



HE - Datenblatt



Datenblätter der Historischen Eisenbahn Frankfurt e. V. , Intzestraße 34 , 60 314 Frankfurt am Main
Anschrift: Historische Eisenbahn Frankfurt e. V. , Postfach 900 345 , 60 443 Frankfurt am Main

Schnellzug - Dampflokomotive 01 118

In den Aufbaujahren der Deutschen Eisenbahn kam es durch die Vielzahl der Privaten Bahngesellschaften zu keinem vereinheitlichten Fahrzeugpark. Lokomotiven und Wagen wurden in kleinen Stückzahlen für jede Eisenbahngesellschaft individuell hergestellt.

Nach Gründung der Deutschen Reichsbahn Gesellschaft (DRG) bemühte man sich um den Bau vereinheitlichter Lokomotiven, um den vielfältigen Triebfahrzeugpark aus der Länderbahnzeit zu bereinigen. Im Jahr 1925 wurde dazu ein neuer Typenplan eingeführt.

Jede Baureihe wurde durch eine zweistellige Zahl zwischen 01 und 99 gekennzeichnet. Den Schnellzuglokomotiven wurden die Nummern 01 bis 19 zugeteilt. Die Nummerngruppe 01 bis 10 war den sogenannten

Einheitslokomotiven vorbehalten. Von den Maschinen mit zwei Zylindern der schweren Ausführung 01 wurden 231 Stück gebaut. Die Auslieferung erfolgte von 1929 bis 1938.

Nach dem zweiten Weltkrieg verblieben bei der Deutschen Bundesbahn 171 und der Deutschen Reichsbahn 70 Lokomotiven der Baureihe 01.

Die Deutsche Bundesbahn musterte ihre letzten Exemplare der Reihe 01 im Jahr 1973 aus. Bei der Deutschen Reichsbahn kamen sie auch noch bis zum Jahr 1982 vereinzelt zum Einsatz.

Die 01118 wurde 1934 von der Lokomotivfabrik Krupp in Essen mit der Fabriknummer 1415 gebaut. Der heute mit der Lokomotive gekuppelte Tender wurde von Borsig im Jahr 1941 mit der Fabriknummer 15117

geliefert. Der Kaufpreis für die Lokomotive mit Tender betrug damals 208597,00 Reichsmark.

Angeliefert wurde die 01118 am 18. Dezember 1934, die Endabnahme durch die DRG war am 24. Dezember 1934. Die Indienststellung erfolgte am 2. Januar 1935.

Zahlreiche Aufenthalte in Reichsbahnausbesserungswerken (RAW) brachte die Maschine hinter sich, u.a. auch in Frankfurt-Nied. Hier wurde der 01118 im März 1939 die induktive Zugsicherung (Indusi) eingebaut.

Zum Ende des zweiten Weltkrieges verblieb die Lokomotive in der damaligen Sowjetzone und wurde in den Bestand der Deutschen Reichsbahn eingegliedert.





HE - Datenblatt



Datenblätter der Historischen Eisenbahn Frankfurt e. V. , Intzestraße 34 , 60 314 Frankfurt am Main
Anschrift: Historische Eisenbahn Frankfurt e. V. , Postfach 900 345 , 60 443 Frankfurt am Main

In ihren letzten Betriebsjahren bekam die Lokomotive bei der Deutschen Reichsbahn eine computergerechte Betriebsnummer 01 2118-6. Sie blieb von dem Umbau und Modernisierungsprogramm verschont und konnte so ihr ursprüngliches Erscheinungsbild bis zur Übernahme durch die Historische Eisenbahn Frankfurt e.V. erhalten.

Bis zu ihrem Erwerb legte sie laut Betriebsbuch insgesamt 3559271 km zurück. Dies entspricht einer Strecke von ca. 89 Erdumrundungen.

Nach umfangreichen Aufarbeitungen in den Jahren 1991, 1995, 1999 und 2003 konnte die 01118 jeweils über das Verkehrsmuseum der Deutschen Bahn A. G. in Nürnberg vermietet werden. Nach dem Einbau des Zugsicherungssystems PZB 90, im Frühjahr 2004, wird sie wie eine bahneigene Museums - Dampflokomotive von ihrem Standort Frankfurt am Main aus, eingesetzt.

Durch intensive Bemühungen des Vereins gelang es mit der Lokomotive Strecken in Frankreich, Luxemburg, Holland und der Schweiz zu befahren.

Sonderfahrten für Firmen aus der Tourismusbranche, der Industrie, dem Finanzwesen und versch. Anstalten des öffentlichen Rechtes konnten in den vergangenen Jahren erfolgreich durchgeführt werden.

Auf in.- und ausländischen Ausstellungen ist sie ein stets gern gesehener Gast und ein Publikumsmagnet.

Diese Schnellzug-Dampflokomotive ist das einzige Exemplar seiner Bauart, daß seit seiner Indienstellung 1934 ununterbrochen betriebsfähig erhalten wird.

Technische Daten der Schnellzug - Dampflokomotive 01 118

Bauart	2`C1`h2
Hersteller	Krupp, Essen
Fabrikationsnummer	1415
Baujahr	1934
Treibraddurchmesser	2000 mm
Lauferraddurchmesser vorn / hinten	1000 mm / 1250 mm
Länge über Puffer	23 940 mm
Zylinderdurchmesser	600 mm
Kolbenhub	660 mm
Kesselüberdruck	16 bar
Rostfläche	4,32 m ²
Verdampfungsheizfläche	247,15 m ²
Überhitzerheizfläche	86,5 m ²
Achslast max..	20,0 t
Lockreibungslast	57,6 t
Lokdienstgewicht	111,3 t
Fahrzeugdienstgewicht	170,6 t
Wasser- u. Kohlevorrat	34 m ³ / 10 t
Höchstgeschwindigkeit vorwärts /rückwärts	130 / 80 km/h
Letzter Eigentümer	Deutsche Reichsbahn
Im Besitz der HEF seit	1981



HE - Datenblatt



Datenblätter der Historischen Eisenbahn Frankfurt e. V. , Intzestraße 34 , 60 314 Frankfurt am Main
Anschrift: Historische Eisenbahn Frankfurt e. V. , Postfach 900 345 , 60 443 Frankfurt am Main

Folgenden Bahnbetriebswerken war 01 118 im Laufe ihres Betriebslebens zugeteilt:

Leipzig West	24.12.1934 - 18.06.1940
Halle (P)	19.06.1940 - 24.04.1947
Eisenach	25.04.1947 - 09.12.1948
Erfurt (P)	10.12.1948 - 23.11.1953
Frankfurt / Oder	24.11.1953 - 23.01.1954
Wittenberge	24.01.1954 - 15.06.1960
Rostock	16.06.1960 - 17.09.1961
Berlin Ostbahnhof	18.09.1961 - 23.06.1963
Erfurt (P)	24.06.1963 - 13.05.1964
Berlin Ostbahnhof	14.05.1964 - 08.01.1967
Dresden - Altstadt	09.02.1967 - 03.04.1967
Dresden	04.07.1967 - 01.04.1970
Berlin – Schönweide	01.06.1970 - 22.10.1970
Berlin Ostbahnhof	14.11.1970 - 03.02.1972
Dresden	04.02.1972 - 26.03.1972
Berlin Ostbahnhof	27.03.1972 - 25.07.1972
Dresden	26.05.1972 - 26.06.1978
Magdeburg	26.02.1980 - 12.06.1980
Saalfeld	11.07.1980 - 05.11.1981
Frankfurt am Main / Ost	seit 1981

Das Kesselverzeichnis unserer 01 118 ist ebenfalls recht interessant.

2. Kessel von 02 008	eingebaut am: 30.11.1942
3. Kessel von 01 116	eingebaut am: 27.04.1949
4. Kessel von 01 203	eingebaut am: 03.01.1953
5. Kessel von 01 225	eingebaut am: 30.06.1959
6. Kessel von 01 203	eingebaut am: 16.02.1966
7. Kessel von 01 089	eingebaut am: 29.07.1973

Der letzte Kessel kam aber ursprünglich auch nicht aus der 01 089. Er war zuerst in 01 191 war später in 01 084 eingebaut. Die Kesseluntersuchungen fanden in den Ausbesserungswerken Stargard (Pommern), Meiningen, Oels, Braunschweig und Frankfurt – Nied statt. Hier war der Kessel mit einer anderen Lokomotive in der Zeit vom 03.08.1944 bis 13.10.1944 zur Aufarbeitung.

