

# SCHNELLZUGLOKOMOTIVE DER BAUREIHE 01<sup>10</sup>

Zur Erhöhung der Reisegeschwindigkeiten erwog die Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft im Jahre 1935 die Beschaffung stärkerer und schnellerer Schnellzuglokomotiven mit Dreizylinder-Triebwerken. Zu einer Bestellung kam es dann aber erst im März 1939. Nachdem man noch ein Jahr zuvor den Bau von 400 Maschinen der Baureihe 01<sup>10</sup> vorsah, blieb es dann bei einem Beschaffungsprogramm von 205 Lokomotiven, gegliedert in sechs Baulose von fünf verschiedenen Lokomotivfabriken. Die Baumusterlokomotive 01 1001 entstand unter der Fabriknummer 11'000 bei der Berliner Maschinenbau AG, vormals L. Schwartzkopf. Am 29. August wurde die Maschine abgenommen und der Lokomotivversuchsanstalt Grünewald zur Erprobung zugewiesen. Die imposante Stromlinienmaschine kostete einschliesslich Tender 259'800 Reichsmark. Die Serienfertigung lief im Jahre 1940 mit der Lokomotive 01 1052, Fabriknummer 11 308, bei der BMAG an, endete aber noch im selben Jahr mit der Maschine 01 1105, Fabriknummer 11 361.

Alle anderen Aufträge wurden storniert, die BMAG blieb also alleiniger Hersteller der Baureihe 01<sup>10</sup>. Die Lokomotiven wurden mit fünfachsigen Tendern der Bauart 2'3 T 38 St gekuppelt.

Am Ende des Zweiten Weltkrieges befanden sich alle 55 Maschinen auf dem Gebiet der späteren Bundesrepublik Deutschland. Viele der Lokomotiven hatten durch Kriegsereignisse grosse Schäden erlitten und mussten kalt abgestellt werden. Im Jahre 1948 entschloss man sich zur Uebernahme von 54 Maschinen der Reihe 01<sup>10</sup> in den Erhaltungsbestand. Nur die Lokomotive 01 1067 fiel zu jenem Zeitpunkt einer Ausmusterungsverfügung der Reichsbahndirektion Kassel zum Opfer. Für alle anderen Fahrzeuge wurde eine Hauptausbesserung beschlossen, die ab 1949 durchgeführt werden konnte. Bei diesen Arbeiten entfernte man die noch vorhandenen Teile der Stromlinienverkleidung von Lokomotiven und Tendern und ersetzte schadhafte Teile der Triebwerke. Schon bald nach der Aufarbeitung der Fahrzeuge ergaben sich neue Schwierigkeiten. An den ganz aus Stahlblech gefertigten Kesseln zeigten sich Alterungserscheinungen. Im Bereich des Stehkessels traten, von den Schweissnähten ausgehend, nicht zu übersehende Risse auf. Die Deutsche Bundesbahn erteilte deswegen an Henschel & Sohn in Kassel den Auftrag zur Entwicklung und Lieferung von Ersatzkesseln mit Verbrennungskammer, deren Einbau in der Zeit zwischen 1953 und 1956 erfolgte. Zunächst liefen alle umgebauten Lokomotiven der Baureihe 01<sup>10</sup> noch mit Kohlefeuerung. Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und um die Leistung zu steigern empfahl das Bundesbahn-Zentralamt Minden im Jahre 1957, eine grössere Anzahl von Lokomotiven auf Oelfeuerung umzustellen. Nach dem Umbau der 01 1100 folgten bis 1958 noch weitere 33 Maschinen.

Nach dem Inkrafttreten des neuen Umzeichnungsplanes der DB am 1. Januar 1968 fuhren die 20 kohlegefeuerten Lokomotiven mit der Baureihenbezeichnung 011, die 34 Maschinen mit Oelfeuerung als Reihe 012. Nach Einsätzen in Bebra, Kassel, Osnabrück und Hamburg-Altona erfolgte im Mai 1975 die Ausmusterung der letzten Fahrzeuge der Reihe 012 im BW Rheine. Die kohlegefeuerten Maschinen der Baureihe 011 mussten dort schon 2 Jahre zuvor ihren Dienst quittieren. Als Denkmal- und Museumslokomotiven, zum Teil betriebsfähig, sind die Maschinen 01 1056, 1061, 1063, 1066, 1075, 1081, 1082, 1100, 1102 und 1104 erhalten geblieben.

## Technische Daten der Lokomotive:

Bauart	2'C I' h3	Rostfläche	3.96 m <sup>2</sup>
Treib- und Kuppelrad-Durchm.	2000 mm	Verdampfungsheizfl.	206.51 m <sup>2</sup>
Lauftrad-Durchmesser vorn	1000 mm	Ueberhitzerheizfl.	96.15 m <sup>2</sup>
Lauftrad-Durchmesser hinten	1250 mm	Zylinder-Durchmesser	500.00 mm
Länge über Puffer	24'130 mm	Kolbenhub	600.00 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h	Achslast max.	20.2 t
Leistung	2350/2470 PSI	Lokreibungslast	60.4 t
Kesselüberdruck	16 bar	Lokdienstlast	110.8 t

## Technische Daten des Tenders:

Bauart	2'3 T 38 St/ 2'3 T 38
Fassungsvermögen	38 m <sup>3</sup> Wasser, 10 t Kohle bzw. 13 m <sup>3</sup> Oel

## ZERTIFIKAT

### DIE LEMACO-MODELLE IN SPUR O, MASSSTAB 1:43,5

Ein Top-Modell unserer Modellbauer, das an Ausführung und Detaillierung kaum noch Wünsche offen lässt.

Ein Messing-Handarbeitsmodell aus über 1600 Einzelteilen gefertigt fein lackiert und beschriftet.

Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert. Folgende Versionen wurden gebaut:

Kat.Nr. O-018	Lok.Nr. 01 1056, Kohle	1-35	35 Exemplare
Kat.Nr. O-018/1a	Lok Nr. 01 1063, Oel	1-25	25 Exemplare
Kat.Nr. O-018/1b	Lok.Nr. 01 1100, Oel	1-25	25 Exemplare

### Technische Daten

Länge über Puffer	555 mm
Gewicht	3800 g
Stromaufnahme	500 mA
Mind. Radius	2000 mm

- Fein detaillierter Führerstand mit beweglichen Türen, abnehmbarem Dach und abschaltbarer Beleuchtung.
- Feuerbüchse mit Imitationsfeuer/Kohleversion.
- Gestänge und Radreifen aus Neusilber.
- Abschaltbare Konstantbeleuchtung 1,5 V der Laternen und des Triebwerks.
- Federpuffer.
- Vorbildgetreue Nachbildung des Rahmens mit Radlagerung durch echte Blattfederung, Ausgleichshebel und Kugellager.
- Genaue Wiedergabe der Innensteuerung mit gekröpften Treibachsen und des Bremsgestänges.
- Faulhaber-Motor Typ 3540 12/14 Volt Gleichstrom mit Freilaufgetriebe.
- Zugkraft 550 g bei 12 V
- Fine Scale Räder mit Messing-Radsternen.
- Detaillierte Rauchkammer mit Türe zum Öffnen
- Gefederte Tenderdrehgestelle.
- Wasserkastendeckel am Tender zum Öffnen.
- Mechanisch funktionierende Umsteuerung/ siehe Beiblatt.