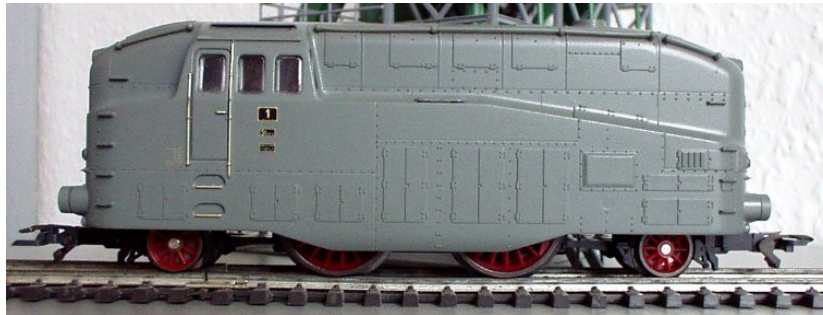


Dampfkonzurrenz zum „Fliegenden Hamburger“

In den 30iger Jahren des 20igsten Jahrhunderts wurde der Bedarf an Schnellverbindungen zwischen den deutschen Metropolen immer höher. Dieseltriebzüge wie z.B. der „Fliegende Hamburger“ zeigten sich bereits 1935 solchen Anforderungen absolut gewachsen. Somit kamen die Hersteller von Dampflokomotiven in Zugzwang und sahen sich gefordert, Konzepte, welche einen Schnellverkehr mit Dampflokomotiven ermöglichte, zu entwickeln. Hierbei spielten die Dampflokomotiven mit Stromlinienverkleidung eine zentrale Rolle.

Die wohl eigentümlichsten Vertreterinnen der Stromlinien-dampfloks waren diejenigen der Lübeck-Büchener Eisenbahnen (LBE). Dort wurden Lokomotiven mit der Achsfolge 1 B' 1' eingesetzt, welche für eine Höchstgeschwindigkeit von



120 km/h vorgesehen waren. Zu diesem Schnellfahrkonzept gehörte auch ein Gliederzug, bestehend aus zwei Doppelstockwagen mit Führerstand. Die vorgenannten Wagen waren durch ein Jacobs-Drehgestell miteinander verbunden und hatten auch eine Stromlinienform. Dieses Dampf-Zugkonzept war einmalig, da man hier durch den Wendezugeneinsatz den Dieseltriebwagen an Flexibilität gleich auf war.

Die Firma Henschel lieferte zwei Loks 1936 an die LBE, die sie mit den Loknummern 1 und 2 versah. Die Wagen wurden von WUMAG hergestellt. Bereits 1937 wurde die Lok Nr. 3 in



Dienst gestellt, diese war stärker und konnte ohne weiteres zwei Gliederzüge befördern, ohne in Lübeck Wasser nachzufassen. Durch die Verstaatlichung im Jahr 1938 kamen die Züge zur Deutschen Reichsbahn (DRG). Dort erhielten die Loks die Baureihenbezeichnung 60 001 bis 003. Kriegsbedingt bestand im Jahr 1942 kein Bedarf mehr an einem Schnellverkehr, so dass die Loks ausgemustert werden sollten. Die Lok BR 60 001 wurde 1942 als Heizlok eingesetzt. Die Loks 60 002 und 003 erliefte allerdings ein besseres Los, sie kamen nach 1945 zur DR und wurden 1954 (BR 60 003) und 1962 (BR 60 002) außer Dienst gestellt.

Das voran abgebildete Modell in Spur HO von Lima zeigt die Lok Nr. 1 in der grauen LBE-Lackierung. Diese Lackierung war Grund dafür, dass diese Lokomotiven im Volksmund als „Micky-Mäuse“ bezeichnet wurden. Das Modell des LBE-Doppelstockwagens stammt aus dem Lima-Collection-Programm. Der Wagen besitzt daher noch keine NEM-Kupplungsschächte

Konzeptionell ähnlich war der Henschel-Wegmann-Zug der DRG. Der Zug bestand aus vier Wagen, welche durch eine Scharfenbergkupplung kurzgekuppelt waren. Statt des Steuer-



abteils, wie es bei den Zügen der LBE vorkam, hatte man bei der DRG lediglich einen Ausichtsraum eingerichtet. Des weiteren war ein Speiseabteil und ein Gepäckabteil vorhanden. Diesen Zug sollte

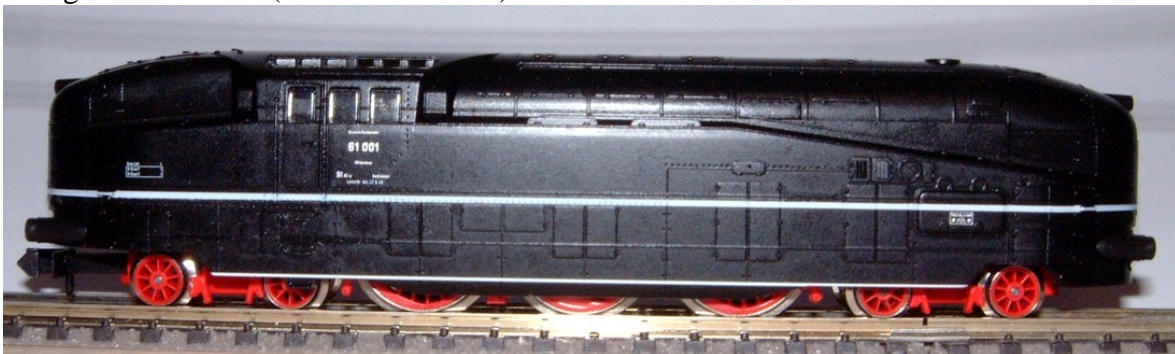
eine Stromlinien-Dampflok mit der Achsfolge 2 C 2' mit einer Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h ziehen. Im Jahr 1936 stellte die DRG die von Henschel gebaute Lok in Dienst und reichte sie mit der Baureihenbezeichnung BR 61 001 in den Lokomotivbestand ein.

Die gelungene Gesamtform des Zuges rundet das Farbkonzept ab. Sowohl die Wagen als auch die Lok erhielten aluminiumfarbene Wagendächer, gefolgt durch einen schmalen violetten Streifen, ein cremefarbener Streifen in Fensterhöhe und einem durchgehend violetten Band für die untere Wagen- bzw. Lokhälfte.

Noch im Jahr 1939 lieferte Henschel eine zweite Lok, die bei der DRG als BR 61 002 in Dienst gestellt wurde. Zur im Gegensatz zur BR 61 001 hatte diese die ungewöhnliche Achsfolge 2 C 3. Dadurch sollten sich die Fahreigenschaften erheblich verbessern. Durch den Kriegsausbruch im selben Jahr kam die Lokomotive allerdings kaum noch in den eigentlich vorgesehenen Schnellverkehr zum Einsatz.

Während des Krieges wurde der Zug als fahrendes Lazarett auf Schienen genutzt. Die Loks wurden bei Dresden im Personen-Nahverkehr eingesetzt.

Da die Lok BR 61 001 nach Kriegsende im Ausbesserungswerk Braunschweig stand kam sie zur DB. Sie erhielt einen schwarzen Anstrich und wurde im Triebwagensatzverkehr eingesetzt. Nach einem Unfall im Jahr 1952 erfolgte die Ausmusterung. Die BR 61 002 kam zur DR und wurde vor dem Sonderzug des Verkehrsministers der DDR bis 1961 eingesetzt. Wie die DR der BR 62 002 weiter verfuhr, kann im Kapitel „Von Prototypen und Einzelgängern“ nachgelesen werden (s. BR. 02 0201-0).



Das in Fotoanstrich ausgeführte HO-Modell der BR 61 001 ist von Lima, während die schwarze DB-Version in Spur N von Arnold stammt. Mein persönlicher Wunsch wäre ein Modell der BR 61 002. Allerdings kann ich mir im Moment nicht vorstellen, dass aufgrund der derzeitigen schlechten wirtschaftlichen Lage im Modellbahnsektor sich dahingehend schnell etwas tun wird.