

Baureihe 06 der Deutschen Reichsbahn

Mit dem Bau der beiden Dreizylinder-Maschinen mit den Betriebsnummern 06 001 und 002 war die Entwicklung von Stromlinienlokomotiven in Deutschland zu einem Höhepunkt und zugleich zum Abschluss gekommen. Die ersten Pläne für diese grössten deutschen Schnellzuglokomotiven wurden bereits im Jahre 1934 erörtert. Bis zum Baubeginn und bis zur Fertigstellung der "Giganten" vergingen dann aber noch Jahre. Besondere Probleme ergaben sich beim Bau der riesigen Kessel, die bis auf die Rauchkammer mit denen der Baureihe 45 nahezu baugleich waren. Kurz vor dem Beginn der Montage mussten die ersten Kessel verschrottet werden, da man Zweifel am Herstellungsverfahren und an der Betriebstauglichkeit hatte. Die Fertigstellung verzögerte sich daraufhin bis zum Frühjahr 1939. Mit der Fabriknummer 2000 war die 06 001 im April von Krupp abgeliefert worden. Im Sommer 1939 folgte die 06 002 mit der Fabriknummer 2001. Die Lokomotiven waren für den schweren Schnellzugdienst im Hügelland vorgesehen. Trotz des grossen Achsstandes der vier gekuppelten Achsen, mit 6750 mm, waren bei der 06 001 alle vier Radsätze fest im Rahmen gelagert, die Räder der dritten Achse blieben ohne Spurkränze. Bei der 06 002 hatte der dritte Radsatz ein Seitenspiel von 10 mm erhalten. Die Spurkränze der Räder der zweiten und dritten Achse waren um 15 bzw. 10 mm geschwächt. Das vordere Drehgestell verfügte über ein Seitenspiel von 95 mm, das hintere Drehgestell mit Aussenrahmen hatte ein Spiel von 65 mm nach jeder Seite. Mit den Maschinen waren die Stromlinientender der Bauart 2'3 T 38 St gekuppelt, die ein Fassungsvermögen von 38m³ Wasser und von 10 t Kohle aufwiesen. An der Tenderrückseite war ein Faltenbalg angeordnet, um so die Lücke zum ersten Reisezugwagen zu schliessen. Als Beschaffungspreis für eine Lok mit Tender werden 274'900 Reichsmark angegeben. Nach Beendigung der Probe- und Messfahrten waren die Lokomotiven im Bw Frankfurt/M 1 beheimatet. Der Einsatz erstreckte sich vor allem auf die planmässige Beförderung von D-Zügen zwischen Frankfurt/M und Erfurt. Immer wieder auftretende Kesselschäden führten zu Ausfällen der Maschinen. Gelegentlich kam es auch zu Entgleisungen der Lokomotiven beim Durchfahren enger Gleis- und Weichenbogen. Nach Kriegsende blieben die Fahrzeuge kalt abgestellt. Die 06 002 war bei einem Bombenangriff beschädigt worden. Der Tender fand, nun ohne Verkleidung, hinter Lokomotiven der Baureihe 01.10 eine weitere Verwendung. Die DB erwog zunächst noch eine Instandsetzung der beiden Maschinen, verfügte dann aber am 14. November 1951 die Ausmusterung der grössten deutschen Dampflokomotiven.

Technische Daten

Bauart	2'D 2' h3	Rostfläche	5,04 m ²
Treib- und Kuppelraddurchmesser	2000 mm	Verdampfungsheizfläche	289,00 m ²
Laufgrad-Durchmesser vorn	1000 mm	Überhitzerheizfläche	132,50 m ²
Laufgrad-Durchmesser hinten	1000 mm	Zylinder-Durchmesser	520 mm
Länge über Puffer	26520 mm	Kolbenhub	720 mm
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h	Achslast max.	22,4 t
Leistung	2800 PSi	Lokreibungslast	80,0 t
Kesselüberdruck	20 bar	Lokdienstlast	141,8 t

ZERTIFIKAT

Das LEMACO Modell in Spur HO, Massstab 1:87

Ein weiteres Top-Modell unserer Modellbauer, das an Ausführung und Detaillierung kaum noch Wünsche offen lässt. Ein Messing-Handarbeitsmodell aus über 650 Einzelteilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet.

Technische Daten:	Länge über Puffer	massstäblich
	Gewicht	775 g
	Stromaufnahme ohne Belastung	100 - 150 mA
	Min. Radius	In Anbetracht der grossen Länge und der vorbildgerecht ausgeführten Vollverkleidung der Lokomotive kann ein Betriebseinsatz des Modells nur auf Gleis- und Weichenradien ab 750 mm (z.B. Roco R 9) erfolgen.

Folgende Stückzahlen wurden gebaut:

Kat. Nr. H0-025	DRG 06 001, schwarz-rot	1-325	325 Exemplare	1993
Kat. Nr. H0-025/1	DRG 06 002, schwarz-rot	1-150	150 Exemplare	1994

Eine Anzahl Modelle wurde an die Firma M + L in Hamburg (D) in grüner Ausführung geliefert.

Jedes Modell ist einzeln numeriert und datiert.

- Alle Treibräder gefedert
- Stromaufnahme über alle Treib- und Tenderräder
- Gestänge und Radreifen aus Neusilber
- Radsterne aus Messing
- Türen in der Frontverkleidung zum Öffnen
- Feindetaillierter Führerstand mit Türen zum Öffnen
- Antrieb durch Faulhaber-Motor 2230 Gleichstrom 12/14 Volt mit Freilaufgetriebe
- Genaue Wiedergabe der Innensteuerung und des Bremsgestänges
- Federpuffer
- Auswechselbare Kupplungshaken für Märklin und Fleischmann
- Zur Präsentation des Modells in der Vitrine, liegen jedem Modell zusätzliche massstäbliche Laufgradsätze bei