

# Die Baureihe 01 der Deutschen Bundesbahn

Zu den ersten neuen Einheitslokomotiven der Deutschen Reichsbahn zählte eine Vorserie von 10 Zweizylinder-Maschinen der Baureihe 01 aus dem Jahre 1926, die zu Vergleichen mit den kurz zuvor gefertigten Vierzylinder-Verbundloks 02 001 bis 010 in Dienst gestellt wurden. Ab 1927 begann dann die Serienlieferung der Baureihe 01, für die sich die DRG nach der Betriebserprobung der Baumuster entschieden hatte. Aus einer weiteren Serienlieferung von 1930/31 stammten die Maschinen mit den Betriebsnummern 01 077 bis 101. Diese Lokomotiven waren alle noch mit vorderen Laufrädern von 850mm Durchmesser und mit einfachen Bremsen an den Kuppelradsätzen ausgestattet.

Bis zur Auslieferung der nächsten Bauserie, die 1934 begann, war die Konstruktion gründlich überarbeitet worden. Ausser den Laufrädern mit nunmehr 1'000mm Durchmesser hatten die Maschinen 01 102 bis 190 doppelt wirkende Scherenbremsen an den Kuppelrädern, eine Bremse am hinteren Laufradsatz und bereits die neuen geschweissten Tender der Bauart 2'2' T 34 erhalten. Die letzte Bauserie von 1937/38 umfasste die Fahrzeuge 01 191 bis 232, welche mit Druckausgleich-Kolbenschiebern geliefert wurden. Am Bau von Lokomotiven der Reihe 01 waren fünf namhafte Hersteller beteiligt, von denen Henschel mit 122 Stück den grössten Lieferanteil hatte. Im Jahre 1937 begann auch der Umbau der 02 001 bis 010 zu Zweizylinder-Maschinen, welche danach die neuen Betriebsnummern 01 011 und 01 233 bis 241 trugen.

Nach dem zweiten Weltkrieg gelangten 165 Fahrzeuge in den Betriebsbestand der Deutschen Bundesbahn. Bei der Deutschen Reichsbahn waren noch 65 Maschinen einsatzfähig. Zahlreiche Lokomotiven beider Bahnverwaltungen wurden einer Modernisierung unterzogen. Die DB ersetzte die grossen Windleitbleche durch die kleinere Bauart Witte. Gleichzeitig wurden Luft- und Speisepumpen in die Mitte des Umlaufs verlegt. Zu weiteren sichtbaren Änderungen zählte der Anbau von Windstauschuten an den Frontfenstern und des dritten Spitzenlichts. Beim Einbau neuer Hochleistungskessel in 50 Maschinen entfielen die Frontschürzen, auf die auch bei einem Teil der Loks mit altem Kessel verzichtet wurde.

Unter den 20 erhalten gebliebenen Lokomotiven der Baureihe 01, befinden sich die 01 173 und 01 202. Erstere war von den Ulmer Eisenbahnfreunden vor dem Verschrotten bewahrt worden. Am 5. Oktober 1975, kurz vor Ablauf der Kesselfrist, brachte die prächtig herausgeputzte 01 173 mit blanken Kesselringen einen Sonderzug nach Neuenmarkt-Wirsberg. Inzwischen befindet sich diese Lok, noch mit geschlossener Front, im Museum für Verkehr und Technik in Berlin. Ein ganz anderes Bild bot die 01 202 im September 1969 bei einer Fahrzeugausstellung im Bw Nürnberg Rbf. Damals fuhr die Maschine mit offener Frontpartie, also ohne die Schrägbleche unter dem Umlauf und ohne die schräge Abdeckung unter der Rauchkammer. Bereits am 12. April 1973 war die 01 202 im Bw Hof ausgemustert worden. Die Lokomotive wurde vom Neuenburger Dampflokverein VVT in St. Sulpice/Schweiz erworben und ist seit 1992 wieder betriebsfähig.

## Technische Daten

Treib- und Kuppelraddurchmesser	2'000 mm	Rostfläche	4,32 m <sup>2</sup>
Laufraddurchmesser vorn	1'000 mm	Verdampfungsheizfläche	247,15 m <sup>2</sup>
Laufraddurchmesser hinten	1'250 mm	Überhitzerheizfläche	85,00 m <sup>2</sup>
Länge über Puffer	23'940 mm	Zylinderdurchmesser	600 mm
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h	Kolbenhub	660 mm
Leistung indiziert	2'280 PSi	Reibungslast	59,7 t
Kesseldruck 16 bar	Dienstlast	186,6 t	

# ZERTIFIKAT

## Die LEMACO-Modelle in Spur HO - Massstab 1 : 87

Neue Super-Modelle der Lemaco-Modellbauer. In präziser Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus über 1'000 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

### Technische Daten

Länge über Puffer inkl. Tender (enggekuppelt)	277 mm
Länge über Puffer inkl. Tender (für Fahrbetrieb)	280 mm
Gewicht inkl. Tender	550 g
Stromaufnahme ohne Belastung bei 12 V	180 mA
Mind. Radius	600 mm

### Folgende Versionen wurden gebaut:

<b>Kat.-Nr HO-072</b>	DB BR 001 173-4, schwarz-rot, geschl. Front	1 - 70	70 Exemplare	1996
<b>Kat.-Nr HO-072/1</b>	DB BR 001 202-1, schwarz-rot, offene Front	1 - 70	70 Exemplare	1996

- Voll durchgestaltetes Bremsgestänge
- Detaillierter Führerstand
- Richtig funktionierende Ausgleichshebel
- Antrieb durch eisenlosen Präzisions-Gleichstrommotor SAYAMA 12V mit Schwungmasse
- Antrieb auf 2. Treibachse, restliche Treibachsen über Kuppelstangen angetrieben wie beim Vorbild
- Radreifen aus Neusilber
- Kolbenstangenschutzrohre liegen bei (Nur für Vitrinengebrauch!)
- Standard - Schraubenkupplung, Märklin- und Fleischmann- Austauschkupplungshaken liegen bei