

## Dampfmotor-Schnellzuglokomotive 19 1001 der DRG

### Vorbild

In den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts beschäftigte man sich intensiv mit Schnellfahrlokomotiven, die Personenzüge mit einer Betriebsgeschwindigkeit von 160 km/h befördern sollten. Ein Ergebnis dieser Bemühungen war zum Beispiel der Henschel-Wegmann-Zug, der als Antwort der Dampflokfraktion auf die sehr erfolgreichen Triebwagenzüge („Fliegender Hamburger“) verstanden werden kann.

Bei den geforderten Höchstgeschwindigkeiten von rund 175 km/h kam man jedoch an die Grenzen des herkömmlichen Antriebskonzepts. Es waren sehr große Treibräder mit Durchmessern von 2,30 Metern erforderlich, um die erforderlichen Kolbengeschwindigkeiten in Grenzen zu halten. Die Frage des Masseausgleichs führte zu der Überlegung, als Antrieb gekapselte, schnelllaufende Dampfmaschinen einzusetzen. Von verschiedenen Lokomotivbauern wurde mit Dampfmaschinen für den Einzelachs- oder Gruppenantrieb experimentiert.

Ab 1938 wurde bei der Firma Henschel & Sohn in Kassel von den Ingenieuren Richard Roosen und Ulrich Barske eine 1'Do1' Stromlinienlokomotive projektiert. Der Treibraddurchmesser wurde auf 1,25 Meter festgelegt, was bei der geforderten Geschwindigkeit zu Drehzahlen von 750 U/min führen sollte. Es ergab sich bei dem relativ kleinen Raddurchmesser eine unabgefederte Masse von etwa 2,4 t, die Treibradsätze von 2,30 Metern wogen gut das Doppelte.

Der Entwurf konnte die Deutsche Reichsbahn überzeugen, und so wurde der Auftrag zum Bau der Lokomotive 19 1001 erteilt.

Ebenfalls 1938 baute man für die Lübeck-Büchener Eisenbahn drei Dampfmaschinen, die diese in einer umgebauten G6-Lokomotive einsetzen wollte. Zum Umbau der Lokomotive ist es zwar nicht mehr gekommen,

jedoch wurden während der Prüfstandsläufe der Motoren wertvolle Erkenntnisse gewonnen, die in das neue Projekt einfließen konnten.

Die erste Streckenfahrt der 19 1001 fand am 9. August 1940 nach Hannoversch-Münden statt, wobei lediglich ein Motor angebaut war und auch sicherheitshalber eine Begleitlokomotive mitgeführt wurde. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden in die übrigen Motoren übernommen. Im Winter 1940/41 wurden weitere Werkserprobungsfahrten durchgeführt.

Im Sommer 1941 konnte die Lokomotive an die Reichsbahn übergeben werden. Zunächst wurden vom Lokomotiv-Versuchsanstalt Grunewald zahlreiche Mess- und Erprobungsfahrten unternommen. Bei Bremsversuchen wurde dabei kurzzeitig eine Höchstgeschwindigkeit von 186 km/h erreicht.

1943 wurde die Maschine zum BW Hamburg-Altona überstellt und hat auf den Strecken Altona - Berlin und Altona - Osnabrück planmäßig Personenzüge befördert, bis bei einem Luftangriff in Hamburg eine der Dampfmaschinen zerstört wurde.

Nach dem Krieg wurde die Lokomotive von der amerikanischen Besatzungsmacht zunächst zum Herstellerwerk zur Reparatur überführt und nach einer kurzen Probefahrt nach Amerika verschifft. Dort ist sie eine Zeit lang ausgestellt worden, wurde aber nie im Zugdienst eingesetzt.

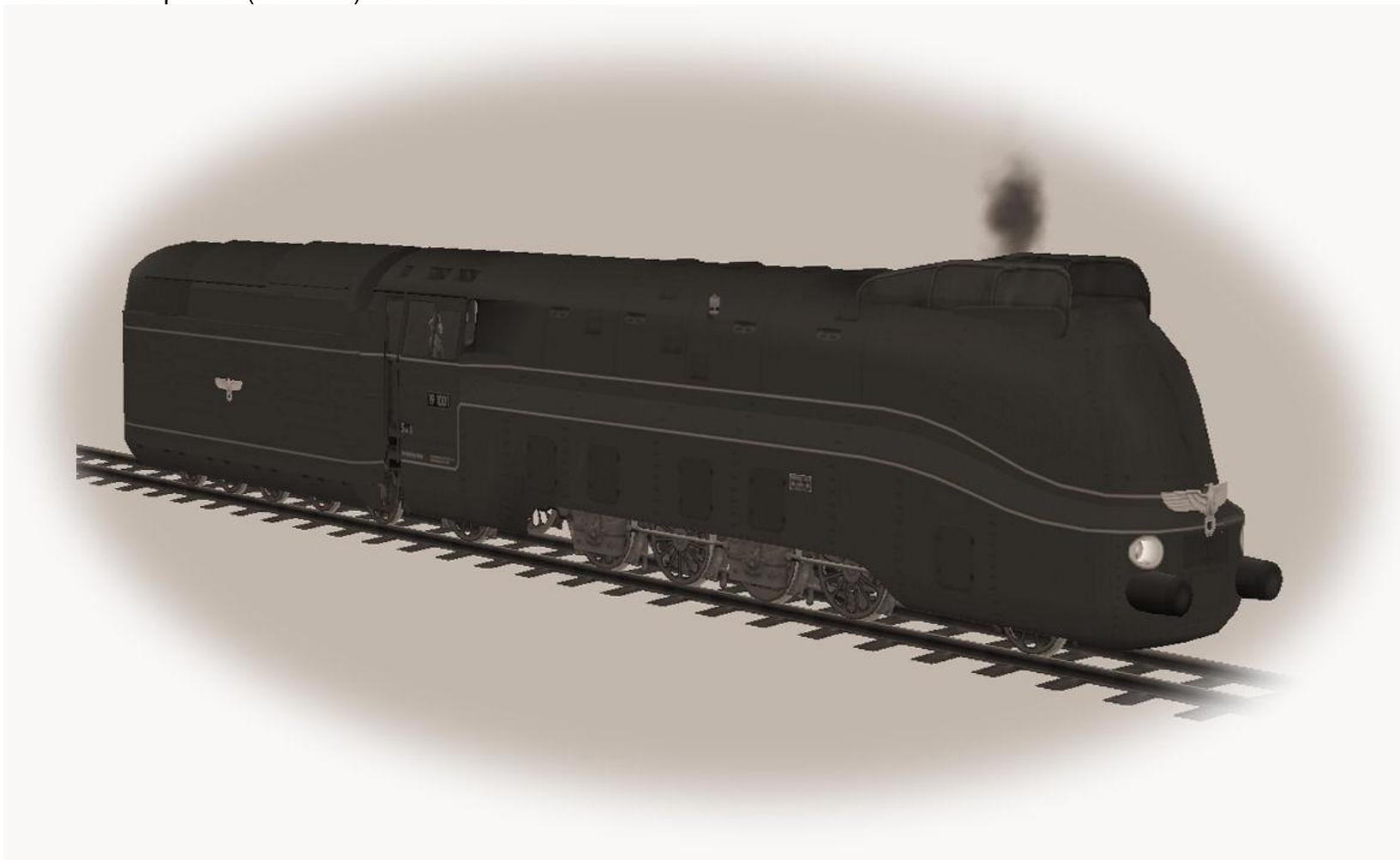
1952 bot man der Deutschen Bundesbahn an, die Lokomotive zurückzukaufen. Diese lehnte das Angebot jedoch ab, und so wurde die Maschine vor Ort verschrottet.

## Modell

Das Modellset beinhaltet die Lokomotive 19 1001 mit Tender sowie eine Light-Version ohne bedienbare Achsen und mit undurchsichtigen Fenstern.

Das Modell verfügt in der Vollversion über diverse Achsen, die über Schieberegler oder Kontaktpunkte (ab EEP5) verstellt werden können.

Ab EEP 5 werden gekuppelte Lok-Tenderkombinationen als Blocks abgespeichert. Diverse Rauch-Funktionen des EEP5-Plugin 3 werden unterstützt.

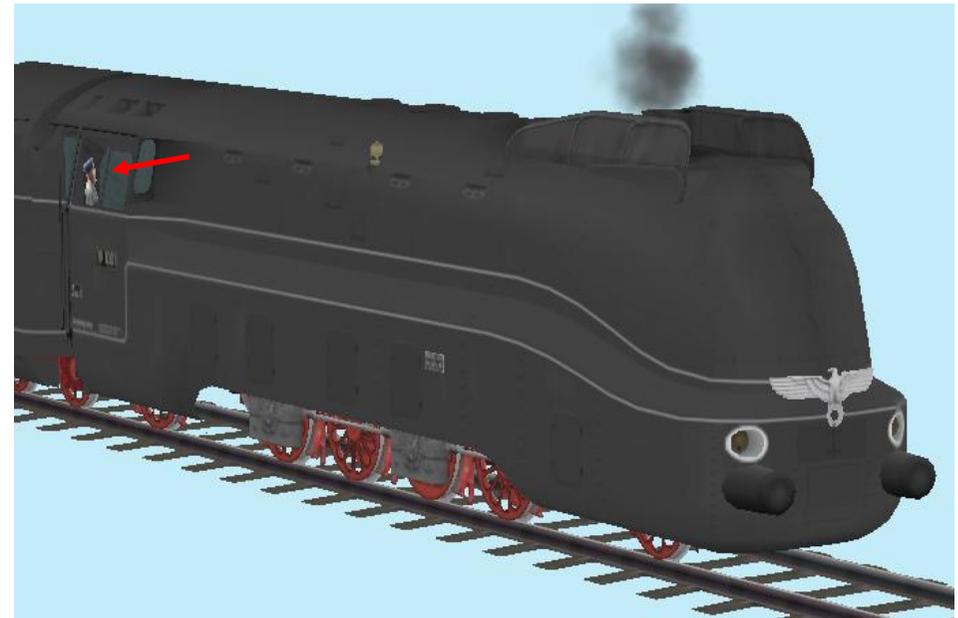


## Die Achsbeschreibungen für die Vollversion im Einzelnen:

### Lokomotive

#### Lokführer\_schaut

- Seitenfenster wird heruntergefahren
- Lokführer und Heizer schauen aus dem Fenster



### Linse\_rot

- Es werden rote Beleuchtungsscheiben an der Beleuchtung eingeschoben (für Solofahrt rückwärts)

**Beleuchtung aus**



**Beleuchtung ein**



Bei geschalteter Achse „Linse\_rot“ wechselt die Beleuchtung mit der Fahrtrichtung von „weiß“ auf „rot“.

### Kupplung\_vorne

- Die Kupplungsabdeckung wird geöffnet.
- Die Beleuchtung wechselt mit der Fahrtrichtung von „weiß“ auf „aus“



### Wartungsklappen\_links

### Wartungsklappen\_rechts

- Die Wartungsklappen werden geöffnet.



## **Tender**

### **Linse\_rot**

- Es werden rote Beleuchtungsscheiben an der unteren Beleuchtung eingeschoben (für Solofahrt vorwärts)

**Beleuchtung aus**

**Beleuchtung ein**



- Die Beleuchtung wechselt mit der Fahrtrichtung von „aus“ auf „weiß“ bzw. bei geschalteter Achse „Linse\_rot“ von „rot“ auf „weiß“.

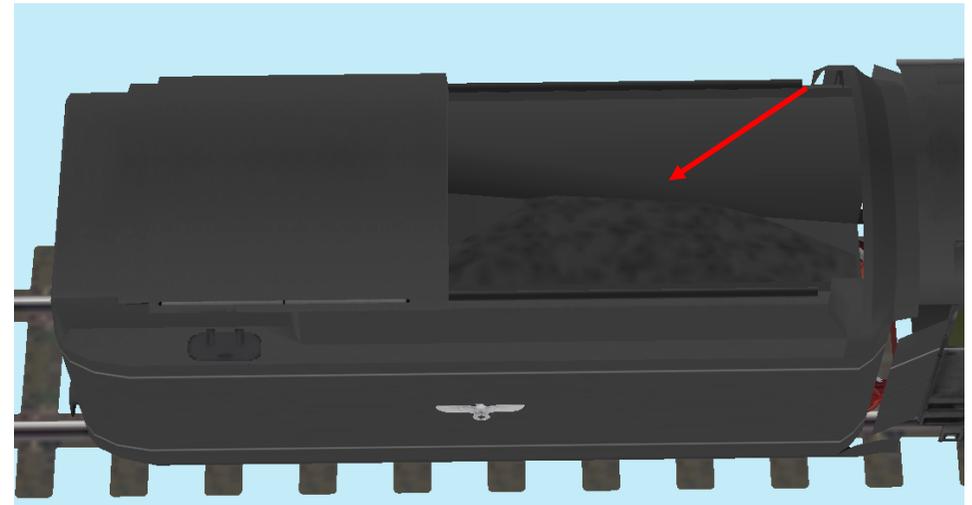
### **Wasserkasten\_links** **Wasserkasten\_rechts**

- Die Wasserkastendeckel werden geöffnet.



### Kohleklappe

- Die Kohlekastenabdeckungen werden geöffnet



### Kohle

- Die Kohlemenge im Tender kann verändert werden

