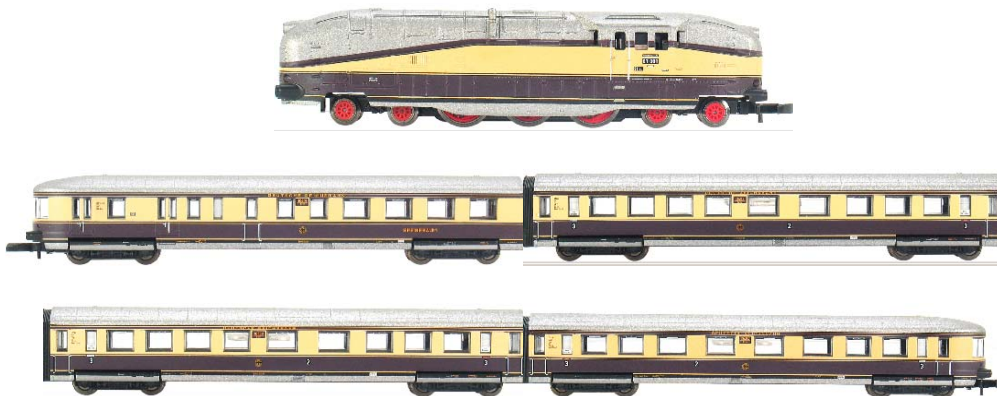


# Insider Jahreslokomotiven Spur Z



## 2005

81436 Insider Jahreslokomotive Z 2005



Henschel-Wegmann-Zug. Gesamtlänge über Puffer 493 mm.

Schnellfahr-Tenderlokomotive BR 61 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) mit Stromlinien-Verkleidung. Achsfolge 2' C 2'.  
Schwarzes Gußfahrgestell, drei angetriebene Achsen, rote Speichenräder, dunkle Radreifen.

Gußgehäuse violett/elfenbeinfarben, silberfarbener Oberbau.  
Betriebs-Nr.: 61 001, silberfarbene Aufschriften auf schwarzen Tafeln.  
LED-Dreilicht-Spitzensignal beidseitig, automatischer Lichtwechsel mit Fahrtrichtungsänderung.  
Länge 85 mm.

End-Reisezugwagen, mit Speiseraum, Küche und Gepäckabteil.  
Schwarz/silberfarbene Drehgestelle aus Kunststoff, violettfarbenedes Kunststoff-Untergestell. Silberfarbene Unterkante.

Violett/elfenbeinfarbener Kunststoff-Aufbau, eingesetzte Fenster, eine Stirnseite abgerundet, silberfarbenes Dach. Wagen-Nr.: 10401 Berlin, schwarze und gelbe Aufschriften, gelbe Schriftzüge "Deutsche Reichsbahn" und "Speisewagen", gelb/schwarze Hoheitszeichen, mit Systemkupplung.  
Länge 101 mm.

Mittel-Reisezugwagen, 2. und 3. Klasse.

Eine Stirnseite mit Faltenbalg. Wagen-Nr.: 10402 Berlin, weiße Nichtraucher- rote Raucherschilder, weiße Klassenkennzeichnung "2" und "3", gelbe Schriftzüge "Deutsche Reichsbahn", gelb/schwarze Hoheitszeichen. Zuglaufschilder "Berlin - Dresden", kurze Spezialkupplung.  
Länge 99 mm.

Mittel-Reisezugwagen, 2. und 3. Klasse, jedoch Wagen-Nr.: 10403 Berlin

End-Reisezugwagen, 2. und 3. Klasse mit Aussichtsraum.

Eine Stirnseite mit Faltenbalg, die andere Stirnseite abgerundet. Wagen-Nr.: 10404 Berlin, mit Systemkupplung.  
Länge 102 mm.

€ 339.00

Mitte der dreißiger Jahre drohte der Dampflokomotive Konkurrenz: Schnelle Diesellokomotiven übernahmen Leistungen im hochwertigen Fernverkehr. Die Dampflokindustrie schuf daher moderne Hochleistungslokomotiven, die Geschwindigkeiten von bis zu 200 km/h erreichten. Für den Verkehr zwischen Berlin und Dresden beschaffte die Reichsbahn gleich einen ganzen Zug. Bespannt wurde er von der Baureihe 61. Von dieser entstanden bei Henschel zwei Baumuster vollkommen unterschiedlicher Konstruktion. Die 61 001 hatte die Achsfolge 2' C2' und ein Zweizylinder-Triebwerk. Der 1939 fertiggestellten 61 002 spendierte die Reichsbahn eine Nachlaufachse und einen Zylinder mehr. Selbstverständlich waren beide stromlinienförmig verkleidet. Während andere Stromlinienlokomotiven konventionelle Züge bespannten, stellte die Reichsbahn eigens für den Schnellverkehr zwischen Berlin und Dresden windschnittig verkleidete Wagen in Dienst. Sie stammten von Wegmann, wie Henschel ein Kasseler Unternehmen. Interessanterweise gab es keine Wagen der 1. Klasse. Dafür herrschte in der 2. Klasse ein Komfort wie in der 1., urteilte die Presse. Das Prädikat "Salonwagen" war also durchaus gerechtfertigt. Der erste und der letzte Wagen wiesen beide jeweils eine gerundete Stirnseite mit großen Panoramafenstern auf. Den Reisenden im Schlusswagen bot sich somit ein exzellenter Ausblick auf und um die zurückgelegte Strecke. Mit Inkrafttreten des Sommerfahrplans 1936 nahm die Reichsbahn den Schnellverkehr zwischen den Hauptstädten Preußens und Sachsens auf. Zwei Zugpaare fuhren am Tag. Der schnellste Zug legte die Strecke in einer Stunde und 40 Minuten zurück. Damit überbot er den bisherigen Rekordhalter um 28 Minuten. Am Nachmittag aber war die Wendezeit zwischen den D 54 und D 57 mit nur 32 Minuten reichlich knapp bemessen. Auch musste die Reichsbahn stets berücksichtigen, dass Ersatzmaschinen anderer Baureihen die Spitzengeschwindigkeit der 61 nicht erreichten.

Fiel sie wegen planmäßiger oder außerplanmäßiger Arbeiten aus, übernahmen Dresdener 01 oder 03 die Garnitur. Statt 175 erreichten sie aber nur 130 bis 140 km/h. Deswegen entspannte die Reichsbahn die Fahrpläne bald darauf geringfügig. Mit Kriegsbeginn endete der Schnellverkehr. Die Wagen dienten fortan dem Militär, die Lokomotiven standen die meiste Zeit tatenlos herum. Bei Kriegsende verblieb die 61 001 in der britischen Zone. Bereits 1951 wurde sie als Splittergattung z-gestellt, 1952 ausgemustert und 1957 zerlegt. Die 61 002 gelangte zur Reichsbahn der sowjetischen Zone. Von Dresden aus bespannte sie Personen- und Schnellzüge. Nach der Ausmusterung, 1958, blieben Hauptrahmen, Vorlauf- und Kuppelräder in der Schnellfahr-Versuchslok 18 201 erhalten.