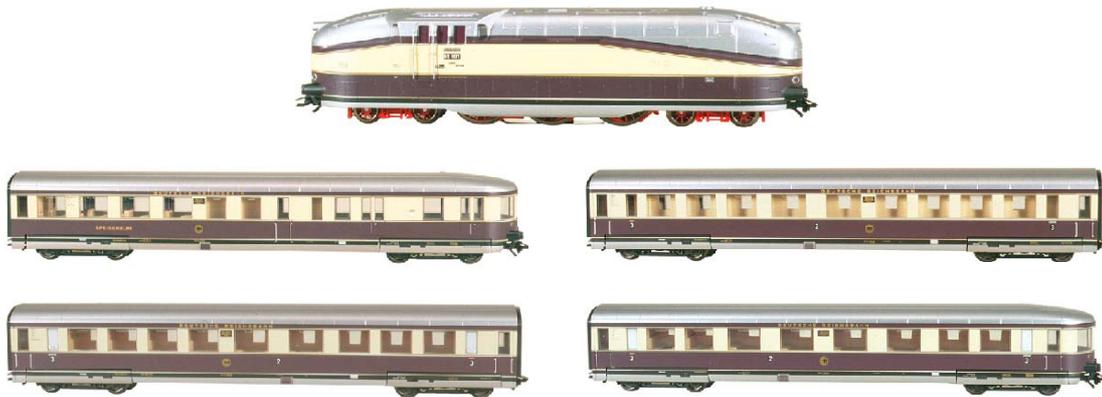




2005

26610 Insider Jahreslokomotive H0 2005



Schnellzug der DRG "Henschel-Wegmann".
Zuglänge 122 cm.
Bogenfahrt ab normalem Radius 360 mm möglich.

Schnellfahr-Tenderlokomotive BR 61.
Achsfolge 2' C 2'. Rotes, über Kuppelachsen gesteuertes kurvengängiges Gußfahrgestell, drei angetriebene Achsen - zwei davon über Kuppelstangen, C-Sinus-Motor.

Geschlossenes violettfarbenes/gelbes Gußgehäuse, silberfarbene Oberseite (Kessel, Führerstand, Tenderabdeckung, schwarze Aufschriften, silberfarbene Aufschrift: "Deutsche Reichsbahn" und Betriebs-Nr.: 61 001 auf schwarzen Flächen. Mfx-Decoder, Geräuschmodul, Zugbegegnungslicht, Zweilicht-Spitzensignal, Lichtwechsel mit Fahrtrichtungsänderung. Spitzensignal, Zugbegegnungslicht, Dampflok-Fahrgeräusch, Pfeifsignal und weitere Betriebsgeräusche sowie Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung digital schaltbar.

Weitere Betriebsgeräusche mit Systems digital schaltbar.
Beleuchtung mit wartungsfreien hellen Leuchtdioden.
Schleifer für C- und K-Gleis eingebaut; Schleifer für M-Gleis beigelegt.
Länge 21,3 cm.

Alle Wagen:

Schwarzes Kunststoff-Untergestell, Görlitzer Drehgestelle Typ 11-f, silbergrau/schwarze Schürzen mit beweglichen Blenden im Drehgestellbereich. Kunststoff-Aufbau: violett/elfenbeinfarbener Wagenkasten, silbergraues Dach, weiße Klassenkennzeichnungen auf schwarzen Flächen, schwarze Aufschriften, dunkelgelbe Aufschrift: "DEUTSCHE REICHSBAHN", dunkelgelbe DRG-Embleme, Zuglaufschilder mit Aufschrift: "Berlin / Dresden", "Raucher"- und "Nichtraucher"-Schilder, Inneneinrichtung.

Wagen 1:

(SBC4ü) Endwagen 2.+ 3. Klasse mit Aussichtsraum. Wagen-Nr.: 10404.
Länge 25,5 cm

Wagen 2:

(SBC4ü) Mittelwagen mit Abteilen 2 .+ 3. Klasse. Wagen-Nr.: 10403.
Länge 24,7 cm

Wagen 3:

(SCB4ü) Mittelwagen mit Abteilen 2. + 3. Klasse. Wagen-Nr.: 10402.
Länge 24,7 cm

Wagen 4:

(SWRPwPost4ü) Endwagen mit Gepäckraum, Speiseraum und Küche.
Wagen-Nr.: 10401.
Länge 25,5 cm

€ 589.00

Mitte der dreißiger Jahre drohte der Dampflokomotive Konkurrenz: Schnelle Diesellokwagen 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 fertig gestellten 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 herrsche 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.