

Letzter Dampfrenner der DB



Nach dem zweiten Weltkrieg fasste man bei der DB den Beschluss im Rahmen des Dampflok-Neubauprogramms eine Schnellzuglokomotive zu entwickeln, die die Baureihen 03 und 03.10 ablösen sollte. Die Firma Krupp AG lieferte in den Jahren 1956 und 1957 zwei Bauprototyplokomotiven ab, welche von der DB mit der Baureihenbezeichnung 10 001 und 10 002 eingliedert wurden. Die BR 10 001 unterschied sich durch Rostfeuerung mit Ölzusatzfeuerung von der BR 10 002, welche ein Ölhauptfeuerung aufwies. Bei beiden Lokomotiven war



besonders markant der jeweils vollständige geschweißte Kessel mit großer Verbrennungskammer, der geschweißte Blechrahmen und der aus einem Stück bestehende Zylinderblock aus Stahlguss, der mit den anschließenden Rahmenblechen zu einem geschlossenen Bauteil zusammengeschweißt wurde. Die strömungsgünstige Verkleidung um die Zylinder, sowie die schmale Triebwerksschürze und die kegelförmige Rauchkammertür ließen die BR 10 zu einem echten Hingucker werden. Negativ wirkte sich die hohe Achsfahrmasse von 22 t auf die Einsatzmöglichkeiten aus. So konnten die 140 km/h schnellen Loks nicht alle Hauptstrecken in Deutschland befahren.

Im Jahr 1959 wurde die BR 10 001 auf Ölhauptfeuerung umgebaut, so dass beide Lokomotiven ab diesem Zeitpunkt fast baugleich waren.

Durch den verstärkten Einsatz von Lokomotiven mit Diesel- oder Elektroantrieb, bestand für einen Serienbau von Schnellzugdampflokomotiven der BR 10 kein Bedarf mehr. Infolge dessen blieb es bei diesen beiden



Baumusterlokomotiven. Da sich in der Folgezeit die Zylinderschäden bei beiden Lokomotiven häuften, wurde die Lok BR 10 002 bereits 1967 außer Dienst gestellt worden. Ein Bruch der Schieberstange war Grund für die Abstellung der BR 10 001 im Jahr 1968.

Die Lok 10 002 wurde noch ein paar Jahre im Bw Ludwigshafen als Heizlok eingesetzt und später verschrottet. Das Schicksal meinte es mit der BR 10 001 etwas gnädiger - sie kam 1976 zum Museum Neuenmarkt-Wirsberg.



Die beiden HO-Modelle der BR 10 001 und 10 002 stammen von Rivarossi. Die Detaillierung ist insgesamt gelungen. Die jeweilige Tenderoberseite macht die Unterschiede in den beiden ursprünglichen Befeuerungsvarianten deutlich.

Bei beiden Modellen ist der Tender kurzgekuppelt, wobei im Tender der BR 10 002 ein lastgeregelter Arnold-Dekoder ab Werk eingebaut ist. Die Fahreigenschaften sind bei diesem Modell positiv.

Bei der ursprünglich analogen BR 10 001 waren allerdings einige Nachbesserungen notwendig. Ich habe dem Modell den lastgeregelten Dekoder LE 1025 E eingelötet. Dieser Einbau führte zu gleichmäßigen Fahreigenschaften. Um die Beleuchtung vorne mit dem Dekoder steuern zu können, musste ich vom Tender einen Draht an die vordere Glühbirne verlegen. Rivarossi hat dies aber bei seiner Konstruktion des Modells berücksichtigt und dafür extra Platz belassen. Mit den von Rivarossi verwendeten Haftreifen

waren Steigungen nicht zu bewältigen. Das Aufziehen von entsprechen Haftreifen von Fleischmann auf die Antriebsräder schaffte hier Abhilfe. Als letztes Manko stellte sich die Beweglichkeit der Treibräder der Lokomotive dar. Sie blieben bei Langsamfahrten einfach stehen und konnten erst durch Hochregeln der Fahrtgeschwindigkeit erst wieder ans Laufen gebracht werden. Grund hierfür war, dass ein Grad an den Plastikachslagern bei der Produktion scheinbar nicht entfernt wurde. Nachdem ich diesen Grad mit einem Messer vorsichtig abgeschnitten hatte, waren die Langsamfahreigenschaften auch kein Problem mehr.

Alles in allem kann ich dieses Modell als günstige Alternative zu dem teuren Trix/Märklin-Modell nur empfehlen.