

Die Schnellzuglokomotive mit der Nummer **18 201** der Deutschen Reichsbahn entstand 1960 bis 1961 im Reichsbahnausbesserungswerk Meiningen aus Teilen der Henschel-Wegmann-Zug-Lokomotive 61 002, dem Schleppender der 44 468 und Teilen der H 45 024 und einer Lokomotive der DR-Baureihe 41. Der Giesl-Ejektor wurde 1956 für 50 831 als Probeexemplar aus Österreich beschafft und später umgesetzt. Die Lok ist nach wie vor die schnellste betriebsfähige Dampflokomotive der Welt.

## Inhaltsverzeichnis

### Entstehung

#### Einsatz als Traditionslok

Deutsche Reichsbahn und Deutsche Bahn AG

Dampf-Plus GmbH

Schnellfahrt am 2. Juni 2011

Langstreckenfahrt am 4. Juni 2011

Goldschagg Vermietungen

Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG

### Siehe auch

### Literatur

### Weblinks

### Einzelnachweise

## Entstehung

Die Motive für den Umbau waren zum einen, dass die bereits seit Jahren abgestellte<sup>[1]</sup> 61 002 als Einzelstück kaum im Plandienst zu gebrauchen war, zum anderen, dass die VES-M Halle dringend Schnellfahrlokomotiven für eine Geschwindigkeit von mindestens 160 km/h benötigte, um Probefahrten mit für den Export bestimmten Reisezugwagen der einheimischen Waggonbauindustrie durchzuführen. Mit ihren 2300 Millimeter großen Treibrädern bot sich die 1939 bei Henschel & Sohn gebaute 61 002 für einen solchen Umbau an. Der Umbau war von dem Leiter der Fahrzeugversuchsanstalt Halle (Saale) Max Baumberg initiiert worden.

Von der 61 002 wurde der vordere Rahmenteil (Barrenrahmen) und das Trieb- und Fahrwerk bis zur dritten Kuppelachse übernommen. Der Rahmen für das hintere Bisselgestell, der hintere Kuppelkasten sowie die Außenzylinder stammten von der misslungenen Hochdrucklokomotive H 45 024. Der hintere Rahmen wurde in Anlehnung an den Rahmen der H 45 024 neu als Blechrahmen konstruiert und an den vorderen Barrenrahmen angeschweißt. Der Rahmen der H 45 024 konnte nicht verwendet werden, da dessen Wangenstärke von 100 mm nicht zu den 80 mm des Barrenrahmens der 61 002 passte.<sup>[2]</sup>

Der Innenzylinder wurde durch eine Neukonstruktion ersetzt. Der Ersatz der Zylinder war notwendig, da die ursprüngliche Dampfmaschine der Baureihe 61 einen Druck von 20 bar erforderte, passende Kessel aber wegen Material- und Unterhaltungsproblemen keine ausreichende Lebensdauer erreichten. Als Dampferzeuger kam der Neubaukessel 39 E zum Einsatz, welcher auch in den Baureihen 03, 22 und 41 Verwendung fand. Der Tender war zuvor mit der 44 468 gelaufen.

Die Lok erhielt auch, wie zu dieser Zeit bei der Deutschen Reichsbahn häufig verwirklicht, einen Giesl-Ejektor. Weitere technische Anpassungen waren eine Gegendruckbremse (damit einhergehend erhielt die



Die zweite Spenderlokom H45 024



Treibräder der 18 201 mit 2300 mm Durchmesser



Die 18 201 mit einer Lokomotive der Dresdner Parkeisenbahn

Lok auch einen Oberflächenvorwärmer) und zwei zusätzliche Luftleitungen, um die Lok auch als Bremslokomotive nutzen zu können. Kurz nach den ersten Fahrten entschied man jedoch, das Fahrwerk nicht den gewaltigen Bremskräften auszusetzen und diese Einrichtungen (z. B. die Riggenbach-Gegendruckbremse) außer Betrieb zu setzen.

Die Lokomotive wurde an der Front und über den Kesselaufbauten strömungsgünstig verkleidet. Ihre Nummer erhielt die neue Lokomotive in zweiter Besetzung zur Erinnerung an die erste deutsche Lokomotive mit der Achsfolge 2'C1' („Pacific“), der Gattung IV f der Großherzoglichen Badischen Staatsbahn (Baureihe 18.2). Der Umbau wurde wesentlich

von Max Baumberg beeinflusst, dem Leiter der VES-M in Halle (Saale). Nach Vorgaben von Baumberg wurde z. B. die Verkleidung an die SNCF 232.U.1 angelehnt.

Am 31. Mai 1961 verließ die 18 201 als spektakulärste Rekolok (Fab.-Nr. 89) des RAW Meiningen erstmals den dortigen Anheizschuppen. Zum damaligen Zeitpunkt hatte die Lokomotive zwar schon einen mittelgrünen Anstrich für die Aufbauten, jedoch noch keine weißen Zierstreifen. Diese wurden erst später angebracht. Den Posten des Stammlokführers übernahm Rudi Rindelhardt.<sup>[3]</sup> Ihr künftiger Standort war das Bw Halle-P.<sup>[4]</sup>

1964 wurde die Maschine erstmals auf der Strecke Frankfurt (Oder) und Fangschleuse erprobt, wobei 160 km/h gemessen wurden.<sup>[5]</sup> Im November desselben Jahres erreichte die Maschine auf dem Eisenbahnversuchsring Velim in der Tschechoslowakei Spitzengeschwindigkeiten von 176 km/h.<sup>[6]</sup>

Am 29. Juni 1967 erhielt 18 201 in Meiningen eine Ölhauptfeuerung und wurde anschließend beim Bw Halle-G stationiert.<sup>[7]</sup> Nach der Umstellung auf ein EDV-gerechtes Nummernsystem trug die Lokomotive die Nummer 02 0201-0. Am 12. Oktober 1972 konnte Rindelhardt bei einer Testfahrt mit dem Gleismesswagen von Delitzsch nach Berlin zwischen Gräfenhainichen und Bergwitz einen neuen Rekord

## DR 18 201



18 201

Nummerierung:	18 201 02 0201-0 (ab 1970)
Anzahl:	1
Hersteller:	RAW Meiningen
Baujahr(e):	1961
Achsformel:	2'C1'
Bauart:	2'C1' h3
Gattung:	S 36.20
Spurweite:	1435 mm (Normalspur)
Länge über Puffer:	25.145 mm
Leermasse:	102,5 t
Dienstmasse:	113,6 t
Dienstmasse mit Tender:	186,8 t (mit vollen Vorräten)
Reibungsmasse:	61,2 t
Radsatzfahrmasse:	20,8 t
Höchstgeschwindigkeit:	180 km/h
Indizierte Leistung:	1.581 kW
Anfahrzugkraft:	~ 147 kN
Treibraddurchmesser:	2.300 mm
Lauferraddurchmesser vorn:	1.100 mm
Lauferraddurchmesser hinten:	1.250 mm
Zylinderanzahl:	3
Zylinderdurchmesser:	520 mm

erzielen. Dort erreichte er eine Spitzengeschwindigkeit von 182,4 km/h.<sup>[8]</sup> Für das anspruchsvolle Abbremsen der Maschine fand ein spezieller Regelkatalog Beachtung.<sup>[5]</sup> Damit war die Lokomotive zur schnellsten betriebsbereiten Dampflokomotive der Welt geworden.

Wenn sie nicht im Versuchsbetrieb benötigt wurde, war die 18 201 auch bis in die siebziger Jahre im Plandienst vor Schnellzügen im Einsatz. Aufgrund des großen Verschleißes wurde die Verwendung im Plandienst aber ab 1966/67 untersagt.<sup>[9]</sup>

## Einsatz als Traditionslok



18 201 am 25. September 2004 mit rotem Farbanstrich



18 201 im August 2005 – wieder in Grün

### Deutsche Reichsbahn und Deutsche Bahn AG

Seit 1980 wurde die Lokomotive hauptsächlich vor Traditions- und Sonderzügen eingesetzt, seit 1987 teilweise mit einem zweiten Tender, um längere Strecken ohne das Nachfüllen von Wasser zurücklegen zu können. 1989 war die Lokomotive nach einem Entgleisungsschaden nur für 80 km/h zugelassen, erst nach aufwändiger Reparatur durfte sie ab Juli 1990 wieder die volle Geschwindigkeit fahren. Mit der Bahnreform am 1. Januar 1994 ging das Eigentum der Deutschen Reichsbahn in den Besitz der neugegründeten Deutschen Bahn AG über. Bereits 1995 musste das Unternehmen die beiden

Traditionsloks 18 201 und 03 1010 nach schweren Entgleisungsschäden in das Dampflokwerk Meiningen schicken. Dabei wurde die Reparatur der großen Kuppelräder von 18 201 zu einem komplizierten Unterfangen, da es keine Radsatzdrehmaschine für 2300-Millimeter-Räder mehr gab.<sup>[10]</sup> Anschließend blieb die weiterhin in Halle (Saale) stationierte Lokomotive bis 1997 betriebsfähig<sup>[11]</sup> und wurde dann stillgelegt.

### Dampf-Plus GmbH

Um die Maschine wieder unter Dampf zu setzen, gründeten der Unternehmer Christian Goldschagg und der Musiker Axel Zwingenberger zunächst die Initiative *Rettet die 18 201* und anschließend die *Dampf-Plus GmbH*. Mit dem Geld dieser Firma wurde die Lok im Dampflokwerk Meiningen vollständig aufgearbeitet und am 4. April 2002 den Investoren übergeben. *Dampf-Plus* hatte als Geldgeber in diesem Zusammenhang mit dem DB Museum einen Kooperationsvertrag geschlossen, um die Investitionssumme durch Nutzungsrechte an der Lok mittels Vermarktungskonzepten gewinnbringend wieder einzuspielen und am Erhalt der 18 201 maßgeblich mitzuwirken. In der Folge kam es zu einem Streit über die Wahrung der Vertragsinhalte mit der Deutschen Bahn AG, wobei es auch darum ging, dass aus Sicherheitsgründen nur DB-Stammpersonal die Lokomotive bedienen durfte. Im März 2004 wurden die Kooperationsverträge endgültig aufgehoben, wobei

Kolbenhub:	660 mm
Kesselüberdruck:	16,3 bar
Anzahl der Heizrohre:	112
Anzahl der Rauchrohre:	36
Heizrohrlänge:	5700 mm
Rostfläche:	4,23 m <sup>2</sup>
Strahlungsheizfläche:	21,3 m <sup>2</sup>
Rohrheizfläche:	185 m <sup>2</sup>
Überhitzerfläche:	83,80 m <sup>2</sup>
Verdampfungsheizfläche:	206,30 m <sup>2</sup>
Tender:	2'2' T 34 + Zusatztender
Wasservorrat:	34,0 m <sup>3</sup>
Brennstoffvorrat:	13,5 m <sup>3</sup> Öl
Bremse:	Kss m.Z, Gd
Zugheizung:	Dampf



18 201 in Frontalansicht am 30. Juni 2007 in Hersbruck

die DB weiterhin auf ihr Recht der Personalgestellung pochte. Ab dem 28. Februar 2004 war Dampf-Plus Eigentümer der Lokomotive und versuchte in der Folge, die Lokomotive wieder zu verkaufen, um die Verluste des Unternehmens zu kompensieren.<sup>[12]</sup>

Zwischen dem 30. April 2002 und dem 10. Juli 2005 war die traditionell in Grün lackierte Maschine in einer roten Sonderlackierung RAL 3003 (Rubinrot) unterwegs, die der Modellbahnhersteller Roco für diesen Zeitraum gesponsert hatte. Nach dieser Vermarktungskampagne erhielt 18 201 eine chromoxidgrüne Färbung RAL 6020.

Nach der Aufarbeitung war die unter Denkmalschutz stehende Lokomotive bis zum 30. April 2012 im Ringlokschuppen des ehemaligen Bahnbetriebswerks Nossen untergebracht. Seitdem ist die Lokomotive in Wittenberg stationiert. Ab dem 31. Januar 2006 umfasst die denkmalschutzrechtliche Genehmigung auch einen Standort außerhalb von Halle. Die letzte große Sonderfahrt der 18 201 mit einem Zusatztender fand am 16. Juli 2005 von Dresden an die Ostsee statt. Auch in der Folge gab es immer wieder Einsätze der Lokomotive.

Im März 2006 wurde von Zwingenberger eine treuhänderische Stiftung unter dem Namen *Stiftung Dampflok 18 201* eingerichtet und in die Obhut der Deutschen Stiftung Denkmalschutz gelegt. Im selben Jahr gab er ein Buch über die 18 201 unter dem Titel *Legende 18 201. Schnellste Dampflok der Welt* im Selbstverlag heraus. 2007 wurde die *Stiftung Dampflok 18 201* in *Stiftung Kultur auf Schienen* umbenannt und fokussiert sich seit dem auf den Erhalt ehemaliger Regierungszüge der DDR. Ihr Auftrag ist unter anderem der Erhalt dieser bedeutenden Dampflokomotive als fahrendes Denkmal in Deutschland; außerdem soll die Maschine der Öffentlichkeit zugänglich bleiben.<sup>[13]</sup>

## Schnellfahrt am 2. Juni 2011

Nach umfangreichen Vorbereitungen erreichte die 18 201 bei einer Sonderfahrt auf der Anhalter Bahn im Abschnitt von Bitterfeld nach Lutherstadt Wittenberg eine Geschwindigkeit von etwa 160 km/h. Der Zug nach der Dampflokomotive bestand aus drei Personenwagen des ALEX und der 183 003 des ALEX als Bremslokomotive.



18 201 nach der Schnellfahrt im Bahnhof Lutherstadt Wittenberg

## Langstreckenfahrt am 4. Juni 2011

Am 4. Juni 2011 absolvierte 18 201 mit einem aus fünf Wagen bestehenden Schnellzug auf einer von Dampf-Plus und den Sonderzugveranstaltungen Chemnitz organisierten Langstreckenfahrt von Leipzig ins Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein und zurück eine Distanz von immerhin circa 900 Kilometer störungsfrei und, abgesehen von Spessart- und Frankenwaldrampe, völlig ohne Schubunterstützung.



18 201 mit Doppeltender 2017 in Meiningen

## Goldschagg Vermietungen

Von 2010 bis 2015 war sie durch die Deutsche Museums-Eisenbahn im nationalen Fahrzeugeinstellungsregister angemeldet. Seit 2015 ist die Lokomotive durch die Sonderzugveranstaltungen in Chemnitz registriert. Im Jahr 2005 ging die Lokomotive in das Privateigentum von Christian Goldschagg über, nachdem die Dampf-Plus GmbH die eigenständige Vermarktung aus wirtschaftlichen Gründen aufgeben musste. Goldschagg hat nach der Übernahme alle Mitarbeiter der Dampf-Plus GmbH entlassen, um die Lokomotive direkt über seinen Münchener Mietservice zu vermarkten.<sup>[14]</sup>

Ende 2018 liefen bei der denkmalgeschützten Lok 18 201 sämtliche Fristen an Fahrwerk und Kessel nach acht Jahren seit der letzten Hauptuntersuchung aus. Am 1. September fand noch eine große Abschiedsfahrt statt. Die Lokomotive wurde zunächst unzugänglich in einem Lokschuppen konserviert abgestellt. Am 14. August 2019 wurde die 18 201 wegen Geschäftsaufgabe der Dampf-Plus GmbH an die Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG (WFL), Potsdam verkauft.<sup>[15]</sup>

# Wedler Franz Logistik GmbH & Co. KG

Der neue Eigentümer WFL hat im November 2019 die Lokomotive in das AW Neustrelitz zur Erledigung von Teilgewerken unter anderem an der Bremsanlagen von Lok und Tender im Rahmen der notwendigen gesetzlichen Hauptuntersuchung zur Wiederinbetriebnahme überführen lassen. Im September 2020 kehrte sie aus dem AW Neustrelitz in ihr Heimat-BW Nossen zurück, wo nun die weiteren Arbeiten der Hauptuntersuchung zur Erlangung der neuen Zulassung im Streckendienst durchgeführt werden. Nach erfolgreicher Zulassung für den Betriebsdienst steht die Lokomotive für Sonderfahrten wieder zur Verfügung.

## Siehe auch

---

- Liste in Deutschland vorhandener Dampflokomotiven

## Literatur

---

- Weisbrod, Bäzold, Obermayer: *Das große Typenbuch deutscher Lokomotiven*. Transpress Verlag, ISBN 3-344-70751-5
- Wilhelm Reuter: *Rekordlokomotiven*. Motorbuch Verlag, Stuttgart, ISBN 3-87943-582-0
- Jürgen U. Ebel: „*Legendäre 18 201*“, EK-Special 38, EK-Verlag GmbH, 79022 Freiburg, 1995
- Axel Zwingenberger: *Legende 18 201. Schnellste Dampflokomotive der Welt*. Selbstverlag, 2006

## Weblinks

---

 **Commons: DR 18 201** ([https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:DR\\_18\\_201?uselang=de](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:DR_18_201?uselang=de)) – Sammlung von Bildern, Videos und Audiodateien

- Bildergalerie auf Bahn-Galerie.de ([https://www.bahn-galerie.de/Dampflokomotive/018\\_201/Baureihe-18-201.htm](https://www.bahn-galerie.de/Dampflokomotive/018_201/Baureihe-18-201.htm))
- Die Schnellzuglokomotive 18 201 auf der Seite des Dampflokwerks Meiningen (<https://web.archive.org/web/20090620140155/http://www.dampflokwerk.de/deutsch/special18201.htm>) (Memento vom 20. Juni 2009 im *Internet Archive*)
- Ehemaliger Internetauftritt der Dampf-Plus GmbH (<https://web.archive.org/web/20190626012913/http://www.dampf-plus.de/>) (Memento vom 26. Juni 2019 im *Internet Archive*)

## Einzelnachweise

---

1. Jürgen-Ulrich Ebel: *Das Dampflokwerk Meiningen*. Eisenbahn-Kurier-Special 50. Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg im Breisgau 1998. S. 82.
2. Lothar Weber: »*Jimmo*« und »*Schorsch*«. *Die Stars 18 201 und 18 314 aus Halle*. transpress Verlag, Stuttgart 2012. ISBN 9783613714274. S. 38.
3. Jürgen-Ulrich Ebel: *Das Dampflokwerk Meiningen*. Eisenbahn-Kurier-Special 50. Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg im Breisgau 1998. S. 85.
4. Jürgen-Ulrich Ebel: *Das Dampflokwerk Meiningen*. Eisenbahn-Kurier-Special 50. Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg im Breisgau 1998. S. 83.
5. Andreas Knipping: *Schnellverkehr der Reichsbahnzeit*. GeraMond Verlag, München 2007. ISBN 3765470635. S. 104.
6. Peter Bock: *Oranienburger Runde. Von der Versuchsbahn zum Testring*. In: *Verkehrsgeschichtliche Blätter*. Bd. 27. Berlin 2000. S. 86.
7. Jürgen-Ulrich Ebel: *Das Dampflokwerk Meiningen*. Eisenbahn-Kurier-Special 50. Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg im Breisgau 1998. S. 90.
8. Lothar Weber: »*Jimmo*« und »*Schorsch*«. *Die Stars 18 201 und 18 314 aus Halle*. transpress Verlag, Stuttgart 2012. ISBN 9783613714274. S. 53.
9. Dirk Endisch: *Jimmo und Schorsch – die Stars der VES-M Halle*. In: *eisenbahn-magazin*. Nr. 1, 2019, ISSN 0342-1902 (<https://zdb-katalog.de/list.xhtml?t=iss%3D%220342-1902%22&key=cql>), S. 15.
10. Jürgen-Ulrich Ebel: *Das Dampflokwerk Meiningen*. Eisenbahn-Kurier-Special 50. Eisenbahn-Kurier

Verlag, Freiburg im Breisgau 1998. S. 59.

11. Jürgen-Ulrich Ebel: *Das Dampfloswerk Meiningen*. Eisenbahn-Kurier-Special 50. Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg im Breisgau 1998. S. 99.
  12. Alfred Gottwaldt: *Die Baureihe 61 und der Henschel-Wegmann-Zug*. Eisenbahn-Kurier-Verlag, Freiburg im Breisgau, 2005. ISBN 3882551615. S. 156.
  13. *Website Kultur auf Schienen*. ([https://www.kultur-auf-schienen.de/geschichte\\_der\\_historischen\\_schienefahrzeuge\\_de\\_17.html](https://www.kultur-auf-schienen.de/geschichte_der_historischen_schienefahrzeuge_de_17.html)) Abgerufen am 6. Februar 2018.
  14. Josef Seitz: *Verleger im Nebenerwerb*. In: *Focus Magazin*. Nr. 19, 2007. S. 154.
  15. *Eisenbahn-Kurier – WFL übernimmt Fahrzeugpark der Dampf Plus GmbH*. (<https://eisenbahn-kurier.de/startbeitraege/5721-wfl-uebernimmt-fahrzeugpark-der-dampf-plus-gmbh>) Abgerufen am 18. August 2019.
- 

Abgerufen von „[https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=DR\\_18\\_201&oldid=236336842](https://de.wikipedia.org/w/index.php?title=DR_18_201&oldid=236336842)“

---

**Diese Seite wurde zuletzt am 11. August 2023 um 23:40 Uhr bearbeitet.**

Der Text ist unter der Lizenz „Creative-Commons Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen“ verfügbar; Informationen zu den Urhebern und zum Lizenzstatus eingebundener Mediendateien (etwa Bilder oder Videos) können im Regelfall durch Anklicken dieser abgerufen werden. Möglicherweise unterliegen die Inhalte jeweils zusätzlichen Bedingungen. Durch die Nutzung dieser Website erklären Sie sich mit den Nutzungsbedingungen und der Datenschutzrichtlinie einverstanden. Wikipedia® ist eine eingetragene Marke der Wikimedia Foundation Inc.