

Gt 2 x 4/4 - BAUREIHE 96

Die Bayerische Staatsbahn hatte auf ihrem Gebiet die drei Rampen Laufach - Heigenbrücken, Probstzella - Steinbach und Neuenmarkt-Wirsberg - Marktschorgast mit Steigungen zwischen 20 ‰ und 25 ‰. Während die Zugförderung in der Anfangszeit zwar schwierig aber mit den vorhandenen Maschinen zu bewältigen war, stellten die immer weiter gestiegenen Zuglasten die Bahnverwaltung Anfang dieses Jahrhunderts vor nahezu unlösbare Probleme. Um 1910 waren auf diesen Strecken täglich zwischen 20 und 30 Züge zu befördern. Diese mussten - je nach Baureihe - bereits bei Zuggewichten ab 440 t bzw. 670 t von zwei Lokomotiven nachgeschoben werden.

Um diesem Missstand abzuwehren liess die Bayerische Staatsbahn von der Firma Maffei eine leistungsfähige Tenderlokomotive speziell für diese Schiebedienste entwerfen. Um bei der zulässigen Achslast von 15 t einen genügend grossen Kessel unterzubringen und gleichzeitig die erforderliche Kurvenläufigkeit der 17 550 mm langen Loks sicherzustellen, erhielten sie ein Triebwerk der Bauart Mallet mit jeweils vier gekuppelten Achsen. Die fünfzehn als Gt 2 x 4/4 bezeichneten Loks trugen die Betriebsnummern 5751 bis 5765 und waren bei ihrer Indienststellung die grössten und leistungsfähigsten Tenderloks in Europa. Bei der DRG bekamen sie die Nummern 95 001 bis 95 015.

Die ersten Lastprobefahrten im Jahr 1914 brachten beeindruckende Ergebnisse. Die Gt 2 x 4/4 waren in der Lage, die dreifachen Lasten der bis dato eingesetzten Loks der Baureihen C IV (BR 53⁸⁰) und E I (BR 56³) zu befördern. Übertroffen wurden sie erst von den acht Jahre später gebauten preussischen T 20, die bei einer um 30 t geringeren Masse und nur fünf Kuppelachsen die gleichen Lasten befördern konnten.

1922/23 wurde eine verstärkte Serie von zehn Gt 2 x 4/4 beschafft, die 1926 durch Umbauten nochmals konstruktiv verbessert wurde. Diese Lokomotiven erhielten die Betriebsnummern 5766 bis 5775 bzw. bei der DRG 95 016 bis 95 025. Sie unterschieden sich von den ersten 15 Loks äusserlich durch den nun vom Dampfdom getrennten vorderen Sandkasten, den dickeren Schornstein und den Kohlenkastenaufsatz.

Eingesetzt waren die Lokomotiven im Schiebedienst auf den drei oben genannten Rampen. Darüber hinaus waren im ersten Weltkrieg auch Lokomotiven dieser Baureihe in Belgien auf der Steilrampe Lüttich - Ans eingesetzt. Ausserdem waren von 1929 bis 1933 drei Lokomotiven auf der Strecke Brügge - Lüdenscheid eingesetzt.

Die Deutsche Reichsbahn der Amerikanischen Zone übernahm noch 18 Maschinen, die bis auf eine Lok bei der ED Nürnberg in den Bw Aschaffenburg und Neuenmarkt-Wirsberg eingesetzt wurden. Als Splittergattung wurden sie jedoch bereits 1948 ausgemustert, so dass keine Lok mehr betriebsfähig zur Deutschen Bundesbahn kam.

| | | | |
|-----------------------|-------------|---------------------------------|---------|
| Erstes Baujahr | (1913) 1922 | Treib- und Kuppelraddurchmesser | 1216 mm |
| Umbau | 1926 | Dienstgewicht mit 2/3 Vorräten | 131,1 t |
| Achsfolge | D'D h4v | Grösste Achslast | 16,4 t |
| Höchstgeschwindigkeit | 50 km/h | Indizierte Leistung | 1630 PS |

ZERTIFIKAT

DIE LEMACO MODELLE IN SPUR O - MASSSTAB 1:43,5

Ein Meisterwerk unserer Modellbauer. In ihrer Ausführung, Detaillierung wie auch in ihrer Laufeigenschaft setzt diese Spur-O-Dampflokomotive neue Massstäbe. Ein Messing-Handarbeitsmodell aus über 1'600 Einzelteilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet.

| | |
|-------------------|-------------------------|
| Länge über Puffer | 407 mm |
| Gewicht | 3'000 g |
| Stromaufnahme | 600 mA - ohne Belastung |
| Min. Radius | 150 cm |

Die Produktion umfasst drei Versionen:

| | | |
|------------------|--|---------------------|
| Kat.-Nr. O-021 | DRG BR 96 022, schwarz-rot | 1-40 / 40 Exemplare |
| Kat.-Nr. O-021/1 | K. Bay. Sts. B. Gt 2x4/4, 5772, schwarz-grün | 1-45 / 45 Exemplare |
| Kat.-Nr. O-021/2 | K. Bay. Sts. B. Gt 2x4/4, 5773, blau-rot | 1-15 / 15 Exemplare |

Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

- Antrieb über alle 8 Treibräder durch einen starken 12 Volt CANON FN-38 Präzisions-Gleichstrommotor. Eine Schwungmasse verleiht dem Modell äusserst ruhige Laufeigenschaften und einen verlängerten Auslauf
- Stromaufnahme über alle Treibräder
- Achsfederung wie beim Vorbild durch echte Blattfedern und Ausgleichshebel
- Genaue Nachbildung des Bremsgestänges
- Radsterne aus Messing
- Gestänge und Radreifen aus Neusilber, Fine Scale
- Federpuffer
- Mechanisch funktionierende Umsteuerung

- Rauchkammertüre und Wasserkastendeckel zum Oeffnen
- Fein detaillierter Führerstand mit beweglichen Türen. Dach zum Abnehmen. Abschaltbare Innenbeleuchtung.
- Abschaltbare Konstantbeleuchtung 1.5 Volt der Laternen