

Typenkompass

# Loks der Deutschen Bundesbahn

1949–1993

Heinrich Petersen



Einbandgestaltung: Luis dos Santos  
Fotos: Sammlung Marc Dahlbeck

**Bildnachweis:**

Die zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen stammen – wenn nichts anderes vermerkt ist – aus der Sammlung von Marc Dahlbeck.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-31361-3 (PDF)

Copyright © 2019 by transpress Verlag, Postfach 10 37 43, 70032 Stuttgart.  
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2024

Sie finden uns im Internet unter [www.transpress.de](http://www.transpress.de)

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektor: Hartmut Lange  
Innengestaltung: Jürgen Knopf  
Repro: Medien und Printprodukte, 74321 Bietigheim-Bissingen

Fast 45 Jahre prägte die Deutsche Bundesbahn (DB) das Bild des Schienenverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland. Zwar gab es auch einige private Bahngesellschaften, doch das staatseigene Unternehmen erbrachte vom 7. September 1949 bis zum 31. Dezember 1993 den weitaus größten Teil der Transportleistungen im Personen- und Güterverkehr. In den ersten Jahrzehnten beschaffte die Bundesbahn neben wenigen Nachbauten bekannter Baureihen wie E 18, E 94 und V 36 zahlreiche neue Lokomotiv- und Triebwagenbaureihen, die zunächst alte Vorkriegsmaschinen ablösten. Dabei lag der Schwerpunkt auf dem Traktionswandel – der Ablösung der Dampflokomotiven durch elektrische und dieselbetriebene Maschinen – sowie auf höheren Geschwindigkeiten und einem erhöhten Reisekomfort. Mitte der 1960er-Jahre erreichte die E 03 erstmals eine planmäßige Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Die letzte Dampflokomotive wurde aber erst im Herbst 1977 aus dem Bestand der Bundesbahn verabschiedet. Der Rückzug aus der Fläche und die Stilllegung zahlreicher Nebenstrecken machten sich auch im Fahrzeugbestand bemerkbar. Nachdem die DB zwischen 1952 und 1962 viele ihrer

Nebenbahn-Dampfloks aus der Länder- und Reichsbahnzeit durch Schienenbusse ersetzt hatte, gingen etliche Jahre ins Land, bis sie 1986 wieder eine größere Serie Triebwagen für Nebenstrecken beschaffte.

Die Palette der DB-Fahrzeuge reicht von den ersten Großdieselloks der Baureihen V 80 und V 200 über die Versuchs-Elloks der Baureihe E 10, den TEE-Triebwagen der Baureihen VT 11.5 und die InterCity-Loks der Baureihe 103 bis hin zum 280 km/h schnellen ICE. Außer diesen Baureihen werden im vorliegenden Band alle wichtigen, für die Bundesbahn neu gebauten Lokomotiven und Triebwagen vorgestellt. Auch einige angemietete Lokomotiven und Versuchsmaschinen sind enthalten, weil sie zur Entwicklung von Fahrzeugen beitrugen, die später von der DB beschafft wurden. Auf Loks und Triebwagen, die die DB 1949 von der Deutschen Reichsbahn übernahm sowie auf Beutelokomotiven und Loks der Besatzungsmächte wird im Rahmen dieses Buchs verzichtet.

Heinrich Petersen

Neumünster, im Januar 2019

## 1. Dampflokomotiven

Baureihe 01 (ab 1968: BR 001).....	6
Baureihe 01.10 (ab 1968: BR 011, 012)...	7
Baureihe 03.10 .....	9
Baureihe 05 .....	10
Baureihe 10 .....	11
Baureihe 18.6 .....	12
Baureihe 23 (ab 1968: BR 023).....	13
Baureihe 41 (ab 1968: BR 041, 042).....	14
Baureihe 44 (ab 1968: BR 043).....	16
Baureihe 50.40 .....	17
Baureihe 65 (ab 1968: BR 065).....	19
Baureihe 66 .....	20
Baureihe 78.10 .....	21
Baureihe 82 (ab 1968: BR 082).....	22

## 2. Elektrolokomotiven

Baureihe E 03 (ab 1968: BR 103.0, 103.1).....	23
Baureihe E 10 (ab 1968: BR 110, 112)...	25
Baureihe 111 .....	28
Baureihe 112 .....	30
Baureihe E 18 (ab 1968: BR 118).....	31
Baureihe 120 .....	32
Baureihe 127 .....	34
Baureihe E 40 (ab 1968: BR 139, 140)...	35
Baureihe E 41 (ab 1968: BR 141).....	37
Baureihe 143 .....	40
Baureihe E 44 (ab 1968: BR 144, 145)...	41
Baureihe E 50 (ab 1968: BR 150).....	42
Baureihe 151 .....	43
Baureihe E 310, E 410 (ab 1968: BR 181.0, 181.1, 184).....	45
Baureihe 181.2 .....	46
Baureihe E 320 (ab 1968: BR 182).....	47
Baureihe E 344 (ab 1968: BR 183).....	48
Baureihe E 94 (ab 1968: BR 194).....	49

## 3. Diesellokomotiven

Baureihe 201 .....	50
Baureihe 202 .....	51
Baureihe V 100 (ab 1968: BR 211, 212, 213).....	53

Baureihe V 160, V 162, V 164 (ab 1968: BR 215, 216, 217, 218).....	56
Baureihe V 169 (ab 1968: BR 210, 219).....	60
Baureihe V 200 (ab 1968: BR 220, 221).....	62
Baureihe V 300 (ab 1968: BR 230).....	64
Baureihe V 320 (ab 1968: BR 232).....	65
Baureihe V 36 (ab 1968: BR 236).....	66
Baureihe 240 .....	67
Baureihe V 45 (ab 1968: BR 245).....	68
Baureihe V 51, V 52 (ab 1968: BR 251, 252).....	69
Baureihe 259 .....	71
Baureihe V 60 (ab 1968: BR 260, 261)...	72
Baureihe V 65 (ab 1968: BR 265).....	74
Baureihe V 80 (ab 1968: BR 280).....	75
Baureihe V 90 (ab 1968: BR 290, 291)...	76
Baureihe V 29 (ab 1968: BR 299).....	78
Baureihe Köf II (ab 1968: BR 321 bis 324).....	79
Baureihe V 11.9 (ab 1968: BR 329, 399).....	80
Baureihe Köf 10 – 12 (ab 1968: BR 331 – 333).....	81
Baureihe Ka (ab 1968: BR 382).....	83

## 4. Elektrotriebwagen

Baureihe 401 .....	84
Baureihe 403 .....	85
Baureihe 410 .....	86
Baureihe 420 .....	87
Baureihe ET 25, ET 32, ET 55 (ab 1968: BR 425, 432, 455).....	89
Baureihe ET 26 (ab 1968: BR 426).....	91
Baureihe ET 27 (ab 1968: BR 427).....	92
Baureihe ET 30, ET 56 (ab 1968: BR 430, 456).....	93
Baureihe ET 65 (ab 1968: BR 465).....	95
Baureihe ET 170 (ab 1968: BR 470).....	96
Baureihe 472 .....	97

## 5. Akku-Triebwagen

Baureihe ETA 150 (ab 1968: BR 515).....	98
Baureihe ETA 176 (ab 1968: BR 517).....	99

## 6. Diesellokomotiven

Baureihe VT 10.5.....	100
Baureihe VT 11.5 (ab 1968: BR 601, 602).....	101
Baureihe VT 08.5, VT 12.5 (ab 1968: BR 608, 612, 613).....	102
Baureihe 610.....	104
Baureihe 614.....	105
Baureihe VT 23, VT 24 (ab 1968: BR 624, 634).....	106
Baureihe 627.....	108
Baureihe 628.0, 628.1.....	109
Baureihe 628.2, 628.4, 629.....	110
Baureihe VT 92.5 (ab 1968: BR 692).....	111

## 7. Dienstfahrzeuge

Baureihe 701, 702.....	112
Baureihe 704.....	113
Baureihe 705.....	114
Baureihe 711.....	115
Baureihe 712 001.....	116
Baureihe 712 002.....	117
Baureihe 719/720.....	118
Baureihe 724, 727.....	119
Baureihe 725, 726.....	121
Baureihe 728, 740.....	123

## 8. Schienenbusse

Schienen-Straßen-Omnibus (ab 1968: BR 790).....	125
Baureihe VT 95 (ab 1968: BR 795).....	126
Baureihe VT 97, VT 98 (ab 1968: BR 796, 797, 798).....	127



# 1. Dampflokomotiven

## Baureihe 01 (ab 1968: BR 001)

Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben über 150 Exemplare der Schnellzug-Dampflok der Baureihe 01 bei der Deutschen Bundesbahn und bildeten lange Zeit das Rückgrat im schweren Schnellzugdienst. Mitte der 1950er-Jahre zeigten die Kessel jedoch so starke Ermüdungserscheinungen, dass die Bahn handeln musste.

Weil sie auf die Loks noch nicht verzichtet konnte, entschloss sie sich zu einer Neubekesselung. Der neue Kessel hatte nun eine Verbrennungskammer und bestand aus einem zylindrischen und einem konischen Schuss. Die Strahlungsheizfläche wurde vergrößert, sodass der Kessel 14,5 t/h Dampf (gegenüber 14 t/h beim Altbaukessel) liefern konnte. Durch den flachen Schornstein und die fehlenden Frontschürzen, die durch ein Laufbrett mit angehängten Stirnlampen ersetzt wurden, veränderte sich das Aussehen der Loks sehr stark und sie hinterließen nun einen kraftvolleren Eindruck als vorher. 1958 bis 1961 wurden 50 Maschinen aufgearbeitet, dazu wählte man nur Maschinen ab der Ordnungsnummer 102 aus, also Loks mit einem Laufraddurchmesser von 1.000 mm im Vorlauf-Drehgestell. Die umgebauten Lokomotiven wurden zusammen mit den Altbau-Maschinen in gemeinsamen

Dienstplänen eingesetzt und waren nahezu in ganz Deutschland anzutreffen. Hannover, Hamm, Köln, Würzburg und Treuchtlingen waren bis in die 1960er-Jahre Betriebswerke mit großen 01-Beständen. Ende der 1960er-Jahre waren die hochrädriigen Schnellzug-Dampfloks noch in Ehrang, Augsburg, Braunschweig und Hof beheimatet. Hof wurde dann auch zum Auslauf-Bw, wo alle Neubaukessel-01 bis 1973 außer Dienst gestellt wurden. Einige Monate später folgten die letzten Exemplare dieser Baureihe mit Originalkessel.

<b>Baureihe</b>	01 (001)
<b>Radsatzfolge</b>	2'C1'h2
<b>Länge über Puffer (mit Tender)</b>	23.940 mm
<b>Durchmesser Treib- und Kuppelrad</b>	2.000 mm
<b>Durchmesser Laufrad vorn</b>	1.000 mm
<b>Durchmesser Laufrad hinten</b>	1.250 mm
<b>Radsatzstand</b>	12.400 mm
<b>Höchstgeschwindigkeit (v/r)</b>	130/50 km/h
<b>Leistung</b>	1.650 kW
<b>Dienstmasse (ohne Tender)</b>	108,3 t
<b>Indienststellung</b>	1957–1961
<b>Anzahl</b>	50



# Baureihe 01.10 (ab 1968: BR 011, 012)



In den 1930er-Jahren benötigte die Deutsche Reichsbahn eine leistungsstarke Dampflokomotive, die Schnellzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h befördern können sollte. Man entschied sich für eine Drei-Zylinder-Maschine mit vollständiger Stromlinienverkleidung. Damit sollten im oberen Geschwindigkeitsbereich die Laufruhe der Maschinen verbessert und der Windwiderstand verringert werden. Kriegsbedingt wurden von den ca. 400 geplanten Exemplaren nur 55 geliefert, 54 davon kamen später zur Bundesbahn. 01 1067 wurde schon im Mai 1948 ausgemustert.

Schon kurz nach der Inbetriebnahme zeigten sich erste Probleme mit der Vollverkleidung. So gestalteten sich die Wartungsarbeiten sehr schwierig und den Triebwerken fehlte die nötige Kühlung. Deshalb ließ die Reichsbahn die Verkleidungen um die Triebwerke entfernen und

setzte die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h herab. Die Bundesbahn ging noch weiter und entfernte zwischen 1949 und 1951 die komplette Stromschale.

Leider erwies sich der Stahl St 47 K, aus dem die Kessel hergestellt waren, als nicht alterungsbeständig, sodass schon bald erste Schäden auftraten. Die Bundesbahn entschloss sich deshalb, die noch recht jungen Loks im Ausbesserungswerk Braunschweig mit neuen Kesseln ausrüsten zu lassen. So bekamen die 01.10 zwischen 1953 bis 1957 geschweißte Hochleistungskessel mit Verbrennungskammer. Er hatte eine um 8,8 % kleinere Rostfläche und eine um 16,4 % kleinere Gesamtheizfläche, aber eine größere Strahlungs- und Überhitzerheizfläche als der alte Kessel. Statt der Oberflächenwärmer wurden nun Mischvorwärmer der Bauart Heinl eingebaut.

Nach dem Umbau kamen die nun leistungs-

stärksten Dampfloks der Bundesbahn nach Hagen-Eckesey, Kassel und Offenburg. Einige 01.10 bekamen eine Spurkranzschmierung und bei allen wurden eine Gummiwulstdichtungen zwischen Lok und Tender sowie Wälzlager in die Stangen eingebaut. Um die Effizienz noch weiter zu steigern, wurden 34 Maschinen zwischen 1956 und 1958 auf Ölhauptfeuerung umgebaut. Nun konnte das Feuer schnell und nach Bedarf geregelt werden.

1963 wurden die Loks von Bebra und 1968 von Osnabrück abgezogen. Die rostgefeuerten Maschinen (ab 1968: BR 011) gingen nach Kassel und Rheine. Die ölgefeuerten Lokomotiven (ab 1968: BR 012) kamen nach Hamburg-Altona. Von dort fuhren sie nach Westerland (Sylt), Flensburg, Kiel und Osnabrück. Zum Winterfahrplan 1972/73 wurden alle 01.10 in Rheine zusammengezogen, von wo aus sie vorzugsweise nach Emden eingesetzt wurden. 1974/75 waren nur noch einige Exemplare der Baureihe 012 betriebsfähig. Am 31. Mai 1975 beförderte 012 081 mit dem

<b>Baureihe</b>	01.10 (011, 012)
<b>Radsatzfolge</b>	2' C1' h3
<b>Länge über Puffer (mit Tender)</b>	24.130 mm
<b>Durchmesser Treib- und Kuppelrad</b>	2.000 mm
<b>Durchmesser Laufrad vorn</b>	1.000 mm
<b>Durchmesser Laufrad hinten</b>	1.250 mm
<b>Radsatzstand</b>	12.400 mm
<b>Höchstgeschwindigkeit (v/r)</b>	140/50 km/h
<b>Leistung</b>	1.725 kW*, 1.815 kW**
<b>Dienstmasse (o. Tender)</b>	111 t
<b>Indienststellung</b>	1953–1962
<b>Anzahl</b>	54
<b>* = kohlegefeuerte Loks</b>	
<b>** = ölgefeuerte Loks</b>	

D 741 den letzten planmäßigen mit einer Dampfloks bespannten Schnellzug der Deutschen Bundesbahn.

Zum 150. Geburtstag der Eisenbahn in Deutschland im Jahr 1985 arbeitete die Bundesbahn die 01 1100 betriebsfähig auf und setzte sie bei Sonderfahrten in ganz Deutschland ein. 1994 kam sie zur DB AG.



Foto: H.-G. Kleine, Archiv transpress



Foto: H.-G. Kleine, Archiv Transpress

## Baureihe 03.10

Für flachere Strecken in den deutschen Ostgebieten plante die Reichsbahn analog der 01.10 eine leichtere, auf die 03 aufbauende Drei-Zylinder-Maschine, ebenfalls mit Vollverkleidung. Von den geplanten 150 Lokomotiven wurden wegen des Zweiten Weltkriegs jedoch nur 60 fertig gestellt. 26 kamen nach dem Krieg zur Deutschen Bundesbahn, die analog zur 01.10 erst einmal die Stromschale entfernen ließ. Auch die 03.10 wurden mit Kesseln aus nicht alterungsbeständigem St 47 K gebaut, sodass hier ebenfalls Kesselschäden auftraten. Zwischen 1957 und 1961 bekamen deswegen alle DB-Maschinen im AW Braunschweig einen Hochleistungskessel mit Verbrennungskammer. Gleichzeitig erhielten sie Mischvorwärmer und Abdeckklappen an den Kohlekästen der Tender. Scheibenradsätze in den Vorlaufdrehgestellen einiger Maschinen und eine Kohlen-Nachschubeinrichtung gehörten ebenfalls zum Umbauprogramm. Nach dem Umbau wurden die Loks in Dortmund, Hamburg-Altona, Ludwigshafen und Paderborn beheimatet. Ab 1958 wurden sie im Bw Hagen-Eckesey zusammengezogen und von dort überwiegend vor Schnell- und Eilzügen eingesetzt.

In den frühen 1950er-Jahren hatten 03 1014, 1022, und 1043 für den Einsatz vor den »blauen« F-Zügen zeitweise einen passenden blauen Anstrich. Allerdings blieben Rauchkammer und Windleitbleche schwarz. Mitte der 1960er-Jahre wurden die 03.10 wegen der Traktionsumstellung überflüssig. 1966 wurden sie abgestellt, ausgemustert und in den Ausbesserungswerken Bremen, Lingen und Schwerte verschrottet. 03 1001 sollte als Denkmal erhalten bleiben, fiel aber 1972 ebenfalls dem Schneidbrenner zum Opfer.

<b>Baureihe</b>	03.10
<b>Radsatzfolge</b>	2' C1' h3
<b>Länge über Puffer (mit Tender)</b>	23.905 mm
<b>Durchmesser Treib- und Kuppelrad</b>	2.000 mm
<b>Durchmesser Laufrad vorn</b>	1.000 mm
<b>Durchmesser Laufrad hinten</b>	1.250 mm
<b>Radsatzstand</b>	12.000 mm
<b>Höchstgeschwindigkeit (v/r)</b>	140/50 km/h
<b>Leistung</b>	1.375 kW
<b>Dienstmasse (ohne Tender)</b>	104,2 t
<b>Indienststellung</b>	1957–1961
<b>Anzahl</b>	26

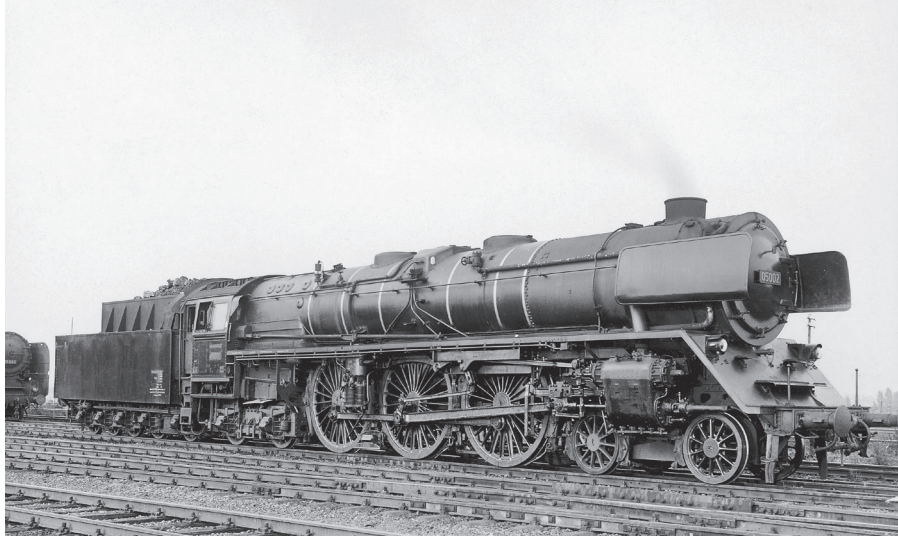


Foto: C. Bellingrodt, Slg. H.-G. Kleine, Archiv transpress

## Baureihe 05

1932 plante die Reichsbahn den Bau einer Schnellfahrlok, die im Geschwindigkeitsbereich über 150 km/h eingesetzt werden sollte. Ein Jahr später bekam Borsig in Berlin den Auftrag zum Bau von zwei Lokomotiven mit Vollverkleidung und einem Treib- bzw. Kuppelraddurchmesser von 2.300 mm. Sie wurden als 05 001 und 05 002 eingereiht.

Beim Bau der beiden Maschinen wurden bereits Bedenken laut, dass bei den geplanten Geschwindigkeiten von 175 km/h die Strecken- und Signalbeobachtung durch das Personal nicht mehr einwandfrei gewährleistet sei. Die Deutsche Reichsbahn beauftragte deshalb Borsig, die 05 003 mit gleichen Eckdaten aber vorn liegendem Führerstand zu bauen. Die Lok bewährte sich wegen ihrer Kohlenstaubfeuerung nicht und wurde 1945 in eine normale, rostgefeuerte Lok ohne Stromlinienverkleidung umgebaut.

Alle drei 05 kamen zur Bundesbahn und wurden Anfang der 1950er-Jahre bei Krauss-Maffei in München grundlegend aufgearbeitet. Dabei wurden die Loks entkleidet, der Vorwärmer vor dem Schornstein eingebaut und kleine Windleitbleche montiert. Zudem wurde der Kesseldruck von 20 bar auf 16 bar ver-

mindert, um den Kessel zu schonen.

Die drei Renner kamen nach Hamm und wurden im leichten FD-Plandienst eingesetzt. So zogen sie unter anderem den »Domspatz« und den »Hanseat«. Durch die Auslieferung der Dieselloks der Baureihe V 200 wurden die 05 überflüssig und 1958 ausgemustert.

05 001 wurde halbseitig wieder mit einer Stromlinienschale ausgestattet und steht heute im Verkehrsmuseum in Nürnberg.

<b>Baureihe</b>	05
<b>Radsatzfolge</b>	2' C2' h3
<b>Länge über Puffer (mit Tender)</b>	26.265 mm*, 26.725 mm**
<b>Durchmesser Treib- und Kuppelrad</b>	2.300 mm
<b>Durchmesser Laufrad vorn</b>	1.100 mm
<b>Durchmesser Laufrad hinten</b>	1.100 mm
<b>Radsatzstand</b>	13.825 mm
<b>Höchstgeschwindigkeit (v/r)</b>	175/50 km/h
<b>Leistung</b>	2.500 kW
<b>Dienstmasse (ohne Tender)</b>	118,5 t
<b>Indienststellung</b>	1950
<b>Anzahl</b>	3
<b>* 05 001, 05 002</b>	
<b>** 05 003</b>	

# Baureihe 10

Mitte der 1950er-Jahre suchte die Deutsche Bundesbahn nach einem langfristigen Ersatz für die Maschinen der Baureihen 01.10 und 03.10. Zwar war die Diesellok-Baureihe V 200 bereits serienreif und einsatzfähig, man wollte sich aber noch nicht ganz von der Dampflok abwenden. Nachdem mehrere Vorschläge der Industrie abgewogen und verworfen worden waren, lieferte Krupp 1957 die Probelokomotiven 10 001 und 10 002, beide mit geschweißtem Kessel und Verbrennungskammer. Während die 10 001 eine Rostfeuerung mit Ölzusatzfeuerung hatte, war die 10 002 ab Werk mit Ölhauptfeuerung ausgestattet. 1959 bekam auch die 10 001 eine Ölhauptfeuerung. Äußerlich unterschieden sich die Loks durch die Teilverkleidung, die abgeschrägten Windleitbleche und die kegelförmige Rauchkammer für von den übrigen DB-Dampfloks. Es gab auch zahlreiche unterschiedliche Farbtwürfe für die Maschinen, die Bundesbahn entschied sich aber für den klassisch schwarz/roten Anstrich.

Doch noch während des Baus der Maschinen verabschiedete sich die Bahn endgültig von der

<b>Baureihe</b>	10
<b>Radsatzfolge</b>	2' C1' h3
<b>Länge über Puffer (mit Tender)</b>	26.503 mm
<b>Durchmesser Treib- und Kuppelrad</b>	2.000 mm
<b>Durchmesser Laufrad vorn</b>	1.000 mm
<b>Durchmesser Laufrad hinten</b>	1.000 mm
<b>Radsatzstand</b>	12.525 mm
<b>Höchstgeschwindigkeit (v/r)</b>	140/90 km/h
<b>Leistung</b>	1.839 kW
<b>Dienstmasse (ohne Tender)</b>	118,9 t
<b>Indienststellung</b>	1957
<b>Anzahl</b>	2

Dampftraktion und bestellte keine weiteren Exemplare dieser Baureihe mehr.

Die Loks kamen nach Bebra, konnten aber wegen der hohen Radsatzlast von 22 t nicht freizügig eingesetzt werden. Ein geplanter Umbau auf eine Radsatzlast von nur 20 t wurde nicht mehr durchgeführt.

1962 wurden sie nach Kassel umbeheimatet und fuhren nach Frankfurt (Main), Gießen sowie Münster (Westfalen). Ab 1965 häuften sich die Schäden und nach einem Schieber-

stangenbruch an der 10 001 wurden beide Anfang 1968 abgestellt. 10 002 kam als Heizlok nach Ludwigshafen und wurde später verschrottet. 10 001 ist heute im Dampflok-Museum Neuenmarkt-Wirsberg zu Hause.



Foto: Sig. J. Stender



Foto: O. Blaschke

## Baureihe 18.6

Die Deutsche Bundesbahn hatte nach dem Zweiten Weltkrieg zwar eine große Zahl schwerer Schnellzug-Dampfloks der Reihen 01, 01.10, 03 und 03.10 übernommen, aber es herrschte dennoch ein Mangel an solchen Maschinen. Sie entschloss sich deshalb, die von der Reichsbahn nachgebauten bay. S 3/6, Baureihe 18.5, aufzuarbeiten. Die Loks bekamen geschweißte Kessel mit Verbrennungskammern und komplett neue Führerhäuser. Das AW München-Freimann übergab im Februar 1953 die erste Lok dem Betriebsdienst. Später wurden die Maschinen im AW Ingolstadt umgebaut. Insgesamt entstanden 30 Exemplare der Unterbaureihe 18.6.

Die Loks wurden in Darmstadt, Hof, Regensburg, Nürnberg und Lindau beheimatet. Dort liefen sie zusammen mit den 18.4 und 18.5 im schweren Schnellzugdienst. 1955 kamen sie auch nach Ulm und im August 1961 wurden sie in Lindau zusammengezogen. Der Einsatz der Kemptener Diesellok-Baureihe V 200 und durch einen Konstruktionsfehler bedingte Risse am Kessel verdrängten die 18.6 immer mehr aus dem Dienst. Im März 1965 gab es nur noch zwei betriebsfähige

Exemplare. Nach einer Abschiedsfahrt Ende Mai 1965 wurde mit 18 622 die letzte aktive 18.6 ausgemustert. 18 603 blieb als Heizlok in Ludwigshafen noch bis Mitte 1966 im Bestand.

18 602 und 603 wurden noch als Heizloks verwendet. 18 602 stand dafür bis 1973 in Saarbrücken, 18 603 heizte in Ludwigshafen. 18 612 blieb als einzige der Nachwelt erhalten und steht heute im DDM in Neuenmarkt-Wirsberg.

<b>Baureihe</b>	18.6
<b>Radsatzfolge</b>	2C1h4v
<b>Länge über Puffer (mit Tender)</b>	22.862 mm
<b>Durchmesser Treib- und Kuppelrad</b>	1.870 mm
<b>Durchmesser Laufrad vorn</b>	950 mm
<b>Durchmesser Laufrad hinten</b>	1.206 mm
<b>Radsatzstand</b>	11.190 mm
<b>Höchstgeschwindigkeit (v/r)</b>	120/50 km/h
<b>Leistung</b>	1.545 kW
<b>Dienstmasse (ohne Tender)</b>	100,3 t
<b>Indienststellung</b>	1953–1956
<b>Anzahl</b>	30



## Baureihe 23 (ab 1968: BR 023)

Schon gleich nach ihrer Gründung musste sich die Deutschen Bundesbahn (DB) mit der Ablösung der vielen alten Dampflokbauereihen befassen. Besonders die schon 40 Jahre alte Baureihe 38.10–40 musste ersetzt werden. Die DB erstellte deshalb ein Neubauprogramm, das für den Personenzugdienst die Schleppenderloks der Baureihe 23 vorsah. Henschel & Sohn, Krauss-Maffei, Krupp und Jung reichten Entwürfe ein und 1950 lieferte Henschel die ersten neun Maschinen, denen 1951 sechs weitere folgten. Später beteiligten sich noch Jung, Krupp und die Maschinenfabrik Esslingen am Bau. Insgesamt entstanden 105 Exemplare. Die 23 ist damit die größte Neubaudampflokbauereihe und mit 23 105 wurde am 4. Dezember 1959 die letzte Dampflok an die Bundesbahn abgeliefert. Bis einschließlich 23 023 hatten die Loks Oberflächenvorwärmer. Achsen und Stangen waren mit Gleitlagern ausgestattet. 23 053 bis 23 105 erhielten Rollenlager. 23 024, 23 025 und 23 053 bis 23 105 bekamen Mischvorwärmer. Die ersten Loks gingen nach Kempen und Hagen (Westfalen). Später kamen noch die Betriebswerke Kaiserslautern, Saarbrücken und Crailsheim dazu.

Die 23 wurde im schweren Personen- und leichten Schnellzugdienst eingesetzt, aber auch vor Güterzügen war sie zu finden. Ende 1971 waren noch 76 Maschinen im Bestand. Im Mai 1975 endete der Einsatz in Saarbrücken und im September 1975 in Crailsheim. Drei Loks wurden noch bis Dezember 1975 für Sonderdienste bereitgehalten, aber am 28. Dezember 1975 schied mit 23 058 die letzte Vertreterin dieser Baureihe aus. Damit hat die 23 die 38.10–40, die sie ablösen sollte, nur um ein Jahr überlebt.

<b>Baureihe</b>	23 (023)
<b>Radsatzfolge</b>	1'C1'h2
<b>Länge über Puffer (mit Tender)</b>	21.325 mm
<b>Durchmesser Treib- und Kuppelrad</b>	1.750 mm
<b>Durchmesser Laufrad vorn</b>	1.000 mm
<b>Durchmesser Laufrad hinten</b>	1.250 mm
<b>Radsatzstand</b>	9.900 mm
<b>Höchstgeschwindigkeit (v/r)</b>	110/85 km/h
<b>Leistung</b>	1.313 kW
<b>Dienstmasse (ohne Tender)</b>	82,8 t
<b>Indienststellung</b>	1950–1959
<b>Anzahl</b>	105