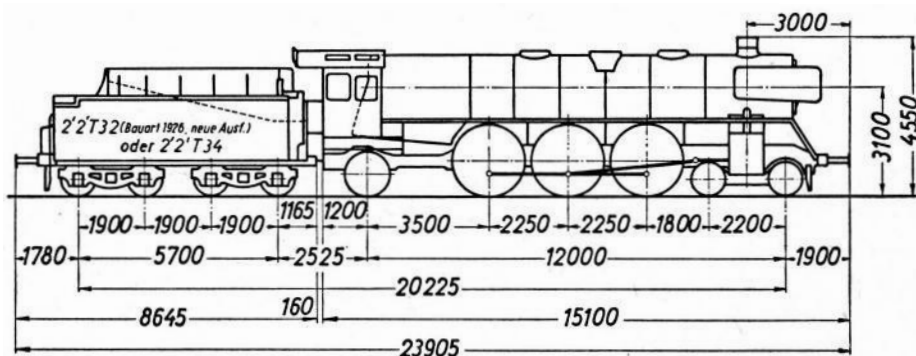
### Aufarbeitung bei der DB

Alle 55 Lokomotiven der schweren Dreizylinder-Variante 01.10 blieben in den Westzonen. Nach Ausmusterung der 01 1067 wurden einige Loks noch mit ihren verrotten Stromlinienverkleidungen eingesetzt. 1949 bis 1951 ließ die DB den gesamten Bestand in Hauptuntersuchungen sanieren. Die Verkleidungen wurden abgebaut und die Loks in einen fast neu wirkenden repräsen-

tativen Zustand versetzt. Auffällig blieben die fünfachsigenden Tender. Sogleich rückten die dringend benötigten Maschinen in die Spitzengruppe des DB-Schnellzugdienstes.

Weil die St47K-Kessel zum Sicherheitsrisiko wurden, sah sich die DB genötigt, neue geschweißte Kessel moderner Bauart mit Verbrennungskammer einzubauen. Der Umbau fand 1953 bis 1956 und in einem Fall 1962 statt. 01.10 und 03.10 waren die Baureihen der DB, die komplett neu bekesselt wurden. Von 1956 bis 1958 baute man zudem 34 Loks auf Ölfeuerung um. Diese erhielten ab 1968 die Baureihennummer 012, während die kohlegefeuerten Schwestern als 011 liefen.

Bekannt wurden die 01.10 der DB unter anderem mit Fahrten auf der Nord-Süd-Strecke und später zwischen Hamburg und Westerland (Sylt) bzw. auf der Emslandbahn Emden – Rheine. Auf der letztgenannten Strecke beendete die 012 am 31. Mai 1975 den Einsatz der Schnellzugdampflok bei der Deutschen Bundesbahn.



Die 01.10 der DB mit den wichtigsten Abmessungen; entnommen dem Merkbuch für Dampflokomotiven, Stand 1953 Slg. Andreas Knipping

## Technische Daten

### Die Baureihe 01.10 (DB)

	011001, 1052-1105	011001, 1052-1105 Neubauk.	011001, 1052-1105	011001, 1052-1105 Neubauk.
EDV-Reihe	-	011 (Kohle)/ 012 (Öl)	3 x 500	3 x 500
Baujahre/Umbaujahre	1939-40	1953-56	660	660
Bauart	2'C 1' h3	2'C 1'h3	16	16
Treibraddurchmesser mm	2.000	2.000	2.120	2.350/2.470 (Öl)
Lauftraddurchmesser vorn mm	1.000	1.000	140	140
Lauftraddurchmesser hinten mm	1.250	1.250	21	20
Rostfläche m²	4,32	3,96	60	60
Rohrlänge mm	6.800	5.000	114,30	110,8
Länge Verbrennungskammer mm	-	1.050	38	38
Gesamtheizfläche m²	247,15	206,51	10	10 (bzw. 13,5 m³ Öl)
Überhitzerheizfläche m²	86	96,15	24.130	24.130

### Bauliche Änderungen der DB bei der 01.10 mit Neubaukessel

- Modifikationen im Vergleich zur vorigen Ausführung (01.10 mit Altbaukessel)

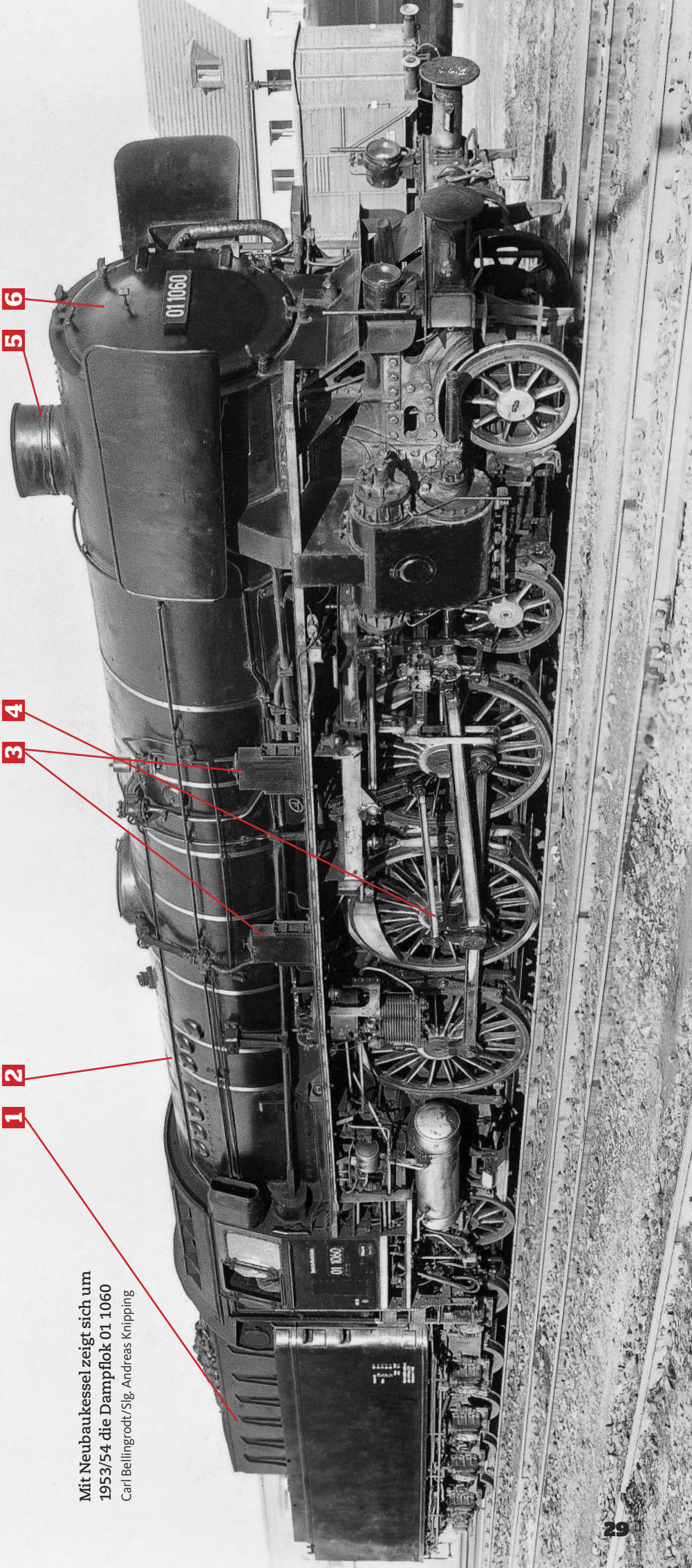
- 1) fünfachsiger Tender „entstromt“ mit Kohlekasten (bei 01.10 Öl mit Ölaufsatz)
- 2) neuer Hochleistungsessel
- 3) Sandkästen auf Umlaufblech
- 4) Rollenlager an Treib- und Kuppelstangen
- 5) flacher Schornstein mit abnehmb. Aufsatz
- 6) Mischvorwärmer in der Rauchkammer

1 2

3 4

5 6

Mit Neubaukessel zeigt sich um 1953/54 die Dampflokomotive 01 1060 Carl Bellingrodt/Sig. Andreas Knipping



Lok 03 198 bietet den typischen Anblick einer Bundesbahn-03: Sie besitzt Witte-Windleitbleche und den alten Kessel

Slg. Andreas Knipping



### 03 (DB/DR)

**Im Vergleich zur 01 war sie als der leichtere Renner konzipiert. DB und DR nutzten die 03 noch lange Jahre**

Wie erwähnt, war die 01 mit ihren 20 Tonnen Achsfahrmass in der Einsetzbarkeit limitiert. Die Hauptverwaltung der Reichsbahn, das Reichsbahnzentralamt Berlin und der Lokomotiv-ausschuss kamen nicht umhin, eine etwas leichtere Schnellzuglok entwickeln zu lassen. Obwohl die Trägheit der Dampferzeugung und die ungenügende Laufruhe der 01 bereits kritisiert worden waren, entschied man sich unter Federführung des allgewaltigen Vorsitzenden des Lokomotiv-ausschusses R. P. Wagner für eine Konstruktion in enger Anlehnung an die vorige Loktype.

So entstand wieder eine Zweizylinderlok mit knapp bemessener Feuerbüchse und einer grenzwertig großen Rohrlänge. In diesem Rahmen war die neu entstandene 03 aber eine sorgfältig durchgebildete „Pazifik-Lok“, die in bestimmten Einsatzgebieten hervorragende Leistungen erbrachte. Diese Einsatzgebiete umfassten eine Verwendung möglichst in der Ebene vor Zügen mit nicht mehr als etwa zehn Wagen.

Der Krieg führte dazu, dass die 03 vielerorts falsch eingesetzt wurde, nämlich vor

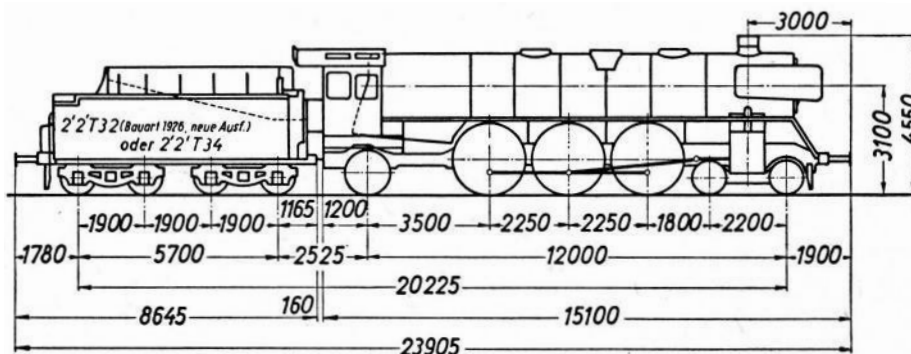
schweren Schnellzügen auf steigungsreichen Strecken, wie sie eher zum Arbeitsbereich der 01 passten. Die Folge waren vielfache Kessel- und Triebwerksschäden – und ein unangemessen negativer Ruf der 03 bei einem Teil der Fachwelt.

#### Bei DB und DR

Nach dem Zweiten Weltkrieg kamen 145 Exemplare der 03 zur DB, 86 zur DR. Beide deutsche Bahnverwaltungen schätzten die Maschinen. Die Schwierigkeiten der Dampferzeugung konnten auf überraschend einfache Weise behoben werden, nämlich durch größere Luftklappen für Verbrennungsluft an den Aschkästen. Wie bei der 01 erhöhten Schweißarbeiten am Kessel deutlich die Betriebstüchtigkeit und machten die Loks unempfindlicher gegen kurzzeitige

Überlastungen. Beide Bahnverwaltungen ersetzten auch die großen Windleitbleche durch kleine der Bauart „Witte“. Die DR ersetzte die Oberflächenvorwärmer durch Mischvorwärmer. Von ausgemusterten Loks der Baureihe 22 erhielten 52 Exemplare der DR-03 in den Jahren 1969 bis 1975 Neubaukessel mit Verbrennungskammer, womit gewissermaßen eine „Reko-03“ entstand. Äußerlich waren die Loks mit Altbaukessel und Mischvorwärmer von den Loks mit Neubaukesseln leicht zu unterscheiden – Letztere hatten unter anderem den Seitenzugregler.

Bei der DB wie bei der DR machten sich 03 lange nützlich, auch im Schnellzugdienst. Letztes Einsatzgebiet für 03 der DB war 1972 die Strecke Ulm – Friedrichshafen. Der Plandienst der 03 der DR endete (in Görlitz, Leipzig und Güsten) 1978/79.



Die 03 der Bundesbahn in der technischen Übersicht; entnommen dem Merkbuch für Dampflokomotiven, Stand 1953 Slg. Andreas Knipping

## Technische Daten

### Die Baureihe 03 (DB/DR)

03 001-298	03 002 ... 298 Neubauk. DR	03 001-298	03 002 ... 298 Neubauk. DR
EDV-Reihe DB	003	Kolbenhub mm	660
EDV-Reihe DR	03.20	Kesselüberdruck kp/cm <sup>2</sup>	16
Baujahre/Umbaujahre	1930-37	Leistung PSI	1.980
Bauart	2'C 1' h2	Höchstgeschwindigkeit km/h	130
Treibradurchmesser mm	2.000	Achslast max. t	18
Lauftraddurchmesser vorn mm	bis 162: 850	Lokreibungslast t	54
	ab 163: 1.000	Dienstgewicht o. T. t	100,3
Lauftraddurchmesser hinten mm	1.250	Wasservorrat (2'2' T30) m <sup>3</sup>	30
Rostfläche m <sup>2</sup>	3,89	Wasservorrat (2'2' T32) m <sup>3</sup>	32
Rohrlänge mm	6.800	Wasservorrat (2'2' T34) m <sup>3</sup>	34
Länge Verbrennungskammer mm	-	Kohlevorrat (alle Tender) t	10
Gesamtheizfläche m <sup>2</sup>	203,15	Länge über Puffer (2'2' T30) mm	23.210
Überhitzerheizfläche m <sup>2</sup>	72,22	Länge ü. P. (2'2' T32 oder 34) mm	23.905
Zylinderdurchmesser mm	2 x 570		2 x 570

### Bauliche Änderungen der DR bei der rekonstruierten 03

- Modifikationen im Vergleich zur vorigen Ausführung (03 mit Altbaukessel)

- 1) Dampfdom (links) und Sandkasten
- 2) Ersatzkessel 39E, gebraucht von Baureihe 22 übernommen
- 3) Mischvorwärmer auf der Rauchkammer

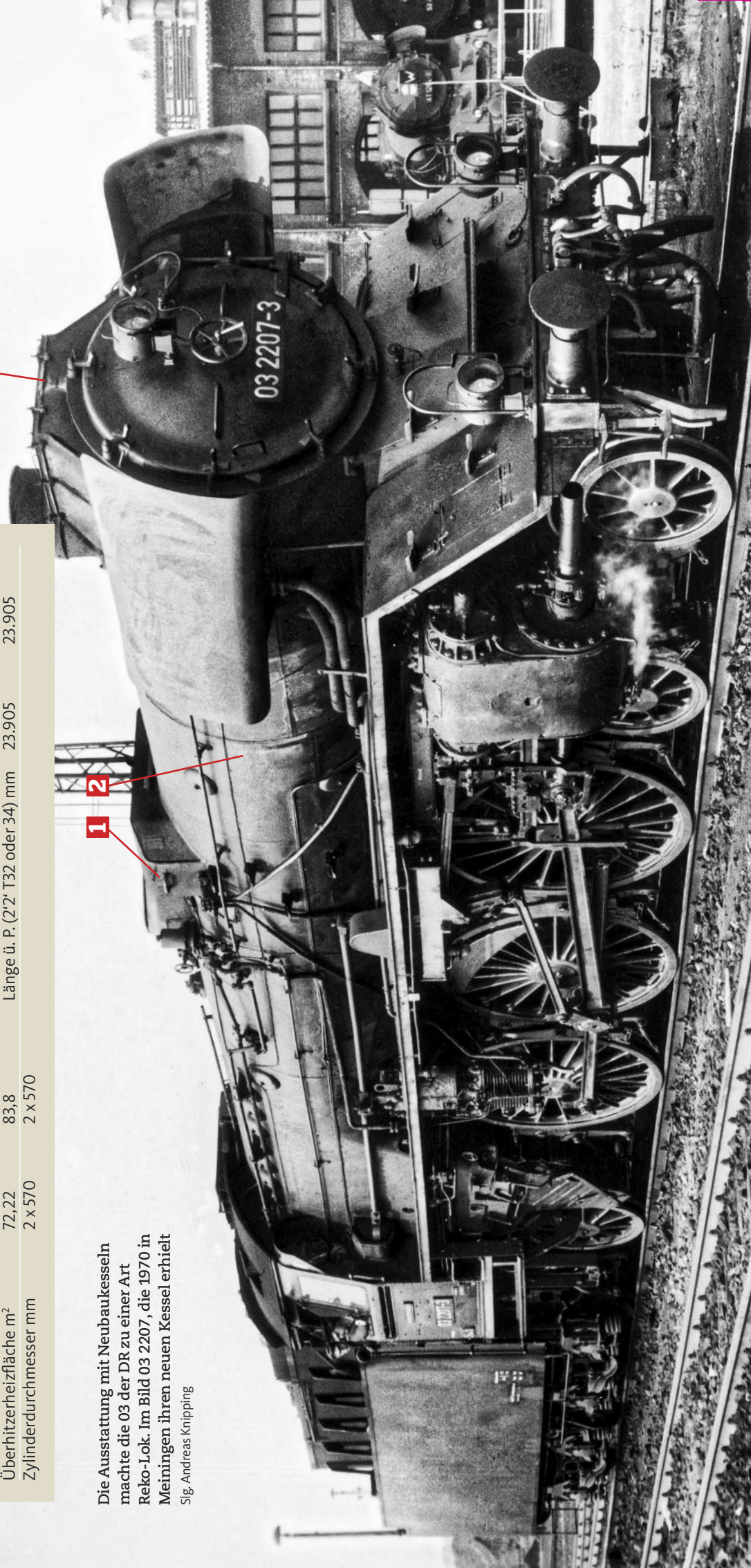
3

1

2

Die Ausstattung mit Neubaukesseln machte die 03 der DR zu einer Art Reko-Lok. Im Bild 03 2207, die 1970 in Meiningen ihren neuen Kessel erhielt

Sig. Andreas Knipping





Nur selten wurde die in Frankreich gebaute, bei der DR modifizierte und mit Kohlenstaubfeuerung ausgerüstete 07 1001 im Zugbetrieb genutzt; hier ein Foto aus den frühen 50er-Jahren ZBDR/Histor. Slg. DB

## Versuchslokomotiven und Einzelgänger (DR)

**Ein Überblick über die „Außenseiter“ bei den Schnellzugdampflok – meist dienten sie für Versuchsfahrten**

### 07.1001 und 08.1001

Nur bei der Reichsbahn der DDR gab es die Baureihen 07 und 08 oder besser 07.10 und 08.10: Die DR arbeitete ab 1949 mit dem Prinzip genial erdachten Kohlestaub-System Wendler, bei dem der Staub ohne spezielle Zuführungsmechanik allein durch den Saugzug in die Feuerbüchse geblasen wird. Vielfältige Probleme nicht zuletzt mit einer unerhörten Verschmutzung der Lokomotiven und der Bahnanlagen waren mit dem Betrieb der Kohlenstaubloks allerdings verbunden. Auch die komplizierte 17.10 bewährte sich mit Kohlenstaubfeuerung nicht wirklich.

Mit dieser Technik ausgestattet wurden außerdem zwei in der sowjetischen Zone stehen gebliebene französische Schnellzuglokomotiven, die mit Reichsbahnnummern versehen wurden, nämlich 07 1001 (Bauart 2'C 1' h4v) und 08 1001 (Bauart 2'D 1' h4v). Beide wurden 1952 mit Staubfeuerung ausgestattet. 07 1001 kam zum Bw Dresden-Altstadt, doch ein regelmäßiger Einsatz zerschlug sich wegen ständiger Schäden. Ohne nennenswerte Laufleistung wurde sie 1957 abgestellt und ausgemustert. Die 08 1001 wurde dem Bw Berlin-Ostbahnhof zugeteilt, 1954 dann auch dem Bw Dresden-Altstadt, letztlich jedoch mit dem selben Ergebnis. Schon im Juni 1955 wurde sie abgestellt, nach einer Bilanz von 98 Betriebstagen im Verhältnis zu 508 Tagen im Ausbesserungswerk.

### 18 201

Öfter im Einsatz und gelegentlich sogar vor planmäßigen Zügen zu sehen waren zwei andere Lokomotiven, die der Versuchsstelle Halle (VES-M Halle) zur Verfügung standen: die 18 201 und 18 314. Die 18 201 wurde 1960/61 im Ausbesserungswerk Meiningen aus Teilen der 61 002, der Versuchslok H 45 024 und einer Lok der Baureihe 41 „kombiniert“, den Tender spendete die 44 468. Die Bauart der Lok lautet 2'C 1' h3. Als Kessel wurde ein Neubau des Typs 39E eingebaut, wie er schon bei den Baureihen 22 und 41 Verwendung fand. Ein weiteres modernes Bauteil war der Giesl-Ejektor, ein eng gehaltenen Schornstein, der den Saugzug verbessern sollte. Ferner erhielt die Lok eine Gegendruckbremse, um auch als Bremslok agieren zu können. Die Lok mit ihrer Teilstromlinienverkleidung und den 2.300 Millimeter hohen Treibrädern der 61 wurde ein



Die Versuchslok 18 201 kam auch zu Sonderzügen; im Juni 1991 nimmt sie mit Reisenden in Halle (Saale) Fahrt auf Sven Klein

echter Hingucker. Sie war in erster Linie für Probefahrten mit 160 km/h schnellen Export-Reisezugwagen der DDR-Waggonbauindustrie bestimmt. Im November 1964 erreichte die Lok auf dem Eisenbahnversuchsring in Velim (CSSR) eine Höchstgeschwindigkeit von 176 km/h. 1967 wurde die Lok auf Öl-Hauptfeuerung umgerüstet. Am 12. Oktober 1972 erreichte 18 201 zwischen Berlin und Delitzsch mit einem Messwagen im Schlepp 182,4 km/h und wurde so zur seinerzeit schnellsten Dampflok der Welt.

Fließend war der Übergang von der Versuchs- zur Traditionslok: Ab 1980 wurde die Lok immer öfter vor Sonderzügen eingesetzt, wechselte schließlich in den Bestand der DB AG und gehört heute einem Privatmann, der die betriebsfähige Lok in Lutherstadt Wittenberg stationiert hat.

### 18 314

Die zweite Lok der Baureihe 18, die von der VES-M Halle eingesetzt wurde, war die 18 314, eine Vierzylinder-Verbundlok der Gattung badische IV h (Bauart 2'C 1' h4v). Sie gelangte erst 1948 im Tausch gegen eine bayerische S 3/6 zur Deutschen Reichsbahn der DDR und sollte dort als schnell fahrende Versuchslok dienen. Von 1958 bis 1960 wurde die Lokomotive durch das Reichsbahnausbesserungswerk Zwickau nach Plänen der VES-M Halle umgebaut. Sie erhielt den bereits bewährten Verbrennungskammerkessel 39E mit etwas gekürzten Rohren. Auch 18 314 bekam eine Gegendruckbremse für den Einsatz als Bremslokomotive und wurde für 150 km/h zugelassen. Die Lok bekam eine Teilverkleidung, ein Einheits-Führerhaus sowie kleine Windleitbleche. Für zusätzliche Eleganz sorgte der Krepenschornstein. Auch 18 314 wurde 1967 mit einer Ölfeuerung ausgerüstet, aber schon im Jahre 1971 ausgemustert. Die Lok erwies sich noch als guter Devisenbringer, da sie 1984 an den Verein Historische Eisenbahn Frankfurt (M) verkauft wurde. Heute kann man die Lok im Auto- und Technikmuseum Sinsheim besichtigen.

In den ersten Bundesbahn-Jahren hatte die 03.10 die Stromlinienverkleidung schon verloren, verfügte aber noch über den alten, anfälligen Kessel, wie hier 03 1014. In dem Zustand erbrachte die 03.10 bei der DB die größten Leistungen Carl Bellingrodt/Slg. Andreas Knipping



## 03.10 (DB/DR)

**Nach der 01.10 entstand die 03.10 als leichte dreizylindrige Version. Vor allem die DR konnte sie noch nutzen**

Was zur 01.10 ausgeführt wurde, gilt auch für die 03.10. Die Vorkriegs-Reichsbahn beschaffte fürs Flachland diese leichtere Dreizylinder-Pazifik-Lok mit Stromlinienverkleidung. Der Krieg ließ aber nicht mehr an einen geregelten Schnellverkehr denken. Wie die 01.10 büßten die 03.10 bis 1945 große Teile der Verkleidungen ein und wurden fast alle abgestellt.

### Die 03.10 bei DB und DR

Nach dem Krieg konnte die DB mit einem „Startkapital“ von 26 dreizylindrigen Stromlinienmaschinen der 03.10 beginnen. Ähnlich wie bei der 01.10 ertüchtigte sie die Loks 1950 in aufwendigen Hauptuntersuchungen für den beginnenden F-Zug-Verkehr. Zwischen April 1957 und Dezember 1959 bekamen die 03.10 der DB zudem neue Kessel, wie sie für die Baureihe 41 entwickelt worden waren. Allerdings herrschte da nur noch geringer Bedarf für die leichte Dreizylindrige; bis 1966 stellte die DB die 03.10 ab.

Von den 19 bei der DR verbliebenen Exemplaren fuhren zunächst nur wenige Loks mit teilweise demontierten Verkleidungen im Schnellzugdienst. 1947 bis 1950 ließ die Reichsbahn die Loks ausbessern (wo bei sie noch ihre Verkleidung behielten), es

folgte aber von 1952 bis 1954 eine „Generalreparatur“. 18 Loks der 03.10 – 03 1079 war 1951 als Ersatzteilstender ausgemustert worden – erhielten eine Aufarbeitung, die Verkleidungen wurden entfernt. Nach dem schweren Unglück vom 30. September 1958, bei dem der Kessel der 03 1046 explodierte, wurden fast alle 03.10 abgestellt – nur zwei Loks mit Nachbaukesseln fuhren weiter.

1959 ließ die DR die übrigen 16 Maschinen rekonstruieren und mit Neubaukesseln ausrüsten. Von 1965 bis 1972 erhielten 16 Loks (alle außer 03 1057 und 1087) Ölfuehrung. Bis auf 03 1010, die zur VES-M Halle kam, rückten alle Loks in den Betriebsbestand. Im Norden des DR-Netzes leisteten sie im Schnellzugverkehr gute Dienste. Am 31. Mai 1980 endete der Plandienst.

### Technische Daten

#### Die Baureihe 03.10 (DB/DR)

	03 1001–1022, Altbaukessel	1043–1060, Neubauk. DB	1073–1092, Rekonstruktion DR
EDV-Reihe DR	–	–	03.00 (Öl)/ 03.10 (Kohle)
Baujahre/Umbaujahre	1939-40	1957-61	1959
Bauart	2'C 1' h3	2'C 1' h3	2'C 1' h3
Treibraddurchmesser mm	2.000	2.000	2.000
Laufzylinderdurchmesser vorn mm	1.000	1.000	1.000
Laufzylinderdurchmesser hinten mm	1.250	1.250	1.250
Rostfläche m <sup>2</sup>	3,89	3,87	4,23
Rohrlänge mm	6.800	5.200	5.700
Länge Verbrennungskammer mm	–	1.427	1.475
Gesamtheizfläche m <sup>2</sup>	203,15	177,54	206,3
Überhitzerheizfläche m <sup>2</sup>	72,22	95,77	83,8
Zylinderdurchmesser mm	3 x 470	3 x 470	3 x 470
Kolbenhub mm	660	660	660
Kesselüberdruck kp/cm <sup>2</sup>	16	16	16
Leistung PSi	1.790	1.870	ca. 1.900
Höchstgeschwindigkeit km/h	140	140	140
Achslast max. t	18	19	18
Lokreibungslast t	55	57	55
Dienstgewicht o.T. t	103,2	104,2	104,0
Wasservorrat m <sup>3</sup>	34	34	34
Kohlevorrat t	10	10	10 (bzw. 10 m <sup>3</sup> Öl)
Länge über Puffer mm	23.905	23.905	23.905

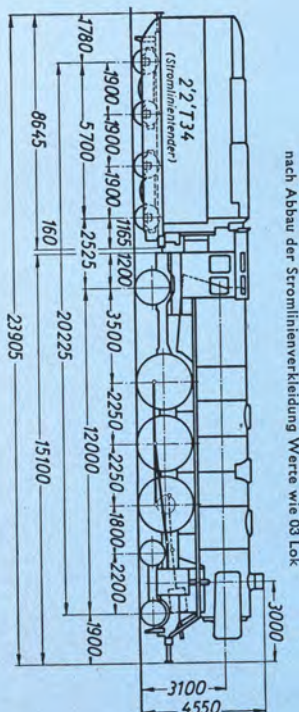
Am 10. Juli 1975 rangiert 03 0048 in Saartens auf Rügen einen schadhaften Wagen aus. Mit Neubaوکessel und Ölföuerung repräsentiert sie die letzte Umbau-/Aufbauversion der 03.10 bei der Deutschen Reichsbahn

Wolfgang Bügel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

### Bauliche Änderungen der DR bei der rekonstruierten 03.10

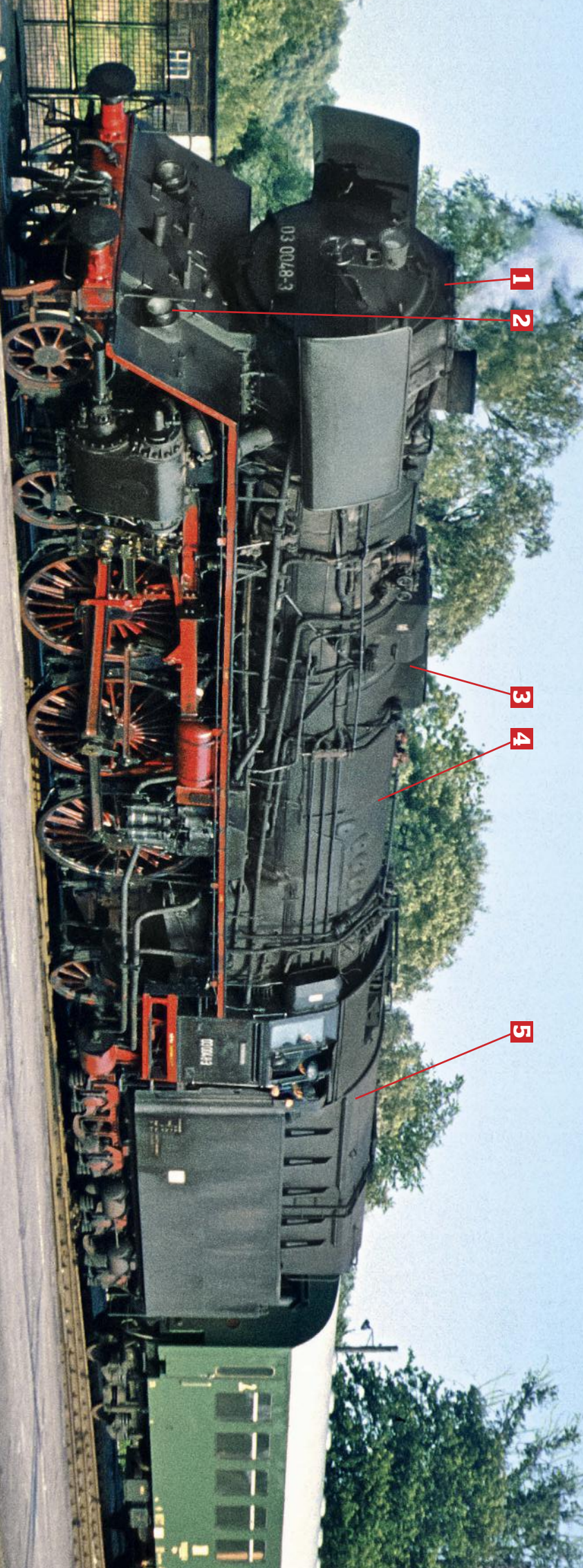
– Modifikationen im Vergleich zur vorigen Ausführung (03.10 mit Altbaukessel)

- 1) Mischwärmörer auf der Rauchkammer
- 2) fest installierte Stirnleuchten
- 3) Sandkasten (links) und Dampfdom
- 4) Neubaوکessel 39E
- 5) vierachsiger Tender mit Ölaufsatz



Einheitslokomotive, Baureihe 03<sup>10</sup>, nach Abbau der Stromlinienverkleidung Werte wie 03 Lok

Die 03.10 der DR mit neuem Kessel; technische Zeichnung aus dem Dampflok-Merkbuch Sig. Andreas Knippling

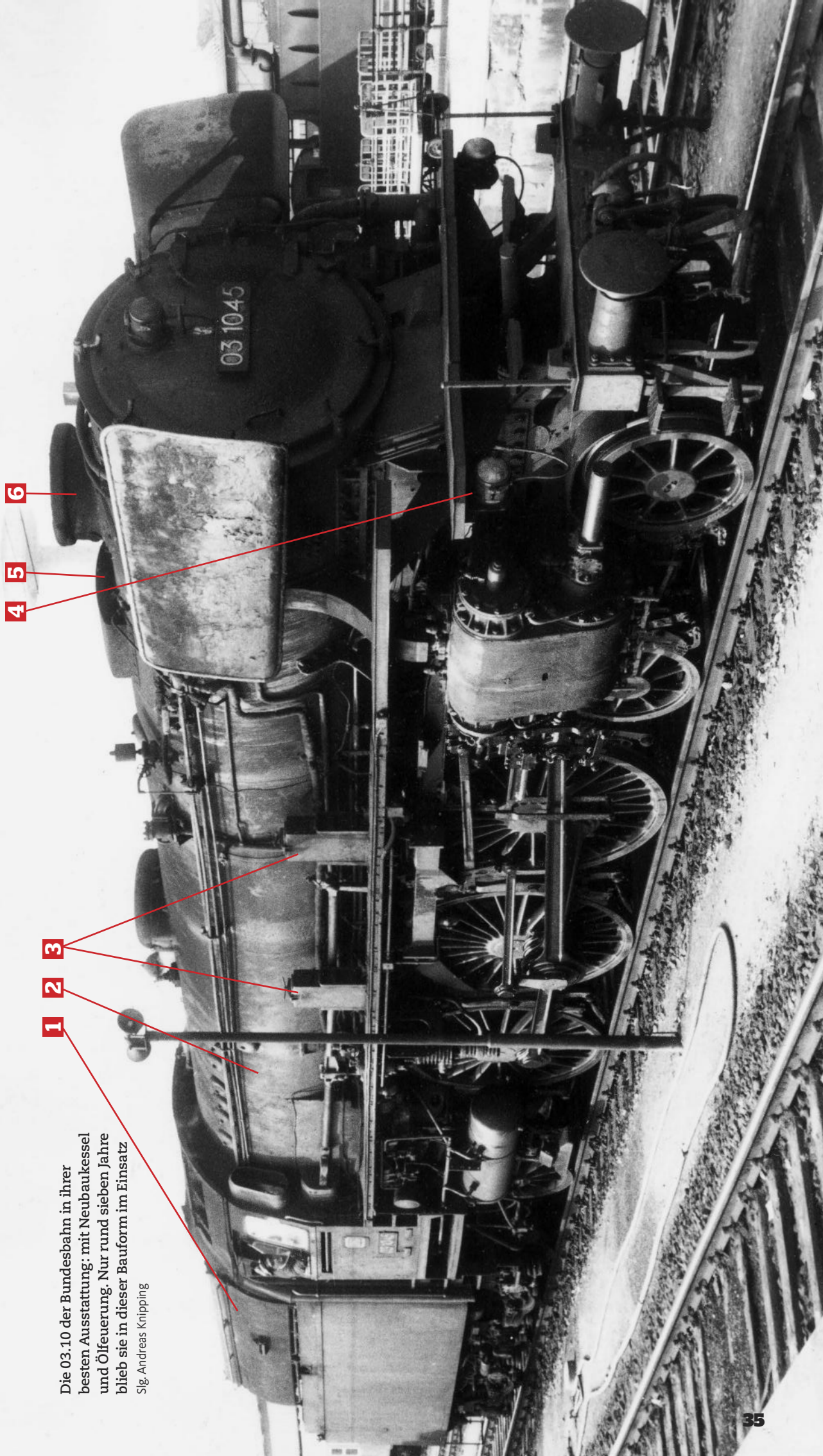


## Bauliche Änderungen der DB bei der 03.10 mit Neubaukessel

– Modifikationen im Vergleich zur vorigen Ausführung (03.10 mit Altbaukessel)

- 1) vierachsiger Kohletender mit Abdeckhaube
- 2) geschweißter Neubaukessel
- 3) Sandkästen auf dem Umlaufblech
- 4) fest installierte Stirnlampen
- 5) Abdeckhaube für Heißdampfregler
- 6) flacher Schornstein

Die 03.10 der Bundesbahn in ihrer besten Ausstattung: mit Neubaukessel und Ölfeuerung. Nur rund sieben Jahre blieb sie in dieser Bauform im Einsatz  
Sig. Andreas Knipping



Anno 1936 machte sie mit einer spektakulären Weltrekordfahrt von sich reden, bei der DB übernahm 05 002 – wie ihre Schwesterloks – nur eine bedingt prominente Rolle: In den frühen 50er-Jahren fuhr sie im leichten F-Zug-Dienst  
 Carl Bellingrodt/Slg. Andreas Knipping



**05 (DB)**

**Der Vorkriegsstar wurde bei der Bundesbahn aufgearbeitet und noch für wenige Jahre eingesetzt**

Mit der Baureihe 05 verbindet sich vor allem ein Ereignis: die Weltrekordfahrt vom 11. Mai 1936, als 05 002 im Beisein eisenbahnfachlicher und politischer Prominenz zwischen Berlin und Hamburg 200,4 km/h erreichte. Damals war das der Weltrekord, zumindest für Kontinentaleuropa stellt es noch immer den Spitzenwert dar.

In den frühen 30er-Jahren hatte die Reichsbahn den Wunsch nach einer Versuchslokomotive für Schnellfahrten formuliert. Letztlich fiel die Entscheidung für eine Dreizylinderlok der Achsfolge 2'C 2' mit vollständiger Stromlinienverkleidung und fünfachsigem Tender. Borsig lieferte die 05 001 und 002 anno 1935 aus. 1937 folgte eine eher kuriose Konstruktion: 05 003, die einzige

deutsche Dampfloks mit Frontführerstand. Sie war für Steinkohlenstaubfeuerung vorgesehen und zugleich die erste Lok in Deutschland mit Verbrennungskammer. Während 05 001 und 002 auch planmäßig zwischen Berlin und Hamburg fuhren, kam 05 003 nicht über Versuchsfahrten hinaus.

**Die Zeit ab 1945**

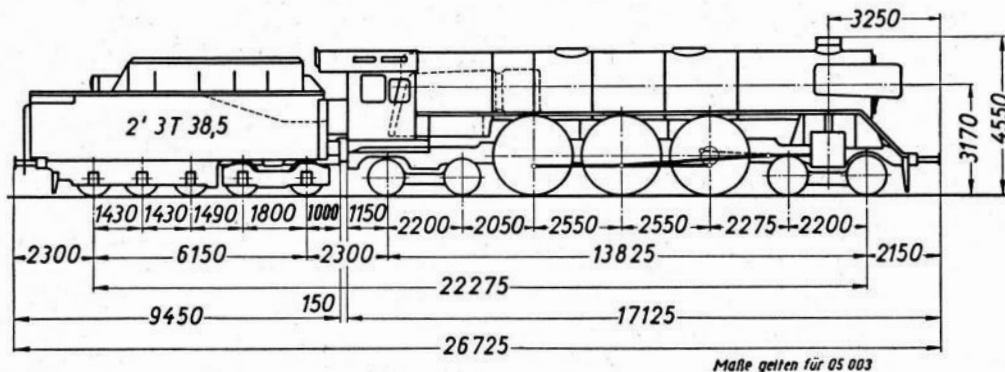
Noch im Frühjahr 1945 – in den letzten Kriegsmonaten – wurde 05 003 zu einer regulären Dampfloks ohne Stromlinienverkleidung und mit hinten platziertem Führerstand umgebaut. Alle drei 05 verblieben in den Westzonen. Die Bundesbahn ließ die großrädriegen Maschinen 1950 bei Krauss-Maffei aufwendig instand-

**Technische Daten  
 Baureihe 05 (DB)**

	05 001–002	05 003
Baujahre	1935	1937
Bauart	2'C 2' h3	2'C 2' h3
Treibraddurchmesser mm	2.300	2.300
Lauferraddurchmesser vorn mm	1.100	1.100
Lauferraddurchmesser hinten mm	1.100	1.100
Rostfläche m <sup>2</sup>	4,71	4,40
Rohrlänge mm	7.000	5.500
Länge Verbrennungskammer mm	–	1.400
Gesamtheizfläche m <sup>2</sup>	255,52	226,52
Überhitzerheizfläche m <sup>2</sup>	90	81,90
Zylinderdurchmesser mm	3 x 450	3 x 450
Kolbenhub mm	660	660
Kesselüberdruck kp/cm <sup>2</sup>	20/16*	20/16*
Leistung PSI	2.360*	2.360*
Höchstgeschwindigkeit km/h	140	140
Achslast max. t	20	20
Lokreibungslast t	58	58
Dienstgewicht o.T. t	158,8	154,5
Wasservorrat m <sup>3</sup>	37	37
Kohlevorrat t	10	12
Länge über Puffer mm	26.725	23.905

\*nach Instandsetzung bei der DB

setzen, wobei die seit langem abgestellten 05 001 und 002 ebenfalls „entstromt“ wurden. Die Leistung der Loks musste man bewusst einschränken, indem man den zulässigen Druck der St47K-Kessel von 20 auf 16 bar abgesenkte. Äußerlich wie neu wirkend, wurden die Maschinen zwischen Oktober 1950 und April 1951 dem Bw Hamm zugewiesen und bevorzugt vor leichten F-Zügen eingesetzt. Mit der 01 und der V 200 konnten die so riesigen wie empfindlichen Lokomotiven im Alltagsbetrieb wirtschaftlich nicht mithalten, so dass sie schon 1957 abgestellt wurden. An den Ruhm der Vorkriegszeit knüpfte die Baureihe nicht mehr an. 05 001 befindet sich heute – wieder stromlinienverkleidet – im DB Museum Nürnberg.



Die 05 der DB, orientiert an 05 003, im DB-Merkbuch für Dampfloksmotiven von 1953 Slg. Andreas Knipping

Erstling 10 001 noch mit Kohlefeuerung mit Ölzusatzfeuerung. Aufgrund des ausladenden Tenders war die 10 die längste aller Schnellzugdampflok bei DB und DR

Carl Belingrodt /Slg. Andreas Knipping



## 10 (DB)

**Der „schwarze Schwan“ war der einzige Schnellzug-Dampflok-Neubau nach 1945. Jedoch ohne Erfolg**

Nach dem Zweiten Weltkrieg war die Dampflok zunächst noch unentbehrlich und so gingen Bahnverwaltungen in Ost wie West Neuentwicklungen an. In Deutschland war es aber nur die Bundesbahn, die im Rahmen eines Neubauprogramms auch eine Schnellzugdampflok realisierte. Die Reichsbahn musste auf Umbauten vorhandener Loks zurückgreifen, für Neubauten fehlten Industrie-Kapazitäten.

Aber auch die Entwicklung der DB-Baureihe 10 verlief alles andere als geradlinig. Aufgrund der durch die Schweißtechnik möglichen Gewichtseinsparungen glaubte die DB anfangs, mit einer Lok der Achsfolge 1'C 1' auskommen zu können. Alternativ wurden auch Entwürfe einer 1'D 1'-Lok ge-

zeichnet – man hatte nicht vergessen, dass es an einer Lok mit vier Kuppelachsen für den Schnellzugdienst fehlte. Recht bald stand außerdem fest, dass die neue Lokomotive eine Teilverkleidung in Anlehnung an die 232 U und 232 S der Französischen Staatsbahn SNCF erhalten sollte.

### Stärken und Schwächen

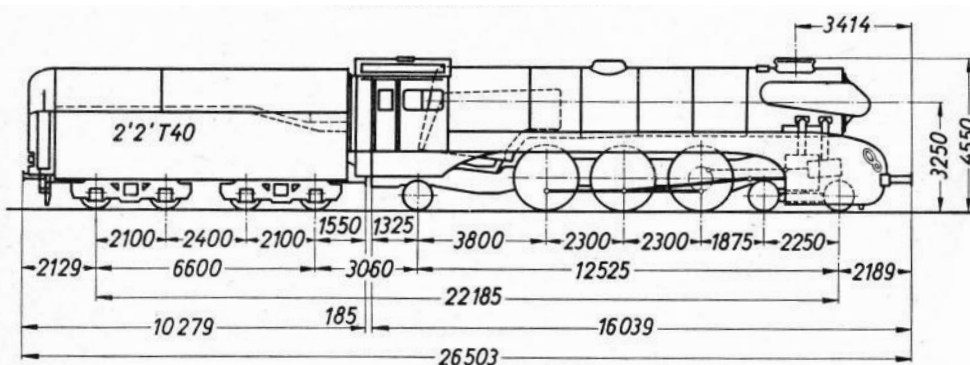
Im Laufe der Konstruktionsarbeiten wurde die Neuschöpfung immer gewichtiger. Anstelle einer leichtfüßigen 1'C 1' erhielt man schließlich eine verhältnismäßig wuchtige Pazifik-Lok 2'C 1', die mit 22-Tonnen Achsfahrmasse nicht überall fahren konnte. Die Idee der 1'D 1' war verworfen worden. Von den beiden gebauten Lokomotiven besaß 10 001 anfangs eine Öl-zusatzfeuerung, wurde aber alsbald auf ausschließliche Ölfeuerung umgestellt, wie sie die 10 002 von Anfang an besaß.

Die Baureihe 10 bestach durch eine harmonische, eindrucksvolle Linienführung, was ihr den anerkennenden Spitznamen

### Technische Daten

#### Die Baureihe 10 (DB)

	10 001–002
Baujahr	1957
Bauart	2'C 1' h3
Treibraddurchmesser mm	2.000
Lauferraddurchmesser vorn mm	1.000
Lauferraddurchmesser hinten mm	1.100
Rostfläche m <sup>2</sup>	entfällt, Ölfeuerung
Rohrlänge mm	5.500
Länge Verbrennungskammer mm	1.122
Gesamtheizfläche m <sup>2</sup>	216,40
Überhitzerheizfläche m <sup>2</sup>	105,70
Zylinderdurchmesser mm	3 x 480
Kolbenhub mm	720
Kesselüberdruck kp/cm <sup>2</sup>	18
Leistung PSi	2.500
Höchstgeschwindigkeit km/h	140
Achslast max. t	22
Lokreibungslast t	66
Dienstgewicht o.T. t	118,9
Wasservorrat m <sup>3</sup>	40
Ölvorrat m <sup>3</sup>	12,5
Kohlevorrat t	10
Länge über Puffer mm	26.503



Technische Zeichnung der Baureihe 10, entnommen einem DB-Merkbuch für Dampflokomotiven Slg. Andreas Knipping

„schwarzer Schwan“ einbrachte. Im Betriebsdienst war ihre Wirkung dagegen eher bescheiden, nicht nur wegen der hohen Achslast. Als die beiden Maschinen 1957 die Werkshallen von Krupp verließen, war an eine Weiterbeschaffung nicht zu denken. Die DB hatte sich längst von der Dampflok verabschiedet. Im Alltag erwiesen sich die 10er als überaus störanfällig und konnten beim Personal kaum Freunde gewinnen. Nach rund einem Jahrzehnt, in dem sie auch D-Züge bespannte, wurde die letzte neu gebaute deutsche Schnellzugdampflok abgestellt.

Mit Kohlenstaubtender ausgerüstet, steht Lok 17 1198 im Jahr 1961 noch unter Dampf. Etwa um diese Zeit wurden die preußischen Vierzylinderloks bei der DR abgestellt  
ZBDR/Histor. Slg. der DB



## 17.10 (DR)

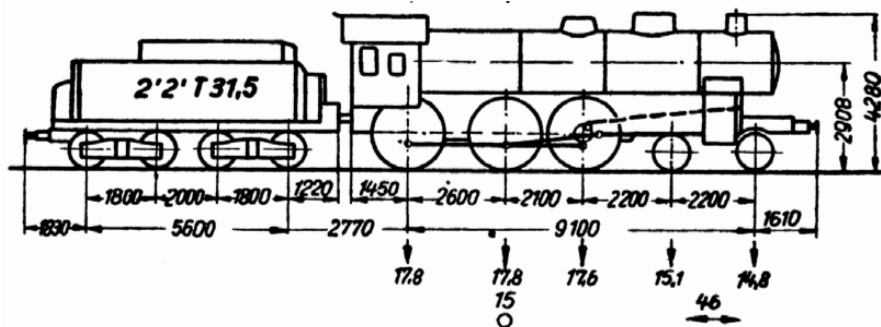
Nur kurz kam die Vierzylinder-Lok aus Preußen bei der DR zum Einsatz – unter anderem als Versuchsträger

Die preußische S 10.1, später 17.10-12 der Deutschen Reichsbahn, war ab dem Ersten Weltkrieg Inbegriff der Schnellzuglokomotive in Nord- und Ostdeutschland. Die außerordentlich leistungsfähige und wirtschaftliche Vierzylinderverbundlok war allerdings schon in den 30er-Jahren überaltert und wurde im Zweiten

Weltkrieg rabiat verschlissen. In den Westzonen wurde sie nach 1945 so gut wie gar nicht mehr eingesetzt. In der Sowjetzone konnte man auf die Veteranin dagegen nicht verzichten. Eine besondere Rolle wurde den alten 17ern zugedacht, als die DR 14 Exemplare mit Braunkohlenstaubfeuerung System Wendler ausrüstete. Im Prinzip war die Auswahl dieser Gattung plausibel, weil die S 10.1 eine lange schmale Feuerbüchse besaß, die einen ausreichenden Brennweg für den eingeblasenen Kohlenstaub sicherte. Die Staub-17er erwiesen sich im Betrieb aber als außerordentlich störanfällig, so dass das Kohlenstaubexperiment jedenfalls bei dieser

### Technische Daten Baureihe 17.10 (DR)

	17 1001–1209 pr. S 10.1
Baujahre	1911–16
Bauart	2'C h4v
Treibraddurchmesser mm	1.980
Lauferraddurchmesser vorn mm	1.000
Rostfläche m <sup>2</sup>	3,18
Rohrlänge mm	4.900
Gesamtheizfläche m <sup>2</sup>	161,22
Überhitzerheizfläche m <sup>2</sup>	58,5
Zylinderdurchmesser mm	2 x 400 / 2 x 610
Kolbenhub mm	660
Kesselüberdruck kp/cm <sup>2</sup>	15
Leistung PSi	1.500
Höchstgeschwindigkeit km/h	110
Achslast max. t	18
Lokreibungslast t	54
Dienstgewicht o.T. t	83,1
Wasservorrat m <sup>3</sup>	31,5
Kohlevorrat t	7
Länge über Puffer mm	20.910



Schematisch-abstrahierte Zeichnung der 17.10, entnommen einem DR-Merkbuch für Dampflokomotiven Slg. Andreas Knipping

alten und empfindlichen Baureihe als Fehlschlag gelten muss – wenngleich es zu einigen Schnellzugleistungen kam. In den Jahren 1953–55 wurden die Kohlenstaub-17 zum Bw Cottbus abgegeben. Dort waren Rost- und staubgefeuerte 17er fast nur vor Eilzügen eingesetzt. 1957 ist noch einmal die Führung eines Schnellzugpaars Görlitz – Berlin nachgewiesen. Um die Jahreswende 1960/61 wurden die letzten Loks abgestellt.

Eine 2'C 1'-Lok für Flachlandstrecken war die Baureihe 18.0 (sächs. XVIII H); bis in die frühen 60er-Jahre kam sie bei der DR zum Einsatz

Slg. Andreas Knipping



### Technische Daten Baureihe 18.0 (DR)

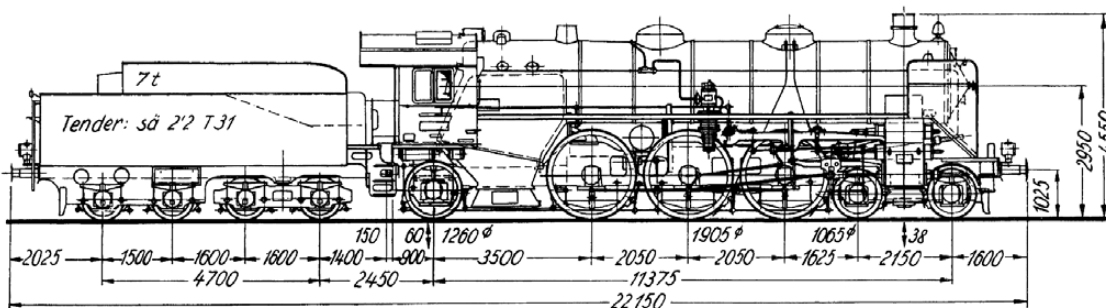
	18 001–010 sä XVIII H
Baujahre	1917
Bauart	2'C 1' h3
Treibraddurchmesser mm	1.905
Lauferraddurchmesser vorn mm	1.065
Lauferraddurchmesser hinten mm	1.260
Rostfläche m <sup>2</sup>	4,5
Rohrlänge mm	5.500
Gesamtheizfläche m <sup>2</sup>	215,76
Überhitzerheizfläche m <sup>2</sup>	72
Zylinderdurchmesser mm	3 x 500
Kolbenhub mm	630
Kesselüberdruck kp/cm <sup>2</sup>	14
Leistung PSi	1.700
Höchstgeschwindigkeit km/h	120
Achslast max. t	17
Lokreibungslast t	51
Dienstgewicht o.T. t	93,5
Wasservorrat m <sup>3</sup>	31
Kohlevorrat t	6
Länge über Puffer mm	22.222

### 18.0 (DR)

Die „kleine“ Sächs, eine Pazifiklok, gehörte zu den Erbstücken, welche die DR nach 1945 noch verwendete

Mitten im Ersten Weltkrieg hatten sich die Königlich Sächsischen Staatsbahnen für einen Generationswechsel im Schnellzugdienst entschieden. Für die weitgehend im Flachland verlaufenden Strecken Dresden – Berlin und Dresden – Leipzig wurde eine dreizylindrige Pazifiklok als „kleinere Lösung“ entwickelt, während für steigungsreiche Verbindungen eine größere Ausführung zum Zuge kam (siehe Baureihe 19.0). Die Reihenbezeichnung für die von der Maschinenfabrik Hartmann in Chemnitz gebaute Pazifik lautete XVIII H.

Jahrzehntelang erfüllte die von der Deutschen Reichsbahn als 18.0 eingereichte Maschine ihre Aufgabe, war allerdings nach dem Zweiten Weltkrieg verschlissen und für den Schnellzugdienst nur noch eingeschränkt verwendbar. Dennoch setzte die DR nach 1945 insgesamt acht Maschinen der Baureihe 18.0 ein, die zunächst auch anspruchsvolle Aufgaben im Schnellzugverkehr übernahmen. Sie verloren aber dann bald an Bedeutung und wurden allmählich abgestellt. Die letzte 18.0 ging im September 1964 aus dem Dienst.



Technische Zeichnung der 18.0 aus einem DR-Merkbuch für Dampflokomotiven

Slg. Andreas Knipping

Am 27. August 1949 – elf Tage vor der Entstehung der Deutschen Bundesbahn – wird 18 537 vom Lokpersonal versorgt. Sie gehört zu den jüngsten, noch von der Vorkriegs-Reichsbahn beschafften bayerischen S 3/6

Carl Bellingrodt/Slg. Andreas Knipping



## 18.4-6 (DB)

**Die berühmte S 3/6 leistete noch im Süden des DB-Netzes gute Dienste. Einige Loks wurden modernisiert**

**M**affei hatte zu Beginn des 20. Jahrhunderts ausgezeichnete Vierzylinderverbundloks für die Königlich Bayerischen Staats-Eisenbahnen mit den Achsfolgen 2'B 1' und 2'C gebaut. 1908 wurde diese Entwicklungslinie mit der 2'C 1'-Lok der Gattung S 3/6 gekrönt, die bis heute zu den besten europäischen Dampflokomotiven gezählt wird. Sie übernahm die Spitzenleistungen im Schnellzugdienst des Königreichs Bayern einschließlich der Pfalz, auch die Reichsbahn setzte sie für hochwertige Züge wie etwa den FFD „Rheingold“ ein. Im Laufe der Beschaffung, die bis in die Reichsbahnzeit währte, wurde die S 3/6 ständig verbessert und verstärkt.

### Die Zeit nach 1945

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurden die älteren Bauserien 18 401–434, 441–458 und 461–478 fast nur noch vor Eil- und Personenzügen verwendet und zügig ausgemustert. Etwas besser erging es der älteren Nachbauserie 18 479–508. Die 18 509–548 blieben zunächst ungefährdet.

Die neuesten Nachbauten der S 3/6 wurden von der Bundesbahn als so wertvoll erachtet, dass sie 30 von ihnen einem weitreichenden Umbau unterzog. Die Maschinen

erhielten einen geschweißten Neubaukessel mit Verbrennungskammer und wurden als 18 601–630 neu eingereiht. Wie manche andere Umbaulok mit neuem Kessel wurde die 18.6 allerdings für Leistungen verwendet, die nun kesselseitig zu schaffen waren, jedoch die Lauf- und Triebwerke überforderten – wie

die eher flache Strecke Stuttgart – Nürnberg. Mit ihren 1.870 Millimeter großen Treib- und Kuppelrädern blieb die S 3/6 eine Lok für das Hügelland und entfaltete ihre beste Wirkung bei 80 bis 110 km/h. Gut geeignet für die 18.6 war München – Augsburg – Lindau, wo sie 1963–65 der V 200.1 weichen musste.

### Technische Daten

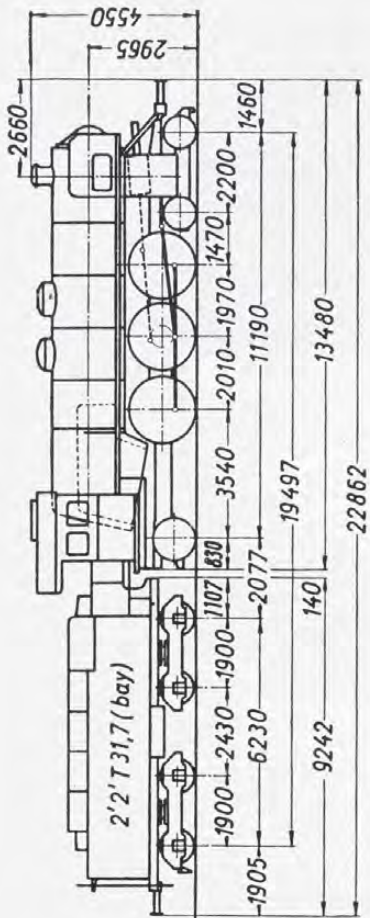
#### Baureihe 18.4-6 (DB)

	18 531–548	18 601–630
	Nachbau bay. S 3/6	18.5 mit Neubaukessel
Baujahre/Umbaujahre	1929-30	1953-56
Bauart	2'C 1' h4v	2'C 1' h4v
Treibraddurchmesser mm	1.870	1.870
Laufraddurchmesser vorn mm	950	950
Laufraddurchmesser hinten mm	1.206	1.206
Rostfläche m <sup>2</sup>	4,53	4,09
Rohrlänge mm	5.255	5.000
Länge Verbrennungskammer mm:	–	860
Gesamtheizfläche m <sup>2</sup>	197,41	194,77
Überhitzerheizfläche m <sup>2</sup>	74,16	72
Zylinderdurchmesser mm	2 x 440/2 x 650	2 x 440/2 x 650
Kolbenhub mm	670	670
Kesselüberdruck kp/cm <sup>2</sup>	15/16	16/14
Leistung PSi	1,770/1.830	1.950
Höchstgeschwindigkeit km/h	120	120
Achslast max. t	17/18	48/53
Lokreibungslast t	18	54
Dienstgewicht o.T. t	96,2	96,1
Wasservorrat (2'2T27,4) m <sup>3</sup>	27,4	27,4
Wasservorrat (2'2'T31,7) m <sup>3</sup>	31,7	31,7
Kohlevorrat (2'2T27,4) t	8,5	8,5
Kohlevorrat (2'2'T31,7) t	8,5	9
Länge über Puffer (2'2T27,4) mm	21.371	21.371
Länge über Puffer (2'2'T31,7) mm	22.862	22.862

**Bauliche Änderungen der DB bei der 18.6 mit Neubaukessel**

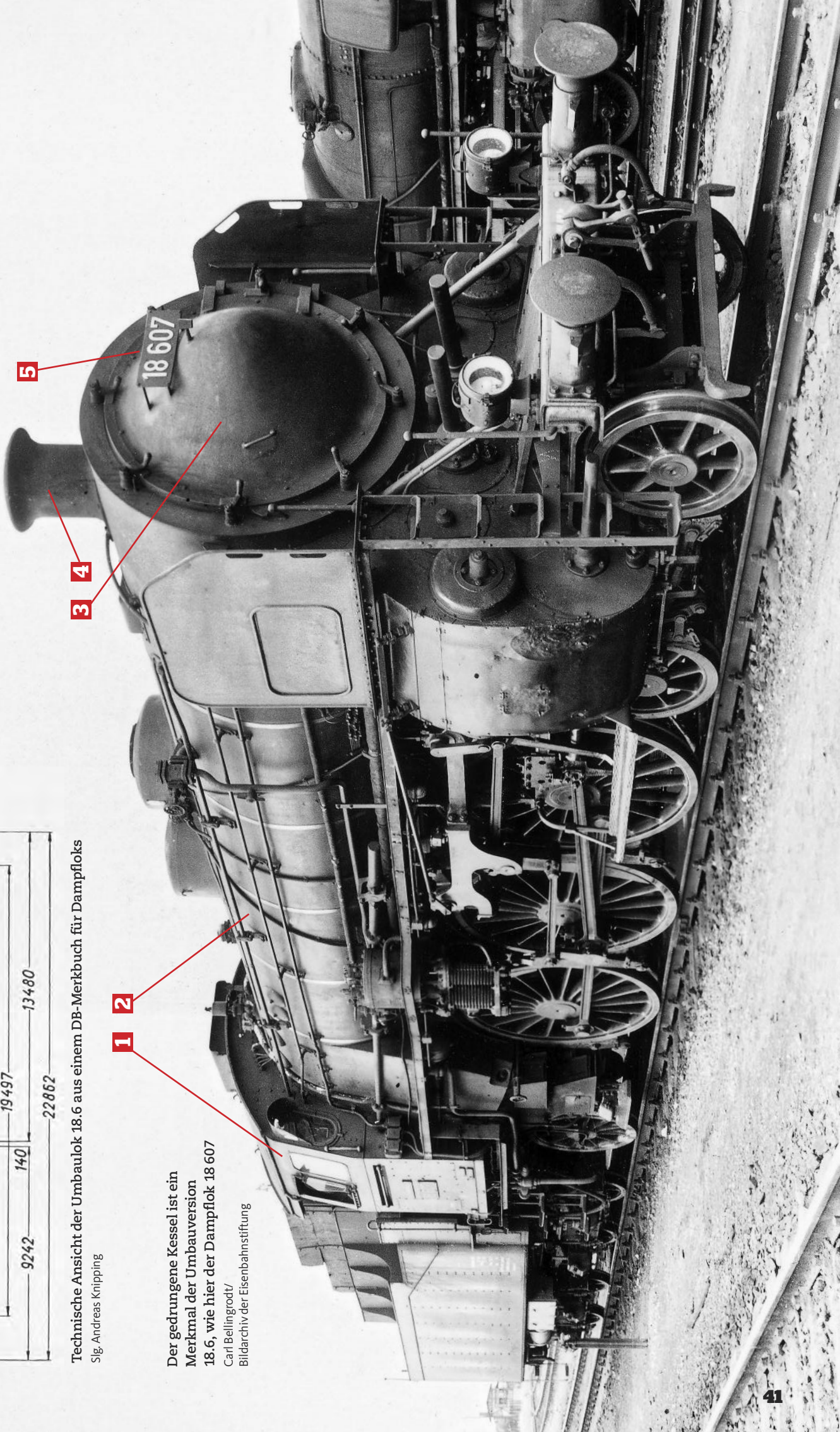
- Modifikationen im Vergleich zur vorigen Ausführung (18.4-5, mit Altbaukessel)

- 1) neues Führerhaus
- 2) Neubaukessel mit Dampfdom (links) und Sandkasten
- 3) neue kegelige Rauchkammertür (im typischen Stil der S 3/6)
- 4) bayerischer Kranzschornstein (im Stil der S 3/6)
- 5) neue Baureihenbezeichnung 18.6



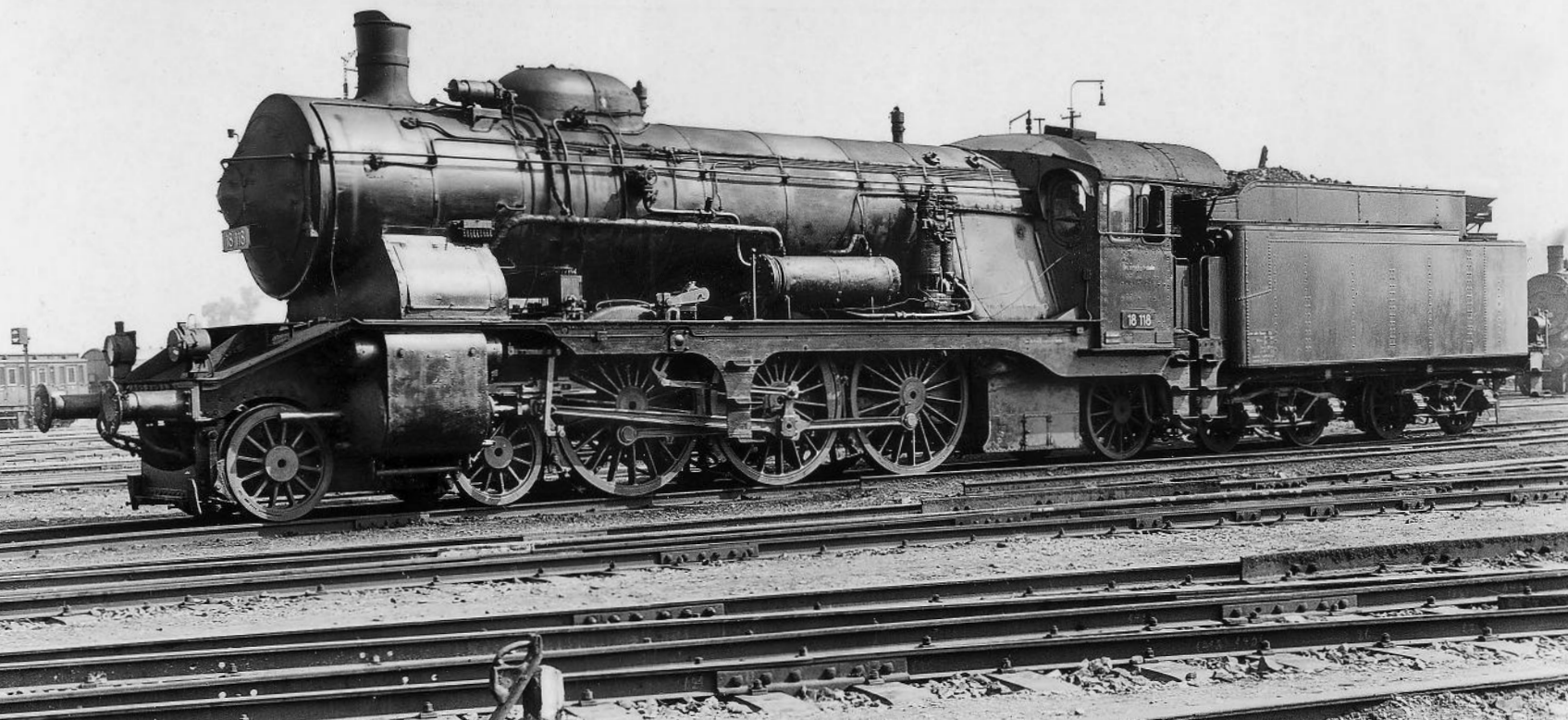
Technische Ansicht der Umbaulok 18.6 aus einem DB-Merkbuch für Dampflok  
 Sig. Andreas Knipping

Der gedrungene Kessel ist ein Merkmal der Umbauversion 18.6, wie hier der Dampflok 18 607  
 Carl Bellingrodt/  
 Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Im Unterschied zu den anderen Schnellzugdampflok im Bundesbahn-Bestand war die württembergische C eine eher kleine Maschine. Im Bild Lok 18 118

Carl Bellingrodt/Slg. Andreas Knipping



## 18.1 (DB)

Die „schöne Württembergerin“, die Lok der Gattung C, kam bei der DB noch für wenige Jahre zum Einsatz

Die Königlich-Württembergischen Staatsbahnen und die Maschinenfabrik Esslingen entwickelten vor dem Ersten Weltkrieg eine wohl gelungene Pazifiklok mit Vierzylinderverbundtriebwerk. Keineswegs selbstverständlich bei Lokomotivkonstruktionen der Länderbahnzeit, legte man auch besonderen Wert auf eine ansprechende äußere Erscheinung. Die kegelige Rauchkammertür, die Domverkleidung,

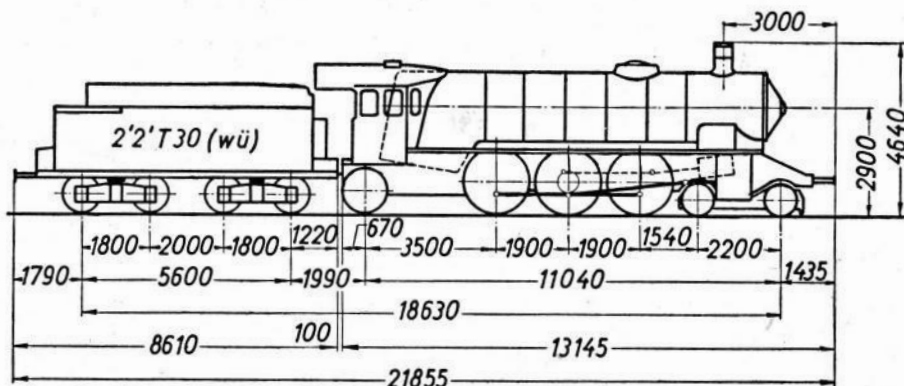
das Windschneidenführerhaus und der die Umlaufbleche begleitende angedeutete Außenrahmen waren weniger aerodynamisch als ästhetisch motiviert. Sie hoben die württembergische C – so die Gattungsbezeichnung – im Aussehen deutlich von vielen anderen deutschen Schnellzuglokomotiven ab und erinnerten eher an französische Maschinen. Nicht von ungefähr bekam „die C“ den Beinamen „schöne Württembergerin“.

Die württembergische C bewährte sich auf den hügeligen Strecken Schwabens ausgezeichnet, musste aber in den 20er- und 30er-Jahren im schwersten Dienst der 01 oder 39 und auf der Verbindung Stuttgart – Ulm der E 17 weichen. Nach

der Ausmusterung kriegsbeschädigter Exemplare konnte die DB noch 23 württembergische C einsetzen, die aber nur noch wenige Schnellzüge fuhren. Im Februar 1955 wurde die 18 133 als Letzte ihrer Gattung abgestellt.

### Technische Daten Baureihe 18.1 (DB)

	18 101-137 ex wü C
Baujahre	1909-21
Bauart	2'C 1' h4v
Treibraddurchmesser mm	1.800
Lauferraddurchmesser vorn mm	1.000
Lauferraddurchmesser hinten mm	1.250
Rostfläche m <sup>2</sup>	3,95
Rohrlänge mm	5.500
Gesamtheizfläche m <sup>2</sup>	208
Überhitzerheizfläche m <sup>2</sup>	65
Zylinderdurchmesser mm	2 x 420/ 2 x 620
Kolbenhub mm	612
Kesselüberdruck kp/cm <sup>2</sup>	15
Leistung PSI	1.840
Höchstgeschwindigkeit km/h	115/120
Achslast max. t	16
Lokreibungslast t	48
Dienstgewicht o.T. t	87,8
Wasservorrat m <sup>3</sup>	30
Kohlevorrat t	10
Länge über Puffer mm	21.855



Die 18.1 in der technischen Ansicht; entnommen einem DB-Merkbuch für Dampflokomotiven Slg. Andreas Knipping

Lok 19 012 der Deutschen Reichsbahn. Typisch für die größte sächsische Dampflokomotive war die wuchtige Erscheinung, aber auch die etwas gedrängte Anordnung im vorderen Bereich um Zylinder und Dampfverteilung

Slg. Andreas Knipping



### Technische Daten Baureihe 19.0 (DR)

	19 001-023 sä XX HV
Baujahre	1918-22
Bauart	1'D 1' h4v
Treibraddurchmesser mm	1.905
Lauferraddurchmesser vorn mm	1.065
Lauferraddurchmesser hinten mm	1.260
Rostfläche m <sup>2</sup>	4,5
Rohrlänge mm	5.800
Gesamtheizfläche m <sup>2</sup>	225,12
Überhitzerheizfläche m <sup>2</sup>	74
Zylinderdurchmesser mm	2 x 480/ 2 x 720
Kolbenhub mm	630
Kesselüberdruck kp/cm <sup>2</sup>	15
Leistung PSi	1.800
Höchstgeschwindigkeit km/h	100/120
Achslast max. t	17
Lokreibungslast t	69
Dienstgewicht o.T. t	99,9
Wasservorrat m <sup>3</sup>	31
Kohlevorrat t	6
Länge über Puffer mm	22.632

## 19.0 (DR)

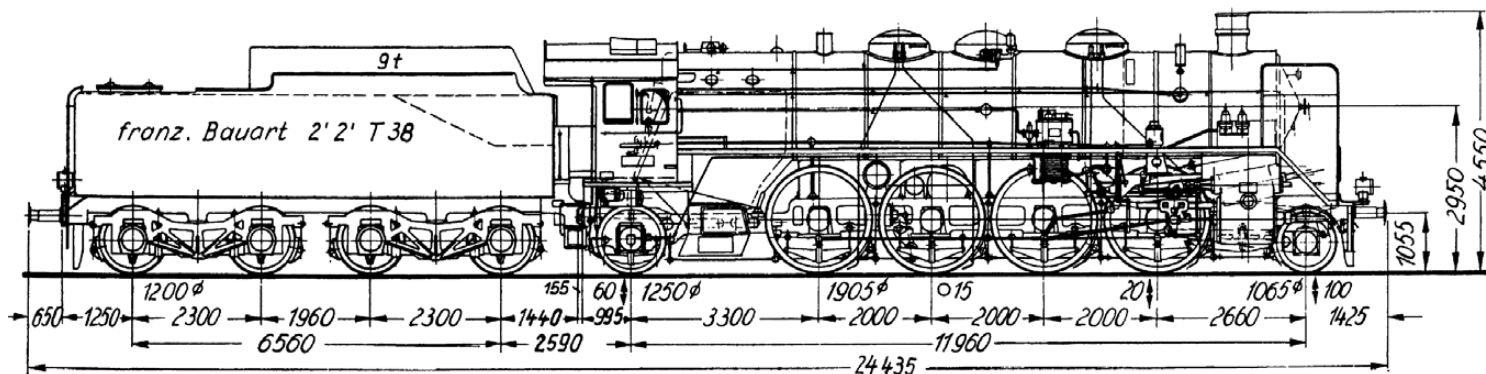
Der „Sachsenstolz“, wie die große Lok der Gattung XX HV auch hieß, fuhr bei der DR im Plan- und im Versuchsdienst

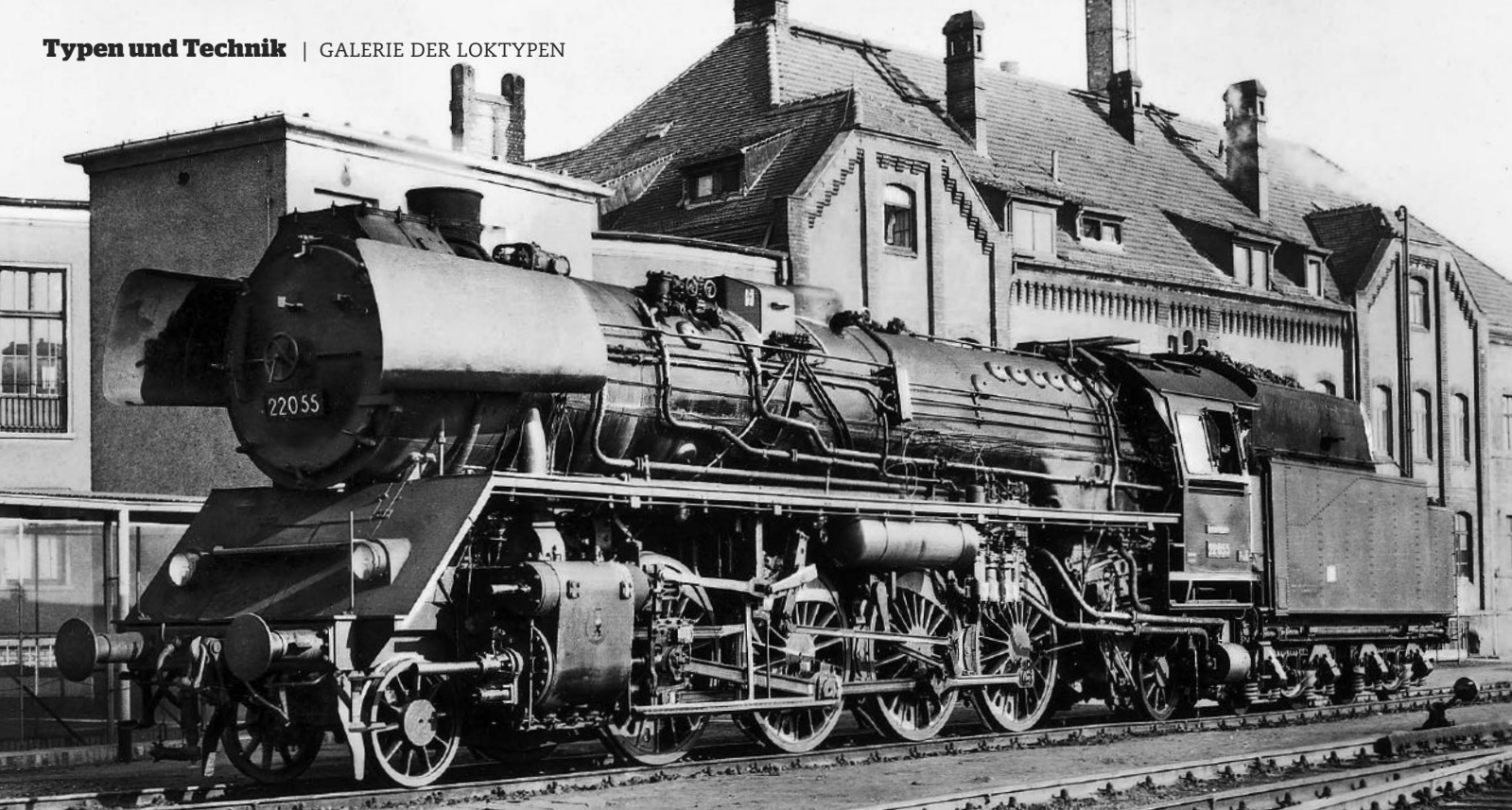
Neben der sächsischen XVIII H (18.0) beschafften die Königlich Sächsischen Staatsbahnen im Ersten Weltkrieg auch eine noch größere Schnellzugdampflokomotive. Für die steigungsreiche Verbindung Görlitz – Dresden – Chemnitz – Freiberg – Reichenbach – Hof schufen Staatsbahn und Stammlieferant Hartmann in Chemnitz eine vierfach gekuppelte Vierzylinderverbundlokomotive (Bauart 1'D 1' h4v), die damals größte Schnellzuglokomotive Europas. Die

Maschinen der Gattung XX HV beeindruckten durch ihre mächtige Erscheinung, was auch der Spitzname „Sachsenstolz“ dokumentierte.

Wie die XVIII H (18.0) machte sich die XX HV (bei der Reichsbahn 19.0) jahrzehntelang im vorgesehenen Aufgabengebiet verdient. Nach dem Zweiten Weltkrieg war sie aber verbraucht und nur wenige XX HV konnte man noch einsetzen. Die Lokomotiven wurden in Reichenbach konzentriert, wo der 3. April 1958 der letzte Einsatztag war. Zwei Exemplare der Baureihe 19 ließ die DR für den Dienst als Bremslokomotive bei der Versuchsanstalt Halle aufwendig rekonstruieren.

Technische Zeichnung der 19.0 aus dem DR-Merkbuch, hier in der – für Versuchszwecke vorgenommenen – Kombination mit einem französischen Tender Slg. Andreas Knipping





In der rekonstruierten Ausführung mit neuem Kessel präsentiert sich die DR-Lok 22 055, die 1960 im Raw Meiningen aus 39 191 entstand. Nach der Modernisierung war dies eine weitgehend neue Maschine Slg. Andreas Knipping

## 39.0 (DB/DR)

Die „Preußin fürs Hügelland“ war zwar eine Personenzuglok, sie fuhr aber auch im Schnellzugdienst

Die preußische P 10 und spätere 39 gehört zwar von ihrer Einreihung her zu den Personenzuglokomotiven. Doch wurde sie bei Bundesbahn wie Reichsbahn als Schnellzuglok für das Mittelgebirge verwendet, weshalb sie hier in dieser Aufstellung ebenfalls erscheint. Über Preußen hinaus fand sie sich in großen Stückzahlen auch in Süddeutschland.

### Die 39 bei DB und DR

Anno 1949 verfügte die DB über 154 Exemplare. Obwohl es Schwächen in der Luftzufuhr und bei der Feuerbeschickung gab, zählten die Bundesbahn-Verantwortlichen auf die Lok. Gut eineinhalb Jahrzehnte – bis Januar 1967 – blieb die Baureihe 39 im Einsatz, musste aber zunehmend der Elektrifizierung

bzw. den dadurch frei gesetzten 01 und V 200 Platz machen.

Mehr als 80 Lokomotiven auf dem Gebiet der Deutschen Reichsbahn (Ost) ergaben Lokzählungen nach dem Zweiten Weltkrieg. Hinzu kamen 1955 weitere neun Maschinen, die bei einem Loktausch aus Polen nach Deutschland zurückkehrten. 85 Maschinen wurden instandgesetzt, die restlichen ausgemustert. Jedoch waren die 39er mit der Braunkohlenfeuerung heillos überfordert und auch abgewirtschaftet. Alle vorhandenen Lokomotiven erhielten einen neuen geschweißten Kessel mit Verbrennungskammer. Die so entstandene Baureihe 22 war eher eine Neukonstruktion als ein Umbau. Die verbesserte Dampferzeugung überlastete allerdings

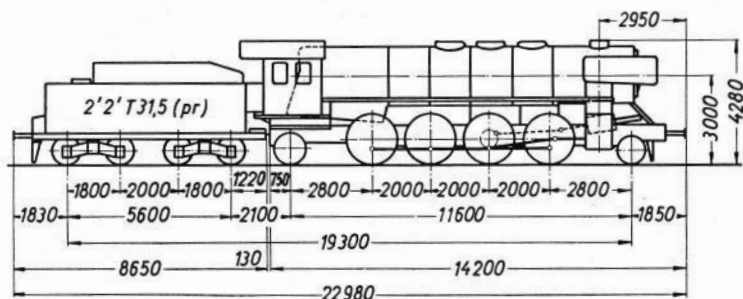
Lauf- und Triebwerke. Deshalb und wegen der Elektrifizierung im Raum Sachsen/Thüringen musterte die DR die Loks zwischen 1967 und 1971 aus; 30 von ihnen erhielten übrigens kurz vor dem Ende mit dem neuen DR-Loknummernsystem ab 1970 ihre alte Baureihennummer 39 zurück. 52 Kessel wurden auf Loks der Baureihe 03 nachgenutzt.

### Technische Daten

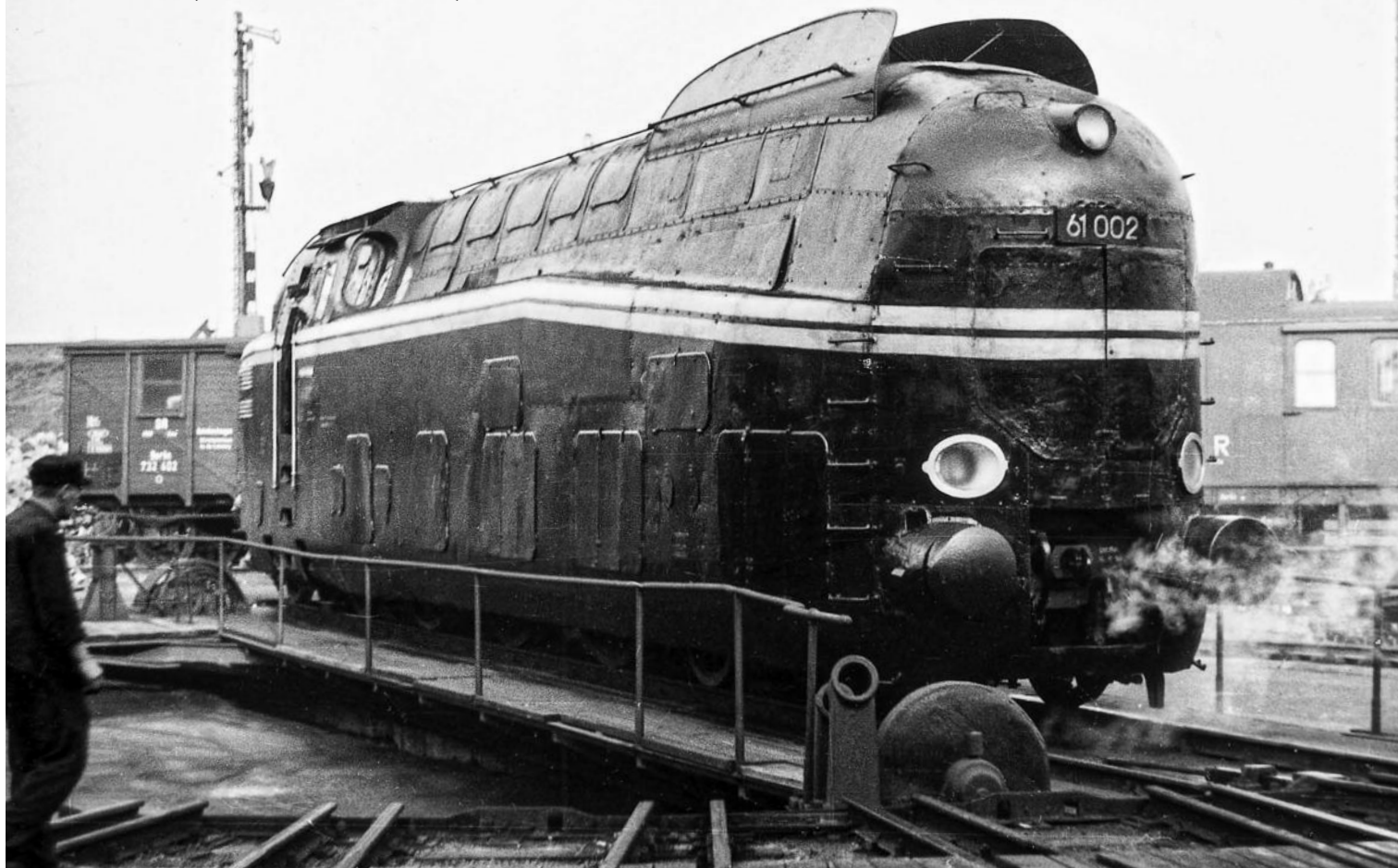
#### Baureihe 39.0 (DB/DR)

	39 001–260 ex pr P 10	22 001–085 Rekonst. d. 39
EDV-Reihe DR	–	39
Baujahre/Umbaujahre	1922–27	1958–62
Bauart	1'D 1'h3	1'D 1'h3
Treibraddurchmesser mm	1.750	1.750
Laufraddurchmesser vorn mm	1.000	1.000
Laufraddurchmesser hinten mm	1.100	1.100
Rostfläche m <sup>2</sup>	4,07	4,23
Rohrlänge mm	5.800	5.700
Länge Verbrennungskammer mm	–	1.475
Gesamtheizfläche m <sup>2</sup>	218,16	206,3
Überhitzerheizfläche m <sup>2</sup>	82	83,8
Zylinderdurchmesser mm	3 x 520	3 x 520
Kolbenhub mm	660	660
Kesselüberdruck kp/cm <sup>2</sup>	14	16
Leistung PSI	1.620	1.690
Höchstgeschwindigkeit km/h	110	110
Achslast max. t	19	19
Lokreibungslast t	76	74
Dienstgewicht o.T. t	100,4	107,5
Wasservorrat (2'2'T31,5) m <sup>3</sup>	31,5	–
Wasservorrat (2'2'T34) m <sup>3</sup>	34	34
Kohlevorrat (2'2'T31,5) t	7	–
Kohlevorrat (2'2'T34) t	10	10
Länge über Puffer mm	22.980	23.700

Die Bundesbahn-Lok 39.0 (pr P 10) mit ihren wichtigsten Abmessungen; Auszug aus einem Merkbuch Slg. Andreas Knipping



Bei der DR fuhr die 61 002 zunächst einige Jahre Schnellzüge und diente dann als Basis für die Umbau-Schnellfahrlok 18 201 (gr. Foto: im Bw Berlin Ostbahnhof). Die Einsätze der Baureihe 60 (kl. Foto, im Bw Berlin Ostbf) hielten sich in Grenzen ZBDR/Histor. Slg. DB (2)



## 60.0 (DR), 61 (DB/DR)


**Die Schnellzug-Tenderloks erreichten bei DB und DR lediglich kurze Dienstzeiten – wenn sie überhaupt fahren**

**S**chnellzug-Tenderlokomotiven blieben bei deutschen Bahnen die Ausnahme, gab es doch davon nur fünf Exemplare, sämtlich mit Stromlinienverkleidung. Die bei der Vorkriegs-Reichsbahn als 60 001–003 eingereichten Exemplare aus den Jahren 1936/37 stammten von der Lübeck-Büchener Eisenbahn, die sie für einen innovativen Wendezugverkehr mit Doppelstockwagen auf der Strecke Hamburg – Lübeck beschafft hatte. 61 001 war die Lok für den Henschel-Wegmann-Zug, der von 1936 bis 1939 auf der Strecke Berlin – Dresden pendelte. Die als Verstärkung gedachte 61 002 kam kriegsbedingt zu spät für den Plandienst vor dem Zug.

### Die Zeit nach 1945

Die DB setzte die ihr verbliebene Stromlinientenderlok 61 001 vom Bw Bielefeld aus ein. Über Reservedienste kam sie aber nicht hinaus. In Betrieb und Werkstätte unwirtschaftlich, wurde sie im November 1951 abgestellt.

Die DR erhielt zwei Loks der Baureihe 60, die dritte war ein Kriegsverlust. Nur 60 002 fuhr dabei länger; sie war bis zur Abstellung 1958 beim Bw Wustermark, das aber keine

Schnellzüge bestückte. 61 002 kam vom Bw Dresden-Altstadt aus zum Einsatz, so vor einem Dienstschnellzug D 30/31 Leipzig – Bitterfeld – Jüterbog – Berlin. 1952 wurde sie nach Berlin-Rummelsburg und im Sommer 1954 zum Bw Berlin-Ostbahnhof umbeheimatet. Wieder bediente sie die Leipziger Strecke mit D-Zügen. 1955 oder 1956 wurde die 61 abgestellt; sie diente später als Spender für die Umbaulok 18 201 (s. S. 35). 



### Technische Daten

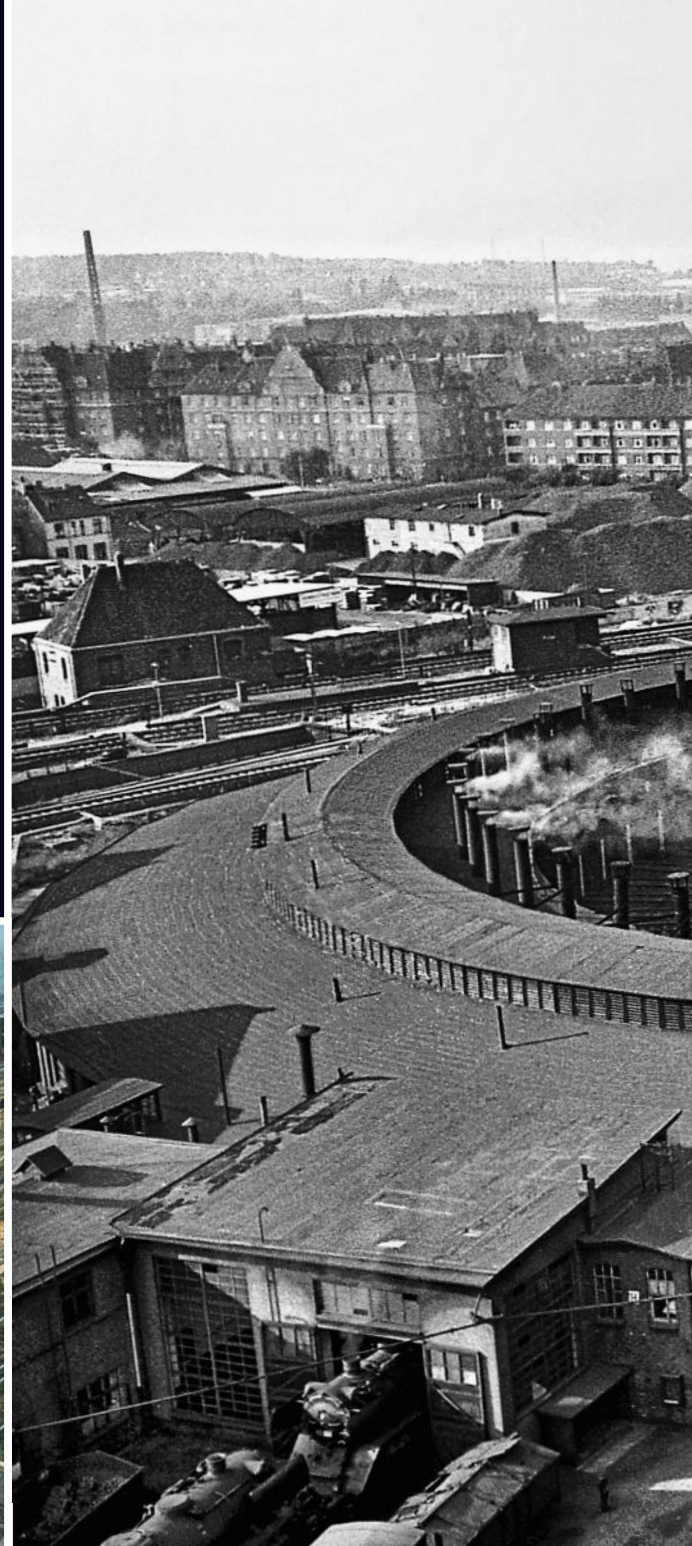
#### Baureihen 60 (DR), 61 (DB/DR)

	61 001	61 002	60 001–003
Baujahre	1935	1938	1936–37
Bauart	2'C 2' h2t	2'C 3' h3t	1'B 1' h2t
Treibraddurchmesser mm	2.300	2.300	1.980
Laufzylinderdurchmesser vorn mm	1.100	1.100	1.000
Laufzylinderdurchmesser hinten mm	1.100	1.100	1.000
Rostfläche m <sup>2</sup>	2,75	2,79	1,40
Rohrlänge mm	5.000	5.000	3.800 (003: 4.000)
Gesamtheizfläche m <sup>2</sup>	151,65	149,82	75,36
Überhitzerheizfläche m <sup>2</sup>	69,20	73,40	75
Zylinderdurchmesser mm	2 x 460	3 x 390	2 x 400
Kolbenhub mm	750	660	660
Kesselüberdruck kp/cm <sup>2</sup>	20	20	16
Leistung PSI	1.450	1.450	ca. 600
Höchstgeschwindigkeit km/h	175	175	120
Achslast max. t	19	19	18
Lokreibungslast t	57	57	36
Dienstgewicht t	121,8	137,3	69
Wasservorrat m <sup>3</sup>	17	21	9,25 (003: 10,6)
Kohlevorrat t	5	6	3,5

# Magische Orte

Es gibt Bahnbetriebswerke, deren Namen bringen Eisenbahnfreunde ins Schwärmen – haben sie doch dabei sofort Schnellzugdampflok im Sinn. Einige berühmte Dienststellen im Bild

Im Jahr 1979 ist Saalfeld eine Hochburg für 01 und 01.5. Im Bahnbetriebswerk herrscht reges Treiben, das man von einer nahen Straßenbrücke aus gut verfolgen kann; kein Wunder, dass es die Eisenbahnfreunde reihenweise hierher zieht Martin Weltner



Im Bw Hagen-Eckesey beendeten die 03.10 der Bundesbahn ihre Dienstzeit. Am 4. Juni 1966 steht dort 03 1043 unter Dampf, die Lok hat erst 1959 einen Neubaukessel erhalten und wird schon am 22. November 1966 ausgemustert werden Wolfgang Bügel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Die ausgedehnten Anlagen des Bw Hamburg-Altona mit dem Doppelrundschruppen und den beiden ineinander verschachtelten Drehscheiben lassen schon die Bedeutung dieses Standorts erahnen. Am 6. Juni 1958 wird hier 03 013 gedreht; insgesamt 70 Loks der Baureihe gehörten im Lauf der Zeit zum Altonaer Bestand  
Walter Hollnagel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Einer der nördlichen Wendepunkte für die DR-Schnellzugdampfloks ist Stralsund; die meisten Maschinen laufen das Bahnbetriebswerk von Berlin aus an. Im Juni 1976 nutzt 03 0019 die hiesige Drehscheibe  
Slg. Stefan Carstens



Oben: Beide Loks der DB-Baureihe 10 gemeinsam anzutreffen, ist meist ein ziemlicher Glücksfall. An diesem 27. Mai 1963 zeigen sie sich bei einer Fotoveranstaltung in ihrem Heimat-Bw Kassel Eduard Bündgen/Slg. Stefan Carstens

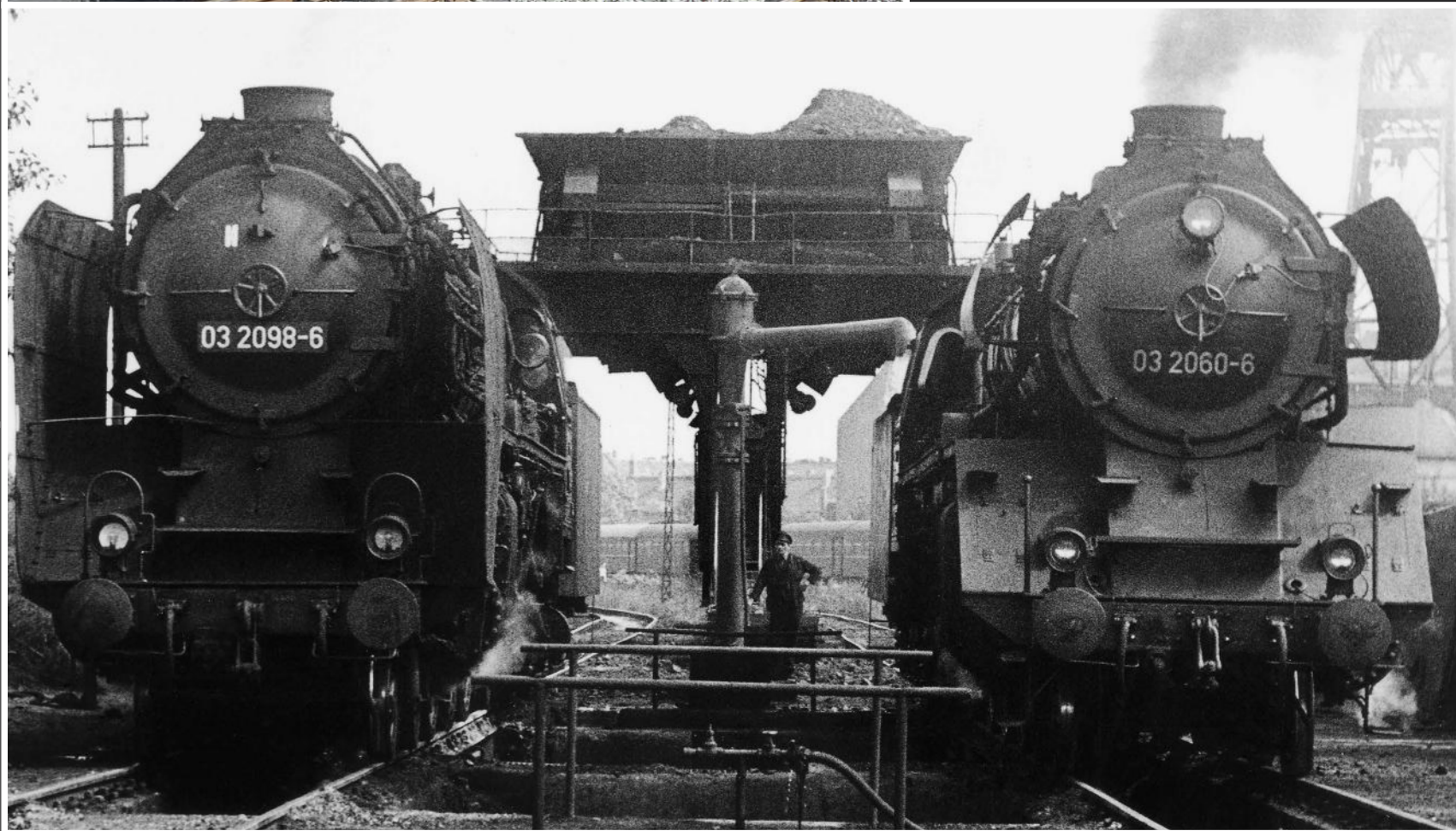


In Lindau begegnet man in den frühen 60er-Jahren regelmäßig bayerischen S 3/6. Am 30. September 1962 rollt die mit neuem Kessel ausgestattete Lok 18 607 auf die Drehscheibe des Bahnbetriebswerks Gerhard Moll/Eb.-Stiftung



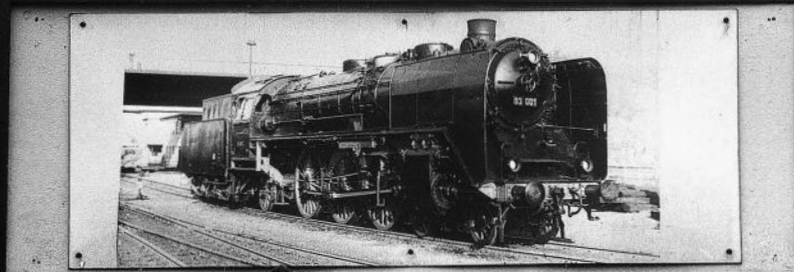
Im Mai 1966 hält sich 39 155 im Bw Stuttgart auf. Seit 2. Juni 1965 ist sie hier stationiert, es wird aber die letzte Einsatzstelle für die alte Preußin sein. Am 26. Juni 1966 stellt die DB die Lok ab Hermann Kuom/Bildarchiv d. Eisenbahnstiftg.

Am 25. August 1970 stehen die Reko-Loks 03 2098 und 03 2060 fotogerecht an der Bekohlungsanlage im Bw Berlin-Lichtenberg. Nicht von ungefähr: An dem Tag besuchen englische Fotofreunde die Anlage. Sie dürfen anschließend auch alte Lokschilder kaufen – die beiden DDR-Bürger, die sich heimlich zu der Gruppe gesellt haben, gehen dabei aber leer aus Gert Schütze



Bei der Suche nach dem besten Mitarbeiter sind die Lokpersonale des Bahnbetriebswerks Dresden-Friedrichstadt nicht um eine Antwort verlegen. Kurzerhand küren sie 03 001 zum Spitzenreiter und geben es auf der Informationstafel bekannt ... auch eine Methode, mit den Aufforderungen zur Planerfüllung fertig zu werden  
Slg. Gert Schütze

# Unsere Besten



Kollege  
Krafft  
Hohe Ein-  
Sondere  
Fährt wi  
Jahren i

Keine Zukunft haben die aus Frankreich stammende 08 1001 sowie einige weitere Loks, die 1957 im Bw Dresden-Altstadt abgestellt sind. Hinter der 08 stehen unter anderem einige 18.0 (sächs. XVIII H)

Georg Otte/Archiv Eb.-Stiftg.



Das Bw Hof (Saale) ist in den frühen 70ern Auslauf-Station für die Bundesbahn-01 und ein Mekka für Eisenbahnfreunde. Heute gehört das alles der Vergangenheit an: die Lokbehandlung – im Bild mit 001 126 mit Neubaukessel – ebenso wie das Ensemble der Dampflokk-Versorgungsanlagen Burkhard Wollny

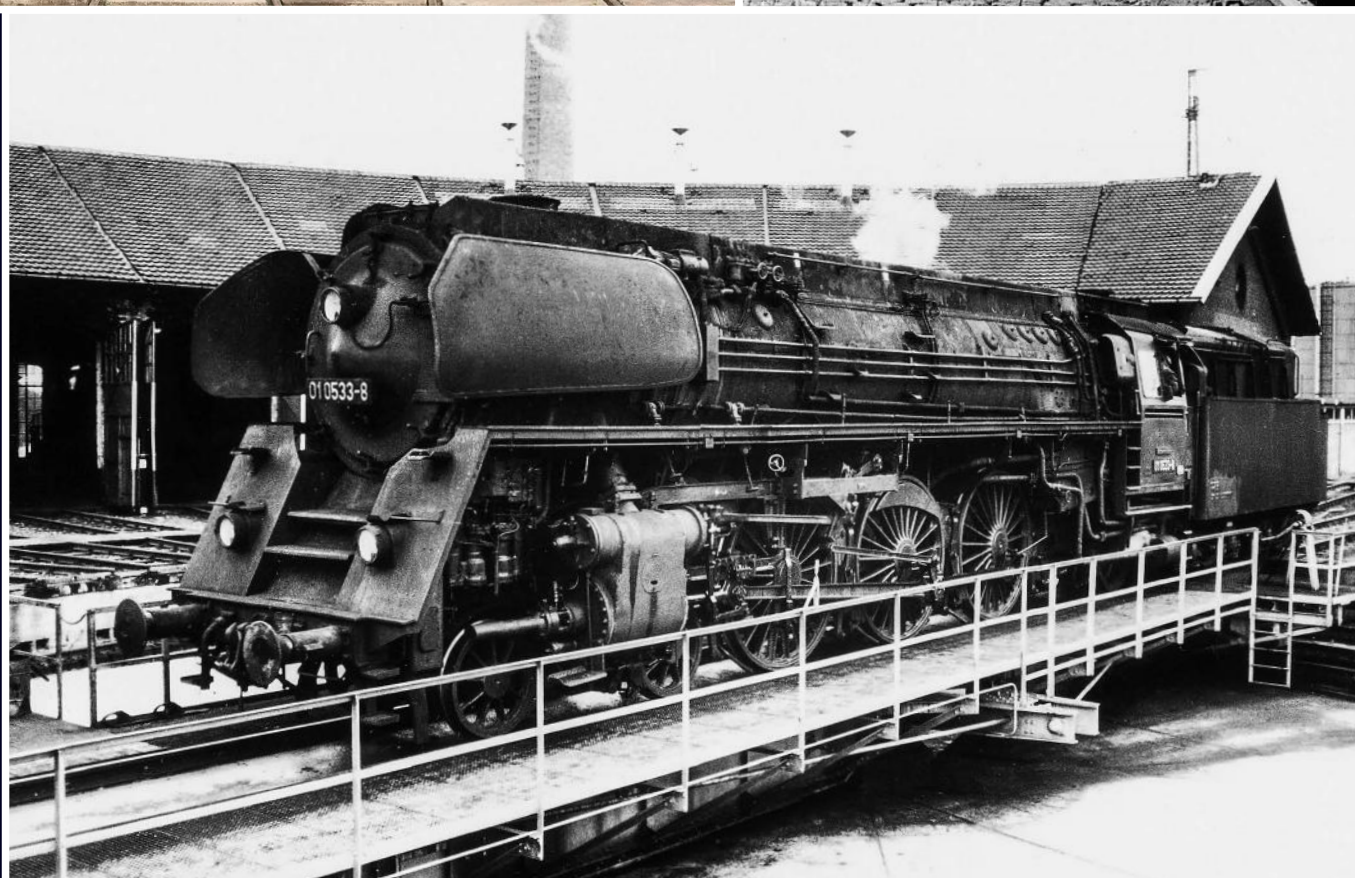


Im Bw Halle P haben die berühmten Dampflokomotiven der VES-M Halle ihr Zuhause. Im Frühjahr 1984 zeigen sich dort (von links) 02 0201, 03 1010 und 02 0314. Die 02 0314 ist aber schon nach Westdeutschland verkauft; sie wird den Standort Halle verlassen, um zum Technikmuseum Sinsheim zu kommen Slg. Gert Schütze



Bis zum Frühjahr 1973 kommen Dampfloks der DR nach Bebra und in das dortige Bahnbetriebswerk (Foto: 01 533 am 4. April 1973). Dann wird der Lokwechsel nach Gerstungen verlegt, Eisenbahnfreunde müssen hier auf die großen Rösser der Reichsbahn verzichten

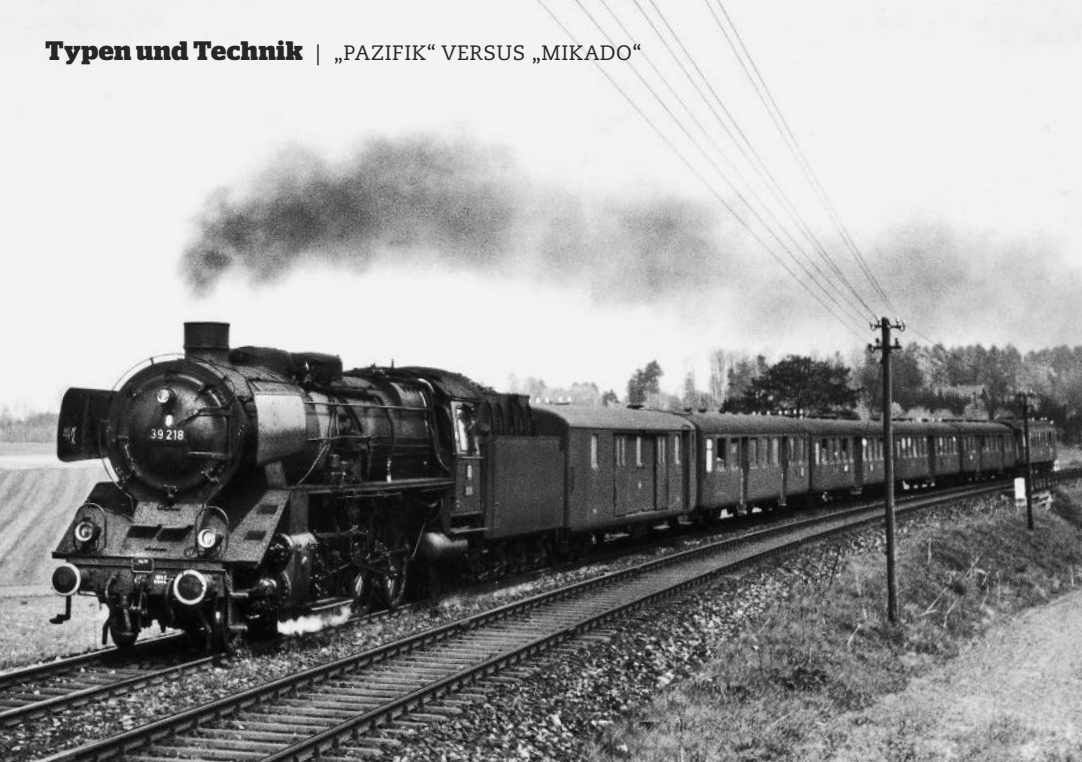
Herbert Stemmler





Auch das Bw Rheine macht sich als Auslauf-Bw einen Namen, in diesem Fall für die 01.10 bzw. 011/012 der DB. Im Herbst 1972 rollt 011 062 nach einer Reparatur aus dem Lokschuppen; der Auftragszettel hängt noch an der rechten Stirnlampe. Die Lok ist zu jener Zeit eine von zwei verbliebenen kohlegefeuerten 01.10 Martin Weltner





Bei Einsätzen im Hügelland hielten DB wie DR an der preußischen P 10 fest – einer Länderbahn-Personenzuglok. Die Entwicklung einer gleichartigen Schnellzuglok unterblieb. Im Bild 39 218 der DB mit D 96 München – Genf bei Grafrath, April 1959 Wilhelm Tausche/Slg. Thomas Wunschel

# Eine Frage der Achsfolge



In Deutschland wurde die „Pazifik“, die Dampflok mit der Achsfolge 2’C 1’, zu der Schnellzugmaschine schlechthin. Dabei hätte sich für manche Einsatzgebiete auch die „Mikado“, die Achsfolge 1’D 1’, gut angeboten. Warum hat man darauf verzichtet?

Von Martin Weltner/GM

**G**eht es um Dampflokomotiven für Schnellzüge, so dominierte in Deutschland spätestens seit 1910 die Achsfolge 2’C 1’ – international als „Pazifik“ oder „Pacific“ bekannt. Fast alle Länderbahnen beschafften die Loks mit zwei Laufachsen vorn, drei Kuppelachsen (und großen Rädern) mittig sowie einer Laufachse hinten. Damit war der Entwicklungsweg vorgezeichnet: Auch die 1920 geschaffene Deutsche Reichsbahn sah diese Achsfolge als ideal an und hielt – zumindest bei allen in großer Zahl beschafften Typen – daran fest. Insgesamt kamen mehr als 600 Pazifiks in den Bestand: Maschinen der Baureihen 01 und 03 mit Zweizylindertriebwerk und Lokomotiven der Baureihen 01.10 und 03.10 mit Dreizylinder-Triebwerk. Doch die Loks hatten ihre Grenzen: Im Flachland konnten sie mit leichten bis mittelschweren Zügen gut für Tempo sorgen; bei Strecken im Hügel-

oder Bergland oder auch vor überschweren Zügen reichte das maximale Reibungsgewicht von rund 60 Tonnen nicht aus.

Diese Leistungen waren viel besser von Lokomotiven zu erbringen, die über vier Kuppelachsen verfügten – etwa bei der Achsfolge 1’D 1’, international „Mikado“ genannt, mit einer Laufachse vorn, vier Kuppelachsen

## Der Vorteil der vierfach gekuppelten Loks: das höhere Reibungsgewicht

mittig und einer Laufachse hinten. Bei diesen Maschinen lagen bis zu 80 Tonnen auf den Kuppelachsen und konnten als Reibungsgewicht bei der Traktion „eingesetzt“ werden – ein nicht zu unterschätzender Vorteil, gerade für die erwähnten Hügelstrecken. Hier durften auch die Treibräder etwas kleiner sein.

Bei der maximal möglichen Umdrehung erreichten sie zwar geringere Geschwindigkeiten als die großrädigen Versionen, aber mehr als 100 km/h waren in dem anspruchsvollen Terrain ohnehin kaum gefragt.

### Deutsche Lösung pr. P 10

So verwundert es nicht, dass in führenden Eisenbahnnationen in Europa und der Welt in den 1920er- und 1930er-Jahren mit Erfolg vierfach gekuppelte Schnellzugloks gebaut wurden. Dies geschah beispielsweise in Frankreich, Italien, England, Österreich und den USA. Warum aber entzog sich die Deutsche Reichsbahn diesem Trend? Die Antwort ist recht einfach und heißt preußische P 10: Es gab 260 Exemplare dieser noch zu Länderbahnzeiten konstruierten, aber erst zwischen 1922 und 1927 gebauten Loks mit der Achsfolge 1’D 1’ (Mikado) und Dreizylinder-Triebwerk. Sie entwickelten sich zu der Hügelland-Schnellzuglok in Deutschland. Trotz ihrer Mängel und Eigenheiten, wie dem trapezförmigen Rost und der Belpaire-Feuerbüchse, konnte die Reichsbahn auf die noch fast neuen und damit längst nicht abgeschriebenen Loks nicht verzichten; sie musste mit den „Kohlefressern“ und ihrem wartungsintensiven Dreizylinder-Triebwerk leben. Auch die Bundesbahn „traute“ sich nicht an einen Umbau der P 10 heran, lediglich die Reichsbahn der DDR machte „Nägel mit Köpfen“ und spendierte der Lok einen Neubaukessel.

Dabei wäre die deutsche Lokindustrie in der Lage gewesen, eine 1’D 1’-Hügelland-Schnellzuglok zu liefern. Im Jahr 1937 baute Henschel elf derartige Maschinen für Gebirgsstrecken der türkischen Staatsbahn. Die Lokomotiven waren direkt dem Baukasten der Reichsbahn-Einheitsloks entsprungen: Sie besaßen einen der typischen Langrohrkessel, wie sie Richard Paul Wagner für die Reichsbahn-Maschinen gefordert hatte, mit rund 200 Quadratmetern Verdampfungsheizfläche. Ein Zweizylinder-Triebwerk, 18 Tonnen Achslast und 100 km/h Höchstgeschwindigkeit entsprachen auch in etwa den bekannten Parametern. Für Deutschland wären sicher noch 110 km/h drin gewesen. Die Loks waren übrigens so gut, dass sie den widrigen türkischen Bedingungen fast 50 Jahre trotzten und erst Mitte der 80er-Jahre abgestellt wurden.


### Übertriebene Dimensionen


Zwar entschied sich die Reichsbahn 1939 dann doch zum Bau eines Vierkupplers, allerdings waren die Verantwortlichen dabei in Gigantomanie verfallen. Das Ergebnis war die missratene 06, ein überdimensionierter Riese mit der Achsfolge 2’D 2’ und zwei Meter großen Treibrädern – was ihn nicht für Hügelland qualifizierte, sondern nur für su-

Die klassische Schnellzuglok der Vorkriegs-Reichsbahn, der DB und der DR hatte die Achsfolge 2'C 1' – so wie 01 001, Erstling ihrer Baureihe und nach 1945 in DB-Diensten

Slg. Dirk Endisch

perschwere Züge auf Hauptstrecken. Es blieb bei zwei Exemplaren der aufgrund ihrer Länge zudem entgleisungsanfälligen Maschine; nach dem Zweiten Weltkrieg kam sie nicht mehr zum Einsatz.

In der Zeit nach 1945 hatten die „Mikado“ und ähnliche Achsfolgen, zum Beispiel 2'D 1', erneut Konjunktur. In Frankreich und der Tschechoslowakei entstanden famose vierfach gekuppelte Schnellzugloks. Und was machte die Bundesbahn? Sie dachte bei der Entwicklung der Baureihe 10 kurzzeitig an vier angetriebene Achsen. Heraus kam letztlich aber wieder „nur“ eine Pazifikk. Die letzte Chance war damit vertan ... 

Eine Gebirgs-Schnellzuglok nach Einheitsbauart mit vier Kuppelachsen – das gab's, nicht für Deutschland, wohl aber für die türkische Staatsbahn. Im April 1980 hat sich ein Heizer zu den 1.750 Millimeter großen Treibrädern „seiner“ Lok gestellt, die einen Fernpersonenzug von Afyon nach Konya bespannt  Martin Weltner



# Hätten Sie's gewusst?

GeraMond Verlag GmbH, Inhoferstraße 11a, 80797 München




192 Seiten · ca. 120 Abb.  
ISBN 978-3-95613-028-1  
€ (D) 14,99

Faszination Technik

 GeraMond

Diesen und viele weitere Titel unter  
[www.geramond.de](http://www.geramond.de) oder im Buchhandel

# Von 500 auf Null

 Rund ein Vierteljahrhundert lang fuhren bei der Deutschen Bundesbahn planmäßig Schnellzugdampflok. Waren die Maschinen anfangs unverzichtbar, so änderte sich das bald. Ein Blick auf Lokbestand, Einsätze und typische Strecken

Von Dr. Lutz Münzer/GM



**B**ereits die Deutsche Reichsbahn der Westzonen hatte in den späten 40er-Jahren begonnen, den Fernreiseverkehr nach dem Krieg wieder aufzubauen. Die Deutsche Bundesbahn, die am 7. September 1949 als Nachfolgerin geschaffen wurde, setzte diese Bemühungen fort. Bis 1950 hatte sie das Angebot an hochwertigen Reisezügen zu einem Großteil eingerichtet. Bis auf unwesentliche Ausnahmen waren auch die Schnellzugdampflokomotiven, die für viele dieser Züge benötigt wurden, wieder hergestellt. Wobei man nicht automa-

tisch von diesem Lokbestand auf die Einsätze schließen kann: Stets übernahmen Schnellzugloks zusätzlich minderrangige Leistungen, vornehmlich Personenzüge, während andererseits hochwertige Reisezüge in erheblichem Umfang auch von Personenzugloks befördert wurden. Namentlich Loks der Reihen 23 (der ab 1950 zur Verfügung stehenden DB-Neubaulok), 38.10 (preußische P 8) und 39 (preußische P 10) machten sich hier verdient. Selbst Güterzuglokomotiven der Reihe 41 konnte man seinerzeit vor Schnellzügen sehen – zum Bei-

Im Jahr 1967 ist das im Bw Köln-Deutzerfeld noch Alltag: Eine 01 – 01 123 des Bw Trier – und eine 03 – 03 179 des Bw Mönchengladbach – stehen nebeneinander im Schuppen. Die Baureihen 01 und 03 waren die zahlenmäßig am häufigsten vertretenen Schnellzugdampfloks im DB-Bestand Wolfgang Bügel/  
Bildarchiv der Eisenbahnstiftung





Nur wenige Einsatzjahre waren der württembergischen C (Baureihe 18.1) bei der Deutschen Bundesbahn vergönnt. Am 17. Juni 1952 fährt 18 102 des Bw Heilbronn mit S 904, einer Art beschleunigtem Personenzug, aus Besigheim in Richtung Stuttgart aus  
Carl Bellingrodt/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Eigentlich war sie eine Personenzuglokomotive, aber in den frühen 50ern durfte sich die Baureihe 39 (pr. P 10) sogar vor F-Zügen beweisen. Am 26. Mai 1954 bringt 39 106 des Bw Heidelberg den F 3 „Merkur“ Stuttgart – Hamburg-Altona auf dessen erster Etappe nach Heidelberg (Foto bei Maulbronn) Carl Bellingrodt/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

spiel von 1955 bis 1963 zwischen Hamburg und Großenbrode.

**Die Ausgangssituation Ende 1950**

Nach Ausmusterung diverser Länderbahnmaschinen umfasste der Bestand der Deutschen Bundesbahn Ende 1950 insgesamt 500 Schnellzugdampflokomotiven. Darunter befanden sich 108 Loks, die noch von Länderbahnen entwickelt waren, und zwar 23 der Reihe 18.1 (Württ. C) und 85 der Reihe 18.4-5 (Bayer. S 3/6). Anders als die Loks der Reihe 18.4-5 erbrachten die Württembergerinnen nur in geringem Umfang hochwertige Reisezugleistungen. Mit der S 3/6 bespannte die DB schwerpunktmäßig schnelle Reisezüge in Bayern sowie im Oberrheintal.

Den weit überwiegenden Teil der Bundesbahn-Schnellzugdampfloks machten „Erbstücke“ aus, welche die Vorkriegs-Reichsbahn beschafft hatte. Am meisten vertreten waren Lokomotiven der Reihe 01. Sie bildeten gerade im Mittelgebirge das Rückgrat der Schnellzugbeförderung. Ergänzt wur-

**Im Mittelgebirge waren 01 und 01.10 das Rückgrat der Schnellzugtraktion**

den sie im schweren Schnellzugdienst wesentlich durch die Dreizylinderloks der Reihe 01.10. Zwei Loks der Reihe 05 befanden sich Ende 1950 noch in der Aufarbeitung.

Die leichten Schnellzuglokomotiven der Reihe 03 hatten ihre Haupteinsatzgebiete im norddeutschen Tiefland sowie im Rheintal. Die dreizylindrige Variante (Baureihe 03.10) wurde ebenso meist hier, aber auch im Sauerland, in Ostwestfalen und im Weserbergland eingesetzt.

Parallel dazu ging die Bundesbahn daran, die Zugförderung vermehrt auf neue Traktionsarten umzustellen. In den frühen 50er-Jahren legte die DB ein Diesellok-Typenprogramm auf, das unter anderem eine Loktype für Schnellzüge vorsah. Gleichzeitig dehnte sie, wenngleich noch zaghaft, das elektrifizierte Streckennetz aus. Die erste größere Elektrifizierungsmaßnahme betraf die Strecke Nürnberg – Regensburg und war



Theoretisch hätten die 2'C 2'-Maschinen der Baureihe 05 bis zu 140 km/h fahren können – ein Spitzenwert bei den Schnellzugdampfloks der DB. Die Strecken waren aber in den 50er-Jahren noch nicht für solche Geschwindigkeiten zugelassen. Im Bild: 05 003 mit Messwagen und Bremslok 18 316 im Bahnhof Minden, um 1955 Slg. Garrelt Riepelmeier



In Bad Salzuflen hält 1966 DB-Lok 01 105 neben einer Dampfspeicherlok der Hoffmanns-Stärke-Fabrik. Die Schutzmarke des Herstellers findet man auch auf der Werkslok: Eine Katze, die sich putzt. Weniger herausgeputzt wirkt da die DB-Maschine. Die Frontschürze hat Lücken, es sind unterschiedliche Signallampen aufgesteckt Dietrich Bothe



Vor allem in den Anfangsjahren setzt die Bundesbahn Schnellzug-Dampfloks für einige ihrer besten Züge ein. Am 3. Juni 1951 bespannt 03 1060 des Bw Ludwigshafen den wieder eingeführten „Rheingold-Express“ und eilt auf der linken Rheinstrecke zwischen Koblenz und Mainz bei Bacharach dahin. Die Lok besitzt einen Altbaukessel mit neuem Vorwärmer (dem „Knubbel“ vor dem Schornstein) Carl Bellingrodt/Arch. Eisenb.-Stiftg.

zum Sommerfahrplan 1950/51 abgeschlossen. Damit verloren beispielsweise die 01er des Bahnbetriebswerks (Bw) Nürnberg Hbf ein Einsatzgebiet.

### Kaum entbehrlich 1951 bis 1956

Generell liefen Elektrifizierung und Diesellokomotivprogramm aber erst an. So kam es, dass in den frühen 50er-Jahren der Bestand an Schnellzugdampfloks noch knapp und der Bedarf dafür groß war, auch, weil das Angebot an Fernreisezügen spürbar zunahm. Steigende Kilometerleistungen pro Maschine gestatteten es, trotz des knappen Bestandes den Anforderungen nachzukommen.

Im seit 1951 eingerichteten Netz der leichten Fernschnellzüge (F-Züge) verwendete die Bundesbahn bei lokbespannten Kursen bevorzugt Dreizylinderloks wegen ihrer besseren Laufruhe. Vor allem Loks der Reihen 03.10 und 05 fuhren in diesen Plänen.

Auch bei den Schnellzuglokomotiven aus Länderbahnzeit gab es in jenen Jahren Bewegung. 1953 begann die DB damit, insgesamt 30 Lokomotiven der Reihe 18.4-5 zu modernisieren – vor allem durch Einbau eines neu entwickelten Kessels. Parallel dazu setzte die Ausmusterung der übrigen, nicht für den Umbau vorgesehenen Lokomotiven

dieser Reihe ein. Für die 18.1 kam sogar das vollständige Ende: 1955 verschwanden die letzten Maschinen aus dem Dienst.

Inzwischen dehnte die Bundesbahn das elektrifizierte Netz weiter aus. 1954 begann der elektrische Betrieb zwischen Nürnberg und Würzburg. Abschnittsweise wurde der Fahrdrat aus Richtung Stuttgart bis Bruchsal bzw. von Basel ausgehend bis Offenburg vorgeschoben.

### Die Zeiten ändern sich: 1957 bis 1959

Die fortschreitende Elektrifizierung sowie die Beschaffung neuer Diesel- und Elektrolokomotiven sorgten dafür, dass sich das

Blatt für die Schnellzugdampfloks noch im Laufe des Jahrzehnts wendete. 1957 gewann die Elektrifizierung an Fahrt – nach nur elf Kilometern im Vorjahr wurden 465 Kilometer auf elektrischen Betrieb umgestellt, 1958 waren es sogar 574 und 1959 immerhin 258. Frankfurt konnte seit 1957 aus dem Oberrheintal und seit 1958 von Würzburg elektrisch erreicht werden. 1958/59 gar ermöglichte es die DB, dass Züge elektrisch von München bzw. Wien bis Hamm in Westfalen fahren konnten: von München über Stuttgart bzw. von Wien über Passau – Regensburg – Würzburg – Frankfurt (M) und jeweils weiter über die linke Rheinstrecke.

## Übersicht

### Schnellzugdampfloks bei der Deutschen Bundesbahn

(jeweils Jahresende, incl. von der Ausbesserung zurückgestellter Loks, außer Maschinen der Reihen 18.3 und 18.4–5 beim BZA Minden)

Baureihe	01	01.10	03	03.10	05	10	18.1	18.4–6	Insgesamt
1950	165	54	144	26	3	-	23	85	500
1955	165	54	145	26	3	-	-	67	460
1960	157	54	144	26	-	2	-	34	417
1965	131	54	111	26	-	2	-	1	325
1970	29	36	14	-	-	-	-	-	79
1974	-	8	-	-	-	-	-	-	8

Am 6. Juli 1952 hält Walter Hollnagel diese Bahnsteigszenerie mit 03 073 im Bahnhof Hamburg-Altona fest. Die Baureihe 03 ist zu jener Zeit in Norddeutschland weit verbreitet; ihre späten Dienstjahre wird sie dann in Süddeutschland verbringen

Walter Hollnagel/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Hinzu kamen seit 1957 rasch an Umfang zunehmende Einsätze der Diesellok-Reihe V 200, die unter anderem bald die Traktion eines großen Teiles der F-Züge übernahm. Die ersten Bauserien, 86 Maschinen umfassend, waren 1959 vollständig ausgeliefert.

Dass damit bei der DB andere Prioritäten für den Lokbestand galten, hatte sich schon länger abgezeichnet – gut zu sehen etwa an der Beschaffung der Neubaudampfloks der Baureihe 10. Sie war als Schnellzug-Dampfloks gedacht, doch sinkender Bedarf und Diskussionen um die technische Ausgestaltung verzögerten den Bau. Letztlich entstanden nur zwei Exemplare, die man bei Erscheinen 1957/58 im Prinzip nicht mehr brauchte.

### Inzwischen ein Lok-Überschuss

Allgemein hatte sich der bisherige Mangel an Schnellzugdampflokomotiven in einen Überschuss umgekehrt. Wurden 1957 noch 381 dieser Dampfloksplanmäßig eingesetzt, so waren es im nächsten Jahr 345 und 1959 lediglich 306. Zusätzlich forderte die Bespannung von Saison- und Turnuszügen 1959 weitere 77 Lokomotiven – 1958 waren es nur 61 gewesen, 1957 gar nur 47.

Umfangreiche Ausmusterungen von Schnellzugdampfloks unterblieben noch. Das lag auch wesentlich daran, dass zunehmend Leistungen übernommen wurden, die vorher Personenzuglokomotiven erbracht hatten. Bei der Reihe 39, bislang vielfach im hochwertigen Reisezugdienst eingesetzt, kam es daher seit 1958 in schnell zunehmendem Umfang zu Abstellungen. Auch die

## Oftmals übernahmen die Schnellzugloks Aufgaben der Personenzugloks

drei 05er, ohnehin nur eine Splittergattung, wurden 1957/58 abgestellt.

AnTempo gewann die Aussonderung von Loks der Baureihe 18.4-5. Ende 1957 waren nur noch 50 Lokomotiven im Dienst, 1959 wurde die Baureihe zur Splittergattung erklärt. Wegen der Elektrifizierungen in Bayern wurden die Bestände an S 3/6 in Hof (1957), Nürnberg (1958) und Regensburg (1959) abgebaut. Schon 1957 waren die Maschinen dieser Baureihe mit dem Vordringen der elektrischen Traktion im Oberrhein-gebiet in Darmstadt entbehrlich geworden.

Selbst die zahlenmäßig stark vertretenen Baureihen traf es. Die Ausmusterung der Reihe 01 begann 1957 – zunächst mit Unfallloks. 03 048 wurde 1959 als erste Maschine dieser Reihe gleichfalls nach einem Unfall abgestellt.

Wo die Aufgaben für Schnellzug-Dampfloks zunehmend schwanden, gab man die Maschinen an andere Dienststellen ab. So

### In Kürze

## Einsätze der Baureihen 01, 01.10

### Die Baureihe 01

Die 01 hatte große Bedeutung im schweren Schnellzugdienst. 1953 dominierten bei der Beheimatung die Bundesbahndirektionen (BD) Essen und Hannover mit jeweils 38 Exemplaren, gefolgt von der BD Nürnberg mit 33 Exemplaren.

Bedeutende Heimatsbetriebswerke waren: **Dortmund Bbf:** mit Leistungen bis Braunschweig, Kassel und rheinaufwärts bis Ludwigshafen

**Bw Hamm:** (wie schon vor dem Krieg); mit Wendebahnhöfen wie Aachen, Herbesthal (Belgien) und Braunschweig

**Bw Frankfurt (M) 1:** Dienste auf den Rhein-strecken, nach Würzburg, nach Gießen – Kassel (Main-Weser-Bahn) sowie nach Bebra

**Bw Hannover Hbf:** Leistungen auf der Ost-West-Achse Hannover – Hamm und zunächst auch auf der Nord-Süd-Strecke Hamburg – Fulda.

**Bw Offenburg:** 1952–1957; hochrangige Leistungen zwischen Basel und Karlsruhe/Heidelberg/Mannheim

**Bw Köln-Deutzerfeld, später Bw Köln Bbf:** Einsätze auf den Rheinstrecken;

Glanzeleistungen waren 1951 bis 1953 der Langlauf Aachen – Braunschweig und 1955/56 der Langlauf Mannheim – Hamm

**Bw Treuchtlingen:** wichtigste Position der 01 im Süden, zuständig für die Verbindung München – Treuchtlingen – Würzburg

**Bw Nürnberg Hbf:** lange Jahre mit Leistungen auf der Strecke durchs Pegnitztal nach Marktredwitz/Schirnding/Hof

**Bw Würzburg:** Leistungen auf der Spessart-strecke nach Frankfurt (M)

**Bw Trier:** 1964–68; Leistungen nach Koblenz (Moselstrecke) und nach Saarbrücken

**Bw Hof:** Mit kaum einem Bw ist die 01 so verbunden wie mit diesem, wo die Baureihe von 1926 bis 1973 ununterbrochen (!) präsent

war. Die wichtigsten Einsatzstrecken führten über die „Schiefe Ebene“ nach Bamberg und südwärts nach Regensburg. Hier endete auch der 01-Dienst bei der DB.

### Die Baureihe 01.10

Nachdem die junge DB die Lokomotiven 1949 bis 1951 saniert hatte, rückten die 01.10 in die Spitzengruppe des Schnellzugdienstes auf. In der Bespannung der 1951 eingeführten F-Züge kam der 01.10 eine Schlüsselposition zu. Später erhielten die Loks noch neue Kessel.

Zum Einsatz kam die 01.10 unter anderem von folgenden Dienststellen aus:

**Bw Paderborn:** 1949–52; Leistungen zwischen Hagen/Hamm/Köln und Kassel/Hannover/Braunschweig/Northeim.

**Bw Hagen-Eckesey:** ab 1949; Einsätze in Richtung Kassel, Köln, Hannover – Braunschweig und Mönchengladbach

**Bw Offenburg:** 1952–57; von dort aus Fahrten im schweren und schnellen Dienst auf der Oberrheinstrecke zwischen Basel Bad Bf und Frankfurt (M)/Ludwigshafen/Mannheim/Heidelberg

**Bw Bebra:** 1948–63; von dort aus erbrachte die 01.10 zwischen 1948 und 1963 die höchsten Leistungen, die von Dampflokomotiven in Deutschland jemals erzielt wurden. Die Nord-Süd-Strecke Hannover – Frankfurt (M) – Würzburg verlangte den Maschinen alles ab. Wegen dieser anstrengenden Leistungen, welche die Lokpersonale überlasteten, wurden auch 34 Exemplare der 01.10 auf Ölfeuerung umgebaut. Weitere Einsätze Bebraer Loks gab es auf Anschlussstrecken und bei Langläufen, etwa Treuchtlingen – Hamburg-Altona (684 Kilometer) oder Hannover – Ingolstadt (555 Kilometer).

**Bw Kassel:** Es trat hauptsächlich in Erscheinung, als die 01.10 durch die Elektrifizierung der Nord-Süd-Strecke 1963 von dort verdrängt wurden. Im Vorfeld der weiteren Elektrifizierung konnte sich die schwere Schnellzuglok von Kassel aus noch in Richtung Hamm, Frankfurt (M) und Bebra nützlich machen.

**Bw Osnabrück:** 1957–68: Hier war die 01.10 bis zum Beginn des elektrischen Betriebs die Königin der „Rollbahn“ Köln – Münster – Osnabrück – Bremen – Hamburg. Bw Hamburg-Altona: 1967–72; die schwere Dreizylindrige löste die 03 ab und bediente bis zum Ende des Sommerfahrplans 1972 die Strecke Hamburg-Altona – Westerland. Zumindest zeitweise fuhr sie den Autoreisezug D 1436/1437 Berlin – Westerland (Sylt), den zwischen Hamburg und Berlin eine DR-Schnellzuglok 01.5 (!) bespannte.

**Bw Rheine:** 1967–75; Hier erlebte die 01.10 ihren Abschied. Die Strecke Münster – Emden war die Letzte im Netz der DB, auf der noch relevanter Schnellzugdienst mit Dampflokomotiven geleistet wurde.

**Andreas Knipping**



Im Sommer 1972 gehört 012 082 noch zum Bestand des Bw Hamburg-Altona M. Weltner

**In Kürze****Einsätze der Baureihen 03, 03.10****Die Baureihe 03**

Zunächst war die 03 in Norddeutschland heimisch. So führten 1959 die BD Hannover, Münster und Hamburg mit 45, 33 und 30 Loks die Beheimatung an, während die Baureihe in Bayern und Baden-Württemberg fehlte. Später kam die 03 aber nach Süden; letzte Station wurde schließlich Ulm (bis Mai 1972).

Bedeutsame Stationierungen gab es in:

**Bw Hamburg-Altona:** 1945–69; Leistungen nach Westerland, Flensburg (u.a. mit F 11/12!), Kiel, Großenbrode Kai, Uelzen – Braunschweig – Kreiensen, Soltau – Hannover, Bremen und Cuxhaven

**Bw Hannover:** 1945–60; Leistungen nach Hamm – Hagen – Wuppertal – Köln – Bonn (Zugpaar F 13/18 nach/von Bonn),

Uelzen – Hamburg-Altona, Braunschweig, Bad Harzburg, Eichenberg – Kassel

**Bw Osnabrück Hbf:** 1945–61; zuständig für die „Rollbahn“ Hamburg-Altona – Bremen – Münster (– Köln/– Krefeld, z. T. und weiter nach Aachen); vielfach Langläufe von mehr als 450 km, Ablösung durch 01.10

**Bw Rheine:** 1945–66; Beheimatung bereits seit 1934, Einsätze nach 1945 nach Osnabrück – Bentheim – Oldenzaal, Bentheim – Hannover, Hagen – Lünen – Münster – Emden, Bentheim – Paderborn. Wegen der kurzen niederländischen Drehscheiben waren 03 mit kurzen Tendern typisch für Rheine.

**Bw Köln Bbf** 1946–59 und **Bw Köln-Deutzerfeld** 1946–66: Schnellzugdienste im Ruhrgebiet, auf beiden Rheinstrecken von Frankfurt (M) und Mainz bis zur niederländischen Grenze, nach Aachen und anfangs über Jünkerath nach Trier (Ablösung dort durch Baureihe 39); nach Elektrifizierung der linken Rheinstrecke Beschränkung auf die rechte Rheinstrecke, zuletzt (1965) Dienste von Köln/Düsseldorf zu den belgischen und niederländischen Grenzbahnhöfen

**Bw Ludwigshafen:** 1946–62; Schnellzüge nach Mainz – Koblenz – Köln, Kaiserslautern – Homburg (Saar) – Saarbrücken, Karlsruhe, auch Langläufe Ludwigshafen – Aachen

**Bw Bremen Hbf:** 1948–68; eingesetzt nach Bremerhaven-Lehe, Wilhelmshaven, Osnabrück, Bad Harzburg und Hamburg-Altona; vorrangig vor Eilzügen, seltener vor D-Zügen

**Bw Offenburg:** 1948–53; Dienst auf der Oberrhein-Strecke Basel – Heidelberg/– Mannheim, abgelöst durch 01 und 01.10

**Bw Mainz** 1948–55: Schnellzugeinsätze nach Dortmund, Köln, Frankfurt (M), Ludwigshafen, Homburg (Saar) und Saarbrücken. Bemerkenswert ist bei den Leistungen die Bespannung des D 269/270 auf dem Laufweg zwischen Ludwigshafen und Dortmund.

**Bw Wiesbaden:** 1952–58; D-Züge nach Frankfurt (M), Heidelberg, Mannheim, Köln, Hagen, Münster

**Bw Darmstadt:** 1955–57; Ersatz für 18.5 mit Leistungen zwischen Frankfurt (M)/Wiesbaden und Karlsruhe/Kehl/Offenburg

**Bw Saarbrücken Hbf:** 1957–60; Schnellzugdienst nach Homburg (Saar) – Kaiserslautern – Ludwigshafen/Heidelberg, Türkismühle – Bingen – Koblenz, Trier und Forbach

**Bw Braunschweig:** 1958–69; vorrangig im Personenzugdienst verwendet, einzelne D-Züge Hannover – Helmstedt und über Hameln nach Paderborn

**Bw Mönchengladbach:** 1959–69; Schnellzüge Köln – Kleve und Köln – Kleve – Nijmegen

**Bw Trier:** 1963–67; Ersatz der Baureihe 39 vor allem auf der Verbindung Saarbrücken – Jünkerath – Köln

**Bw Husum:** 1964–67; vorrangig eingesetzt im Personenzugdienst.

**Bw Ulm:** 1961–72; letztes Einsatzgebiet für 03 der DB, Schnellzugdienste fast nur zwischen Ulm und Friedrichshafen.

**Die Baureihe 03.10**

Ihre erfolgreichste Zeit hatte die 03.10 ausgerechnet in der Zeit, in der sie noch mit den problematischen alten Kesseln ausgestattet war. Zwischen 3. Februar 1949 und 30. November 1950 begann der Einsatz der leichten Dreizylindrigen bei den **Bw Offenburg, Ludwigshafen und Dortmund Bbf**. Als im Mai 1951 die blauen F-Züge als neues Spitzenprodukt des Reiseverkehrs in Fahrt gingen, trugen 01.10 und 03.10 – neben reaktivierten Schnelltriebwagen – die Hauptlast. Die Beheimatungen änderten sich recht schnell. 1952 tauschte Paderborn seine 01.10 gegen 03.10 aus Offenburg, 1954 bekam Hamburg-Altona 03.10.

Im Sommer 1955 fuhren 03.10 der **Bw Dortmund Bbf bzw. Hamburg-Altona** insgesamt fünf F-Zugpaare sowie drei einzelne F-Züge. Dazu gehörte der F 3/4 „Mercur“ im Abschnitt Frankfurt (M) – Hamburg-Altona mit 702 Kilometern. Dieser auf Vorschlag des Personals (!) eingerichtete Durchlauf war der längste, den je eine deutsche Dampflokomotive fuhr!

Als die Loks nach der Neubekesselung zwischen April 1957 und Dezember 1959 wieder in Betrieb gingen, hatten Lieferungen der Diesellok V 200 und Streckenelektrifizierungen das Einsatzgebiet für die 03.10 drastisch verkleinert. Sie wurde alsbald geschlossen im **Bw Hagen-Eckesey** beheimatet. Von dort fuhr sie D- und Eilzüge bis Münster und Emden, Siegen, Arnheim, Mönchengladbach und Aachen sowie Braunschweig, Helmstedt und Kassel. Im Jahr 1966 allerdings hatte die Bundesbahn keinen Bedarf mehr an der Baureihe 03.10.

*Andreas Knipping*

gelangten die 01.10 von Offenburg nach der Umstellung der Oberrhein-Strecke auf elektrischen Betrieb 1957 nach Osnabrück. Die Offenburger 01 gingen größtenteils nach Stuttgart, wurden aber schon 1959 von dort an verschiedene Dienststellen weitergeleitet. Zum Teil kam es auch zu Reihumtausch-Aktionen. Platzmangel im Bw Frankfurt (M) 1 und die Elektrifizierungen führten dort 1959 zum Ende der 01-Beheimatung. Ein Teil der Maschinen ging nach Wiesbaden, dafür gab dieses Bw seine 03 nach Braunschweig ab und von dort wieder wurden 23er nach Gießen geschickt, um bislang mit 38.10 und 39 gefahrene Leistungen zu übernehmen. In Hamm (Baureihe 01) und Hannover (Baureihe 03) wurden 1959 die Schnellzug-Dampfloks von der V 200 verdrängt. Seit Herbst 1958 konzentrierte die DB die 03.10 in Hagen-Eckesey, nachdem die F-Zug-Leistungen auf V 200 übergegangen waren.

**Weiterer Rückgang: 1960 bis 1963**

Der Trend setzte sich fort. 1960 gelangten 259, 1961 dann 368 und 1962 schließlich 430 Kilometer Strecke neu unter den Fahrdracht. Elektrifiziert wurden die rechte Rheinstrecke und diverse kürzere Abschnitte wie Frankfurt – Wiesbaden, Hanau – Fulda, Ingolstadt – Treuchtlingen oder Oberhausen – Dortmund. Daher fiel der Rückgang des planmäßigen Bedarfes an Schnellzugdampflokomotiven von 1960 (285 Maschinen) über 1961 (272) auf 1962 (251) relativ bescheiden aus. Der Saison- und Turnusreisezugverkehr erforderte 1961 noch 76 Lokomotiven, ein Jahr

**Das Netz für hochwertige dampflokbefahrene Reisezüge schrumpfte**

später lediglich 60. Dass der Bedarf langsam sank, lag mit daran, dass das Netz für hochwertige dampflokbefahrene Reisezüge schrumpfte; unter diesen Umständen gestaltete es sich schwieriger, kilometerintensive Umlaufpläne zu erstellen.

Dienststellen, deren Leistungen zuvor mit schwächeren Lokomotiven erbracht worden waren – etwa Maschinen der Baureihen 03 und 39 –, erhielten nun Lokomotiven der Reihe 01 zugewiesen. In manchen Bahnbetriebswerken blieben zwar Schnellzugdampfloks in geringen Stückzahlen beheimatet, sie dienten dort aber nur als Reserve und für Sonderdienste. So hatte man in Osnabrück nochmals einige 01 stationiert, die ab Sommer 1962 vor allem als Aushilfe dienten. Seit 1961 gab es in Hamm wieder – bis 1963 – einen kleinen Bestand an 01, da häufig Dieselloks V 200 ausfielen. Das Bw Würzburg hielt ebenfalls einige 01 als Reserve vor, während die Einsätze im Reisezugdienst



Die Nord-Süd-Strecke Hannover – Würzburg ist 1960 noch ein Revier der Dampfloks. In diesem Jahr befindet sich 01 1101 des Bw Bebra mit D 384 Hamburg-Altona – Nürnberg auf dem Weg nach Süden, hier aufgenommen bei Jossa Carl Bellingrodt/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

weitgehend auf die V 200 übergegangen waren.

### Der große Niedergang: 1963 bis 1968

Im Laufe der 60er-Jahre trieb die Bundesbahn die Elektrifizierung massiv voran. Insgesamt 3.590 Streckenkilometer wurden von 1963 bis 1968 auf elektrischen Betrieb umgestellt, 1965 und 1968 jeweils mehr als 800 Kilometer! Für 1963 ist in diesem Kontext insbesondere die Nord-Süd-Strecke zu nennen, im nächsten Jahr folgten unter anderem die Abschnitte Hannover – Bremen, Köln – Wuppertal – Hagen – Hamm und Ludwigshafen – Kaiserslautern, so dass zwischen Ludwigshafen und Saarbrücken durchgehend elektrisch gefahren werden konnte. 1965 wurden mit den Strecken Treuchtlingen – Würzburg, Frankfurt (M) – Gießen – Hagen und Hannover – Hamburg gleich drei lange Abschnitte elektrifiziert, auf denen bis dato umfangreiche Dampftraktion im Fernverkehr anzutreffen war. 1966 sind vor allem Elektrifizierungen in und um das Ruhrgebiet zu erwähnen, 1967 wurde mit der Umstellung des Abschnittes Gießen – Guntershausen die Main-Weser-Bahn Kassel – Marburg – Gießen – Frankfurt (M) als letzte der großen Nord-Süd-Magistralen im Mittelgebirgsraum vollständig elektrifiziert. 1968 kamen mit der „Rollbahn“ Osnabrück – Hamburg sowie der Strecke Hamm – Wunstorf die letzten „großen“ Strecken in Norddeutschland unter Fahrdraht.

### In Kürze

## Einsätze der Baureihen 05 und 10

### Die Baureihe 05

Zwischen Oktober 1950 und April 1951 wurden die aufgearbeiteten Maschinen dem **Bw Hamm** zugewiesen. Sie fuhren bevorzugt leichte F-Züge, so etwa in dem mit 478 Kilometer damals längsten Durchlauf zwischen Köln und Hamburg (F 1/2) oder aber nach Hannover (F 13/14). Auch im 03.10-Plan über 702 Kilometer mit dem Laufweg Frankfurt (M) – Köln – Hamburg lief zeitweise die 05. Zwischen Oktober 1957 und Mai 1958 wurden die 05er abgestellt.

### Die Baureihe 10

Die beiden Maschinen wurden zuerst dem **Bw Bebra** zugeteilt und ab 1957/58 zusammen mit den dortigen ölgefeuerten 01.10 eingesetzt. Wendebahnhöfe waren Kassel, Frankfurt (M), Hamburg-Altona und Würzburg (bzw. Treuchtlingen). Allerdings konnte man die 10 mit ihrer Achsfahrmasse von 22 Tonnen nicht freizügig einsetzen; die Weiterfahrt von Würzburg nach Bam-

berg oder Heidelberg etwa war ihr verwehrt. Nach dem Beginn des elektrischen Betriebes zwischen Gemünden und Hannover am 26. Mai 1963 kamen die 10er zum **Bw Kassel**. Ihr wichtigstes Betätigungsfeld war nun die Main-Weser-Bahn Kassel – Gießen – Frankfurt (M). Dazu kamen Leistungen nach Warburg – Altenbeken – Hamm – Münster und Warburg – Brilon Wald – Schwerte – Hagen – Wuppertal. Stets fiel eine hohe Schadanfälligkeit der „schwarzen Schwäne“ auf. Sie erfreuten sich demgemäß auch keiner großen Beliebtheit beim Personal.

Als im Mai 1965 die Strecke Frankfurt (M) – Gießen – Hagen in elektrischen Betrieb ging, verkürzte sich der Aktionsradius der 10 auf Kassel – Gießen (auch noch mit D-Zügen). Ab März 1967 war die Strecke Kassel – Frankfurt in voller Länge elektrisch befahrbar. Zuletzt fuhren die 10er Eilzüge zwischen Kassel und Münster.

*Andreas Knipping*

Gleichzeitig erhielt die Bundesbahn 1962 bis 1965 die verstärkte V 200, die V 200.1, in 50 Exemplaren. Durch die umfangreichen Elektrifizierungen standen die nun noch zahlreicheren V 200 zunehmend für den Schnell- und Eilzugverkehr auf Nebenfernstrecken zur Verfügung. Außerdem begann

1964 die Serienauslieferung der Diesellok-Reihe V 160, gedacht unter anderem als Ersatz für Dampfloks der Reihe 03.

Angesichts dieser Entwicklung verwundert es nicht, dass die Bundesbahn den Bestand an Schnellzugdampfloks in jenen Jahren rasch reduzierte und Ende 1968 nur noch



Anfang der 70er-Jahre zieht es die Fans scharenweise an die Strecke Hamburg – Westerland. Dort kann man die wuchtigen 012er im Reisezugdienst erleben. So wie 012 080, die am 14. Mai 1971 mit ihrem Zug die Hochbrücke bei Hochdonn überquert hat und jetzt St. Michaelisdonn entgegen eilt  
Johannes Peisker/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Ein weiteres beliebtes Fotoziel ist die Strecke Hof – Lichtenfels, auf der die Baureihe 01 bis Sommer 1973 ihren Dienst tut. Zum Einsatz kommt auch 01 150, die später noch als Museumslok Karriere macht  
Friedhelm Ernst

124 Exemplare besaß. Jeweils 100 Loks der Baureihen 01 und 03 musterte sie in den Jahren 1965 bis 1968 aus. Die S 3/6 verschwand vollständig, ebenso die 03.10. Sie hatte mit der Elektrifizierung der Strecken Köln – Hamm (1964) und Hagen – Frankfurt (1965) zwei wichtige Einsatzstrecken verloren und war nur wenige Jahre nach ihrer „Verjüngungskur“ entbehrlich. Auch die beiden 10er quitierten bis Anfang 1968 den Dienst.

Die Lokomotiven der Reihe 01 verließen in rascher Folge zahlreiche Standorte, in denen sie mehrere Jahrzehnte zum gewohnten Bild gehört hatten – so Treuchtlingen 1965, Würzburg und Köln 1966, Nürnberg 1967



Dampfloktreffen in Gießen: Am 2. September 1966 setzt sich der „schwarze Schwan“ 10 001 mit D 73 in Gießen in Bewegung und passiert zwei weitere Schnellzugloks: 01 067 (l.) und 01 1100 (M.)  
Kurt Eckert/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung



Bahnbetrieb in München: Am 13. März 1960 hat die neu bekesselte 18 609 (bay. S 3/6) ihren Lindauer Zug in die bayerische Landeshauptstadt gebracht und rollt nun Tender voran Richtung Bahnbetriebswerk  
Harald Schönfeld

und Hannover 1968. Einige erst wenige Jahre zuvor eingerichtete Bestände erwiesen sich als kurzlebig, wie in Dortmund (Ende 1963), Osnabrück und Hagen (jeweils 1964), Gießen und Dillenburg (beide 1965).

Die 45 Loks der Baureihe 01, die 1968 noch vorhanden waren, verteilten sich auf die Bw Braunschweig, Paderborn, Ehrang und Hof. Hof verfügte über etwa die Hälfte des 01-Bestands, allein hier wurden Ende 1968 noch Planleistungen erbracht. Die in Ehrang beheimateten Lokomotiven waren bis zum Herbst 1968 in Trier beheimatet gewesen und hatten vornehmlich in der Relation Saarbrücken – Köln und auf der Moselstrecke Fernzüge befördert; so gelangten Trierer 01 bis Mai 1967 mit dem Ferneilzugpaar Luxemburg – Westerland nach Gießen.

Mit der Elektrifizierung der Nord-Süd-Strecke hatte Bebra 1963 seine 01.10 abgegeben, größtenteils nach Kassel, so dass hier

## Verdrängung in den 60er-Jahren: 01.10 ersetzt 01, 01.10 und 01 ersetzen 03

die 01 entbehrlich wurde. Als auch die von Kassel ausgehenden Strecken allmählich unter Fahrdrakt kamen, stationierte die DB die 01.10 um, vor allem nach Hamburg-Altona, wo die Dreizylinderloks Maschinen der Reihe 03 auf Fernstrecken in Schleswig-Holstein ersetzten. Eine ähnliche „Verdrängung“ von Schnellzugdampfloks durch Schnellzugdampfloks gab es in Rheine. Nachdem durch Elektrifizierungen im Ruhrgebiet der 01.10-Bestand in Osnabrück zu groß geworden war, wurden seit 1967 Maschinen nach Rheine umbeheimatet – was dort die Abstellung der 01 nach sich zog.

Betrachtet man die Einsätze und Bestände, so verlief die Ausmusterung von 01 und 03 in etwa ähnlich. Zeitweise wurden 03er auch noch schneller abgestellt. Das lag wohl daran, dass 01 gelegentlich 03 ersetzten, die 03 jedoch kaum andere Loks ablöste. Eine gewisse Ausnahme bildete die Zuweisung von 03-Loks aus Hamburg-Altona an die Bw Husum (1964–1967) und Hamburg-Harburg (1965–1967), wo sie zumindest teilweise 38.10 verdrängten. Ende 1968 waren 03 nur noch bei den Bw Hamburg-Altona, Braunschweig, Mönchengladbach, Gremberg und Ulm beheimatet. Planmäßige Einsätze gab es lediglich von Ulm aus. Die im Güterzug-Bw Gremberg bei Köln beheimateten Schnellzugdampfloks waren für Sonderdienste vorgesehen, insbesondere ein Wochenend-Militärzugpaar im Abschnitt Köln – Siegen.

## Der lange Ausklang: 1969 bis 1975

Dass es noch sechseinhalb Jahre dauerte, bis die Letzte der 1969 vorhandenen 124 Schnell-

## In Kürze

### Einsätze der Länderbahn-Baureihen

#### Die Baureihe 18.1

Von der „schönen Württembergerin“, der württembergischen C, konnte die DB noch 23 Exemplare einsetzen. Das **Bw Ulm** verwendete seine Loks fast nur für Eil- und Personenzüge nach Aalen und Friedrichshafen. Einzige Schnellzugleistung war das Paar D 513/514 auf der Südbahn Ulm – Friedrichshafen. Das **Bw Heilbronn** fuhr mit der C unter anderem das Zugpaar D 7/8 Stuttgart – Würzburg.

#### Die Baureihe 18.4–6

Von der bayerischen S 3/6 wurden die älteren Bauserien mit den Loks 18 401–434, 18 441–458 und 18 461–478 fast nur vor Eil- und Personenzügen verwendet und zügig ausgemustert. Kaum besser erging es der älteren Nachbauserie 18 479–508.

Die neueren Exemplare waren 1951 wie folgt verteilt:

**Bw Nürnberg Hbf:** Leistungen nach Crailsheim, Würzburg und Bayreuth

**Bw Bamberg:** Leistungen nach Würzburg – Aschaffenburg – Darmstadt, Bayreuth, Hof

**Bw Hof:** Leistungen nach Neuenmarkt-Wirsberg, Bamberg und Regensburg

**Bw Regensburg:** Leistungen nach Hof, Passau und Ingolstadt – Donauwörth – Ulm

**Bw Lindau:** Leistungen nach Kempten, München, Friedrichshafen, Radolfzell, Ulm

**Bw Buchloe:** Leistungen nach Augsburg und Memmingen

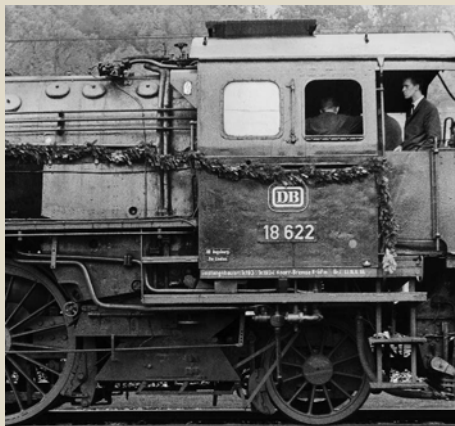
**Bw Augsburg:** Leistungen nach Buchloe, Kempten, Memmingen, Lindau, Weilheim – Garmisch-Partenkirchen, Ingolstadt und Aulendorf

**Bw Neu-Ulm:** Leistungen nach Kempten und Ingolstadt – Regensburg

**Bw Darmstadt:** Dienste nach Frankfurt (M), Wiesbaden, Heidelberg, Mannheim.

Eine Darmstädter D-Zug-Leistung von Mannheim nach Köln war die Spitzenleistung der ganzen Baureihe S 3/6 zu dieser Zeit.

Buchloe, Bamberg und Nürnberg verloren bis 1953 die Stationierung. Neu erhielt Ulm (als Ersatz für die 18.1) die 18.4-5. Als einziges Bw setzte Darmstadt noch Altbauversionen



Die Heizerseite der zum Abschied 1965 geschmückten 18 622 Edgar Fischer/Archiv GM

der S 3/6 für beachtliche Schnellzugfahrten im Rhein-Main-Neckar-Gebiet ein.

Die neu bekesselten Loks 18.6 wurden in den **Bw Darmstadt, Hof, Nürnberg Hbf** und **Regensburg** stationiert. Hof fuhr damit nach Bamberg, Nürnberg – Crailsheim – Stuttgart und Regensburg – Passau (bis 1959).

1960 gab es nurmehr wenige Altbauloks, während die 18.6 auf das **Bw Ulm** (bis 1961) und das **Bw Lindau** verteilt waren. 1962 wurde die „alte“ 18.5 abgestellt. Das Bw Lindau setzte seine 18.6 noch für internationale Schnellzüge auf der Allgäubahn nach München/Augsburg ein. Im September 1965 endeten die Leistungen.

#### Die Baureihe 39

Gut eineinhalb Jahrzehnte fuhr die preußische P 10 bei der DB, Strecke für Strecke bedrängt durch die Elektrifizierung bzw. die durch die Elektrifizierung freierwerdenden 01 oder durch die V 200. Stationierungen gab es im:

**Bw Dillenburg:** schon seit Reichsbahnzeiten, bis 1962; Fahrten nach Frankfurt (M) – Karlsruhe und Gießen – Aachen

**Bw Heidelberg:** bis 1958; Leistungen zwischen Frankfurt (M) und Karlsruhe

**Bw Karlsruhe Pbf/Hbf:** bis 1958; F-Züge Kehl – Mühlacker/Stuttgart und D-Züge Basel – Mannheim (wo unter Nachkriegsbedingungen noch 110 km/h genügten)

**Bw Villingen:** 1946 bis 1964; hochwertiger Schnellzugdienst auf der gebirgigen Schwarzwaldbahn mit Vor- und Nachlaufstrecken im sanfteren Hügelland und Flachland; zum Beispiel Durchläufe Lindau – Offenburg, Konstanz – Karlsruhe, Konstanz – Ludwigshafen und Konstanz – Mannheim.

Ab 1957 nur noch Personenzugleistungen  
**Bw Koblenz-Mosel:** 1949 bis 1955; Leistungen nach Trier (– Saarbrücken), nach Frankfurt (M)/Mannheim/Ludwigshafen sowie nach Köln

**Bw Kempten:** 1949 bis 1965; zusammen mit 18.4-5 und 18.6 Leistungen auf der Allgäubahn München/Augsburg – Lindau und der Strecke Kempten – Ulm

**Bw Gießen:** 1950 bis 1960; Schnellzugleistungen auf der Main-Weser-Bahn Frankfurt (M) – Kassel, Ablösung durch die 01

**Bw Jünkerath:** 1951 bis 1954, 1957 bis 1966; Leistungen auf der anspruchsvollen Eifelstrecke Saarbrücken – Trier – Köln

**Bw Limburg:** 1954 bis 1964; wenige Leistungen mit D-Zügen Frankfurt (M) – Gießen, vor allem Ersatz der 38 (P 8) im erweiterten Frankfurter Vorortverkehr

**Bw Kaiserslautern:** 1955; Einsätze auf den Verbindungen Saarbrücken – Frankfurt (M), Saarbrücken – Koblenz

**Bw Stuttgart:** bis Januar 1967; D-Zug-Leistungen nach Mannheim/Heidelberg, Würzburg, Nürnberg und auf der Gäubahn nach Konstanz/Singen. Mit letzten Leistungen nach Nürnberg wurde Stuttgart dann Auslaufdienststelle der 39. A. *Knipping*



Rheine wird zum Auslauf-Bahnbetriebswerk der Baureihe 012 und damit der Schnellzugdampflok bei der Deutschen Bundesbahn überhaupt. Am 31. Mai 1975, dem letzten Betriebstag, erhält 012 081 noch Abschiedsschmuck Dietrich Bothe

zugdampflokomotiven aus dem Dienst scheid, überrascht angesichts der Dynamik der Abwärtsentwicklung in den Jahren zuvor.

Auch der Konjunkturaufschwung um 1970 eignet sich nicht zur Erklärung, selbst wenn er für ein Zwischenhoch sorgte und beispielsweise Ehranger 01 im Herbst 1969 in geringem Umfange zu Planeinsätzen kamen, meist vor Zügen des Nah- und Regio-


nalverkehrs auf der Moselbahn. Mit Ablauf des Jahresfahrplanes 1971/72 hörten die Einsätze auf, die Ehranger Lokomotiven gingen, soweit sie nicht ausgemustert wurden, nach Oberfranken zum Bw Hof.

1970 endete die Beheimatung beschäftigungsloser 01 in Paderborn, 1971 in Braunschweig. Die Hofer 01 verblieben zunächst noch im Planeinsatz, vor allem mit Reisezügen zwischen Hof und Bamberg. Zum Som-

mer 1973 endete die Beförderung von Fernreisezügen, übrig blieb ein Nahverkehrszugpaar nach Regensburg im Sommerfahrplan 1973. Im Herbst wurden die letzten 01 von der Ausbesserung zurückgestellt (z-gestellt).

Schon vorher hatte die 03 das Dienstende erlebt. 1969 konzentrierte die DB die leichten Zweizylinder-Maschinen weitgehend im Bw Ulm. Ende 1970 gab es nur noch dort betriebsfähige 03er, die in einem recht beachtlichen Umlaufplan vor Nahverkehrs- und Eilzügen sogar einmal wöchentlich nach Würzburg gelangten, ansonsten aber vor allem zwischen Ulm und Friedrichshafen rollten. Mit Ablauf des Jahresfahrplanes 1971/72 hörte der planmäßige Einsatz der 03 auf.

### Endgültiger Abschied mit der 01.10

So war es der 01.10 vorbehalten, das Kapitel der Schnellzugdampflok bei der Bundesbahn zu beenden. Das Bw Kassel gab im Frühjahr 1970 seine letzten beiden Reserve-loks der Baureihe nach Rheine ab. Nach Ablauf des Sommerfahrplans 1972 gesellten sich einige Loks aus Hamburg-Altona dazu. Rheine wurde das Auslauf-Bw für die 01.10 und somit für die DB-Schnellzugdampflok. 1973 stellte die Bundesbahn die letzte kohlegefeuerte Lok (Baureihe 011) ab, am 31. Mai 1975, mit Ablauf des Jahresfahrplans 1974/75, hatten auch die ölgefeuerten Schwestern ausgedient. Bis zuletzt durften sie sich auf der Strecke Rheine – Norddeich Mole beweisen. Ein kleiner Rest, wenn man bedenkt, wie und wo sie noch wenige Jahre vorher unterwegs gewesen sind. 



Dieses Bild gibt es in den 70er-Jahren bei der DB zuhauf: lange Reihen abgestellter oder auf Reserve stehender Maschinen. Auf zwei Gleisen nebeneinander tummeln sich im Herbst 1972 Exemplare der Baureihen 011 und 012 in Rheine

Martin Weltner

# 6x Bahn Extra + Geschenk!



Ihr Willkommens-  
geschenk  
**GRATIS!**

## Buch »Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland«

Am 7. Dezember 1835 rollte der »Adler« von Nürnberg nach Fürth: Das war der Beginn der deutschen Eisenbahn. Was seither passierte? Lesen Sie selbst!

Weitere Prämien finden Sie unter [www.bahn-extra.de/abo](http://www.bahn-extra.de/abo)

## Mein Vorteilspaket

- ✓ Ich spare 15% (bei Bankeinzug sogar 17%\*)!
- ✓ Ich erhalte mein Heft 2 Tage vor dem Erstverkaufstag bequem nach Hause\* und verpasse keine Ausgabe mehr!
- ✓ Bei Nichtgefallen kann ich jede Ausgabe umgehend zur Gutschrift zurücksenden
- ✓ Ich kann nach dem ersten Jahr jederzeit abbestellen und erhalte zuviel bezahltes Geld zurück!

\* nur im Inland



## Bahn Extra-Vorteilspaket

### Ja, ich möchte *Bahn Extra* lesen und 15% sparen

Bitte schicken Sie mir *Bahn Extra* ab sofort druckfrisch und mit **15 % Preisvorteil** für nur € 10,95\* pro Heft (Jahrespreis: € 65,70\*) alle zwei Monate frei Haus. Ich erhalte als Willkommensgeschenk das Buch »Die große Geschichte der Eisenbahn in Deutschland«\*\*. Versand erfolgt nach Bezahlung der ersten Rechnung. Ich kann das Abo nach dem ersten Bezugsjahr jederzeit kündigen.

Vorname/Nachname \_\_\_\_\_

Straße/Hausnummer \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_

Telefon \_\_\_\_\_

E-Mail (für Rückfragen und weitere Infos) \_\_\_\_\_

Bitte informieren Sie mich künftig gern per E-Mail, Telefon oder Post über interessante Neuigkeiten und Angebote (bitte ankreuzen).

Datum/Unterschrift \_\_\_\_\_

### Sie möchten noch mehr sparen?

Dann zahlen Sie per Bankabbuchung (nur im Inland möglich) und **Sie sparen zusätzlich 2 % des Abopreises!**

Ja, ich will sparen und zahle künftig per Bankabbuchung\*\*\*  
 pro Jahr       pro Quartal

IBAN: DE \_\_\_\_\_

Bankname: \_\_\_\_\_

Ich ermächtige die GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH, wiederkehrende Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die von GeraNova Bruckmann Verlagshaus GmbH auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Die Mandatsreferenz wird mir separat mitgeteilt. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Einzelheiten zu Ihrem Widerrufsrecht, AGB und Datenschutz finden Sie unter [www.bahn-extra.de/agb](http://www.bahn-extra.de/agb) oder unter Telefon 08105/5321617 (14 ct/min aus dem dt. Festnetz).

**Bitte ausfüllen, ausschneiden oder kopieren und gleich senden an:**  
**Bahn Extra Leserservice, Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching**  
 per Fax an 0180-532 16 20 (14 ct/min.), oder per E-Mail: [leserservice@bahnextra.de](mailto:leserservice@bahnextra.de)

WA-Nr. 620BE61812 – 62113000



Ihr Geschenk



Kurz vor ihrer Abstellung hält 011 098 am 19. April 1970 mit einem Reisezug im Bahnhof Salzgitter-Ringelheim. Die Lok diente beim Bw Braunschweig in erster Linie für Versuchsfahrten des BZA Minden, übernahm aber auch Regelzüge Martin Weltner; weitere Aufnahmen des Beitrags: Joachim Wolff

# Die kurzzeitige Vielfalt

**DB** Eigentlich war die Zeit der Schnellzug-Dampfloks beim Bw Braunschweig schon um 1967/68 abgelaufen. Das niedersächsische Bahnbetriebswerk hatte reichlich neue V 160 als Ersatz erhalten. Doch es kam ganz anders ... Von Martin Weltner

Über Jahre war man in Braunschweig mit der Baureihe 03 bestens angekommen. Auf allen von der Welfenstadt ausgehenden Strecken machte sich die leichte Schnellzugdampfloks nützlich, vor allem im Eilzugdienst. Als dann ab 1966 fabrikneue Dieselloks V 160 in Braunschweig eintrafen, konnten die 03 reihenweise abgestellt werden. Das Ende der Schnellzugdampfloks stand unmittelbar bevor. Doch im September 1968 wurde das Bw Hannover Hgbf dampffrei, und für ein knappes Dutzend 01 mit noch gültigen Fristen suchte die Bundesbahndirektion (BD) Hannover eine neue Heimat, um die Loks abzufahren. Dieses neue Zuhause für die 01 mit altem und mit Neubaukessel sollte Braunschweig werden.

## Noch einmal eine Blüte

Doch damit nicht genug: Nach der Abstellung der letzten 18.3 beim Bw Minden hatte

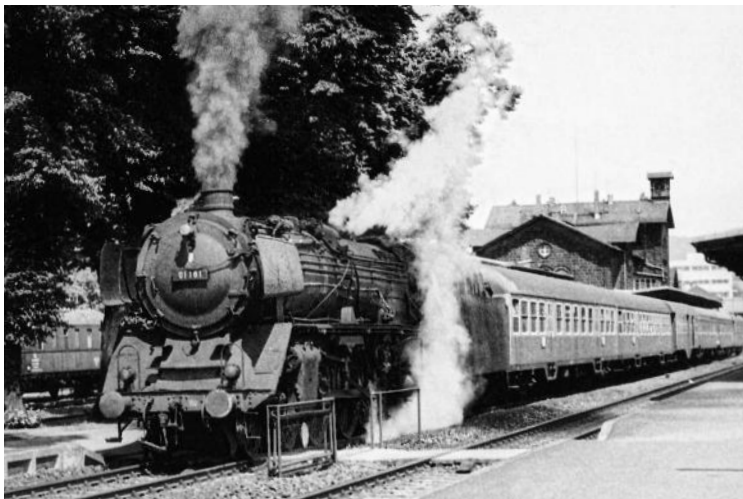
das dort ansässige Versuchsamt weiterhin Bedarf an schnell fahrenden Dampfloks. Kohle gefeuert sollten sie sein, um sich bei den Einsätzen nicht von den wenigen Ölbetankungsanlagen in ausgewählten Bahnbetriebswerken abhängig zu machen. Die Wahl fiel auf die Baureihe 01.10, die im Plandienst oftmals nur noch Reserveleistungen erbrachte und somit für den erwähnten Sonderzweck verfügbar war. Und welches Dampf-Bw bot sich für die Stationierung von drei Maschinen der Baureihe 011, wie die Loks ab 1968 von der DB bezeichnet wurden, an? Natürlich Braunschweig, weil man die Loks bei eventuell auftretenden Schäden gleich im dortigen Ausbesserungswerk (AW) „behandeln“ lassen konnte.

So ergab sich im Sommer 1969 die Situation, dass es in Braunschweig zwar keine festen Umlaufpläne für die Schnellzug-Dampfloks mehr gab, das Bw aber über

eine einmalige Typenvielfalt verfügte: 01 mit Altbaukessel, 01 mit Neubaukessel, 01.10 Kohle und die letzten 03. Und wenn Diesellokmangel herrschte, kamen die Loks auch noch vor Zügen zum Einsatz. Im Sommer 1969 war das zum Beispiel vor dem „Hecken-eilzug“ E 712 der Fall; er hatte den Laufweg Helmstedt – Kassel mit DR-Kurswagen und

## Feste Umlaufpläne gab es zwar nicht, aber eine einmalige Typenvielfalt

dem abenteuerlichen Laufweg über Jerxheim – Mattierzoll – Börßum – Seesen – Kreensen. Nachgewiesen und fotografisch belegt sind in dieser Zeit Einsätze von 003 114 und 113, 001 161 (Altbaukessel) und 001 217 (Neubaukessel) sowie 011 093 und 011 098, alle jeweils mit dieser Leistung. Ein Zug –



Der E 712 ist im Sommer 1969 eine Standardleistung der Braunschweiger „Schnellzuglok-Truppe“, im Bild mit 01 161 im Bahnhof Seesen



Diesmal ist es die Neubaukessellok 01 217, die den Eilzug von Helmstedt nach Seesen gebracht hat. Die Loknummer wurde nur provisorisch aufgemalt



Auch 03 131 beteiligte sich am Braunschweiger Schnellzuglok-Potpourri. Das Foto zeigt sie bei der Ausfahrt aus Seesen anno 1969

vier Baureihen: Das dürfte es bei der Bundesbahn in einer Fahrplansaison nicht allzu oft gegeben haben.

Auch ein in der Regel nur aus zwei Wagen bestehender, einmal wöchentlich verkehrender Polen-Aussiedlerzug, der nicht im Kursbuch stand, wurde eine sichere Leistung der Braunschweiger „Hochrädigen“. Sie förderten ihn noch bis Anfang 1971 auf dem Abschnitt von Helmstedt nach Friedland, wo die Neubürger in Empfang genommen und zunächst mal in einem Aussiedlerlager untergebracht wurden.

### Schnelles Ende

Doch die Herrlichkeit hielt nicht lange. Als letzte 03 wurde 003 131 bereits am 25. September 1969 z-gestellt. Nicht ahnen konnte

man, dass die Lok das Braunschweiger Schrottgleis noch einmal verlassen sollte: Im AW Lingen wurde sie ein letztes Mal aufgearbeitet, um beim Bw Ulm bis August 1972 weiter zu dampfen. Heute ist die Lok ein bewundertes Ausstellungsstück in Neuenmarkt-Wirsberg. Mit 001 161 verabschiedete sich am 12. Februar 1970 die letzte Altbaukessel-01 in den Ruhestand, als letzte Lok mit Neubaukessel durfte 001 217 noch bis zum 21. Mai 1971 dampfen. Sie – übrigens die erste Lok, die einst einen Neubaukessel bekommen hatte – war dann auch die allerletzte Schnellzug-Dampflok beim Bw Braunschweig überhaupt. Schon am 8. Mai 1970 hatte man 011 098 als letzte 01.10 – und wenige Tage nach einer Abschiedsfahrt – abgestellt. 

# Lesen Sie noch oder sammeln Sie schon?



GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München

Diese hochwertigen Acryl-Sammelkassetten helfen Ihnen, Ihre BAHN EXTRA-Ausgaben zu ordnen. In jede Kassette passen zwei komplette Jahrgänge.

**1 Acryl-Kassette**  
**€ 18,95**  
Best.-Nr. 51011

**5 Acryl-Kassetten**  
**für nur € 79,95**  
**Sie sparen 15 %**  
Best.-Nr. 51012

Jetzt bestellen unter:  
**www.verlagshaus24.de** oder  
**Telefon 0180-5321617**

(14 Cent/Minute von 8-18 Uhr)

# Ein Trio zum Schluss



Zahlreiche Ausbesserungswerke waren zu Anfang bei DB und DR für Schnellzugdampflok im Einsatz. Doch je mehr deren Bedeutung schwand, desto mehr schrumpfte die Zahl der Werke. Bis auf einen kleinen Rest

Von Martin Weltner/GM

In den 60er-Jahren war der Stern des Dampfbetriebs schon gesunken – vor allem bei der Bundesbahn, aber auch bei der Reichsbahn. Die rückläufigen Einsätze und die fortschreitende Ausmusterung von Lokomotiven, gerade auch von Schnellzug-Dampflok, hatten den Bedarf an Ausbesserungswerken spürbar gesenkt. Die Folge: Als die DB 1968 bzw. die DR 1970 die Computerlokomotiven einführt, gab es insgesamt noch drei Werke, die darauf spezialisiert waren, Schnellzug-Dampflok auszubessern und zu unterhalten. Bei der Bundesbahn waren es die Standorte Lingen und Braunschweig. Das Ausbesserungswerk (AW) Lingen führte die letzten Zweizylinderloks der Baureihen 001 und 003 im Unter-

haltungsbestand, während man in Braunschweig schon jahrelange Erfahrung mit den dreizylinderigen Typen 011 und 012 aufwies. Bei der Reichsbahn hingegen war das Raw Meiningen das zentrale Ausbesserungswerk, das sich mit sämtlichen (Normalspur-) Dampflok beschäftigte. Dazu gehörten auch die Schnellzuglok-Baureihen der DR. Wie die folgenden Kurzporträts zeigen, handelte es sich bei diesem Trio, das „zum Schluss“ der Dampflokzeit agierte, durchweg um traditionsreiche Werke.

## Das AW Lingen

Schon im Jahr 1856 entstand in Lingen an der Emslandstrecke das erste Eisenbahn-Ausbesserungswerk. Es wurde in der Folge

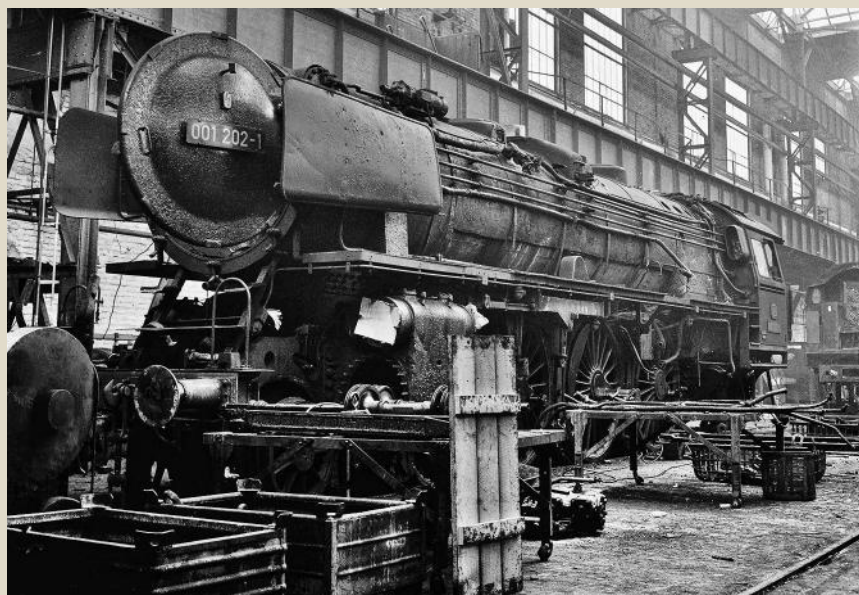
ständig erweitert und den zeitgenössischen Anforderungen angepasst, zeitweise gab es dort über 2.000 Mitarbeiter. Auch zu Bundesbahn-Zeiten diente das AW Lingen als Ausbesserungswerk für Dampflokomotiven ver-

## Die letzten Werke hatten allesamt Tradition in der Dampflok-Unterhaltung

schiedener Baureihen. Bis zur Einstellung der Dampflok-Ausbesserung im Jahre 1972 gehörten die Loks der Baureihe 001 zum Werksalltag. Die letzte 03, 003 131, hatte Lingen dagegen schon 1970 verlassen. Interessanterweise wurde damals die von der Aus-

Mit vereinten Kräften setzen Mitarbeiter des AW Braunschweig im Jahr 1969 bei 012 104 einen Schieber in das Schiebergehäuse des rechten Zylinders ein. Die Arbeit an den Dampflokomotiven war Kraft raubend und verlangte ein Fachwissen, wie es zu dieser Zeit nur noch an wenigen Bundesbahn-Standorten konzentriert war Helmut Bürger/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung





Am 12. März 1971 ist die Neubaukessel-Lok 001 202 des Bw Hof im AW Lingen in Arbeit. Ein Jahr später endete hier die Unterhaltung von Dampflokomotiven Johannes Glöckner/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Frohe Weihnachtsgrüße entsendet 01 519, die am 21. Dezember 1990 in Meiningen für einen Privatmann aufgearbeitet wird. Heute ist Meiningen das zentrale Dampflo-Reparaturwerk in Deutschland M. Kantel/Eb.-Stiftg.

besserung zurückgestellte (z-gestellte) Lok aus Braunschweig überstellt und in Lingen noch einmal für das Bw Ulm betriebsfähig hergerichtet. Die letzten bekannten Maschinen, die dort aufgearbeitet wurden, waren 001 088 im November 1971 und die Neubaukessel-Lok 001 103 im März 1972. Nach Beendigung der Dampflo-Ausbesserung wurden die letzten 001-Loks des Bw Hof bei Bedarf in Braunschweig instandgesetzt.

### Das AW Braunschweig

Das AW Braunschweig war ein Ausbesserungswerk für Dampflokomotiven und existierte von 1927 bis 1977 als Dienststelle. Damit war es relativ modern ausgestattet. Zur Blüte der Dampflozeit stellte es eines der größten und bedeutendsten Werke der staatlichen Eisenbahn in Deutschland dar. Neben Güterzugdampflokos zählten über Jahrzehnte die Schnellzugloks der Baureihe 01.10 zum Braunschweiger Unterhaltungsbestand. Zwar wurden ab 1968 keine Haupt-

## Das AW Braunschweig war einst eines der größten in Deutschland

untersuchungen an den kohlegefeuerten 011 mehr durchgeführt, aber das Werk erhielt zahlreiche ausgemusterte Loks, die als Ersatzteillieferer für die noch zu unterhaltenden 012 dienten. Nach dem Ende der Dampflo-Ausbesserung in Lingen kamen nach langer Abstinenz auch gelegentlich wieder Hofer 001 für Zwischen-Ausbesserungen ins Braunschweiger Werk. Die 012 waren noch bis 1975 im Werk anzutreffen. Ein Jahr später stellte das letzte Dampflo-AW der Bundesbahn die Dampfloausbesserung ein. Zu den

abschließenden Aufgaben des Werkes zählte die optische Aufarbeitung der 01 1063, die noch heute neben dem Braunschweiger Hauptbahnhof als Denkmal steht.


### Das Raw Meiningen

Das Reichsbahnausbesserungswerk (Raw) hat seinen Ursprung im Jahr 1914, als die preußische Staatsbahn in dem thüringischen Ort ihre neue Hauptwerkstätte in Betrieb nahm. Bei der Deutschen Reichsbahn der DDR war das Werk ab 1960 zuständig für sämtliche Schnellzug-Dampfloks, ab 1979 für alle Normalspur-Dampfloks und dabei weit über die Grenzen hinaus bekannt. Bis zum 1. Juli 1980 zählten die ölgefeuerten Schnellzugloks (01.05, 03.00, 02 0201) zum Unterhaltungsbestand, bis zum 1. Januar 1982 die kohlegefeuerten Typen (01.15, 01.20, 03.20).

Auch nach der Wende 1989/90 hat das Werk Meiningen seine Schnellzug-Kompetenz mehrfach unter Beweis gestellt. Genannt seien hier die Aufarbeitungen unter anderem von 01 066, 01 519, 03 298 und 18 201, der betriebsfähige Umbau der Bebraer Museumslok 01 1102 in eine Stromlinienlok, die Umrüstung der Öllok 012 075 im Auftrag ihrer niederländischen Eigentümer zur kohlegefeuerten 011 075 oder aber die Fertigung eines Neubaukessels für die



In den frühen 50er-Jahren betreute auch das Bundesbahn-AW Frankfurt-Nied Schnellzug-Dampfloks. Ein Mitarbeiter bekommt es 1953 mit dem enormen 2.000-Millimeter-Treibrad einer 01 zu tun Siegfried Born/Bildarchiv d. Eisenbahnstiftung

beim Brand 2005 in Nürnberg beschädigte 01 150. Das Dampflowerk Meiningen, wie es inzwischen heißt, ist heute das letzte größere Instandhaltungswerk für Dampflokomotiven in Mittel- und Westeuropa. 

# Zehn Jahre zurückversetzt



Auf der Suche nach Schnellzugdampflok reist Helmut Scheiba im April 1977 nach Berlin.

In der Osterwoche widmet er sich den Hochrädigen der Reichsbahn. Es wird ein begeisternder Ausflug

**W**er im Frühjahr 1977 als Dampfenthusiast noch die letzten Dampfrefugien der Bundesbahn aufsuchte, den konnten die spärlichen, meist unspektakulären Restleistungen schon nicht mehr befriedigen. Sich der modernen Bundesbahn zu widmen, kam aber damals auch nicht in Frage – das hätte man ja bereits fotografieren können. Dafür war der Film nicht nur mir zunächst zu schade. Was also tun?

Der West-Dampflokliebhaber konnte sich dem zum Glück immer noch umfangreichen Dampfbetrieb bei der Deutschen Reichsbahn widmen. Am einfachsten ging das mit einem Tagesvisum in Berlin, wo es 1977 noch kräftig dampfte. In der geteilten Stadt fühlte man sich, was den Eisenbahnbetrieb betraf, um zehn Jahre zurückversetzt. Als habe man eine Zeitmaschine bestiegen. Eine ideale Gelegenheit auch für Jüngere, einmal Schnellzugdampf in größerem Ausmaß zu erleben.

In meiner persönlichen Rangliste standen kohlegefeuerte Lokomotiven der Baureihen 01 oder 03 ziemlich weit oben. Waren deren letzte Exemplare bei der DB in Hof und Ulm schon 1973 bzw. 1972 aus dem Planeinsatz genommen worden, so waren sie bei der DR im Städte-Schnellverkehr und vor internationalen Zügen noch für eine kurze Zeitspanne unverzichtbar. Der Einsatz der Schnellzugdampfer kumulierte in „Berlin – Hauptstadt der DDR“, wo sie sich vor Zügen aus Dresden, Leipzig und Lutherstadt Wittenberg trafen. Ölgefeuerte 03.10 aus Stralsund kamen hinzu. Diese rangierten in meinem persönlichen Ansehen – da kein klassischer Kohledampfer mehr – aber eher an zweiter Stelle. Nun denn, so waren meine damaligen persönlichen und heute frevelhaften Ansichten.

## Osterfahrt nach Berlin

1977 besuchte ich die zwölfte Klasse und musste die Reise für die Osterferien planen. Es war allerdings alles andere als frühlingshaft grün und sonnig – Grautöne und Regen

herrschten während meines Berlin-Aufenthalts vom 4. bis 8. April 1977 vor. Das war der Dampfentwicklung durchaus zuträglich. Doch der Reihe nach.

Ich reiste von Hannover aus im D 257 über Marienborn an, via Genthin und Brandenburg, zum Fahrpreis von 66,20 DM hin und zurück. Was Berlins Stadtbahn betraf, so war ich spät dran. Bereits 1973 hatte die DR die Dampftraktion auf der Stadtbahn für die Ost-West-Schnellzüge aus Bebra (zuletzt 01.5 Öl), Helmstedt (01.2) und Hamburg (01.5 Öl) beendet. 1977 war auf der Stadtbahn nur noch Kurswagenzubringer Ex 1316 mit West-Fahrgästen für den D 316/317 „Berlinaren“ bzw. „Saßnitz-Express“ nach Malmö mit Stralsunder 03.10 zu erleben. Die 01-geführten Schnellzüge starteten zu der Zeit erst im Ostbahnhof.

## Begegnung mit der Altbau-01

Als ich ankam, wirkte die Stadt unwirklich und einheitlich grau. Ich sah nur ganz wenige Autos, kaum Passanten. Am frühen Nachmittag erreichte ich Ost-Berlin, genauer, den Ostbahnhof, in dem bereits 01 2029 mit dem D 371 „Pannonia-Express“ nach Dresden auf die Abfahrt wartete. Schnell machte ich mich auf den Weg zur Warschauer Straße, von wo aus ich die Ausfahrt des Zuges mit beeindruckender Dampfwolke beobachten konnte. Das Ganze war umso faszinierender, da alle Altbau-01 der DR noch die großen Windleitbleche besaßen. Unten am S-Bahn-Haltepunkt wollte ich für Streckenaufnahmen stadtauswärts zur Grünbergallee fahren, es säuselte aber die 03 2243 (Bw Leipzig Hbf West) als Lokzug von Rummelsburg zum Ostbahnhof vorbei, um dort den D 565 nach Leipzig zu bespannen. Weitere Attraktionen folgten bald: der D 925 mit 01 2204 nach Dresden, der E 545 von Stendal nach Berlin-Schöneweide, ge-

bildet aus 03 2180 (Bw Oebisfelde) und einem viergliedrigen Doppelstockzug.


Auf meiner Rückfahrt in die Innenstadt musste ich noch ganz kurzfristig die S-Bahn verlassen, wartete doch am Fernbahnhof Schöneweide 03 2203 vom Bw Lutherstadt Wittenberg mit einer Sonderleistung nach Stendal in bereits tiefstehender Sonne auf die Abfahrt. Zu der Szenerie gesellten sich ein Ikarus-Bus und unter der Brücke Sternedamm eine Gotha-Straßenbahn T4-62. Warum diese Aufzählung? Sie zeigt die unglaubliche Dichte auf, mit der man den Betrieb mit Schnellzugdampflok in Ost-Berlin seinerzeit erleben konnte. Dass ich daneben auch dampfbespannte Güterzüge mit den optisch attraktiven, mir aus dem Westen unbekannteren Wannentender-52ern in Altbau- und Rekoverision antraf, machte den Besuch natürlich noch interessanter.

## Ein Besuch in Ostkreuz


Der Tag klang auf der oberen Ebene des Ostkreuzes aus: Eine 03 befuhr von Schöneweide kommend die Verbindungskurve Richtung Lichtenberg, wo die „Dampfabteilung“ des Bw Berlin Ostbahnhof beheimatet war.

*In unglaublicher Dichte konnte man in Berlin Ostbahnhof Betrieb mit Schnellzug-Dampflokomotiven erleben*

Auf der unteren Ebene kam 01 2207 von Rummelsburg als Lokzug zum Ostbahnhof, um dort den D 271 „Meridian“ auf dem Teilstück nach Dresden zu bespannen. Es dämmerte bereits und ich hatte noch den Weg zur Übernachtung im Westteil Berlins vor mir – nebst der Grenzkontrolle. Vorher aber passierte ich wieder den Ostbahnhof, der abends zum Treffpunkt vieler Eisenbahnfreunde wurde. Hier ließ sich mit Stativ oder für den Fall, dass selbiges nicht vorhanden war, vom Gepäckkarren aus der abendliche P 3929 nach Frankfurt (Oder) ablichten. Welch fantastisches Motiv: 03 0010 am Zug, das Paraded Pferd des Bw Stralsund, wie 03 0074 ohne Mischvorwärmerkasten, dafür aber mit Oberflächenvorwärmer und Messingring am Schornstein aus den Zeiten bei der VES-M Halle; der Rauchkammerzentralverschluss und das Mittenzylinder-Schutzrohr waren mit heller Farbe hervorgehoben, die Lok trug einen Puffertellerwarnanstrich, Umlauf und Pufferbohle hatte man farblich abgesetzt. Das Personal schaltete die Triebwerksbeleuchtung und das dritte Spitzenlicht an, aus, wieder an – es wurde einiges geboten bis zur Abfahrt... Der P 3929 war auch der einzige Zug, den Dampf Freunde mit Ost-Berliner Tagesvisum zur Mitfahrt nutzen konnten, gab es doch einen ersten Stopp bereits in Karlshorst und damit innerhalb der



Lok 03 2030 des Bw Berlin Ostbahnhof steht am Abend des 7. April 1977 im Ostbahnhof zur Abfahrt mit D 1395 nach Frankfurt (Oder) bereit. Das nass-kalte Wetter lässt den Abdampf der Luftpumpe kondensieren Fotos/Abb.: Helmut Scheiba bzw. Slg. H. Scheiba

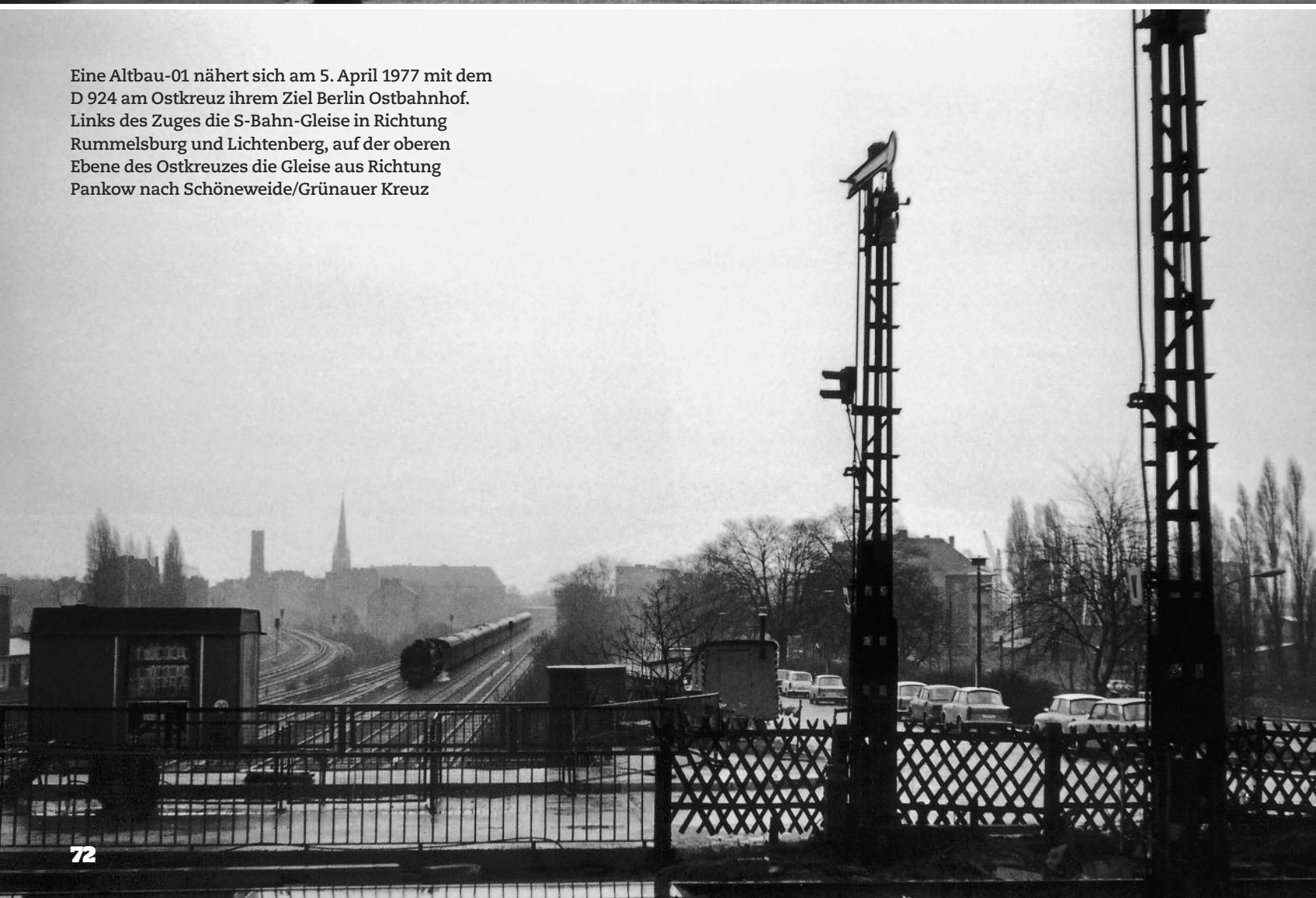


01 2207 (Bw Dresden) unterwegs am S-Bahnhof Berlin-Rummelsburg. Welcher Eisenbahnfreund hätte dort damals nicht gerne sein Domizil bezogen? Tag und Nacht lebhafter Dampfbetrieb wäre manchem Lohn genug gewesen!

Am 4. April 1977 hat sich 03 2203 des Bw Lutherstadt Wittenberg im Bahnhof Berlin-Schöneweide eingefunden, gleich neben Busbahnhof und Straßenbahnhaltestelle. Für die Sonderzugleistung nach Stendal legt der Heizer gerade Kohlen nach



Eine Altbau-01 nähert sich am 5. April 1977 mit dem D 924 am Ostkreuz ihrem Ziel Berlin Ostbahnhof. Links des Zuges die S-Bahn-Gleise in Richtung Rummelsburg und Lichtenberg, auf der oberen Ebene des Ostkreuzes die Gleise aus Richtung Pankow nach Schöneweide/Grünauer Kreuz



## Auswahl

### Mit der O1 durch Berlin

Mit der O1 bespannte Züge in Berlin, Winterfahrplan 1976/1977 (Auswahl)

Zug	Name	von	ab	bis	an	km	Bw	Baureihe
D 373	Balt-Orient-Express	Ostbahnhof	00:42	Dresden	02:57	189	Ostbahnhof	01.15 o. 01.20
Gex 2678		Dresden	21:29	Ostbahnhof	00:58	189	Dresden	01.20
Gex 2651		Pasewalk	22:30	Ostbahnhof	01:32	144	Pasewalk	01.05
D 1090		Frankfurt/O.	02:54	Ostbahnhof	04:01	81	Ostbahnhof	01.15 o. 01.20
D 1394		Frankfurt/O.	04:21	Ostbahnhof	05:14	81	Ostbahnhof	01.15 o. 01.20
Gex 2650		Ostbahnhof	05:23	Stralsund	12:11	251	Pasewalk	01.05
D 372	Balt-Orient-Express	Dresden	03:25	Ostbahnhof	05:38	189	Ostbahnhof	01.15 o. 01.20
D 1071		Ostbahnhof	06:38	Dresden	08:47	189	Dresden	01.20
D 671		Ostbahnhof	07:31	Dresden	09:57	189	Ostbahnhof	01.15 o. 01.20
D 270	Meridian	Dresden	05:57	Ostbahnhof	08:32	189	Ostbahnhof	01.15 o. 01.20
D 378	Istropolitan	Dresden	09:25	Ostbahnhof	11:34	189	Dresden	01.20
D 371	Pannonia-Express	Ostbahnhof	13:46	Dresden	16:10	189	Ostbahnhof	01.15 o. 01.20
D 924		Dresden	12:15	Ostbahnhof	14:35	189	Dresden	01.20
D 925		Ostbahnhof	15:25	Dresden	17:54	189	Dresden	01.20
D 370	Pannonia-Express	Dresden	13:34	Ostbahnhof	15:47	189	Ostbahnhof	01.15 o. 01.20
D 379	Istropolitan	Ostbahnhof	16:49	Dresden	19:05	189	Ostbahnhof	01.15 o. 01.20
D 271	Meridian	Ostbahnhof	19:00	Dresden	21:18	189	Dresden	01.20
D 1076		Dresden	17:04	Ostbahnhof	19:04	189	Dresden	01.20
D 1395		Ostbahnhof	19:59	Frankfurt/O.	20:53	81	Ostbahnhof	01.15 o. 01.20
D 719		Stralsund	17:17	Lichtenberg	20:58	248	Pasewalk	01.05
D 678		Dresden	20:20	Ostbahnhof	22:42	189	Ostbahnhof	01.15 o. 01.20
Gex 2679		Ostbahnhof	23:06	Dresden	02:18	189	Dresden	01.20
D 718		Ostbahnhof	23:59	Stralsund	03:34	251	Pasewalk	01.05

#### Literatur:

Lucas/Schnabel: Die Baureihe 01.5, Freiburg 2002

Masuda/Imon: Die letzten 01-Lokomotiven bei der DR, Stuttgart 1981;

Eisenbahn Kurier, Freiburg 1977

Stadtgrenzen. Bleibt noch zu erwähnen, dass am Nebenbahnsteig 03 2030 (Bw Berlin Ostbahnhof) mit hereinkam.

### Stadt der faszinierenden Gegensätze

Es folgte die Ausreiseprozedur am Bahnhof Friedrichstraße. Beklemmende Kontrollen statt Hochgefühl, Taschen öffnen, eindringliche Fragen – „haben Sie etwas gekauft, wofür haben Sie denn den Mindestumtausch verwendet?“ Am Lehrter Stadtbahnhof war ich wieder auf Westgebiet und im gewohnten Umfeld. Der Bahnhof Zoologischer Garten, das war die Rückkehr in die Glitzerwelt, mit Europa-Center, Ku'damm, KaDeWe, aber auch Rauschgiftsüchtigen, Wechselstuben mit dem Kurs West-/Ostmark 1:8 bis 1:11, Musikmachern vor der Gedächtniskirche. Das Berlin der 70er-Jahre hatte zwei faszinierende Stadthälften, voller Gegensätze.

Am 5. April ging es wieder in den Ostteil der Stadt. Lange Zeit musste ich für die Einreise in den Katakomben des Bahnhofs Friedrichstraße warten. Im Ostbahnhof stand der SVT 175 010 als „Vindobona“ nach Wien. Einer der modernsten Züge, den die DR zu bieten hatte, auf demselben Gleis wie am Abend zuvor 03 1010! Ich passierte das Bw Rummelsburg mit dem gedeckten Rundlokschuppen und das Bw Lichtenberg. Am Nöldnerplatz stieg ich aus und hatte den Blick auf die hintere Drehscheibe mit den

Reparatur- und Betriebsloks der Baureihen 01.15 und 52 alt. Weiter ging es zum Bahnhof Lichtenberg, dem Endbahnhof der Züge aus Stralsund. Lok 03 0048 wartete vor der typischen Mietskasernenkulisse bereits auf die Beförderung des D 552. Die Beschleunigung des schweren Zuges mit Dampfstakkato und hochaufragender Dampfsäule konnte ich wunderbar von einer Fußgängerbrücke am S-Bahnhof Friedrichsfelde-Ost verfolgen. Fotografieren an exponierter Stelle in Ost-Berlin? Die Staatssicherheit – in Zivil – war schnell zur Stelle und wendete sich an mich: „Das Fotografieren von Gleisanlagen ist verboten – Ihre Papiere bitte ...“ Nun, es ging alles gut, auch bei der Ausreise. Trotzdem ließen viele Eisenbahnfreunde zu der Zeit Vor-sicht walten.

### Zur Person Der Autor

Helmut Scheiba, Jahrgang 1959, wohnt in Hofheim am Taunus und arbeitet heute als Diplom-Ökonom für einen Hersteller von Medizinprodukten. Seit der Kindheit interessiert er sich für die Eisenbahn, seit 1972 hält er sie auch im Bild fest. Dampflokomotiven machen einen Schwerpunkt seiner Hobby-Begeisterung aus.



Mit diesen Fahrkarten ist Helmut Scheiba 1977 unterwegs und besucht die „Zeitmaschine“ DR, die noch Schnellzugdampf bietet

Das Aprilwetter besserte sich nicht. Der Regen wurde immer stärker, die abendlichen Fotos aus dem Ostbahnhof wurden es allerdings auch: Das Wasser stand so schön auf den Bahnsteigen, dass ich mit auf dem Boden aufgesetzter Kamera Spiegelbilder machen konnte. So bei 01 2204 vor dem D 271 „Pannonia-Express“, 01 2029 vor D 1395 nach Frankfurt (Oder) am 5. April und am Folgetag beim selben Zug 03 2030.

Für mich waren das prägende Erlebnisse. Die letzte Glanzzeit des Dampftriebs in Berlin sollte aber nicht mehr lang anhalten. Am 25. September 1977 endete der Einsatz der 01 zwischen Berlin und Dresden. Die „Zeitmaschine DR“ gab es nicht mehr, meine Pläne, der Dampflok wegen in Berlin zu studieren, legte ich ad acta. Ich ahnte freilich nicht, dass die Geschichte der Schnellzugdampflok bei der Reichsbahn weiter ging. Bald sollten diese noch in anderen Gebieten eine Renaissance erleben.



# Wechselbad



Engpässe und Erfindungen hier, Traktionswechsel und Reduzierungen da: Im Betriebsdienst mit Schnellzug-Dampflok gab es bei der Reichsbahn Höhen und Tiefen. Selbst eine überraschende Rückkehr in den Betrieb war durchaus möglich

Von Dirk Endisch/Andreas Knipping/GM

Nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges lagen die Anlagen der Deutschen Reichsbahn (DR) in der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) in Schutt und Asche. Die Eisenbahn war besonders in den letzten Kriegsmonaten ein bevorzugtes Ziel der alliierten Luftstreitkräfte gewesen. Nur mühsam gelang es daher den Eisenbahnern im Sommer 1945, den Verkehr wieder aufzunehmen.

Die Situation in der SBZ war dabei wesentlich komplizierter als im Bereich der drei westlichen Besatzungsmächte. Die Reichsbahn hatte noch kurz vor Kriegsende zahlreiche moderne Fahrzeuge, unter anderem mehrere Schnellzugdampflok der Baureihe 03.10, in die künftige amerikanische und bri-

Langlauf mit einer 03: In den 70er-Jahren verlässt 03 2202 mit D 284 Leipzig – Magdeburg – Rostock – Stralsund den Bahnhof Stendal H.-J. Lange



Im Jahr 1955 kommt Tenderlok 61 002 noch zu Einsatzehren (Foto in Berlin Ostbahnhof). Wenig später wird sie abgestellt und dient als „Spender“ für die 18 201 Max Ittenbach/Eb-Stiftg.

tische Besatzungszone verbracht. In der SBZ war mit rund 7.500 Maschinen (Stand 31. Dezember 1946) nur rund ein Drittel des ehemaligen Gesamtbestandes verblieben. Ein großer Teil des Fahrzeugparks stammte aus der Länderbahnzeit. Außerdem waren rund 1.200 Maschinen so genannte Fremdlöks, Lokomotiven, die aus den ehemals von deutschen Truppen besetzten Staaten stammten. Nur ein geringer Teil des Fahrzeugbestandes war einsatzfähig. Fehlende Ersatzteile und zerstörte Werkstätten machten eine planmäßige Instandhaltung nahezu unmöglich.

### Der Lokbestand 1945/46

Wie ernst die Lage war, zeigen die Lokzählungen der Generaldirektion (GD) der DR in

den Reichsbahndirektionen zum Jahreswechsel 1945/46. Die Sachbearbeiter erfassen nur vergleichsweise wenige moderne Schnellzugmaschinen der Baureihen 01 (mit 70 Loks), 03 (81 Loks) und 03.10 (19 Loks). Außerdem waren Länderbahnloks der Baureihen 17.10–12 (41 Loks), 18.0 (10 Loks) und 19.0 (23 Loks) in der SBZ verblieben.

Seinerzeit spielten die Schnellzugloks in der Zugförderung nur eine untergeordnete Rolle. An die Aufnahme eines Schnellzugverkehrs war in der SBZ vorerst nicht zu denken, zumal die DR weitere Verluste hinnehmen musste. Unmittelbar nach der Unterzeichnung der Kapitulationsurkunde am 8. Mai 1945 hatte die Sowjetische Militäradministration in Deutschland (SMAD) mit der

### In Kürze

## Tenderlok-Einsätze

### 60 002-003, 61 002

Die zwei verbliebenen 60er wurden vermutlich nicht für D-Züge genutzt (s. S. 45). Die 61 002 war erst in Dresden und ab November 1947 in Berlin beheimatet. Das **Bw Schlesischer Bf** fuhr mit ihr meist D 29/30 nach Leipzig. Im **Bw Berlin-Rummelsburg** (1952–54) besaß sie den Status einer „Regierungszuglok“, ohne große Laufleistungen zu erreichen. Von Sommer 1954 bis Februar 1955 fuhr das **Bw Ostbahnhof** mit 61 002 die leichten D 34/35 und D 36/39. Danach war sie meist Reservelok und ab 1. Juli 1956 abgestellt. A. Knipping/D. Endisch



Im Jahr 1959 hat 18 005 einen D-Zug Dresden – Berlin am Haken; angesichts des großen Reisendenaufkommens setzte die DR öfter im Fernreiseverkehr Doppelstockwagen ein ZBDR/Histor. Slg. der DB

Die „Lok-Juwelen“ der Versuchsstelle Halle (Saale) bespannten mitunter auch reguläre Züge. Im Juni 1968 schmaucht 19 022 mit einem Personenzug durch Südthüringen (Foto bei Rudolstadt) Alfred Luft

Demontage von Industrie- und Bahnanlagen als Reparationsleistung begonnen. Die Sowjetunion forderte von ihrer Besatzungszone für die während der deutschen Besetzung erlittenen Schäden Reparationszahlungen in Höhe von zehn Milliarden US-Dollar. Das setzte die SMAD rigoros um. Die im August 1945 einsetzende Demontagewelle erreichte im Frühjahr 1946 auch die DR. Auf Befehl der SMAD wurden unter anderem rund 1.000 Kilometer Nebenbahnen und fast 6.000 Kilometer des zweiten Gleises auf Hauptstrecken abgebaut. Das verringerte die Durchlassfähigkeit der Strecken erheblich, außerdem sanken die Reisegeschwindigkeiten, weil auf den eingleisigen Verbindungen Zugkreuzungen erforderlich waren.

Dazu kam, dass die Besatzungsmacht für ihre Zwecke zahlreiche Lokomotiven sowie Personen- und Güterwagen konfisziert hatte. Die der DR verbliebenen Ressourcen für die Zugförderung wurden noch mehr eingeschränkt, als am 4. August 1945 die so genannten Lokkolonnen gebildet wurden. Die Kolonnen bespannten ausschließlich Züge für die Besatzungsmacht zwischen der SBZ und der polnisch-sowjetischen Grenze. Die dafür benötigten Maschinen und Personale musste die DR stellen. Dazu gehörten auch mehrere Schnellzugloks der Baureihe 01, die ab 1946 in den Kolonnen 1 (Bw Frankfurt/Oder Pbf) und 42 (Bw Berlin-Rummelsburg) zusammengefasst waren. Die Maschinen bespannten zwischen Berlin und Brest die Schnellzüge (D) 1 und 2, die nur von Angehörigen der Sowjet-Streitkräfte und sowjetischen Bürgern benutzt werden durften.

### Anfänge des Schnellzugverkehrs

Im November 1946 wiesen die Fahrpläne der DR wieder einige Eil- und Schnellzüge aus, auch wenn man diese nicht mit dem Betrieb

vor dem Zweiten Weltkrieg vergleichen konnte. Die Fahrzeiten waren deutlich länger, die Zuggewichte stiegen erheblich an. Die Reichsbahn musste versuchen, angesichts des großen Fahrgastandrangs möglichst viele Reisende zu befördern.

## Ende 1946 lief bei der DR der Schnellzugverkehr schrittweise wieder an

Dennoch: Dies war ein schrittweiser Wiederaufbau des Eil- und Schnellzugverkehrs, für den die Bahnbetriebswerke ab 1946/47 auch entsprechende Triebfahrzeuge benötigten. Damit gewannen die Schnellzug-Dampfloks wieder an Bedeutung. Am 5. April 1947 verfügte die Generaldirektion (GD) der DR

die so genannte Gattungsbereinigung, nach der die Loktypen jeweils in bestimmten Direktionsgebieten und deren Bahnbetriebswerken (Bw) konzentriert werden sollten. Die Reichsbahndirektion (Rbd) Erfurt war fortan die Hochburg der Baureihe 01 (Bw Erfurt P). Die Baureihen 03 und 03.10 zog die DR in der Rbd Halle zusammen (Bw Halle P und Bw Leipzig Hbf West), während die Baureihe 17.10–12 (preußische S 10.2) in der Rbd Berlin eine Heimat fand. Die Baureihen 18.0 (sächsische XVIII H) und 19.0 (sächsische XX HV) verblieben in der Rbd Dresden, welche die Maschinen in den Bahnbetriebswerken Dresden-Altstadt bzw. Reichenbach (Vogtland) konzentrierte. Die Direktionen Greifswald, Magdeburg und Schwerin besaßen nach der Gattungsbereinigung einige Jahre keine Schnellzug-Dampfloks. Daher

### Übersicht

#### Entwicklung des Betriebsparks der DR-Schnellzugloks<sup>1</sup>

Baureihe	1950	1955	1960	1965	1970	1975	1980
01.0-2	40 <sup>2</sup>	63	65	30	25	12	4
01.5 (Kohle)	-	-	-	11	7	7	4
01.5 (Öl)	-	-	-	24	28	28	13
03	54	77	78	78	53	21	1
03 Reko	-	-	-	-	19	51	1
03.10	14	18	18	10	2	-	-
03.10 (Öl)	-	-	-	8	16	16	4
17.10-12	13	6	3	-	-	-	-
17.10-12 (Kst)	5	12	5	-	-	-	-
18.0	8	9	4	-	-	-	-
18.2 <sup>3</sup>	-	-	-	1	1	1	1
18.3 <sup>3</sup>	1	1	1	1	1	-	-
19.0	5	11	3 <sup>4</sup>	1 <sup>4</sup>	-	-	-
19 Reko <sup>4</sup>	-	-	-	2	2	-	-

Anmerkungen:

1 Stichtag ist immer der 31. Dezember.

2 davon 22 Maschinen für die Lokkolonnen 1 und 42

3 Schnellfahrloks der VES-M Halle (Saale)

4 Bremsloks der VES-M Halle (Saale)



Die Baureihe 22, die rekonstruierte Personenzuglok 39 (pr. P 10), löste seit den späten 50er-Jahren sächsische Länderbahn-Schnellzugloks ab. Als im Juni 1968 dieses Bild mit 22 040 und ihrem Zug bei Radeberg entsteht, droht der Reko-Lok selbst schon das baldige Aus Alfred Luft

wurden hier die schweren Eil- und D-Züge vor allem mit den Baureihen 38.10-40 (preuß. P 8) und 41 bespannt. Im sächsischen und thüringischen Hügelland bildete ab 1947/48 die Baureihe 39.0-2 (preußische P 10) das Rückgrat im Schnellzugdienst. Betrieblich keine Rolle spielten der Einzelgänger 18 314 (ex badische IV h) und die Stromlinienenderlok 61 002. Während 18 314 ab 16. Februar 1951 von der Fahrzeugversuchsanstalt (FVA) Halle (Saale) in erster Linie als Bremslok und für Laufgüteuntersuchungen genutzt wurde, bespannte das Bw Berlin Ostbahnhof (bis 30. November 1950: Bw Berlin Schlesischer Bf) mit 61 002 einzelne Schnellzüge nach Leipzig.

Zwei weitere Unikate im Fahrzeugpark der DR waren Anfang der 1950er-Jahre die auf Kohlenstaubfeuerung umgebauten Loks 07 1001 und 08 1001. Doch die beiden aus Frankreich stammenden Exemplare waren bei den Personalen aufgrund ihres komplizierten Vierzylinderverbund-Triebwerks und ihrer vergleichsweise mäßigen Leistung höchst unbeliebt. Die DR setzte die Maschinen 1953/54 vom Bw Berlin Ostbahnhof zum Bw Dresden-Altstadt um, wo sie aber meist nur kalt abgestellt waren.

Mangels schnellfahrender Lokomotiven griffen einzelne Dienststellen nach Kriegsende zeitweilig auf Fremdlöks zurück. Der DR waren 14 Exemplare der Reihe Pt 31 der

Polnischen Staatsbahnen (PKP) verblieben, die als Baureihe 19.1 von den Bahnbetriebswerken Dresden-Altstadt, Magdeburg Hbf und Zwickau (Sachsen) eingesetzt wurden. Als Letzte ihrer Gattung hatte 19 104 im Juni 1950 im Bw Zwickau (Sachsen) ausgedient. Etwa zeitgleich endete im Bw Schwerin der Einsatz der Reihe 424 der Ungarischen Staatsbahnen (MAV). Von den 2'D h2-Maschinen standen nach Kriegsende 14 Stück in der SBZ. Die GD der DR konzentrierte die betriebsfähigen Loks im Bw Schwerin, das ab Juni 1948 mit der Reihe 424 Schnellzüge nach Berlin, Rostock/Warnemünde und Wittenberge brachte. Zwei Jahre währte dieses Intermezzo.

### Der Betrieb ab 1949/50

Mit dem allmählichen Ausbau des Eil- und Schnellzugverkehrs in der 1949 gegründeten DDR, der Aufnahme des so genannten Interzonenverkehrs zwischen der DDR und der Bundesrepublik Deutschland sowie zwischen West-Berlin und der Bundesrepublik gewannen die Schnellzugloks erheblich an Bedeutung. Um den Bedarf zu decken, ließ die Reichsbahn mit erheblichem finanziellen Aufwand auch alle noch vorhandenen Maschinen aufarbeiten. Ende 1955 führte die Hauptverwaltung der Maschinenwirtschaft (HvM) insgesamt 197 Schnellzug-Dampfloks in ihrem Bestand.

### In Kürze

### Unglücksfälle

Mit der Epoche der Schnellzug-Dampflok bei der DR verbinden sich auch vier Unglücksfälle. Am 30. September 1958 war 03 1046 mit D 78 Berlin – Prag – Wien auf dem Weg nach Dresden, als ihr Kessel explodierte. Der Lokführer starb, der Heizer überlebte mit schwersten Verletzungen. Die Ursache lag in dem anfälligen Material des Altbaukessels – die DR ließ all diese Kessel austauschen.

Am 10. Juli 1973 entgleiste 03 121 mit D 709 Leipzig – Saalfeld wegen überhöhter Geschwindigkeit in Leipzig-Leutzsch; es gab vier Tote und 25 Schwerverletzte.

Am 27. Juni 1977 wurde der von 03 0078 geführte D 1918 bei Frankfurt/Oder auf eine falsche Strecke geleitet. Er kollidierte mit einem Güterzug, 29 Menschen starben.

Ein schwarzer Tag des Dampfbetriebs wurde der 27. November 1977, als der Kessel der 01 1516 nach schweren Bedienungsfehlern in Bitterfeld explodierte. Es gab neun Todesopfer und viele Verletzte. *Andreas Knipping/GM*

Bereits 1949/50 genügte in den Direktionen Magdeburg und Schwerin die im Schnellzugdienst eingesetzte Baureihe 41 aufgrund ihrer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h nicht mehr den betrieblichen Belangen. Die GD der DR setzte daher einen Teil



Begegnung von Dampflokboliden aus Ost und West: Am 15. Juni 1965 ist die 01 504 des Bw Erfurt P mit einem Interzonenzug nach Bebra gekommen. Die Lok verfügt über Ölfuehrung, Teilverkleidung und Boxpok-Räder. Rechts neben ihr steht die 01 1100 des Bw Kassel

Joachim Claus/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

der Schnellzugloks um. Das Bw Magdeburg Hbf erhielt im Winter 1951/52 wieder Maschinen der Baureihe 01 (vor allem für die Strecken Helmstedt – Berlin und Leipzig – Rostock). In der Rbd Schwerin wurde dem Bw Wittenberge für die Interzonenzüge Hamburg – Berlin zunächst die Baureihe 03 zugeteilt, die aber damit überlastet war und deshalb ab Dezember 1951 durch die Baureihe 01 ersetzt wurde. Anfang 1952 übernahm das Bw Berlin-Rummelsburg aus der Rbd Halle Maschinen der Baureihe 03, die ab 1954 im Bw Berlin Ostbahnhof stationiert waren. Hier lösten die Einheitsloks in erster Linie die Baureihe 17.10-12 ab, die nun im Bw Cottbus konzentriert wurde. Ab 1954 war das Bw Stralsund für mehr als 25 Jahre Heimat der Baureihe 03.10.

Der Schnellzugdienst unterschied sich aber von dem der Bundesbahn deutlich. Die Reisegeschwindigkeiten wichtiger D-Züge hatte die Reichsbahn von 1946 bis 1954 auf einigen Relationen, etwa Berlin – Stralsund oder Berlin – Erfurt, kaum steigern können. Die DDR-weite Reisegeschwindigkeit der

### In Kürze

## Einsätze der Baureihen 01, 01.5

### Die Baureihe 01

Die Leistungen der Altbau-Ausführung verteilten sich wie folgt:

**Bw Erfurt P:** von hier aus bespannten die Lokomotiven D-Züge westwärts bis Bebra, ostwärts bis Berlin/Halle/Leipzig

**Bw Magdeburg Hbf:** 1951–70; u. a. D-Züge Berlin – Magdeburg – Helmstedt (bis 1966), 1966–70 u. a. Interzonenzug D 113/114 zwischen Magdeburg und Görlitz (350 km, planmäßig 550 t Gewicht!); diese Leistung war der längste Umlauf mit Altbau-01

**Bw Wittenberge:** 1951–61; Interzonen- bzw. Transitzüge Berlin – Wittenberge – Hamburg-Altona, zudem D-Züge Magdeburg – Rostock/Warnemünde.

**Bw Rostock:** 1970–73; Einsatz für Sonderdienste und Schnellzüge nach Berlin

**Bw Dresden-Altstadt:** 1967–77; als Ersatz für die nicht zufrieden stellende Diesellok V 180 fuhren 01 ab 1967 Reisezüge auf der Strecke Dresden – Berlin. Auch internationale Schnellzüge wurden bis zum Ende des Sommerfahrplans 1977 befördert. Daneben war die 01 Altbau bei anderen

Bahnbetriebswerken der DR zu Hause, und zwar **Rostock** (bis 1961), **Berlin Ostbahnhof** (1961–79), **Saalfeld**.

### Die Baureihe 01.5

Die Reko-Version der Baureihe 01 hatte folgende Heimat-Bahnbetriebswerke:

**Bw Berlin Ostbahnhof:** bis 1979; Heimat der kohlegefeuerten Ausführung; Einsätze nach Rostock/Warnemünde, Dresden, Helmstedt und Stettin (Polen).

**Bw Pasewalk:** 1973–81; nach Ende der Einsätze nach Hamburg und Bebra entstand ein Lok-Überhang bei der 01.5; die Baureihe wurde daraufhin in Pasewalk stationiert und löste dort die 03 ab; von Pasewalk aus fuhr die Reko-01 aber nur wenige Schnellzug-Leistungen

**Bw Wittenberge:** wie die Altbau-01 übernahm die 01.5 Einsätze im Transitverkehr Berlin – Hamburg, zudem auf der Binnenstrecke Magdeburg – Rostock. Abgelöst wurde hier die 03.

**Bw Erfurt P:** Hier war die 01.5 von größter Bedeutung; wie schon die Altbau-01 bediente sie die Verbindung Bebra – Erfurt – Berlin (bis 1967/68 zudem die Verbindung nach Halle/– Leipzig); sie fuhr aber auch im Binnenverkehr, z. B. nach Nordhausen und Arnstadt. Der Plandienst endete 1973.

**Bw Rostock:** 1970–75; hier fuhr die 01.5 Schnellzüge nach Berlin, u. a. in einem Pendel die Züge Ex 321 „Neptun“/D 734.

**Bw Saalfeld:** 1979–82; es wurde die letzte Heimat der 01.5 und bespannte u. a. Züge zwischen Probstzella und Camburg, darunter die nur wochenends verkehrenden Autoreisezüge München – Berlin. A. Knipping/R. Heym/D. Endisch/GM



Eigentlich eine Neubaulok für den Personenzugdienst, wurde die 23.10 verschiedentlich für D-Züge herangezogen. Am 1. Juli 1968 wartet 23 1024 mit dem Interzonenzug D 1061 nach Rostock in Lübeck Hbf auf das Abfahrtsignal. W. A. Reed/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Immer freuten sich Eisenbahnfreunde aus dem Westen, wenn sie in und um Berlin DR-Schnellzugloks zu sehen bekamen. Um 1975 sind die Altbau-01 dort alltäglich; im Bild eine der Maschinen mit einem D-Zug nach Dresden in der Wuhlheide. Martin Weltner

Schnellzüge entsprach mit 40 bis 45 km/h dem Niveau von 1895! Ein radikaler Unterschied sowohl zu jenen Länderbahnverhältnissen als auch zur Situation bei der Bundesbahn bestand in den durchgehend hohen Zuglasten. Die eingleisigen Strecken wie auch der Lokmangel machten es notwendig, die Züge durchwegs mit Gewichten von mehr als 450 Tonnen und mithin mit mehr als zehn Wagen zu fahren. Abgesehen von den stets überhöhten Forderungen an die Lokomotiven hatten die Heizer unzumutbare Leistungen zu erbringen. Um dem Fahrgastandrang gerecht zu werden, ließ die Reichsbahn Doppelstock-Wagen entwickeln, die später auch in Schnellzügen regelmäßige Verwendung fanden.

### Neue und erneuerte Lokomotiven

Bereits Mitte der 50er-Jahre – das Kursbuch der DR wies rund 100 Fernzüge aus – zeichnete sich wieder ein Mangel an Schnellzugloks ab. Die DR plante daher die Beschaffung einer neuen Schnellzuglok der Baureihe 01.20. Gedacht war an eine 140 km/h

## Die Personenzuglok 23.10 und die Rekolok 22 halfen im Schnellzugdienst aus

schnelle Pazifik-Dampflok mit Vierzylinder-Verbund-System (Bauart 2'C 1'h4v). Die konstruktiv anspruchsvolle Lok wäre damit schneller gewesen, als es das Streckennetz zuließ. Das Vorhaben scheiterte aber an fehlenden Produktionskapazitäten in der DDR-Schienenfahrzeug-Industrie.

Auf anderem Wege gelang es aber doch, ab 1959 die Situation im Schnellzugdienst zu entspannen. Die zwischen 1957 und 1959 in Dienst gestellten 113 Personenzugloks der Baureihe 23.10 erreichten mit ihrer indizierten Leistung von rund 1.600 PSi und ihrer Anfahrzugkraft von 14,6 Mp das Leistungs-

spektrum der Baureihe 03. Dank der Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h, ihres äußerst leistungsfähigen Kessels und ihrer enormen Beschleunigung war die Baureihe 23.10 geradezu ideal für Eil- und mittelschwere Schnellzüge. Vor allem die Bahnbetriebswerke Cottbus, Dresden-Altstadt, Leipzig Hbf Süd, Schwerin und Rostock setzten die neue Maschine (Bauart 1'C 1'h2) längere Zeit im hochwertigen Reisezugdienst ein. Im Bw Cottbus ersetzte die 23.10 sogar die alten Preußinnen der Baureihe 17.10-12.

Einen weiteren Fortschritt brachte die Rekonstruktion der Baureihe 39 (preuß. P 10), von der 1958 bis 1962 insgesamt 85 Lokomotiven mit einem neuen Kessel ausgestattet wurden. Die neu als Baureihe 22 eingereichten Maschinen übernahmen in Sachsen und Thüringen das Zepter im schweren Schnellzugdienst. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h und einer indizierten Leistung von etwa 1.690 PSi waren die Dreizylinderloks auf den steigungsreichen Strecken der dortigen Direktionen das ideale Zugpferd; die letzten sächsischen Schnellzugloks der Baureihen 18.0 und 19.0 wurden überflüssig.

Auch die Dreizylinder-Maschinen der Baureihe 03.10 hatten 1959 im Zuge des Rekonstruktions-Programms neue Verbrennungskammerkessel erhalten.

Schnell fuhren die Züge übrigens nach wie vor in den meisten Fällen nicht. Der repräsentative Ex 76 „Pannonia-Express“, bespannt mit 03, brauchte 1960 für die ohne Halt zurückgelegten 189 Kilometer von Berlin Ostbahnhof nach Dresden Hbf drei Stunden und 31 Minuten.

### Der Betrieb ab 1960

Gravierende Veränderungen für die Schnellzug-Dampfloks der DR brachten die Jahre 1960/61. Mit dem Fahrplanwechsel am 2. Oktober 1960 begann der so genannte Städte-schnellverkehr. Die Reichsbahn bot morgens und abends Schnellzüge an, die die

Bezirksstädte Dresden, Erfurt, Karl-Marx-Stadt, Leipzig, Magdeburg und Rostock mit der Hauptstadt Berlin verbanden. Damit wies das DR-Kursbuch im Winter 1960/61 insgesamt 149 D-Züge aus. Nur wenige Wochen später, mit dem Mauerbau am 13. August 1961, musste die DR die Bespannung der Züge im Interzonenverkehr (jetzt der Reisezugverkehr zwischen Städten in der DDR und Städten in der Bundesrepublik) und Transitverkehr (jetzt der Reisezugverkehr zwischen West-Berlin und Städten in der Bundesrepublik) neu organisieren. Die HvM konzentrierte die schweren Schnellzugloks

## Nach dem Mauerbau wurde die Stationierung der Loks neu organisiert

(Baureihe 01) fortan in den Bahnbetriebswerken Berlin Ostbahnhof, Magdeburg Hbf und Erfurt P. Die Baureihe 03 war nun in erster Linie auf die Bahnbetriebswerke Berlin Ostbahnhof, Dresden-Altstadt, Halle P, Leipzig Hbf West, Rostock und Wittenberge verteilt, während das Bw Stralsund Hochburg der Baureihe 03.10 war.

Da die Baureihen 01 und 03 das Rückgrat im schweren Schnellzugdienst bildeten und eine Ablösung der Maschinen mittelfristig nicht möglich war, stand auch hier eine Rekonstruktion – eine Aufarbeitung – zur Debatte. Allerdings verwarf die DR 1959 dieses Vorhaben für die Baureihe 03, die ab dem Sommer 1960 lediglich mit einer Mischwärmer-Anlage und Aschkästen mit seitlichen Luftklappen ausgerüstet wurde. 35 Maschinen der Baureihe 01 wurden hingegen zwischen 1962 und 1965 im Raw Meiningen rekonstruiert – wobei dies einem weitgehenden Neubau entsprach. Die als Baureihe 01.5 eingereichten Maschinen dieser Maßnahme zählten Dank ihres Verbrennungskammerkessels zu den besten deutschen Dampfloks.



Wie ein Scherenschnitt der Eisenbahn: eine Altbau-01 auf der Fahrt von Leipzig nach Gera. Um 1980/81 sind solche Fotos noch möglich  
Detlef Winkler/Slg. Gert Schütze

Ihre Leistungsfähigkeit stellten sie vor allem vor Interzonen- und Transitzügen auf den Verbindungen Berlin – Erfurt – Bebra und Berlin – Wittenberge – Hamburg unter Beweis. Um die Heizer von ihrer schweren körperlichen Arbeit zu entlasten und den Aktionsradius zu vergrößern, ließ die Reichsbahn 28 Loks der Baureihe 01.5 und 18 Maschinen der Baureihe 03.10 mit einer Ölhauptfeuerung ausrüsten.

### Einbußen und Diesel-Konkurrenz

Mitte der 60er-Jahre begann allerdings der Stern der Dampftraktion im Schnellzugdienst zu sinken. Bereits 1964 lösten die ersten Dieselloks der Baureihe V 180 die Baureihe 03 in den Bahnbetriebswerken Berlin Ostbahnhof, Dresden-Altstadt und Halle P

### In Kürze

## Einsätze der Baureihen 03, 03.10/03.00

### Die Baureihe 03

Stationiert war sie in:

**Bw Stralsund:** 1945–67; zusammen mit 03.10 Einsätze auf den beiden Strecken über Neustrelitz bzw. Pasewalk nach Berlin.

**Bw Halle P:** 1945–75; In Arbeitsteilung mit Loks des Bw Leipzig West Einsätze auf den Strecken Erfurt – Halle/– Leipzig – Berlin, Leipzig – Halle – Magdeburg, Leipzig –/ Halle – Cottbus und Leipzig –/ Halle – Saalfeld/– Probstzella. Bemerkenswert war die Leistung D 167/168 Leipzig – Bitterfeld – Jüterbog – Potsdam – Löwenberg – Neustrelitz – Stralsund über eine Distanz von 424 Kilometern.

**Bw Leipzig Hbf West:** 1945–78; Einsatz in einem weit gespannten Streckennetz von Arnstadt/Erfurt und Probstzella/Saalfeld im Süden bis Pasewalk und Stralsund im Norden. Interzonen- und Transitzüge führten die 03 auch auf die (West)-Berliner Stadtbahn. Dazu kamen Fahrten auf den Strecken Leipzig – Halle – Magdeburg, Halle/Leipzig – Cottbus und Leipzig – Riesa – Dresden.

**Bw Wittenberge:** 1949–53, 1962–69; zuständig für Interzonenzüge Hamburg – Berlin und für den Binnenverkehr Berlin – Schwerin/– Rostock.

**Bw Berlin-Rummelsburg (1952–54)/Bw Berlin Ostbahnhof (1954–68):** später noch bis 1975; Die 03 fuhr wie die 01 im Ost-West-Verkehr Helmstedt – Magdeburg – Berlin – Frankfurt/Oder sowie nach Leipzig/Halle und Dresden. 1961 fuhren die 03 u. a. den D 172/173 im Langlauf Stralsund – Dresden.

**Bw Rostock:** 1955–60, 1961–69; u. a. Langlauf mit D 51/56 Berlin – Neubrandenburg – Rostock

**Bw Dresden-Altstadt:** 1959–70; als Ablösung für die 03.10 (Abgabe) und die 18.0 (Ausmusterung) erhielt das Bw Loks der Baureihe 03. Vorrangige Einsätze führten nach Görlitz und Rostock. Diese Fahrt über Elsterwerda – Berlin-Schöneweide – Berlin-Lichtenberg – Löwenberg – Neubrandenburg und Güstrow ging über eine Distanz von 453 Kilometern!  
**Bw Magdeburg Hbf:** 1960–66, 1970–75; in den 60er-Jahren dienten die 03er meist als Reserve für Dienstpläne von 01, 38.10-40 und 41. In den Jahren 1970–73 übernahmen sie dann Fahrten mit D-Zügen nach Schwerin und Berlin (auch West-Berlin) sowie mit Eilzügen nach Erfurt.

**Bw Frankfurt/Oder:** 1962–78; 1965/66 kurzzeitig Umlauf mit D 140/1041 Magdeburg – Berlin – Frankfurt/Oder (bei D 1041 handelt es sich um einen Interzonen- bzw. Transitzug); neben Leistungen nach Berlin vor allem Eil- und Personenzüge nach Angermünde/Schwedt und Cottbus

**Bw Leipzig Hbf Süd:** 1964–74; Ergänzung für V 180; Züge nach Dresden/Karl-Marx-Stadt, u. a. Eilzug nach Karl-Marx-Stadt (bis 1970)

**Bw Pasewalk:** 1967–73; Ersatz für 23.10 und 38.10-40; zeitweilig D-Zug-Leistungen nach Frankfurt/Oder, Stralsund/Putbus und Berlin-Lichtenberg; 1973 Ablösung durch 01.5

**Bw Görlitz:** 1968–79; Ersatz der Baureihe 22 auf den Strecken nach Dresden und Berlin

**Bw Halberstadt:** 1970–72, 1975–78; Ablösung der 35.10; einzige hochwertige Leistung war E 341/342 Aschersleben – Dessau – Berlin bis Februar 1976; die verbliebenen Lokomotiven wurden für Messezüge von und nach Leipzig verwendet

**Bw Oebisfelde:** 1972–77; Einsätze im Eilzugdienst nach Stendal – Berlin, weiterhin für

Schnellzüge Stendal – Magdeburg sowie für Interzonenzüge nach Magdeburg (bis 1975)

**Bw Falkenberg:** 1973–77; Reserve für 35.10; keine planmäßigen D-Züge, bei Bedarf Eilzüge Leipzig – Cottbus (für V 180) Weitere Beheimatungen der 03 gab es in **Cottbus** (bis 1973) und **Lutherstadt Wittenberg** (1976–79), wo die 03 auch ihre letzten Schnellzug-Einsätze fuhr. Der Plandienst der 03 endete (in Görlitz, Leipzig, Güsten) 1978/79.

### Die Baureihe 03.10

Die Stationierung der Dreizylinder-Lok verteilte sich wie folgt:

**Bw Leipzig West:** Hier wurden die Loks der 03.10 zunächst zusammengezogen. Gemeinsam mit 01 und 03 fuhren sie Schnellzüge in Richtung Probstzella, Erfurt, Berlin und Schwerin (316 Kilometer Laufweg!). Auch nach der Generalreparatur wurden hier 03.10 beheimatet.

**Bw Berlin-Rummelsburg, Bw Berlin Ostbahnhof, Bw Halle P, Bw Stralsund:** jeweils Standorte für die generalreparierten 03.10; wichtigstes Einsatzgebiet waren die Strecken von Berlin über Neubrandenburg bzw. Pasewalk nach Stralsund – Rügen.

Nach der Neubekesselung der Loks wurde das **Bw Stralsund** ab 1954 Heimat aller rekonstruierten 03.10 mit Ausnahme der in der Versuchsanstalt Halle verbleibenden 03 1010. Kern des Einsatzbereichs waren die Strecken von Berlin Ostbahnhof bzw. Berlin-Lichtenberg nach Stralsund. Am 31. Mai 1980 beendete das Bw Stralsund seinen 03.10-Dienst und damit den 03.10-Einsatz bei der DR. A. Knipping/R. Heym/D. Endisch/GM



Messezeit in Leipzig Hbf mit einer 03 und zahlreich angereistem Publikum – so sieht es ein Pressefoto der Reichsbahn, wobei nicht ganz klar ist, ob die Fahrgäste wirkliche Messegäste darstellen oder vielleicht nur für den Fototag eingekleidet wurden Slg. Dieter Wünschmann

ab. Zwei Jahre später übernahm die Baureihe V 180 vom Bw Magdeburg Hbf aus einige Leistungen der Baureihe 01. Durch die Elektrifizierungen im Raum Sachsen konnte die DR zahlreiche Reko-Loks der Baureihe 22 abstellen und deren Verbrennungskammerkessel ab 1969 für die Rekonstruktion der Baureihe 03 nutzen.

Der Rückzug von „König Dampf“ setzte sich fort. Das Bw Magdeburg beendete am

22. Mai 1970 den planmäßigen Einsatz der Baureihe 01. Die Altbau-Maschinen waren jetzt nur noch in den Bahnbetriebswerken Berlin Ostbahnhof und (seit 1967) Dresden stationiert. Das Bw Berlin Ostbahnhof beheimatete auch kohlegefeuerte Maschinen der Baureihe 01.5, während die Ölloks der Baureihe 01.5 in den Bahnbetriebswerken Erfurt und Wittenberge konzentriert waren. Am 2. Juni 1973 endete der Einsatz der Dampf-

## Einsätze

### Sonderfall Messeverkehr

Alljährlich bedeutete der rege Sonderverkehr zur Leipziger Messe für die Reichsbahn eine zusätzliche Herausforderung. Einige Bahnbetriebswerke stellten für die Sonderzüge nach und von Leipzig Dampflok ab. Speziell hielten Halberstadt (01 2137, 03) und Karl-Marx-Stadt (03 234) dafür Loks vor. In späteren Jahren wurden für den Messeverkehr auch Maschinen, die bereits als Reserve abgestellt waren, angeheizt, herausgeputzt und mit langen Zügen auf den Weg geschickt. Nicht wenige der Loks wurden nach den Messe-Einsätzen wieder in einen Dornröschenschlaf versetzt. M. Weltner/GM

loks im grenzüberschreitenden Verkehr. Von nun an kamen 01.5 nicht mehr nach Hamburg, Helmstedt und Bebra. Im Bw Erfurt hatte damit die 01.5 ausgedient; sie fand im Bw Saalfeld eine neue Heimat. Im Bw Wittenberge verblieben den Ölloks Leistungen nach West-Berlin, Magdeburg und Rostock, bevor auch hier am 25. September 1976 die Baureihe 01.5 Abschied nahm. Das Bw Paserow profitierte von dieser Entwicklung und setzte ab dem Sommer 1973 die 01.5 ein.

Die Maschinen der Baureihe 03 verloren Anfang der 70er-Jahre an Bedeutung. Anno

Auch das sind Planleistungen für Schnellzug-Dampflokomotiven in den späten 70er-Jahren: Im Mai 1978 steht 03 2096 mit einem Personenzug in Görlitz am Bahnsteig Georg Wagner



Lok 03 2153 des Bw Lutherstadt Wittenberg macht im Mai 1979 nicht mehr den allerneuesten Eindruck. Die große alte Schnellzug-Dame befindet sich schon auf Abschiedstournee; das Lokpersonal nimmt es halb gelassen, halb stolz (Foto in Berlin) Dirk Höllerhage



1973 bespannten nur noch die Bahnbetriebswerke Berlin Ostbahnhof (bis 27. September 1975), Cottbus (bis 29. März 1973), Frankfurt/Oder, Görlitz, Leipzig Hbf West und Oebisfelde mit ihren Zweizylinder-Maschinen Eil- und Schnellzüge.

Mit den ab Dezember 1973 beschafften Dieselloks der Baureihe 132 stand der DR endlich ein Ersatz für die letzten im schweren Schnellzugdienst eingesetzten Dampfloks zur Verfügung. Dank der Sechssachser aus der Sowjetunion konnte die Rbd Magdeburg am 21. Mai 1977 den planmäßigen Einsatz der Baureihe 03 im Bw Oebisfelde beenden. Im Bw Berlin Ostbahnhof lösten die Dieselloks ab Dezember 1975 schrittweise die Baureihen 01 und 01.5 ab. Am 24. September 1977 endete der planmäßige Einsatz der Reko- und Altbau-loks auf der Strecke Dresden – Berlin. Damit hatte die Baureihe 01 im

## Die neue Diesellok 132 konnte auch schwere Schnellzugloks ersetzen

Bw Dresden ausgedient. Den Schnellzugloks des Bw Berlin Ostbahnhof verblieb noch ein zweitägiger Umlauf mit D- und Eilzügen nach Stettin. Hier hatten die Baureihen 01 und 01.5 am 30. September 1979 ihr Einsatzende erreicht.

Zu diesem Zeitpunkt hatte auch die Baureihe 03 ihre Schuldigkeit im Schnellzugdienst getan. Das Bw Lutherstadt Wittenberg, das diese Loktype erst im Frühjahr 1976 erhielt, bespannte bis zuletzt mit 03 die Züge D 563 und D 660 auf der Strecke Leipzig – Berlin. Das endete am 26. Mai 1979.

### Die letzten Stationen

Im Sommer 1979 spielten Schnellzug-Dampfloks bei der DR betrieblich keine Rolle mehr. Eisenbahnfreunde, die jetzt noch eine der imposanten Maschinen vor Eil- und Schnellzügen erleben wollten, mussten ganz gezielt einzelne Dienststellen aufsuchen. Letzte Dampfloks-Hochburgen waren Stralsund, Pasewalk und Saalfeld – Tendenz fallend. Im Bw Stralsund hatten die Baureihen 132 und 142 bereits große Teil des Schnellzugdienstes übernommen. Im Sommer 1979 wurden noch täglich drei ölgefeuerte Maschinen der Baureihe 03.10 eingesetzt. Mit Beginn des Winterfahrplans am 30. September 1979 bestand nurmehr ein eintägiger Umlauf, der im wesentlichen die Züge D 813 und D 914 nach Berlin und zurück vorsah. Das benachbarte Bw Pasewalk benötigte noch zwei Öloks der Baureihe 01.5, die unter anderem die Schnellzüge D 719 und D 917 bespannten. Ab Januar 1980 dienten die Dampfloks aber lediglich als Reserve. 01 0504 war am 29. Mai 1980 letztmalig im Einsatz.

### In Kürze

## Einsätze der Länderbahn-Baureihen

### Die Baureihe 17.10

Die vier Jahrzehnte alte preußische Schnellzuglok fuhr auch noch unter ostdeutschen Nachkriegsbedingungen, unter anderem D-Züge von Berlin Ostbahnhof nach Leipzig. Eine besondere Bedeutung erhielt die Stationierung der S 10.1 im **Bw Berlin Ostbahnhof**, als ab 1949 die auf Kohlenstaubfeuerung umgebauten Exemplare dort konzentriert wurden. Man wollte sie in ambitionierten Plänen nach Leipzig, Dresden und Stralsund einsetzen. Die „Stauber“ waren jedoch so schadanfällig, dass daraus nichts wurde. 1953–55 wurden sie zum **Bw Cottbus** abgegeben. Dort waren Rost- und staubgefeuerte 17er fast nur vor Eilzügen eingesetzt. 1957 ist noch einmal die Führung eines Schnellzugpaars Görlitz – Berlin nachgewiesen. Nachdem die Neubaulok 23.10 zur Verfügung stand, konnte die DR im Frühjahr 1960 den Plandienst-Einsatz der 17.10 beenden.

### Die Baureihe 18.0

Die acht nach 1945 für die DR noch einsetzbaren sächsischen XVIII H waren wie schon vor dem Zweiten Weltkrieg im **Bw Dresden-Altstadt** beheimatet. Ihre bedeutendste Schnellzugleistung in den frühen 50er-Jahren war das Zugpaar D 11/12 Prag – Berlin – Warnemünde, und zwar in Aufgabenteilung: Eine Lok führte den Zug von Bad Schandau bis Dresden, die zweite von Dresden nach Berlin Ostbahnhof, die dritte von Berlin bis Güstrow. Dazu kamen D-Zug-Einsätze nach Leipzig und Berlin. Als bald wurde die 18.0 durch 01, 03, 03.10 und frisch rekonstruierte 22 ersetzt und in den Eil- und Personenzugdienst abgedrängt. Ganz allmählich stellte die Deutsche Reichsbahn die Loks ab, die letzte im September 1964.

### Die Baureihe 19.0

Nur wenige Exemplare der Gattung XX HV waren nach dem Krieg noch einsetzbar. Sie wurden im **Bw Reichenbach** konzentriert, wo der 3. April 1958 der letzte Einsatztag war. Die Baureihe 22 löste die 19.0 ab. Zwei der sächsischen 1'D 1'-Größen wurden für den Dienst als Bremsloks bei der Versuchsanstalt Halle aufwendig rekonstruiert.

### Die Baureihe 39/22

Wichtigste Dienststellen waren **Dresden-Altstadt**, **Chemnitz Hbf** und **Reichenbach**, allesamt zuständig für die im Erzgebirge und im Vogtland steigungsreiche Diagonale Görlitz – Dresden – Chemnitz (ab 1953: Karl-Marx-Stadt) – Reichenbach – Hof. Dort fuhr auch die rekonstruierte Version, die mit neuem Kessel (Typ 39E) ausgestattete 22. Schon zwischen 1967 und 1971 wurden die Loks abgestellt. Die Stationierungen während der kurzen Dienstzeit im Überblick:

**Bw Dresden-Altstadt:** Dienste nach Leipzig, Görlitz, Reichenbach, kurzzeitig nach Berlin  
**Bw Erfurt P:** vorrangig Personenzugdienst, aushilfsweise Interzonenverkehr nach Bebra  
**Bw Gera:** Dienste auf der Strecke Dresden – Gera – Erfurt sowie nach Leipzig und Saalfeld  
**Bw Görlitz:** D-Züge nach Dresden und Berlin, darunter des 13 Wagen starken D 190/191 auf der Strecke Görlitz – Dresden

**Bw Halberstadt:** Eilzüge Aschersleben – Berlin und Halberstadt – Halle (Saale), dazu D 179 Wernigerode – Halberstadt; ansonsten Personenzugleistungen

**Bw Karl-Marx-Stadt Hbf:** bedeutendstes Nachkriegs-Bw für 39 und 22. Betreuung fast des gesamten Reisezugdienstes Plauen – Zwickau – Dresden, Züge zunächst über Riesa – Falkenberg – Jüterbog, später über Elsterwerda nach Berlin, Züge nach Leipzig  
**Bw Reichenbach:** D-Züge nach Dresden und Leipzig, Interzonenverkehr nach Hof (Ablösung dort 1966 durch Diesellok V 180)

**Bw Weimar:** Bedienung der Verbindungen Eisenach – Erfurt – Leipzig/– Halle und Weimar – Göschwitz – Gera

**Bw Oebisfelde:** von Winter 1965/66 bis Anfang 1969 Einsatz der Baureihe 22 vor Interzonenzügen nach Magdeburg sowie Eil- und Transitgüterzügen nach Seddin  
**Bw Zwickau:** Schnellzugdienst nach Dresden, Plauen, Aue

**Bw Saalfeld:** 1968–71; D- und Eilzüge, vor allem nach Camburg und Leipzig (u. a. D 127/128 „Saßnitz-Express“ auf der Relation Probstzella – Camburg); letzte Dienststelle der DR mit 22ern im D-Zug-Einsatz  
*Andreas Knipping/Dirk Endisch/GM*

So verblieb das Bw Saalfeld als DR-Dampfloks-Revier. Im Winter 1979/80 wurden dort noch täglich sieben ölgefeuerte Maschinen der Baureihe 01.5 benötigt, die unter anderem den D 504 Saalfeld – Halle (Saale) und die Eilzüge 800, 802, 805 und 807 auf der Strecke Saalfeld – Gera – Leipzig bespannten. Weil im Frühjahr 1980 schweres Heizöl eingesparrt werden musste, übernahm das Bw Saalfeld binnen weniger Wochen vier 01.5 (01 1511, 01 1512, 01 1514, 01 1518) und drei Altbau-01 (01 2114, 01 2118, 01 2204). Für sie bestand ab 2. April 1980 ein viertägiger Umlauf.

Doch das Hin und Her ging weiter: Wegen Steinkohlemangels musste das Bw Saalfeld den Einsatz der Loks am 13. Februar 1981 beenden, die Tage der als Ersatz angeheizten Öloks waren mit dem Beginn der Ölkrise in der DDR im Frühjahr 1981 gezählt. 01 0531 schrieb am 30. Mai 1981 Eisenbahngeschichte: Sie war die letzte Schnellzug-Dampfloks in Deutschland, die mit dem D 504 nach Halle (Saale) planmäßig einen Schnellzug bespannte. Einen Tag später schränkte das Bw Saalfeld den Einsatz der Baureihe 01.5 auf vier Maschinen ein. Der Umlauf sah



Die letzte Hochburg für DR-Schnellzugdampflok wird Saalfeld, wo sich 1980 eine 01.5 mit einem langen Reisezug und viel Getöse in Bewegung setzt. So oder ähnlich haben viele die berühmten Maschinen in Erinnerung behalten Michael Hubrich


Schlussvorstellung: Am 12. September 1980 nimmt 03 2117 Abschied vom Bw Oebisfelde. Beim letzten Umlauf, notiert auf einem Schild über der Pufferbohle, sind mit Interzonenzug D 443 und D 936 auch zwei hochwertige Aufgaben enthalten Slg. Dirk Endisch

außer dem morgendlichen E 800 nach Leipzig nur noch Personenzüge vor. Im Frühjahr 1982 war für die Saalfelder Schnellzug-Dampflok Schluss.

### Initiativen im nachhinein

Man kann aber nicht sagen, dass damit das Kapitel der Schnellzug-Dampflok bei der DR beendet sei. So fanden Reichsbahner in einigen Dienststellen Mittel und Wege, wie sie später noch Altbau-01 bzw. 01.5 für Ein-

sätze bereitstellen konnten – unter anderem vor Schnellzügen (siehe S. 86/87). Die letzte planmäßige Dampflok-Schnellzug-Leistung der DR datiert vom 20. Oktober 1986, als die Güterzuglok 50 3520 den D 2049 von Thale nach Halberstadt brachte. Zu einer Dampf-Renaissance kam es dann nach der Wende 1989, als Eisenbahnfreunde aus dem Westen den inzwischen von der DR zusammengestellten Bestand an Traditionsloks für Fahrten nutzen wollten. Mit finanzieller Be-

teiligung an den Betriebskosten erreichten sie, dass Dampflokomotiven ab 1990 auf ausgewählten Strecken Planleistungen übernahmen. Zu den „Plandampffahrten“ gehörten auch D-Zug-Förderungen mit Schnellzug-Dampflok. Dies waren Aktionen, welche die glorreichen Dampflok-Zeiten von einst nochmals aufleben ließen. Mit dem regulären Schnellzugdampf, wie er bei der Deutschen Reichsbahn bis in die 80er-Jahre bestand, kann man sie nicht vergleichen. 

Die Plandampf-Aktionen bescheren Anfang der 90er-Jahre verschiedenen Traditionsloks der DR eine überraschende Rückkehr in den Betriebsdienst. Am 8. Mai 1993 ist 03 1010 mit ihrem Zug nach Fröttstädt gekommen und stiehlt dort dem DR-Schienenbus die Schau Michael Hubrich



Ein herzliches Dankeschön  
an unsere Partner beim großen

**BAHN**EXTRA

**Winter-Gewinnspiel!**



Das große Bahn Extra Winter-Gewinnspiel finden Sie unter  
[www.bahn-extra.de](http://www.bahn-extra.de)  
Teilnahmeschluss 28. Februar 2018



Der aus der Sowjetunion kommende D 1194 Brest – Magdeburg wurde im September 1982 kurzzeitig eine Leistung für 01 1512. Vor diesem Zug absolvierte sie am 29. September auch ihren letzten Einsatz Jens-Peter Fried/Slg, Dirk Endisch

# Der letzte Sommer



Mitte 1982 sollte eigentlich schon das Ende für die Schnellzug-Dampfloks im DR-Plandienst gekommen sein. Aber findige Reichsbahner konnten sich dem widersetzen. Wenigstens für ein paar Monate

Von Dirk Endisch/GM

Im Herbst 1981 waren die Tage der Schnellzug-Dampfloks bei der Deutschen Reichsbahn (DR) schon gezählt. Die eleganten Maschinen der Baureihen 03 und 03.10 hatten bereits seit über einem Jahr ausgedient. Die Altbau-01 und der Rekolok 01.5 wurden im Betriebsalltag nur noch mit kleineren Aufgaben betraut, standen aber allgemein „auf Abruf“.

So sollte das Bahnbetriebswerk (Bw) Saalfeld aus energiepolitischen Gründen bis 31. Dezember 1981 seine ölgefeuerten 01.5 abstellen. Am 7. Januar 1982 fuhr 010520 mit dem P 4005 Camburg – Saalfeld die letzte Leistung und wurde tags darauf kalt abgestellt. Die kohlegefeuerten 01.5 hielten sich dort nur wenig länger, zum 31. März 1982 kam für 01 1514 als letzte Vertreterin das Aus. Etwas anders verhielt es sich beim Bw Wismar, das die eigentlich für den Heizdienst vorgesehene Altbaulok 01 2204 im Herbst 1981 reaktivierte. Ab 10. November des

Jahres fuhr sie für wenige Monate Personenzüge nach Güstrow, Rostock und Stralsund und sollte dann in die Bundesrepublik verkauft werden. Am 23. April 1982 absolvierte die Lok ihre Abschiedsfahrt von Schwerin über Wittenberge nach Berlin-Lichtenberg und zurück; am 8. Mai 1982 setzte der Deutsche Modelleisenbahn-Verband (DMV) 01 2204 noch für eine Sonderfahrt ein.

## Die „Gegenbewegung“

Aber nicht bei allen Dienststellen standen die Zeichen auf Abschied. Befürworter der stolzen Dampfriesen suchten – und fanden – an einigen Standorten Möglichkeiten, wie sie die Hochrädrigen doch noch einsetzen konnten. So erreichten sie, dass der Abgesang der Schnellzug-Dampfloks im Sommer 1982 mit ein paar „Einsatztupfern“ geschmückt war.

Für Aufsehen sorgten im Frühjahr 1982 die kohlegefeuerten 01 1511 und 01 1512, die

überraschend in den Plandienst zurückkehrten. Im Winter 1981/82 hatten die beiden Schnellzugloks als Wärmespendern in der Einsatzstelle Rothensee des Bw Magdeburg gedient. 01 1511 fand am 6. März 1982 im Bw Halberstadt eine neue Heimat. Ihr kam zu gute, dass die DR aufgrund der Ölkrise Dieselkraftstoff sparen musste. Deshalb löste 01 1511 am 10. März 1982 eine Diesellok der Baureihe 118 ab. Die Dampfloks bespannten montags bis freitags auf der Strecke Magdeburg – Thale (Harz) Hbf die Züge P 8435, P 8436 und P 8437 sowie den Containerzug (Ce) 46770. An Wochenenden und Feiertagen sah der Dienstplan das Zugpaar P 19408/19413 nach Thale (Harz) Hbf vor. Auch der

## Zwei 01.5 wurden von Wärmespendern zu Planzug-Lokomotiven

ab 23. Mai 1982 gültige Umlauf umfasste Leistungen nach Magdeburg und Thale (Harz) Hbf. Ein Triebwerksschaden beendete am 22. Juli 1982 den Einsatz, die Instandsetzung dauerte einige Zeit. Ab Mitte August 1982 wurde 01 1511 aber wegen ihres schlechten Allgemeinzustands nur noch sporadisch eingesetzt und schließlich am 10. Oktober 1982 an das Bw Magdeburg abgegeben.

Auch dampfloksbegeisterte Eisenbahner des Bw Güsten schalteten sich im Frühjahr 1982 in das Geschehen ein. Die Dienststelle übernahm am 6. April des Jahres aus Mag-

deburg die Reko-Lok 01 1512. Nur mit Mühe gelang es den Schlossern der Einsatzstelle Staßfurt, die Maschine wieder streckendiensttauglich herzurichten. Aber immerhin: Vom 23. Mai 1982 an fuhr die Lok zusammen mit zwei Maschinen der Baureihe 41 im Plandienst. Die Lokleiter besetzten mit 01 1512 bevorzugt das Zugpaar P 3223/3226 Schönebeck – Salzelmen – Sangerhausen sowie die Züge P 6251, P 6257 und P 6342 auf der Verbindung Schönebeck – Salzelmen – Güsten – Aschersleben. Nachdem genügend Loks der Baureihe 41 verfügbar waren, diente 01 1512 ab 21. Juli 1982 erst einmal als Reserve. Überlegungen, mit der Reko-Lok im Herbst Eilzüge auf der Verbindung Aschersleben – Berlin zu bespannen, zerschlugen sich. Doch war 01 1512 vom 21. August 1982 an wieder im Plan mit der Baureihe 41 zu finden, bevor sie am 21. September 1982 an das Bw Magdeburg abgegeben wurde.

### „Quatsch mit der Dampflok“

Das bedeutete freilich nicht das Ende. Auch unter den Magdeburger Reichsbahnern gab es Dampflokfreunde, die nun nach einer sinnvollen Verwendung für das Einzelstück suchten. Unter dem Motto „Diesel einsparen!“ entstand ein eintägiger Umlauf, der den D 641 Magdeburg – Berlin und als Rückleistung den so genannten Russenzug, den




Nur mit Mühe haben die Eisenbahner in der Einsatzstelle Eilsleben die Heizlok 01 1512 wieder für den Zugdienst hergerichtet. Hier dampft sie noch, bald tritt jedoch ein Schaden an der Maschine auf J.-P. Fried/Slg. Dirk Endisch

D 1194 Brest – Frankfurt (Oder) – Magdeburg, vorsah. In der Direktion sorgte diese Idee für Unverständnis. Das Bw Magdeburg hatte bereits im Juni 1973 den Traktionswechsel im Schnellzugdienst vollzogen. Es gab kaum noch Lokführer und Heizer für die 01.5. Zudem erschien der technische Zustand der Lok – trotz aller Bemühungen der verantwortlichen Einsatzstelle Eilsleben – kaum für diesen Einsatz geeignet.

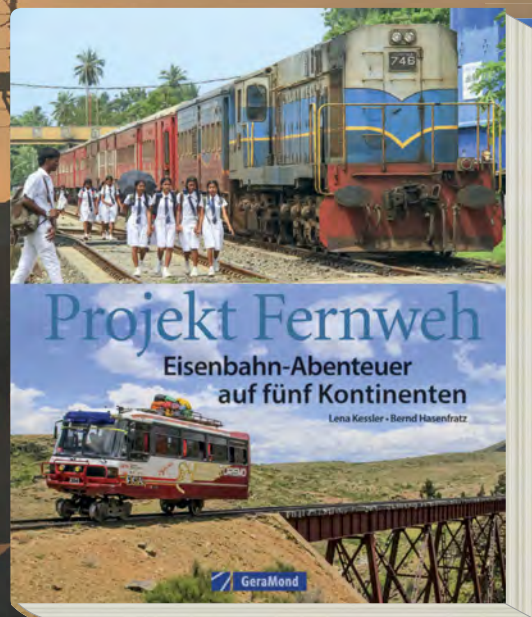
Tatsächlich währte der Einsatz der 01 1512 nur kurz; nach nur drei Tagen war am

29. September 1982 Schluss. Auf der Fahrt nach Berlin ging die Luftpumpe der Lok kaputt und musste in der Einsatzstelle Berlin-Lichtenberg gewechselt werden. Mit gut einstündiger Verspätung verließ der D 1194 Berlin. Weil der Zug wegen einer Streckensperrung auch noch einen Umweg fahren musste, wuchs die Verspätung immer mehr an. Die Telefone in den zuständigen Abteilungen der Reichsbahndirektion (Rbd) Magdeburg standen nicht mehr still. Die Reaktion der Verwaltung der Maschinenwirtschaft folgte prompt: Am Abend des 29. September 1982 erging die Anweisung, diesen „Quatsch mit der Dampflok“ zu beenden.

Der Einsatz mit D 1194 setzte den Schlusspunkt unter die seinerzeitigen Plandienste der Schnellzug-Dampflok bei der DR. Fortan fungierten 01 1512 und ihre Schwesterlok 01 1511, die ab 11. Oktober 1982 im Bw Magdeburg stationiert war, wieder als Wärmespender. Am 1. September 1984 absolvierte 01 1512 ihre Abschiedsfahrt, am 14. und 15. Oktober 1984 durfte sie noch einmal einen Sonderzug bespannen. Am 18. November 1985 musterte die DR 01 1511 und 01 1512 aus und ließ sie anschließend verschrotten. Dass Jahre später DR-Traditionsloks auf Betreiben von Eisenbahnfreunden eine Art musealen Plandienst aufnehmen würden, ahnte damals noch niemand. 

# Auf Schienen um den Globus

GeraMond Verlag GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München



**NEU**

192 Seiten · ca. 220 Abb.  
ISBN 978-3-95613-036-6  
€ [D] 30,-

Faszination Technik



Diesen und viele weitere Titel unter  
[www.geramond.de](http://www.geramond.de) oder im Buchhandel

© Bernd Hasenfratz



Statt eines großen Schnellzugs befördert 001 173 am 3. Januar 1972 bloß einen kleinen Nahverkehrszug mit drei Umbauwagen auf der Strecke Hof – Lichtenfels, hier beim Halt in Marktschorgast. So konnte das Gnadenbrot für die einstigen DB-Edelrenner aussehen Georg Wagner

# Unter Wert



Der Name sagt es schon: Schnellzug-Dampflok waren für schnelle, hochwertige Züge gedacht. Gegen Ende der Karriere setzten DB und DR die Maschinen aber oft in Diensten ein, die nicht zu diesem Leistungsspektrum passten

Von Martin Weltner/GM

Die 60er- und 70er-Jahre standen bei Bundesbahn wie Reichsbahn im Zeichen des Strukturwandels. Die Umstellung auf Diesel- und (insbesondere im Westen) Elektrotraktion „vertrieb“ die Dampflok regelrecht von wichtigen Strecken. Viele Bahnbetriebswerke bekamen Probleme, Schnellzug-Dampflok adäquat einzusetzen, und die Lage sollte sich nicht bessern. Vielmehr wurden den Maschinen neue Aufgaben zugewiesen.

## Personen-, Hilfs- und Güterzüge

So ersetzte das Bw Lutherstadt-Wittenberg seine Neubau-Personenzugloks der Bau-

reihe 35.10 um 1977 durch 20 Jahre ältere Schnellzug-03, die nun vor langen Personenzügen mit Aufenthalten an jeder „Milchkanne“ nach Berlin dampften. Eine Aufgabe, die kaum zu den für lange, schnelle Fahrten konzipierten Maschinen passte. Nicht viel besser erging es wenig später den Güstener 03ern. Eine Lok dampfte den ganzen Tag über vor dem Hilfszug vor sich hin. Die andere sah sich in einem Personenzugplan wieder, in dem sogar Züge Tender voraus befördert wurden – mit maximal 50 km/h, was keine leistungsgemäße Verwendung für einen 130-km/h-Renner bedeutete und ihr auch betrieblich kaum zugute kommen konnte.

Bei der DB sah es wenige Jahre vorher nicht besser aus. Der letzte 001-Plan beim Bw Hof beinhaltete nur noch ein Personenzugpaar auf der Strecke nach Regensburg; das waren knapp fünf Stunden Fahrzeit für 179 Kilometer und über 30 Zwischenhalte. Auch in den Rheiner Umläufen für die 012 gab es einige Dienste vor Personenzügen als Füllleistungen.

Selbst im Güterzugdienst mussten die stolzen Loks am Ende ihrer Karriere aushelfen. So übernahmen die letzten Halberstädter 01 in ihren letzten Dienstjahren auch einen Containerzug von Magdeburg-Sudenburg

## Halberstädter 01 fahren in den letzten Jahren auch einen Containerzug

nach Halberstadt, ansonsten waren Personenzüge ihr tägliches Brot. In der 01.5-Hochburg Saalfeld griff man gerne auf eine der Schnellzugloks zurück, wenn für eine Übergabe oder einen Nahgüterzug keine geeignetere Lok verfügbar war. Wieder sah es bei der DB nicht anders aus. Zum letzten Rheiner Laufplan für die 012 vom Winter 1974/75 gehörte ein Güterzug von Emden

Prächtig herausgeputzt, aber nur für Hilfszwecke eingesetzt: Am 31. Oktober 1978 verbringt 03 2105 den ganzen Tag unter Dampf vor dem Güstener Hilfszug mit seinen antiken Wagen  
 Martin Weltner



Auch das ist eine Form der Nachnutzung: 001 227 dient zuletzt im Ausbesserungswerk Göttingen als Heizlok. 1976 lässt die DB sie im Bahnbetriebswerk Ottbergen verschrotten, auch, um das örtliche Dampflokpersonal noch irgendwie zu beschäftigen  
 Martin Weltner (2)

Wenig mehr als Schrittgeschwindigkeit erreicht 01 0521 am 12. Juli 1978, als sie einen langen Güterzug von Saalfeld nach Unterwellenborn zu schleppen hat. Die schwere Fracht ist alles andere als zuträglich für eine hochrädige Maschine, die eigentlich leichtere Lasten beschleunigen soll

nach Leer. Warum sollte man eine Maschine als Lokzug für die nächste Zügeleistung auf die Strecke schicken, wenn man ihr gleich einen kurzen Güterzug mitgeben konnte?

### Endstation Heizlok

Die letzte Verwendung einer Dampflok vor der Zerlegung war oft der Dienst als Heizlok. Vor allem „fußlahme“ Loks mit schadhaftem

Fahrwerk oder abgelaufenen Fristen verdienten sich so ein Gnadenbrot, wenn der Kessel noch dampfen durfte. Schon legendär ist der „Einsatz“ von vier 01.5 der Reichsbahn (01 510, 513, 517 und 519) Mitte der 80er-Jahre bei einer Greifswalder Brauerei; nebenbei wurden auch die Krankenzimmer und Operationssäle eines benachbarten Krankenhauses mit Wärme versorgt.

Die Bundesbahn verwendete abgefahrene Schnellzug-Dampfloks vor allem für innerbetriebliche Heizzwecke. Als die unfallbeschädigte 57 2070 Anfang der 70er-Jahre im Ausbesserungswerk Göttingen ihren Heizdienst getan hatte, holte man sich Ersatz für die Beheizung der Werkshallen und der Warmwasserzubereitung in Form der Neubaukessel-Lok 001 164. Ihre Fahrwerksfristen waren abgelaufen, dampfen durfte sie dagegen noch. Als bei dieser Lok dann auch die Kesselfristen abgelaufen waren, zog die DB die ebenfalls mit einem Neubaukessel versehene 001 227 heran, die noch mehrere Jahre das Werksgelände zierte. Zusammen mit dem Tender der 57 bildete sie ein merkwürdiges Gespann.

Vielfach als Heizloks endeten die bayerischen S 3/6, vor allem die Variante 18.6 mit dem Neubaukessel. Da die nicht einmal zehn Jahre alten Kessel bei der Abstellung der Loks fast als neuwertig bezeichnet werden konnten, lag es nahe, etliche von ihnen noch einige Jahre für Heizzwecke heranzuziehen. Über den Umweg wurde 18 612 sogar Museumslok.

### In Kürze

### Bayerische S 3/6 als Heizloks

Lok	Ausmusterung	Verwendung als Heizlok	Besonderheiten
18 409	1950	Regensburg	nur Kessel
18 444	1950	u.a. Hof, Weiden, Regensburg	
18 475	1955	Augsburg	
18 602	1964	Saarbrücken	mit Leichtölfeuerung
18 603	1966	Ludwigshafen	abgelöst durch 10 002
18 604	1961	Köln Bbf	nur Kessel
18 609	1962	AW Frankfurt-Nied	
18 610	1962		ab 1965 Versuchslok mit Mittelpufferkupplung heute DDM Neuenm.-W.
18 612	1964	Kempten	
18 626	1962	AW Frankfurt-Nied	
18 627	1962	Lindau, AW Frankfurt-Nied	

# Umjubelte Auftritte

Sie glauben, der Einsatz der Schnellzugdampflok sei beendet? Nicht doch: In musealen Kreisen haben die Maschinen ihren festen Platz und auch DR und DB griffen auf sie zurück. Aus Traditionspflege oder bei Feierlichkeiten



„Plandampf“ heißt das Zauberwort bei der Reichsbahn der frühen 90er-Jahre. Eisenbahnfreunde finanzieren den Dampflok-Einsatz vor regulären Zügen, der Betrieb begeistert im Zug wie außerhalb. Auf dem Weg nach Halle (Saale) stampft 03 1010 im Mai 1992 durch Gatersleben, wo sich der Stellwerkswärter das Spektakel genüsslich anschaut Slg. Erich Preuß/Eisenbahnstiftung





Bei den Feierlichkeiten zu „150 Jahre Fernbahn Dresden – Leipzig“ holt die DR im April 1989 zahlreiche Museumsfahrzeuge nach Riesa. Bei den Triebfahrzeugen, die am 8. April für Paradenfahrten bereit stehen, sind auch 18 201, 01 1531 und 03 1010 vertreten (v. l.)

Peter Schiffer/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Im Oktober 1991 bespannt 01 1531 einen D-Zug von Berlin in Richtung Magdeburg (Bild im Bahnhof Zoologischer Garten). Ein bisschen erinnert die Szenerie an den Transitverkehr von und nach West-Berlin in den 70er-Jahren Sven Klein



Oben rechts: Zahlreiche Museumsbahner kümmern sich heute liebevoll um ihre altehrwürdigen Zugpferde. Im Mai 2015 gilt es, die hungrige Feuerbüchse von 01 118 zu füttern – die Fahrt am Rhein bei Andernach soll schließlich mit Tempo voran kommen

Dirk Höllerhage

Die Feiern zu „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ bringen im Sommer 1985 die Sensation: Erstmals seit Herbst 1977 lässt die Bundesbahn wieder Dampffahrten zu, wenn auch nur auf ausgewählten Strecken. Der Enthusiasmus ist grenzenlos; Fotofreunde weichen den Loks kaum von der Seite, jeder Moment wird im Bild festgehalten. Hier 01 1100 im Bw Nürnberg West

Dirk Höllerhage



Bitte sehr, noch ein Beleg für die ungebremste Dampflokeuphorie: die 01-Parade im Bahnhof von Neuenmarkt-Wirsberg im September 2014. Das Nebeneinander von 01 111 (angeschnitten), 01 137, 01 118, 01 1531 und 01 150 (v.l.) zieht das Publikum damals unwiderstehlich an. Wer von Ihnen, liebe Leser, war dabei? Rainer Heinrich







Bei den Dampflok-Sonderfahrten anlässlich „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ zählt 01 1100 im Sommer 1985 zu den umjubelten „Zugpferden“. Am 18. Juli des Jahres ist sie mit einem Sonderzug aus Vorkriegs-Reisezugwagen zwischen Hartmannshof und Etzelwang (Strecke Nürnberg – Schwandorf) unterwegs. Anfang 2018 wartet die Dreizylinder-Schnellzuglok dagegen auf eine betriebsfähige Aufarbeitung Georg Wagner



Oben: Die DR-Lok 01 519 fährt heute für die Eisenbahnfreunde Zollernbahn; im August 2016 ist sie mit einem Zug nach Lindau gekommen Leopold Happ  
Unten: Mit Zusatztender bringt 18 201 anno 1991 einen Sonderzug in die Niederlande Martin Weltner

## Die Musealen




Kaum ein Betrachter kann sich der Faszination der Schnellzug-Dampflok entziehen.

So verwundert es nicht, dass relativ viele Exemplare aus Bundesbahn- und Reichsbahn-Zeiten erhalten blieben Von Martin Weltner

**D**ie Zahlen sprechen für sich: Allein in Deutschland gibt es noch mehr als 50 Schnellzug-Dampflok aus Bundesbahn- und Reichsbahn-Zeiten. Rund ein Dutzend ist sogar betriebsfähig und kommt vor Sonderzügen zum Einsatz.

Die folgende Übersicht stellt die einzelnen Lokomotiven nach Baureihen geordnet vor – nach dem Stand vom 1. Januar 2018. Nicht in der Übersicht enthalten sind Schnellzugloks, die bei DB oder DR nicht mehr zum Einsatz kamen, wie die 15 001 (bayr. S 2/6) des DB Museums Nürnberg oder die aufgeschnittene 17 008 im Technikmuseum Berlin. Ebenfalls nicht aufgelistet sind Lokomotiven,

die nur noch in Fragmenten oder Einzelteilen existieren oder die als reine Ersatzteilspender Verwendung finden. Und schließlich verzichtet die Liste auf die zwar vielfach im Schnellzugdienst eingesetzten, aber nicht eigentlich als Schnellzug-Dampflok geführten Baureihen 22/39 und 23.10 (DR).

Auch wenn einige Länderbahn-Typen wie etwa die württembergische C (Baureihe 18.1) nicht mehr existieren, so vermittelt doch der museale Bestand einen sehr fundierten Eindruck von den Schnellzugdampflok, die bei Bundes- und Reichsbahn fuhren. An diese Dichte kommen die meisten anderen Dampflok-gattungen nicht heran. 

## Übersicht

# Erhaltene Schnellzug-Dampfloks

Loknummer	Eigentümer	Zustand
<b>Baureihe 01</b>		
01 005	Verkehrsmuseum Dresden, Standort Staßfurt	rollfähig
01 008	DGEG-Museum Bochum-Dahlhausen	Ausstellungsstück
01 066	Bayer. Eisenbahnmuseum Nördlingen	betriebsfähig
01 111	Dt. Dampflokmuseum, Neuenmarkt-Wirsberg	Ausstellungsstück
01 118	Historische Eisenbahn Frankfurt (M)	betriebsfähig
01 137	Deutsche Bahn AG, Dresden-Altstadt	Ausstellungsstück
01 150	Deutsche Bahn AG	betriebsfähig
01 164	privat, Standort Lichtenfels	rollfähig <sup>1</sup>
01 173	Süddt. Eisenbahnmuseum Heilbronn	in Aufarbeitung
01 180	Bayer. Eisenbahnmuseum Nördlingen	betriebsfähig <sup>1</sup>
01 202	Verein Pacific 01 202 (Schweiz)	betriebsfähig <sup>2</sup>
01 204	privat, Museum Hermeskeil	Ausstellungsstück
01 220	Deutsche Bahn AG, Treuchtlingen	Denkmal <sup>1</sup>
<b>Baureihe 01.5</b>		
01 509	Pressnitzalbahn	betriebsfähig
01 514	Technikmuseum Speyer	Ausstellungsstück
01 519	Eisenbahnfreunde Zollernbahn	betriebsfähig
01 531	DB Museum, Standort Arnstadt	Ausstellungsstück
01 533	ÖGEG, Standort Ampflwang (Österreich)	betriebsfähig
<b>Baureihe 01.10</b>		
01 1056	DB Museum, Stand. Darmstadt-Kranichst. (Leihg.)	Ausstellungsstück <sup>3</sup>
01 1061	Dt. Dampflokmuseum, Neuenmarkt-Wirsberg	Ausstellungsstück
01 1063	Hauptbahnhof Braunschweig	Denkmal
01 1066	Ulmer Eisenbahnfreunde	derzeit nicht betriebsfähig
01 1075	Stoom Stichting Nederland, Rotterdam	betriebsfähig <sup>4</sup>
01 1081	Bahnpark Augsburg	Ausstellungsstück
01 1082	Technikmuseum Berlin	Ausstellungsstück
01 1100	DB Museum Nürnberg	derzeit nicht betriebsfähig
01 1102	privat	derzeit nicht betriebsfähig <sup>5</sup>
01 1104	privat, Standort Krefeld	in Aufarbeitung
<b>Baureihe 03</b>		
03 001	Deutsche Bahn AG, Dresden-Altstadt	Ausstellungsstück
03 002	Museum Prora	Ausstellungsstück <sup>6</sup>
03 098	Technikmuseum Speyer	Ausstellungsstück
03 131	Dt. Dampflokmuseum, Neuenmarkt-Wirsberg	Ausstellungsstück
03 155	Wedler&Franz, Standort Nossen	betriebsfähig
03 188	Landkreis Esslingen, Kirchheim/Teck	Denkmal
03 204	Lausitzer Dampfloklub, zzt. Werk Meiningen	in Aufarbeitung
03 273	Eisenbahnmuseum Warschau (Polen)	Ausstellungsstück <sup>7</sup>
03 295	privat, Bahnpark Augsburg	Ausstellungsstück
<b>Baureihe 03.10</b>		
03 1010	DB Museum, Standort Halle (Saale)	betriebsfähig
03 1015	Eisenbahnmuseum Warschau (Polen)	Ausstellungsstück <sup>8</sup>
03 1090	Eisenbahnfreunde Schwerin	Ausstellungsstück
<b>Baureihe 05</b>		
05 001	DB Museum Nürnberg	Ausstellungsstück <sup>6</sup>
<b>Baureihe 10</b>		
10 001	Dt. Dampflokmuseum, Neuenmarkt-Wirsberg	Ausstellungsstück
<b>Baureihe 17.10</b>		
17 1055	Verkehrsmuseum Dresden	Ausstellungsstück <sup>9</sup>
<b>Baureihe 18.2</b>		
18 201	privat, Bw Lutherstadt Wittenberg	betriebsfähig
<b>Baureihe 18.3</b>		
18 314	Technikmuseum Sinsheim	Ausstellungsstück
18 316	Technoseum Mannheim	Ausstellungsstück
18 323	DB Museum Nürnberg, Standort Offenburg	Denkmal
<b>Baureihe 18.4-5</b>		
18 451	Deutsches Museum München	Ausstellungsstück
18 478	Bayer. Eisenbahnmuseum Nördlingen	betriebsfähig
18 505	DGEG-Museum Neustadt/Weinstr.	rollfähig
18 528	Krauss-Maffei, München-Allach	Ausstellungsstück
<b>Baureihe 18.6</b>		
18 612	Dt. Dampflokmuseum, Neuenmarkt-Wirsberg	Ausstellungsstück
<b>Baureihe 19</b>		
19 017	Verkehrsmus. Dresden, Bw Dresden-Altstadt	Ausstellungsstück

Zusammenstellung: Martin Weltner/GM



01 150, hier auf Testfahrt 1989, ist eine der meistfotografierten Museumsdampfloks; sie wurde mehrfach aufgearbeitet Martin Weltner



01 1102 erlebte nach langem Denkmaldasein 1996 im Werk Meiningen die Instandsetzung als Stromlinien-Dampflokm Martin Weltner



In Länderbahngestaltung ist heute die ehemalige 18 478 beim Bayerischen Eisenbahnmuseum unterwegs Michael Hubrich

### Anmerkungen

- 1 = Neubaukessel
- 2 = in Deutschland zugelassen
- 3 = Kohlefeuerung
- 4 = rückgebaut auf Kohlefeuerung
- 5 = zeitweise mit Stromlinienverkleidung
- 6 = Stromlinienverkleidung
- 7 = als PKP-Pm 2-34
- 8 = als PKP-Pm 3-5
- 9 = als preuß. Lok „Posen 1107“



Ab  
**12.**  
April  
im Handel

Dieter Höltinge/Sig. M. Höltinge

**So erreichen Sie uns**

**ABONNEMENT / NACHBESTELLUNGEN  
VON ÄLTEREN AUSGABEN**

- ✉ BAHN-EXTRA Abo-Service  
Gutenbergstr. 1, 82205 Gilching
- ☎ Tel. 0180 / 532 16-17\*  
oder 081 05 / 38 83 29 (normaler Tarif)
- ☎ Fax 0180 / 532 16-20\*
- ✉ leserservice@bahnextra.de
- 🌐 www.bahnextra.de/Abo

\*14 ct./Min. aus dem dt. Festnetz,  
Mobilfunkpreise max. 42 ct./Min.

**Preise:** Einzelheft EUR 12,90 bzw. 14,90  
(D. bei Einzelversand zzgl. Versandkosten);  
neuer Jahresabopreis ab Ausgabe 1/2014  
(6 Hefte) EUR 65,70 (inkl. Mehrwertsteuer,  
im Ausland zzgl. Versandkosten)

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-  
Identifikationsnummer DE63ZZ00000314764 des  
GeraNova Bruckmann Verlagsshauses eingezogen.  
Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der  
Ausgabe, der mit der Vorausgabe ankündigt wird.  
Der aktuelle Abopreis ist hier im Impressum angegeben.  
Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem  
Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

**REDAKTION (Leserbriefe und Beratung)**

- ✉ BAHN-EXTRA  
Postfach 40 02 09, 80702 München
- ☎ Tel. +49 (0) 89 / 13 06 99 720
- ☎ Fax +49 (0) 89 / 13 06 99 720
- ✉ redaktion@geramond.de
- 🌐 www@bahnextra.de

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

**ANZEIGEN**

- ✉ selma.tegethoff@verlagshaus.de

**Impressum**

Nummer 153 | 2/2018 | März/April  
29. Jahrgang

BAHN-EXTRA, Tel. 089 / 13 06 99 720  
Infanteriestraße 11a, 80797 München

**Chefredakteur:** Michael Hofbauer  
**Verantwortl. Redakteur:** Thomas Hanna-Daoud  
**Redaktion:** Martin Weltner, Florian Dürr  
**Junior Producerin:** Amira Füssel

**Redaktionsassistentz:** Brigitte Stuber

**Layout:** Ralf Puschmann, Sebastian Valbuena  
**Mitarbeit:** Joachim Bügel, Dirk Endisch, Rudolf  
Heym, Dirk Höllerhage, Andreas Knipping, Dr. Lutz  
Münzer, Helmut Scheiba u.a.

**Gesamtanzeigenleitung:**  
Thomas Perskowitz,  
thomas.perskowitz@verlagshaus.de

**Verlag:** GeraMond Verlag GmbH  
Infanteriestraße 11a, 80797 München

**Geschäftsführung:** Clemens Hahn

**Anzeigenleitung:**  
Selma Tegethoff, Tel. +49 (0) 89 / 13 06 99 528  
selma.tegethoff@verlagshaus.de;  
[www.verlagshaus-media.de](http://www.verlagshaus-media.de)

**Anzeigendisposition:**  
Rudolf Schuster, Tel. +49 (0) 89 / 13 06 99 140  
rudolf.schuster@verlagshaus.de

Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 28 vom 1.1.2018

**Vertrieb/Auslieferung:**  
MZV, Unterschleißheim

**Vertriebsleitung:** Dr. Regine Hahn

**Druckvorstufe:** Cromika, Verona

**Druck:** LSC Kommunikation Europe

Für unverlangt eingesandtes Bild- und Textmaterial  
wird keine Haftung übernommen. Vervielfältigung,  
Speicherung und Nachdruck nur mit schriftlicher  
Genehmigung des Verlages.

Alle Angaben in dieser Zeitschrift wurden vom Autor  
sorgfältig recherchiert sowie vom Verlag geprüft.  
Für die Richtigkeit kann jedoch keine Haftung  
übernommen werden.

© 2018 by GeraMond Verlag

Die Zeitschrift und alle ihre enthaltenen Beiträge sind  
urheberrechtlich geschützt. Durch Annahme eines  
Manuskripts erwirbt der Verlag das ausschließliche Recht  
zur Veröffentlichung. Für unverlangt eingesandte Fotos  
und Manuskripte wird keine Haftung übernommen.

Gerichtsstand ist München.

ISSN: 0937-7174, ISBN: 978-3-95613-132-5

**Nebenbahnen in den 60er-Jahren  
Letzte Romantik**

Die 60er-Jahre sind für die Eisenbahnen in West- wie Ostdeutschland eine Zeit des Übergangs. Gerade bei den Nebenbahnen: Einerseits gibt es noch zahlreiche Strecken mit beschaulichem Betrieb und malerischen Bahnhöfen (Foto: Floß in der Oberpfalz). Andererseits zeigt sich schon der Rationalisierungskurs mit Einsparungen und Stilllegungen. Erleben Sie mit uns Bahnbetrieb der sehenswerten Art – bei DB, DR und Privatbahnen, mit Daten, Fakten, Gleisplänen und vielen historischen Aufnahmen. Außerdem dabei: eine Liste mit allen Stilllegungen, die auch auf DB- und DR-Streckenkarten eingezeichnet sind. Sie dokumentieren, wo sich die Betreiber in jenen Jahren von der Bahn (und oft auch von Bahn-Romantik) verabschiedet haben.



**Verpassen Sie keine Ausgabe mehr!  
Sichern Sie sich heute schon die nächste Ausgabe mit  
bis zu 42 % Preisvorteil und Geschenkprämie\* –  
mehr im Internet unter [www.bahnextra.de](http://www.bahnextra.de)**

\* Nur solange Vorrat reicht, sonst gleichwertige Prämie

**Zuletzt erschienen:**

- BAHN EXTRA 4/2017 – **Mit der Bahn in die Ferien**
- BAHN EXTRA 5/2017 – **DB und DR 1968–71**
- BAHN EXTRA 6/2017 – **Bahnknoten der DR**
- BAHN EXTRA 1/2018 – **Bahn-Jahrbuch 2018**



**Sie haben ein Heft verpasst?  
Kein Problem!**

Bestellen Sie die  
nicht mehr am Kiosk  
erhältlichen Aus-  
gaben telefonisch  
über unseren  
Kundenservice  
**Tel. (0180) 5 32 16 17\***  
oder schnell und  
bequem im Internet auf  
[www.eisenbahnwelt.de](http://www.eisenbahnwelt.de)

\*(14 ct./min)

**Lieber Leser,**

Sie haben Freunde, die sich ebenso für die Eisenbahn mit all ihren Facetten begeistern wie Sie? Dann empfehlen Sie uns doch weiter! Ich freue mich über jeden neuen Leser.

Ihr *Thomas Hanna-Daoud*

Verantwortlicher Redakteur BAHN EXTRA

# Rheingold-Express

Porzellan-Bierkrug  
zu Ehren des  
legendären Luxuszugs

Seit den Goldenen Zwanzigern steht der „Rheingold“-Expresszug für komfortables Reisen von der Nordsee zu den Alpen durch das schöne Rheintal. Die Reisenden genossen, wohligh zurückgelehnt in weiche Sessel, den Ausblick auf malerische Burgen und Dörfer, rebenbewachsene Hänge und die sagenumwobene Loreley. Wie der Nibelungenschatz ist auch der „Rheingold“-Express zu einer Legende geworden.

## Mit Ihrem Namen personalisiert

Die Vorderseite zeigt ein Porträt des „Rheingold“, der vor dem Bogen des Rheintals die Türme der mittelalterlichen Stadtbefestigung von Oberwesel passiert, gemalt vom Künstler Tilman Mohr. Der Bierkrug ist aus Porzellan gebrannt. Auf dem Krugdeckel thront ein maßstabsgetreues Modell der Rheingold-Lok aus Zinklegierung. Der Griff ist stilecht in Form einer Kuppelstange gestaltet. Aber das Besondere an diesem einzigartigen

Bierkrug: auf einer Banderole steht auf Wunsch ein Name Ihrer Wahl! Der Bierkrug ist auf weltweit 50 Brenntage limitiert. Sichern Sie sich Ihren Porzellan-Bierkrug „Rheingold – Legende auf Schienen“ gleich heute!



Rückseite mit Würdigung des Rheingold-Express



**GRATIS**  
nach Ihren Wünschen  
personalisiert



„Rheingold – Legende auf Schienen“  
Füllmenge: 1 l  
Größe: ca. 24,1 x 17,8 x 11,4 cm (H x B x T)  
Produkt-Nr.: 422-FOR05.01P  
Produktpreis: € 149,85  
(zahlbar auch in 3 Monatsraten zu je € 49,95)  
zzgl. € 8,95 Versand\*

Das Angebot ist limitiert –  
Reservieren Sie daher noch heute!

[www.bradford.de](http://www.bradford.de)

Für Online-Bestellung  
Referenz-Nr.: **81525**

The Bradford Exchange Ltd.  
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1–3  
63317 Rödermark  
kundenbetreuung@bradford.de  
Telefon: **069 1729 7900**

WEEE 9707536

**PERSÖNLICHE REFERENZ-NUMMER: 81525**

**Zeitlich begrenztes Angebot: Antworten Sie bis 26. März 2018**

**Ja**, ich reserviere den personalisierten Bierkrug „Rheingold – Legende auf Schienen“

Bitte gravieren Sie folgenden Namen:              
(Name mit max. 10 Zeichen, inkl. Leerzeichen und Bindestriche)

Name/Vorname Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

\* Dieses Produkt wird nach Ihrer Kundenspezifikation hergestellt und ist deshalb vom Umtausch ausgeschlossen.

Straße/Nummer

**Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen (X):**  
Lieferzeit ca. 4 Wochen

PLZ/Ort

Ich zahle den Gesamtbetrag nach Erhalt der Rechnung  
 Ich zahle in drei bequemen Monatsraten

Geburtsdatum

Telefon für eventuelle Rückfragen

**X**  
Unterschrift



Bitte einsenden an: The Bradford Exchange  
Johann-Friedrich-Böttger-Str. 1-3 • 63317 Rödermark  
Österreich: Senderstr. 10 • A-6960 Wolfurt • Schweiz: Jöchlerweg 2 • CH-6340 Baar

# Echtes Bahnerlebnis in Vorbild und Modell

3 März 2018 – 56. Jahrgang, Heft Nr. 609 EUR 7,50 (D)

**eisenbahn**  
Modellbahn magazin

## eisenbahn Modellbahn magazin

PLUS: **Komplette Lokliste V 200<sup>0</sup> und V 200<sup>1</sup>**

+ 16 Seiten extra **Meisterschule Modellbahn**

**Abschied vor 25 Jahren:  
Lufthansa  
Airport-  
Express**

**Jetzt neu  
am Kiosk!**

**Baureihe 221**  
Vorbildporträt und Modellgeschichte:  
Alles über die optimierte V 200

**Warum „Fliegen auf Flughöhe Null“ eine Episode blieb**

**Modelle des Jahres**  
So haben Sie gewählt!  
**Ilmebahn damals**  
Kleinbahn-Idyll im Leinetal  
**Märklins Northlander**  
Darum ist er so umstritten

**Baureihe 446 „Twindexx“**  
Wie der erste Doppelstock-  
Triebzug der DB ins Rollen kommt

**DR, DB und ÖBB  
in H0 und H0e**  
Viel Betrieb  
auf kleiner  
Fläche

EUR 8,25 (A) · SFr 12,00 (CH) · EUR 8,70 (BeNeLux)



Alle Verkaufsstellen in Ihrer Nähe unter  
[www.mykiosk.com](http://www.mykiosk.com) finden oder QR-Code scannen!  
Oder Testabo mit Prämie bestellen unter

[www.eisenbahnmagazin.de/abo](http://www.eisenbahnmagazin.de/abo)

