

SCHNELLZUGLOKOMOTIVE DER BAUREIHE 01/10

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 01/10 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. Schwartzkopff. Am 29. August wurde die Maschine abgenommen und der Lokomotivversuchsanstalt Grunewald 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 01/10. Die Lokomotiven wurden mit fünfsachsigen 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 Kriegseignisse grosse Schäden erlitten und mussten kalt abgestellt werden. Im Jahre 1948 entschloss man sich zur Uebernahme von 54 Maschinen der Reihe 01/10 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 01/10 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 führen 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 Denkmals- 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 1' h3	Rostfläche	3,96 m ²
Treib-und Kuppelrad-Ø	2000 mm	Verdampfungsheizfl.	206,51 m ²
Lauftrad-Ø vorn	1000 mm	Ueberhitzerheizfl.	96,15 m ²
Lauftrad-Ø hinten	1250 mm	Zylinder-Ø	500 mm
Länge über Puffer	24'130 mm	Kolbenhub	600 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 ³ Wasser, 10 t Kohle bzw. 13 m ³ Öl

Das Lemaco-Modell der Nenngrösse HO/Kohle

Lemaco hat für die Freunde feinsten Messing-Handarbeit und erlesener Feinmechanik das langerwartete Modell der Lokomotive 01 1056 exakt im Massstab 1:87 entstehen lassen.

Das Modell ist aus über 1100 Einzelteilen zusammengebaut und besitzt an sämtlichen Achsen Radreifen aus Neusilber, dadurch keine abgefahrenen Laufflächen mehr und zudem erhöhte Zugkraft durch bessere Reibung. Grösste Modelltreue bei der Modellierung der Radsterne. Genaueste Nachbildung der verschiedenen Gegengewichte, Speichen und Speichenendverstärkungen, wie beim grossen Vorbild.

Erstmalig in Kleinserie die Nachbildung des Barrenrahmens mit vorbildmässiger Radlagerung durch echte Blattfederung. Die Ausgleichshebel sind ebenfalls nachgebildet. Genaue Wiedergabe von der Innensteuerung mit gekröpfter Treibachse. Der Antrieb erfolgt durch einen Canon/Maxon-Präzisionsmotor über ein nicht sperrendes Schnecken-Stirnradgetriebe und ermöglicht dadurch ein dem grossen Vorbild entsprechendes Fahrverhalten. Sorgfältig lackiert und beschriftet im Zustand von 1970 ist dieses Modell auch im Massstab 1:87 ein Höhepunkt jeder Sammlung und Modellbahnanlage.

Lokomotiven dieser Grössenordnung sind bei der DB nur auf Hauptstrecken mit den entsprechenden Halbbögen gefahren. Es sind deshalb auch bei dem Modell der BR 01 1056 Gleisradien ab 60 cm zu befahren.

Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert und garantiert durch die limitierte Auflage von nur 300 Exemplaren ein Sammlerstück von bleibendem Wert.