

Inhaltsverzeichnis

Der lange Weg von der S 10² zur Stromlinien-01	6
Die Entwicklung von Einheits-Schnellzuglokomotiven	6
Verbundlok oder Zwilling?	8
Schwachpunkt: der Kessel	9
Die Dampflok muß schneller werden	14
Baureihe 05 – kein Baumuster für den Schnellverkehr	15
Die Weichen werden gestellt	18
Kurskorrektur – doch nur halbherzig	21
Bessere Laufeigenschaften für 01 und 03	23
Die Projektentwicklung	28
Eine eigene Geschichte: die Entstehung der Tender	33
Die Baumusterlok 01 1001 entsteht	35
Beschreibung der 2'C1'h3-Schnellzuglokomotive 01 1001	38
Allgemeines	38
Der Kessel	40
Die Kesselausrüstung	42
Der Rahmen	45
Das Laufwerk	45
Das Drehgestell	46
Die Schleppachse	47
Die Zylinder	48
Das Triebwerk	49
Die Steuerung	51
Die Bremse	52
Die Dampfheizung	54
Die Schmierung	54
Die Beleuchtungsanlage	54
Die Zugbeeinflussung	55
Verkleidung und Führerhaus	55
Der Tender	57
Farbgebung und Beschilderung	62
Die Hauptabmessungen	62
Erprobung, Serienbauart und Entwicklung bis 1945	63
Große Pläne am Vorabend des Weltkrieges	63
Alternativbauart nach französischem Rezept	64
Die meßtechnische Erprobung von 01 1001	68
Die Serienlokomotiven – nur wenig Änderungen	73
Die Baureihe 01 ¹⁰ im Betrieb – 1939 bis 1945	84
Die bis 1945 durchgeführten Bauartänderungen	90
Von der Stromlinienlok zur „Super-Pazifik“	92
Die Baureihe 01 ¹⁰ in neuer Gestalt	92
Sonderarbeit 25 – die „Entstromung“	93
Blauer „Salondampfer“ 01 1087	101
Induktive Zugsicherung – Die Anlagen im Überblick	102
Ein 01-Kessel für 01 1095	104
Unkalkulierbare Gefahr – 40 Ersatzkessel für die BR 01 ¹⁰	106
Die Erprobung der Neubaukessel-01 ¹⁰	117
Dritte Kesselserie und frühe Schäden	126
Muster für alle? Der „Klapptender“ von 01 1070	128
Drei Prototypen für den 01-Hochleistungskessel	132
Die Oberklasse aller DB-Schnellzugloks: 01 ¹⁰ Öl	133
Mischvorwärmer Bauart 1957	163
Größere Laufleistungen durch Rollenlager	164
Eine zusätzliche Zentralschmierung	167
Lange unbemerkt – die Achillesferse	168
Kolbenstangenbrüche, Kuppelzapfenbrüche, Stangenbrüche	175
Bauartänderungen seit 1945 in Gesamtübersicht	178
Die Dauerkrise – Unterhaltung, Kosten, Unerwartetes	182
Fristen und Schadgruppen	182
Inbetriebnahme: Hindernisse, Kinderkrankheiten	184
Stetiger Wandel: Unterhaltung 1940 – 1949	185
Nicht alt, nicht neu: Unterhaltung 1945 – 1949	190
Die „Entstromung“: eine logistische Herausforderung	191
Unterhaltung im EAW Nied von 1949 bis 1952	197
Unterhaltung der Altbaukesselloks in Braunschweig	198
Nicht ohne Pannen – die Neubekesselung im AW Braunschweig	199
Ersatzkessel in der Reihenfolge der Fabriknummern	202
Verwendung und Verbleib der Altbaukessel	204
Nicht gerade planmäßig – Unterhaltung bis 1965	205
L0 – das leidige Übel der sechziger Jahre	214
Seit Anfang 1965: „Auslaufende Unterhaltung“	216
1967 – Krisen- und Schicksalsjahr der 01 ¹⁰	218
Die Verwendung der Neubaukessel	222
1968 bis 1975 – der langsame Rückzug	223
L0-Gruppen und AW in Heimatnähe	233
Letzte Untersuchungen und z-Stellungsgründe	237
Baureihe 01¹⁰ – tatsächlich die deutsche „Super-Pazifik“?	243
Die Achillesferse der 01 ¹⁰	243
Unterhaltungskosten im Bw und Ausbesserungswerk	244
Die Laufleistungen	245
Hoch- und Höchstleistungen nach Plan	249
Die höchsten Laufleistungen	252
Bebra, Kassel, Osnabrück – ein Leistungsvergleich	256
Die Baureihe 01 ⁵ – der 01 ¹⁰ ebenbürtig?	262
Das tatsächliche Leistungsvermögen der ölfgefeuerten 01¹⁰	266
Die Verbesserung der Lokomotive durch den Neubaukessel	267
Der Einsatz der Ölfeuerung	268
Der spezifische indizierte Dampfverbrauch	270
Das Leistungsverhalten des Kessels	273
Die Lokomotiv-Dampfmaschine	275
Die Leistung der Lokomotive	276
Das Zugkraft-Geschwindigkeits-Diagramm	277
Das Traktionsverhalten der Lokomotive	279
Einsatzgeschichte der 01¹⁰ im Überblick	283
Zeitraum 1939 bis 1945	283
Zeitraum 1945 bis 1954	286
Zeitraum 1955 bis 1967	292
Zeitraum 1968 bis 1975	298
Die Baureihe 01¹⁰ in Farbe	305