

# Einzigartig und verflixt schnell



Sie war aus der Not geboren und wurde aus Teilen anderer Loks zusammengeschraubt: Die 18 201 sollte nur schnell sein. Weil sie dennoch wohl geriet, hat die Reichsbahn-Rekolok mit dem Spitznamen „Jimmo“ bis heute viele Verehrer. Märklin und Trix stellen die flotte Schönheit nun als Überraschungsmodell in H0 vor.





**Blickfang auf H0-Gleisen: Mit großem Aufwand gestaltet und filigran ausgeführt, nimmt das neu konstruierte Modell der 18 201 die Spitzentechnologie ihres Vorbilds auf und setzt sie detailreich auf der Modellbahnanlage um.**

**D**ie Schienenfahrzeugindustrie der damaligen DDR unternahm in den 1950er-Jahren große Anstrengungen, um Schnellzugwagen für den Export zu bauen. Dabei hatte sie ein Problem: Diese Wagen erforderten Abnahmefahrten mit einer Höchstgeschwindigkeit von mindestens 160 Kilometern pro Stunde, besser noch etwas mehr. Die DR hatte aber weder Elektro- noch Dieselloks, die diese Geschwindigkeiten erreichen konnten. Und auch bei den Dampfloks sah es nicht viel besser aus. Nur die 1939 für den Henschel-Wegmann-Zug gebaute Tenderlokomotive 61 002 war für 175 Kilometer pro Stunde zugelassen. Diese Lokomotive verfügte

zwar über ein ausgezeichnetes Triebwerk und einen für hohe Geschwindigkeiten bestens geeigneten Treibradsatz mit 2.300 Millimetern Durchmesser. Doch hatte sie Probleme mit der Leistung, denn Zylinder und Kessel boten keinerlei Reserven. Zudem war der Kesseldruck mit 20 bar ziemlich hoch, was einen höheren und damit teureren Aufwand für die Instandhaltung des Kessels nach sich zog.

Um eine schnellfahrende Lok für die Abnahmefahrten zu bekommen, entwickelte die DR unter der Leitung des Eisenbahningenieurs Max Baumberg – der bereits bei der Rekonstruktion der „Schorsch“ genannten 18 314 federführend war – ein neues Konzept. Die Idee war, eine passende Lok einfach aus Teilen vorhandener Maschinen zusammenzubauen. So wurde das Triebwerk mit den drei Treibradsätzen von der 61 002 übernommen. Als Kessel wurde ein neu gebauter Ersatzkessel des Typs 39E ausgewählt, der gleiche, der auch in den Baureihen 03.10, 39 und 41 verwendet wurde.

Damit stand der Kesseldruck von 16 bar fest. Dafür waren aber die Zylinder zu klein und mussten ersetzt werden. Für die Außenzylinder fand sich schnell ein Spender in Form der Versuchslok H 45 024, die kaum gefahren war, weil sie nie richtig funktioniert hatte. Der innere Zylinder war eine Neukonstruktion und komplett geschweißt. Das hintere Rahmenstück mit der Schleppachse und den Anbauteilen stammt ebenfalls von der H 45 024. Ergänzt wurde die Lok durch einen vierachsigen Tender der DRG-Einheitsbauart 2'2' T 34, der früher mit der 44 468 gelaufen war.

Dem Charakter als Versuchslok entsprechend, wurde noch ein Giesl-Flachejektor eingebaut – den man im Osten gern respektlos „Quetschschüssel“ nannte. Diese Saugzuganlage sorgte

## Modellhighlights der 18 201

- /// **Komplette Neukonstruktion.**
- /// **Besonders filigrane Metallkonstruktion.**
- /// **Viele angesetzte Details.**
- /// **Serienmäßiger Raucheinsatz mit geschwindigkeitsabhängigem dynamischem Rauchaussstoß.**
- /// **Führerstands- und Fahrwerkbeleuchtung digital schaltbar.**
- /// **Mit trennbaren, stromführenden Kupplungen an Tender und Zusatztender.**
- /// **Mit Spielwelt-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Licht- und Soundfunktionen.**
- /// **Pufferhöhe an Lok und Tender nach NEM.**



Anlässlich der Sonderfahrt „90 Jahre Rheingold“ war die 18 201 im Juni 2018 im Rheintal unterwegs. Heinz Hülsmann hat den grünen Renner in Rhöndorf südlich von Bonn vor die Kameralinse bekommen. Im Hintergrund die Burgruine Drachenfels.

für einen besonders günstigen Abgasstrom und half, Brennstoff einzusparen. Weitere technische Anpassungen waren eine Gegendruckbremse, um die Lok auch als Bremslokomotive nutzen zu können. Nach den ersten Versuchsfahrten entschied man sich aber dafür, diese Einrichtung wieder außer Betrieb zu setzen, um das Fahrwerk der Lok nicht den bisweilen gewaltigen Bremskräften auszusetzen.

Abgerundet wurde das Ganze mit einer Teilverkleidung vom Fahrwerk unterhalb des Umlaufblechs und Führerhauses, in die auch das Vorderteil der Lok mit einbezogen war. Die Windleitbleche waren der Verkleidung angepasst und folgten der Rundung hinunter zur Pufferbohle. Auf dem Kessel hatte man die Aufbauten unter einer gemeinsamen Verkleidung angeordnet. Das Erscheinungsbild der Lok erinnert ein wenig →

## Dampflokomotive 18 201

Märklin Art. 38201 | Trix Art. 25020

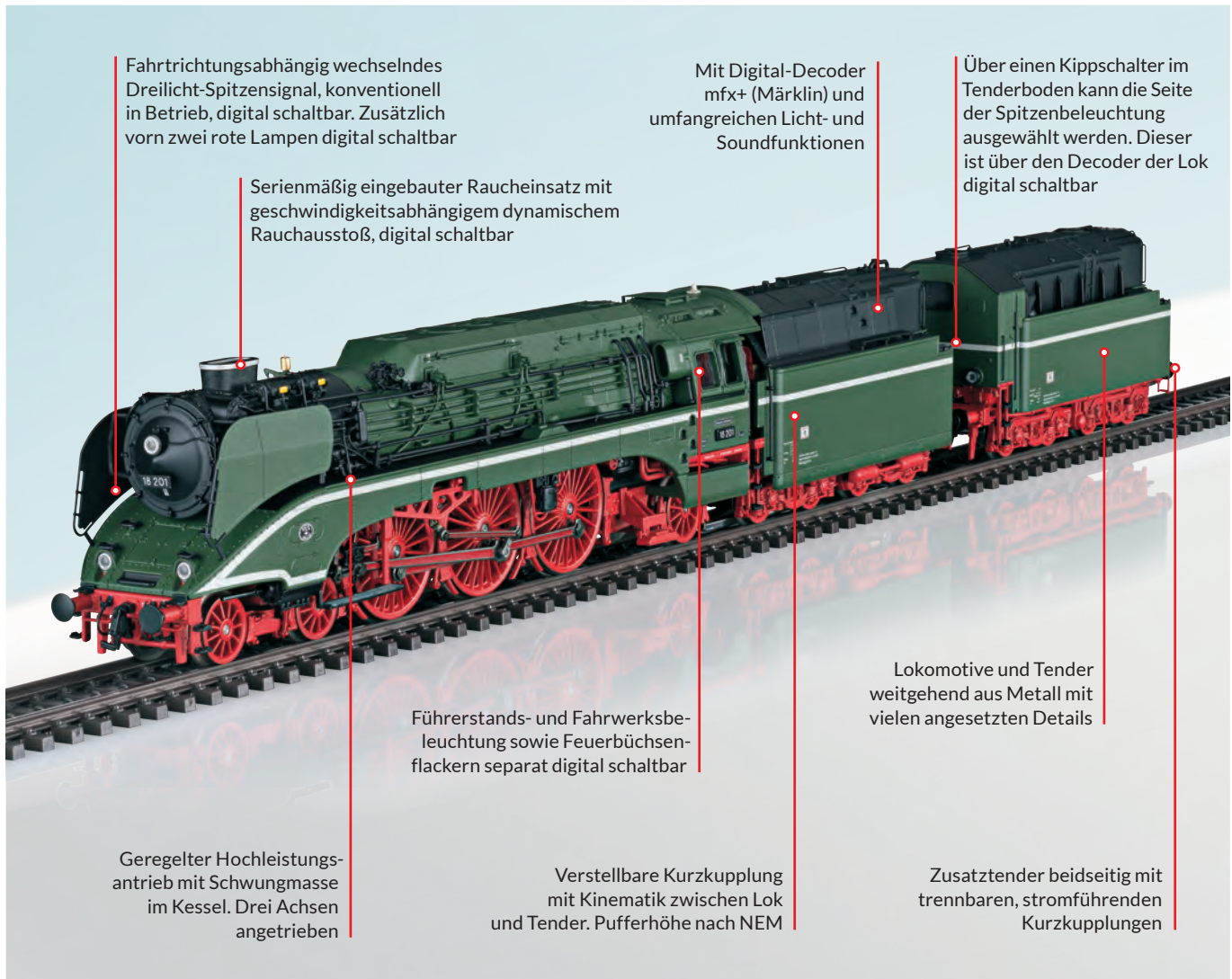


**Vorbild:** Schnellzug-Dampflokomotive 18201 mit Öl-Hauptfeuerung und Zusatztender. Ehemalige Lokomotive der Deutschen Reichsbahn der DDR (DR/DDR), welche als Versuchlokomotive der VES-M Halle (Saale) aus Teilen der 61002 und der H45 024 entstand. Betriebszustand um 2017, wie sie vor Sonderzügen eingesetzt wurde.

**Modell:** Mit Digital-Decoder mfx+ (Märklin) und umfangreichen Licht- und Soundfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 3 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Serienmäßig eingebauter Rauchsatz, mit geschwindigkeitsabhängigem, dynamischem Rauchaussstoß, digital schaltbar. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzenlicht konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Zusätzlich sind vorne an der Lok zwei rote Lampen

digital schaltbar. Führerstands- und Fahrwerksbeleuchtung sowie Feuerbüchsenflackern separat digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden (LED). Verstellbare Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Am Tender kinematikgeführte, stromführende Kurzkupplung mit NEM-Schacht zur Schaltung der Spitzenbeleuchtung am Zusatztender. Pufferhöhe an Lok und Tender nach NEM. Zusatztender beidseitig mit trennbaren, stromführenden Kurzkupplungen ausgestattet. Über einen Kippschalter im Tenderboden kann die Seite der Spitzenbeleuchtung ausgewählt werden. Diese ist über den Decoder der Lokomotive digital schaltbar. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Für große Radien oder Vitrine liegt eine Verkleidung ohne Radausschnitt unterhalb des Führerhauses zum Austausch bei. Kolbenstangenschutzrohre, Heiz- und Bremschläuche liegen ebenfalls bei. Gesamtlänge über Puffer ca. 40,8 cm, Epoche VI.





➔ an die 232 U 1 der SNCF, die ebenfalls eine der besten und schnellsten Dampfloks der Welt war.

So wurde die Lok im damaligen RAW Meiningen fertiggestellt. Ende Mai 1961 startete sie zu ihrer ersten Fahrt. Bereits hier hatte sie einen grünen Anstrich, aber noch keine weißen Zierstreifen. Ihr zukünftiges BW war Halle P beziehungsweise die VES-M Halle. Die außergewöhnliche Maschine, der die Reichsbahner den Spitznamen „Jimmo“ verpassten, bewährte sich in den folgenden Jahren. Wenn sie nicht im Versuchsbetrieb benötigt wurde, war die 18 201 bis in die 1970er-Jahre hinein sogar im Plandienst vor Schnellzügen im Einsatz.

Zugelassen war die 187 Tonnen schwere und gut 25 Meter lange Lok für eine Höchstgeschwindigkeit von 180 Kilometern pro Stunde. Im Jahr 1964 schaffte sie 160 Kilometer pro Stunde und im gleichen Jahr auf dem Versuchsring von Velim in der Tschechoslowakei sogar 176 Kilometer pro Stunde. 1967 wurde eine Ölhauptfeuerung eingebaut, was die Leistungsfähigkeit nochmals steigerte. 1972 erreichte die seit 1970 mit der Computernummer 02 0201-0 bezeichnete Lok dann bei einer Versuchsfahrt eine Höchstgeschwindigkeit von 182 Kilometern pro Stunde, was sie zur schnellsten betriebsfähigen Dampflok weltweit machte. Allerdings waren solche Fahrten sehr

anspruchsvoll. Vor allem das Abbremsen aus hohen Geschwindigkeiten war diffizil und es gab dafür besondere Betriebsvorschriften. Daher konnten sie nur wenige Lokführer fahren – einer davon war Rudi Rindelhardt, der Stammlokführer der 18 201.

Ab 1980 wurde die Lokomotive dann hauptsächlich vor Traditions- und Sonderzügen eingesetzt. Im Jahr 1987 erhielt sie einen zweiten Tender, um längere Strecken ohne Nachfüllen von Wasser zurücklegen zu können. Dies war nicht zuletzt deshalb erforderlich, weil die Infrastruktur für Dampflokomotiven nicht mehr überall vorhanden war. 1994 – mit der Vereinigung der DR und der DB – ging die Lok in den Besitz der neu gegründeten Deutschen Bahn AG über. Sie blieb aber weiterhin in Halle/Saale stationiert, bis sie 1997 stillgelegt wurde.

Nun begann eine Odyssee. Unter dem Namen „Dampf Plus GmbH“ wurde eine Firma gegründet, die die Aufarbeitung der Lok finanzierte. Vom April 2002 bis zum Juli 2005 hatte die Lok eine rote Lackierung, nach dem Ende dieser Vermarktungskampagne erhielt sie wieder die typische grüne Farbgebung. Im Jahr 2005 ging die Lokomotive in das Privateigentum eines der Gründer der Dampf Plus GmbH über, nachdem die Firma die eigenständige Vermarktung aus wirtschaftlichen Gründen aufgeben musste. Um einen Verkauf zu verhindern, schaltete

## Die Digital-Funktionen

| Digital-Funktionen       | 6021 | MS1 | MS2 | CS2 | CS3 |
|--------------------------|------|-----|-----|-----|-----|
| Spitzensignal            | ●    | ●   | ●   | ●   | ●   |
| Raucheinsatz             | ●    | ●   | ●   | ●   | ●   |
| Dampflok-Fahrgeräusch    | ●    | ●   | ●   | ●   | ●   |
| Lokpfeiff                | ●    | ●   | ●   | ●   | ●   |
| Direktsteuerung          | ●    | ●   | ●   | ●   | ●   |
| Bremsquietschen aus      |      | ●   | ●   | ●   | ●   |
| Stromführende Kupplung   |      | ●   | ●   | ●   | ●   |
| Führerstandsbeleuchtung  |      | ●   | ●   | ●   | ●   |
| Fahrwerksbeleuchtung     |      | ●   | ●   | ●   | ●   |
| Lichtfunktion            |      |     | ●   | ●   | ●   |
| Spitzensignal hinten aus |      |     | ●   | ●   | ●   |
| Feuerbüchsenflackern     |      |     | ●   | ●   | ●   |
| Betriebsgeräusch         |      |     | ●   | ●   | ●   |
| Rangier-Doppel-A-Licht   |      |     | ●   | ●   | ●   |
| Rangierpfeiff            |      |     | ●   | ●   | ●   |

| Digital-Funktionen       | 6021 | MS1 | MS2 | CS2 | CS3 |
|--------------------------|------|-----|-----|-----|-----|
| Dampf ablassen           |      |     | ●   | ●   | ●   |
| Luftpumpe                |      |     | ○   | ○   | ●   |
| Wasserpumpe              |      |     | ○   | ○   | ●   |
| Injektor                 |      |     | ○   | ○   | ●   |
| Sanden                   |      |     | ○   | ○   | ●   |
| Generatorgeräusch        |      |     | ○   | ○   | ●   |
| Lichtfunktion            |      |     | ○   | ○   | ●   |
| Betriebsstoff nachfüllen |      |     | ○   | ○   | ●   |
| Wasser nachfüllen        |      |     | ○   | ○   | ●   |
| Sand nachfüllen          |      |     | ○   | ○   | ●   |
| Sicherheitsventil        |      |     | ○   | ○   | ●   |
| Bahnhofsansage           |      |     | ○   | ○   | ●   |
| Zugdurchsage             |      |     | ○   | ○   | ●   |
| Zugdurchsage             |      |     | ○   | ○   | ●   |

● serienmäßig ○ bei MS2 ab Software-Update 3.55, bei CS2 ab Software-Update 4.2

sich sogar die Politik ein: Die Lok wurde unter Denkmalschutz gestellt. Damit erreichte man, dass sie nicht ins Ausland verkauft werden konnte.

Ende 2018 liefen schließlich sämtliche Fristen an Fahrwerk und Kessel aus. Am 1. September zeigte sich die 18 201 noch einmal bei einer großen Abschiedsfahrt ihren Fans. Dann wurde sie zunächst unzugänglich in einem Lokschuppen konserviert abgestellt. Am 14. August 2019 erfolgte wegen Geschäftsaufgabe der Dampf Plus GmbH der Verkauf an die Wedler Franz Logistik in Potsdam. Der neue Eigentümer hat die Lokomotive im November 2019 in das AW Neustrelitz zur Erledigung von Arbeiten unter anderem an den Bremsanlagen von Lok und Tender im Rahmen der notwendigen Hauptuntersuchung zur Wiederinbetriebnahme überführen lassen.

Im September 2020 kehrte sie in ihr Heimat-Bw Nossen zurück, wo nun die weiteren Arbeiten der Hauptuntersuchung zur Erlangung der neuen Zulassung im Streckendienst durchgeführt wurden. Nach erfolgreicher Zulassung für den Betriebsdienst steht die Lokomotive für Sonderfahrten wieder zur Verfügung. So haben Eisenbahnfreunde in ganz Deutschland die Möglichkeit, diese mittlerweile 62 Jahre alte Lok in voller Fahrt zu erleben. →



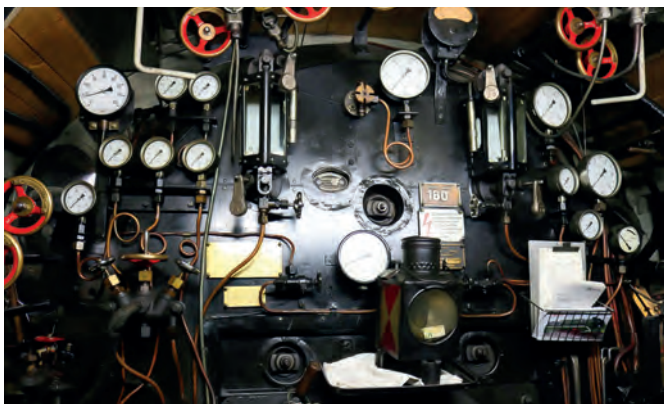
Eine der Besonderheiten der 18 201 ist der aufwendig gestaltete zweite Tender mit seinen beleuchteten Stirnlampen.



Die besonders filigrane Metallkonstruktion der Lok zeigt viele angesetzte Details wie Rohre, Ventile oder Handräder.



Ein Traum in Dampf: Die 18 201 war im August 2016 mit einem Sonderzug von Chemnitz aus unterwegs nach Bergen auf Rügen. Vor der Kamera von Martin Schneider durchheilt sie hier Gräfenhainichen auf dem Gegengleis Richtung Wittenberg.



Anspruchsvolle Technik: Im Führerstand der Lokomotive durften nur speziell geschulte Lokführer Hand anlegen.



Bei einem Zwischenhalt im Bahnhof Solingen zeigt die 18 201 ihren Doppeltender, der längere Fahrten möglich macht.

### Die 18 201 als Modell


Im Herbst 2021 stellte Märklin die DR-Rekolok 02 0314 (ursprünglich 18 314) als H0-Modell vor. Schnell äußerten Modellbahnfreunde die Hoffnung, dass mit der 02 0201 (ursprünglich 18 201) auch das andere Reko-Unikat folgen möge. Nun ist es so weit: Das Haus Märklin präsentiert in diesem Herbst ein tolles Modell dieser legendären Maschine als Überraschungslok. Technisch hat es natürlich alles zu bieten, was auch andere große Schleppenderloks mitbringen. Es wird angetrieben von einem Hochleistungsmotor im Kessel, der seine Kraft über Zahnräder und Kuppelstangen auf alle Treibradsätze überträgt. Selbstverständlich ist ein mfx+-Decoder (Märklin) eingebaut, mit dem viele Licht- und Soundfunktionen im Digital-Betrieb abgerufen werden können. So verfügt die Lok neben dem mit der Fahrtrichtung wechselnden Spitzensignal auch über eine Triebwerksbeleuchtung und eine Führerstandsbeleuchtung.

Serienmäßig ist ein Rauchsatz im Kamin eingebaut, der im Digital-Betrieb radsynchronen Rauchausstoß ermöglicht. Mit dem mfx+-Decoder kann das Modell von der CS2 oder CS3 aus direkt mit einem Führerstand gesteuert werden. Auch die zusätzlichen roten Lampen an der Stirnseite, die ergänzend zum mit der Fahrtrichtung wechselnden Spitzenlicht eingebaut sind, können digital geschaltet werden. Auf dem aktuellen Stand der Technik sind die kulissengeführte Kurzkupplung am Tender sowie die Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, die in zwei Stellungen eingerastet werden kann – einmal für den Betrieb und einmal für die enge Stellung in der Vitrine. Viele Teile der Lok sind aus Druckguss, sodass das Modell ein ordentliches Gewicht auf die Waage bringt und damit auch für die Beförderung von schweren Zügen bestens geeignet ist.



**Macht auch am Abend eine gute Figur: Der „Jimmo“ zeigt sich auf seiner „Rheingold“-Sonderfahrt im Juni 2018 zu später Stunde im Kölner Hauptbahnhof den wartenden Fotografen, Martin Morkowsky setzte ihn stimmungsvoll in Szene.**

Außerdem sind viele Einzelteile separat angesetzt, wodurch das Modell durchaus die Detaillierung eines Kleinserienmodells erreicht. Die Farbgebung und Beschriftung entsprechen der Epoche VI um das Jahr 2016, wie die Lok damals im Sonderzugeinsatz unterwegs war. An dieser Zeit orientiert sich auch die grüne Lackierung mit den weißen Zierstreifen und der alten Loknummer 18 201. Ebenfalls neu ist der Zusatztender, der mit der Lok zusammen geliefert wird. Eine Besonderheit ist, dass sowohl der normale Tender als auch der Zusatztender stromführende Kupplungen haben, die über den Decoder der Lok geschaltet werden können. Das schöne Modell wird ab Herbst unter der Artikelnummer 38201 bei Märklin erhältlich sein. Auch die Freunde des Zweileitersystems können sich freuen – unter der Artikelnummer 25020 wird die 18 201, ausgerüstet mit einem DCC-Decoder, bei Trix zu haben sein.

Mit dieser Lok kann der Modellbahner eine sehr interessante Lok auf seiner Anlage einsetzen, von der man vor der Wende 1989 zwar wusste, dass es sie gibt, die aber damals nur wenige je gesehen hatten. Dafür wurde sie nach 1989 um so bekannter. Durch ihre Einsätze vor Sonderzügen schaffte sie es mit den Jahren, in ganz Deutschland und sogar darüber hinaus zahlreiche Eisenbahnfans für sich einzunehmen. 

*Text: Andreas Schumann;*

*Fotos: Daniel Hein, Heinz Hülsmann, Clemens Kral, Märklin, Martin Morkowsky, Martin Schneider*



**Ein Raucheinsatz mit geschwindigkeitsabhängigem dynamischem Dampfausstoß sorgt für vorbildgerechten Fahrspaß.**



Weitere Informationen zu den Modellen finden Sie auf [www.maerklin.de](http://www.maerklin.de) sowie auf [www.trix.de](http://www.trix.de) oder bei einem Fachhändler in Ihrer Nähe.



# Mehr Modellbahn mit dem Märklin Magazin-Abo

Nur 36 € für 6 Ausgaben im Jahr



Jetzt das Märklin Magazin im Jahres-Abo (6 Ausgaben) zum Vorteilspreis abonnieren – auch möglich als Geschenk-Abo.

Die Vorteile:

- 8 % gegenüber dem Einzelkauf sparen
- Lieferung portofrei an die Lieferadresse
- Pünktlich im Briefkasten
- Bequem per SEPA-Lastschrift oder Rechnung bezahlen
- Exklusive Prämie auswählen

Jetzt abonnieren:  
[www.maerklin.de/mm-abo](http://www.maerklin.de/mm-abo)

## Lust auf noch mehr?

# Dein Club-Moment.

*powered by:*

**30** JAHRE | YEARS **märklin**  
**INSIDER CLUB**

**TRIX**  
**CLUB**

LEIDENSCHAFT VERBINDET.

Sei gespannt auf die Clubaussendungen, die sechsmal im Jahr in deinem Briefkasten liegen.



Jetzt anmelden und Clubvorteile sichern:  
[club.maerklin.de](http://club.maerklin.de)