

Die Tenderlokomotiven Reihe 729 / 78 der BBÖ, DRB und ÖBB

1919 wurde Österreich auf Grund des in St. Germain unterzeichneten Friedensvertrages zum Kleinstaat. Die nördlichen und östlichen Grenzen verliefen nunmehr in unmittelbarer Nähe Wiens. Diese Entwicklung verkürzte die in diesem Sektor auf österreichischem Gebiet verlaufenden Bahnlinien beträchtlich. Die für internationale Züge und deren Lokwechsel geeigneten Bahnhöfe lagen jetzt im Ausland. Da die damals eingesetzten Schlepptenderlokomotiven nur in diesen Betriebswerken (und mit erheblichen Kosten verbunden) gewendet und ausgerüstet werden konnten, suchte die damalige Bahnverwaltung nach einem wirtschaftlicheren Ausweg. Die Lösung bestand im Einsatz von Tenderlokomotiven, die bekanntlich in beiden Fahrtrichtungen gleich gute Laufeigenschaften aufweisen. Ein erster Versuch mit Lokomotiven der Reihe 629 brachte sehr gute Resultate, doch waren diese Maschinen für den zu erwartenden Verkehrsaufschwung nicht unbedingt geeignet. Es wurde entschieden, diese Serie weiter zu entwickeln. Das Ergebnis war die Reihe 729, Bauart 2'C2'-h2t, wovon zunächst eine erste Serie von 10 Einheiten (729.01 – 10) von der "Wiener Lokomotiv-Fabriks-Aktiengesellschaft" im Jahre 1931 abgeliefert wurde. Beim Entwurf und der Konstruktion wurde aus wirtschaftlichen und praktischen Gründen darauf geachtet, möglichst viele Teile von der Reihe 629 zu übernehmen. Eine Erhöhung des Treibachdrucks auf 16 t sowie des Laufachdrucks auf 15 t ermöglichte eine Vergrößerung der Betriebsstoffvorräte.

Die ausgezeichneten Erfahrungen mit diesen Lokomotiven bewog die BBÖ zur Bestellung einer zweiten Serie von 6 Stück (729.11 – 16), die im Oktober und November 1936 vom gleichen Hersteller abgeliefert wurde. Grundsätzlich identisch mit der ersten Serie wiesen diese Maschinen doch einige Verbesserungen auf die das Heraufsetzen der Höchstgeschwindigkeit auf 105 km/h erlaubten. Nach dem Anschluss Österreichs wurden die bereits existierenden Maschinen in 78.601 – 616 umgezeichnet. Zum gleichen Zeitpunkt bestellte die DR schliesslich weitere 10 Einheiten, die jedoch den Bedürfnissen der Reichsbahn (u.a. kleineres Umgrenzungsprofil) angepasst werden mussten. Obwohl prinzipiell mit der zweiten Serie identisch, verliehen diese Änderungen den Lokomotiven ein anderes Aussehen. In der Folge wurde die erste Serie weitgehend der zweiten und dritten Serie angepasst (u.a. Wittebleche, Giesl-Ejektor, durchgezogene Wasserkasten links). Von diesen wirklich erfolgreichen Lokomotiven sind zwei Exemplare für die Nachwelt erhalten geblieben. Eine davon steht seit 1974 in Amstetten neben dem Bahnhof auf einem Sockel, während die zweite für museale Zwecke ebenfalls in Amstetten aufbewahrt wird.

Technische Daten (wo zutreffend: 1. / 2. / 3. Serie)

Länge über Puffer	14'990 mm	Dienstgewicht	106,8 / 109,3 / 109,3 t
Zylinderdurchmesser HD/ND	500 mm	Reibungsgewicht	47,4 / 48,1 / 48,1 t
Kolbenhub	720 mm	Verdampfungsheizfläche wb	187,1 / 184,3 / 184,3 m ²
Treibraddurchmesser	1'614 mm	Rostfläche	3,55 m ²
Laufstraddurchmesser	1'034 mm	Anzahl Heizrohre	156 / 154 / 154
Fester Radstand	3'600 mm	Wasservorrat	16,8 m ³
Totaler Radstand	11'880 mm	Kohlenvorrat gestrichen	5,5 / 5,04 / 5,04 m ³
Kesseldruck	13 kg/cm ²	Höchstgeschwindigkeit	90 / 105 / 105 km/h

ZERTIFIKAT

Die Lemaco-Modelle in HO, Massstab 1 : 87

Neue Super-Modelle der Lemaco - Modellbauer. In präziser Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus über 600 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Technische Daten

Länge über Puffer	172 mm	Gewicht	462 g
Stromaufnahme bei 12V unbelastet	100 mA	Mindestradius	600 mm

Folgende Versionen wurden gebaut:

Kat.-Nr HO-107	BBÖ 729.03,	Ursprungsausführung schwarz mit grünen Zierlinien	1 – 080	80 Exemplare 2003
Kat.-Nr HO-107/1	DRB 78 607,	schwarz mit roten Radsternen und Stangennuten	1 – 015	15 Exemplare 2003
Kat.-Nr HO-107/2	ÖBB 78.609,	Windleitbleche, Giesl-Ejektor, schwarz mit roten Radsternen und Stangennuten	1 - 130	130 Exemplare 2003
Kat.-Nr HO-107/3	ÖBB 78.606,	vor Umbau, schwarz mit roten Radsternen und Stangennuten	1 – 040	40 Exemplare 2003

- Führerstand mit detaillierter Inneneinrichtung
- Treibräder gefedert
- Fahrtrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung 1,5 V
- Radreifen und Gestänge aus Neusilber
- Federpuffer
- Antrieb durch Faulhaber Präzisionsmotor F1724, Gleichstrom 12-14 V mit Schwungmasse
- Beidseitige Stromaufnahme über 4 Treibräder und die Drehgestelle
- Märklin- und Fleischmann- Austauschkupplungshaken liegen bei
- **Nur für die Vitrine** liegen einsteckbare Kolbenstangenschutzrohre und Schmierpumpenantriebshebel (linke Seite) bei

04/2003