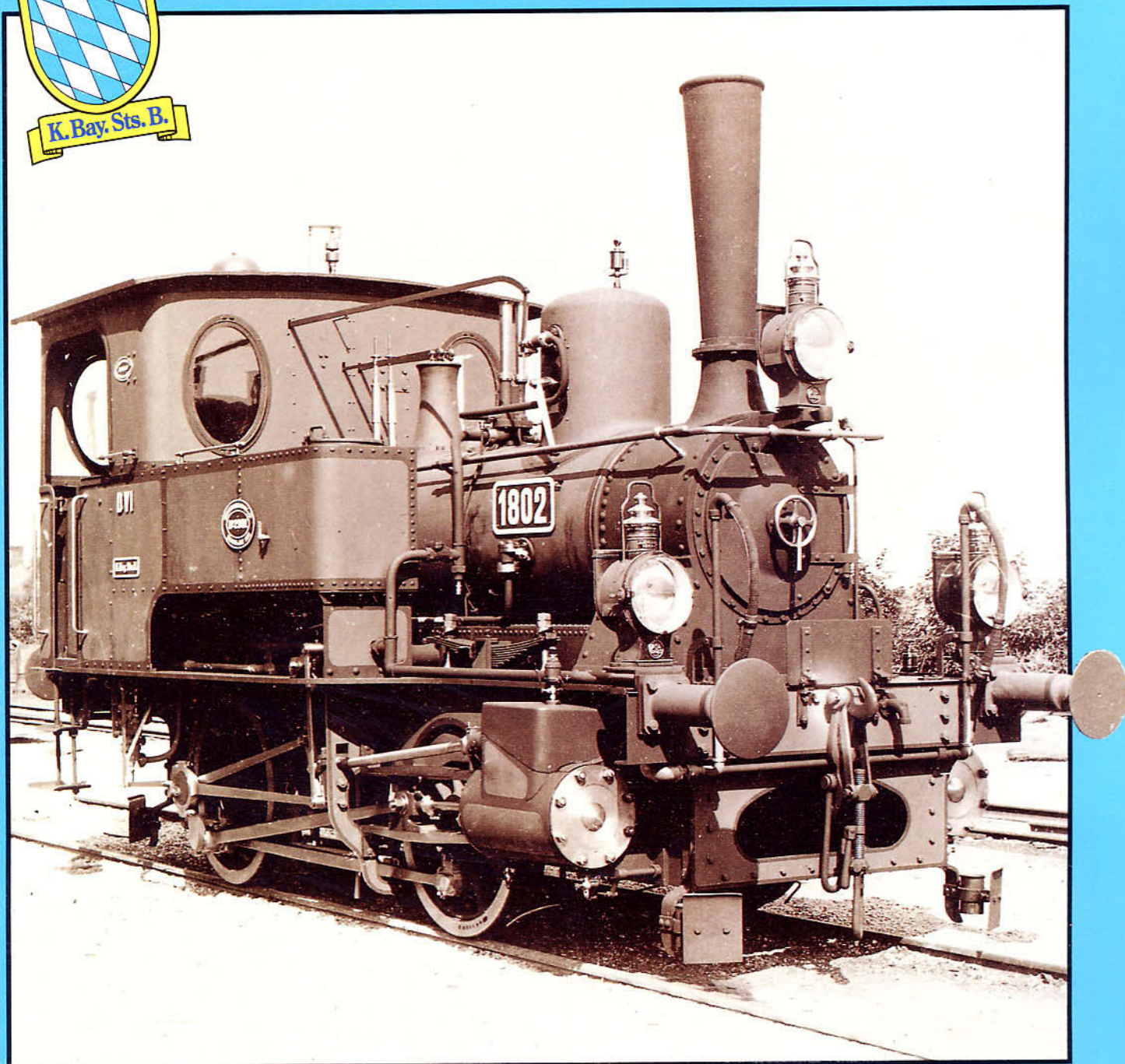
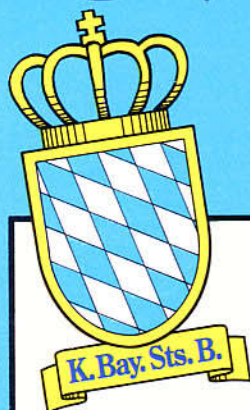


Band № 5

Bayern-Report

Die Gattungen B VII bis B IX, C III, DI bis DVII
und die Lokomotiven der Ostbahn



(Füllseite)



Bild 2: Eine D VI, eventuell die Nr. 82 LECHFELD, steht 1899 mit ihrem gemischten Zug abfahrbereit in Tirschenreuth. Davor posieren Bahnhofspersonal und Gleisbaurotte. **Abb.: K. Reger, Sammlung Nusser**

Bild 1 (Titel): Die letzten vier D VI erhielten keine Namen mehr, sondern nur noch die Inventarnummern 1801 bis 1804. Im September 1894 stellt sich die für die Localbahn Wicklesgreuth – Windsbach bestimmte 1802 dem Werksfotografen von Krauss & Comp. **Abb.: Sammlung Hufschläger**

Impressum

ISBN 3-922404-78-2

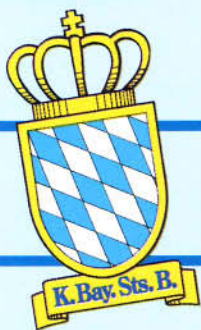
Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 51 20 48 oder 51 20 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
Autor: Ludwig Freiherr von Welser,
Sammlung C. Asmus
Bearbeitung: Helge Hufschläger
Bildredaktion: Ingo Neidhardt
Lektorat: Manfred Grauer,
Karin Schweiger
Satz Merker Verlag: Regina Doll,
Evelyn Freimann
Gerhard Gerstberger
Layout: Ingo Neidhardt
Koordination: Ingo Neidhardt
Anzeigenleitung: Elke Albrecht
Druck: Printed in Italy by Europlanning srl,
via Chioda 123/A, I-37136 Verona
H. Merker Verlag GmbH
Vertrieb:
Vertrieb
Einzelverkauf: MZV Moderner Zeitschriften
Vertrieb GmbH & Co KG,
D-85386 Eching bei München

Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

© Juli 1995
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt	Seite
Einleitung	4
Nachtrag zum Bayern-Report Band 4	6
Lokomotiven der Klasse B VII	8
Lokomotiven der Klasse B VIII	10
Lokomotiven der Klasse B IX	12
Lokomotiven der Klasse C III	34
Lokomotiven der Klasse D I	56
Lokomotiven der Klasse D II	60
Lokomotiven der Klasse D III	62
Lokomotiven der Klasse D IV	64
Lokomotiven der Klasse D V	74
Lokomotiven der Klasse D VI	78
Lokomotiven der Klasse D VII	88
Die Bayerische Ostbahn	98
Lokomotiven A 1 bis A 12	100
Lokomotiven A 13 bis A 24	104
Lokomotiven B 1 bis B 66	106
Lokomotiven B 91 bis B 96	110
Lokomotiven B 97 bis B 109	111
Lokomotiven C 1 bis C 12	112
Lokomotiven C 13 bis C 64	114
Lokomotiven D 1 bis D 12	118
Lokomotiven D 13 und D 14	120
Lokomotiven E 1 und E 2	120



Einleitung

Der zweite Band des Bayern-Reports, der sich mit der Entwicklung des Lokomotivparks der Kgl. Bayer. Staatsbahn befaßt, beinhaltet den Übergang vom – wie es von Welser (1876 bis 1958) nannte – Altertum zum Mittelalter des bayerischen Lokomotivbaus, also diejenigen Klassen, deren Erscheinen in die Zeit zwischen Ende der sechziger und Anfang der achtziger Jahre des 19. Jahrhunderts fällt.

Bei den Reisezuglokomotiven werden die kurzlebigen Krauss'schen B VII, die Übergangstypen B VIII und die eigentliche Eilzuglokomotive B IX behandelt, gefolgt von der stückzahlmäßig stärksten bayerischen Lokomotivgattung, der Güterzugstypen C III.

Erstmals erscheinen ab 1871 auch Tenderlokomotiven für den Verschub- und leichten Streckendienst auf Hauptbahnen, die Klassen D I, D II alt, D III und D IV, zu denen sich ab 1877/78 die speziell für Güterzüge auf der schwierigen "Waldbahn" Deggendorf – Eisenstein bestimmte D V gesellt. Ab 1880 treten dann auch die ersten beiden für den Betrieb auf den nun allenthalben entstehenden Localbahnen vorgesehenen Klassen D VI und D VII in Erscheinung.

Außer den nur in geringer Stückzahl gebauten und meist für den vorgesehenen Einsatz zu schwach dimensionierten Klassen B VII, B VIII, D II alt und D III haben alle, zumeist mit erheblicher Stückzahl, noch das Ende der Königlich Bayerischen Staatsbahn erlebt.

Der zweite Teil dieser Ausgabe zeigt die Entwicklung der Lokomotiven der kgl. privilegierten Bayer. Ostbahn. Deren Gründung 1857 fällt zwar noch in das sogenannte Altertum, der Übergang auf die Staatsbahn am 1. Januar 1875 liegt jedoch mitten im Berichtszeitraum. Die Ostbahn-Lokomotiven liefen bei der Übernahme mit ihren alten Betriebsnummern weiter; erst ab 1892 wurden sie mehr oder weniger vergleichbaren Staatsbahn-Klassen zugewiesen und neu nummeriert. Der größte Teil von ihnen überlebte die Jahrhundertwende, die Klassen C III und D IV der Ostbahn sogar den Ersten Weltkrieg.

Da das von Welsersche Manuskript in der ersten Hälfte der dreißiger Jahre abgeschlossen wurde, mußte dessen Werk bei den über diesen Zeitraum hinaus eingesetzten Lokomotivgattungen durch eigene Aufzeichnungen des Bearbeiters ergänzt bzw. weitergeführt werden. Dies gilt besonders für die Ausmusterungs- und Verbleibangaben, die in jahrzehntelangen Forschungen aus verschiedenen Quellen wie amtlichen Verfügungen, Betriebsbüchern, Statistiken u.ä. zusammengetragen wurden.

Im übrigen sei für Quellenangaben und Abkürzungen auf die Anmerkungen im Bayern-Report 4 verwiesen, die hier der Übersichtlichkeit halber nochmals wiederholt sind.

Helge Hufschläger



Bild 3: Am 30. August 1877, sechs Wochen nach der feierlichen Eröffnung der Bahnlinie Nürnberg – Bayreuth, steht eine Lokomotive der Klasse A IV, die SCHWEINFURT, mit einem Bauzug auf der

Anmerkungen zu den Tabellen

Zu einer kompletten Zusammenstellung aller bayerischen Lokomotiven in übersichtlichen Listen wurden von Welsers Angaben anhand der folgenden Quellen ergänzt:

- A K. Bayer. Staatseisenbahnen: "Locomotiv-Hauptinventarbuch" (VM Nürnberg)
- B Archiv Krauss-Maffei
- C Dr.-Ing. Max Mayer: Esslinger Lokomotiven, Wagen und Bergbahnen, Berlin 1924
- D Krauth, Gerhard u.a.: Dampflok-Verzeichnis der Kgl. Bayer. Staatsbahnen, VdEF 1966

Bemerkungen zu den einzelnen Spalten der großen Tabellen:

- 1. Inventarnummer
- 2. Name:
Die Schreibweise der Lokomotivnamen ist durchwegs nach Quelle A zitiert.
- 3. Hersteller und Fabriknummer:
Da von Welser besonders bei den Gattungen mit größerer Stückzahl nur wenige Angaben macht, sind diese gemäß Quellen A, B und D zusammengestellt.
- 4. Datum der Anlieferung:
Da das Maffei'sche Originallieferbuch, das von Welser noch vorgelegen hat, nicht mehr vorhanden ist, konnten die Lieferdaten der Maffei-Lokomotiven



Pegnitzbrücke vor Burg und Ort Neuhaus. Die Aufnahme stammt vom Hoffotografen G. Bötter aus München.
Abb.: Sammlung Verkehrsmuseum Nürnberg

nur so weit angegeben werden, wie sie von Welser zitiert. Die Lieferdaten der von Krauss & Comp. gebauten Lokomotiven stammen aus Quelle B.

5. Datum der Abnahme: nach Quelle A

6. Datum der Ausmusterung:

Da die Angaben von Welsers hier sehr lückenhaft sind und in aller Regel nur Jahreszahlen enthalten, sind diesen die Daten nach Quelle A gegenübergestellt.

Dabei ist zu beachten, daß aus den (handschriftlichen) Anmerkungen und Ergänzungen im Inventarbuch nicht deutlich hervorgeht, ob es sich bei dem jeweils angegebenen Datum um die eigentliche Ausmusterung der Lokomotive, die Verfügung zu ihrer Zerlegung oder zum Verkauf handelt. Mög-

licherweise ist das damals aber auch nicht so eng differenziert worden wie heute.

7. Weiterer Verbleib, Umbauten, Zerlegung u.a.:

Seltsamerweise sind die Umbauten aus den Gattungen A I bis A IV in B I und C I in Quelle A nicht aufgeführt.

Verwendete Abkürzungen:

BW Bezirkswerkstätte

Bw Betriebswerkstätte, später Bahnbetriebswerk

CW Centralwerkstätte (ab 1871)

Mü = München; Nür = Nürnberg;

Reg = Regensburg; We = Weiden

NepF Braunkohlenfeuerung System Nepilly

nK neuer Kessel

Te Tender

Ub Umbau in

vk verkauft

WaL Weiterverwendung als Waschklo

Wbr Einbau der Westinghousebremse

zl zerlegt bzw. zur Zerlegung bestimmt

Alte Ausdrücke:

Balancier Ausgleichshebel

Box Feuerbüchse

Hay-Stack Heuschöber; Feuerbüchse mit überhöhter Decke

Lyra-Box nach unten eingezogene Feuerbüchse (Bauart Belpaire)

Bandage Radreifen

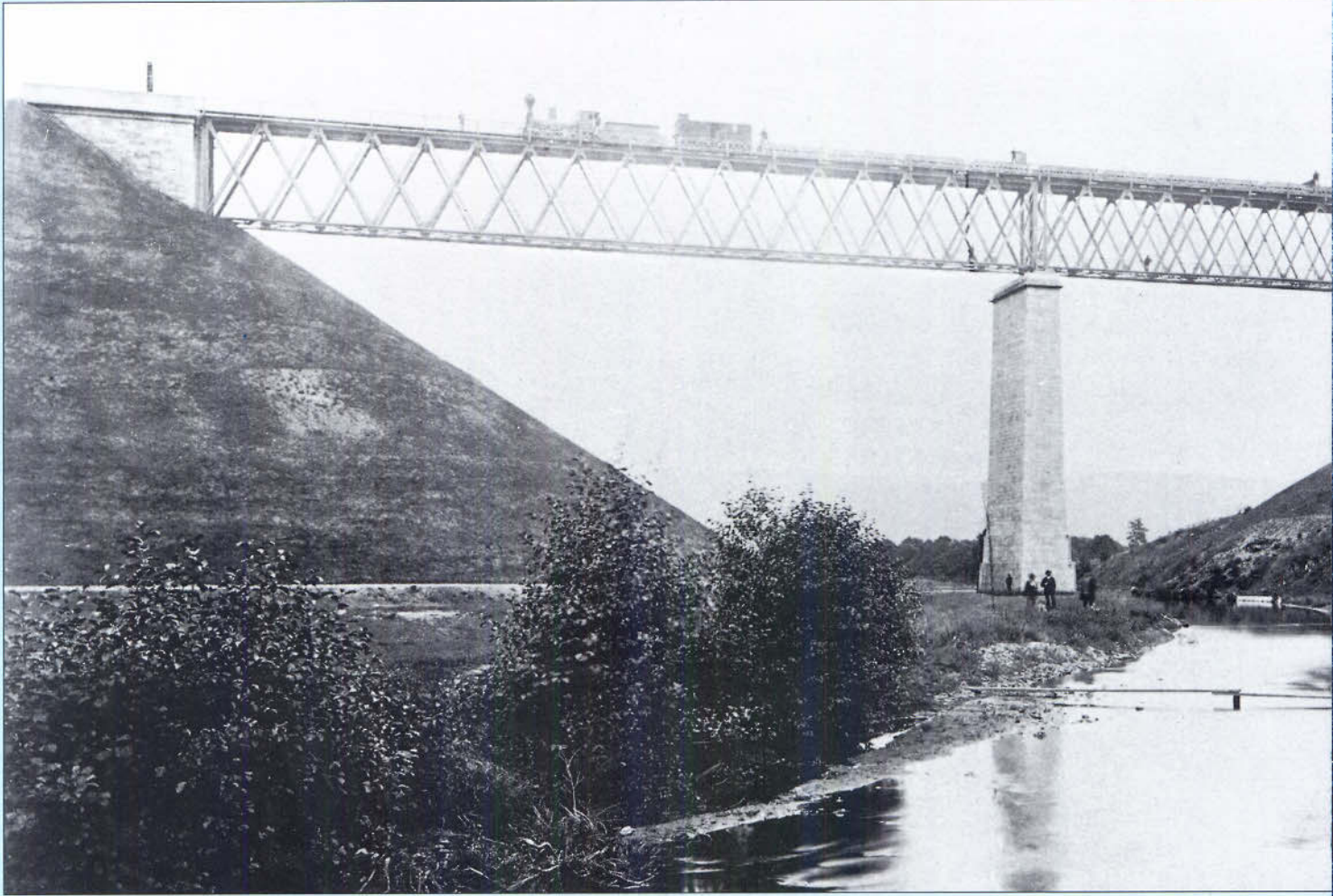


Bild 4: Die Brücke über die Fichtelnaab bei Riglasreuth, kurz vor dem Bf Neusorg an der Strecke Schnabelwaid – Marktredwitz, wurde 1878 fertiggestellt. Bei der Lok vor dem Bauzug könnte es sich um eine A IV im Zustand der WIESENT handeln (Bayern-Report 4, S. 34/35). **Abb.: G. Bötter, Slg. VM Nürnberg**

Bild 6 (unten links): Leider sind zu dieser B V keine weiteren Angaben bekannt.

Bild 7 (unten rechts): B V SCHLIERSEE hat 1892 in der CW Nürnberg einen neuen Kessel erhalten. Sie besitzt auch ein am Tender angebrachtes Schutzdach über dem Führerhaus.

Bild 5: Lok der Klasse B I in Ursprungsausführung. **Abb.: C. Asmus, Sammlung Dr. Scheingraber**

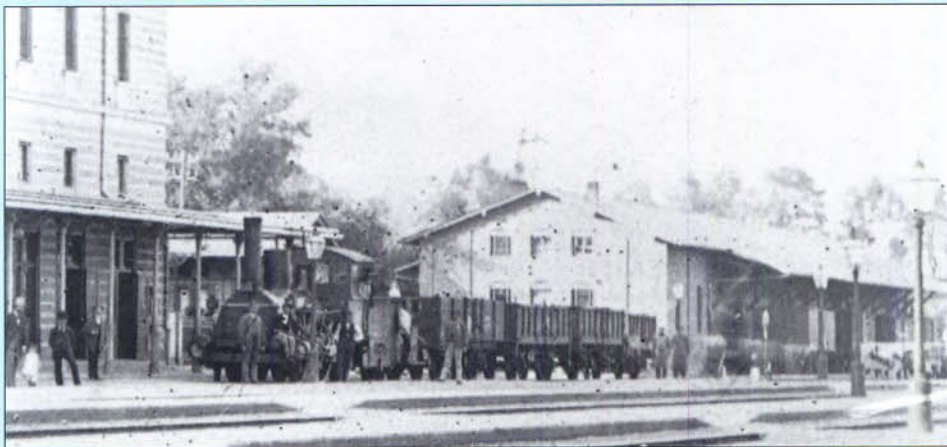


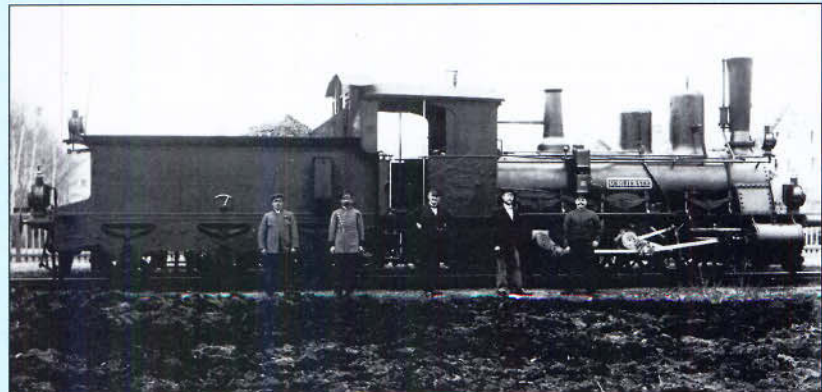
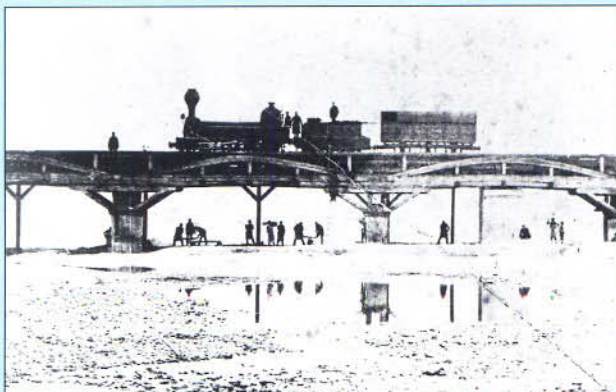
Bild 8 (rechte Seite oben): Die 1870 gebaute B VI WINDEN in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre, vermutlich in der Bw München I. Die Lok wurde 1899 ausgemustert, ihren Kessel erhielt 1901 die B VI STAMMBACH.

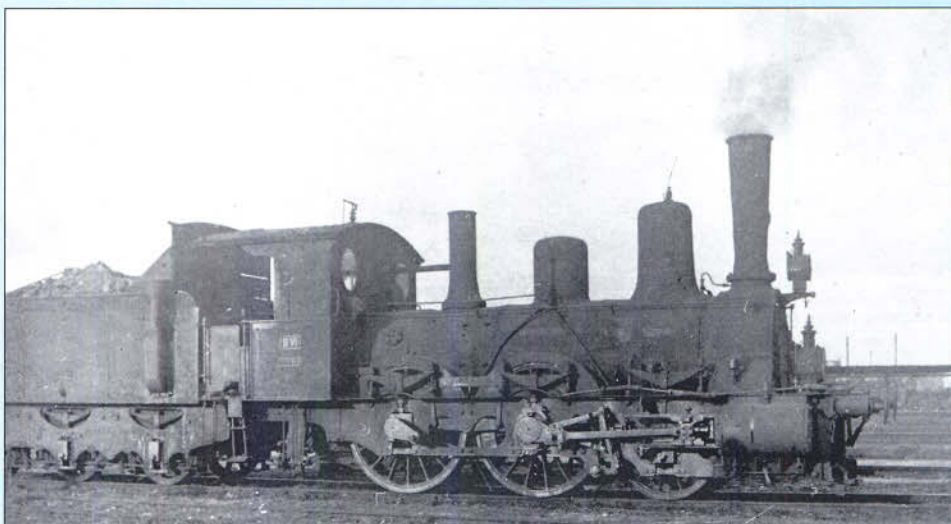
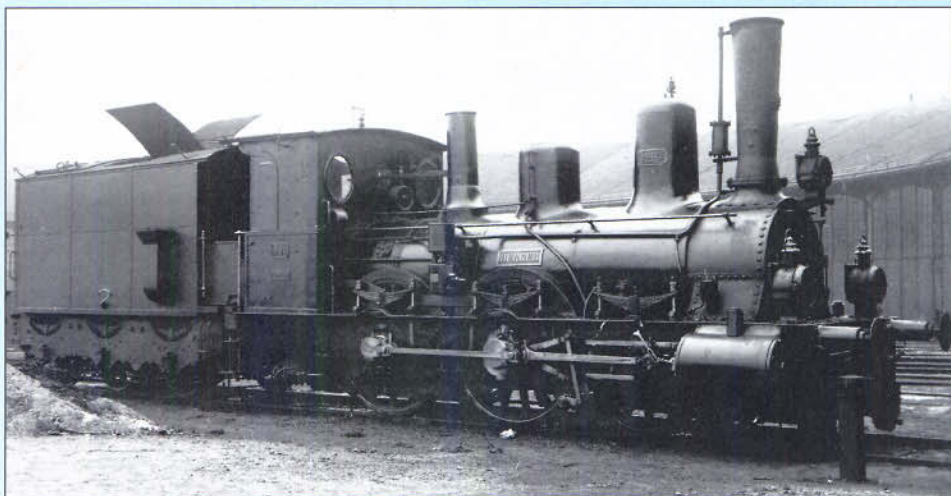
Bild 9 (rechte Seite Mitte oben): Die als letzte B VI am 1. Juli 1871 gelieferte BÜRGER um 1900. Die Lok ist bereits für Steinkohlenfeuerung ausgerüstet, das Dach des Tordenders wurde aber erst 1906 entfernt.

Abb. 6 bis 9: Sammlung Asmus

Bild 10 (darunter): Diese nicht näher bekannte B VI ist bereits als Heiz- und Waschklokomotive im Einsatz. **Abb.: Nachlaß Schörner**

Bild 11 (rechte Seite unten): 1907 hat eine B VI fünf Trieb- bzw. Beiwagen für die elektrische Localbahn Schellenberg – Berchtesgaden – Königssee bei MAN in Nürnberg zum Weitertransport übernommen. **Abb.: Werkfoto MAN**

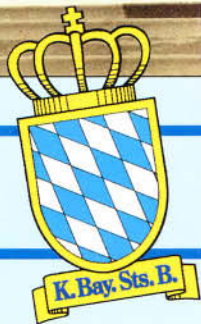
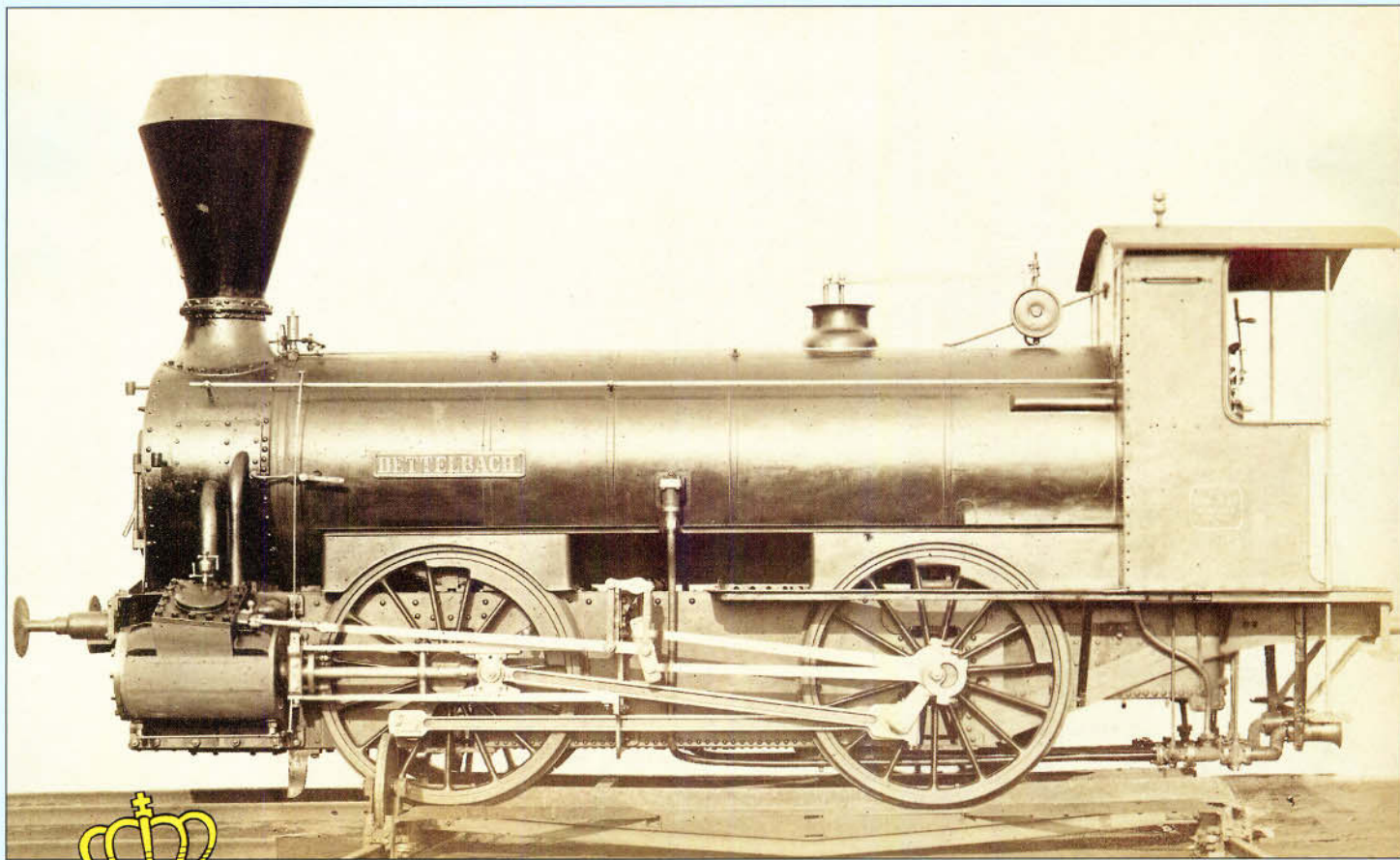




Nachtrag zum Bayern-Report 4

Nachträglich sind zu den im Bayern-Report Band 4 besprochenen Baureihen noch einige wenig bekannte Fotos aufgetaucht, die wir Ihnen nicht vorenthalten möchten. Sie sind auf dieser Doppelseite gezeigt. Des weiteren haben sich jedoch in den Bildunterschriften einige Fehler eingeschlichen, die wir nachstehend berichtigen wollen:

- Die auf S. 78 abgebildeten Fotos zeigen zwar die NORDGAU, die jedoch nicht der Klasse B VI angehörte, sondern eine B V war.
- Die auf S. 65 abgebildete Lok mit der Nummer 179 ist nicht die ehemalige B V SATURNUS, sondern die Ostbahn-B V B 46, die später mit der Staatsbahn-Nummer 1048 bezeichnet wurde. Zur Verwechslung kam es, weil die Nummer 179 versehentlich als Bahnnummer der SATURNUS aufgefaßt wurde, obwohl sie nur eine sogenannte Katasternummer war, mit der ausgemusterte Lokomotiven bezeichnet wurden, die noch als Dampfspender oder zu ähnlichen Zwecken in den Werkstätten verwendet wurden.
- Da jedoch bekanntlich aller guten Dinge drei sind, ist auch in der großen Tabelle auf S. 82 bei der ersten Lok der dritten Lieferung, der B VI TRISTAN, die Bezeichnung als Leibmaschine König Ludwigs II. zu streichen. Sie wurde zwar, wie wir bereits im Bayern-Report Band 1 festgestellt haben, einige Male dem bayerischen Hofzug vorgespannt, stand aber sonst für den gewöhnlichen Betriebsdienst zur Verfügung.



Lokomotiven der Klasse B VII

Die Bauart der 2/2-gekuppelten Lokomotive mit Schlepptender hatte Krauss von der Schweizer Nordostbahn mitgebracht, wo er Maschinenmeister gewesen war. Dort hatte er sie wohl mit deren Obermaschinenmeister Maey geschaffen und mit Erfolg eingeführt. Krauss, der als erste Erzeugnisse seiner neu-

en Fabrik solche Maschinen für die Oldenburgische Staatsbahn gebaut hatte (die erste derselben, LANDWÜHRDEN, steht heute im Deutschen Museum), empfahl diese Type auch der Bayerischen Staatsbahn. Diese bestellte als erste bayerische Lieferung aus der Krausschen Fabrik 6 Stück solcher Maschinen, die als besonderes Merkmal den zum Wasserkasten ausgebildeten Innenrahmen erhielten. In der zweiten Hälfte des Jahres 1868 wurden die 6 in Auftrag gegebenen Maschinen geliefert; sie verbrachten ihr kurzes Dasein, soweit bekannt, im Münchener Bezirk. Auf den Krausschen Originalzeichnungen, die heute – wenigstens die Zusammenstellungszeichnungen – im Nürnberger Museum ruhen, sind diese Lokomotiven als Schnellzugslokomotiven bezeichnet, und es ist wohl als sicher anzunehmen, daß sie auch an Eilzügen ausprobiert wurden. Näheres hierüber ist leider gänzlich unbekannt. Fest steht nur, daß sie vom Streckendienst sehr bald zurückgezogen

wurden und im Rangierdienst Verwendung fanden, wo sie an ihren konstruktiven Mängeln rasch zugrunde gingen.

Als Besonderheiten besaßen sie außer dem schon erwähnten Kastenrahmen einen domlosen Kessel aus Stahlblechen, eine Neuerung, die um die gleiche Zeit (1867/68) auch Maffei bei einigen Ostbahn-C III und den ersten Staatsbahn-C III anwandte. Laufachsen waren nicht vorhanden; es stand also das gesamte Gewicht, auf zwei Achsen ungleich verteilt, als Adhäsionsgewicht zur Verfügung. Dies war für das Anfahren und auf stärkeren Steigungen von Vorteil, fiel jedoch in jener Zeit kaum ins Gewicht, da sehr schwere Züge im regelmäßigen Betrieb bei Eil- und Postzügen kaum vorkamen. 130 bis 158 t etwa waren schon Ausnahmen, und dafür war auch ein geringeres Adhäsionsgewicht ausreichend. Die Dampfzylinder lagen außen und hingen völlig über. Ebenso hing der Stehkessel über, er war aber so nah wie möglich an die zweite

Technische Daten der Klasse B VII

Bauart		B n2
Treibraddurchmesser	mm	1516
Länge über Puffer	mm	13236
Achsstand Lok	mm	2750
Zylinderdurchmesser	mm	430
Kolbenhub	mm	690
Rostfläche	m ²	1,53
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	6,10
Anzahl der Heizrohre		189
Durchmesser der Heizrohre	mm	43/46
Länge der Heizrohre	mm	3950
Heizfläche der Heizrohre	m ²	100,8
Verdampfungsheizfläche	m ²	106,9
Höchstgeschwindigkeit	km/h	70
Kesselüberdruck	bar	10
Leergewicht	t	ca. 22
Dienst-/Reibungsgewicht	t	ca. 28

Tender 3 T 5,7

Raddurchmesser	mm	1022
Achsstand	mm	3112
Leergewicht	t	ca. 10
Dienstgewicht	t	ca. 22
Wasservorrat	m ³	5,7 *
Torfvorrat	m ³	ca. 14

* dazu 1,5 bis 2,0 m³ im Wasserkasten der Lok

Herstellerverzeichnis und Ausmusterungsdaten Lokomotiven der Klasse B VII, geliefert gemäß Vertrag vom 18.11./16.12.1868

Inv. Nr.	Name	Hersteller	FNr.	Anlieferung	Abnahme	Ausmusterung
379	EIBSEE	Krauss	22	21.07.1868	03.08.1868	1877
380	KÖNIGSSEE	Krauss	23	23.08.1868	03.09.1868	1877
381	OBERAUDORF	Krauss	24	01.09.1868	16.09.1868	1877
382	DETTELBACH	Krauss	25	23.09.1868		1877
383	IPHOFEN	Krauss	26	04.11.1868		1877
384	MAINBERNHEIM	Krauss	27	16.11.1868		1877

Alle 6 Maschinen sind gemäß Vertrag vom 31.1.1877 zum Preis von M 3000,-/Stück an Maffei verkauft worden, als Dreingabe für die Lieferung der ersten 6 D V.

Bild 12 (linke Seite): B VII DETTELBACH vor der Ablieferung im September 1868.

Bild 13: Die Ausgangstypen für die B VII, die von Krauss mit den Fabriknummern 1 bis 5 an die Oldenburgische Staatsbahn gelieferten Personenzuglokomotiven, konnte sich unter den einfachen Betriebsbedingungen dieser Bahn bis um 1900 im Einsatz halten.

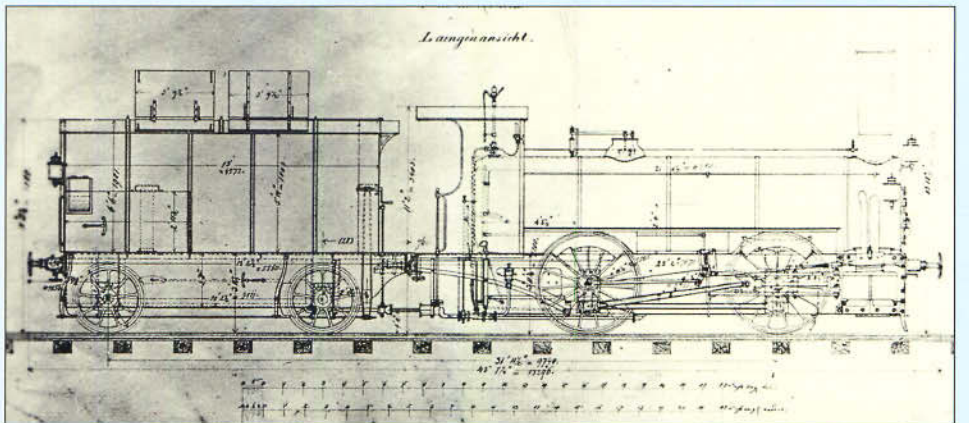
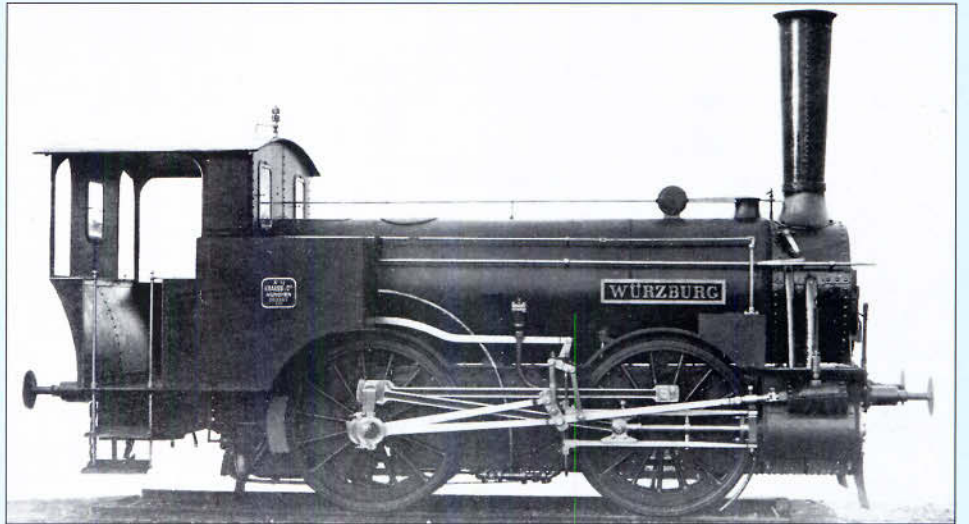
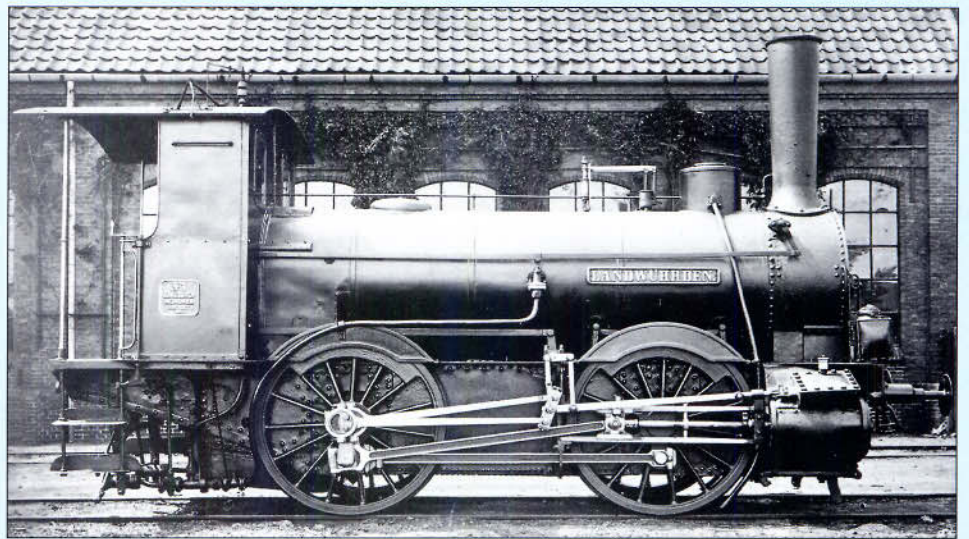
Bild 14: Eine ähnliche Bauart, allerdings als Tenderlokomotive, erhielt auch die Königlich Württembergische Staatsbahn mit den Fabriknummern 12 bis 17. Als erste wurde am 16. September 1867 die WÜRZBURG abgeliefert.

Abb. 12 bis 14: Werkfoto Krauss-Maffei

Bild 15: Übersichtszeichnung der B VII. Die Klassenbezeichnung mit arabischen Ziffern kam auf Zeichnungen sehr selten vor.

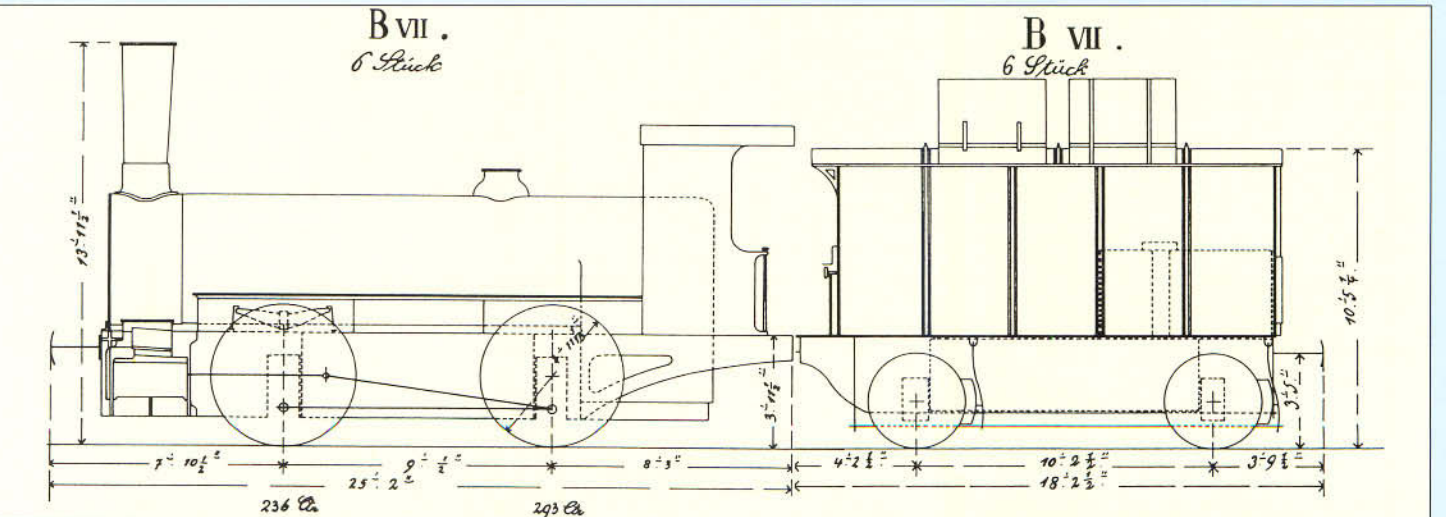
Abb.: Sammlung Asmus

Bild 16: Typenskizze der B VII nach der Tafel vom 1. Februar 1872. **Abb.: Sig. Hufschlager**

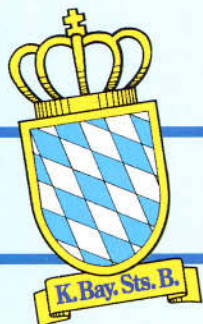


Achse herangeschoben. Die Zylinder trieben die hintere Achse an, deren Räder auf Gegenkurbeln die beiden Exzentrerscheiben für die Allansteuerung trugen. Eine Bremse gewöhnlicher Art mit Klötzen war nicht vorhanden, ebenso fehlte eine Sandstreuvorrichtung; doch dürfte eine solche nachträglich angebracht worden sein. Die vorgesehene Dampfprepressionsbremse befriedigte nicht, da sie zu jäh und heftig wirkte. Die Tragfedern der Vorderachse lagen oben, jene der hinteren Achse war quer über derselben – wie bei der D III – angebracht, eine einfache, aber nicht nachstellbare und schwer zugängliche Anordnung, welche Krauss ihrer Einfachheit und Billigkeit halber häufig anwandte. Der Regulator lag in der Rauchkammer, über welcher sich wuchtig der Trichterkaamin erhob, der von der sonst in Bayern üblichen Form etwas abwich. Ein Feder- und ein Gewichtsventil waren vor dem Stehkessel mit nach rückwärts gerichtetem Hebel angeordnet. Das kurze Führerhaus war schon von Anfang an vorhanden, ebenso waren bereits Injektoren zur Kesselspeisung angebracht. Der Innenrahmen war zum Wasserbehälter durch Boden- und Deckenbleche sowie diverse Querwände kastenartig ausgebildet, so daß weitere Rahmenversteifungen entfielen.

Hatte nun Krauss mit dieser Type eine Maschine geschaffen, welche auf zwei Achsen ebenso leistungsfähig war wie die 2/3-gekuppelten Lokomotiven B V und B VI, so war er, um dieses Ziel zu erreichen, in puncto Gewichtersparnis doch zu weit gegangen. Die



Maschinen litten an verschiedenen konstruktiven Mängeln und Schwächen, die ihnen trotz befriedigender Leistungsfähigkeit verhängnisvoll wurden und ihren frühzeitigen Untergang, schon Mitte der siebziger Jahre, herbeiführten. Insbesondere war der Lokomotivrahmen mit nur 7 oder 8 mm starken Blechen und ungenügender Versteifung durch die Kastenform zu schwach ausgefallen.



Lokomotiven der Klasse B VIII

Ein Jahr nach Ablieferung der letzten B VI, im April und Mai 1872, brachte Maffei eine neue Loktype für "Courier- und Eilzüge" heraus, für deren Beförderung die 1A1-gekuppelten Maschinen nicht mehr genügten, die B VI jedoch wegen ihres beiderseitigen Überhangs bei höheren Geschwindigkeiten zu unruhig lief; außerdem war deren Rostfläche für den Schnellzugsdienst etwas zu knapp. Auch ihre Torfheizung war hierfür nicht recht geeignet.

Die neue Type, B VIII genannt, besaß endlich unterstützte Feuerbox, größeren Rost, erheblich längeren Gesamttrabstand und damit bessere Stabilität als ihre schaukelnden Vorgängerinnen. Man hatte zwar diesen Vorteil längst richtig erkannt, konnte sich aber angesichts der kurvengesegneten bayerischen Linien nur zögernd und nach Überwindung heftiger Bedenken dazu entschließen, den kühnen Schritt zur Vergrößerung des festen Radstandes auf mehr als 4 m zu tun.

Immerhin, der Fortschritt war da, der hintere Überhang endlich verschwunden. Aber die Heizfläche des Kessels war die gleiche geblieben, der Rost dagegen auf 1,6 m² mäßig vergrößert worden; demgemäß ging auch das Adhäsionsgewicht mit 21,2 t über das bisher

Unter diesen Umständen konnten sich die Maschinen nur kurze Zeit im Streckendienst halten. Sie wurden bald nur noch zum Verschieben im Münchener Bahnhof verwendet und bereits 1875/76 abgestellt, worauf sie längere Zeit im Fabrikhof des Maffeischen Werkes herumstanden und schließlich dort abgebrochen wurden. Hieraus erklärt sich wohl auch die Weiterverwendung ihrer Namentafeln und Bahnnummern an Ort und Stelle bei den 1877

von Maffei gelieferten starken Tenderlokomotiven der Klasse D V. (Anm.d.Red.: In der Tat mußte Maffei laut Vertrag vom 31.1.1877 für jede der 6 im Jahre 1877 gelieferten D V eine B VII zum Preis von 3000,-- M zurücknehmen.)

Der zweiachsige geschlossene Torftender besaß ebenfalls einen inneren Wasserkastenrahmen und bot dadurch eine recht ungewöhnliche Erscheinung.

Gewohnte nicht hinaus. Trotz der auf 80 km/h festgelegten Höchstgeschwindigkeit gegenüber 65 bis 70 km/h der B VI war doch deren Treibraddurchmesser von 1616 mm, später 1620 mm, beibehalten worden.

Der gut bewährte Doppelfüllrahmen war auch bei der B VIII zur Anwendung gekommen; dagegen waren die Hallschen Exzenterkurbeln der B V und B IV verlassen, durch Aufsteckkurbeln ersetzt und die ganze Stephensonsteuerung zu den Schiebern nach innen verlegt worden. Letztere bestanden aus Bronze und waren mit Überströmkanälen versehen. Die Treibachse trug die Exzenterseiben. Die ganze Anordnung der Steuerung samt Schiebern lag somit in einer Ebene.

Die lange Kuppelstange besaß I-förmigen Querschnitt, was geringeres Gewicht und gefälligeres Aussehen ergab. Der Kuppelradstand war auf 2440 mm verlängert, die Tragfedern lagen oberhalb der Achslager, die hintere Feder ragte zur Hälfte in das breite Führerhaus hinein. Dieses zeigte die Form, welche 1871 die letzten B VI erhalten hatten, jedoch wieder mit Fenstern in den etwas längeren Seitenwänden, und das Dach war ebenfalls etwas länger geworden.

Nach dem Krieg 1870/71 und der Reichsgründung hatte man manche schwache Anwendungen, norddeutsche Gepflogenheiten und Vorschriften anzunehmen, und so tauchte bei der B VIII gänzlich unmotiviert die unschöne und teure überhöhte Rauchkammer wieder auf, und der gußeiserne Kamin in Prüssmannform ähnelte sehr jenem der preußischen Zeitgenossen. Die Räder waren jetzt geschmiedet, die Speichen von rechteckigem Querschnitt. Die B VIII war als erste Streckenlokomotive von Anfang an mit Heberleinbremse ausgerüstet. Die großen, plump aussehenden Bremsklötze aus Buchenholz wirkten einseitig auf Treib- und Kuppelräder.

Der Kessel trug in der Mitte des Langkessels einen mäßig großen Dampfdom; dicht vor dem

Führerhaus waren die Ventile angeordnet. Der gewichtsbelastete Hebel des einen Ventils ragte nach vorn, der federbelastete des anderen ins Führerhaus. Die Sandbehälter befanden sich ursprünglich vor den Raddächern der Treibräder, wurden jedoch wie bei der B VI durch einen Sanddom auf dem Langkessel dicht vor dem Dampfdom ersetzt, wahrscheinlich Ende der siebziger oder Anfang der achtziger Jahre.

Auch die Buchstaben der Namentafel erschienen hier erstmals in der monumentalen, schönen Form, die namentlich der B IX so gut anstand.

Der dreiachsige, offene Tender mit einem Dienstgewicht von 24 t faßte 9 m³ Wasser. Er besaß von Anfang an am Vorderende beiderseits außenliegende Füllschächte. Zwischen den Tragfedern der zweiten und dritten Achse befand sich ein Ausgleichsheber. Im ganzen boten diese Maschinen ein zeitgemäßes Bild als ihre Vorgängerinnen und wiesen eine gefälligere Form auf. Als Übergangstypen von nur 6 Stück waren sie jedoch nicht berufen, eine tragende Rolle zu spielen.

Bis zum Erscheinen der eigentlichen Schnellzugslokomotive der Gattung B IX und auch nachher noch einige Zeit hat jedoch die B VIII tatsächlich Eilzüge gefahren, und zwar zuerst von München aus. Später, als sie ab Ende der siebziger bis in die zweite Hälfte der achtziger Jahre in Treuchtlingen standen, beförderte sie Eilzüge über die schwierige Strecke nach Würzburg, wofür sie mit ihren vergleichsweise kleinen Rädern besser paßte als die B IX. Von Ende der achtziger Jahre an aber führten sie in Ingolstadt ein unbeachtetes Dasein, kamen von dort mit Postzügen nach München, Augsburg und Nürnberg und waren um diese Zeit auch auf der Donautalbahn zu sehen. In Augsburg erschien die B VIII, von Ingolstadt kommend, bis etwa zur Jahrhundertwende im Wechsel mit Ostbahn-B V und B IX vor den Postzügen. Auch in München war sie im glei-

Technische Daten der Klasse B VIII

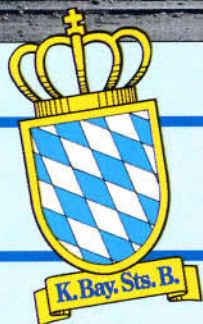
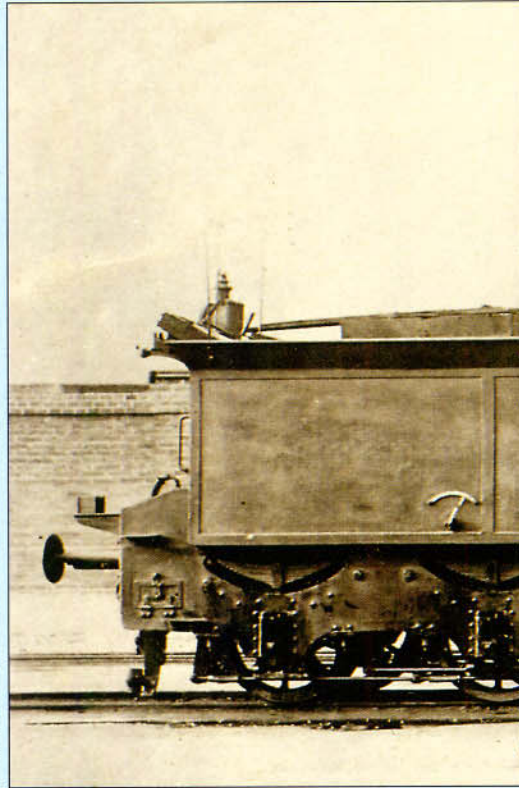
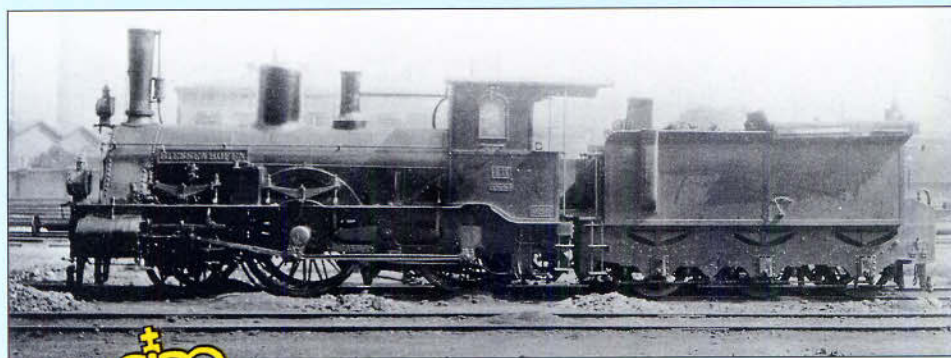
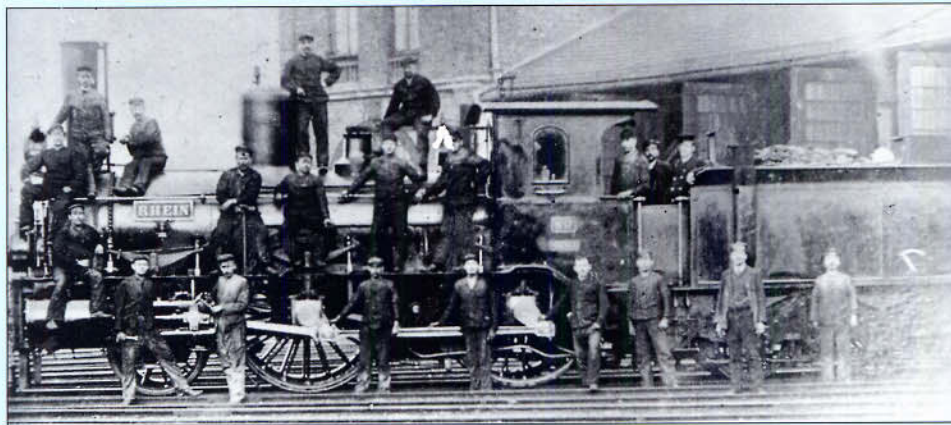
Bauart		1 B n2
Treibraddurchmesser	mm	1616
Laufstrahlendurchmesser vorn	mm	1170
Länge über Puffer/Lok u. Tender	mm	13 570
Achsstand Lokomotive	mm	4120
Zylinderdurchmesser	mm	406
Kolbenhub	mm	610
Rostfläche	m ²	1,61
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	5,2
Anzahl der Heizrohre		167
Durchmesser der Heizrohre	mm	46/52
Länge der Heizrohre	mm	3658
Heizfläche der Heizrohre	m ²	88,3
Verdampfungsheizfläche	m ²	93,5
Höchstgeschwindigkeit	km/h	80
Kesselüberdruck	bar	10
Leergewicht	t	30,0 – 30,5
Dienstgewicht	t	33,2 – 33,8
Reibungsgewicht	t	21,2 – 21,8

Tender 3 T 9

Raddurchmesser	mm	1006
Achsstand	mm	3050
Leergewicht	t	11
Dienstgewicht	t	24
Wasservorrat	m ³	9,0
Kohlevorrat	t	4,0

Herstellerverzeichnis und Ausmusterungsdaten Lokomotiven der Klasse B VIII, geliefert gemäß Vertrag vom April 1871

Inv. Nr.	Name	Hersteller	FNr.	Anlieferung	Abnahme	Ausmusterung	Anmerkung
497	SCHILLER	Maffei	845	17.04.1872	22.04.1872	1911	vk Fr. O. Krieger
498	GOETHE	Maffei	846	24.04.1872	30.04.1872	14.08.1907	zl CW Reg
499	KANT	Maffei	847		01.05.1872	1911	vk Fr. O. Krieger
500	SCHUBERT	Maffei	848	06.05.1872	11.05.1872	1910	vk Fr. O. Krieger
501	GELLERT	Maffei	849	13.05.1872	17.05.1872	1911	vk Fr. O. Krieger
502	WIELAND	Maffei	850	18.05.1872	27.05.1872	1911	vk Fr. O. Krieger



Lokomotiven der Klasse B IX

Nach der siegreichen Beendigung des Krieges von 1870/71 standen den Regierungen der deutschen Bundesstaaten aus der französischen Kriegsentschädigung reichlichere Mittel denn je zuvor zur Verfügung. Diese Tatsa-

che konnte sich auch die bayerische Staatsbahnverwaltung zu Nutzen machen.

Neben verschiedenen Bahnhofsbauten entstanden die beiden großen Centralwerkstätten in München und Nürnberg, welche die Hauptreparaturen von Lokomotiven und Wagen aller Art anstelle der bisherigen vier Bezirkswerk-

stätten München, Augsburg, Nürnberg und Würzburg übernehmen sollten. Außerdem konnten nun auch für Fahrzeuge aller Art größere Aufwendungen gemacht werden. Diesem Umstand ist es zweifellos zu verdanken, daß bei der ersten Bestellung der B IX am 30. März 1873 sogleich großzügig 50 Stück bei Maffei in Auftrag gegeben wurden. Knapp ein Jahr später, am 3. Februar 1874, fand in Gegenwart von Obermaschinenmeister Lorenz die Kesseldruckprobe der ersten 3 Maschinen statt.

Damit erschien nun die wirkliche Schnellzuglokomotive, die unvergeßliche B IX, die Zierde des bayerischen Lokomotivparks der alten Zeit – eine Edelrasse, geschickt konstruiert und gestaltet und bestens bewährt; eine Maschine, die schon durch ihr äußeres Bild, ihre gefälligen, an englische Ausführungen gemahnenden Formen für die dortmalige Zeit eine auffallend elegante Erscheinung bot.

Zu den gemütlichen, behaglichen Torfqualm verbreitenden, etwas altväterlich anmutenden B V und B VI gesellte sich jetzt die schlanke Gazelle, der es ihrer Bestimmung gemäß vergönnt war, ca. 15 Jahre lang, abgesehen von den Ostbahn-Gefilden, im ganzen Land den Schnellzugsdienst zu besorgen. Sie erledigte ihre Aufgabe zur Zufriedenheit aller; Verwaltung, Betrieb und Personal waren voll des Lobes. Maffei hatte wirklich ein Meisterwerk geschaffen!

In ihrem konstruktiven Aufbau stellt die B IX, wie auch äußerlich zu erkennen ist, die schnellzugsmäßige Weiterentwicklung der B VIII dar. "Die B IX hat englisches Blut", meinten wir damals, mehr gefühlsmäßig urteilend, und in

Technische Daten der Klasse B IX

		1874/75	Lieferjahre 1876 – 1878	1887
Bauart			1 B n2	
Treib- u. Kuppelraddurchmesser	mm	1870	1870	1870
Lauferrad Durchmesser vorn	mm	1170	1170	1170
Länge über Puffer/Lok u. Tender	mm	14 050	14 050	14 050
Achsstand Lokomotive	mm	4270	4270	4270
Zylinderdurchmesser	mm	406	406	406
Kolbenhub	mm	610	610	610
Rostfläche	m ²	1,59	1,76	1,76
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	6,20	6,60	6,60
Anzahl der Heizrohre		170	170	170
Durchmesser der Heizrohre	mm	46/52	46/52	46/52
Länge der Heizrohre	mm	3452	3302	3301
Heizfläche der Heizrohre	m ²	84,80	81,10	81,10
Verdampfungsheizfläche	m ²	91,0	87,7	87,7
Höchstgeschwindigkeit	km/h	90	90	90
Kesselüberdruck	bar	10	10	10
Leergewicht	t	30,4	30,4	32,0
Dienstgewicht	t	33,5	33,5	35,5
Reibungsgewicht	t	21,8	22,0	23,2

Tender 3 T 10,5

Raddurchmesser	mm	1006
Achsstand	mm	3125
Leergewicht	t	11,0
Dienstgewicht	t	26,5
Wasservorrat	m ³	10,5 *
Kohlevorrat	t	5,0

* anfangs nur 9,75 m³

Bild 20 (ganz oben): B IX RHEIN nach 1900, vermutlich in der Bw München I.

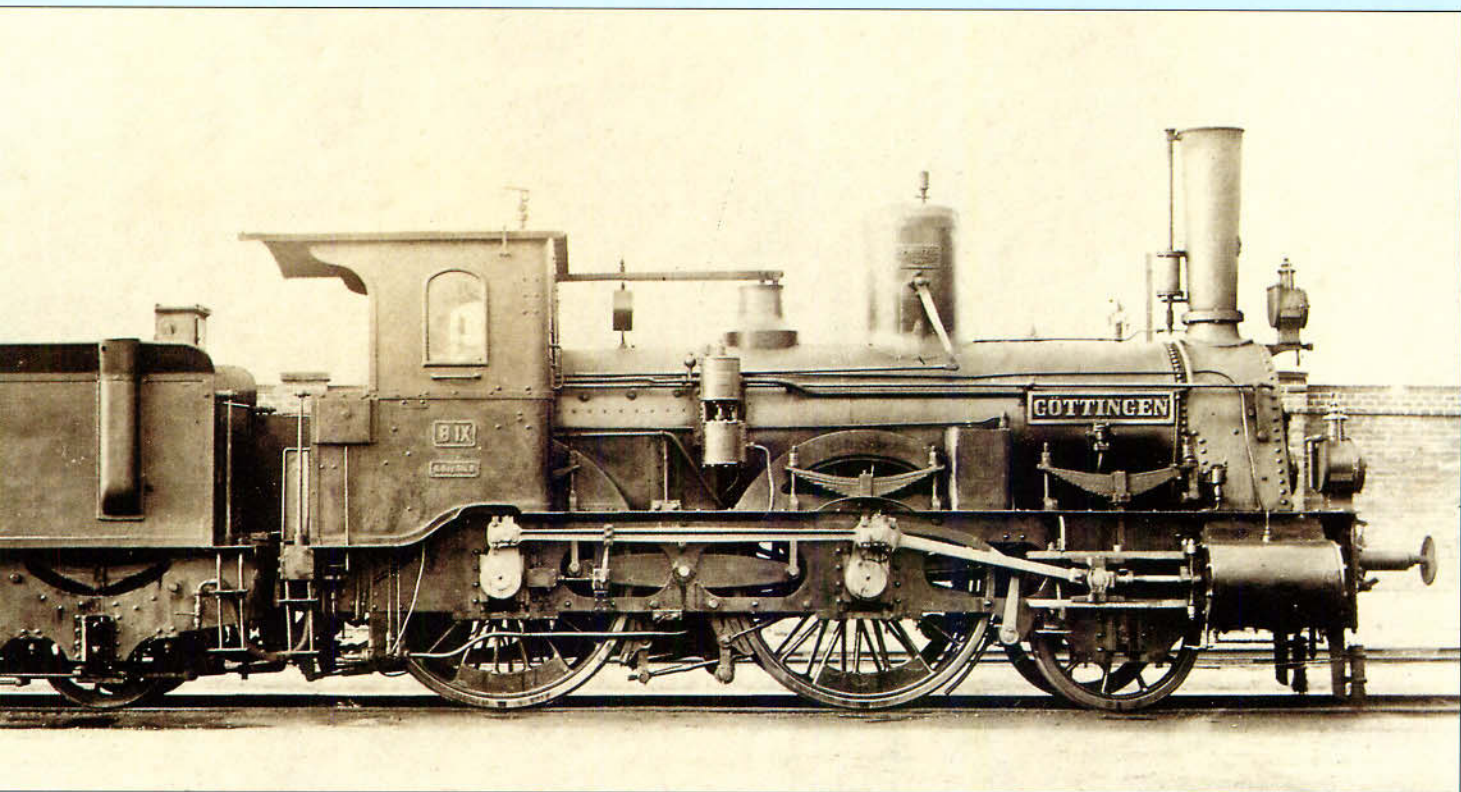
Bild 21 (darunter): Ebenfalls in München (CW) entstand die Aufnahme der BIESSENHOFEN von der Heizerseite.

Bild 22 (rechts oben): B IX GÖTTINGEN 1905 in der CW München.

Abb. 20 und 22: Sammlung Asmus

Bild 23 (rechte Seite unten): Originalzeichnung der letzten, 1887 gebauten B IX-Lieferung.

Abb. 21 und 23: Archiv Krauss-Maffei



der Tat, es war so! Denn der englische Einfluß, der bei Maffei von Anfang an seit Halls und Ashtons Zeiten vorhanden war, hatte bei dem eigentlichen Konstrukteur der B IX, dem Oberingenieur Degmayer, eine verständnisvolle Pflege und Würdigung gefunden. Außer zahlreichen Detail- und Zusammenstellungszeichnungen der ausgeführten Maschine und ihres Tenders fand sich bei Maffei eine vom April 1873 datierte Gesamtzeichnung im Maßstab 1:8, die unzweifelhaft das Projekt

der B IX darstellt. Aus derselben ist deutlich zu ersehen, wie die B IX durch Weiterentwicklung der B VIII entstanden ist. Der Kessel, in der Hauptsache derselbe, die Aufstellung des Doms mit Innenregulatorzug vor der Feuerbox, war der B VIII entlehnt, und auf demselben war sogar ein Gewichtsventil, wie bei B VI, vorgesehen. Anschluß an die Rauchkammer mittels des unschönen, kostspieligen Winkelrings, Kamin, Führerhaus usw. alles genau der B VIII entlehnt, Heberlein-

bremse auf Treib- und Kuppelachse wirkend. Die endgültige Gestalt der Maschine zeigt zuerst die Gesamtansichtszeichnung vom Februar 1874, gültig für die erste Lieferung. Der Kessel besaß die gegen die Horizontale um 1:90 nach hinten geneigte Lage, sein größter lichter Durchmesser betrug 1290 mm, die Blechstärke 15 mm. Das Adhäsionsgewicht betrug infolge des leider immer noch gleich gebliebenen Kessels wieder nur 22 t bei ungefähr gleicher Belastung der drei Achsen.

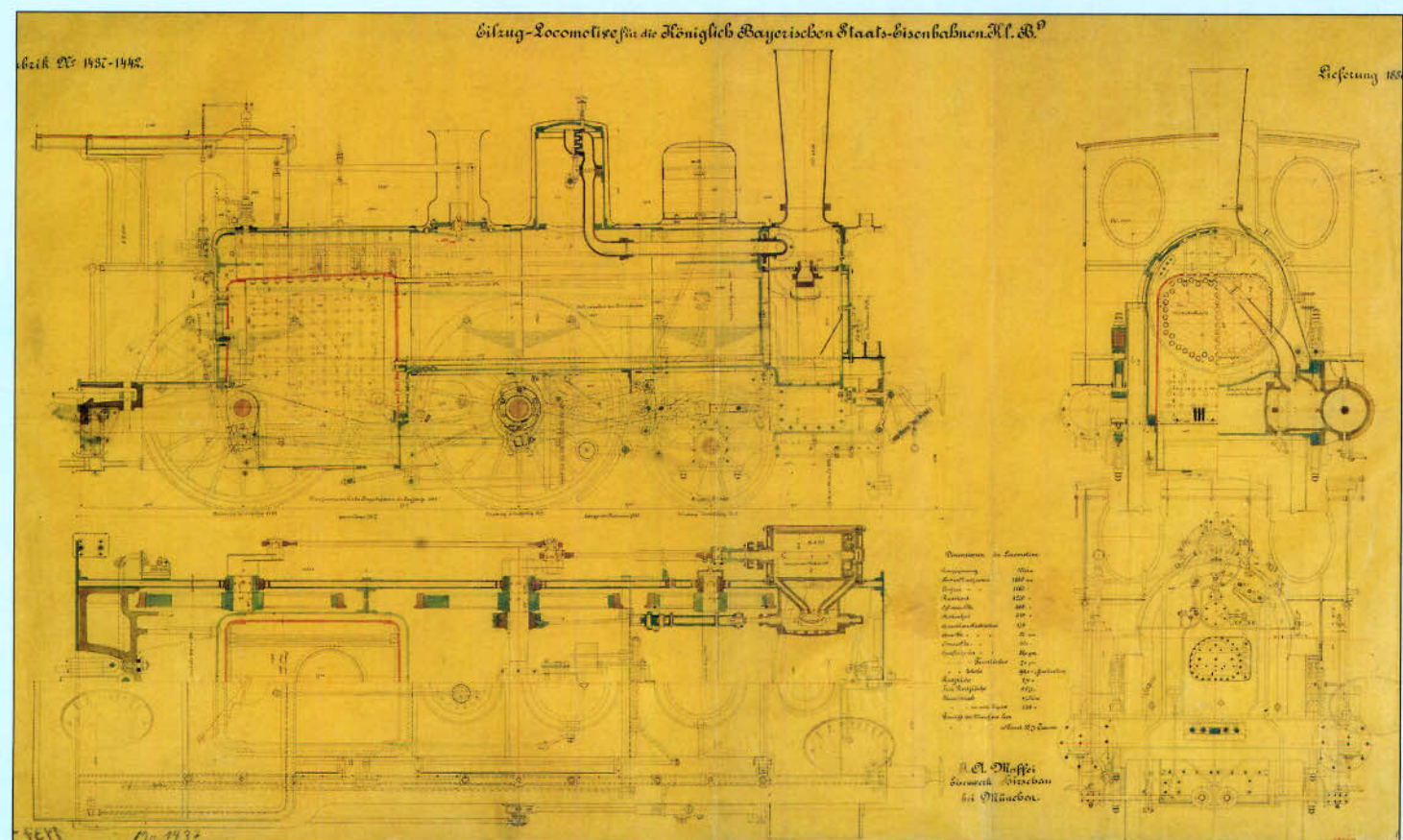




Bild 24: Das 1:10-Modell der B IX MÜNCHEN steht im Verkehrsmuseum Nürnberg. Allerdings hat es keine B IX dieses Namens gegeben.

Die Rauchkammer war auch hier noch nach englischer Art an den Seiten heruntergezogen, schräg bis zum Rahmen geführt und mit diesem und dem den Boden bildenden horizontalen Blech solid verbunden. Die Stehbolzen waren anfangs aus Eisen, wohl nur versuchsweise. Bei der zweiten und dritten Lieferung wurde die Feuerbox samt Rost auf Kosten der Siederöhren etwas verlängert, so daß die Heizfläche die Werte $7,7 + 81,1 = 88,8 \text{ m}^2$ feuer-

berührt erhielt. Die Rostfläche stieg vorteilhafterweise auf $1,76 \text{ m}^2$.

Diese Änderung brachte auch eine solche der Radstände mit sich, indem sich der Kuppelradstand auf 2515 mm reduzierte, der vordere dagegen auf 1755 mm erhöhte, so daß der Gesamtradstand der gleiche blieb. Vorverschiebung des Laufrades, wie bei den Ostbahn-Lokomotiven, und damit Verringerung des Überhangs und gleichzeitig Vermehrung der Belastung der Treibachse wären auch hier wünschenswert gewesen. Die an einigen B IX versuchte Nowotny-Lenkachse befriedigte nicht und verschwand bald wieder. Die Aufhängung geschah in drei Punkten, hinten durch die Längsbalanciers, vorn durch quergestellte Winkelhebel und Zugstange.

An der Nachlieferung von 1887 wurde nichts Wesentliches geändert, abgesehen von einigen Verstärkungen, wie der Lineale und der vorderen Rahmenversteifung usw., der Anordnung des Sandkastens auf dem Kesselrücken, der in die Höhe gerückten und etwas zu groß ausgefallenen Verkleidung der Sicherheitsventile, modernerer Armaturen usw. Das Adhäsionsgewicht war auf 25 t gestiegen. Die wiederum in den bisherigen bescheidenen Grenzen gebliebenen Abmessungen, verbunden mit dem auf 1842, später auf 1850 mm durch Bandagenverstärkung vergrößerten Raddurchmesser, bedeuteten eine Einbuße an Zugkraft, die sich auf stärkeren Steigungen, z.B. Rosenheim – Salzburg, Buchloe – Kempten, Nürnberg – Würzburg, Würzburg – Treuchtlingen, je länger, desto nachteiliger bemerkbar machte.

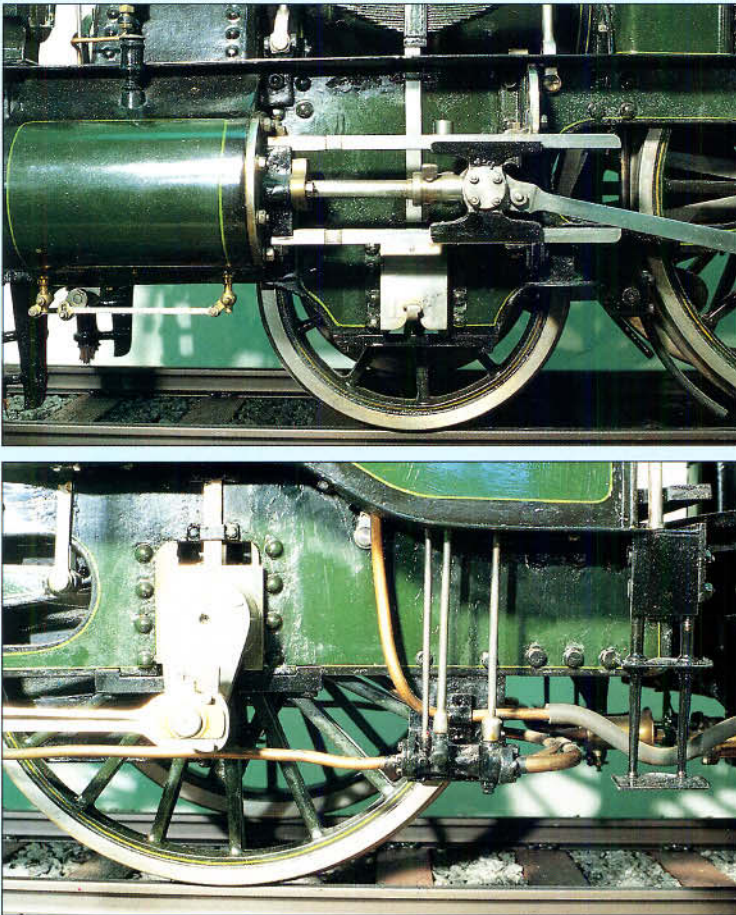
Auch die nach Einführung der Westinghousebremse etwas erhöhten Fahrgeschwindig-

keiten erschwerten bei dem klein gebliebenen Kessel oft die Pünktlichkeit der Züge. Es wäre sehr vorteilhaft gewesen, wenn die Dimensionen gleich bei der großen zweiten Serie nach Möglichkeit vergrößert und die Maschinen etwa in den Abmessungen ausgeführt worden wären, welche die ihr nachgebildete 2/3-gekuppelte Eilzugslokomotive der benachbarten Kaiserin-Elisabeth-Westbahn, Serie A III, die spätere Serie 7 der K.k. Staatsbahn, erhalten hat, die mit 27,5 t Adhäsions- und 41 t Gesamtgewicht, $2,45 \text{ m}^2$ Rost- und 102 m^2 Heizfläche, 435 mm Zylinderdurchmesser ein ziemliches Mehr an Leistungsfähigkeit in sich barg. Aber die leidige Achsdruckbeschränkung bildete, wie es scheint, noch immer das nicht zu beseitigende Haupthindernis. So konnte es nicht ausbleiben, daß bereits ab Mitte der achtziger Jahre, als die zweiachsigen Wägen durch Beigabe von Klosett und Waschraum schwerer wurden und bereits dreiachsige auftauchten, dieser Mangel an Voraussicht und die falsche Sparsamkeit für die B IX schwere Zeiten heraufführte, während welcher sie namentlich zur Sommerszeit ihrer Aufgabe auf den Hauptlinien kaum mehr gewachsen war und der Vorspann eine häufige, aber unerwünschte Erscheinung wurde.

Doch nun weiter zum konstruktiven Aufbau der Lokomotive. Von der B VIII übernommen war bei der Staatsbahn-B IX auch die völlig innenliegende Stephensonsteuerung mit inneren Schiebern. Ebenso ist die eigentümliche Schrägstellung des Kessels mit Neigung nach rückwärts hier nochmals zur Anwendung gekommen. Der Dampfdom steht durchwegs in der Mitte des Langkessels, der Regulator wurde – die einzige wenig befriedigende Neue-

Kurierzüge Berlin – München

	Courierzug 41		Courierzug 42	
Berlin	2 Uhr 00 Min.	an	12 Uhr 40 Min.	
Hof	10 Uhr 15 Min.		4 Uhr 34 Min.	
Marktschorgast	11 Uhr 28 Min.		3 Uhr 25 Min.	
Neuenmarkt-	an 11 Uhr 45 Min.	ab	3 Uhr 05 Min.	
Wirsberg	ab 11 Uhr 50 Min.	an	3 Uhr 00 Min.	
Lichtenfels	an 12 Uhr 45 Min.	ab	2 Uhr 00 Min.	
	ab 12 Uhr 50 Min.	an	1 Uhr 56 Min.	
Bamberg	an 1 Uhr 35 Min.	ab	1 Uhr 10 Min.	
Bamberg	ab 1 Uhr 45 Min.	an	12 Uhr 57 Min.	
Forchheim	2 Uhr 18 Min.		12 Uhr 25 Min.	
Erlangen	2 Uhr 41 Min.		12 Uhr 04 Min.	
Fürth	2 Uhr 50 Min.		12 Uhr 59 Min.	
Fürther Krzg	3 Uhr 02 Min.		11 Uhr 43 Min.	
Nürnberg	an 3 Uhr 10 Min.	ab	11 Uhr 35 Min.	
	ab 3 Uhr 20 Min.	an	11 Uhr 27 Min.	
Pleinfeld	an 4 Uhr 15 Min.	ab	10 Uhr 35 Min.	
	ab 4 Uhr 30 Min.	an	10 Uhr 20 Min.	
Treuchtlingen	an 4 Uhr 55 Min.	ab	9 Uhr 55 Min.	
	ab 5 Uhr 00 Min.	an	9 Uhr 25 Min.	
Eichstätt	5 Uhr 57 Min.		8 Uhr 49 Min.	
Ingolstadt	an 6 Uhr 25 Min.	ab	8 Uhr 20 Min.	
Lokalbf	ab 6 Uhr 30 Min.	an	8 Uhr 15 Min.	
C.B.	an 6 Uhr 34 Min.	ab	8 Uhr 11 Min.	
	ab 6 Uhr 35 Min.	an	8 Uhr 10 Min.	
Pfaffenhofen	7 Uhr 13 Min.		7 Uhr 31 Min.	
München C.B.	an 8 Uhr 20 Min.	ab	6 Uhr 30 Min.	



Bilder 25 bis 27: Details des B IX-Modells im Verkehrsmuseum Nürnberg: ganz oben der Zylinder mit Gleitbahn und Kreuzkopf, darunter der Injektor unter dem Führerhaus, rechts oben der Führerstand. **Abb. 24 bis 27:** Sammlung Merker Verlag im Verkehrsmuseum Nürnberg

– mit äußerem Zug angeordnet. Gewichts- und Federventil erschienen wie bisher, jedoch in besserer Anordnung mit gefälliger Verschalung. Auch der Kamin, der auf die ganze Erscheinung einer Lokomotive einen nicht zu unterschätzenden Einfluß ausübt, spielte bei der B IX eine wichtige Rolle. Die erste große Serie von 1874/75 erhielt einen sich an die Prüssmannsche Form anschließenden Blechkamin auf ebensolchem getriebenen Sockel, an der Stelle des Zusammenschlusses ein Band und oben an der Mündung einen Halbrundstab. Im ganzen zwar von gutem Aussehen, wirkte er doch nicht so einnehmend wie der schlankere gußeiserne Kamin der ab 1876 gebauten Maschinen, dessen hübsche Form das an sich schon befriedigende Aussehen seiner Trägerin noch besonders günstig beeinflusste und das unbefriedigende des Blicks des vorderen Überhangs durch seine schlanke Form milderte. Schön ausgebildet war auch das bedeutend verlängerte, mit abgerundeten Ecken und Seitenfenstern versehene, geräumige Führerhaus, dessen einzige Unbequemlichkeit vielleicht die weit über den Boden ins Haus hineinragenden Raddächer der Kuppelräder waren. Die Stützstangen des Führerhausdaches waren nur bei der ersten Lieferung 1874 und 1875 vorhanden; merkwürdigerweise war nur der ältere Teil, STEINBERG bis BILLIGHEIM und die 1875 gebauten, damit versehen, weil deren Hausdach länger war und wohl dieser zusätzlichen Abstützung bedurfte. Die 1876 und später gebauten B IX besaßen die manchem Führer unbequem erscheinende Stange ebenfalls nicht mehr, trotzdem bei den 1878ern

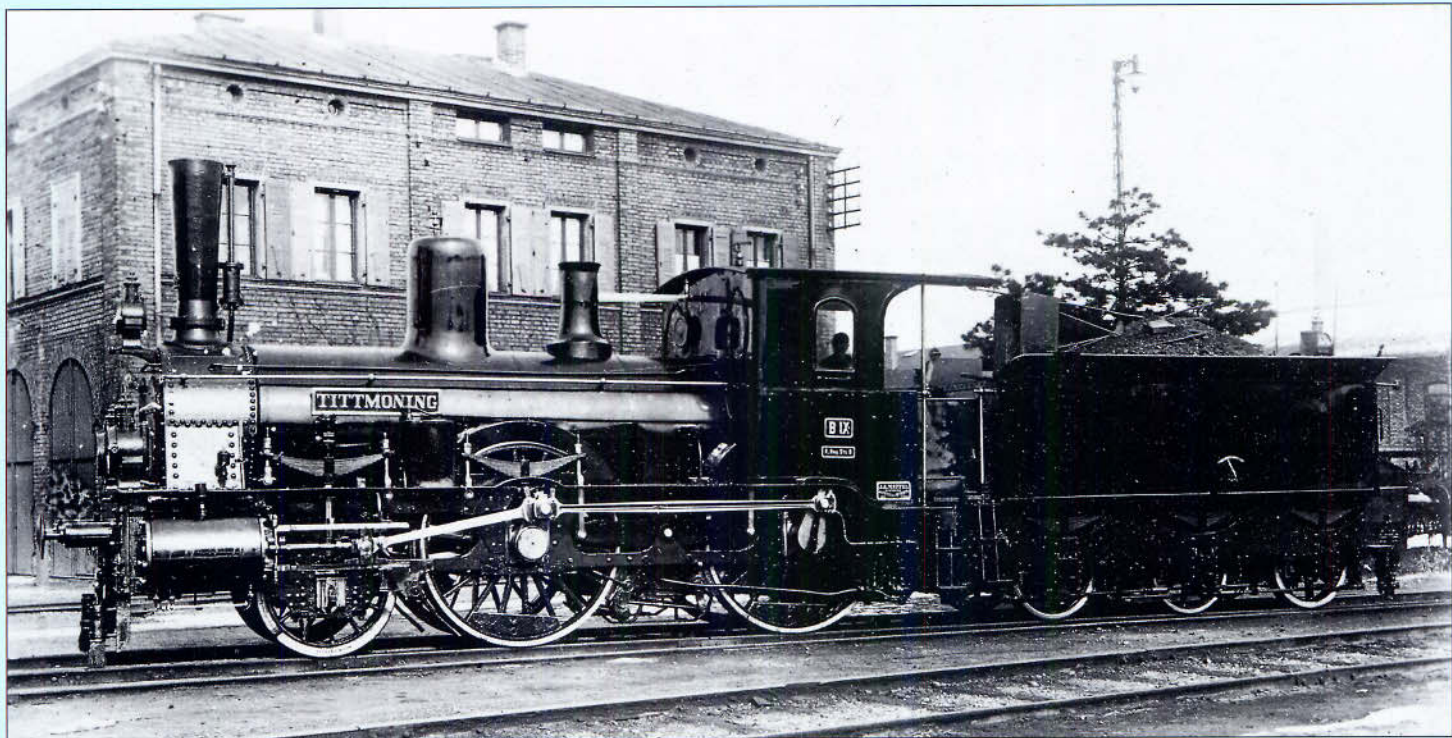
und 1887ern das Hausdach wieder etwas größere Länge besaß. Es kamen aber auch Abweichungen vor, so erhielt beispielsweise die 1000, ebenso wie KIRCHENLAIBACH, COBLENZ und CREUSSEN, diese Stange als nachträgliche Änderung. Die Treib- und Kuppelräder waren bei der ersten Serie geschmiedet, mit rechteckigen Speichen und eingesetzten Gegengewichten. Als dann aber später die Arbelräder mit elliptisch geformten Speichen erschienen, war diese Neuerung sehr geeignet, das gute Aussehen der B IX noch weiter zu heben. Die Sandkästen waren bei fast allen Maschinen vor dem Treibrad auf dem Laufblech angeordnet, nur die Nachlieferung von 1887 und einige wenige Exemplare von 1877, wie die OBERKOTZAU und VILSHOFEN, erhielten den Sandkasten in Domform auf den Langkessel gesetzt, eine unnötige Änderung, die wieder von der CW Nürnberg ausging und nicht dazu angetan war, das Gesamtbild gefälliger zu gestalten. Wie bei der B VIII, so hatte auch hier die lange Kuppelstange zwecks Gewichtsparsnis und in richtigem Gefühl für gutes Aussehen ausgehobelte Form erhalten, während die etwas kurze Treibstange vollen, rechteckigen Querschnitt behielt. Ein schweres Möbel von großer Länge bildete der Balancier zwischen den beiden gekuppelten Achsen. Da der Gesamt-radstand groß, der Stehkessel gut unterstützt und die Gewichtsverteilung auf die drei Achsen fast gleichmäßig war, lief die B IX trotz ihres vorderen Überhangs selbst bei Geschwindigkeiten bis zu 90 km/h vollständig befriedigend, es sei denn, daß schlechter Oberbau die Ruhe des Ganges vorzeitig störte. Der

an der Laufachse angeordnete Querausgleich mit Stangen und zwei Winkelhebeln scheint sich besser bewährt zu haben als der schwere Querbaleancier bei der B VI; denn dieser Ausgleich war in den neunziger Jahren noch an allen Maschinen zu sehen.

Bremsausrüstung

Anfangs waren die B IX der ersten Serie mit der Heberleinbremse und einige mit Dampfbremse ausgerüstet. Erstere war zwar brauchbar, zeigte jedoch auch ihre Nachteile. Die Ausrüstung der B IX mit Westinghousebremse, die vom Frühjahr 1886 an erfolgte, ließ die Heberleinbremse und die brüsk wir-

Kurierzüge Wien – München – Paris			
	Courierzug 184		Courierzug 183
Wien West	ab 6 Uhr 20 Min.	(matin)	an 7 Uhr 40 Min.
Linz	ab 11 Uhr 00 Min.		3 Uhr 25 Min.
Simbach	ab 2 Uhr 50 Min.		11 Uhr 15 Min.
Mühlendorf	3 Uhr 44 Min.		10 Uhr 24 Min.
Haidhausen (Ostbahnh.)	5 Uhr 22 Min.		8 Uhr 45 Min.
München	an 5 Uhr 35 Min.		ab 8 Uhr 30 Min.
C.B.	ab 6 Uhr 12 Min.		an 7 Uhr 30 Min.
Augsburg	an 7 Uhr 22 Min.		ab 6 Uhr 20 Min.
	ab 7 Uhr 35 Min.		an 6 Uhr 10 Min.
Offingen	8 Uhr 40 Min.		5 Uhr 05 Min.
Günzburg	8 Uhr 50 Min.		4 Uhr 54 Min.
Neu-Ulm	9 Uhr 17 Min.		4 Uhr 29 Min.
Ulm	9 Uhr 20 Min.		ab 4 Uhr 25 Min.
			an 4 Uhr 15 Min.
Stuttgart	11 Uhr 40 Min.		ab 1 Uhr 40 Min.
Karlsruhe	2 Uhr 15 Min.		ab 10 Uhr 55 Min.
Strassburg	5 Uhr 05 Min.		ab 8 Uhr 40 Min.
Avricourt	8 Uhr 56 Min.	(matin)	ab 6 Uhr 20 Min.
Paris früh	6 Uhr 20 Min.	(soir)	ab 8 Uhr 25 Min.



kenden Dampfbremse schnell verschwinden. Eine der ersten Maschinen, die die Ausrüstung erhielten, war laut von Welser die PLATTLING. Im Juni 1889 hat der Verfasser bei der NANNHOFEN und im August bei AUERBACH und KEHL zum ersten Male die Westinghouseausrüstung gesehen. Er war auch schon darüber unterrichtet, was es mit diesem Apparat für eine Bewandnis habe, nachdem väterlicherseits schon im Sommer 1886 nach einer Eisenbahnratssitzung dem Schreiber mitgeteilt worden war, daß in Zukunft mit Luft gebremst würde, was ganz rätselhaft erschien und zu allerlei Grübeleien Veranlassung gab, deren Ergebnisse sich aber von der Wirklichkeit weit entfernten. Im Sommer 1890 waren schon alle B IX mit der neuen Luftbremse versehen. Bei einigen Maschinen war die Dampfluftpumpe versuchsweise im Führerhaus auf der Heizerseite angeordnet, bei anderen war dieselbe in der ersten Zeit

linksseitig, dicht hinter der Rauchkammer angebracht; aber bald erhielt sie ihren definitiven Platz bei allen Maschinen auf der rechten Seite neben dem Stehkessel.

Bei den Personenzügen kam es in der ersten Zeit noch häufig vor, daß die Luftbremse wegen teilweise noch fehlender Ausrüstung der Zugsgarnituren nicht benützt werden konnte, oder es war die Zahl der Bremsen im Zug zu gering und jene der Leitungs- und Eilgüterwägen ohne Bremse so groß, daß die Bremswirkung sehr beeinträchtigt wurde. Solche Züge rutschten dann gelegentlich durch, wenn ein ungeschickter Fuhrmann auf der Maschine stand, der zwar fahren, aber noch nicht sicher bremsen konnte. Die Einführung der Westinghousebremse bedeutete hinsichtlich der Sicherheit des Betriebs und für die Reisenden einen gleich bedeutsamen Fortschritt, der außerdem Verkürzung der Fahrzeiten gestattete, welche jedoch erst ab 1.6.1892 bei vielen

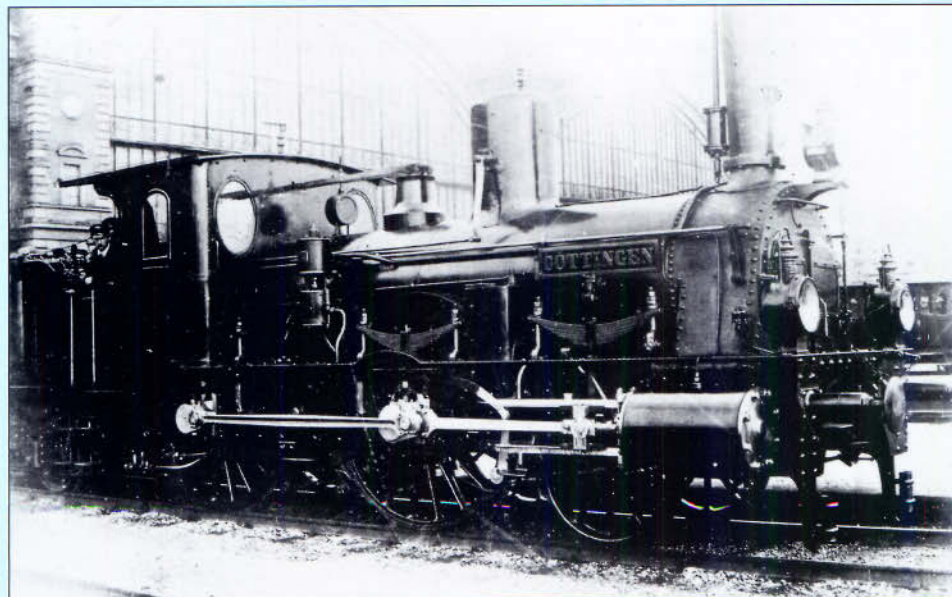
Schnellzügen eine erhebliche Steigerung erfuhren, indem die Grundgeschwindigkeiten bei den meisten "internationalen" Schnellzügen auf 75 km/h erhöht wurden.

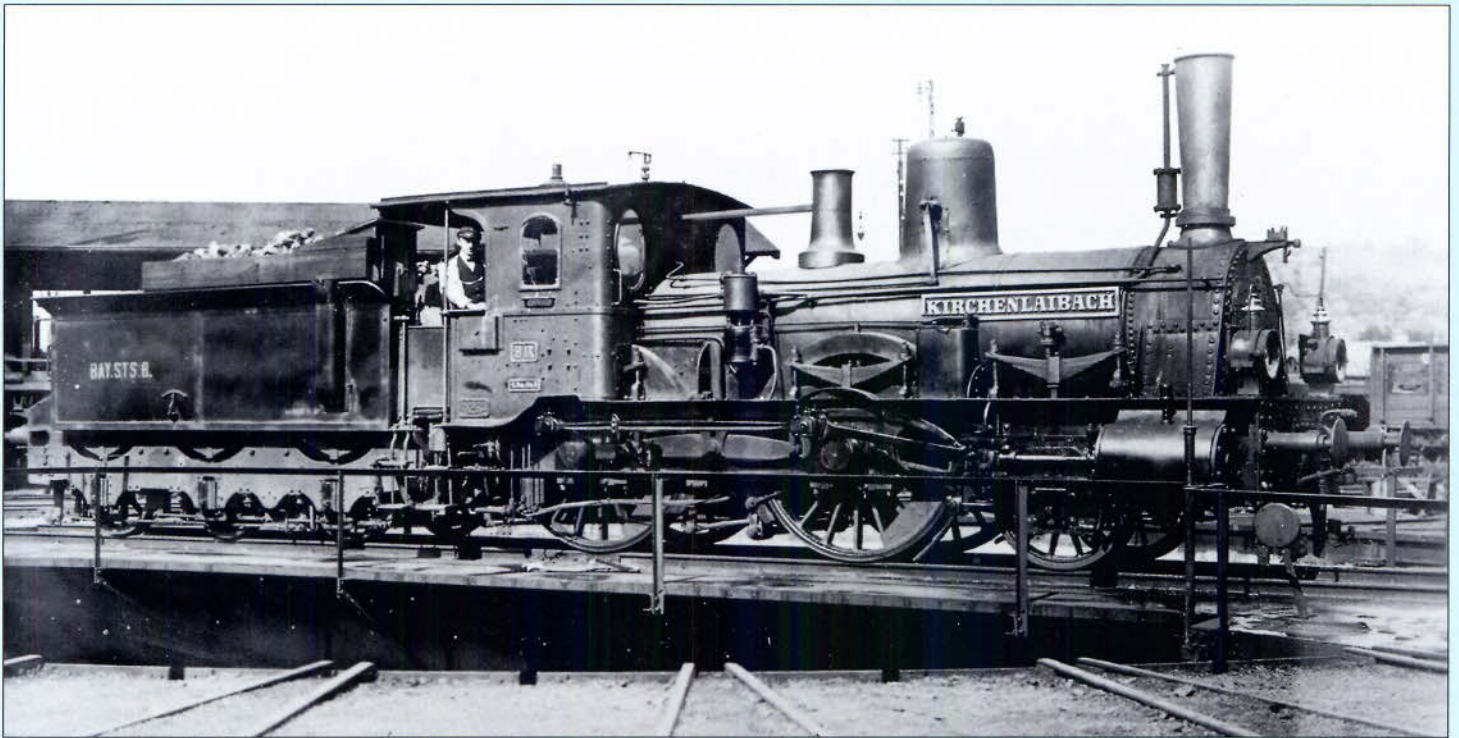
Den großen Wert als vorzügliche Gefahrenbremse zu zeigen, ergab sich alsbald Gelegenheit, u.a. im November 1889 bei Reichertshausen, als der von Nürnberg und Würzburg kommende kombinierte Schnellzug 4 und 8 und ein aus München nordwärts verkehrender Personenzug auf der damals noch eingleisigen Bahn infolge eines Fehlers des Stationsbeamten (Jourhabender hieß es damals) auf freier Strecke aufeinander losfuhren. Viel hätte nicht gefehlt, daß der trübselige Novembertag 1891 bei Reichertshausen dem 7.7.1889 von Röhrmoos ein trauriges Pendant an die Seite gestellt hätte. Aber der Schnellzug war bereits mit der Luftbremse ausgerüstet, und der Führer machte, als der Bahnwärter von Nr. 24, die drohende Gefahr erkennend, den Schnellzug anhielt, noch rechtzeitig und erfolgreich von der durchgehenden Bremse Gebrauch, so daß es gelang, den Zusammenstoß zu verhüten, trotzdem der entgegenkommende Zug noch der Luftbremse entbehrte. Die den Zug führende B VI war bereits mit Westinghousebremse ausgerüstet, aber nicht ihr Zug.

Ebenso hätte das Unglück bei Röhrmoos am 7.7.1889, das den gleichen Schnellzug betraf, verhütet werden können, wenn die diesen Zug als Vorspann führende Ostbahn-Maschine B 56 der BW Treuchtlingen gleich der Zugmaschine B IX GÖTTINGEN damals schon mit Westinghousebremse ausgerüstet gewesen wäre. Auch am Faulenberg bei Würzburg hätte die schwere Katastrophe vom 1.6.1886 wahrscheinlich noch abgewendet oder doch bedeutend gemildert werden können, wäre der auf dem falschen Geleise das Gefälle herabfahrende Postzug 49, gezogen von der KROBSBURG, der auf die GUNDELFINGEN vor dem Courierzug 53 aufprallte, bereits mit Luftbremse versehen gewesen. So aber erlitten beide Lokomotiven samt Zügen und Insassen ersten Schaden.

Dagegen kam die MILTENBERG am 13.6.1895

Bild 29: Die B IX GÖTTINGEN wartet vor der Halle des Münchener Hauptbahnhofs auf die Abfahrt ihres Zuges. **Abb.: Nachlaß Schörner/Lotter**





in Oberhausen vor dem Schnellzug 82 dank der prompten Wirkung der Westinghousebremse mit einem "blauen Auge", d.h. mit einigen Kontusionen und zerbrochener Laterne davon, während am 27.3.1900 die ALLING am Schnellzug 180 bei der Einfahrt in Donauwörth etwas stärker mitgenommen wurde, da es auf der kurzen Strecke zwischen Donaubrücke und Stationsgebäude nicht mehr möglich war, den Schnellzug vor der Karambolage mit dem Rangierzug, bespannt mit D IV TEUCER, zum Halten zu bringen; doch wurde der Aufstoß durch energisches Bremsen noch ziemlich gemildert, so daß die ALLING nach Ersatz des zertrümmerten Zylinders und Ausrichten der verbeulten Pufferbohle und Rauchkammer bald wieder im Dienst stand. Gut standgehalten hat die WINDSBACH, während sie als Vorspann einer C III an einem von München kommenden Güterzug in Kissing im November 1911 bei Nacht und Nebel auf einen anderen in der Station stehenden Lastzug auf fuhr und dabei nur ihre Laternen und einen Puffer einbüßte. Weniger gut erging es dabei zwei mit Weinmaische von Bozen beladenen Waggons der Österr. Südbahn, welche als letzte des Zuges direkt getroffen und, trotzdem der Aufstoß nur mit geringer Geschwindigkeit von 15 bis 20 km/h erfolgte, total zertrümmert wurden. Das Auslaufen ihrer wertvollen Ladung erhöhte den entstandenen Schaden ganz beträchtlich. Auch die MOSEL, welche Ende der neunziger Jahre mit der D V IPHOFEN in Donauwörth heftig zusammenstieß, trug keinen ersten Schaden bei diesem Rencontre davon. So ist die B IX auf ihren Fahrten manchmal in ernste Gefahr geraten, und wenn es auch gelegentlich nicht ohne Schreck abging, so ist doch keine das "Opfer ihres Berufs" geworden.

Der Tender

Ein hinsichtlich Größe, Aufbau und Formengebung sehr gut passender und würdiger Begleiter der B IX war ihr dreiachsiger Tender mit 10,5 m³ Fassungsraum für Wasser und 5 t für

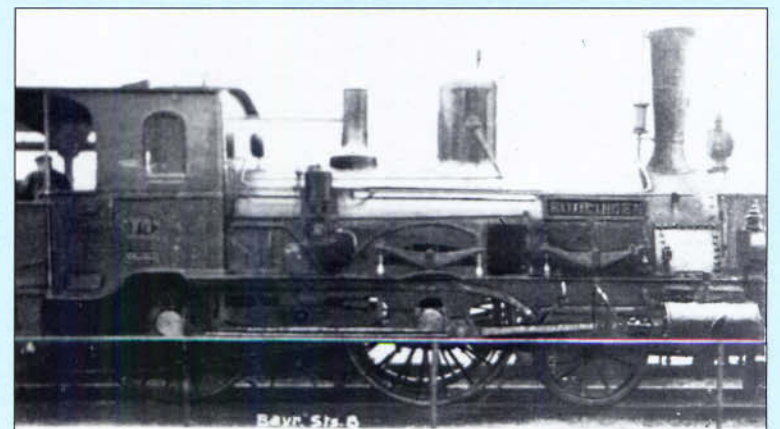
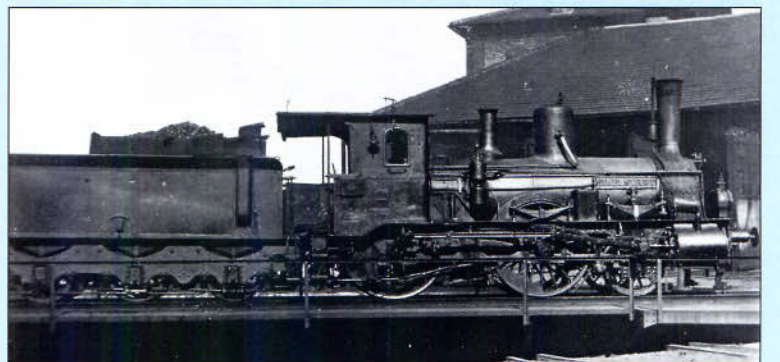
Bild 30: Die KIRCHENLAIBACH mit der bei v. Welser erwähnten, nachträglich angebrachten Stützstange für das Führerhausdach (S. 15). **Abb.: Slg. Weisbrod**

Bild 31: Neben einem bayer. Ruhesignal stellt sich BERCHING mit Mannschaft dem Fotografen.

Bild 32: Ihre gesamte Einsatzzeit von 1874 bis 1924 verbrachte die EIBELSTADT in Franken und der Oberpfalz. Im vorläufigen Umzeichnungsplan von 1923 war für sie noch die Betriebsnr. 34 7425 vorgesehen. **Abb. 31 und 32: Slg. Dr. Scheingraber**

Bild 28 (linke Seite oben): Die 1905/06 entstandene Aufnahme der B IX TITTMÖNING in der CW München zeigt die Nürnberger Anordnung des Firmenschildes am Führerhaus sowie den oben glatt abgestochenen Kamin ohne Halbrundstab. **Abb.: Werkfoto Krauss-Maffei**

Bild 33: Die B IX RÖTTINGEN zeigt diese Betriebsaufnahme an einem unbekannten Ort. **Abb.: Slg. Asmus**



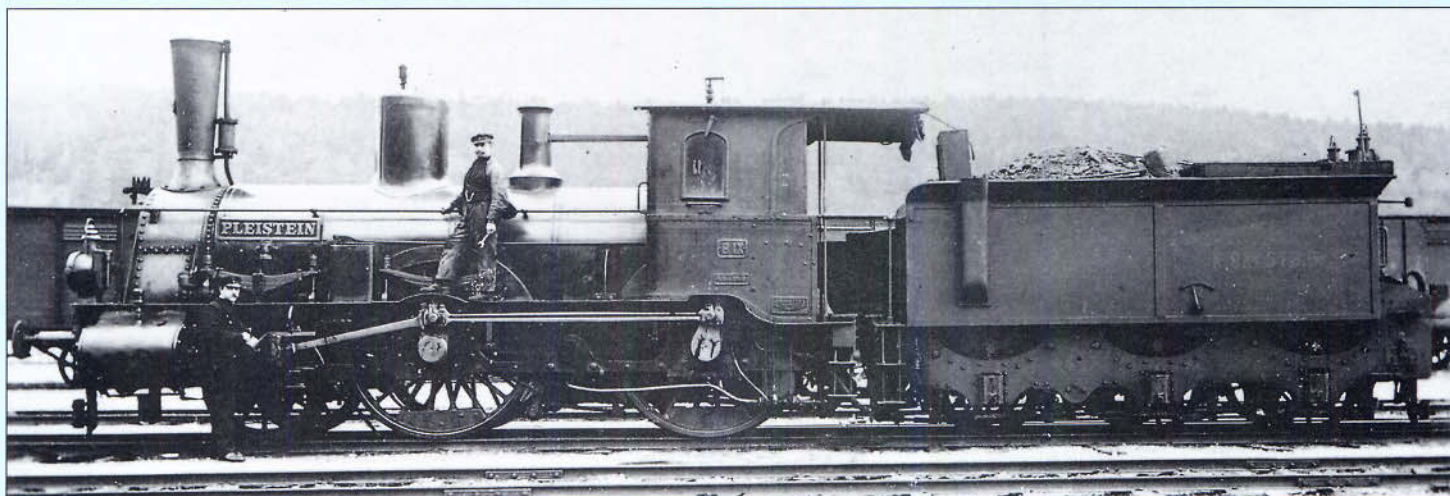
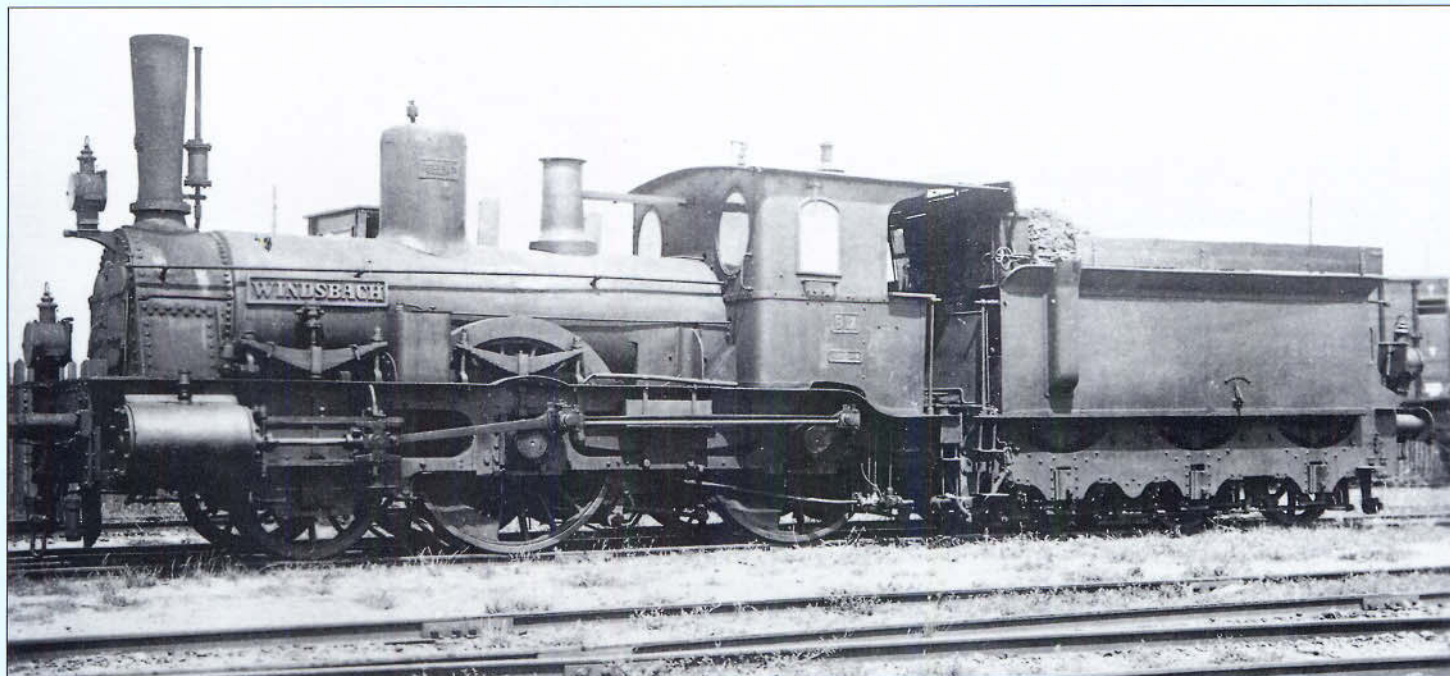


Bild 35: Die PLEISTEIN gehört zu den B IX, die von Anfang an Stützstangen für das Führerhaus besaßen.

Bild 34 (ganz oben): B IX WINDSBACH mit Schutzwand am Tender und der Münchener Anordnung der Firmentafel am Sanddom. **Abb.: Slg. Weisbrod**

Bild 36 (rechte Seite oben): In Nürnberg, Würzburg und Nördlingen eingesetzt war die B IX TRIER. **Abb. 35 und 36: Sammlung Dr. Scheingraber**

Kohle. Er stellt eine Fortbildung des B VI-Tenders dar, den auch die Lokomotiven der Klassen B VIII und C III erhalten hatten. In seiner Grundform zeigt er unverkennbar die englische Abstammung in den Doppelrahmen und den zwischen den Achslagern schön geformten Ausschnitten für die Federn.

Bei Radständen von 1600 und 1525 mm war die Last mit je 9,2 t auf jede Achse bei voller Ausrüstung gleichmäßig verteilt. Das Leergewicht mit nur 11 t war gering, trotzdem das Untergestell ganz aus Eisen bestand und die Bauart sehr solid und haltbar war. Ein Defekt an diesem Tender gehörte zu den echten Seltenheiten.

Der Wasserbehälter hatte schräge Decke, welche als Boden für die Kohlenladung diente und demgemäß in entsprechender Stärke gehalten war und außerdem durch Formeisen versteift war. Er reichte mit dem mittleren versenkten Trog bis zu den Achsen herab, was bezüglich der Schwerpunktlage bei hoch aufgestapelten Kohlen günstig war.

Am 20.11.1898 brach die Vorderachse am Tender der WINTERHAUSEN bei der Einfahrt in Gunzenhausen vor dem Schnellzug 81. Tender und Postambulanz entgleisten, drei fol-

gende Wägen wurden beschädigt. Außer diesem Achsbruch ist dem Verfasser kein weiterer bekannt.

Die Nadel des Wasserstandszeigers nebst Skala befand sich außen an der Längsseite. Diese Vorrichtung mit Schwimmer war verlässlicher als die früher üblichen Wasserstandsgläser an den Außenseiten oder die Probierhähne, die beide sich leicht verlegten, daher oft falsch zeigten und im Winter gelegentlich einfroren. Die Füllöffnungen befanden sich beiderseits am Vorderende der Längswände außerhalb derselben und waren dem Personal bequem zugänglich.

In der Mitte der Hinterwand befand sich die Einsteigöffnung in den Wasserbehälter. Die früher an der Außenseite der Rückwand übliche Feuerspritze war hier schon verschwunden, ebenso die Entkupplungsvorrichtung, welche das Lösen der Tenderkupplung zum ersten Wagen vom Führerstand der Lokomotive aus ermöglichte. Die Extersche Wurfhebelbremse wirkte auf sämtliche geschmiedeten Räder zweiseitig mit zwölf Gußeisenklötzen. Bei Einführung der Westinghousebremse wurde der Tender in den Wirkungskreis derselben einbezogen.

Beschilderung

Anfangs waren bei den B IX die Firmentafeln durchwegs beiderseits in der Mitte der unteren Führerhausseitenwand angebracht gewesen, nur bei den 6 Maschinen des Jahres 1887 waren dieselben von Anfang an am Dom befestigt worden.

Als nun im Jahr 1892 das Kategoriezeichen B IX und darunter das Landeshoheitszeichen K.Bay.Sts.B. angebracht wurden, wurde die Firmentafel versetzt, um für die beiden neu anzubringenden Plaketten Platz zu schaffen. Hierbei verfahren die Centralwerkstätten nicht einheitlich.

Die Centralwerkstätte Regensburg brachte die drei Tafeln übereinander an, wobei die Firmentafel, als deren größte, nur ein wenig nach unten rückte. Die CW Nürnberg dagegen verbannte dieselbe ins hintere untere Eck der Führerhausseitenwand, und ebenso wurde jedenfalls in Weiden verfahren, denn der Vorstand dieser neuen Centralwerkstätte, Hogenmüller, war von Nürnberg her dorthin gekommen, und auf ihn ist die leider wenig schöne Verschiebung der Firmentafel ins untere Eck zurückzuführen.

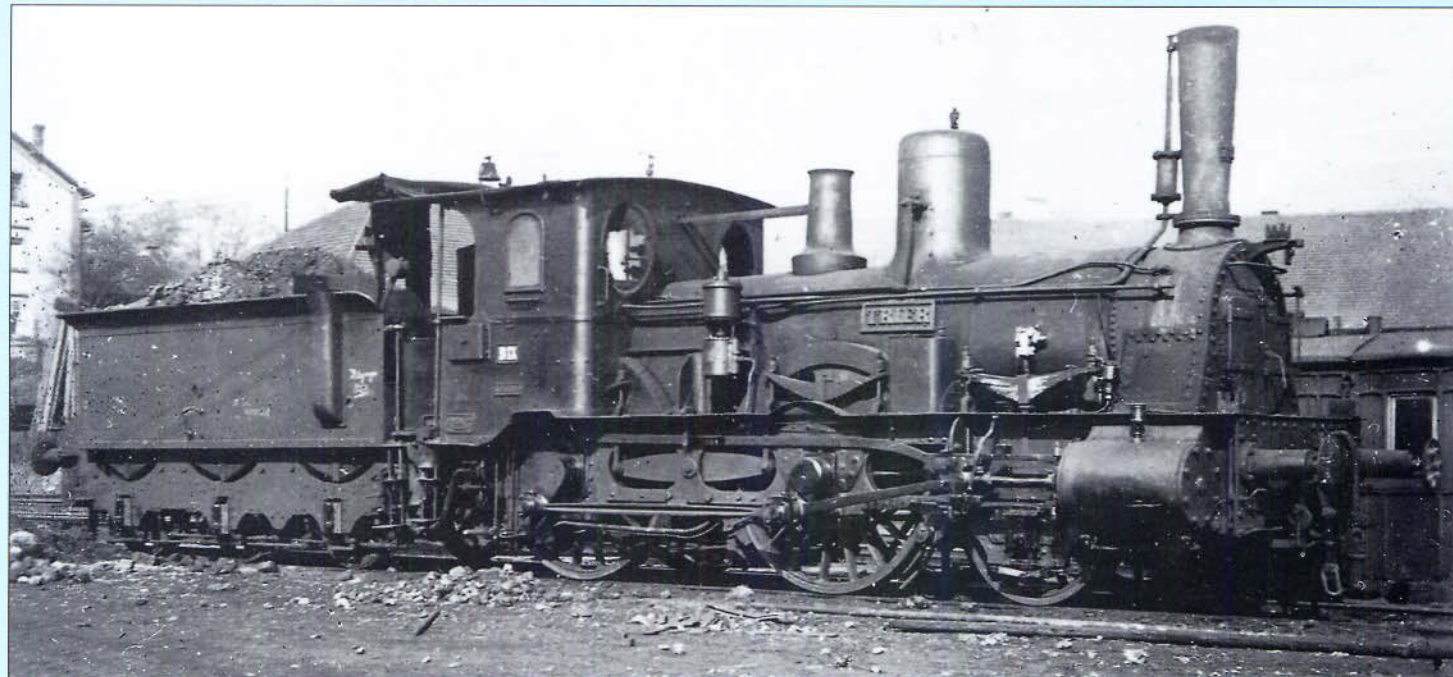


Bild 37: Wohl anläßlich eines Dienststellen- oder Personaljubiläums ist diese Aufnahme der ALTENSTADT entstanden.
Abb. 37 bis 40: Sammlung Asmus

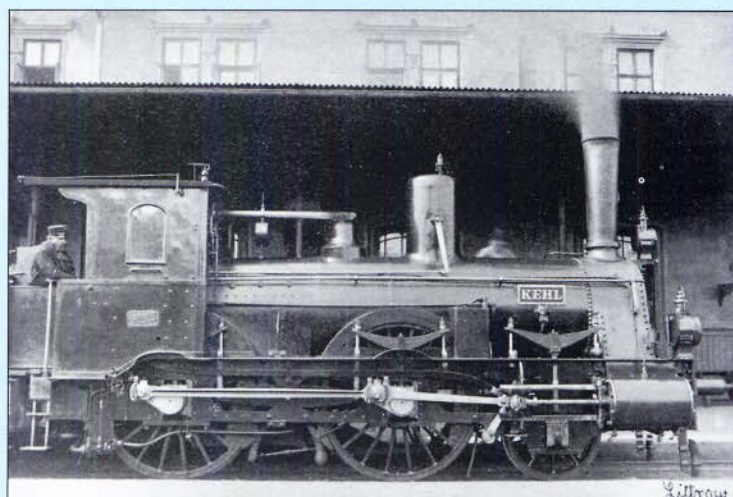


Bild 38: Da die KEHL noch kein Gattungs- und Hoheitszeichen trägt, muß diese Aufnahme vor 1892 entstanden sein. Laut von Welser gehörte die Lok damals zur Bw München I.

Die Münchener CW versetzte die Firmentafel an den Dampfdom, so daß am Führerhaus nur Kategorie und Landeshoheitszeichen ihren Platz fanden; das sah gut aus und stellte wohl die beste Lösung dieser Angelegenheit dar. Die Regensburger Anordnung findet sich nur bei Ostbahn-B IX, da Staatsbahn-B IX um die fragliche Zeit im Regensburger Bezirk nicht

vorhanden waren und die dortige CW Staatsbahn-B IX noch nicht zur Hauptrevision zugewiesen erhielt. Analog wurde auch bei den anderen Maschinenklassen verfahren. Leider war die am wenigsten gefällige Anordnung die häufigste, und das gute Gesamtbild der B IX litt etwas darunter, so geringfügig und belanglos sie auch an sich war.

Betriebseinsatz und Stationierung

Ihrem Dienst als Schnellzugslokomotive entsprechend war die große Schar der B IX während der ersten 15 Jahre auf wenige große Depots verteilt, um so mehr als das ganze Gebiet der ehemaligen Ostbahn, abgesehen

Bild 39: Als ehemalige B 108 aus dem Jahre 1875 präsentiert sich hier die B IX 1110 dem Fotografen.

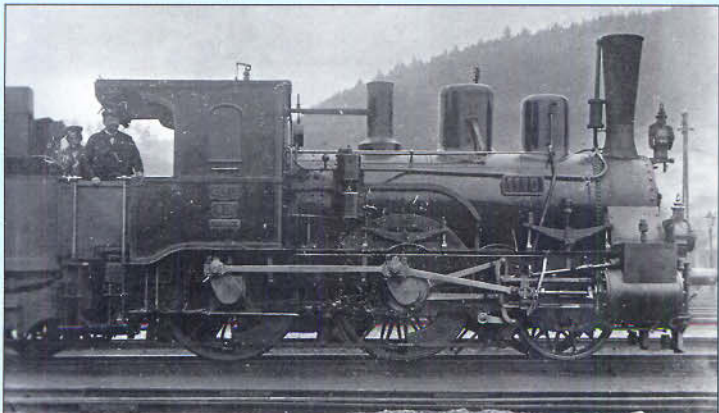
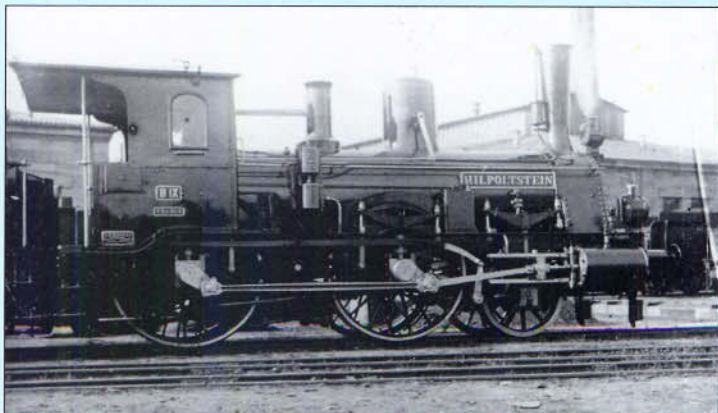
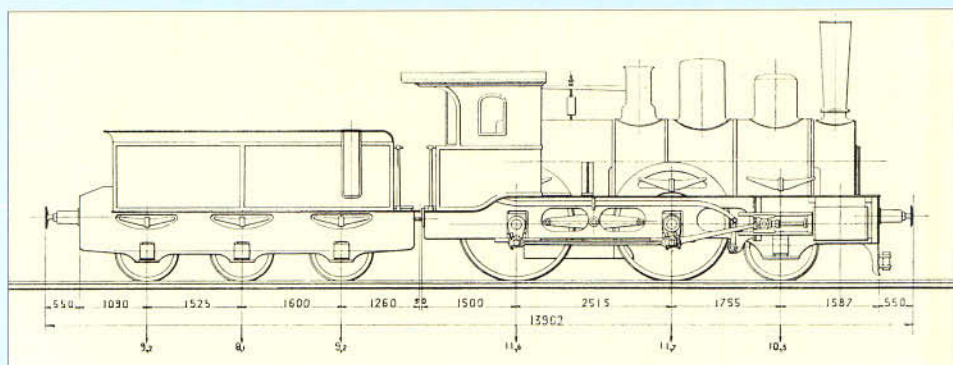
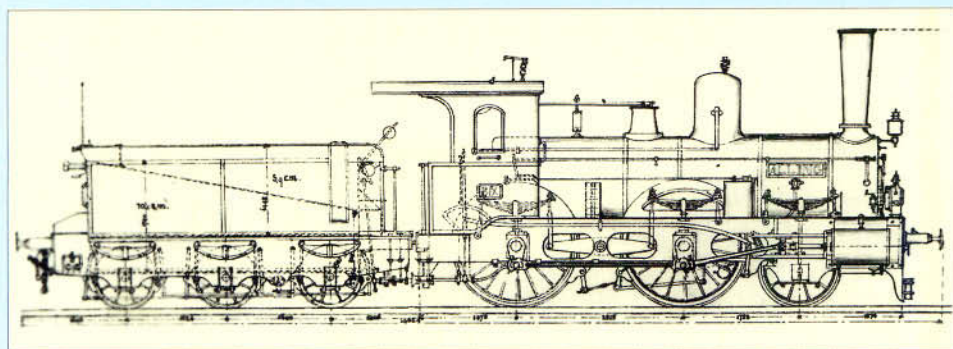
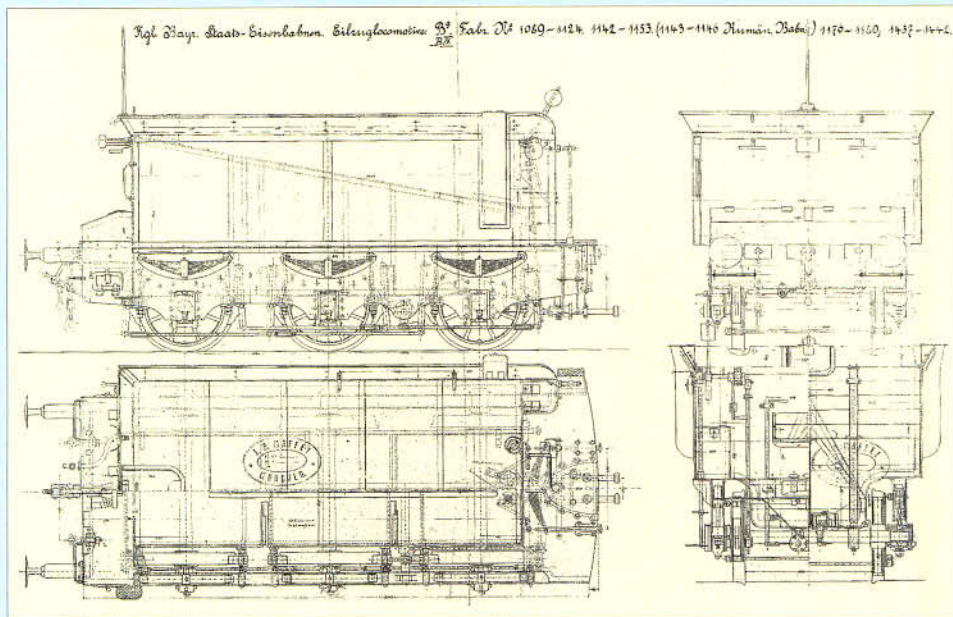


Bild 40: Die 1916 ausgemusterte HILPOLTSTEIN aus der ersten B IX-Lieferung zeigt sich hier wohl nach einer Hauptrevision in frischem Lack.





von der Strecke München – Landshut – Regensburg, noch lange Zeit von der Ostbahn-B IX bedient wurde.

Es darf als sicher angenommen werden, daß die erste Teillieferung von 19 B IX – STEINBERG bis FREINSHEIM –, welche die Lokomotivfabrik von J. A. Maffei von Februar bis Mitte Mai 1874 fertigstellte, zunächst in München eingesetzt wurde. Auch bei der zweiten Teillieferung, die 8 Stück umfaßte – AMORBACH bis OBERNBURG –, die im Spätsommer 1874 in Dienst kamen, war dies sehr wahrscheinlich der Fall, jedoch ist ihre erste Verwendung in Nürnberg oder Würzburg nicht ganz ausgeschlossen.

Jedenfalls aber ist München mit der neuen Type in ausreichendem Maße versorgt worden, bevor die Provinz an die Reihe kam – eine Gepflogenheit, die noch bis zur Zeit vor Beginn des großen Krieges beibehalten wurde. Bei Einlieferung neuer Maschinen wurden dieselben oft zur Gänze oder zum größten Teil in München behalten und dann ältere, freigewordene in die Provinz abgegeben.

Zunächst war Nürnberg mit der neuen Type zu versorgen, und es kann als sicher angenommen werden, daß dorthin nach Münchens Sättigung eine größere Anzahl B IX fabrikneu überstellt worden ist, und zwar werden dies die folgenden 14 Maschinen HILPOLTSTEIN bis BILLIGHEIM gewesen sein. Eine Lokomotive dieser Teillieferung, die PLEISTEIN, wurde jedoch bald nach Augsburg abgestellt, das die 6 B IX, welche im Dezember 1874 und im Januar 1875 eingeliefert wurden – VOLKACH bis BERCHING –, fabrikneu erhalten hatte. Die restlichen 4 Stück sind sehr wahrscheinlich zuerst in Nürnberg beheimatet gewesen. Damit waren nun die größten Depots, München, Nürnberg und Augsburg, fürs erste versorgt.

Nachdem jedoch mit weiterer Verkehrszunahme zu rechnen war und Mittel offenbar genügend vorhanden waren, erfolgte noch im Lauf des Jahres 1875 eine zweite größere Bestellung auf 48 weitere B IX, welche gegenüber jenen der ersten Serie einen etwas leistungsfähigeren Kessel besaßen. Ende März

Bild 41: Hauptzeichnung des Tenders der B IX.

Bild 42: Zeichnung der B IX ALLING.

Abb.: Sammlung Asmus

Bild 43: Aus dem Lokomotivkatalog von Maffei stammt diese Skizze der B IX, die den Sandkasten bereits in Domform auf dem Kessel zeigt.

Bild 44 (rechte Seite): Wahrscheinlich aus Anlaß der Überweisung der B IX 1000 an das Deutsche Museum wurde bei Maffei diese Übersichtszeichnung im Maßstab 1:20 angefertigt. **Abb. 41, 43 und 44: Archiv Krauss-Maffei**

1876 begann die Ablieferung dieser neuen Gruppe, deren größter Teil in München blieb. Die weitere Verteilung der neugelieferten Maschinen kann der Liste in diesem Kapitel entnommen werden.

Demgemäß stand Ende der achtziger Jahre die Hauptmasse in München C.B., etwa 30 Stück, und zwar ausschließlich solche der zweiten Serie sowie die 6 Stück aus dem Jahre 1887, und in Nürnberg C.B. mit 28 Stück, vorwiegend solche der ersten Lieferung. Im Süden des Landes waren nur noch 10 Stück in Augsburg beheimatet, der Rest von 28 Stück verteilte sich auf Würzburg, Aschaffenburg, Schweinfurt und Bamberg und eventuell Treuchtlingen.

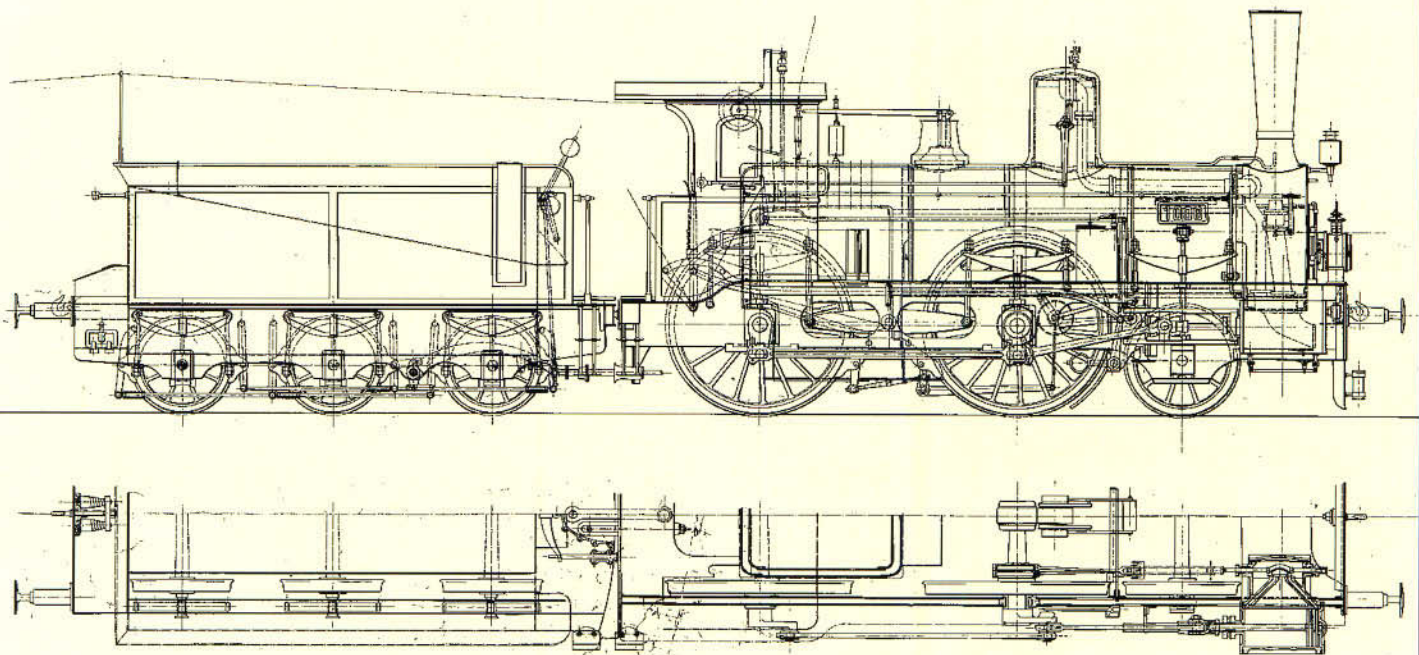
Im Allgäuer Bereich mit seiner steigungs- und krümmungsreichen Hauptstrecke verkehrten die Münchener B IX bis Kempten, die Augsburger nur bis Buchloe und im Sommer im Vorspann des Münchener Morgenschnellzugs täglich ebenfalls bis Kempten. Die Fortsetzung der Strecke bis Lindau blieb der B V vorbehalten. Außerdem liefen die Münchener B IX bis Regensburg, Treuchtlingen, Ulm, Kufstein und Salzburg und ab 1883 mit dem Orient-Express und einem Schnellzugpaar nach Simbach. Die Augsburger B IX verkehrten auf der Linie Buchloe – Pleinfeld an Schnell- und einigen Personenzügen und gelegentlich in Aushilfsfällen oder im Vorspann nach München oder Ulm. Die Nürnberger B IX besorgten den Schnellzugsdienst nach Treuchtlingen, Würzburg, sodann nach Bamberg – Hof, wobei es fraglich ist, ob die B IX hierbei bis Hof liefen oder, der Schiefen Ebene wegen, nur bis Neuenmarkt-Wirsberg.

Außerdem hatten sie noch die Courier- und Eilzüge auf den 1875 bzw. 1887 eröffneten Strecken nach Crailsheim bzw. Schnabelwaid – Eger zu befördern.

Die Würzburger B IX liefen nach Aschaffenburg und ab 1885 auch nach Treuchtlingen, weniger nach Nürnberg; die Bamberger vielleicht, außer auf der Hauptstrecke, auch nach Schweinfurt. So blieb es, bis sich die Verhältnisse etwa ab 1893 änderten, als die B XI in Massen auftraten, manche B IX aus München verscheuchten und sich auch in Nürnberg und Würzburg neben diesen breit machten. Um diese Zeit gab es viele Standortverschiebungen, auch an kleinen Stationen, so z.B. Rosenheim, wo die B IX sogar mit der ihrer unwürdigen Torfnahrung regaliert wurden, und in Regensburg schämte man sich nicht, der ELBE, die dorthin verschlagen wurde, Nepilly-Feuerung zu verpassen und den scheußlichen Resigischen Funkenfänger über ihren schlanken Kamin zu stülpen!

In Treuchtlingen wurden meines Wissens hauptsächlich als Schnellzugsbereitschaft einige B IX zugeteilt, da dort für die Schnellzüge

*3/4 gekuppelte Schnellzug-Zwillings-Lokomotive Klasse B IX 1900.
von der Lokomotiv-Fabrik T. A. Krauss im Jahre 1874 für die Bayerischen Staatseisenbahn.*



nach Nürnberg noch bis 1898, für jene nach Würzburg noch bis 1901 Maschinenwechselstation war und oft Vorspann gestellt werden mußte. Auch in den Gefilden der Ostbahn war die B IX jetzt da und dort, wenn auch nur vereinzelt, zu sehen. Ähnlich mochte es auch im Norden gewesen sein.

Ende der achtziger Jahre hatte Augsburg einen Stamm von 10 B IX: ALLING, AUERBACH, BISCHOFSEIM, DÜREN, GRÜNSTADT, MOSEL, RHEINZABERN, VOLKACH, WINDSBACH und WINTERHAUSEN, die in einfacher Besetzung die Schnellzüge und einen Teil der Personenzüge Buchloe – Augsburg – Pleinfeld beförderten. Es lautete z.B. ein Tagesprogramm:

S 80 Augsburg – Pleinfeld
P 721 Pleinfeld – Augsburg
S 84 Augsburg – Pleinfeld
zusammen 395 km, oder
P 713 Pleinfeld – Augsburg
P 718 Augsburg – Pleinfeld
S 81 Pleinfeld – Augsburg
P 913 Augsburg – München
zusammen 450 km.

Da sehr gut gehalten, waren sie stets eine Augenweide, wenn sie in ihrem hübschen grünen Gewand, mit sauber geputztem Triebwerk, den so gut zu ihnen passenden schönen bayerischen Laternen und den blinkenden breiten Buchstaben der Namensafeln, mit ihnen der wie sie selbst gut und gefällig gestaltete Tender, aus dem Heizhaus kommend an den Zug führen. Bis etwa Mitte der achtziger Jahre vermochte die B IX ihren Dienst leicht zu erfüllen, dann gestaltete sich ihre Aufgabe durch gesteigerte Zuggewichte zunehmend schwieriger. So hatten die Augsburger B IX während der Monate Juli und August fast täglich das Vergnügen, an ihrem Bereitschaftstag im Vorspann des Morgenschnellzugs zur Abwechslung einmal nach Ulm statt dem ewigen Pleinfeld mitrennen zu dürfen, und in Buchloe war es selbstverständlich, daß sie am München-Lindauer Schnellzug nach Abgabe ihrer vier-

achsigen Postambulanzen und später auch des Durchgangswagens nach Lindau, der bösen Rampe vor Günzach halber, ihrer Münchener Schwester bis Kempten Assistenz leisteten. Auch in Rosenheim hieß es häufig genug, nach Traunstein vorspannen und umgekehrt von Freilassing herauf bis zur gleichen Station. Die Strecke Treuchtlingen – Würzburg konnte ohne häufigen Vorspann in beiden Richtungen an den Schnellzügen im Sommer nicht mehr pünktlich bedient werden; meist fuhren zwei Würzburger B IX, auch von Nürnberg fuhren die B IX oft zweispännig über die schwierige, mit Sägeprofil gesegnete Strecke nach Würzburg hinüber. Unter solchen Umständen mußten ihre Tage im Schnellzugsdienst auf den Hauptlinien bald gezählt sein, und 1888/89 waren die beiden heimischen Lokomotivfabriken bereits mit neuen Entwürfen beschäftigt.

Ende 1889 erschien bei Krauss die B X, eine 2/3-gekuppelte Verbundmaschine mit zwar wesentlich stärkerer Dampfmaschine und auf 29 t erhöhtem Adhäsionsgewicht, jedoch nur wenig größerem Kessel. Mit dieser Maschine wurde der Versuch gemacht, nochmals mit einer dreiachsigen Maschine das Auslangen zu finden, was das Beibehalten der bisherigen Heizhausstände und Drehscheiben von nur 12 m Durchmesser gestattet hätte. Allein dieses Verfahren sollte sich bald als unmöglich erweisen.

So kam bereits im Februar 1892 die Maffei'sche Neuschöpfung, die 2/4-gekuppelte Lokomotive der Klasse B XI, zuerst als Zwillings, seit Anfang 1894 in verbesserter Auflage als Verbundmaschine heraus, welche alsbald den Schnellzugsdienst auf fast allen Hauptstrecken übernahm.

Am längsten behauptete sie sich am Orient-Express nach Simbach, den sie noch 1895 führte, und teilweise auch auf der Strecke München – Kempten. Ansonsten blieb der B IX der Schnellzugsdienst nur noch auf minder wichtigen Strecken mit leichten Zügen vorbe-

halten, wie Buchloe – Augsburg – Pleinfeld, Bamberg – Schweinfurt – Bad Kissingen, München – Starnberg usw. Sonst war sie, das Los aller Schnellzugslokomotiven, deren Leistung nicht mehr genügt, auf Bedienung von Personenzügen angewiesen, für welche sie jedoch auf den steigungsreichen Strecken, ihres großen Rades halber, nicht recht geeignet war. Obendrein bekam sie, z.B. in Rosenheim, teilweise sogar Torf zu verspeisen, was natürlich ihre Leistungsfähigkeit nicht eben erhöhte. Wegen ihres großen Radstandes war sie auf der kurvenreichen Strecke Kempten – Lindau mit vielen Krümmungen von 300 m, meist 292 m bis 284 m Radius nicht zugelassen. Heute allerdings fährt auf besagter Strecke die klobige, schwere preußische P 8 mit größerem festen Radstand.

So in den Personenzugsdienst gedrängt, standen ab Mitte der neunziger Jahre der nun langsam alternden B IX noch Zeiten harter Arbeit bevor. Durch den starken Verkehrsaufschwung dieser Jahre entstand sprunghaft größerer Bedarf an Lokomotiven, der aus finanziellen und sonstigen Gründen nicht durch genügend schnelle Nachbeschaffung von Fahrzeugen gedeckt werden konnte. Man sah sich gezwungen, die vorhandenen Maschinen, auch ältere stärker als bisher, oft bis aufs äußerste auszunützen, und dies führte zur Doppelbesetzung auch noch bei der schon fast 25 Jahre alten B IX, deren bisheriger tadelloser Zustand bei guter Instandhaltung und Pflege naturgemäß darunter litt, daß die Maschinen jetzt fast fortwährend ohne Rast und Ruh auf der Fahrt waren. Die Folgen blieben nicht aus. Gab es früher fast nie ein Liegenbleiben und Ausspannen wegen allfälliger Defekte, so stellten sich jetzt derartige Störungen häufiger ein. Dazu kam, daß die Personenzüge durch Beigabe der vierachsigen Postambulanzen und der neuen dreiachsigen Ci-Wagen sowie die Einstellung von Eilgüterwagen oft die zulässige Belastung überschritten, ohne daß immer Vorspann bei der Hand war.

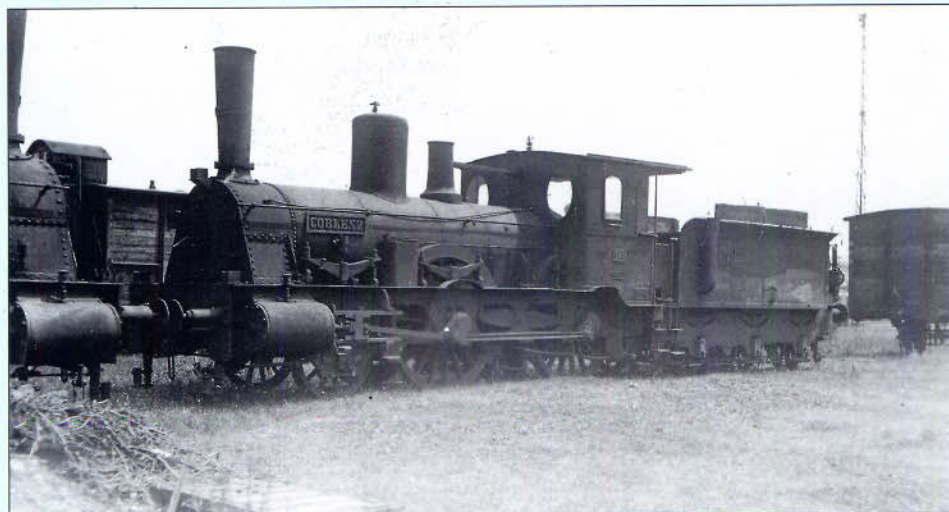
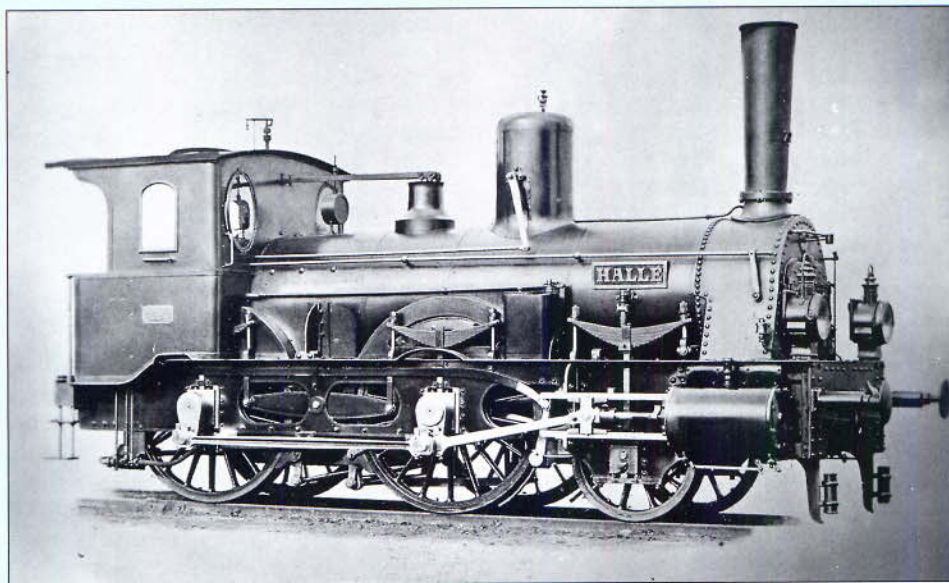


Bild 45: Die B IX HALLE vor dem Kgl. bayerischen Hofzug in Prien im Jahre 1889.

Abb.: Archiv Krauss-Maffei

Bild 46: Bei dieser Aufnahme der HALLE handelt es sich mit Sicherheit um ein Werkfoto, das aber im Krauss-Maffei-Archiv nicht mehr vorhanden ist. **Abb.: Sammlung Asmus**

Bild 47: Nach rund 45 Dienstjahren wartet die B IX COBLENZ um 1922 noch weitgehend vollständig auf ihr Ende.



Das Ende der neunziger Jahre brachte den B IX nochmals ab und zu schönere Tage, als die in den Schnellzügen der Hauptstrecken sich mehr und mehr häufenden vierachsigen "Harmonika"-Wägen auch für die B XI Vorspann benötigten. So wurden z.B. die Schnellzüge 18/5 München – Ulm und zurück bis zum 1. Mai 1902 täglich "zweispännig" gefahren, indem eine B IX der B XI beigegeben wurde. ALTENSTADT, BIESSENHOFEN und DEGGENDORF versahen lange Zeit diesen Dienst. Um die Jahrhundertwende stand die B IX, vom Schnellzugsdienst auf den Hauptstrecken verdrängt, fast zur Gänze im Personenzugdienst. Immerhin betrugen ihre an Schnellzügen geleisteten Kilometer im Jahre 1900 noch 709 792 km, wovon allein ca. 336 000 km auf die Führung der Schnellzüge der Strecke Buchloe – Augsburg – Pleinfeld fielen, eine geringe Anzahl auf die Strecke Bamberg – Schweinfurt, der Rest auf andere Linien. Im Jahre 1895 waren es noch 1 340 873 km und 1896 dann 911 819 km an Schnellzügen gewesen. Insgesamt ergaben sich 6 373 482 km für die B IX im Jahre 1900, somit pro Maschine 46 937 km im Durchschnitt, einschließlich der in Hauptreparatur befindlichen. Für das Jahr 1913 lauten diese Zahlen, bezogen auf 85 noch im Dienst befindliche B IX (fast ausschließlich Staatsbahn-B IX), an Schnellzü-

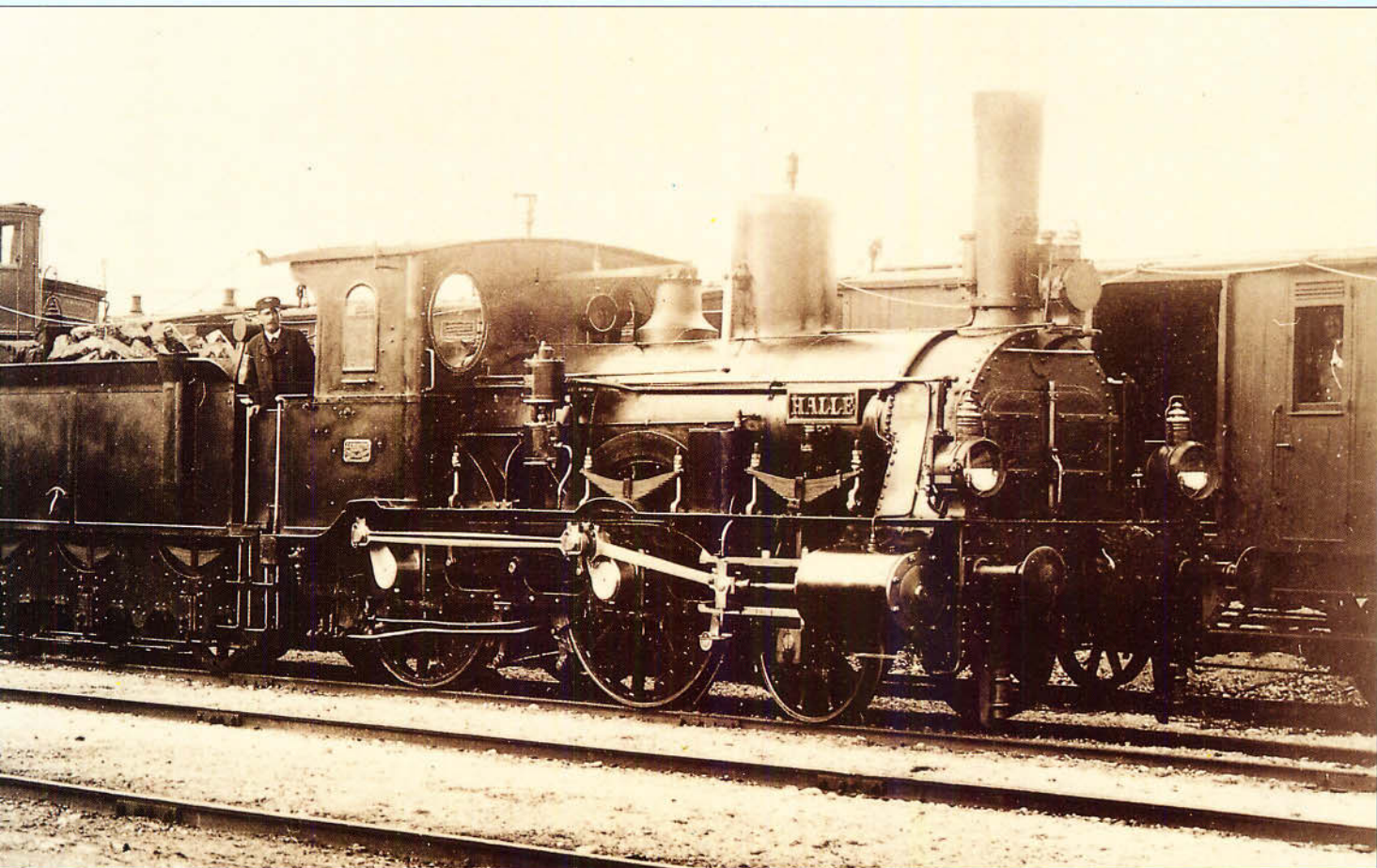
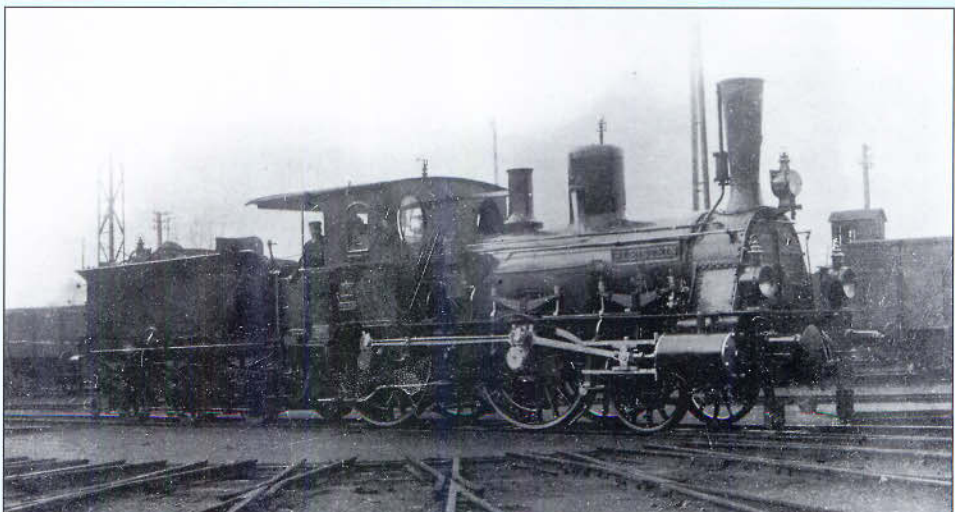


Bild 48 (rechts): Von Anfang der achtziger Jahre bis ca. 1913/14 gehörte die ALLING zum eisernen Bestand an B IX in Augsburg.
Abb.: Sammlung Hesselink

Bild 49 (rechts unten): Die B IX PLEISTEIN auf der reichlich knapp bemessenen gedeckten Drehscheibe eines kleinen Heizhauses in Franken oder der Oberpfalz.
Abb. 47 und 49: Sammlung Dr. Scheingraber



gen 17 000 km, also nur mehr Gelegenheitsfahrten, dagegen 118 000 km an Eilzügen, an Personenzügen 1 800 000 km und im ganzen 2 487 000 km, was einer Jahresleistung pro Maschine von 29 260 km entspricht.

Mit dem Erscheinen der C V, S 3/5, S 2/5 erreichte dieser Hilfsdienst der B IX an Schnellzügen sein Ende, und seit jener Zeit, als der größte Teil des Personenzugdienstes auf den Hauptstrecken bereits von der nunmehr degradierten B XI, der D XII und den neuen P 3/5 besorgt wurde, datiert ihr Verschwinden von den Hauptstrecken überhaupt; sie war nur noch an leichten Zügen und auf Nebenstrecken zu sehen.

Als 1906 die erste, die 1000, aus ihren Reihen geschieden war, nahte das Ende ihrer Tage allmählich auch für die übrige Schar. 1909 machte sich der verhängnisvolle Ukas Frauendorfers auch bei ihnen fühlbar, wenn auch der konservativ denkende Nachfolger Seidlein noch ein Massensterben verhinderte.

Bei Kriegsbeginn waren laut Betriebsnachweis Ende 1914 ca. 72 Staatsbahn-B IX vorhanden, sämtliche Ostbahn-Exemplare waren bis zu diesem Zeitpunkt bereits aus dem Dienst gezogen und abgestellt. Der unselige Krieg gebot zwar einstweilen weiterer Kassierung Einhalt und verlängerte so zunächst ihre Lebensdauer, aber auch ihre Leidenszeit, da die B IX

Herstellerverzeichnis und Ausmusterungsdaten Lokomotiven der Klasse B IX

Inv. Nr.	Name	DR*	Hersteller F.Nr.	Abnahme	Erstbeheimatung	Ausmusterung	Anmerkung
50 B IX, bestellt mit Vertrag vom 30.03.1873							
602	STEINBERG		Maffei 953	10.03.1874	München	1913	zl, Te an C III DELPHIN 1895 nK, CW Nür
603	LEISTEN		Maffei 954	10.03.1874	München	1914	zl
604	TRIFELS		Maffei 955	10.03.1874	München	1911	zl
605	LABER	34 7421	Maffei 956	10.03.1874	München/Nürnberg	1924	
606	MADENBURG		Maffei 957	07.03.1874	München	1913	WaL 229
607	EBERNBURG		Maffei 958	13.03.1874	München	1920	05.1920 zl, Te hinterstellt
608	DONNERSBERG		Maffei 959	01.04.1874	München	1909	1909 zl CW Reg, Te hinterstellt
609	KROBSBURG	34 7422	Maffei 960	02.04.1874	München/Nürnberg	1923	1923 zl Maffei, Herbst 1923
610	MICHELSBERG	34 7423	Maffei 961	09.04.1874	München/Nürnberg	1924	1924
611	SINNBERG		Maffei 962	13.04.1874	München	1920	
612	TITTMONING		Maffei 963	18.04.1874	München	1914	1916 zl, Te an C III
613	MILTENBERG		Maffei 964	23.04.1874	München	1915	1915 zl, Te an C III KREUZBERG
614	GRÜNSTADT		Maffei 965	05.05.1874	München	1911	1911 WaL 236
615	DEIDESHEIM		Maffei 966	05.05.1874	München	1913	1911 zl, Te an C III
616	ANNWEILER		Maffei 967	15.05.1874	München	1910	1910 zl CW We, Te an C III BLÜCHER
617	BERGZABERN		Maffei 968	15.05.1874	München	1914	1914 zl CW We, Te an C III SCHWARZENBERG
618	WACHENHEIM		Maffei 969	23.05.1874	München	1922	
619	FREINSHEIM		Maffei 970	30.05.1874	München	1916	1916 WaL 243
620	AMORBACH		Maffei 986	29.07.1874	München	1922	1922
621	DINGOLFING		Maffei 987	05.08.1874	München	1913	1913 zl, Te an C III
622	WEISSENSTADT		Maffei 988	11.08.1874	München	1921	1921
623	GUNDELFINGEN		Maffei 989	29.08.1874	München	1922	
624	GEROLZHOFFEN		Maffei 990	22.08.1874	München	1909	1909 zl, Kessel an B IX SIMBACH, Te an C III
625	MÜNNERSTADT		Maffei 991	28.08.1874	München	1914	1914
626	ARNSTEIN		Maffei 992	03.09.1874	München	1909	1909 vk Schweitzer & Oppler
627	OBERNBURG		Maffei 993	09.09.1874	München	1920	1909
628	HILPOLTSTEIN		Maffei 994	16.09.1874	Nürnberg	1910	1910 zl, Te an C III
629	SCHÖNSEE		Maffei 995	22.09.1874	Nürnberg	1911	1911 WaL 238
630	BERNECK		Maffei 996	26.09.1874	Nürnberg	1920	
631	WOLFSTEIN		Maffei 997	02.10.1874	Nürnberg	1914	1914 zl, Te hinterstellt
632	EBERN		Maffei 998	09.10.1874	Nürnberg	1917/19	1909 zl, Te an C III MAISACH, 1895 nK in CW Nür
633	VILSECK		Maffei 999	15.10.1874	Nürnberg	1911	1913
634	1000		Maffei 1000	20.10.1874	Nürnberg	1906	1905 gem Vfg v. 19./29.1.1905 an Dt. Museum, München
635	WÖRTH		Maffei 1001	26.10.1874	Nürnberg	1916	
636	WINNWEILER	34 7424	Maffei 1002	03.11.1874	Nürnberg/Würzburg	1924	1924
637	RÖTTINGEN		Maffei 1003	07.11.1874	Nürnberg	1922	1922 WaL 245
638	EIBELSTADT	34 7425	Maffei 1004	15.11.1874	Nürnberg/Würzburg	1924	1924
639	PLEISTEIN		Maffei 1005	20.11.1874	Nürnberg/Augsburg	1914	1914 zl, Te an C III ROTTECK
640	VELBURG		Maffei 1006	26.11.1874	Nürnberg/Würzburg	1913	1914 zl, Te an C III 1161
641	BILLIGHEIM	34 7426	Maffei 1007	02.12.1874	Würzburg	1923	1923 zl Maffei Herbst 1923
642	VOLKACH		Maffei 1008	09.12.1874	Augsburg	1922	
643	RHEINZABERN		Maffei 1009	09.12.1874	Augsburg	08.1921	1921
644	WINDSBACH		Maffei 1010	28.12.1874	Augsburg	1922	1922
645	AUERBACH		Maffei 1011	28.12.1874	Augsburg	1914	
646	BISCHOFSEHEIM		Maffei 1012	30.12.1874	Augsburg	1911	1910 zl, Te an C III LANDSTUHL
647	BERCHING	34 7427	Maffei 1013	05.01.1875	Augsburg	1923	1923 zl Maffei Herbst 1923
648	GRÄFENBERG		Maffei 1014	11.01.1875	Nürnberg	1918/19	30.06.1919 zl, Te an C III BLIES- KASTEL
649	WEMDING		Maffei 1015	16.01.1875	Nürnberg	1917/19	1913 vk
650	POTTENSTEIN		Maffei 1016	03.02.1875	Nürnberg	1921	
651	OBERMOSCHEL		Maffei 1017	11.02.1875	Nürnberg	1915	1916 WaL 230

* vorgesehene Betriebsnummer nach dem vorläufigen Umzeichnungsplan von 1923

zu allen möglichen und unmöglichen Dienstleistungen herangezogen werden mußten. Insbesondere tat ihnen das Vorspannen an Güter- und Militärzügen weh. Einige wurden während dieser Zeit ausgeschieden, so daß laut Inventar 1920 noch 64 B IX vorhanden waren. Aber jetzt wurde das Ende der Bayerischen Staatsbahnen für sie sehr verhängnisvoll. Die alsbald beginnende radikale Kassierung, welche Berliner Vernichtungswut gegen alles Alte, nicht preußisch Bodenständige ins Werk setzte, weihte sämtliche noch vorhandene Maschinen dem Untergang. Viele wurden in den heimischen Werkstätten, insbesondere in Regensburg abgebrochen, manchen aber blieb die Schmach nicht erspart, an Alteisenhändler verschachert und bis außer Landes verschleppt zu werden. So wurden STARNBERG, DEGGENDORF und BIESSENHOFEN in der Nähe von Frankfurt gesehen. Einigen wenigen

war es beschieden, ihre Tage an der einstigen Geburtsstätte zu beenden. So sah der Verfasser im Herbst 1923 KROBSBURG, die Blesierte von Faulenberg, der seitdem die Seitenfenster fehlten, BERCHING, KEMNATH, BILLIGHEIM und die schönen 1878er SCHNABELWAID und CREUSSEN, nacheinander mit wehmütigen, der Jugendzeit entstammenden Empfindungen, bei Maffei in der Hirschau in Trümmer sinken. Sie setzten ihrer Demolierung den zähesten Widerstand entgegen, so noch in ihrer letzten Stunde Zeugnis ablegend von der guten unverwüstlichen Maffeischen Arbeit der alten Zeit!

Die letzten B IX, die der Verfasser im Dienst gesehen hat, waren ALLING und MOSEL, beide alte Bekannte vom Augsburger Stamm: ALLING, als sie 1922 an einem Schnellzug in München nach Salzburg Vorspann leistete. Leider besaß sie ihren schönen schlanken

Kamin nicht mehr, sondern den roh geformten, oben glatt abgestochenen Schlot ohne Abschluß. Die MOSEL war 1923 noch am Schnellzug von Augsburg nach Buchloe zu sehen. KEHL, COBLENZ und andere standen 1923 in Rosenheim abgestellt, NANNHOFEN und MEITINGEN harrierten in Augsburg auf ihrem Posten bis ganz zuletzt aus. 1925 war ELBE in der CW Regensburg zu sehen, und noch 1928 konnte man in Neu-Ulm die HALLE inmitten einer Schar bereits kassierter Maschinen erblicken. So ist uns nur die 1000 erhalten geblieben.

Einzelangaben zur Beheimatung der B IX

602 STEINBERG: Fabrikneu München bis zur Einlieferung der zweiten Serie im Lauf des Jahres 1876. In den achtziger und neunziger Jahren Standort in Nürnberg und Lichtenfels. Spätere Standorte unbekannt, jedenfalls bis zum Ende im Norden des Landes.

603 LEISTEN: Erster Standort wie STEINBERG. Ab 1877 in Nürnberg oder Würzburg. 1893 in Bamberg, 1910 nach Neu-Ulm und dort kassiert.

604 TRIFELS: Erster Standort wie STEINBERG. In den achtziger und neunziger Jahren in Nürnberg, vielleicht einige Zeit in Würzburg. Etwa 1901 nach Treuchtlingen, von dort im Mai 1906 nach Landshut, September 1909 nach Weiden, Juni 1911 nach Landshut zurück und dort 1911 kassiert.

605 LABER: Erste Zeit wie STEINBERG, achtziger Jahre in Nürnberg, etwa 1895 nach Bamberg, spätere Standorte unbekannt.

606 MADENBURG: Erste Zeit wie STEINBERG, achtziger und neunziger Jahre in Nürnberg. Spätere Standorte unbekannt, jedoch sicher im Norden.

607 EBERNBURG: Erste Jahre wie STEINBERG, achtziger und neunziger Jahre in Nürnberg, vielleicht auch in Würzburg oder Bamberg. Späteres unbekannt.

608 DONNERSBERG: Erste Jahre wie STEINBERG, achtziger Jahre in Würzburg, Mai 1892 nach Augsburg und dortselbst bis nach 1900, vielleicht bis zur Kassierung im Jahr 1909.

609 KROBSBURG: Erste Zeit wie STEINBERG, achtziger Jahre in Würzburg und Bamberg (am Faulenberg-Unfall 1.7.1886 beteiligt). 1910 oder 1911 von Bamberg nach Neu-Ulm und dort bis zur Kassierung.

610 MICHELSBERG: Erste Zeit wie STEINBERG, Ende der siebziger Jahre oder Anfang der achtziger Jahre nach Würzburg. Ob sie dort verblieb oder auch anderswo war, ist unbekannt. Sicher ist ihre Überstellung 1911 oder 1912 nach Kempten und 1917 nach Augsburg, nach vorhergegangenen kurzen Gastspiel in Neu-Ulm.

611 SINNBERG: Erste Zeit wie STEINBERG. Glaublich Ende der siebziger Jahre oder Anfang der achtziger Jahre nach Aschaffenburg. Späteres unbekannt.

612 TITTMONING: Erste Jahre wie STEINBERG, dann in Würzburg bis ca. um die Jahrhundertwende. Hierauf in Rosenheim, spätere Standorte unbekannt.

613 MILTENBERG: Erste Jahre wie STEINBERG, dann in Würzburg, zuerst vielleicht auch in Nürnberg. Im Mai 1892 nach Augsburg, 1910 oder 1911 nach Neu-Ulm und dortselbst bis zur Kassierung.

614 GRÜNSTADT: Erste Jahre wie STEIN-

BERG, achtziger Jahre in Nürnberg, 1889 nach Augsburg. Dasselbst bis 1908 oder 1909. Letzter Standort unbekannt.

615 DEIDESHEIM: Erste Jahre wie STEINBERG, achtziger Jahre in Nürnberg, 1892 oder 1893 nach Lichtenfels. 1900 oder 1901 nach München und im Mai 1906 nach Aschaffenburg.

616 ANNWEILER: Erste Jahre wie STEINBERG, achtziger Jahre in Nürnberg, Mai 1896 nach Augsburg. 1900 nach München, späterer Standort unbekannt, letzter Standort glaublich Nördlingen.

617 BERGZABERN: Erste Jahre wie STEINBERG, achtziger Jahre in Nürnberg, im Mai 1892 nach Augsburg. Dasselbst bis nach 1900. Späteres unbekannt.

618 WACHENHEIM: Erste Jahre wie STEINBERG, achtziger Jahre in Nürnberg, 1892 nach Bamberg und von dort etwa 1910 nach Neu-Ulm. Mai 1913 nach Regensburg und April 1914 nach Schwandorf. Dort bis zur Kassierung.

619 FREINSHEIM: Erste Jahre wie STEINBERG, achtziger Jahre in Nürnberg, 1892 nach Bamberg, ca. 1910 nach Neu-Ulm. Dortselbst bis 1916.

620 AMORBACH: Heimatstation während der ersten Jahre wahrscheinlich München, ab 1876/77 in Nürnberg, bald nach Würzburg oder Aschaffenburg, 1910 oder 1911 nach Kempten, 1917 nach Neu-Ulm.

621 DINGOLFING: Erste Jahre wie AMORBACH, achtziger und bis Mitte der neunziger Jahre in Nürnberg, dann Treuchtlingen, Mai 1906 nach Landshut, letzte Station unbekannt, möglich noch kurze Zeit in Schwandorf oder Eger.

622 WEISSENSTADT: Erste Jahre wie AMORBACH, dann achtziger und neunziger Jahre in Nürnberg. Ende der neunziger Jahre kurz in München. Nach 1900 glaublich in der Oberpfalz und als letzte Station Weiden.

623 GUNDELFINGEN: Erste Jahre wie AMORBACH, dann achtziger Jahre in Nürnberg oder Würzburg (beteiligt am Unfall am Faulenberg am 1.7.86). Später in Bamberg und von dort ca. 1910 nach Neu-Ulm. Dortselbst bis zur Kassierung 1922.

624 GEROLZHOFEN: Erste Jahre wie AMORBACH, dann achtziger Jahre in Würzburg, späterer Stationsort unbekannt, ebenso die letzte Stationierung.

625 MÜNNERSTADT: Erste Jahre wie AMORBACH, dann achtziger und neunziger Jahre in Würzburg oder Aschaffenburg, weiteres unbekannt. Zuletzt möglicherweise in Nördlingen.

626 ARNSTEIN: Erste Jahre wie AMORBACH, achtziger und neunziger Jahre in Aschaffenburg, weiteres unbekannt. Jedenfalls aber immer im Norden.

627 OBERNBURG: Erste Jahre in München, achtziger Jahre in Nürnberg, dann Würzburg oder Bamberg. Ab 1900 oder 1901 einige Zeit in München. Ca. 1905 glaublich nach Ingolstadt und ab 1912 in Neu-Ulm.

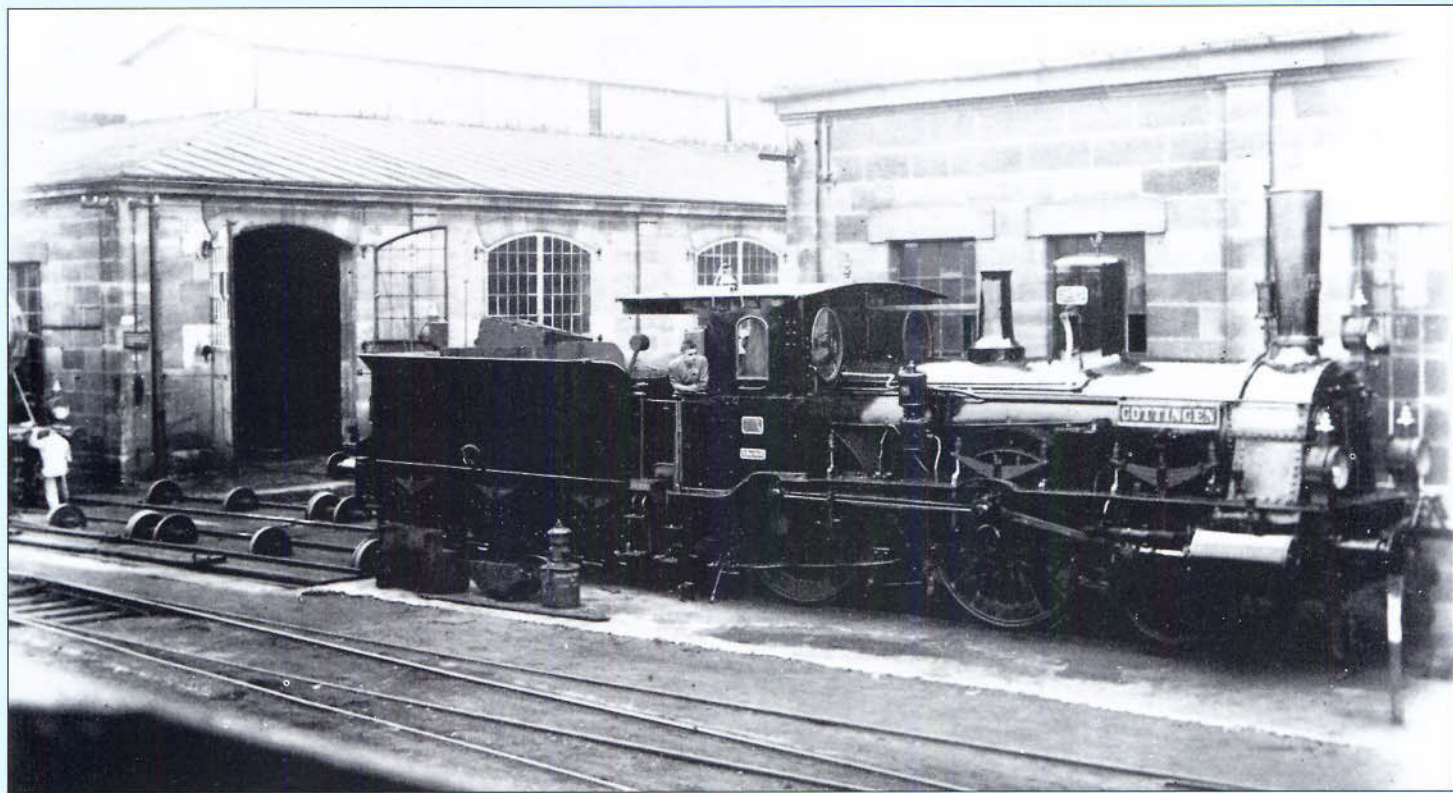
628 HILPOLTSTEIN: Soweit feststellbar fabriken neu in Nürnberg, dortselbst bis Mai 1896. Sommer 1896 nach Augsburg und von dort 1900 nach München, bald nach Treuchtlingen und im Mai 1906 nach Landshut.

629 SCHÖNSEE: Erste Station in Nürnberg, achtziger und neunziger Jahre glaublich in Aschaffenburg. Weiteres unbekannt. Immer aber blieb sie im Norden.

630 BERNECK: Erste Station Nürnberg, acht-

Herstellerverzeichnis und Ausmusterungsdaten Lokomotiven der Klasse B IX								
Inv. Nr.	Name	DR ¹⁾	Hersteller FNr.	Abnahme	Erst- beheimatung	Ausmusterung		Anmerkung
2. Serie, bestellt mit Vertrag vom 11.10.1875								
725	KEHL		Maffei 1089	27.03.1876	München	1922	1922	
726	STRASSBURG		Maffei 1090	01.04.1876	München	1917/19	10.03.1920	WaL 234
727	WESEL		Maffei 1091	08.04.1876	Nürnberg	1922	1922	
728	COBLENZ		Maffei 1092	15.04.1876	Nürnberg	1922		
729	EISENACH		Maffei 1093	24.04.1876	Nürnberg	1919	10.02.1920	
730	DRESDEN		Maffei 1094	01.05.1876	Nürnberg	1917/19	18.02.1919	WaL 244
731	ERFURT		Maffei 1095	09.05.1876	Nürnberg	1921	1921	
732	GÖTTINGEN		Maffei 1096	16.05.1876	München	1922		
733	GOTHA		Maffei 1097	22.06.1876	München	1910	1910	zl CW Mü, Te an C III STIGLMAIER
734	HALLE	34 7428	Maffei 1098	01.07.1876	München	1924	1924	WaL 285 Neu-Ulm, zl 1929
735	TÜBINGEN		Maffei 1099	07.07.1876	München	1922	1922	
736	MAGDEBURG		Maffei 1100	15.07.1876	München	1922		
737	MANNHEIM		Maffei 1101	22.07.1876	München	1921		
738	MEININGEN	34 7429	Maffei 1102	02.08.1876	München	1924	1924	
739	WEIDEN		Maffei 1103	08.08.1876	München	1921/22	1902	nK CW We
740	DEGGENDORF		Maffei 1104	16.08.1876	Nürnberg	1921	1921	
741	PLATTING	34 7430	Maffei 1105	23.08.1876	München	1924	1925	
742	KEMNATH	34 7431	Maffei 1106	30.08.1876	München	1923	1923	zl Maffei Herbst 1923
743	ALTENSTADT		Maffei 1107	19.09.1876	Nürnberg	1913	1910	zl CW Mü, Te an C III LÖWE
744	SINZING	34 7432	Maffei 1108	14.09.1876	München	1923	1923	
745	ALLING		Maffei 1109	22.09.1876	München	1922		
746	ERMETZHOFFEN		Maffei 1110	30.09.1876	München	1916	1916	zl, Te an B IX ELBE
747	LEHRBERG		Maffei 1111	11.10.1876	München	1921	1921	
748	WINTERHAUSEN		Maffei 1112	18.10.1876	München	1919	18.02.1919	zl CW Reg, Te an C III GAY-LUSSAC
749	OBERKOTZAU		Maffei 1113	12.04.1877	Nürnberg	1922	1922	
750	HEIGENBRÜCKEN	34 7433	Maffei 1114	19.04.1877	Nürnberg	1923	1923	
751	KIRCHENLAIBACH	34 7434	Maffei 1115	26.04.1877	Nürnberg	1924	1924	
752	BIESSENHOFEN		Maffei 1116	04.05.1877	Nürnberg	1921	1921	
753	VILSHOFEN		Maffei 1117	12.05.1877	Nürnberg	1921	1921	
754	GEISELHÖRING		Maffei 1118	22.05.1877	Nürnberg	1921	1921	
755	ZWIESEL		Maffei 1119	30.05.1877	München	1921	1921	
756	RHEIN		Maffei 1120	08.06.1877	München	1916	1912	zl, Te an C III GLUCK
757	MOSEL	34 7435	Maffei 1121	19.06.1877	München	1924	1924	zl CW Reg
758	ELBE	34 7436	Maffei 1122	04.07.1877	München	1924	1924	zl CW Reg
759	ODER		Maffei 1123	26.07.1877	München	1922		
760	LAHN		Maffei 1124	26.09.1877	München	1921	1921	
769	MARBURG		Maffei 1147	05.10.1877	Nürnberg	1921	1921	
770	FULDA		Maffei 1148	10.10.1877	Nürnberg	1922	1922	
771	CARLSBAD		Maffei 1149	21.10.1877	Nürnberg	07.1921	1921	
772	CREUSSEN	34 7437	Maffei 1150	29.12.1877	München	1923	1923	zl Maffei Herbst 1923
773	KÖNIGSHOFEN		Maffei 1151	21.01.1878	München	1920	1920	
774	SCHNABELWALD	34 7438	Maffei 1152	29.01.1878	München	1923	1923	zl Maffei
775	GIESSEN	34 7439	Maffei 1153	11.02.1878	München	1924	1924	
776	NASSAU		Maffei 1145 ¹⁾	25.06.1878	München	1922		
777	AACHEN		Maffei 1176	27.06.1878	München	1920		
778	DÜREN		Maffei 1177	05.07.1878	München	1914	1914	zl, Te an C III FUGGER
779	HORNBAACH		Maffei 1178	22.07.1878	Nürnberg	1922	1922	
780	TRIER		Maffei 1179	01.08.1878	Nürnberg	1922		
¹⁾ Die B IX mit den FNr. 1142 bis 1144 und 1146 wurden aus der laufenden Serie nach Rumänien geliefert, daher erhielten die letzten vier bayerischen B IX die FNr. 1176 bis 1179								

Inv. Nr.	Name	DR	Hersteller FNr.	Anlieferung	Abnahme	Erstbeheimatung	Ausmusterung	Anmerkung
3. Serie, bestellt mit Vertrag vom 15./21.06.1886								
110	MEITINGEN		Maffei 1437	19.04.1887	09.05.1887	München	1922	
112	NANNHOFEN		Maffei 1438	26.04.1887	13.05.1887	München	1922	
146	STARNBERG		Maffei 1439	04.05.1887	19.05.1887	München	1921	1921
138	TRAUNSTEIN		Maffei 1440	08.05.1887	22.05.1887	München	1922	
115	KISSINGEN	34 7440	Maffei 1441	13.05.1887	26.05.1887	München	1923	1923
139	SALZBURG		Maffei 1442	18.05.1887	01.06.1887	München	1919	27.05.1919 zl, Te an C III



637 RÖTTINGEN: In der ersten Zeit in Nürnberg, während der achtziger Jahre und wahrscheinlich bis Mitte der neunziger Jahre dann in Würzburg und in Bamberg. Vom Mai 1897 bis zur Jahrhundertwende in München. Später glaublich einige Zeit in Rosenheim oder Freilassing stationiert. Spätere Standorte unbekannt.

638 EIBELSTADT: Erste Zeit in Nürnberg, achtziger und bis Mitte der neunziger Jahre in Würzburg, dann Bamberg. 1907/08 wieder in Würzburg. 1917 (wahrscheinlich schon seit 1913 oder 1914) in Schwandorf und zuletzt vielleicht in Aschaffenburg.

639 PLEISTEIN: Zuerst glaublich in Nürnberg, möglich aber ist, daß sie schon fabrikneu nach Augsburg kam, wo sie bereits ab Mitte der siebziger Jahre stand, und von dort in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre, spätestens 1889 nach Nürnberg und später möglicherweise nach Lichtenfels. Zuletzt glaublich in der Oberpfalz.

640 VELBURG: Erste Station Nürnberg oder Würzburg, achtziger und neunziger Jahre in Nürnberg und in Würzburg. Im Mai 1896 nach Augsburg und daselbst bis ca. 1908 oder 1909. Späteres unbekannt.

641 BILLIGHEIM: Erste Station Nürnberg oder Würzburg, achtziger und neunziger Jahre in Nürnberg und Bamberg oder Lichtenfels. Spätere Standorte unbekannt. Im Krieg in Schwandorf und zuletzt in Nördlingen, soweit bekannt.

642 VOLKACH: Fabrikneu nach Augsburg, wo sie bis 1909 oder 1910 blieb. Später glaublich in der Oberpfalz. Kriegszeit und Nachkriegsjahre Stationierung unbekannt.

643 RHEINZABERN: Fabrikneu nach Augsburg. Daselbst bis Herbst 1909. Dann in Regensburg. April 1913 nach Rosenheim, bald wieder nach Regensburg zurück, woselbst 1921 kassiert.

644 WINDSBACH: Fabrikneu nach Augsburg. Daselbst bis 1. März 1915. Von diesem Zeitpunkt an bis zur Kassierung 1922 in München.

645 AUERBACH: Fabrikneu nach Augsburg. Daselbst von 1874 bis 1911 oder 1912. 1912/13 in Rosenheim oder Freilassing. Spätere Standorte unbekannt. Kassiert 1914. (Führte am 26. Juni 1892 den Extrazug des Fürsten v. Bismarck von Augsburg bis Gunzenhausen.)

646 BISCHOFSEIM: Fabrikneu nach Augsburg. Dortselbst bis ca. 1910 oder 1911. Letzter Standort nicht bekannt.

647 BERCHING: Fabrikneu sehr wahrscheinlich Augsburg. Siebziger Jahre und bis mindestens 1882 dortselbst. Alsdann Nürnberg. Spätere Standorte nicht genau bekannt.

648 GRÄFENBERG: Fabrikneu wahrscheinlich Nürnberg. Achtziger Jahre und bis 1892

dortselbst. Juni 1892 nach Augsburg. Von dort 1.3.1915 nach München, wo sie 1918 oder 1919 kassiert wurde.

649 WEMDING: Fabrikneu wahrscheinlich Nürnberg. Achtziger Jahre und bis 1896 dortselbst. Dann nach München und 1901 nach Treuchtlingen. Mai 1906 nach Landshut, weitere Standorte unbekannt.

650 POTTENSTEIN: Fabrikneu wahrscheinlich Nürnberg, achtziger und neunziger Jahre dortselbst. Nächste Station unbekannt, vielleicht aber bis zur Überstellung nach Augsburg 1911 oder 1912 in Nürnberg. 1917 war sie noch in Augsburg und blieb sehr wahrscheinlich bis zur Kassierung 1921 dort.

651 OBERMOSCHEL: Fabrikneu wahrscheinlich in Nürnberg. Achtziger Jahre und bis 1895 oder 1896 dortselbst. Dann in München und daselbst bis ca. 1900 oder etwas länger. Späterer Standort glaublich Ingolstadt. Letzter unbekannt.

725 KEHL: Fabrikneu in München und daselbst bis nach 1900. Nächster Standort unbekannt. Im Krieg und nachher in Rosenheim und dort kassiert.

726 STRASSBURG: Fabrikneu in München und dort bis nach 1901. Nächster Standort unbekannt. Im Krieg in Mühldorf oder Simbach.

727 WESEL: Fabrikneu in Nürnberg. Achtziger und neunziger Jahre dortselbst. Weitere Standorte nicht bekannt. Zuletzt wahrscheinlich in der Oberpfalz.

728 COBLENZ: Fabrikneu in Nürnberg und daselbst bis 1896. Alsdann kurz nach München und im Februar 1897 nach Augsburg. April 1910 nach Regensburg, von wo im August 1912 nach Rosenheim. Dort bis zur Kassierung 1922.

729 EISENACH: Fabrikneu in Nürnberg. Achtziger Jahre dortselbst. Anfang der neunziger Jahre nach Bamberg, 1897 nach München. Seit ca. 1912 in Kempten und dort bis zur Kassierung 1919. Zwischen München und Kempten noch weiterer Standort möglich.

Fahrzeiten Mitte der siebziger Jahre, als die B IX den Schnellzugsdienst übernahm

Courierzug 349		Courierzug 350	
München	ab 11 Uhr 05 Min.	an 5 Uhr 20 Min.	
Rosenheim	an 12 Uhr 25 Min.	ab 4 Uhr 00 Min.	
	ab 12 Uhr 30 Min.	an 3 Uhr 45 Min.	
Brannenburg		ab 3 Uhr 29 Min.	
Oberaudorf	1 Uhr 04 Min.	ab 3 Uhr 13 Min.	
Kufstein	an 1 Uhr 15 Min.	ab 3 Uhr 00 Min.	
Innsbruck	an 3 Uhr 20 Min.	an 12 Uhr 38 Min.	
Bozen	an 8 Uhr 57 Min.	ab 6 Uhr 49 Min.	
Verona	an 12 Uhr 55 Min.	ab 2 Uhr 12 Min.	
Courierzug 110		Courierzug 109	
München	ab 6 Uhr 30 Min.	an 8 Uhr 20 Min.	
Treuchtlingen	an 9 Uhr 25 Min.	ab 5 Uhr 20 Min.	
	ab 9 Uhr 40 Min.	an 5 Uhr 00 Min.	
Gunzenhausen	an 10 Uhr 10 Min.	ab 4 Uhr 38 Min.	
	ab 10 Uhr 20 Min.	an 4 Uhr 25 Min.	
Ansbach	an 10 Uhr 57 Min.	ab 3 Uhr 50 Min.	
	ab 10 Uhr 59 Min.	an 3 Uhr 48 Min.	
Marktbreit	12 Uhr 33 Min.	2 Uhr 26 Min.	
Würzburg	an 1 Uhr 10 Min.	ab 1 Uhr 50 Min.	
	ab 1 Uhr 35 Min.	an 1 Uhr 20 Min.	
Gemünden	2 Uhr 28 Min.	12 Uhr 34 Min.	
Lohr	2 Uhr 45 Min.	12 Uhr 16 Min.	
Aschaffenburg	3 Uhr 35 Min.	11 Uhr 20 Min.	
Frankfurt	5 Uhr 42 Min.	9 Uhr 55 Min.	
Mainz	6 Uhr 10 Min.	9 Uhr 10 Min.	
Köln	11 Uhr 25 Min.	ab 5 Uhr 00 Min.	

Noch 1890 waren diese Zeiten gleich (München – Augsburg – Ulm) oder nur wenig verbessert.

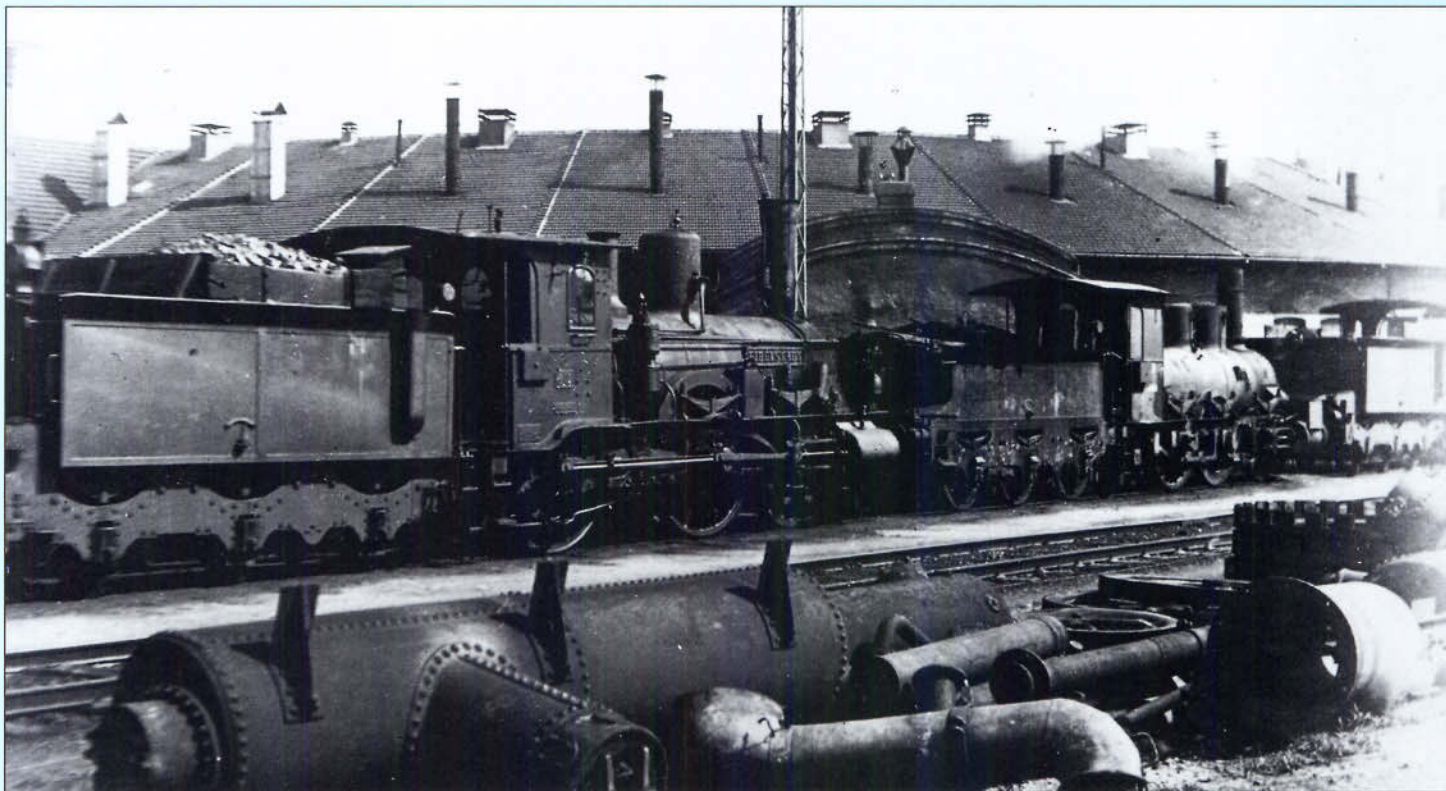


Bild 51: Die B IX EIBELSTADT (Bahnnummer 638), die Maffei 1874 mit der Fabriknummer 1004 geliefert hatte, scheint hier am Ende ihrer Laufbahn in Würzburg oder Aschaffenburg angekommen zu sein.

Bild 50 (linke Seite): Da im Hintergrund eine S 3/5 zu sehen ist, muß diese Aufnahme der GÖTTINGEN nach 1905 entstanden sein. **Abb.: Nachlaß Schörner**



Bild 52: Ein Erinnerungsfoto mit einer unbekannten B IX.
Abb. 51 bis 55: Sammlung Asmus

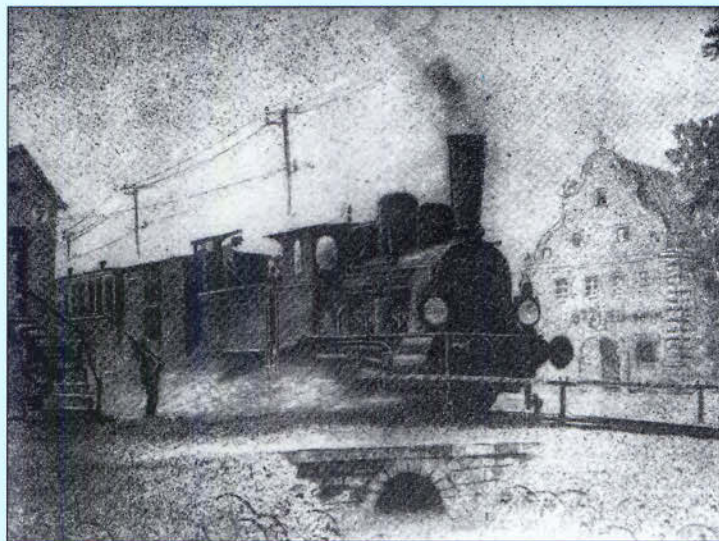
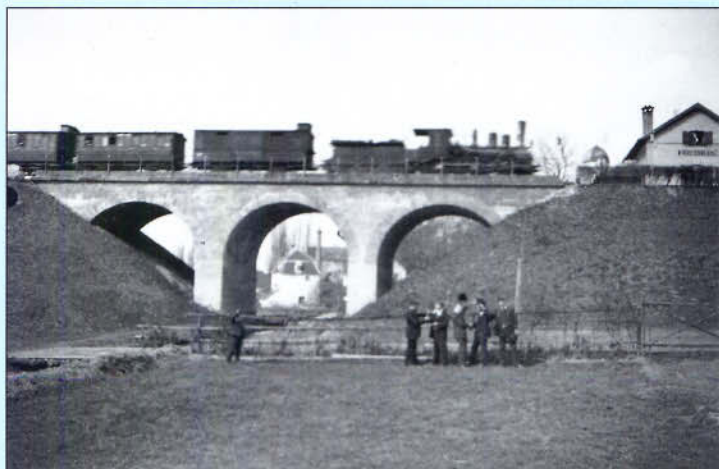
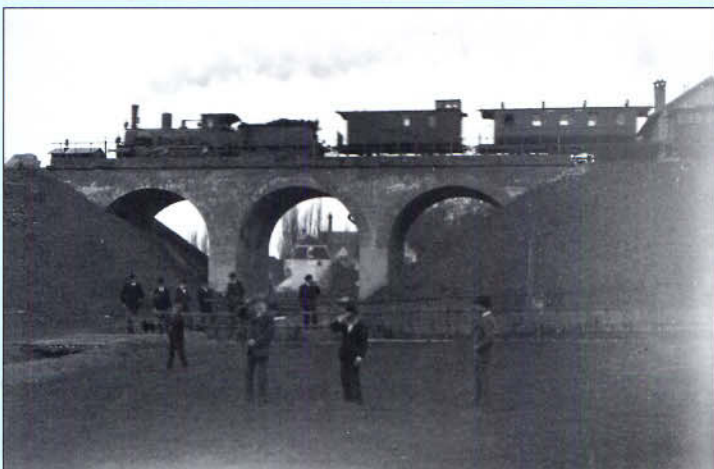
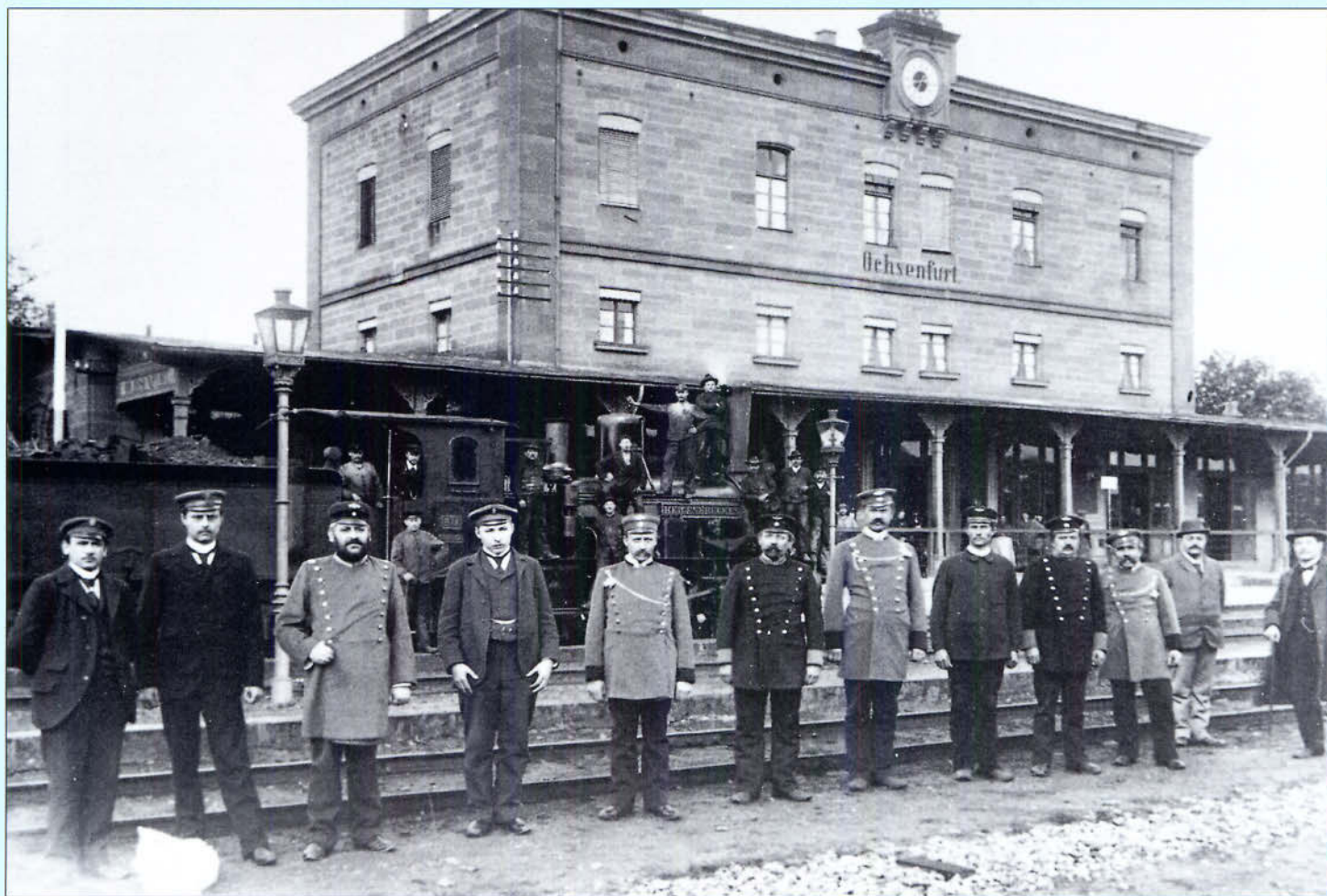


Bild 53: Auf dieser Lithographie braust eine B IX an einem Schrankenposten vorbei.

Bilder 54 und 55: Personenzüge, gezogen von einer B IX, auf der Achbrücke kurz vor dem Bahnhof Friedberg.





München – Lindau			Lindau – München		
Courierzug 75			Courierzug 76		
München	ab	7 Uhr 00 Min.	Bern	ab	6 Uhr 30 Min.
Kaufering		8 Uhr 10 Min.	Zürich	ab	10 Uhr 30 Min.
Buchloe	an	8 Uhr 25 Min.	Lindau	ab	2 Uhr 00 Min.
	ab	8 Uhr 30 Min.	Hergatz	ab	2 Uhr 37 Min.
Kaufbeuren	an	8 Uhr 56 Min.	Rothenburg		3 Uhr 00 Min.
	ab	8 Uhr 59 Min.	Oberstaufen		3 Uhr 24 Min.
Biessenhofen		9 Uhr 09 Min.	Immenstadt		3 Uhr 49 Min.
Günzach		9 Uhr 37 Min.	Kempten	an	4 Uhr 20 Min.
Kempten	an	10 Uhr 04 Min.		ab	4 Uhr 30 Min.
	ab	10 Uhr 12 Min.	Günzach		4 Uhr 59 Min.
Immenstadt		10 Uhr 45 Min.	Biessenhofen		5 Uhr 27 Min.
Oberstaufen		11 Uhr 09 Min.	Kaufbeuren	an	5 Uhr 35 Min.
Röthenbach		11 Uhr 27 Min.		ab	5 Uhr 38 Min.
Hergatz		11 Uhr 50 Min.	Buchloe	an	6 Uhr 03 Min.
Lindau		12 Uhr 20 Min.		ab	6 Uhr 15 Min.
Zürich		4 Uhr 16 Min.	Kaufering		6 Uhr 31 Min.
Bern		8 Uhr 20 Min.	München		7 Uhr 40 Min.
Courierzug 75			Courierzug 76		
Berlin	ab	2 Uhr 00 Min.	Bern	ab	6 Uhr 30 Min.
Leipzig	ab	6 Uhr 05 Min.	Zürich	ab	10 Uhr 03 Min.
Hof	ab	10 Uhr 15 Min.	Lindau	ab	2 Uhr 00 Min.
Bamberg		1 Uhr 45 Min.	Kempten	ab	4 Uhr 30 Min.
Nürnberg	ab	3 Uhr 20 Min.	Buchloe	ab	6 Uhr 10 Min.
Pleinfeld	ab	4 Uhr 20 Min.	Schwabmünchen		6 Uhr 32 Min.
Gunzenhausen	ab	4 Uhr 40 Min.	Augsburg	an	7 Uhr 00 Min.
	ab	4 Uhr 45 Min.		ab	7 Uhr 15 Min.
Wassertrüdingen		5 Uhr 05 Min.	Donauwörth	an	8 Uhr 05 Min.
Öttingen		5 Uhr 19 Min.		ab	8 Uhr 10 Min.
Nördlingen	an	5 Uhr 35 Min.	Nördlingen	an	8 Uhr 45 Min.
	ab	5 Uhr 40 Min.		ab	9 Uhr 00 Min.
Donauwörth	an	6 Uhr 15 Min.	Öttingen		9 Uhr 17 Min.
	ab	6 Uhr 18 Min.	Wassertrüdingen		9 Uhr 31 Min.
Augsburg	an	7 Uhr 12 Min.	Gunzenhausen	an	9 Uhr 50 Min.
	ab	7 Uhr 27 Min.		ab	10 Uhr 00 Min.
Schwabmünchen		7 Uhr 56 Min.	Pleinfeld	an	10 Uhr 25 Min.
Buchloe	an	8 Uhr 17 Min.	Nürnberg	an	11 Uhr 27 Min.
	ab	8 Uhr 30 Min.	Bamberg	an	12 Uhr 57 Min.
(mit dem Münchener Zug)			Hof	an	4 Uhr 34 Min.
			Leipzig	an	8 Uhr 45 Min.
			Berlin	an	12 Uhr 40 Min.

Bild 56: Die Bahnhofsbesetzung von Ochsenfurt hat sich 1902 vor der B IX HEIGENBRÜCKEN aufgebaut.

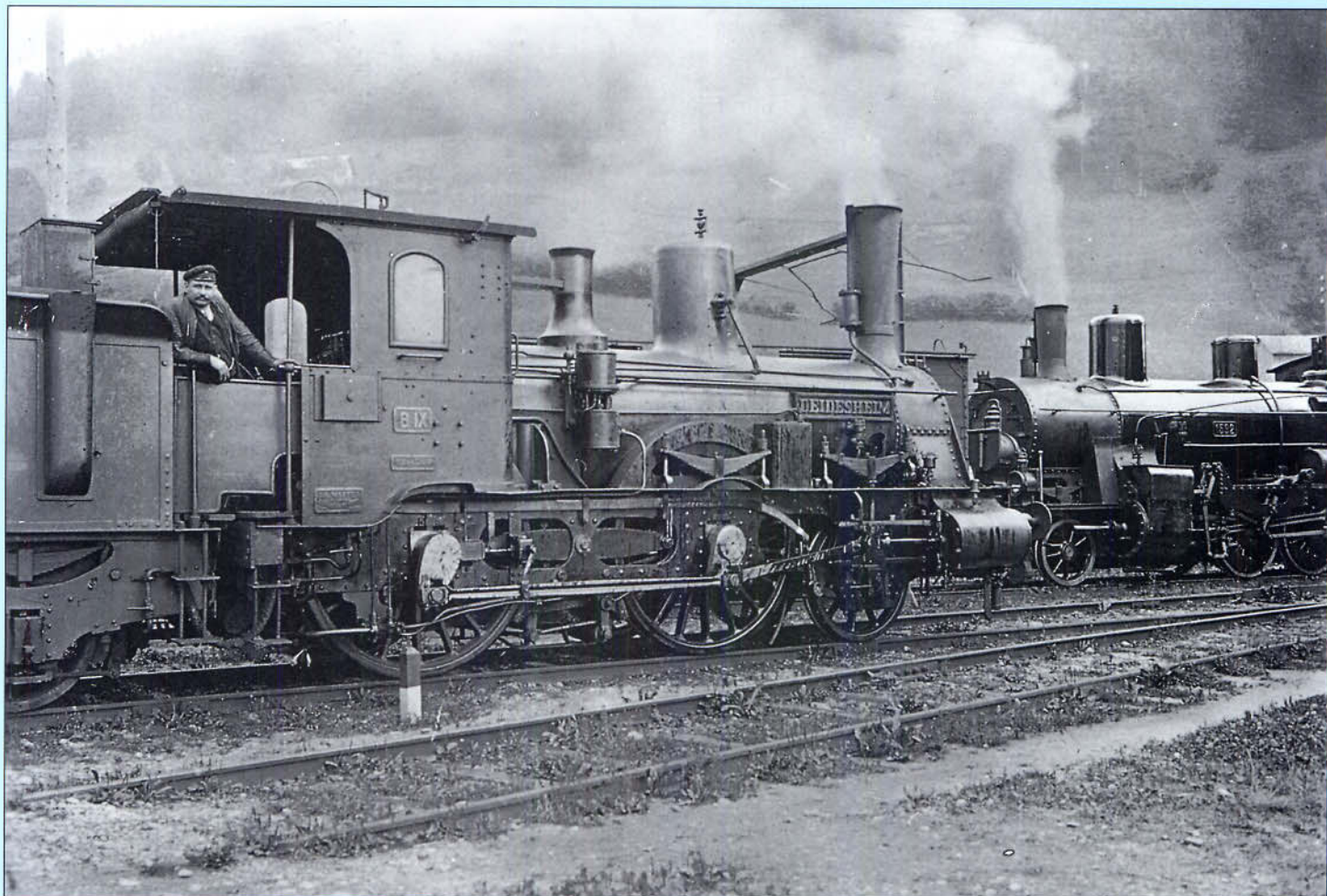
Bild 57 (rechte Seite oben): B IX DEIDESHEIM und C VI 1592 treffen sich 1911 in Oberstaufen.

Bild 59 (rechte Seite unten): B IX
KEMNATH wartet im Vorfeld des Münchener Hauptbahnhofs auf den Orient-Express, den sie bis Simbach an den Haken nehmen wird.
Abb. 56, 57 und 59: Sammlung Asmus

730 DRESDEN: Fabrikneu in Nürnberg, achtziger und neunziger Jahre in München. 1898 oder 1899 nach Augsburg. Von da bald nach Aschaffenburg, soweit bekannt. Spätere Standorte bis zur Kassierung unbekannt.

731 ERFURT: Fabrikneu Nürnberg, achtziger

Aschaffenburg – Würzburg – Nürnberg – Regensburg – Passau – Wien			
Schnellzug 139			Schnellzug 140
Köln	ab	9 Uhr 00 Min.	an 7 Uhr 15 Min.
Mainz	ab	1 Uhr 15 Min.	an 2 Uhr 40 Min.
Frankfurt	ab	1 Uhr 35 Min.	an 12 Uhr 42 Min.
Aschaffenburg	ab	3 Uhr 05 Min.	an 11 Uhr 45 Min.
Würzburg	ab	5 Uhr 15 Min.	an 9 Uhr 25 Min.
Rottendorf		5 Uhr 26 Min.	an 9 Uhr 15 Min.
Kitzingen	an	5 Uhr 44 Min.	ab 8 Uhr 53 Min.
	ab	5 Uhr 46 Min.	an 8 Uhr 50 Min.
Markt Bibart		6 Uhr 15 Min.	8 Uhr 20 Min.
Neustadt	an	6 Uhr 32 Min.	ab 8 Uhr 00 Min.
	ab	6 Uhr 37 Min.	an 7 Uhr 56 Min.
Fürth	an	7 Uhr 17 Min.	ab 7 Uhr 13 Min.
	ab	7 Uhr 19 Min.	an 7 Uhr 10 Min.
Nürnberg	an	7 Uhr 30 Min.	ab 7 Uhr 00 Min.
<hr/>			
Courierzug 6 (BOB)			Courierzug 5 (BOB)
Nürnberg	ab	8 Uhr 00 Min.	an 6 Uhr 15 Min.
Neumarkt	ab	8 Uhr 52 Min.	ab 5 Uhr 20 Min.
	ab	8 Uhr 54 Min.	an 5 Uhr 17 Min.
Beratzhausen		9 Uhr 46 Min.	4 Uhr 21 Min.
Regensburg	an	10 Uhr 24 Min.	ab 3 Uhr 30 Min.
	ab	10 Uhr 34 Min.	an 3 Uhr 20 Min.
Obertraubling	an	10 Uhr 46 Min.	(Straubing) ab 2 Uhr 31 Min.
	ab	10 Uhr 47 Min.	an 2 Uhr 27 Min.
Straubing	an	11 Uhr 26 Min.	
	ab	11 Uhr 30 Min.	
Plattling	an	12 Uhr 00 Min.	ab 1 Uhr 57 Min.
	ab	12 Uhr 02 Min.	an 1 Uhr 55 Min.
Vilshofen		12 Uhr 38 Min.	1 Uhr 20 Min.
Passau		1 Uhr 10 Min.	12 Uhr 45 Min.
Wien		9 Uhr 15 Min.	ab 5 Uhr 00 Min.



und neunziger Jahre dortselbst. 1902 oder 1903 nach München. Aufenthaltsdauer daselbst unbekannt, ebenso der nächste Standort. Im Krieg und während der Nachkriegszeit in Nördlingen.

732 GÖTTINGEN: Fabrikneu in München, achtziger und neunziger Jahre dortselbst. 1901 nach Ingolstadt und noch vor Kriegsausbruch glaublich nach Würzburg. Ab 1910 oder 1911 in Nördlingen. (War bei dem schweren Unfall von Röhrmoos im Juli 1889 beteiligt.)

733 GÖTTINGEN: Fabrikneu in München, achtziger und neunziger Jahre daselbst. Um ca. 1900 nach Ingolstadt und von dort einige Jahre später nach Augsburg, von wo sie im Mai 1906 nach Landshut kam.

734 HALLE: Fabrikneu in München, achtziger und neunziger Jahre daselbst bis ca. 1895, wo sie nach Bamberg überstellt wurde. Von dort 1910 oder 1911 mit den meisten anderen dortigen B IX nach Neu-Ulm, wo sie bis zu ihrer Kassierung blieb.

735 TÜBINGEN: Fabrikneu in München, achtziger und neunziger Jahre daselbst bis etwa 1894 oder 1895. Die späteren Standorte sind unbekannt, jedenfalls war sie immer im Norden, im Süden ist sie nie mehr gesehen worden.

736 MAGDEBURG: Fabrikneu in München und während der achtziger und neunziger Jahre daselbst. 1900 oder gleich nachher von München fort, wohin ist unbekannt, vermutlich nach Würzburg oder in die Oberpfalz.

737 MANNHEIM: Fabrikneu in München, daselbst verblieben bis kurz nach 1900. Alsdann zunächst einige Zeit in Rosenheim, später nach Nürnberg. Kriegs- und Nachkriegsjahre in Nördlingen.

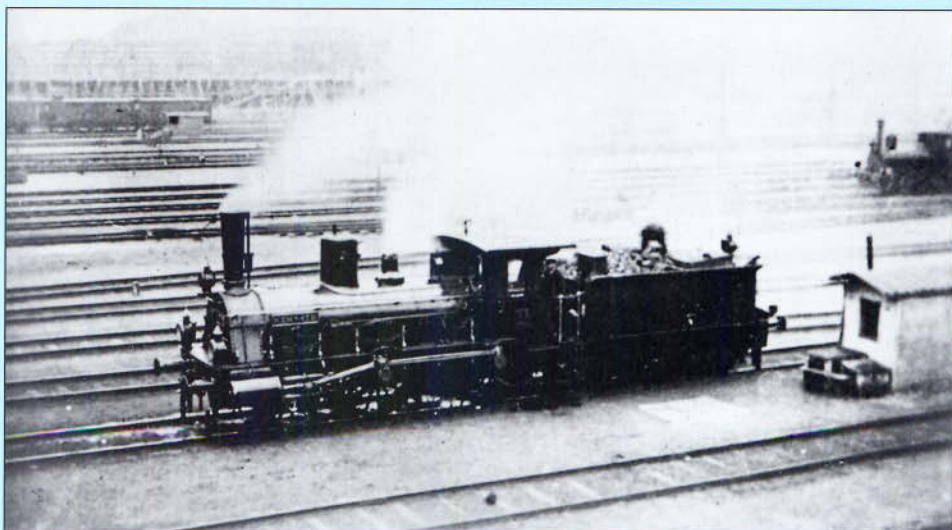
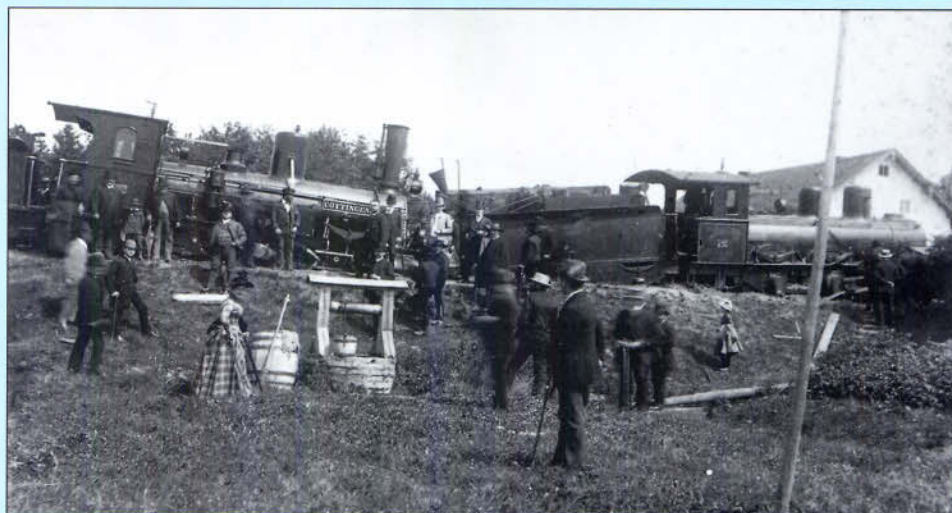




Bild 60: Wohl in Weiden versammelte sich um 1890 die Mannschaft vor der OBERKOTZAU. Abb.: Slg. Nusser

Bild 62 (rechte Seite oben): 1871 beschafften die K.Bay.Sts.B. als B IX (alt) vier Stroupsberg-B1-Personenzugloks der Halle-Sorauer Eisenbahn, die im Mai 1873 an die Reichseisenbahnen Elsaß-Lothringen gingen. Ex-B IX 506 MARS-LA-TOUR als MOSSIG.

Bild 63 (rechte Seite Mitte): Baugleich mit der alten B IX war auch die DEISTER der Hannover-Altenbekener Eisenbahn (1871 Stroupsberg, Fabriknr. 647). Abb. 62 und 63: Slg. Dr. Scheingraber

Bild 61: ALLING im Lieferzustand auf einer Drehscheibe der Bw Kempten in den Achtzigern. Abb.: Slg. Asmus

738 MEININGEN: Fabrikneu in München und daselbst bis in die zweite Hälfte der neunziger Jahre. Hierauf glaublich nach Würzburg. Kurz vor dem Krieg nach Nördlingen und dort verblieben bis zur Kassierung 1924.

739 WEIDEN: Fabrikneu in München. Während der zweiten Hälfte der achtziger Jahre nach Nürnberg. Dauer der dortigen Stationierung und nächster Standort unbekannt. Jedenfalls blieb sie während der neunziger Jahre in Nürnberg und sodann im Norden, wahrscheinlich in der Oberpfalz.

740 DEGGENDORF: Fabrikneu in Nürnberg und dort bis Ende der neunziger Jahre. 1897

nach München und von dort 1902 oder 1903 nach Treuchtlingen. Im Mai 1906 nach Ingolstadt. Spätere Standorte unbekannt.

741 PLATTLING: Fabrikneu in München und bis nach 1900 dortselbst. Alle späteren Standorte unbekannt. Wahrscheinlich Würzburg und Oberpfalz.

742 KEMNATH: Fabrikneu in München. Dort bis nach 1900. Alsdann bis ca. 1910 in Würzburg. Später in Schwandorf, zuletzt in Nördlingen bis zur Kassierung.

743 ALTENSTADT: Fabrikneu in Nürnberg. Daselbst bis 1896. Alsdann nach München, wo sie bis ca. 1903 verblieb. Späteres unbekannt. Vermutlich in Treuchtlingen oder Ingolstadt.

744 SINZING: Fabrikneu in München und daselbst während der achtziger und neunziger Jahre. (Während der ersten Hälfte der achtziger Jahre soll sie einige Zeit in Ingolstadt oder Augsburg gewesen sein, was aber nicht erwiesen ist.) Nach 1900 von München fort, wohin ist unbekannt. Auch spätere Standorte unbekannt. Zuletzt, d.h. im Krieg und nachher,

in Schwandorf, wohin sie vielleicht schon bald gekommen ist, vielleicht gleich von München aus.

745 ALLING: Fabrikneu in München, daselbst bis längstens Anfang der achtziger Jahre. Alsdann nach Augsburg, wo sie lange Zeit, bis 1913 oder 1914, blieb. Ihr späterer Standort ist unbekannt. Zuletzt, nach dem Krieg, noch kurz in München bis zur Kassierung im Jahr 1922.

746 ERMETZHOFFEN: Fabrikneu in München, dortselbst bis nach 1900. Sodann in Ingolstadt, 1904 nach Augsburg. Im Sept. 1909 nach Regensburg, zeitweise in Schwandorf.

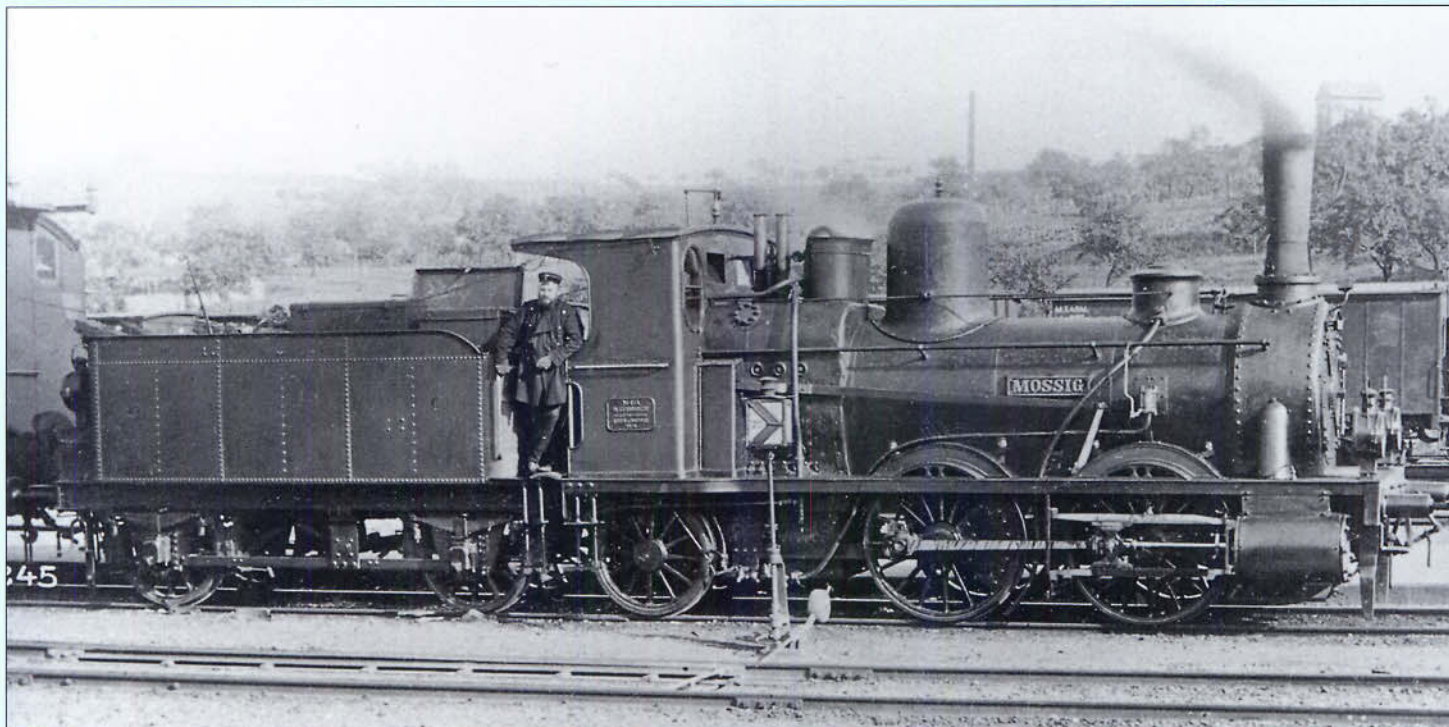
747 LEHRBERG: Fabrikneu in München und daselbst bis 1900. Nächste Station ist unbekannt. Ca. 1912 kam sie nach Kempten und verblieb dort bis zur Kassierung.

748 WINTERHAUSEN: Fabrikneu in München, aber schon 1880 nach Augsburg. Möglicherweise noch früher. Sie blieb immer in Augsburg bis zur Kassierung.

749 OBERKOTZAU: Fabrikneu Nürnberg. Sie blieb lange dort und war in späterer Zeit wahrscheinlich an anderen Orten im Norden des

Fahrpreise

km	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	S.Z. Zuschlag
10	30 kr	20 kr	13 kr	6 kr
40	1 fl 52 kr	1 fl 16 kr	49 kr	16 kr
50	2 fl 20 kr	1 fl 33 kr	1 fl 00 kr	20 kr
60	2 fl 48 kr	1 fl 52 kr	1 fl 12 kr	25 kr
80	3 fl 44 kr	2 fl 29 kr	1 fl 37 kr	32 kr
100	4 fl 40 kr	3 fl 06 kr	1 fl 59 kr	39 kr



Landes. Kurz vor Kriegsbeginn oder erst während desselben nach Nördlingen und von dort 1917 nach Neu-Ulm, dortselbst 1922 kassiert.
750 HEIGENBRÜCKEN: Fabrikneu in Nürnberg und daselbst während der achtziger und neunziger Jahre. Später glaublich einige Zeit in Schwandorf oder Eger. Im Krieg oder gleich nach dessen Ende nach Nördlingen.

751 KIRCHENLAIBACH: Fabrikneu in Nürnberg und während der achtziger und neunziger Jahre daselbst. Ca. 1900 nach Ingolstadt, im Dezember 1910 nach Landshut und von dort im April 1912 nach Schwandorf. 1922 nach Nördlingen, wo sie auslief.

752 BIESSENHOFEN: Fabrikneu in Nürnberg und bis 1897 dort. Im Sommer 1897 nach München und daselbst verblieben bis ca. 1904. Späteres unbekannt.

753 VILSHOFEN: Fabrikneu in Nürnberg und dortselbst bis ca. 1900 oder noch etwas länger. 1903 neuer Kessel. Später Standort sehr wahrscheinlich in der Oberpfalz, Schwandorf oder Eger.

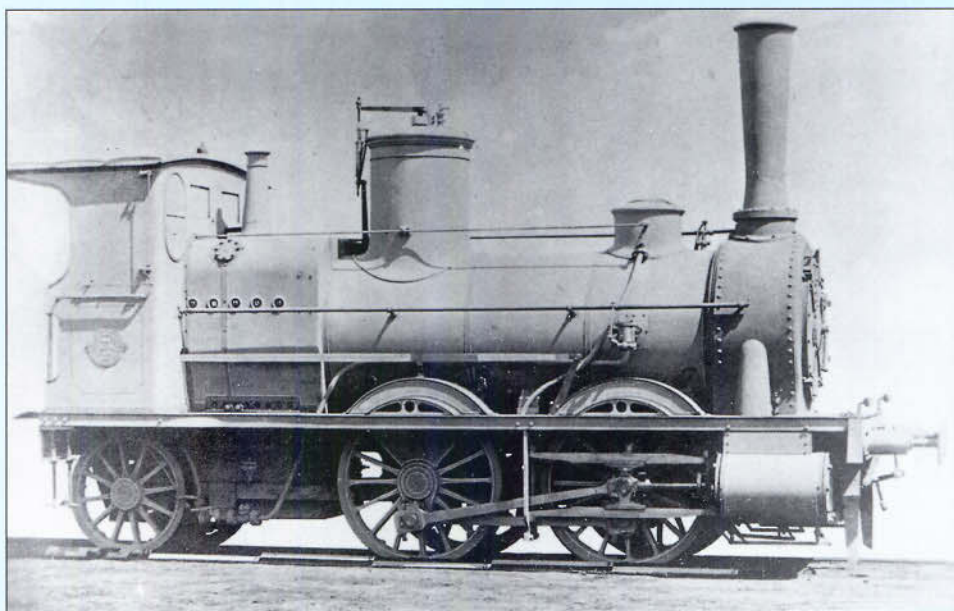
754 GEISELHÖRING: Fabrikneu in Nürnberg und daselbst bis ca. 1900 oder noch länger. Nächster Standort unbekannt. Ca. 1911 oder 1912 nach Augsburg und am 1.3.1915 nach München. Zuletzt vielleicht noch auf anderer Station.

755 ZWIESEL: Fabrikneu in München und bis ca. 1900 dort. Dann zunächst in Rosenheim und 1903 nach Augsburg, wo sie bis zur Kassierung im Jahre 1921 blieb.

756 RHEIN: Fabrikneu in München und dort bis Ende der neunziger Jahre oder 1900. Als dann glaublich zunächst in Rosenheim. Spätere Standorte unbekannt. Möglicherweise in Würzburg oder in der Oberpfalz.

757 MOSEL: Fabrikneu in München. In der zweiten Hälfte der achtziger Jahre nach Augsburg, wo sie blieb bis zu ihrer Kassierung.

758 ELBE: Fabrikneu in München. Ende der neunziger Jahre von dort verschwunden. Nächster Standort unbekannt. 1910 oder 1911 in Regensburg und von da nach Schwandorf. Im Dezember 1916 wieder nach Regensburg und dort bis ans Ende.



759 ODER: Fabrikneu in München und bis ca. 1900 dortselbst. Spätere Standorte sind unbekannt.

760 LAHN: Fabrikneu in München. Daselbst bis ca. 1900. Spätere Standorte unbekannt. Glaublich Schwandorf oder Eger.

769 MARBURG: Fabrikneu in Nürnberg. Daselbst während der achtziger und neunziger Jahre. Nach 1900 in Schwandorf, später nach Regensburg und dort bis Dezember 1917. Als dann vielleicht zuletzt wieder in Schwandorf.

770 FULDA: Fabrikneu in Nürnberg und dort bis 1897. Als dann nach München und 1901 oder 1902 nach Rosenheim oder Freilassing. 1903 nach Augsburg, wo sie blieb bis zur Kassierung 1922.

771 CARLSBAD: Fabrikneu in Nürnberg und von dort nach 1900 in die Oberpfalz. Im September 1917 nach Regensburg und daselbst bis zur Kassierung.

772 CREUSSEN: Fabrikneu in München und bis nach 1900 dortselbst. Hierauf in Treuchtlingen. Im Mai 1906 nach Ingolstadt. Späterer Standort und während des Krieges und nach

demselben unbekannt, zuletzt glaublich in Nördlingen.

773 KÖNIGSHOFEN: Fabrikneu in München, in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre nach Würzburg, später in Bamberg. 1912 nach Augsburg und daselbst bis ans Ende 1920.

774 SCHNABELWAID: Fabrikneu in München und bis ca. 1900 dort. Dann in Nürnberg 1908 nach Würzburg. Später, während des Krieges, in Nördlingen und daselbst bis zur Kassierung 1923.

775 GIESSEN: Fabrikneu in München, Ende der achtziger Jahre nach Nürnberg. 1896 wieder nach München und dort bis 1904 oder 1905. Hierauf in Weiden oder Schwandorf.

776 NASSAU: Fabrikneu in München und bis nach 1900 dort. Nächster Standort unbekannt. 1912 nach Neu-Ulm und von dort 1920 nach Kempten, wo sie bis zur Kassierung blieb.

777 AACHEN: Fabrikneu in München, achtziger und neunziger Jahre dortselbst. 1900 oder kurz danach nach Rosenheim, einige Jahre später nach Augsburg, wo sie bis zuletzt blieb.

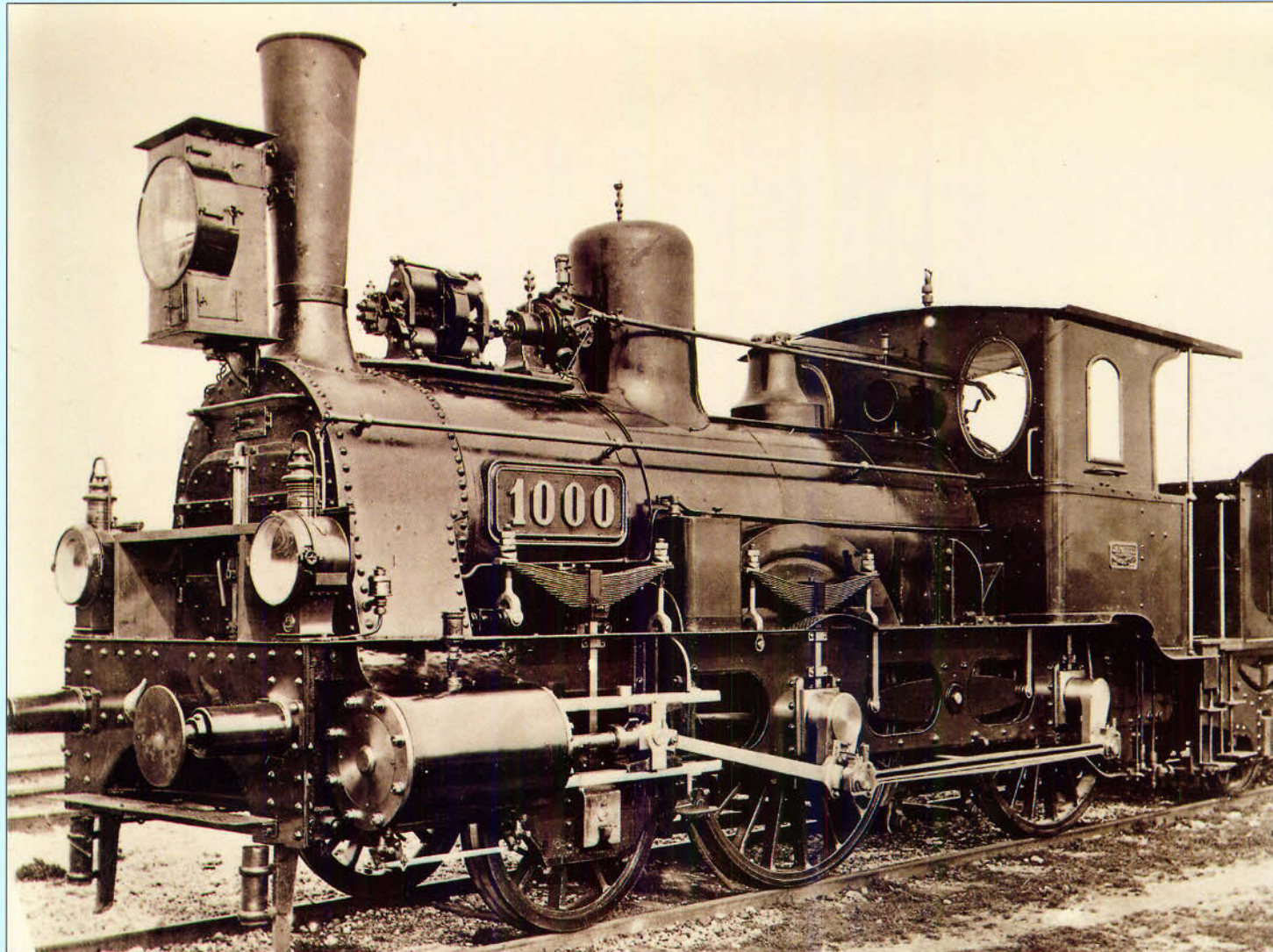
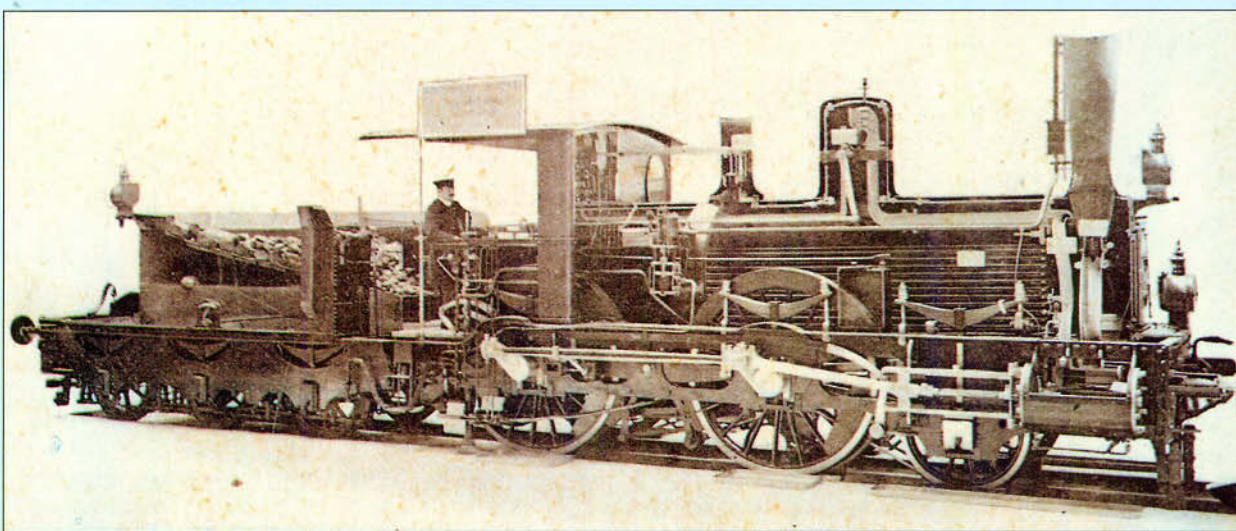


Bild 64: Die B IX 1000, Maffei's eintausendste Lok, war in den achtziger Jahren einige Zeit versuchsweise mit einer elektrischen Beleuchtung mittels Dampfgenerator und Turbine ausgerüstet.

Abb.: Archiv Krauss-Maffei

Bild 65: Die 1000 blieb als einzige B IX erhalten und kam ins Deutsche Museum. Leider wurde sie dort aufgeschnitten (zeitg. Postkarte).

Abb.: Slg. Asmus



778 DÜREN: Fabrikneu in München. In der zweiten Hälfte der achtziger Jahre nach Augsburg, wo sie bis ca. 1908 blieb. Späterer Standort unbekannt.

779 HORNBAACH: Fabrikneu in Nürnberg und bis etwa 1900 dortselbst. Nächster Standort unbekannt. 1911 oder 1912 kam sie nach Augsburg und 1914 nach Rosenheim. Aufenthalt während des Krieges und nach demselben unbekannt.

780 TRIER: Fabrikneu in Nürnberg und daselbst während der achtziger und neunziger Jahre, später in Nördlingen, zuletzt in Würzburg.

110 MEITINGEN: Fabrikneu in München und bis nach 1900 dortselbst. Alsdann nach Ingolstadt, bald – wahrscheinlich 1903 – nach Augsburg. Nach kurzer Zeit nach Treuchtlingen, von wo sie im Mai 1906 nach Landshut kam, jedoch bald darauf wieder nach Augsburg zurück und bis zur Kassierung 1922 dortselbst.

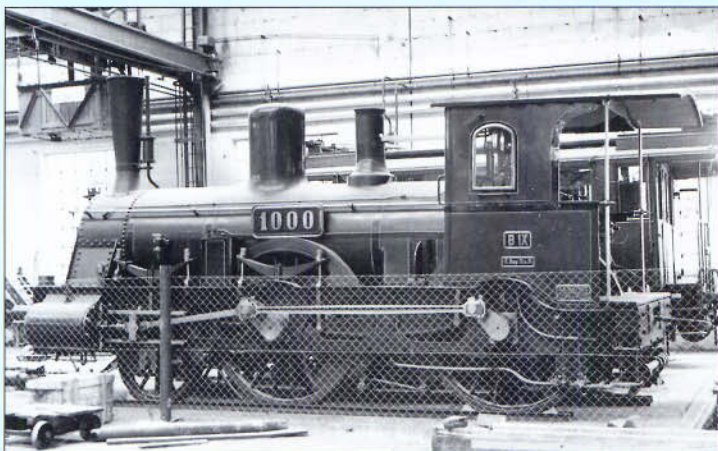
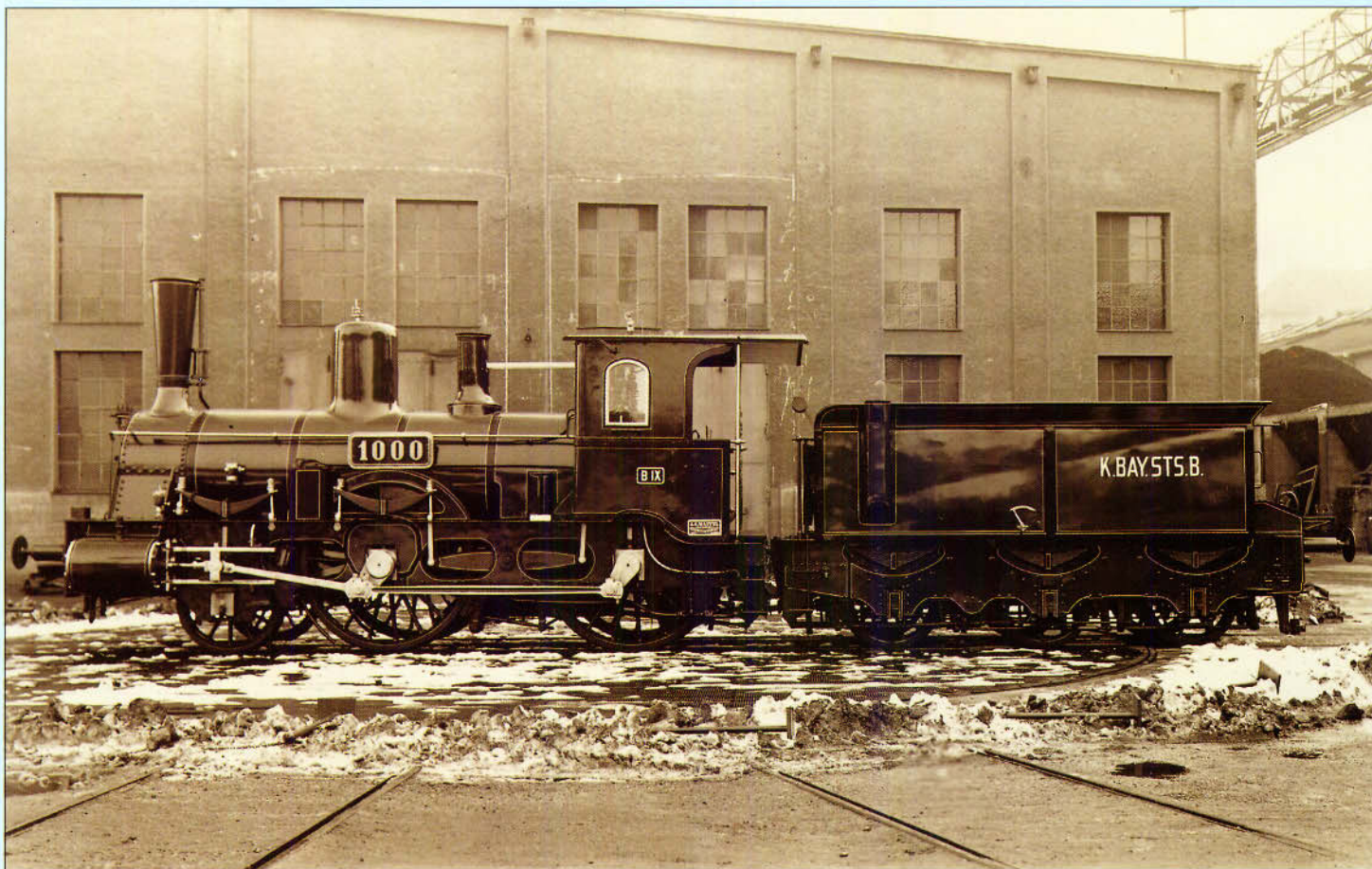
112 NANNHOFEN: Fabrikneu in München und dortselbst bis 1904. Alsdann nach Augsburg, wo sie verblieb bis zur Kassierung 1922.

115 KISSINGEN: Fabrikneu in München und daselbst bis nach 1900. Nächster und späterer Standort nicht bekannt. Möglich zuletzt in Nördlingen.

138 TRAUNSTEIN: Fabrikneu in München und dort bis nach 1900. Dann einige Zeit in Rosenheim. Von dort kam sie im Jahre 1905 nach Augsburg und im Herbst 1914 nach Neu-Ulm, wo sie dann bis zu ihrer Kassierung 1922 blieb.

139 SALZBURG: Fabrikneu in München und dort bis 1900. Alsdann nach Treuchtlingen und von dort im Mai 1906 nach Landshut. Weiteres und letzter Standort unbekannt.

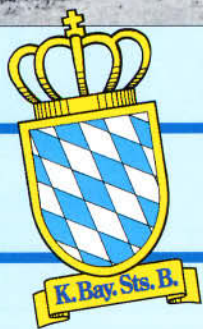
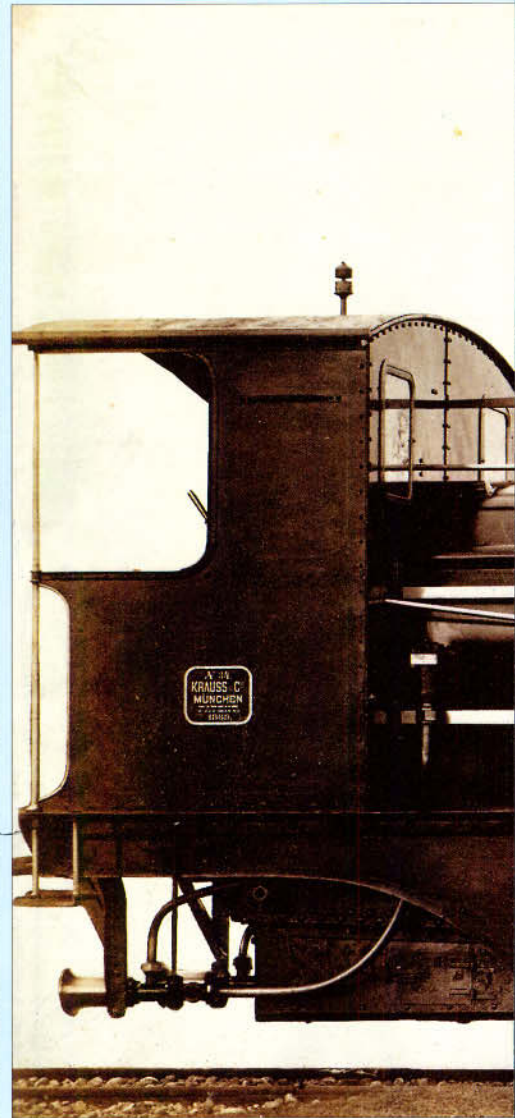
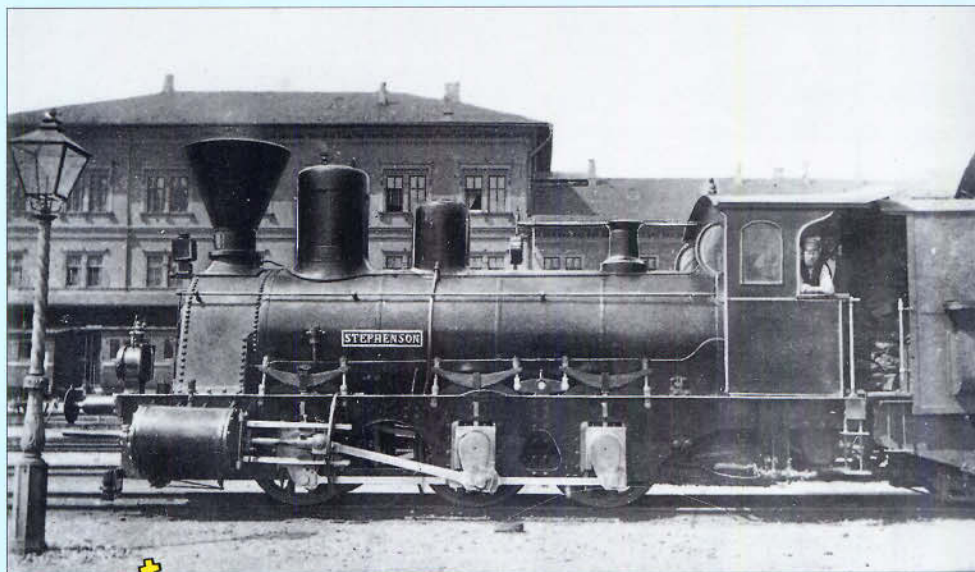
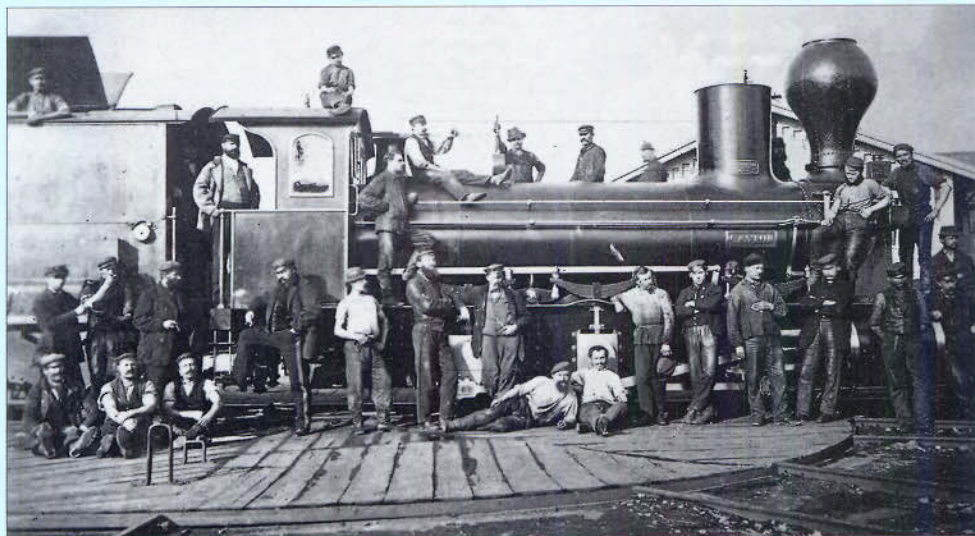
146 STARNBERG: Fabrikneu in München, 1900 nach Nürnberg. Späterer und letzter Standort unbekannt, dürfte sicher im Norden gewesen sein.



Bilder 67 bis 70: Im Jahre 1967 war wieder eine "Auffrischung" der Lokomotive nötig, die diesmal das AW München-Freimann durchführte. Die Aufnahmen zeigen die Maschine im AW und den Rücktransport von Lok und Tender am 4. November 1968.

Abb. 67 bis 69: Werkfoto AW Freimann, Sammlung Dr. Scheingraber; **Abb. 70:** K. Ismaier, Sammlung Asmus

Bild 66 (ganz oben): Die durch kriegsbedingte Bombentreffer entstandenen Schäden wurden bei Krauss-Maffei ausgebessert. Frischglänzend wartet die Lok am 24. Januar 1952 auf den Transport ins Deutsche Museum. **Abb.:** Werkfoto Krauss-Maffei

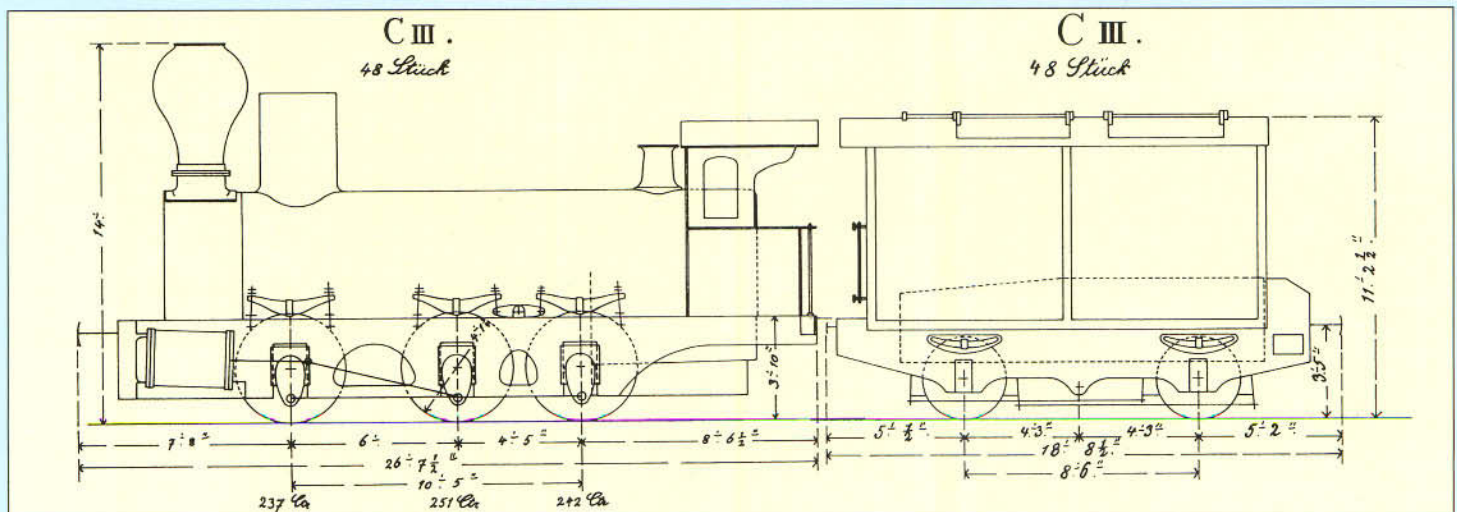


Lokomotiven der Klasse C III

Bild 74: Typenskizze der ersten C III-Serie aus der Tafel von 1871. Abb.: Slg. Hufschläger

Die C III ist die bayerische Repräsentantin jener Type, die in der alten Zeit im Fuhrpark fast einer jeden Bahn nicht nur zahlreich vertreten war, sondern in den meisten Fällen

sogar die größte Zahl von Fahrzeugen einer Klasse stellte. So war es auch bei der Bayerischen Staatsbahn, wo sie mit 253 Exemplaren (einschließlich der Bayerischen Ostbahn so-



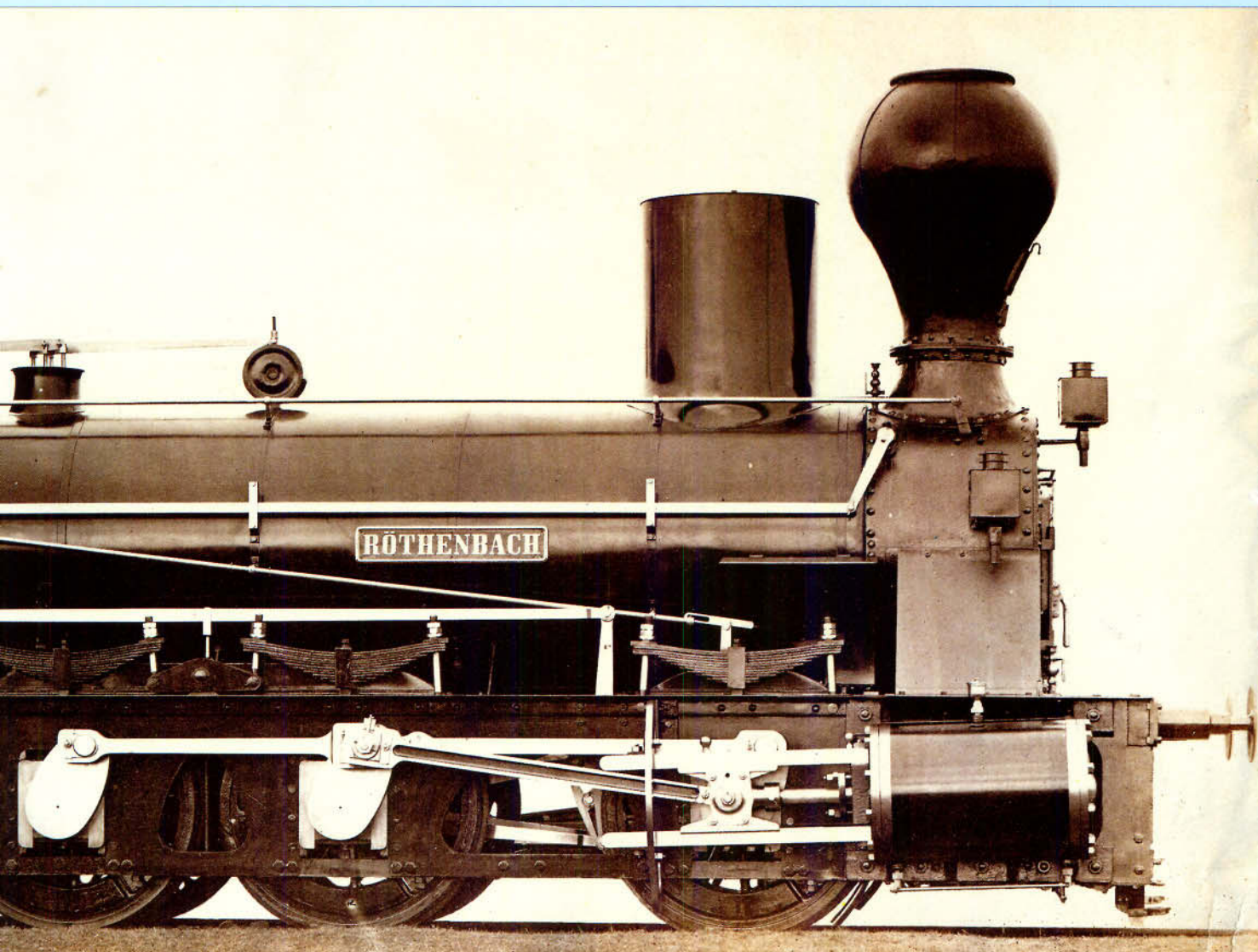


Bild 73: Die erste Krauss-Lieferung, der die RÖTHENBACH entstammte, hatte keine Führerhaus-Seitenfenster. **Abb.: Krauss-Maffei**

Bild 71 (linke Seite oben): Aus der ersten Maffei-Lieferung von 1868: die C III CASTOR 1873 in der Bw Rosenheim noch im Urzustand.

Bild 72 (darunter): Die allererste C III STEPHENSON mit nachträglich angebrachtem Sanddom auf dem Kessel 1887 im alten Bf Salzburg. **Abb. 71, 72: Slg. Dr. Scheingraber**

gar 305 Stück) die größte Klasse darstellte, die jemals auf ihren Linien zirkulierte. So war die C III die eigentliche Lastzugslokomotive der alten Zeit der Kgl. Bayerischen Staatsbahn, und demgemäß ist sie, mit wenigen Ausnahmen, auf allen Strecken zu sehen und in allen Lokstationen zu finden gewesen.

Sie war so recht unser "eisernes Haustier", das durch lange Jahre fast den ganzen Güterverkehr des Landes besorgte, ein gutmütig biederer, unermüdliches Arbeitstier, einfach und billig im Unterhalt, im Dienst tausendfach bewährt, und zwar daheim und im Felde; denn die ersten 30 Stück hatten schon den Krieg 1870/71 zum Teil draußen mitgemacht, den Weltkrieg aber fast alle, wobei es nach dem unglücklichen Ausgang desselben 13 Stück nicht erspart blieb, auf ihre alten Tage noch in Feindeshand ausgeliefert zu werden. Ihre einzige kleine Schwäche, die Hallschen Halslagerkurbeln, die zuweilen brachen, wurde ihr in Anschauung ihres sonstigen vortrefflichen

Technische Daten der Klasse C III

		1. Lieferung 1868 – 1872	2. Lieferung 1873 – 1876	3. Lieferung 1877 – 1879	Lieferung Sigl
Bauart		C n2	C n2	C n 2	C n2
Treibraddurchmesser	mm	1244 nach 1900		1272	1180/1212
Länge über Puffer/Lok u. Tender	mm	14320	14115	14300	14890
Achsstand Lokomotive	mm	3175	3175	3175	3160
Zylinderdurchmesser	mm	508	486	486	460
Kolbenhub	mm	660	660	660	632
Rostfläche	m ²	1,74	1,59	1,84	1,60
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	7,90	7,50	8,20	7,50
Anzahl der Heizrohre		181	181	176	181
Durchmesser der Heizrohre	mm	46/52	42/48	46/51	46/52
Länge der Heizrohre	mm	3900	4100	3885	4100
Heizfläche der Heizrohre	m ²	104,8	107,2	106,7	107,1
Verdampfungsheizfläche	m ²	112,7	114,7	114,9	114,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	45	45	45	45
Kesselüberdruck	bar	10	10	10	10
Leergewicht	t	ca. 32,5	32 – 33	33,5 – 34	32,5
Dienst-/Reibungsgewicht	t	ca. 36,5	35,6 – 36,4	37,5 – 38	36,0

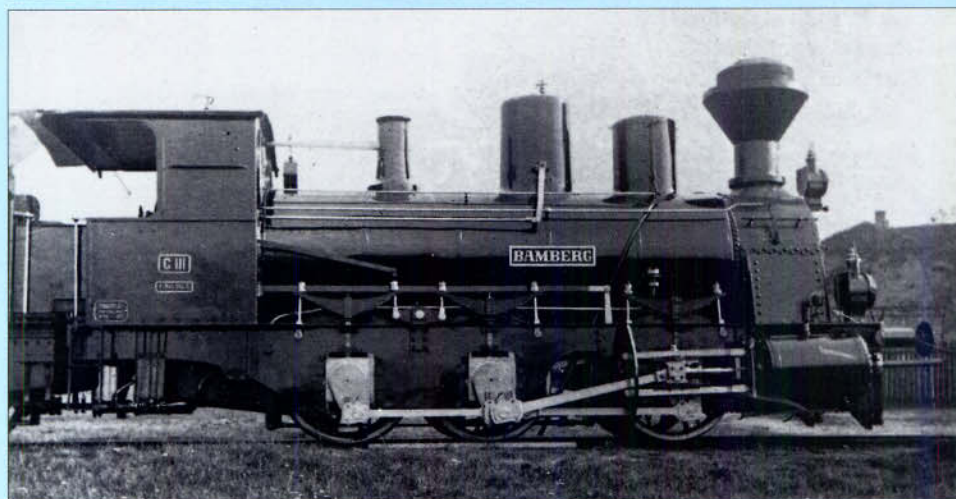
Tender					
Bauart		2 T 7 ¹⁾	3 T 8,5	3 T 10	3 T 12
Raddurchmesser	mm		914, später 995		1015/1106
Achsstand	mm	2590	3125	3125	3160
Leergewicht	t	9,5 – 10	ca. 11	ca. 11,5	11 ²⁾
Dienstgewicht	t	ca. 25	ca. 26	ca. 27	29 ³⁾
Wasservorrat	m ³	7	10	10	12
Kohlevorrat	t	4 ²⁾	5	5	5

Infolge späterer Umbauten haben sich die Daten mehrfach geändert.

¹⁾ geschlossener Torftender

²⁾ bzw. 17 m³ Torfinhalt

³⁾ bei der 2. Lieferung Leergewicht 13,4 t, Dienstgewicht 21,4 t



Verhaltens nicht übelgenommen. Im ganzen muß man aber das Urteil fällen, daß es eine einfachere, solidere und bewährtere Maschine nicht leicht wieder gegeben hat. Wegen der sich über elf Jahre, 1868 bis 1879, erstreckenden Hauptbeschaffungsperiode und der großen Anzahl Maschinen, die noch dazu aus drei verschiedenen Fabriken stammten,

ist es begreiflich, daß nach Zeit und Herkunft zahlreiche, wenn auch teilweise belanglose Verschiedenheiten zu Tage traten. Entwurf und Erstaussführung 1868 stammten von Maffei, der die C III durch konstruktive Fortentwicklung und Verstärkung der C II ausgebildet hatte. Im Gesamtbestand sind dreierlei Serien zu unterscheiden.

Bild 75: Bis 31. 10. 1912 bekam die EBELSBACH eine Hauptuntersuchung in München. Die Ressighaube für Braunkohlenfeuerung hatte sie bereits 1909 in Weiden erhalten.

Bild 78 (rechte Seite oben): Zum selben Zeitpunkt wie Abb. 75 wurde die EBELSBACH auch von der rechten Seite aufgenommen.

Bild 79 (rechte Seite Mitte): Der Tender der LANGENFELD wurde zur Vergrößerung des Kohlenvorrats mit einem Bretteraufsatz versehen. **Abb. 75, 76, 78, 79: Slg. Asmus**

Bild 76: Die C III BAMBERG war von Haus aus mit einem mittleren Dampfdom ausgerüstet.

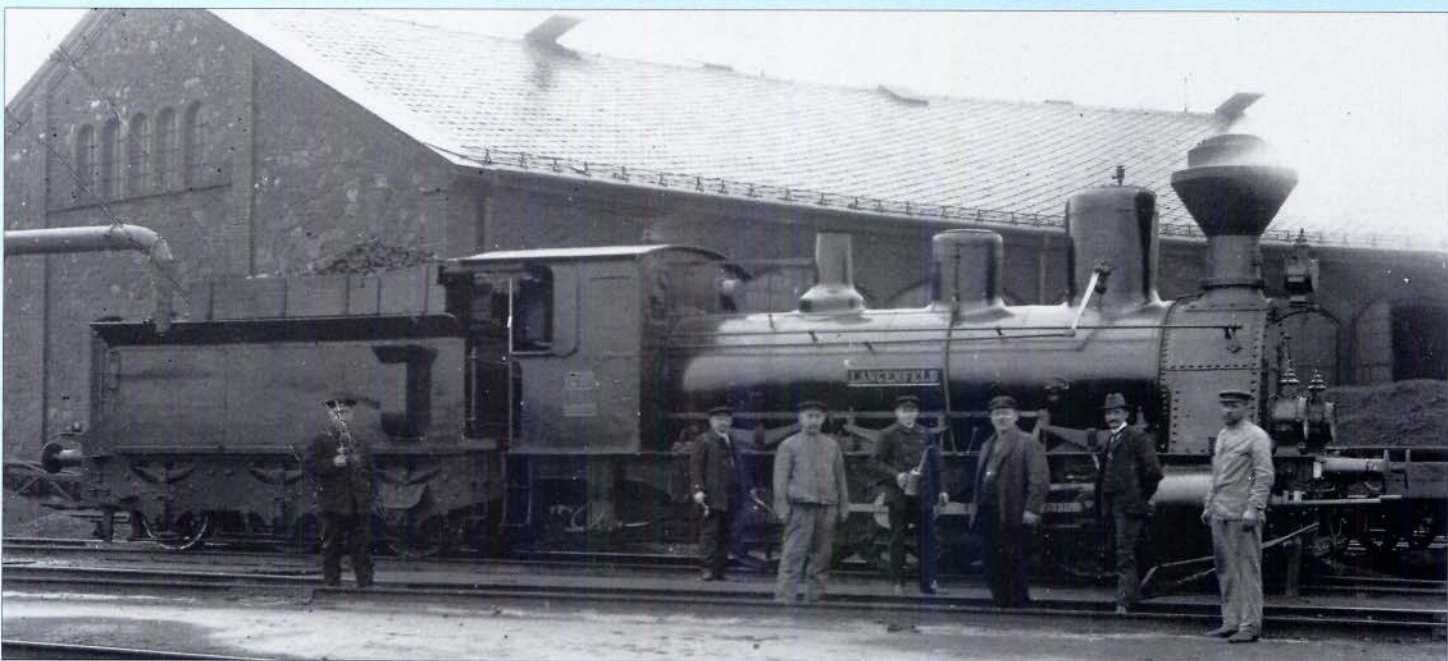
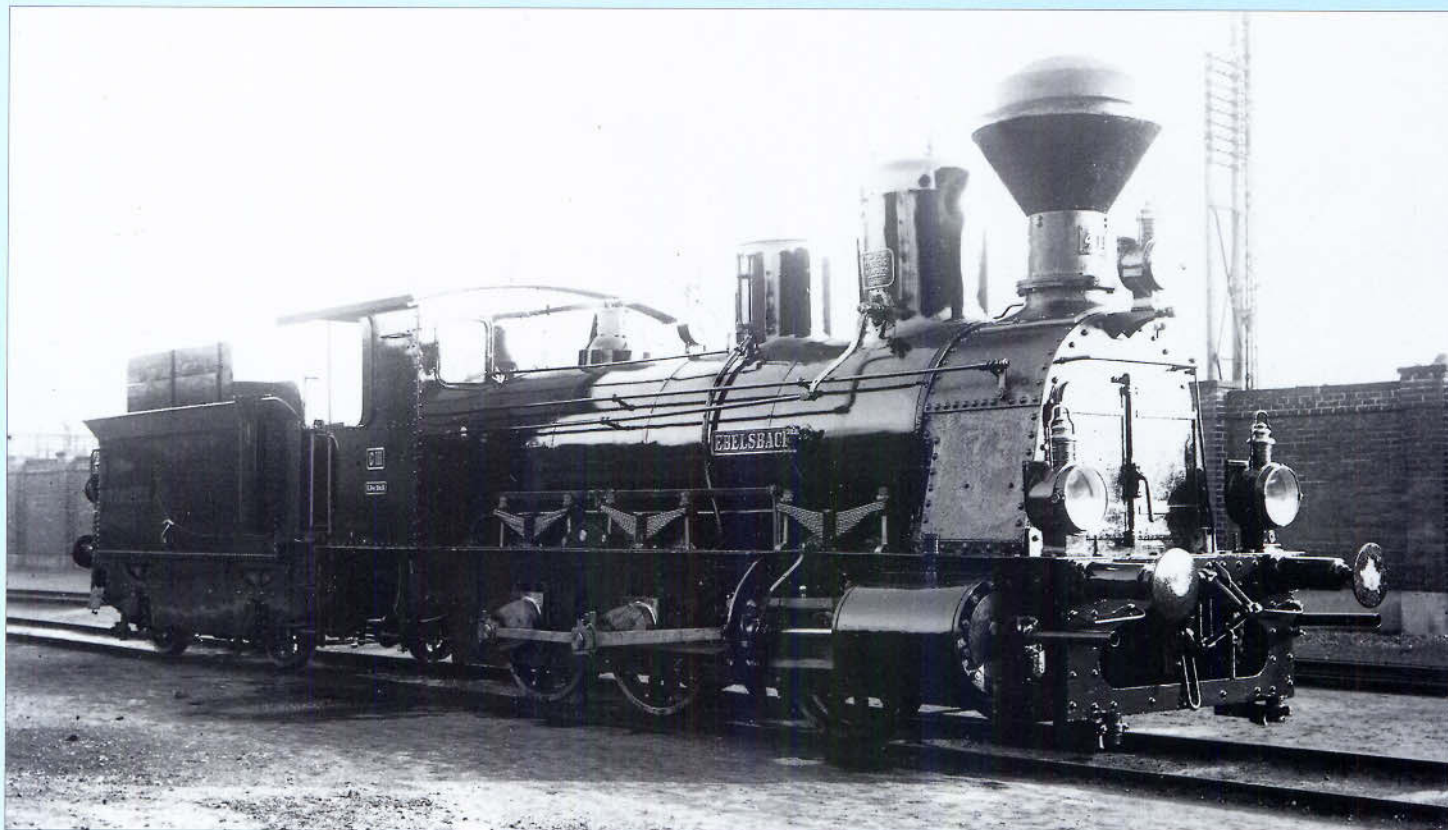
Bild 77: C III RUDOLPHSTEIN aus der zweiten Serie mit nachträglich in Kesselmitte angebrachtem Sanddom. **Abb.: Nachlaß Schörner**

Erste Serie

54 Lokomotiven von Maffei, 24 von Krauss, geliefert in den Jahren 1868 bis 1872.

Es sind dies jene C III, deren Zylinderdurchmesser 508 mm betrug und deren Kolben keine durchgehende Stange aufwies, die den Regulator in der Rauchkammer und hochstehendes Blasrohr besaßen, dessen Broncekopf mit einem vertikal verstellbaren Schieber versehen war, wenigstens bei den 54 Maffeischen Exemplaren, die keinen Sandkasten hatten und den wuchtigen Birnkamin mit 1219 mm Kugeldurchmesser trugen und später den kaum minder wuchtigen Trichter mit 1193 mm Kegelbasis.

Ihre Räder waren nach Stephensonbauart ausgeführt. Bei einigen war Le-Chatelier-Bremse, bei anderen der 1872er-Lieferung Heberleinbremse oder Wurfhebelbremse, auf die erste und zweite Achse wirkend, vorhanden. Der Dom zeigte Gießkannenverkleidung, das Führerhaus war bereits von Anfang an mit seitlichem Fenster vorhanden. Die Ventile waren ursprünglich dicht vor dem Haus platziert, später wurden sie weiter nach vorn gerückt. Das Gewichtsventil war nach vorn gerichtet; der kurze Balancier zwischen den beiden hinteren Achsen war, unten im Rahmen angeordnet.



Die altmodischen Laternen waren bei der ersten Lieferung anfänglich noch seitlich an der Rauchkammer angebracht. Der Tender war zweiachsig, bei den letzten jedoch dreiachsig und für Torffeuerung völlig geschlossen gebaut.

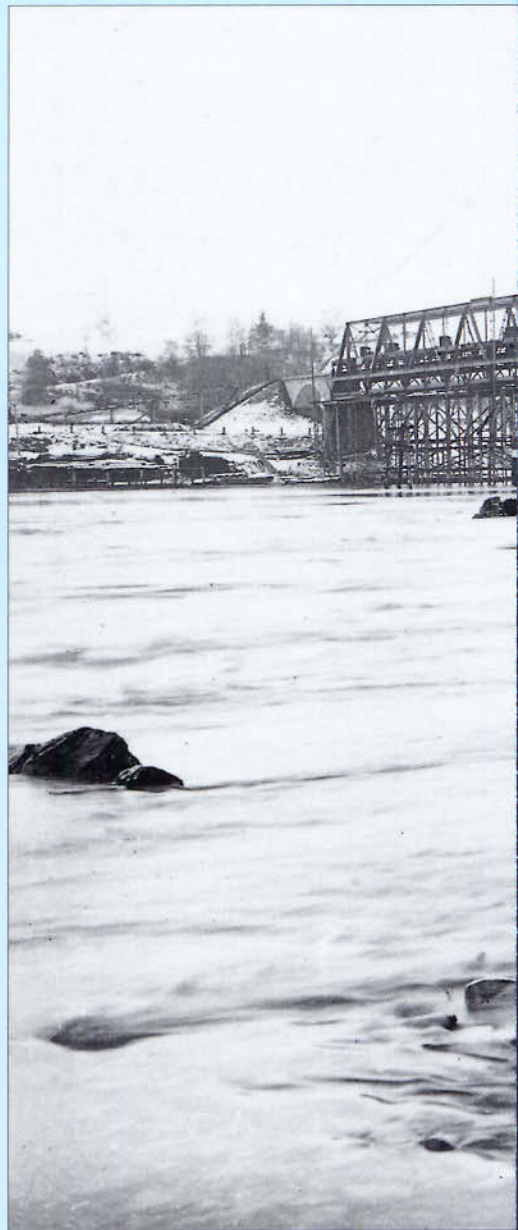
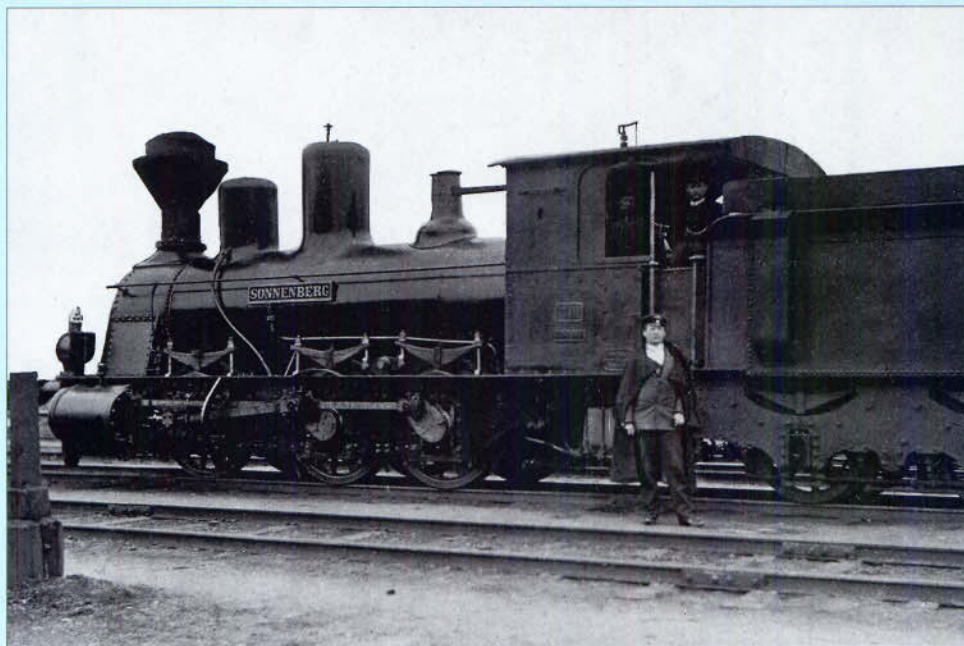
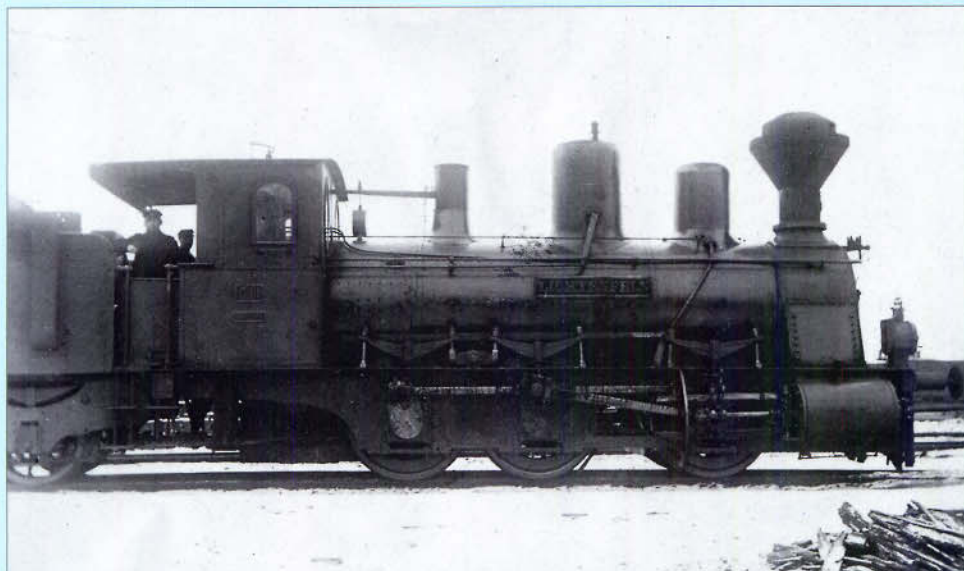
Zweite Serie

59 Lokomotiven von Maffei, 60 von Krauss, geliefert in den Jahren 1873 bis 1876.

Die Zylinder waren auf 486 mm reduziert, die Rostfläche von 1,74 auf 1,59 m² verkleinert, der Kesseldurchmesser ebenfalls 50 mm geringer. Hier Eisenblech gegen Stahlbleche bei der ersten Lieferung. Sandkasten wie bei der C II und bei der ersten Serie nachträglich angebracht, beiderseits der Rauchkammer, bald aber vor dem Treibrad, später auf dem Lang-

kessel. Dom wieder dicht hinter dem Kamin, jedoch etwas kleiner, der Regulator in demselben mit äußerem Zug und Hubkurbel im Haus. Später erhielt eine Anzahl älterer C III, die von Anfang an vorderen Dom gehabt hatten, durch die CW Nürnberg bei Ersatzkesseln wahrscheinlich Anfang der neunziger Jahre den Dom in der Mitte des Langkessels. Diese Änderung ist, wie mache andere, auf den langjährigen Vorstand der CW Nürnberg, Hogenmüller, zurückzuführen. Die CW hat aus eigener Machtvollkommenheit diese Domversetzung bei manchen C III durchgeführt. An sich bedeutete diese Änderung eine Verbesserung bezüglich der Gewichtsverteilung und des Aussehens, was von den übrigen auf Hogenmüller zurückzuführenden Änderungen keineswegs immer gesagt werden kann. Räder geschmiedet, teilweise Heberlein-

bremse auf zwei Achsen wirkend. Außerdem bei einigen Maschinen Wurfhebelbremse. Die Kaminfrage liegt bei dieser großen Serie nicht ganz klar und nicht einheitlich. Die beiden ersten Lieferungen hatten Trichterschlot erhalten und, soweit festzustellen, geschlossenen Torftender. Dies gilt jedoch nur für die von Maffei gebauten C III, über jene von Krauss ist Genaues nicht bekannt. Von der dritten Lieferung an wurde vermutlich, wie bei den letzten B VI-Lieferungen, der Trichter für Torffeuerung, wie vorgeschrieben, eigens mitgeliefert. Sonst erhielten sie den geraden Gußkamin mit oberem Halbrundstab, teils ohne solchen nach einem älteren, höheren, oben glatt abgestochenen, weniger gefälligen Modell. In den neunziger Jahren und später verwendete die CW Nürnberg bei den C III als Ersatzkamin jenen von kassierten C II, was nicht schön



aussah. Tender dreiachsig und offen für 10,0 m³ Wasser und 5,0 t Kohlen von ca. 11 t Leergewicht.

Dritte Serie

24 Lokomotiven von Maffei, 18 von Krauss, geliefert in den Jahren 1877 bis 1879.

Kessel wieder um 30 mm im Durchmesser vergrößert, Rost nach vorn verlängert, dagegen Röhren auf 3885 mm verkürzt. Boxrahmen vorn schon 30 mm über die letzte Achse hinausragend. Dom in der Mitte des Langkessels. Sandkasten davor, gut geformter, gerader Kamin mit Halbrundstab, schöne Ventilverkleidung gleich D V und B IX von 1877/78, Führerhaus wie bei B IX, jedoch kürzer. Teilweise Extersche Wurfhebelbremse, auf zwei Achsen wirkend, teils noch Heberleinbremse. Tender dreiachsig wie bei den Lokomotiven der zweiten Serie.

Für den Entwurf der C III waren von der Bahn ziemlich weitgehende Vorschriften aufgestellt worden. Bezüglich der Leistung wurde verlangt, daß die neue Maschine einen Zug von 9500 Ztr. = 475 t auf der Steigung 1:100 mit einer Geschwindigkeit von 5 bayer. Wegstunden = 18½ km/h befördern könne und daß sie

außerdem nach ihrer Indienststellung 300 bayer. Wegstunden = 1100 km ohne Defekt durchlaufen müsse.

Als Radbelastung waren 125 Ztr. = 6,25 t max. zugelassen. Die Dampfspannung war auf 10 atm festgesetzt, die gesamte Heizfläche (wasserberührt) auf 1550 Quadratfuß maximal, die Rostfläche auf 20 Quadratfuß, beides Maße, die nicht ganz erreicht wurden. Die Zylinderdimensionen waren auf 20" für den Durchmesser und 26" engl. für den Hub festgesetzt. Die größte Höhe durfte 14½' bayer. nicht überschreiten. Allansteuerung war vorgeschrieben. Der Raddurchmesser war auf 4' bayer. = 1245 mm festgesetzt, die Bandagenstärke auf 2⅜" = 60 mm. Diese selbst sowie die Kurbeln waren aus Tiegelstahl herzustellen, die Räder aus Schmiedeeisen.

Der Gesamtradstand war mit 10'5" anzunehmen. "Die Gegengewichte", hieß es weiter in den Vorschriften, "sollen die störenden Bewegungen der schwingenden Massen möglichst vollständig aufheben." Für die Tragfedern der ersten Achse war bei der Lieferung von 1871 Verbindung durch Querbaleancier (wie bei der B VI und B IX) vorgeschrieben, doch scheint derselbe nicht zur Ausführung gekommen oder bald wieder entfernt worden zu sein, da der

Verfasser innerhalb 40 Jahren nie einen solchen Balancier bei der C III gesehen hat. Dagegen war die vorgeschriebene Le-Chatelier-Bremse bei den älteren C III zur Ausführung gekommen.

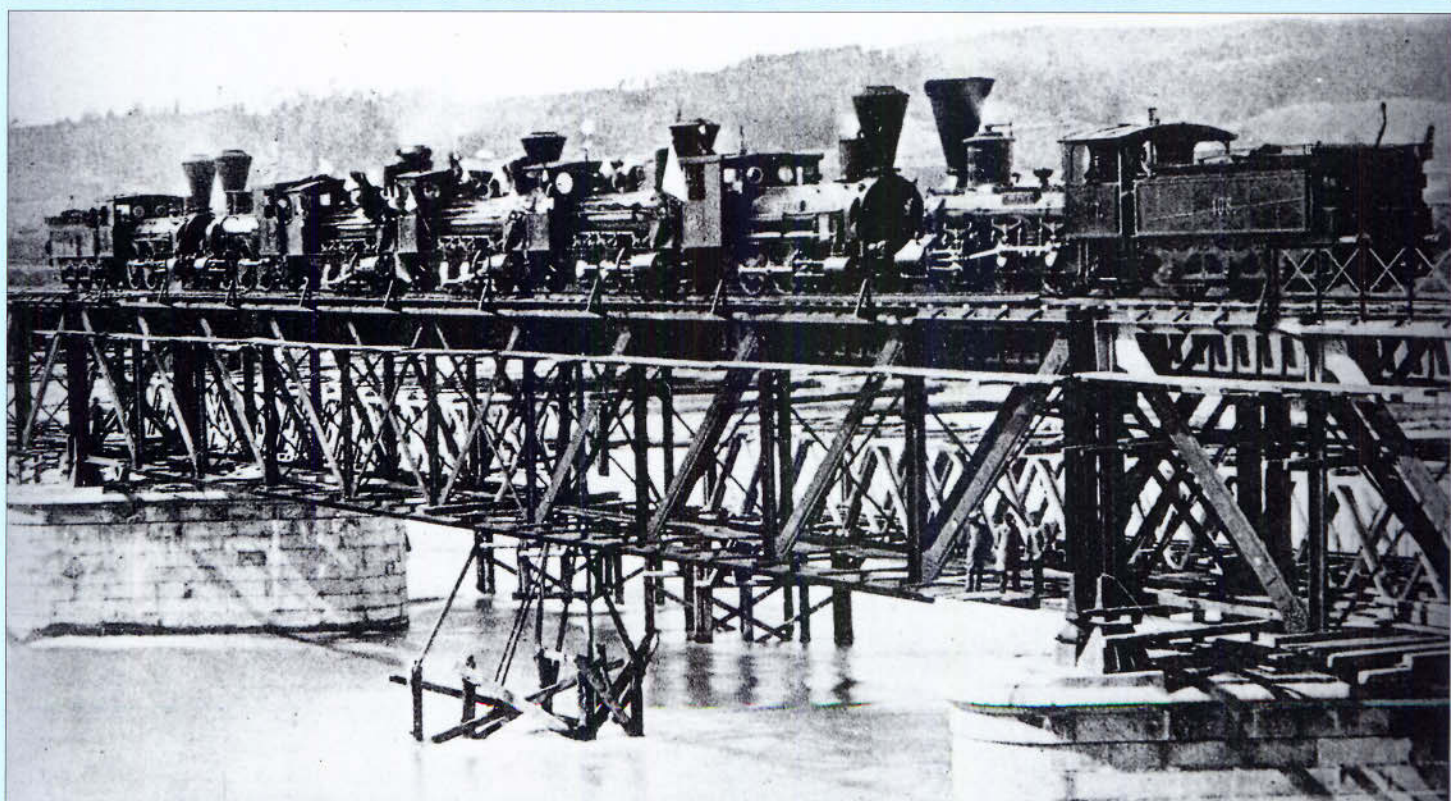
Bezüglich des Tenders war ein Wasservorrat von 300 Kubikfuß vorgeschrieben, gleich 8,5 m³, und Raum für 80 Ztr. Kohlen. Im Lauf des langen Betriebsdienstes wurden mancherlei Änderungen an den Tendern vorgenommen, so daß bei den zwei- und dreiachsigen Exemplaren unter sich die Vorratsräume ziemlich verschieden waren, ganz abgesehen davon, daß die geschlossenen zweiachsigen

Bild 82 (oben): Zwei braunkohlengefeuerte C III 1902 auf der Kräutelssteinbrücke über die Donau (Lokalbahn Passau – Hauzenberg).

Bild 80 (ganz oben links): C III LICHTENFELS (Braunkohlenfeuerung, letzte Maffei-Lieferung 1878/79) hatte von Anfang an mittleren Dampfdom und Ventilverkleidung à la D V (1906, Bw Hof). **Abb.: Contius, Slg. Dr. Scheingraber**

Bild 81 (darunter): C III SONNENBERG wurde in der CW Nürnberg nachträglich mit einem Dampfdom in Kesselmitte und davorliegendem Sanddom ausgerüstet (1896/97, Bf Kulmbach).

Bild 83: Belastungsprobe der Innbrücke zwischen Simbach und Braunau 1871 mit drei C III und vier KEW-Loks. **Abb. 81 – 83: Slg. Asmus**



Herstellerverzeichnis und Ausmusterungsdaten – Lokomotiven der Klasse C III							
Inv. Nr.	Name	DRG	Hersteller FNr.	Anlieferung	Abnahme	Ausmusterung	Anmerkung
Erste Serie, erste Lieferung gemäß Vertrag vom 16.12.1867							
385	STEPHENSON	53 7871	Maffei 655		04.05.1868	1925	1911 Te B VI RIEDENBURG
386	GALILEI	53 7872	Maffei 656		16.05.1868	31.03.1924	zl CW Nür
387	HERSCHEL	53 7873	Maffei 657		26.05.1868	31.03.1924	1900 zl CW Nür, Te C II, 1901 NepF, 1907 Steinkl, zl CW Nür
388	TYCHO	53 7874	Maffei 658		05.06.1868	31.03.1924	
389	VESTA		Maffei 659		15.06.1868	1914	
390	PALLAS		Maffei 660		25.06.1868	26.07.1921	zl CW Nür 08.1921
391	ADLER	53 7875	Maffei 661		03.07.1868	31.03.1924	zl CW Nür
392	CASTOR		Maffei 662		17.07.1868	1914	
393	POLLUX	53 7876	Maffei 663		16.07.1868	1925	
394	COMET	53 7877	Maffei 664		20.07.1868	31.03.1924	zl CW Nür
395	DELPHIN	53 7878	Maffei 665		23.07.1868	31.03.1924	zl CW Nür
396	LÖWE		Maffei 666		29.07.1868	1914	1911 Te B IX GOTHA
397	WATT		Maffei 667		13.08.1868	23.12.1920	
398	NEWTON		Maffei 668		18.08.1868	1914	1911 Te B IX LANDAU
399	ARCHIMEDES	53 7879	Maffei 669		21.08.1868	1924	
400	HERON		Maffei 670		29.08.1868	10.02.1920	zl, 1911 Te C II 1112
401	BAADER		Maffei 671		08.09.1868	20.12.1920	zl
402	GABELSBERGER		Maffei 672		12.09.1868	1914	
403	KLENZE	53 7880	Maffei 673		21.09.1868	27.03.1924	zl CW Nür, 1910 Te B IX GEROLZ-HOFEN
404	SCHELLING		Maffei 674		02.10.1868	11.1922	1911 Te C II 1121
405	MOZART		Maffei 675		09.10.1868	11.1922	1910 Te B IX HILPOLTSTEIN
406	GLUCK	53 7881	Maffei 676		16.10.1868	27.03.1924	WaL München
Erste Serie, zweite Lieferung gemäß Vertrag vom 13./17.01.1868							
407	MARKT BIBART	53 7882	Krauss 28	16.02.1869	27.03.1869	05.05.1920	zl CW Mü, 1891 Kessel-zerknall bei Nersingen vk
408	LANGENFELD		Krauss 29	12.03.1869	27.03.1869	14.08.1922	
409	FELLHEIM		Krauss 30	05.03.1869	27.03.1869	11.1922	zl CW Mü, 1906 Te C II GYGES
410	SCHONUNGEN		Krauss 31	22.04.1869	04.1869		1919 an Belgien, ETAT 7690
411	EBELSACH	53 7883	Krauss 32	13.04.1869	04.1869	02.1923	1909 NepF
412	BOBINGEN		Krauss 33	24.03.1869	04.1869	31.03.1924	zl
413	RÖTHENBACH		Krauss 34	08.04.1869	07.1869	1916	1891 nK
414	GESSERTSHAUSEN	53 7884	Krauss 35	07.05.1869	07.1869	31.03.1924	1890 nK
Erste Serie, dritte Lieferung gemäß Vertrag vom 22.05.1870							
449	BLIESKASTEL	53 7887	Maffei 785	24.12.1870	03.01.1871	03.1923	zl, 1911 Te B VI GMUND
450	PIRMASSENS		Maffei 786	06.01.1871	14.01.1871	05.10.1921	vk
451	LANDSTUHL	53 7888	Maffei 787	19.01.1871	26.01.1871	31.03.1924	zl CW Nür, 1911 Te B IX BISCHOFSHHEIM
452	ADAM KRAFFT	53 7889	Maffei 788	24.01.1871	04.02.1871	27.03.1924	zl CW Nür, 1911 Te B IX EDENKOBEN
453	WOHLGEMUTH		Maffei 789	01.02.1871	10.02.1871	05.1922	vk 1911 Te B VI MITTENWALD
454	HOLBEIN	53 7890	Maffei 790	08.02.1871	18.02.1871	1925	1911 Te C III SCHWABENBERG
455	SICKINGEN		Maffei 791	16.02.1871	28.02.1871	11.1922	1911 Te B VI FARNBACH
456	FREUNDSBERG		Maffei 792	27.02.1871	07.03.1871	14.10.1920	zl
Erste Serie, vierte Lieferung gemäß Vertrag vom 01.04.1870							
463	PYRKHEIMER		Krauss100	28.01.1871	31.01.1871	06.1922	vk, 1911 Te C III 1123
464	VEIT STOSS		Krauss101	20.03.1871	21.03.1871	12.1921	vk, 1888 nK CW Mü
465	PEUTINGER		Krauss102	24.03.1871	27.03.1871	02.1921	1911 Te C III 1113
466	PREYSING	53 7885	Krauss103	12.04.1871	13.04.1871	08.1923	zl
467	J.P. RICHTER		Krauss104	02.05.1871	04.05.1871	05.06.1920	1888 nK CW Nür, 1906 HL Bw Bamberg
468	ERTEL		Krauss105	15.05.1871	16.05.1871	04.1921	zl, 1911 Te B VI MURNAU
469	MERZ		Krauss106	06.06.1871		01.1922	zl, 1908 Te B VI AMPFING
470	SCHENK		Krauss107	10.06.1871		26.07.1921	WaL 250 München
471	CORNELIUS		Krauss108	21.06.1871	22.06.1871	03.1922	zl CW Mü, 1907 Te B VI DINKELSBÜHL
472	STIGLMAIER		Krauss109	26.06.1871	26.06.1871	14.07.1922	
473	LÜTZOW		Krauss166	05.12.1871	06.12.1871	1919	zl 02.1923, 1911 Te B IX GOTHA
474	BLÜCHER	53 7886	Krauss167	09.12.1871	10.12.1871	02.1923	an Belgien, ETAT 7673
475	SCHWARZENBERG		Krauss168	20.12.1871	22.12.1871	1919	vk
476	GNEISENAU	53 7896	Krauss169	08.01.1872	09.01.1872	27.03.1924	an Belgien, ETAT 7675
477	STEIN		Krauss170	06.06.1872	07.06.1872	12.1921	WaL
478	SCHARNHORST		Krauss171	18.07.1872	1872	03.1922	vk
479	FRANKLIN		Maffei 812	16.08.1871	22.08.1871	11.1922	vk
480	COOK	53 7891	Maffei 813	24.08.1871	30.08.1871	31.03.1924	vk, 1898 NepF CW We
481	COLUMBUS		Maffei 814	01.09.1871	06.09.1871	1919	zl CW Mü, 1905 NepF
482	BERTH. SCHWARZ	53 7892	Maffei 815	07.09.1871	12.09.1871	02.1923	CW We
483	TORRICELLI		Maffei 816	15.09.1871	21.09.1871	14.10.1920	an Belgien, ETAT 7681
484	GAY LUSSAC		Maffei 817	30.09.1871	04.10.1871	14.07.1922	zl
485	HUMBOLDT		Maffei 818	04.10.1871	09.10.1871	02.09.1922	zl
486	ROTTECK		Maffei 819	10.10.1871	15.10.1871	11.1922	vk, 1908 NepF
487	KLEIST	53 7893	Maffei 820	17.10.1871	18.10.1871	31.03.1924	
488	UHLAND	53 7894	Maffei 821	23.10.1871	28.10.1871	11.08.1923	zl CW Nür
489	ARNDT	53 7895	Maffei 822	01.11.1871	04.11.1871	1925	zl
490	KÖRNER		Maffei 823	06.11.1871	10.11.1871	10.1920	1911 Te B VIII GELLERT

Bild 84 (rechte Seite): Zeichnung der C III-Serie von Maffei aus dem Jahre 1873.
Abb.: Archiv Krauss-Maffei

Torftender später sämtlich in offene verwandelt wurden.

Was nun den konstruktiven Aufbau der C III im allgemeinen betrifft, so zeigt sie, wie ihre Vorgängerin, die gleichen Merkmale der Ära Hall, nämlich den äußeren Doppelfüllrahmen und die Halslagerkurbeln. Bei der ersten Serie war der Kessel, in fortgeschrittener Bauart, von ungefähr der gleichen Größe wie bei der C II, wobei der Stehkessel bis nahe an die Hinterachse herangeschoben war. Dies war möglich, da jetzt die mittlere Achse Treibachse geworden war und innen die Exzenterscheiben der Allansteuerung trug, welche die ebenfalls innenliegenden, vertikalen Bronceschieber mit Trickschem Überströmkanal bewegte. Die außenliegenden Zylinder waren etwas geneigt angeordnet, jedoch noch nicht genügend, um dem unteren Teil des Begrenzungsprofils zu genügen. Ihre Mittelentfernung betrug trotz der Hallkurbeln noch 2400 mm.

Um der Treibstange die nötige Länge zu sichern, war die Treibachse etwas nach rückwärts verschoben, so daß die Radstände ungleich (1829 + 1346 = 3175 mm) ausfielen, wodurch jedoch die ziemlich gleichmäßige Lastverteilung von je ca. 12,5 t nicht behindert wurde. Der Versuch, die Kesselbleche bei 14 mm Wandstärke aus Stahlblech herzustellen, wurde wieder aufgegeben, da das Material sich als nicht genügend homogen und zuverlässig erwies. Dagegen wurden die Queranker über der Box bis zuletzt beibehalten. Der sehr kräftige und solide Doppelrahmen bestand aus zwei in 41 mm Abstand voneinander angeordneten, 11 mm starken Blechen, welche zwischen der ersten und zweiten Achse einen länglichen, schön geformten Ausschnitt auswiesen, der die Zugänglichkeit zu der innenliegenden Allansteuerung ermöglichte, und zwischen der zweiten und dritten eng zusammengedrängten Achse einen herzförmigen Ausschnitt.

Dicht daneben war der charakteristische Linealträger befestigt, weit ausgeschnitten und ausladend, um der vorderen Kuppelstange bei dem großen Hub von 660 mm freie Bahn zu geben. Die Räder von ursprünglich 1245, später 1255, zuletzt 1272 mm Durchmesser, bei ursprünglich 60 mm Bandagenstärke, waren bei der ersten Serie nach Stephenson mit Kreuzspeichen, Gußnaben und eingesetzten Gegengewichten ausgeführt; die Hallschen Halslagerkurbeln aus Tiegelschmelz waren mit breitem Blatt hergestellt.

Trotz später vorgenommener Verstärkung dieser schweren und ziemlich teuren Kurbeln durch Verbreiterung des Kurbelblattes ließ sich die Bruchgefahr nicht beheben. Besonders jene Maschinen, welche regelmäßig Strecken mit engen und zahlreichen Kurven zu befahren hatten, wurden von Brüchen der Kurbeln betroffen. Diese erfolgten manchmal am Halsansatz, häufiger jedoch brach der weit vorstehende Treibzapfen am Kurbelblatt. Dies war auf die unvermeidlich gewaltsame Behandlung des Materials bei der Herstellung des ungünstig und gezwungen geformten Schmiedestücks mit scharfen Ecken und plötzlichen Querschnittsänderungen zurückzuführen.

Als reichlich groß erwies sich der Zylinderdurchmesser von 508 mm, der nicht ganz im richtigen Verhältnis zum Adhäsionsgewicht und zu der Rostfläche stand, weshalb er auch von der zweiten Serie an auf das gut passende Maß von 486 mm reduziert wurde. Die Trag-

N^o 19. Güterzug-Locomotive von J. A. v. Maffei's Eisenwerk in Hirschau bei München.

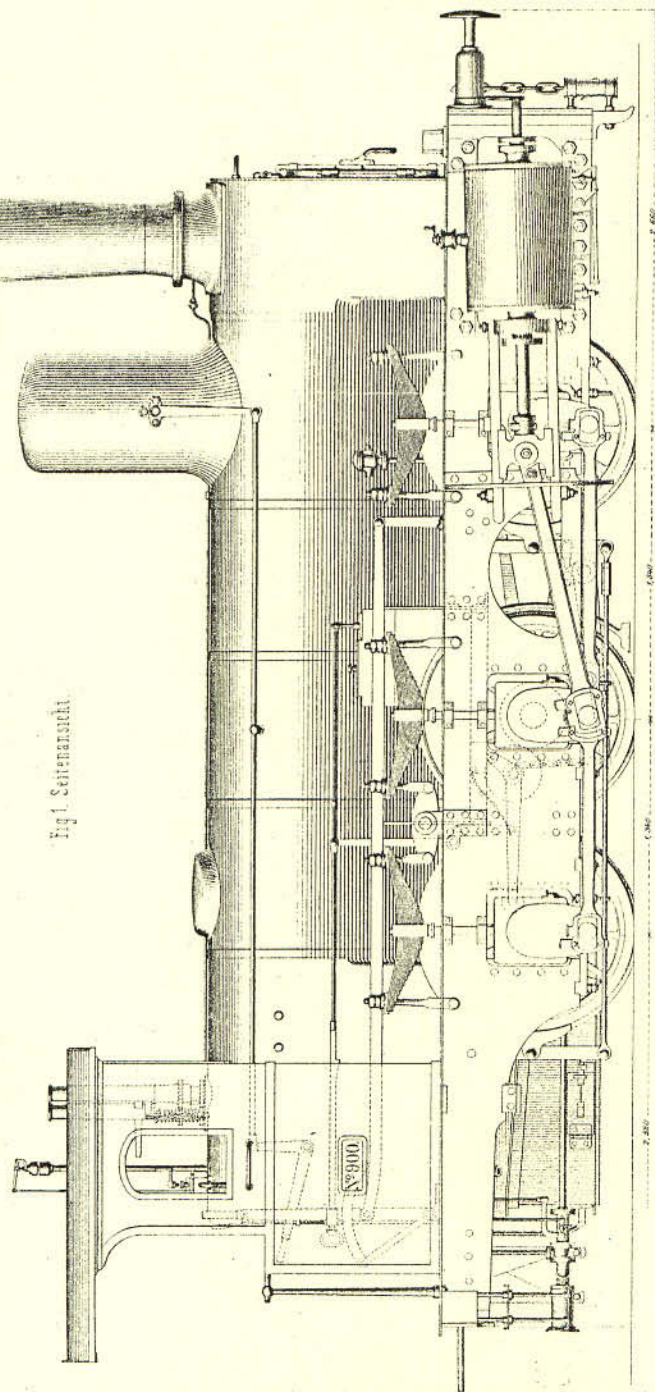


Fig. 1. Seitenansicht

Die Locomotiven.

Querschnitt durch die Feuerbüchse

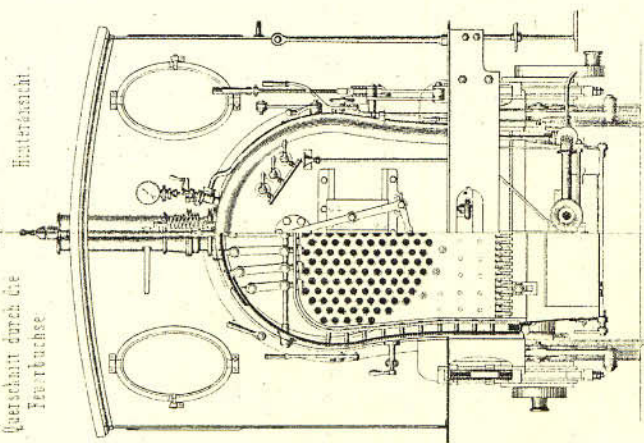
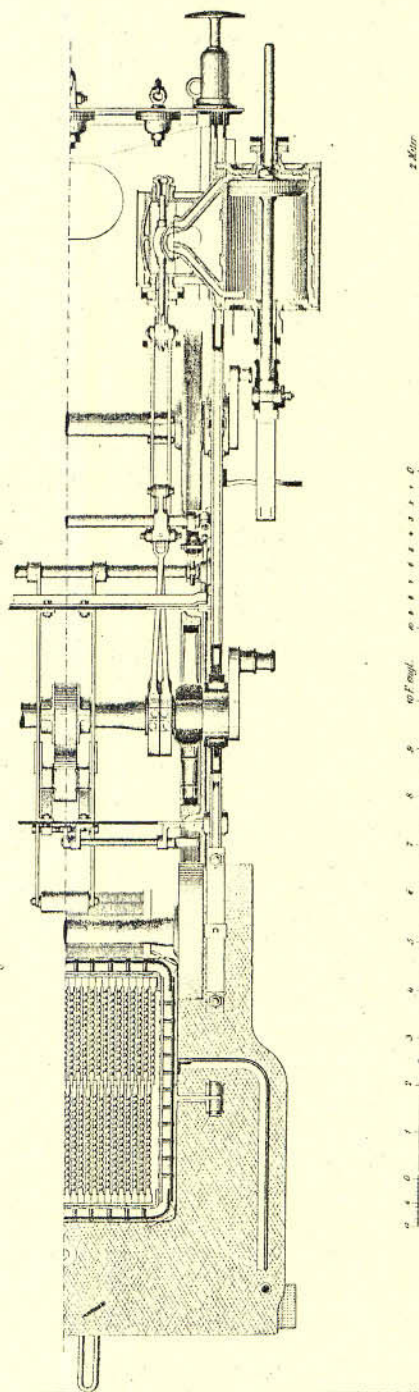


Fig. 2.

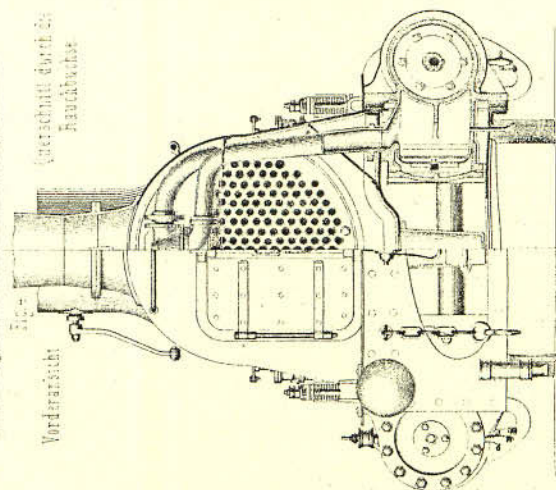
Hinteransicht

Fig. 3. Horizontalschnitt durch die Triebachse und die Cylinder



2 Meter

Fig. 4. Querschnitt durch die Rauchbüchse



Vorderansicht

Herstellerverzeichnis und Ausmusterungsdaten – Lokomotiven der Klasse C III

Inv. Nr.	Name	DRG	Hersteller FNr.	Anlieferung	Abnahme	Ausmusterung	Anmerkung
Erste Serie, fünfte Lieferung gemäß Vertrag vom November 1871							
21	FAUST		Maffei 851		27.05.1872	05.1922	vk, 1907 NepF
32	FUGGER		Maffei 852		03.06.1872	12.1921	1899 nK CW Nür
507	OCHSENKOPF		Maffei 853	06.06.1872	12.06.1872		
508	WALDSTEIN	53 7897	Maffei 854	14.06.1872	19.06.1872	11.08.1923	zl, 1905 NepF CW We
509	FRANKENBERG	53 7898	Maffei 855	20.06.1872	26.06.1872	1922	1907 NepF CW We
510	SCHWABENBERG		Maffei 856	27.06.1872	02.07.1872	03.09.1925	WaL
511	KREUZBERG	53 7899	Maffei 857	03.07.1872	08.07.1872	1925	
512	KÖSSEINE	53 7900	Maffei 858	09.07.1872	16.07.1872	11.08.1923	zl
513	MARIENBERG		Maffei 859	15.07.1872	18.07.1872	06.02.1922	vk, 1909 NepF, 1910 Te B IX 1101
514	WÜRZBURG		Maffei 860	20.07.1872	25.07.1872	20.12.1920	1909 NepF
515	HOHENWART		Maffei 861	26.07.1872	31.07.1872	05.1922	vk
516	SCHWARZKOPF	53 7901	Maffei 862	02.08.1872	07.08.1872	1925	1906 NepF, 1910 Te B VI PETERSHAUSEN
Zweite Serie, erste Lieferung gemäß Vertrag vom 19.06.1872							
4	FRANCONIA	53 7904	Maffei 892		12.02.1873	1925	1909 NepF CW We
8	FRAUNHOFER	53 7905	Maffei 893		16.02.1873	31.03.1924	1909 NepF CW Reg
17	OTTO v. GUERICKE	53 7906	Maffei 894		22.02.1873	31.03.1924	zl CW Nür
18	OBERON	53 7907	Maffei 895		28.02.1873	1925	
19	NATHAN		Maffei 896		06.03.1873	01.1922	vk
517	KAUFERING		Maffei 897		12.03.1873	06.1922	vk
518	EBENHAUSEN	53 7908	Maffei 898		19.03.1873	31.03.1924	zl CW Nür
519	RIENECK		Maffei 899	26.03.1873	02.04.1873	08.02.1921	zl CW Nür
520	BURGSINN	53 7909	Maffei 900	02.12.1873	15.12.1873	03.1923	1907 NepF CW We, Ausstellung Wien 1873
521	POPPENHAUSEN		Maffei 901	03.04.1873	19.04.1873	04.1921	zl, 1901 NepF CW We
522	SIEGELSDORF		Maffei 902	11.04.1873	22.04.1873	02.09.1922	vk
523	KIRCHSEON	53 7910	Maffei 903	15.04.1873	20.04.1873	11.09.1923	zl CW Nür 12.1923
524	FRANZENSBAD		Maffei 904	24.04.1873	06.05.1873	02.09.1919	zl
525	ASCH	53 7911	Maffei 905	01.05.1873	06.05.1873	08.1923	WaL 276 CW Nür, 1900 nK CW Reg
526	VOHBURG	53 7912	Maffei 906	06.05.1873	13.05.1873	11.08.1923	zl CW Nür 12.1923
527	ABBACH	53 7913	Maffei 907	12.05.1873	20.05.1873	31.03.1924	zl CW Nür 1901, nK CW Reg
528	MELLICHSTADT	53 7914	Maffei 908	17.05.1873	26.05.1873	08.1923	zl CW Nür
529	RAIN	53 7915	Maffei 909	24.05.1873	03.06.1873	27.03.1924	zl CW Nür, 1902 nK CW Reg
530	SCHNAITTACH		Maffei 910	30.05.1873	06.06.1873	08.1921	zl CW Nür, 1909 NepF CW Reg
531	NEUHAUS	53 7916	Maffei 911	05.06.1873	11.06.1873	1925	
532	VELDEN	53 7917	Maffei 912	11.06.1873	21.06.1873	1925	
533	SCHWABHAUSEN	53 7918	Maffei 913	18.06.1873	24.06.1873	31.03.1924	zl CW Nür, 1900 CW Re
534	SONTHEIM	53 7919	Maffei 914	22.06.1873	07.07.1873	31.03.1924	zl CW Nür
535	AICHACH		Maffei 915	27.06.1873	16.07.1873	14.07.1922	vk, 1908 NepF
536	GARS		Maffei 916	04.07.1873	19.07.1873	26.07.1921	zl
537	SCHROBENHAUSEN	53 7920	Maffei 917	10.07.1873	20.07.1873	27.03.1924	zl CW Nür
538	SCHWEINAU	53 7921	Maffei 918	15.07.1873	21.07.1873	27.03.1924	zl CW Nür
539	HEILSBRONN		Maffei 919	20.07.1873	28.07.1873	08.1921	vk
540	DOMBÜHL		Maffei 920	25.07.1873	30.07.1873	01.1922	vk
541	FEUCHTWANGEN	53 7922	Maffei 921	31.07.1873	10.08.1873	1925	
542	KRAIBURG		Maffei 922	06.08.1873	20.08.1873	21.03.1921	zl CW Nür
543	SCHAFTLACH	53 7923	Maffei 923	10.08.1873	21.08.1873	02.1923	vk
544	SULZ	53 7924	Maffei 924	15.08.1873	26.08.1873	1925	
545	TÜRKENFELD		Maffei 925	21.08.1873	27.08.1873	08.06.1922	WaL Bw Nürnberg Hbf
546	GRAFRATH	53 7925	Maffei 926	26.08.1873	31.08.1873	1925	
547	LANGENZENN	53 7926	Maffei 927	03.09.1873	10.09.1873	1925	
548	ZORNEDING		Maffei 928	06.09.1873	12.09.1873	03.1922	vk
549	OSTERMÜNCHEN	53 7927	Maffei 929	12.09.1873	23.09.1873	31.03.1924	zl CW Nür
550	HASSLAU		Krauss 311	19.11.1873	15.12.1873	11.1922	zl CW Mü
551	CRAILSHEIM	53 7902	Krauss 312	22.11.1873	15.12.1873	08.1923	WaL 277
552	HAARDT	53 7903	Krauss 313	04.12.1873	15.12.1873	30.03.1923	zl CW Mü, 1897 nK
553	BURGHEIM		Krauss 314	15.12.1873	31.12.1873	14.08.1923	vk, 1898 nK
554	VORRA		Krauss 315	18.12.1873	31.12.1873	1919	an Belgien, ETAT 7654
555	ROSSSTALL		Krauss 316	29.12.1873	17.01.1874	14.08.1922	vk, 1906 nK CW We
556	STREU	53 7928	Krauss 317	03.01.1874	17.01.1874	1925	1901 nK CW We
557	ACH	53 7929	Krauss 318	12.01.1874	27.01.1874	31.03.1924	zl CW Mü
558	LAUER	53 7930	Krauss 319	15.01.1874	27.01.1874	1925	1910 nK CW We
559	SANDRACH		Krauss 320	23.01.1874	03.02.1874	14.08.1922	1904 nK CW We
560	ILM		Krauss 321	27.01.1874		21.03.1921	zl CW Mü, Te an C III LAUER
561	RINGBERG		Krauss 322	31.01.1874	09.02.1874	11.1922	zl CW Mü
Zweite Serie, zweite Lieferung gemäß Vertrag vom 30.03.1873							
572	LICHTENSTEIN		Krauss 345	09.04.1874	24.04.1874	01.1922	vk, 1897 nK CW Nür
573	ROTHENBERG	53 7931	Krauss 346	15.04.1874	24.04.1874	11.08.1923	zl, 1895 nK CW Nür
574	VELDENSTEIN		Krauss 347	21.04.1874	23.04.1874	26.07.1921	zl Fa. Späth
575	PLATTE	53 7932	Krauss 348	24.04.1874	05.05.1874	03.1923	zl CW Mü, 1894 nK CW Nür
576	ROTHER WAND		Krauss 349	01.05.1874	06.05.1874	02.1923	zl CW Mü
577	SONNENBERG	53 7934	Krauss 350	06.05.1874	16.05.1874	1925	1894 nK CW Nür
578	GOTTHARDSBERG	53 7935	Krauss 351	14.05.1874	20.05.1874	02.1923	vk, 1898 nK CW We
579	KROTTENSEE	53 7936	Krauss 352	21.05.1874	03.06.1874	1923	
580	HOHENSTEIN	53 7937	Krauss 353	30.05.1874	03.06.1874	1925	1895 nK CW Nür
581	KÖNIGSTEIN		Krauss 354	05.06.1874	22.06.1874	14.08.1922	vk, 1899 nK CW We
582	KAMLACH		Krauss 355	16.06.1874	22.06.1874	30.08.1920	zl CW Mü, 1902 nK CW We
583	REDNITZ		Krauss 356	20.06.1874	16.07.1874	11.1923	zl CW Mü, 1901 NepF CW We
584	ATTEL		Krauss 357	14.07.1874	20.07.1874	01.1922	vk, 1892 nK CW Nür
585	KÖNIGSWART		Krauss 358	20.07.1874	27.07.1874	1921	zl CW Mü, 1896 nK CW Nür
586	WEISSENSTEIN		Krauss 359	24.07.1874	27.07.1874	05.10.1921	zl CW Mü

federn lagen über den Achsen dicht über der Rahmenkante, jene der beiden hinteren Achsen waren durch Ausgleichshebel verbunden, die allerdings bei dem nur 1356 mm betragenden Radstand recht kurz ausfielen. Die Kolbenstangen, welche bei der C III in späterer Zeit allgemein nach vorn durchgehend waren, wurden bei der ersten Serie erst nachträglich auf diese Ausführung abgeändert. Der große Dom von 760 mm lichte Durchmesser mit Gießkannenverkleidung saß hinter dem Birnkamin, der hier wie bei der C II infolge geringerer Höhe bei größerem Durchmesser von ca. 1219 mm besonders ein-drucksvoll wirkte.

Der Regulatorzug mit Hebel nach österreichischer Art lag außen und betätigte den in der Rauchkammer befindlichen, als Drehschieber ausgebildeten Regulator. Zugleich mit ihm wurden die nachträglich seitlich der Rauchkammer angeordneten Sandkästen bedient. Außer dem Drehschieber wurden jedoch noch allerlei andere Bauarten des Regulators ausprobiert. Auch der Funkenfänger in der Rauchkammer, zuerst ein horizontales Sieb und ein System von mehreren ineinandergeschobenen Blechdüsen, hat verschiedene Varianten und Abänderungen erlebt.

Die beiden Sicherheitsventile waren in altmodischer Umhüllung auf dem Stehkessel dicht vor dem Führerhaus angeordnet, die Federwaage nach rückwärts ins Haus, den Hebel mit Gewicht nach vorn gestellt, was beim Fahren den Dampf stoßweise unter mehr oder weniger starkem Zischen entweichen ließ, wodurch ein charakteristisches Geräusch entstand, an welchem die nahende Maschine schon von weitem als C III zu erkennen war. Als später die Deckenbarren über der Feuerbox durch vertikale Anker ersetzt wurden, erhielten die Ventile ihren Platz vor dem Stehkessel, und der Gewichtshebel wurde nach rückwärts gewendet, so daß die Anordnung genau jener bei der B IX entsprach. Die Queranker über der Feuerbox wurden bis zur vorletzten Serie beibehalten.

Sandkästen waren ursprünglich nicht vorhanden und wurden nachträglich wie bei der C II in konsolartiger Gestalt beiderseits der Rauchkammer angebracht; später erhielt bei dieser ersten Serie der Sandkasten hinter dem Dom auf dem Langkessel seinen Platz in Gestalt eines kleinen Doms. Das Führerhaus war bei dieser Serie bereits von Anfang an vorhanden, seine Form zwar noch etwas altmodisch, bot jedoch der Mannschaft schon genügend Schutz. Das seitliche Fenster verschwand bei der nächsten Lieferung und erschien erst bei späteren wieder. Höchst einfach war die Armatur im Führerhaus, die nur aus Pfeife, Kesselmanometer, zwei Injektoren, Wasserstand, drei Probierhähnen und dem Surrer bestand. Dazu Steuer- und Regulatorhebel sowie Condenszug und solcher zum Blasrohr und den Aschenklappen. Das war alles, was damals eine biedere Lastzugslokomotive benötigte.

Einrichtung für Dampfheizung und Luftbremse war nie angebracht, jene für Sandstreuer und allfällig vorhandene Le-Chatelier-Bremse oder Heberleinbremse kamen erst später hinzu. Häufiger scheint die bequem zu handhabende und schnell wirkende, daher für Verschiebewegungen besonders geeignete Extersche Wurfhebelbremse auf dieser Maschine angebracht worden zu sein mit Wirkung auf die

erste und zweite Achse. Mannigfache Änderungen haben auch die Roststäbe durchgemacht, die vielfach aus Schmiedeeisen bestanden, im übrigen ihre Form und Spaltenweite dem jeweiligen Brennmaterial anzupassen hatten.

Da die Anlieferung der ersten C III-Serie noch in die Blütezeit der Torffeuerung fiel, wurden dieselben mit zweiachsigen, geschlossenen Tendern ausgestattet, doch wurden solche Tender den später gelieferten Maschinen dieser Serie nicht mehr mitgegeben, da sie nur im Süden des Landes, im Rosenheimer und zum Teil auch Augsburgs sowie im Kemptener und Neu-Ulmer Bezirk, ihren Zweck erfüllten. Von der zweiten Serie an, vielleicht auch teilweise bei der ersten, erhielten die C III den normalen, dreiachsigen offenen Tender für 9 m³ Wasser, wie B VI und B VIII und ähnlich dem etwas größeren der B IX.

Die zweite Serie unterschied sich von der ersten durch verschiedene konstruktive Änderungen in scheinbar rückläufigem Sinn; denn außer der zweckmäßigen Reduktion des Zylinderdurchmessers von 508 mm auf 486 mm erhielt auch der Kessel einen um 50 mm kleineren Durchmesser, und die Rostfläche ging von 1,74 m² auf 1,59 m² zurück, die Rohrlänge blieb unverändert. Was diese Reduktion der Kesselabmessungen veranlaßte, ist nicht mehr auszuforschen gewesen – möglich, daß es gewichtshalber geschah. Im Gegensatz zur Reduzierung der ursprünglichen Abmessungen ist das Dienstgewicht auf 37 t gestiegen, was wohl hauptsächlich auf die Verstärkung der Kesselbleche auf 16 mm zurückzuführen ist.

Im übrigen wurden hier die Sandkästen von Anfang an beiderseits der Rauchkammer angebracht, von gleicher Art und Gestalt wie bei der C II. Spätere Maschinen dieser Serie erhielten jedoch solche von rechteckiger Form, wie jene der B IX, und vor die Raddächer der Treibachse gesetzt. Der Dom war ebenfalls etwas verkleinert worden, blieb aber immer noch wuchtig genug. Der Regulator hatte diesmal im Dom selbst Platz gefunden und wurde durch äußeres Gestänge mittels des hand-samen, bei Vor- und Rückwärtsfahrt gleich bequem zu bewegendem Hubhebels am Führerstand betätigt, was besonders beim Rückwärtsfahren und Verschieben in Stationen vom Personal als angenehm empfunden wurde. Die Räder waren jetzt geschmiedet.

Auch bei dieser großen Serie war an einigen Exemplaren eine Zeitlang Heberleinbremse angebracht, die auf die erste und letzte Achse wirkte, während die Rolle an der Treibachse angriff und durch die Vielteiligkeit und Raum-inanspruchnahme verhinderte, daß auch diese selbst noch in die Abbremsung mit einbezogen werden konnte. Die Extersche Wurfhebelbremse, auf erste und zweite Achse wirkend, ebenso Le Chateliersche Dampfbremse waren auch hier bei einigen der Maschinen zu finden. Der Kamin mag Anfang der siebziger Jahre bei den Torf verzehrenden Maschinen noch der Trichter gewesen sein, später war nur mehr der gußeisnerne, gerade Schlot, meist in der unschönen, oben abgestochenen Gestalt ohne Halbrundstab, zu sehen. Einige Exemplare behielten noch lange Zeit den Trichter, der durch seine gegen B V und B VI geringere Höhe und größeren Durchmesser der Kegelbasis von 1194 mm besonders wuchtig wirkte.

Herstellerverzeichnis und Ausmusterungsdaten – Lokomotiven der Klasse C III

Inv. Nr.	Name	DRG	Hersteller FNr.	Anlieferung	Abnahme	Ausmusterung	Anmerkung
<i>Fortsetzung von</i>							
Zweite Serie, zweite Lieferung gemäß Vertrag vom 30.03.1873							
587	HORN		Krauss 360	03.08.1874	12.08.1874	14.08.1922	vk
588	EPPRECHTSTEIN		Krauss 361	08.08.1874	12.08.1874	11.1922	zl CW Mü, 1893 nK CW Nür
589	GEIERSBERG	53 7938	Krauss 362	13.08.1874	28.08.1874	11.08.1923	zl, 1891 nK CW Nür
590	KAULKOPF		Krauss 363	25.08.1874		11.1922	zl CW Mü
591	JOHANNISBERG		Krauss 364	29.08.1874		1919	an Belgien, ETAT 7691
592	HAHNENKAMM	53 7939	Krauss 365	12.09.1874		1925	1893 nK
593	STUIBEN		Krauss 366	16.09.1874		06.1922	vk
594	SAILING	53 7940	Krauss 367	23.09.1874		11.08.1923	zl
595	ALPSPITZ	53 7941	Krauss 368	29.09.1874		31.03.1924	zl CW Mü
Zweite Serie, dritte Lieferung gemäß Vertrag vom 31.08.1874							
15	COPERNICUS		Krauss 369	10.1874	29.10.1874	09.1922	vk
24	PETER HENLEIN	53 7942	Krauss 370	02.11.1874	03.11.1874	02.1923	zl CW Mü
20	WALLENSTEIN	53 7943	Krauss 371	07.11.1874		11.08.1923	zl
13	SUEVIA	53 7944	Krauss 372	11.11.1874	12.11.1874	1925	
75	PEGNITZ	53 7945	Krauss 373	18.11.1874	24.11.1874	02.1923	vk
77	REZAT	53 7946	Krauss 374	24.11.1874		1925	1898 NepF
Zweite Serie, vierte Lieferung gemäß Vertrag vom 30.09.1874							
661	ROSENBERG	53 7956	Maffei 1056		07.05.1875	11.08.1923	zl
662	SCELLENBERG	53 7957	Maffei 1057		13.05.1875	11.08.1923	vk
663	ANDECHS		Maffei 1058		20.05.1875	06.02.1921	
664	RUDOLPHSTEIN		Maffei 1059		26.05.1875	11.1922	zl CW Nür
665	OBERHAUS	53 7958	Maffei 1060		03.06.1875	31.03.1924	zl CW Nür, 1909 NepF CW Reg
666	LIMBURG	53 7959	Maffei 1061		10.06.1875	1925	1878 Kesselzerknall bei Aitrang
667	HARDENBURG		Maffei 1062		06.1875	14.07.1922	zl
668	TAUBER		Maffei 1063		03.11.1875	18.12.1915	
669	BRENN	53 7960	Maffei 1064		09.11.1875	11.08.1923	zl
670	ROTT	53 7961	Maffei 1065		16.11.1875	31.03.1924	zl CW Nür, 1901 NepF
671	QUEICH	53 7962	Maffei 1066		28.11.1875	31.03.1924	zl CW Nür
672	LAUTER	53 7963	Maffei 1067		15.12.1875	1925	1908 NepF
673	BLIES		Maffei 1068		07.01.1876	04.1921	zl
674	GLAN		Maffei 1069		22.01.1876	21.03.1921	zl
675	ALSENZ	53 7966	Maffei 1070		04.02.1876	1925	1898 NepF
676	PFRIMM	53 7967	Maffei 1071		10.02.1876	31.03.1924	zl CW Nür
677	NAHE		Maffei 1072		17.02.1876	02.09.1922	zl CW Mü
678	LAMITZ		Maffei 1073		24.02.1876	01.1922	vk 1898 NepF
679	AURACH	53 7968	Maffei 1074		03.03.1876	02.1923	zl
680	WERN	53 7969	Maffei 1075		10.03.1876	1924	
681	WERNECK	53 7970	Maffei 1076		17.03.1876	1925	
Zweite Serie, fünfte Lieferung gemäß Vertrag vom 28.09.1874							
682	MKT SCHEINFELD		Krauss 497	07.06.1875	08.06.1875	06.1922	vk, 1897 nK
683	REHAU	53 7947	Krauss 498	16.06.1875		1925	
684	OTTERBACH	53 7948	Krauss 499	26.06.1875		27.03.1924	zl CW Mü
685	MUTTERSTADT		Krauss 500	02.07.1875		01.1922	WaL 215, 1908 nK CW We
686	BABENHAUSEN		Krauss 501	26.07.1875		1919	an Belgien, ETAT 7686
687	WERTINGEN	53 7949	Krauss 502	04.08.1875		1924	1891 Kesselzerknall bei Heigenbrücken
688	LICHTENAU		Krauss 503	14.08.1875		14.07.1922	vk
689	CADOLZBURG	53 7950	Krauss 504	19.08.1875		1925	1904 nK CW We
690	SELB	53 7951	Krauss 505	04.09.1875		03.1923	HL München, 1909 nK CW We
691	ARZBERG	53 7952	Krauss 506	16.09.1875		27.03.1924	WaL Rosenheim
692	STEBEN	53 7953	Krauss 507	23.09.1875		1925	1908 nK CW We
693	LICHTENBERG	53 7954	Krauss 508	05.10.1875		02.1923	vk, 1901 nK CW Nür
694	HALLSTADT		Krauss 509	25.10.1875		17.01.1921	zl CW Mü
695	RANDERSACKER		Krauss 510	16.11.1875		11.1922	WaL 256 München
696	KLEINHEUBACH	53 7955	Krauss 511	10.12.1875		27.03.1924	zl CW Mü
697	GROSSOSTHEIM		Krauss 512	29.12.1875		12.1922	zl CW Mü, 1900 nK CW We
698	LUDWIGSHAFEN	53 7964	Krauss 513	14.01.1876		02.1923	zl CW Mü
699	GEFREES	53 7965	Krauss 514	22.01.1876		27.03.1924	zl CW Mü
Dritte Serie, erste Lieferung gemäß Vertrag vom 11.10.1875							
761	NECKAR	53 7971	Krauss 589	13.01.1877	14.01.1877	11.1922	zl CW Mü
762	HAVEL	53 7972	Krauss 590	26.01.1877		02.1923	
763	SPREE	53 7973	Krauss 591	05.02.1877		02.1923	
764	WESER	53 7974	Krauss 592	22.02.1877		02.1923	zl
765	THURMAYR		Krauss 593	10.03.1877		08.1921	zl CW Mü, 1908 NepF CW Reg
766	HÄNDEL		Krauss 594	16.03.1877		05.1922	
767	HAYDN		Krauss 595	26.03.1877		26.07.1921	zl
768	BEETHOVEN		Krauss 596	14.04.1877		03.1922	vk, 1908 NepF
70	KEMPTEN		Krauss 597	28.04.1877		06.1922	vk
9	BAMBERG		Krauss 598	27.07.1877		27.03.1924	zl CW Mü
14	AUGSBURG		Krauss 599	31.07.1877	08.08.1877		
16	GUTTENBERG	53 7975	Krauss 600	16.08.1877		03.1923	zl CW Mü
23	BELISAR		Krauss 601	24.08.1877		01.1922	vk
25	BÄRNAU		Krauss 602	31.08.1877	01.09.1877	12.1922	zl CW Mü
26	MAIN	53 7976	Krauss 722	24.04.1878		27.03.1924	WaL München
27	DÜRER		Krauss 723	11.05.1878		1924	ab 12.1921 HL CW Neuaubing
29	FÜRTH		Krauss 724	20.05.1878		01.1922	
41	LECH		Krauss 725	31.05.1878		04.1921	zl

Fortsetzung Seite 55

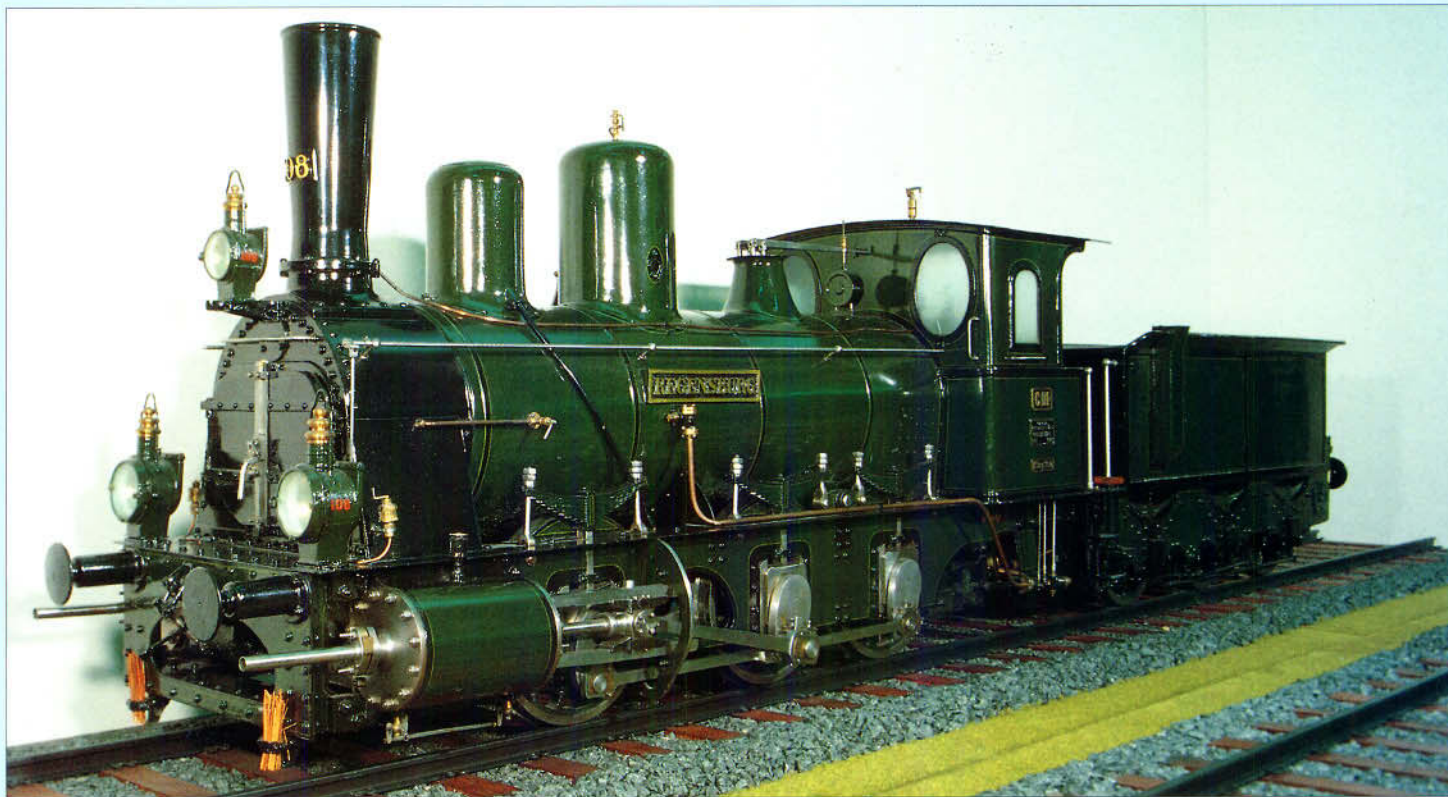


Bild 85: Das Modell der C III im Nürnberger Verkehrsmuseum wurde fälschlich als Regensburg bezeichnet; es gibt aber die Details einer C III hervorragend wieder.

Bild 87 (unten rechts): Blick auf den Führerstand.

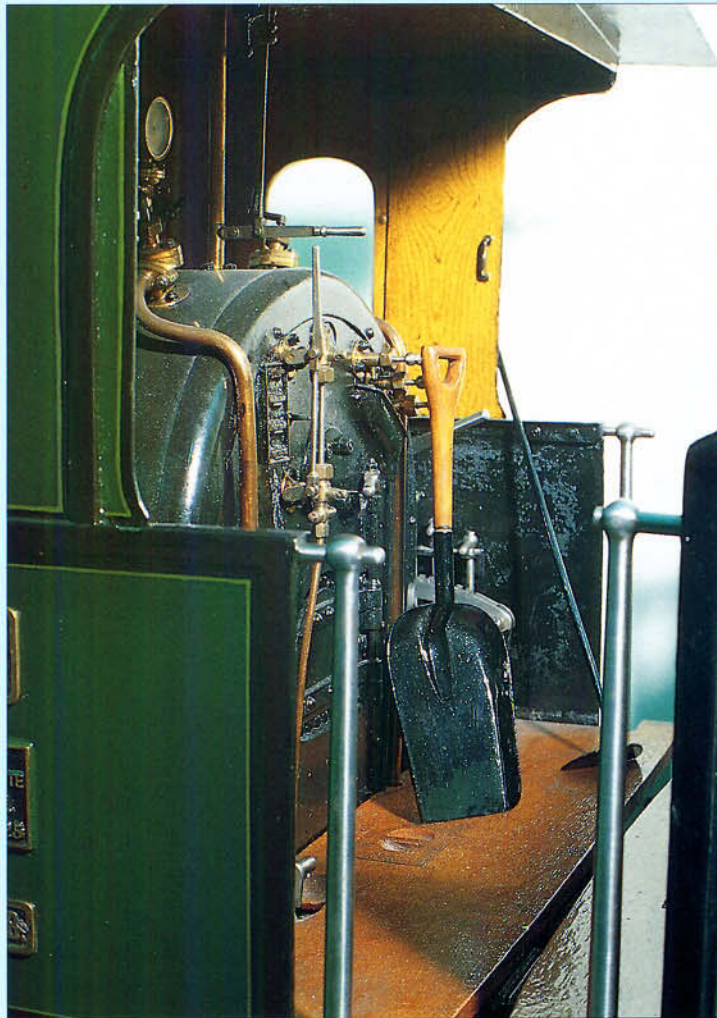
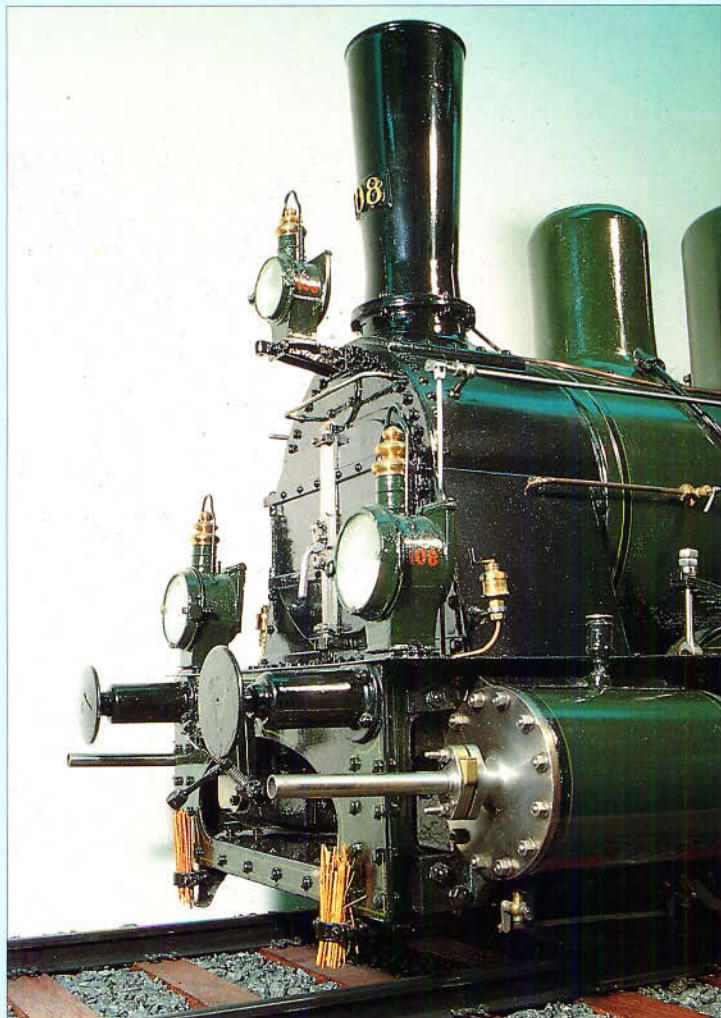
Bild 86: Stirnfront des C III-Modells.

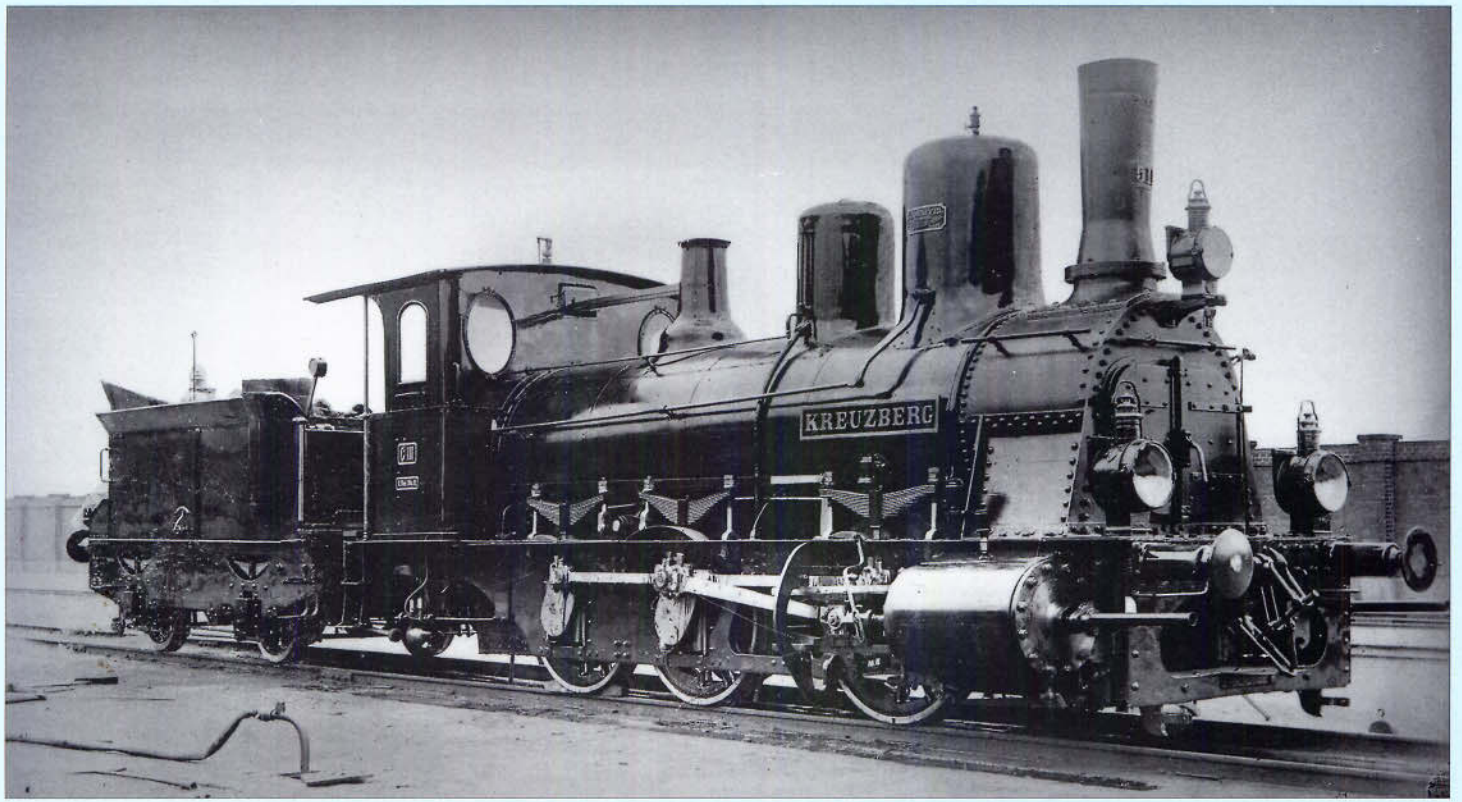
Abb. 85 bis 87: Verkehrsmuseum Nürnberg, Archiv Merker Verlag

Bild 88 (rechte Seite oben): C III KREUZBERG mit Gußkamin ohne oberen Abschluß aus der CW Nürnberg. Die Anordnung der Firmentafel am Dampfdom entstammt allerdings der CW München. **Abb.: VM Dresden**

Bild 89: C III GABELSBERGER um 1910. **Abb.: Slg. Dr. Scheingraber**

Bild 90 (rechte Seite unten): Projektzeichnung der C III von Maffei mit mittlerem Dampfdom und davorliegendem eckigem Sandkasten. **Abb.: Archiv Krauss-Maffei**

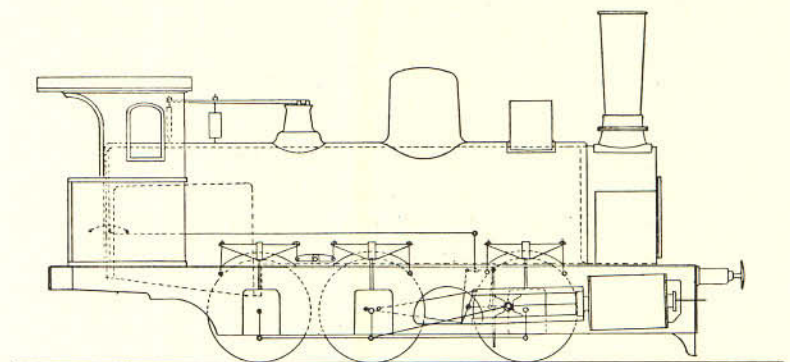
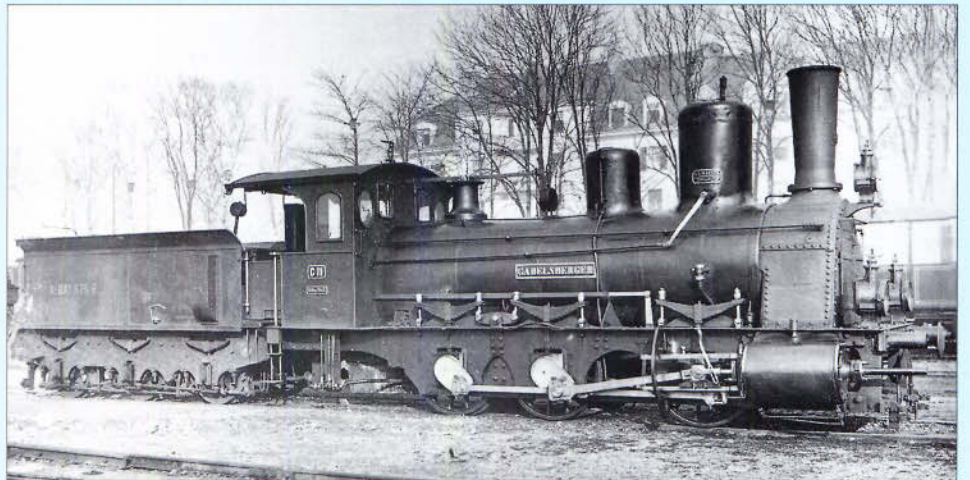




Der Verfasser hat denselben noch um 1890 herum bei der C III in Rosenheim gesehen. Das Führerhaus hatte – wenigstens bei den von Maffei gelieferten Maschinen – die gefälligere Form mit abgerundeten Hauskanten, die späteren wieder mit Seitenfenstern analog den letzten B VI, B VIII und B IX erhalten. Der dreiachsige Tender war unverändert beibehalten worden. Schließlich mag noch Erwähnung finden, daß die Lokomotiven dieser Serie gleich von Anfang an – soweit festzustellen war – mit den neuen Laternen ausgestattet waren, einem von Kolb herrührenden Modell, welches hinsichtlich seiner Proportionen und gefälligen Formgebung wohl das Vollendetste darstellt, das für diese Zwecke geschaffen wurde. Die blinkenden Messingkronen und der grüne Anstrich des Laternenkörpers beeinflussten das Gesamtbild jeder damit versehenen Maschine und namentlich auch der C III in überraschender Weise.

Die dritte Serie C III brachte außer einigen zeitgemäß verbesserten Details wieder eine Steigerung des Kesselvolumens durch Vergrößerung des Kesseldurchmessers auf 1376 mm, ferner eine Verlängerung des Rostes nach vorn, so daß seine Fläche auf 1,84 m² stieg, und im Zusammenhang damit eine Verkürzung der Rohre auf 3885 mm. Konstruktiv ist hierbei von Interesse, daß durch die erwähnte Rostverlängerung nach vorn der Bodenrahmen der Feuerbox bereits 28 mm über die letzte Achse hinausragte, so daß dieselbe hinter die Krebswand zu stehen kam. Durch diese Änderung fiel die Box etwas leichter aus, der Aschenkasten dagegen tiefer und geräumiger. Damit war der Anfang zur unterstützten Feuerbox gemacht.

Am Kessel wurden von Haus aus die plumpen, schweren Deckenbollen verlassen und durch Stehbolzen ersetzt, wodurch die Ventile veranlaßt wurden, ihren Platz nunmehr vor dem Stehkessel zu nehmen und den Gewichtshebel nach rückwärts zu drehen. Dies wurde auch äußerlich dadurch dokumentiert, daß die Ven-



Sechskuppeliger Güterzuglokomotive (C3)
der kgl. bayer. Staats Eisenbahn.

Cylinder-Durchmesser	----- d = 485 mm
Höhenhub	----- h = 650 "
Riemenrad - Durchmesser	----- D = 1854 "
Radstand	----- = 3180 "
Heizfläche der Feuerbox	----- = 125,8 qm
Heizfläche des Heizkessels	----- = 7,3 "
Schale Heizfläche	----- = 132,6 "
Effective Dampfeyrannung in Atm.p	----- = 10

Rostfläche	----- = 1,85 qm
Größte Länge der Lokomotive	----- = 6266 mm
Größte Breite der Lokomotive	----- = 3050 "
Größte Höhe der Lokomotive	----- = 4230 "
Normalsystem	-----
Leistung	----- = 34,5 PS
Diebstahlverlust	----- = 36 "
Zugkraft: $\frac{d \cdot h \cdot p}{200}$	----- = 6215 Zgr.

**Auszug aus dem Betriebsbuch (in Bayern: Grundbuch)
der C III NEUKIRCHEN, Inventar-Nr. 808
J. A. Maffei Nr. 1215, Baujahr 1879
Probefahrten vom 10. bis 13.12.1879, Abnahme 14.12.1879**

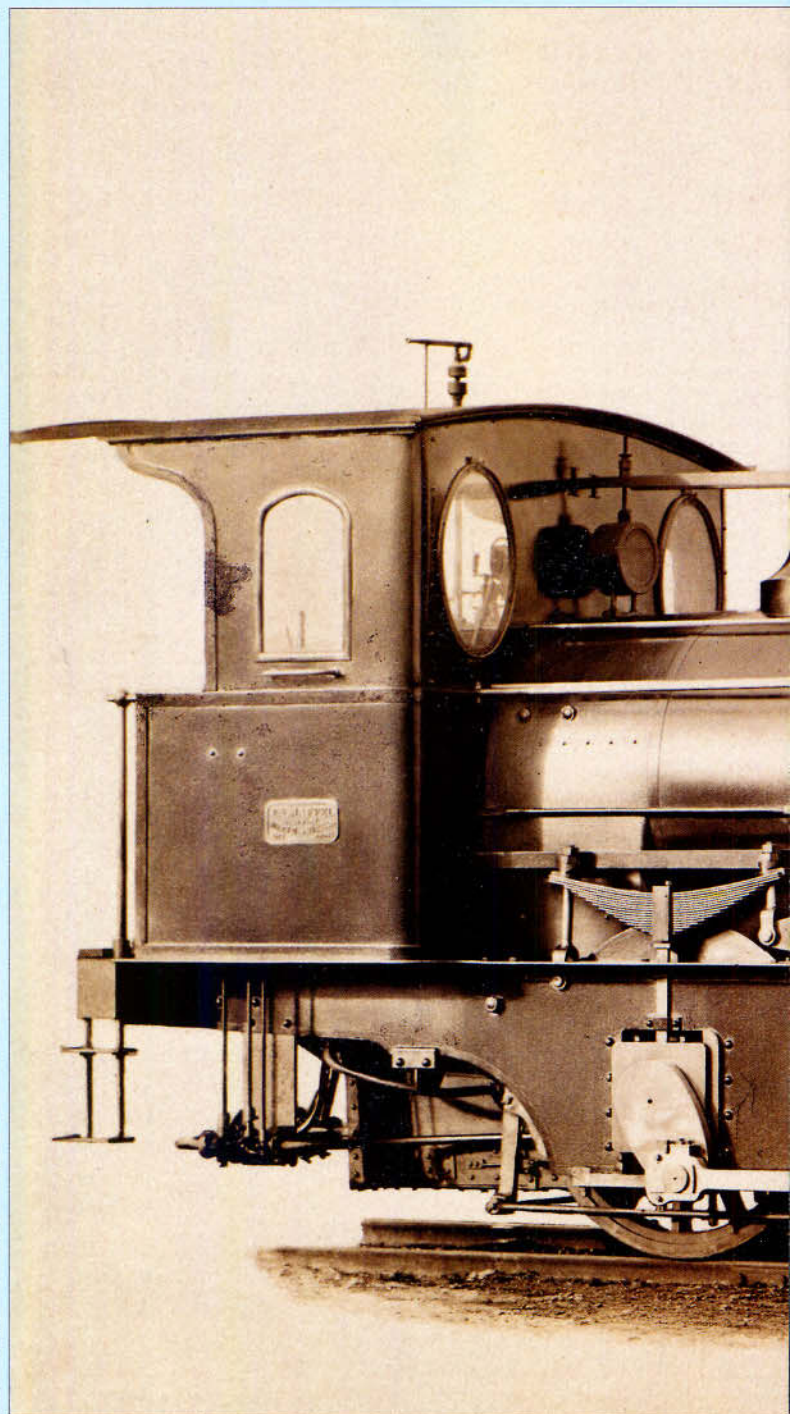
Bw	CW	Lauffleistg. (km) seit Anlieferung	Anmerkungen
München	12.1879 – 31.05.1880		
Hof, hinterstellt	02.06.1880 – 07.03.1881		
Hof, in Betrieb	08.03.1881 – 13.03.1882		
Augsburg	13.08.1882 – 15.08.1882		
Lindau	15.08.1882 – 31.10.1882	29 627	
	Nürnberg	01.11.1882 – 18.12.1882	Hauptrev. u. Rep.
Hof	19.12.1882 – 16.05.1884		
Ingolstadt	17.05.1884 – 09.01.1886	118 777	
	Regensburg	09.01.1886 – 10.04.1886	Hauptrev. u. Rep.
Ingolstadt	11.04.1886 – 02.05.1887		
	Regensburg	03.05.1887 – 07.06.1887	größere Rep. infolge Anheizens bei Wassermangel
Ingolstadt	07.06.1887 – 13.03.1889	196 533	
	Regensburg	13.03.1889 – 16.05.1889	Hauptrev. u. Rep.
Ingolstadt	17.05.1889 – 26.03.1892	303 170	
	Regensburg	26.03.1892 – 23.07.1892	Hauptrev. u. Rep., Ausbau der Heber- leinbremse, neues Dach, Neuanstrich Lok u. Tender
Ingolstadt	23.07.1892 – 21.01.1895	408 340	
	Regensburg	21.01.1895 – 09.04.1895	Hauptrev. u. Rep., Neuanstrich
Ingolstadt	10.04.1895 – 16.12.1897	481 630	
	Regensburg	16.12.1897 – 28.05.1898	Hauptrev. u. Rep., neue Feuerbüchse, Neuanstrich
Ingolstadt	28.05.1898 – 31.07.1900	599 466	
	Regensburg	01.08.1900 – 24.10.1900	Hauptrev. u. Rep., Sitze im Führer- haus angebracht
Ingolstadt	25.10.1900 – 30.03.1903	676 965	
	Regensburg	30.03.1903 – 27.06.1903	Hauptrev. u. Rep., Neuanstrich
Ingolstadt	28.06.1903 – 06.03.1906	758 620	
	Regensburg	06.03.1906 – 18.05.1906	Hauptrev. u. Rep.
Ingolstadt	19.05.1906 –		
keine weiteren Eintragungen im Grundbuch			

Bild 91: Die ROTT aus dem Jahre 1875 hatte bereits bei Lieferung einen runden Sanddom in Kesselmitte. **Abb. 91, 92: Werkfoto Krauss-Maffei**

Bild 94 (rechte Seite unten): Die SCHWABACH mit konischem Blechkamin und Halbrundstab ist nach einer Hauptuntersuchung fahrbereit.

Bild 93 (unten rechts): Die Schwesterlok GLUCK war hier bereits mit dreiachsigen Tender gekuppelt. **Abb. 93 und 94: Nachlaß Schörner**

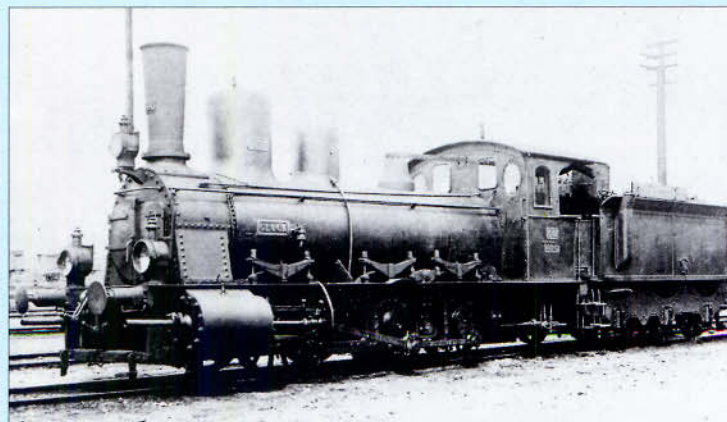
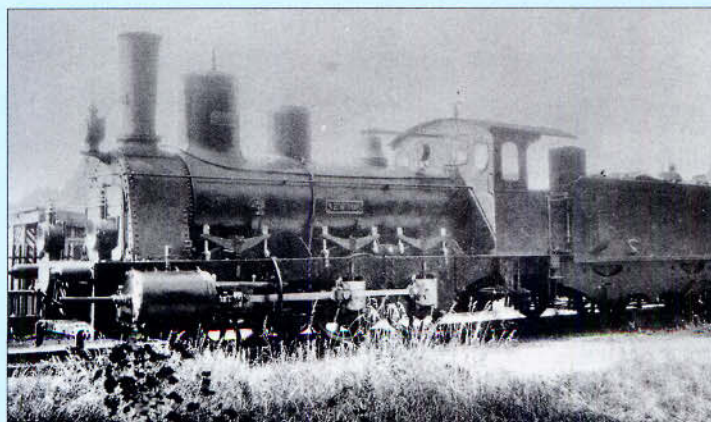
Bild 92 (unten): C III NEWTON um 1900 noch mit ursprünglichem zweiachsigen Tender, der 1911 durch den der B IX LANDAU ersetzt wurde.

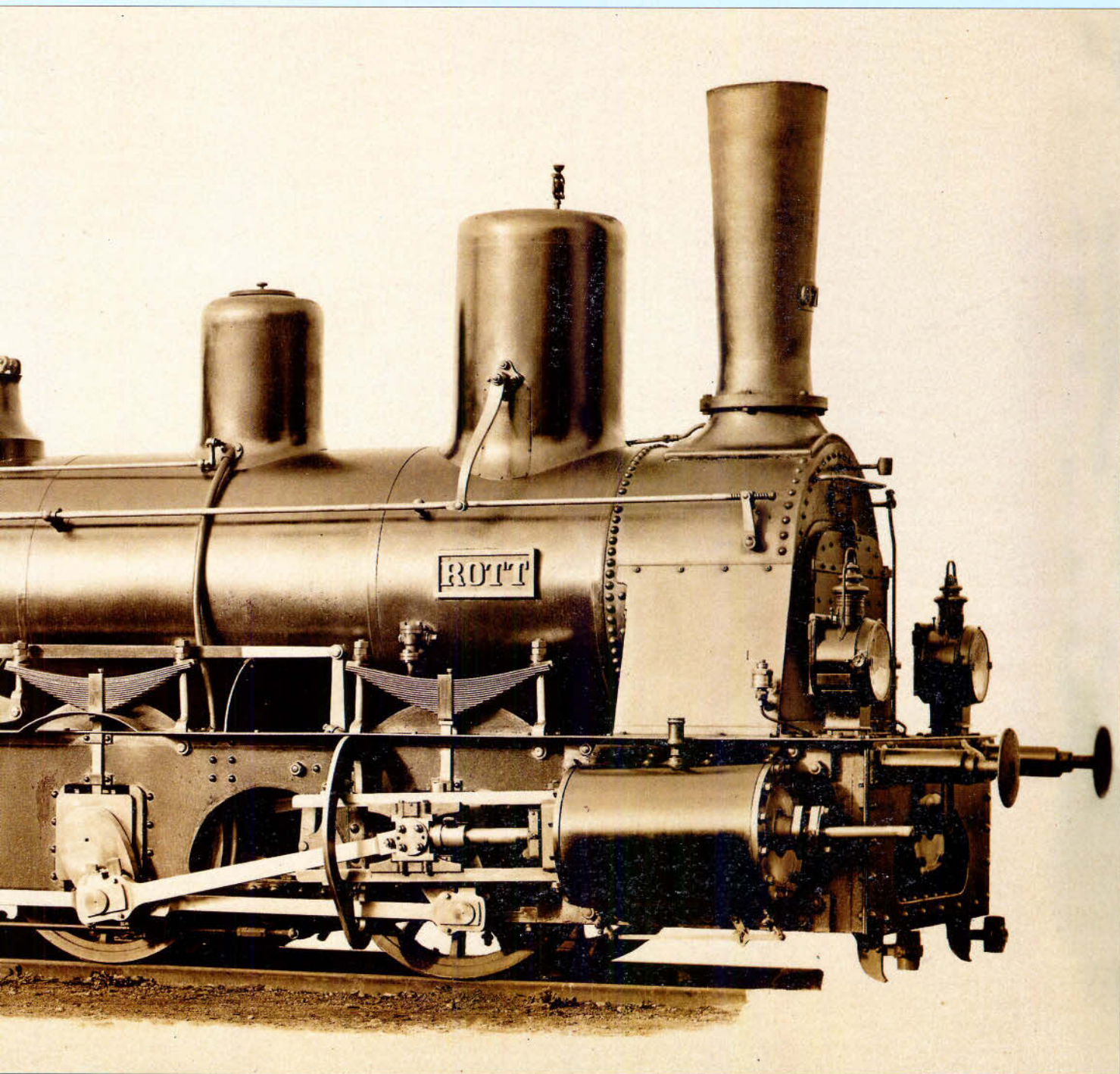


tile mit derselben, an englische Vorbilder gemahnenden, schön geformten Verkleidung umgeben wurden, die auch die D V und die 1877/78er-B IX auszeichneten. Auch der Dom rückte nun, zum Vorteil des Gesamtbildes und

der Gewichtsverteilung, in die Mitte des Langkessels und überließ seinen bisherigen Standort dem Sandkasten, der sich durch diese Transferierung sehr "gehoben" fühlte und nun genötigt war, durch lange vor die Treibräder

führende Rohre den Sand auf den Weg zu streuen. Da auch der Kamin bei dieser allgemeinen Verschönerung nicht zurückbleiben wollte, umgab er sich nach allgemeiner Verbesserung seiner Form noch mit einem Halb-

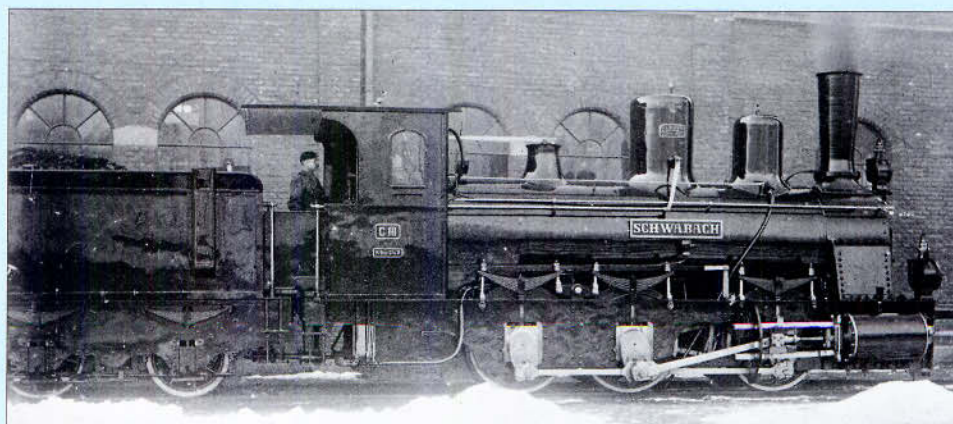


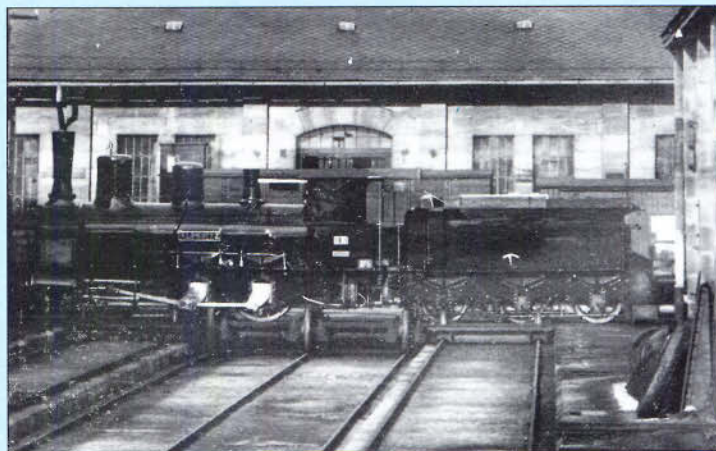
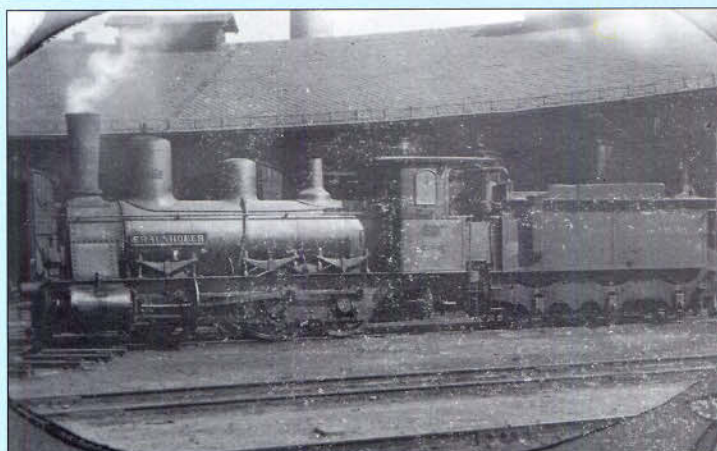


rundstab als oberem Abschluß und erzielte dadurch seinerseits einen deutlich sichtbaren Erfolg. Das Führerhaus erhielt die gleiche gefällige und geräumige, wenn auch etwas kürzere Form, wie sie für die letzte B IX-Lieferung, die gleichzeitig gebaut wurde, mit Vorteil schon ein Jahr vorher entworfen worden war. Die Führerhäuser der Krauss'schen C III wiesen durchweg typisch Krauss'sche Formen auf, sahen weniger gefällig aus und entbehrten, von einigen Ausnahmen vielleicht abgesehen, der Seitenfenster. Auch die kleinere Form der Namentafel sowie der Buchstaben selbst gegenüber jenen der Maffei'schen Lokomotiven machte die Krauss-Exemplare untrüglich als solche erkennbar. Die Räder waren auch bei dieser letzten Serie geschmiedet, die Gegengewichte eingesetzt. Das Gewicht der letzten Serie C III war noch etwas gestiegen und betrug ca. 38 t bei einer Lastverteilung von 13,3/12,6/12,1 t. Der dreiachsige offene Tender war der gleiche wie bei der vorigen

Lieferung. Auf der vorhandenen, musterhaft ausgeführten und bereits mit Millimeterangaben versehenen Zusammenstellungszeichnung in 1:10, die im März 1878 von Anton Hammel, dem späteren langjährigen Direktor,

angefertigt wurde, ist die Heberleinbremse eingezeichnet. Sie scheint aber nur bei einigen Maschinen angebracht gewesen zu sein; häufiger war auch hier die Wurfhebelbremse, welche solche Maschinen besaßen, die regelmä-





Big stärkere und längere Steigungen zu befahren hatten.

Spätere Zeiten haben natürlich allerlei Änderungen, Verbesserungen und Modernisierungen an den zahlreichen Maschinen vorgenommen; insbesondere kamen durch die vielen, meist nach der letzten Bauart hergestellten Ersatzkessel allerlei Kombinationen in die einzelnen Serien, so daß nur ein genau Eingeweihter sich schließlich noch zurechtfinden konnte.

Stationierung und Betriebseinsatz

Zunächst wird die C III, wie alles Neue, im Süden aufgetreten sein – worauf schon die Einrichtung für Torffeuerung bei der ersten Serie hinweist – und im Norden vielleicht auf schwierigen Strecken mit starkem Verkehr, wie die dortmals neuen Strecken Ansbach und Nürnberg – Würzburg – Aschaffenburg. Nach dem Kriege von 1870/71 aber, als ihre Anlieferung von beiden Fabriken in schneller Folge und großer Anzahl vor sich ging, hat sie ihre Tätigkeit jedenfalls über das ganze Königreich ausgebreitet, und die C II blieb, soweit festzustellen, hauptsächlich auf einige leichtere

Strecken des Nürnberger Bezirks beschränkt. Jedenfalls war die C III durch mehrere Jahrzehnte in allen größeren und mittleren Heizhäusern des Landes anzutreffen, woran auch die zunächst langsame Beschaffung der Zwillingen-C IV während der achtziger Jahre nichts zu ändern vermochte, da diese auf einige schwierigere Strecken wie Plattling – Deggen-dorf – Eisenstein und zum Teil solche mit Steilrampen im Norden des Landes beschränkt blieben.

Wenn es auch nicht möglich ist, für die ganze große Masse der C III die Heimatstationen während der achtziger und neunziger Jahre und nach der Jahrhundertwende anzugeben – es ist dies auch schon wegen der häufigen Änderungen ihrer Stationierung unmöglich –, so geben doch nachstehende Namenszusammenstellungen ein ungefähres Bild und zeigen, daß Ende der achtziger bis Ende der neunziger Jahre die Verteilung der Maschinen hinsichtlich des Alters eine ganz beliebige war, die Torfmaschinen jedoch ausschließlich im Süden, namentlich in Rosenheim, blieben. Folgende Maschinen befanden sich um jene Zeit nach zuverlässigen Aufschreibungen eines gewissenhaften und sachverständigen Beobachters im Norden Bayerns:

In Nürnberg selbst und im dortigen Bezirk: GUTTENBERG, PETER HENLEIN, BELISAR, BÄRNAU, DÜRER, FÜRTH, LECH, REZAT, GNEISENAU, SCHARNHORST, HUMBOLDT, OCHSENKOPF, WALDSTEIN, SCHWABHAUSEN, SANDRACH, RINGBERG, REDNITZ, ATTEL, KÖNIGSWART, HORN, KAULKOPF, HAHNENKAMM, STUIBEN, ALPSPITZ, SAILING, HARDENBERG, BRENZ, GLAN, OTTERBERG, HALLSTATT, NECKAR, SPREE, WESER, THURMAYR, HÄNDEL, HAYDN, BEETHOVEN, NEUKIRCHEN u.a.

In Würzburg und vielleicht Schweinfurt: CADOLZBURG, SELB, ARZBERG, STEBEN, GEFREES, COPERNICUS, OTTO VON GUERICKE, NATHAN, FUGGER, WATT, COOK, COLUMBUS, TORICELLI, ROTTECK, KREUZBERG, KÖSSEINE, BURGSINN, RAIN, SCHNAITTACH, NEUHAUS, REHAU, FEUCHTWANGEN, SULZ, ZORNEDING, WERNECK, MKT SCHEINFELD u.a.

In Aschaffenburg: SUEVIA, WALLENSTEIN, PEGNITZ, WERTINGEN, WEISSENSTEIN, EPPRECHTSTEIN, GEIERSBERG, JOHANNISBERG, RANDERSACKER u.a.

In Hof mit allfälligen Detachierungen in Neuenmarkt-Wirsberg und Lichtenfels:

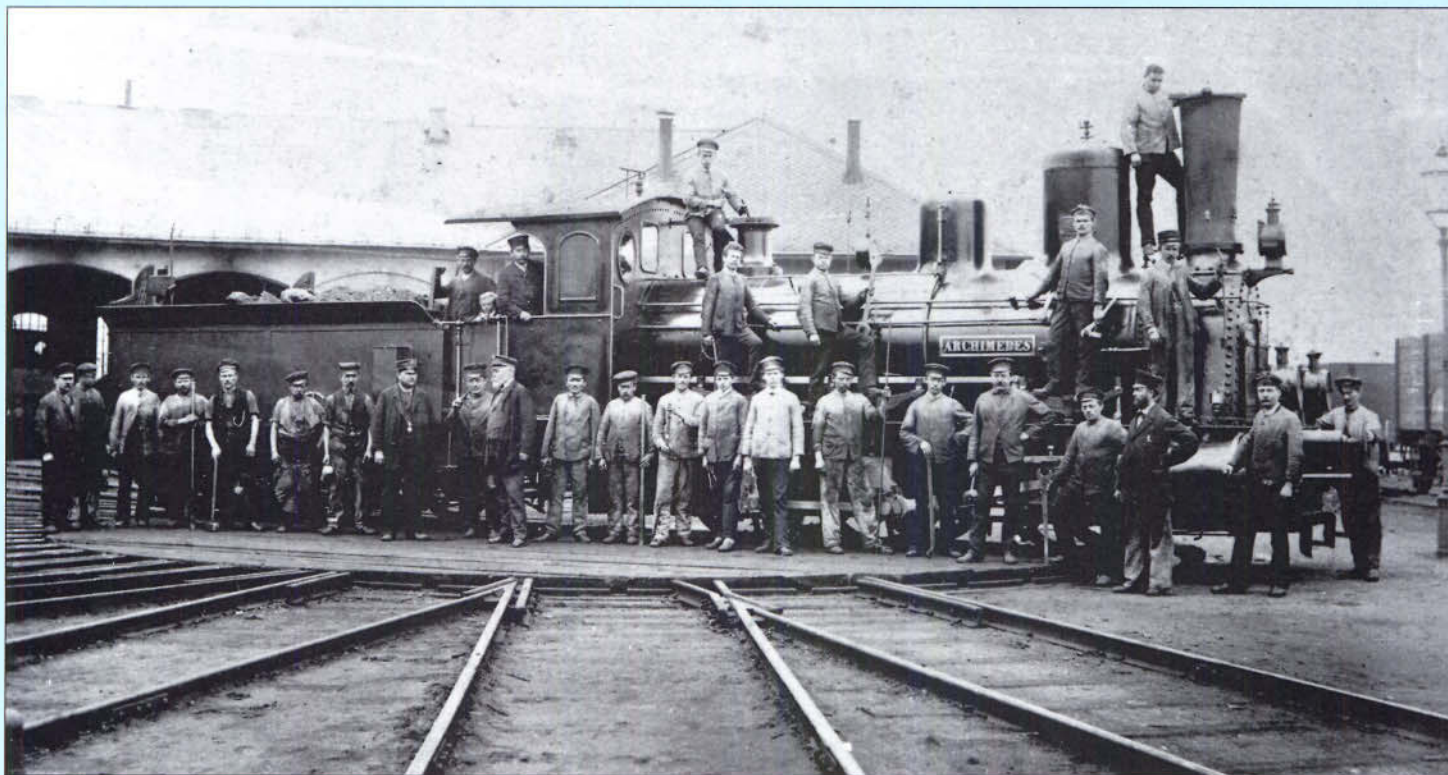


Bild 98: Die ARCHIMEDES dient als Hintergrund für das Personal einer nicht bekannten Betriebswerkstätte.

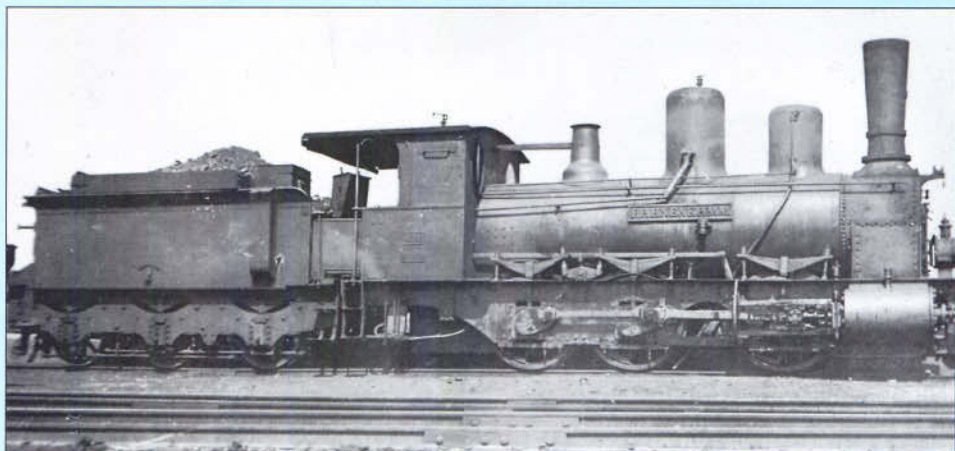
Bild 95 (linke Seite oben): Aus dem Jahr 1871 stammt die C III HUMBOLDT, die wohl anlässlich eines Jubiläums in einer unbekannten Betriebswerkstätte abgelichtet wurde.

Bild 96 (darunter links): C III FRAUNHOFER mit verkürztem Kamin im sächsischen Lokschuppen der Bw Hof.

Bild 97 (daneben): Die C III ALPSPITZ nach einer Revision wahrscheinlich in der CW Nürnberg.

Bild 99: Die von Krauss 1874 gebaute C III HAHNENKAMM erhielt im Jahre 1893 einen Neubaukessel.

Abb. 95 bis 99: Sammlung Asmus



NORIS, REICHENBACH, BAMBERG, ERLANGEN, MAIN, NEUFABRN, LUDWIGSHAFEN, VELDENSTEIN, PLATTE, ROTHE WAND, SONNENBERG, GOTTHARDSBERG, KROTTENSEE, HOHENSTEIN, IRRENLOHE, WERTACH, PREYSING, MERZ, LÜTZOW, LICHTENSTEIN, BABENHAUSEN, LICHTENAU, KLEINHEUBACH, ROTENBERG, MARTINLAMITZ, ACH, STREU, ROSSSTALL, VORRA, BURGSINN, HASSLAU, VOHBURG, GANGKOFEN.

Vergleichsweise wenige Staatsbahn-C III waren im Ostbahn-Gebiet tätig. Von diesen waren um die fragliche Zeit in der CW Regensburg zu sehen:

POPPENHAUSEN, KIRCHSEEON, ASCH, VELDEN, SONTHEIM, AICHACH, SCHROBENHAUSEN, OSTERMÜNCHEN, HAVEL.

In Augsburg sah der Verfasser eigenen Aufzeichnungen zufolge während der Jahre 1889 bis Sommer 1895:

I.P. RICHTER, ÖTTINGEN, WOHLGEMUTH, BLÜCHER, SULZ, KEMPTEN, BERATZHAUSEN, CORNELIUS, SENEFELDER, FRONTENHAUSEN, OBERHAUS, VEIT STOSS, MKT BIBART, FRAUNHOFER, FRANKLIN, RIENECK, EBELSBACH, HOLBEIN, PYRKHEIMER, PEUTINGER, GES-

SERTSHAUSEN, SICKINGEN, KAUFBEUREN, COPERNICUS, TÜRKENFELD, LANGENZENN, NÖRDLINGEN, SCHENK, UHLAND, SCHROBENHAUSEN, SCHELLING, STEIN, NYMPHENBURG, QUEICH, ATTEL, KAUFERING, WERNECK, COLUMBUS, FRANZENSBAD, OSTERMÜNCHEN, FRANCONIA, LIMBURG, EBENHAUSEN, BAADER, SPREE, GALILEI, DOMBÜHL, ERTEL, STIGLMAIER, SCHELLENBERG, SCHLEISSHEIM, LANGENFELD, GUTTENBERG, GARS, NEWTON, OBERON, FREUNDSEBERG, GANGKOFEN, GLUCK, GNEISENAU, HEILSBRONN, KLEIST, KLENZE, KREUZBERG, ARNDT, AUGSBURG, AURACH, BELISAR, BLIES, FAUST, FEUCHTWANGEN u.a., die nicht verzeichnet beim Verfasser in Vergessenheit geraten sind.

In Kempten und Lindau sah man u.a.: GAY LUSSAC, LAMITZ, LIMBURG, NECKAR, DÜRER, ALSENZ, ADAM KRAFFT, MELLRICHSTADT usw.

Von diesen Maschinen, die in Augsburg im angegebenen Zeitraum ein- und ausfuhren, war etwa die erste Hälfte derselben (30 Stück) dortselbst beheimatet, während die übrigen von Nördlingen, Neu-Ulm, Ingolstadt, München und wohl auch von Kempten her dorten

einlangten und wieder zurückfuhren. Überhaupt blieb Augsburg auch nach Erscheinen der C IV beider Bauarten noch lange Zeit eine C III-Hochburg. Dank der vergleichsweise günstigen Verhältnisse der von dort ausgehenden Strecken beherrschten die C III den Güterzugsdienst allein bis über die Jahrhundertwende hinaus, wobei sich die Anzahl der beheimateten Maschinen, des häufigen Vorspanns wegen, noch erhöht hatte. Erst ca. 1904 erschienen die C IV-Verbund auf dem Plan, ohne jedoch die C III ganz verdrängen zu können, und noch Ende 1913 waren in Augsburg neben 24 C IV Verbund 18 Stück C III beheimatet. Daß in obigen Zusammenstellungen dieselbe Maschine an zwei Stationen genannt ist, hat seinen Grund in den erwähnten, vielfach stattgehabten Verschiebungen.

Mit dem Erscheinen der Verbund-C IV Anfang der neunziger Jahre wurde die C III zunächst aus München Centralbahnhof bzw. Laim verdrängt, da der 1894 eingeführte Vorortsverkehr für den Sonntagsdienst Maschinen mit Heizungseinrichtung und Westinghousebremse erforderte und die C III beider Vorrichtungen entbehrte. Schon im Herbst 1893 (kurz nach der Übersiedelung des Verfassers nach München) machte sich dieser Maschinenaustausch



bemerkbar, und bereits im schönen Sommer 1894 waren an den Feiertagen die Vorortzüge nach Großhesselohe, Planegg usw. nur mit C IV-Verbund zu sehen. Ähnliches mag sich wenig später in Nürnberg ereignet haben. Gleichzeitig hatte die Kassierung der C II eingesetzt, und die C III trat nun allenthalben an ihre Stelle. Wurde die C III so nach und nach durch die C IV und C VI und im Würzburger Bezirk durch E I von einigen schwierigen

Hauptstrecken verdrängt, so fand sie bei dem fortwährend anwachsenden Verkehrsvolumen doch bis weit über die Jahrhundertwende hinaus – ja eigentlich bis in die Kriegsjahre hinein – noch Betätigungsmöglichkeit genug, um ihre fernere Daseinsberechtigung zu erweisen. Dies geht auch deutlich aus ihren Betriebsleistungen hervor. Ihre Aufenthaltsorte während der späteren Zeit verteilen sich über das ganze Netz, nur in München und Nürnberg C.B. waren sie nicht mehr beheimatet.

Aus diesem Verteilungsplan geht deutlich hervor, an welchen Stellen die C III zur Gänze bzw. mehr oder weniger durch neue Maschinen ersetzt war und an welchen sie noch "das Heft in der Hand behalten hatte". In Augsburg, wo in früheren Zeiten mindestens 30 Stück beheimatet waren, hatte sich längst die C IV eingenistet, ebenso in Kempten und Lindau, in welch letzterem Depot auch die 7 Naßdampf-G 4/5 standen. Auch in Neu-Ulm war die C III so gut wie verschwunden, da die Lastzüge zumeist von Augsburger bzw. Kemptener C IV geführt waren.

In München-Central und -Ost standen ausschließlich C VI und C IV im Streckendienst, letztere auch für Simbach und teilweise Rosenheim. Dortselbst, im Torfedorado von einst, war die C III nach wie vor verblieben und vermochte den nicht eben starken Güterver-

kehr gegen Kufstein und Salzburg, öfter natürlich zu zweit, noch zu bewältigen. Von Freilassing fuhren sie nach Mühldorf oder hatten bis Traunstein vorzuspannen. Von Ingolstadt aus befuhren sie die Donautalbahn, und in Treuchtlingen dienten die wenigen Exemplare wohl nur als Nothelfer. In Nürnberg Rbf stand noch eine vergleichsweise große Zahl, die jedenfalls noch regulären Streckendienst, wohl meist zu zweit, machte.

Gleiches dürfte bezüglich der großen Anzahl in Hof gelten, das dortmals eine wahre Hochburg der C III geworden war, während die einzelnen Maschinen in Lichtenfels und Neuenmarkt-Wirsberg nur zur Aushilfe dienten. Von Bamberg kamen die dortigen C III vermutlich nach Schweinfurt und vielleicht auch nach Lichtenfels und gelegentlich nach Nürnberg im Vorspann. Regensburg bedurfte der C III vielfach zum Vorspann auf der steigungsreichen Strecke nach Nürnberg, vielleicht auch nach und von Landshut herauf, wo starker Profilwechsel den Betrieb verteuerte.

Unter den Regensburger C III befanden sich auch solche der Ostbahn, deren Hauptmasse jedoch in Weiden und Schwandorf, vielleicht auch in Eger, Landshut und Passau beheimatet war, mehr oder weniger stark mit Staatsbahn-C III vermischt.

Daß sich in Würzburg und Aschaffenburg um

Verteilung der C III Ende 1913

Bw	Stückzahl	Bw	Stückzahl
Augsburg	18	Ingolstadt	8
Kempten	4	Regensburg	34
München C.B.	2	Nördlingen	8
Neu-Ulm	1	Treuchtlingen	4
Lindau	1	Landshut	–
München Ostbf	1	Aschaffenburg	5
Simbach	2	Nürnberg C.B.	–
Lichtenfels	1	Passau	4
Schwandorf	22 ¹⁾	Schweinfurt	–
Rosenheim	10	Nürnberg Rbf	32
Hof	44	Plattling	–
Eger	14	Ludwigshafen	4
Freilassing	9	Bamberg	14
Neuenmarkt-W.	3	Weiden	29 ¹⁾
Würzburg	17	Kaiserslautern	1

¹⁾ meist Ostbahn-C III

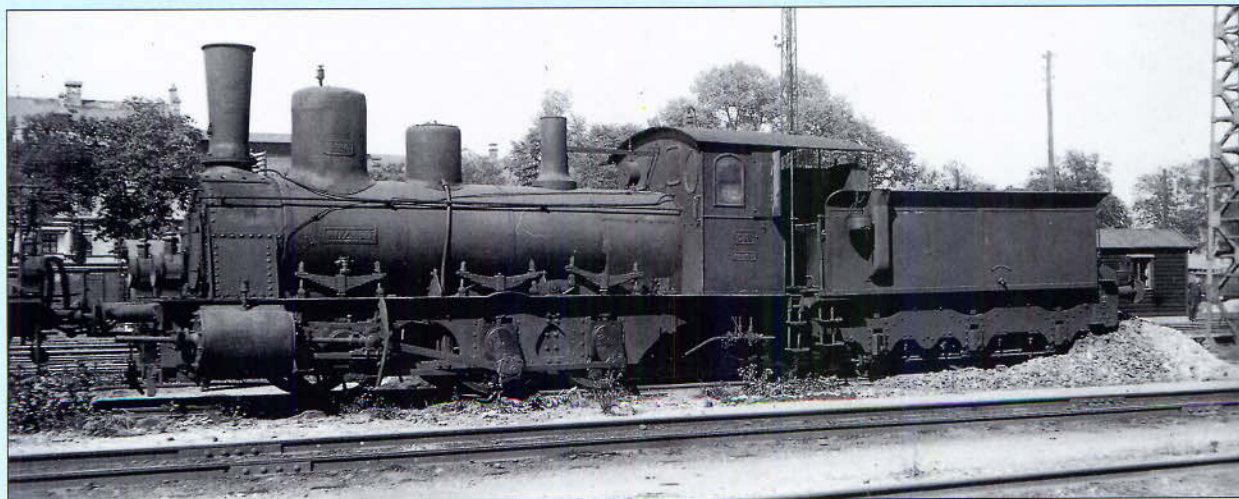
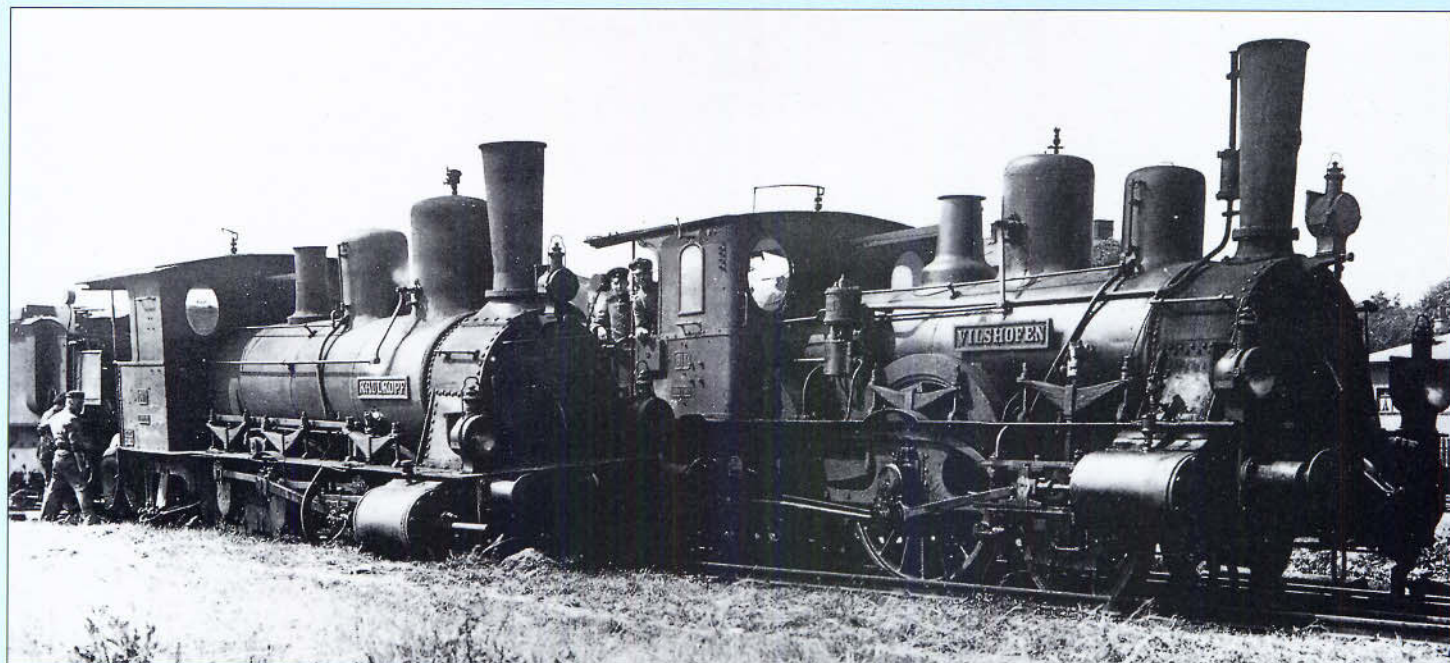


Bild 100 (oben): Am 18.8.1913 hatte die C III NAHE einen Unfall im Bahnhof Salzburg, bei dem der nachgereichte Postwagen den Tender beschädigte. **Abb. 100, 102, 104: Slg. Dr. Schein-graber**

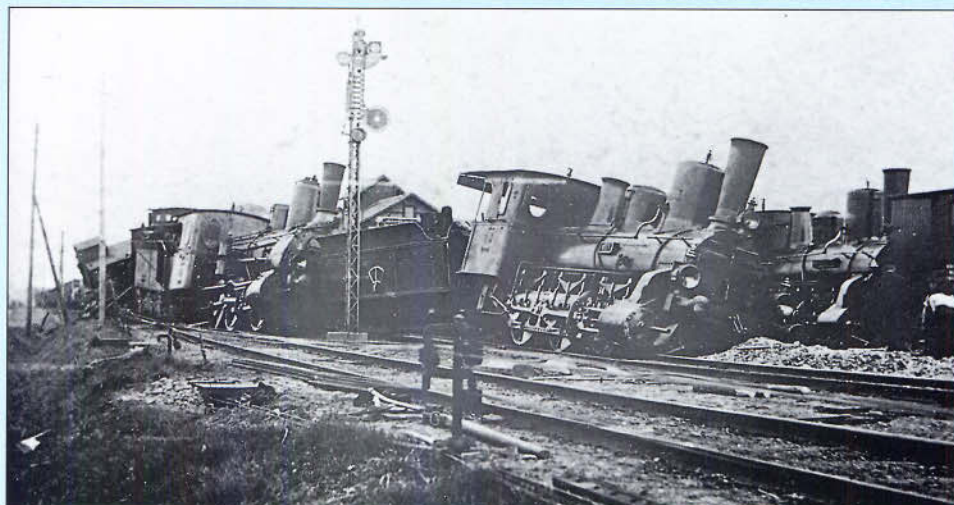
Bild 101: C III MOZART scheint bereits auf einem Abstellgleis auf ihr Ende zu warten. **Abb.: R. Kallmünzer, Slg. Asmus**



jene Zeit vergleichsweise nur wenige C III befanden, hat seinen Grund darin, daß der starke Güterverkehr in diesem Bezirk fast völlig von der 1911 beschafften schweren G 5/5 und den zahlreichen E I bedient wurde, denen noch eine Anzahl C IV zur Seite standen. Nördlingen sandte seine C III bis Pleinfeld, ferner nach Dombühl und gelegentlich – zumeist im Vorspann – bis Augsburg. Die 5 nach Ludwigshafen verschlagenen C III waren wohl als Nothelfer dorthin abgegeben worden; denn in der Pfalz beherrschten längst die Vierkuppler G 3, G 4 und G 5 den Güterzugsdienst.

Die Zahl der Unfälle – die Nachtseite des Betriebs –, insbesondere der kleineren, mit geringem Schaden abgelaufenen ist natürlich bei der großen Maschinenzahl und der langen Dienstzeit der C III keine geringe; auch bei schweren "mishaps" war sie zu allen Zeiten da und dort beteiligt; aber im ganzen waltete dabei doch immer ein Schutzengel, denn trotz allem, was sich in der langen Zeit ereignete, ist nicht eine einzige C III infolge eines Unfalls zugrundegegangen.

Die vielen Zusammenstöße, die sie auszuhalten hatte, vermochten ihr nicht allzuviel anzuhaben. Dank ihrer sehr soliden Rahmenbauart verliefen Aufstöße für das "Gegenüber" stets verhängnisvoller; ebenso bewährte sich ihre Standfestigkeit bei ihrer geringen Gesamthö-



he und der tiefen Schwerpunktlage. Sie fiel bei solchen Gelegenheiten nicht um, auch wenn sie seitliche Stöße auszuhalten hatte. Typisch für das Verhalten der C III bei Zusammenstößen war ein solcher mit der einen in die Station einfahrenden Eilgüterzug führenden S 3/5 3310 am 28. Oktober 1908 in Großkarolinenfeld, wo die C III ADAM KRAFFT nur seitlich ein wenig aus dem Geleise geriet, während die S 3/5 infolge ihres hochliegenden Kessels durch den Stoß seitlich umstürzte.

Auch Unfälle schwerster Art, wie Kesselexplosionen, von denen mehrmals C III betroffen wurden, führten nicht zum Untergang.

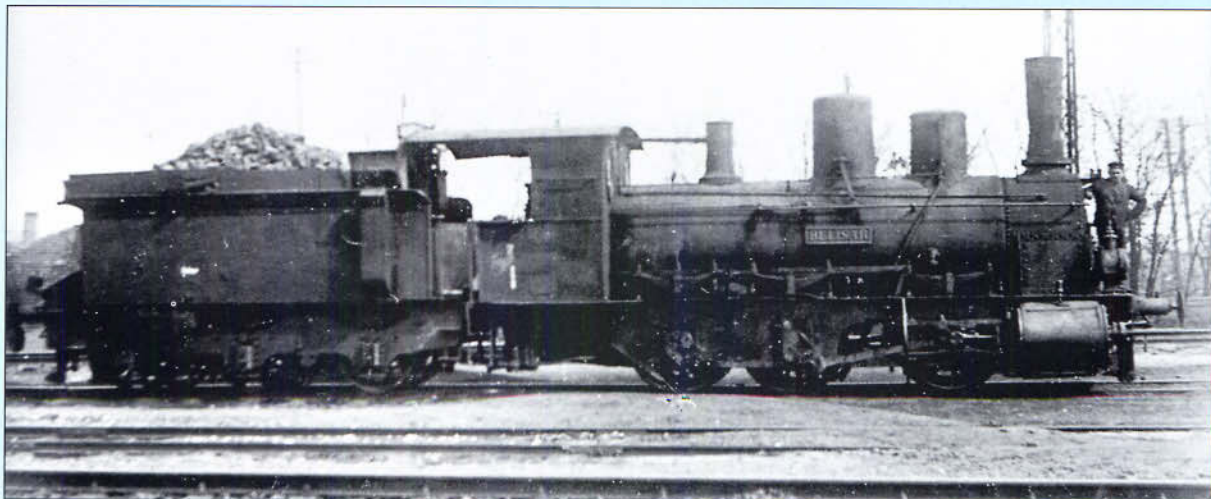
Betriebsleistungen der Loks

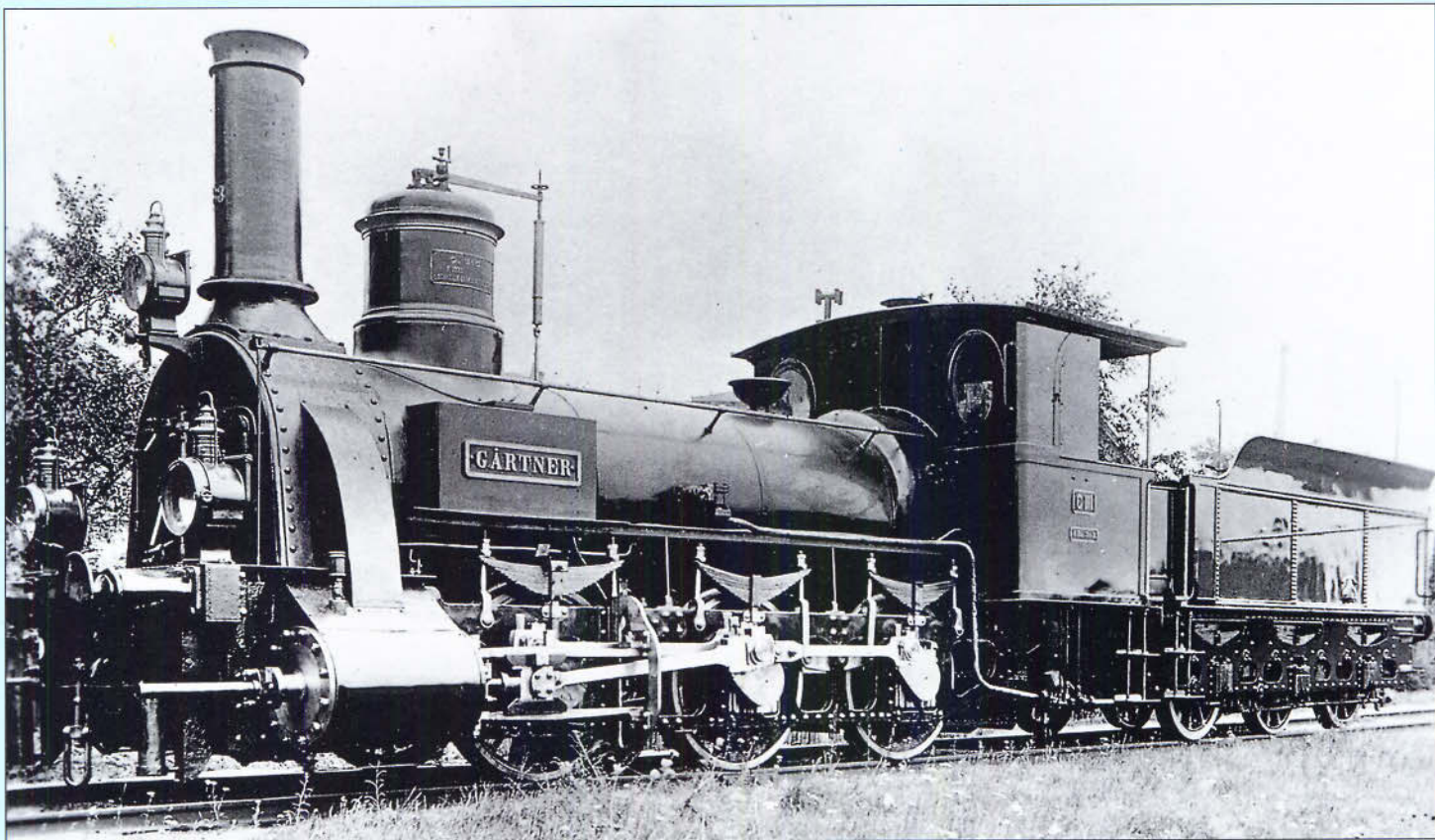
Im Jahre 1881, also zu einer Zeit, wo die Serie C III vollzählig war (253 Stück plus 52 Ostbahn-Lokomotiven, zusammen 305), betrug ihre Gesamtleistung im Betrieb 6 527 769 km, was ohne Berücksichtigung des Repara-

Bild 102 (oben):
Hier sind sich die C III KAULSKOPF und die B IX VILSHOFEN ins Gehege geraten.

Bild 103 (Mitte):
Laut von Welser ereignete sich hier ein Unfall zwischen Weiden und Hof, bei dem neben einer C II auch zwei Sigl-C III, eine davon die RIES, beteiligt waren. **Abb.: Sammlung Asmus**

Bild 104: Die C III BELISAR von 1877 mit C II-Ersatzkamin macht schon einen recht abgewirtschafteten Eindruck.





Lokomotive Klasse C III [Sigl].

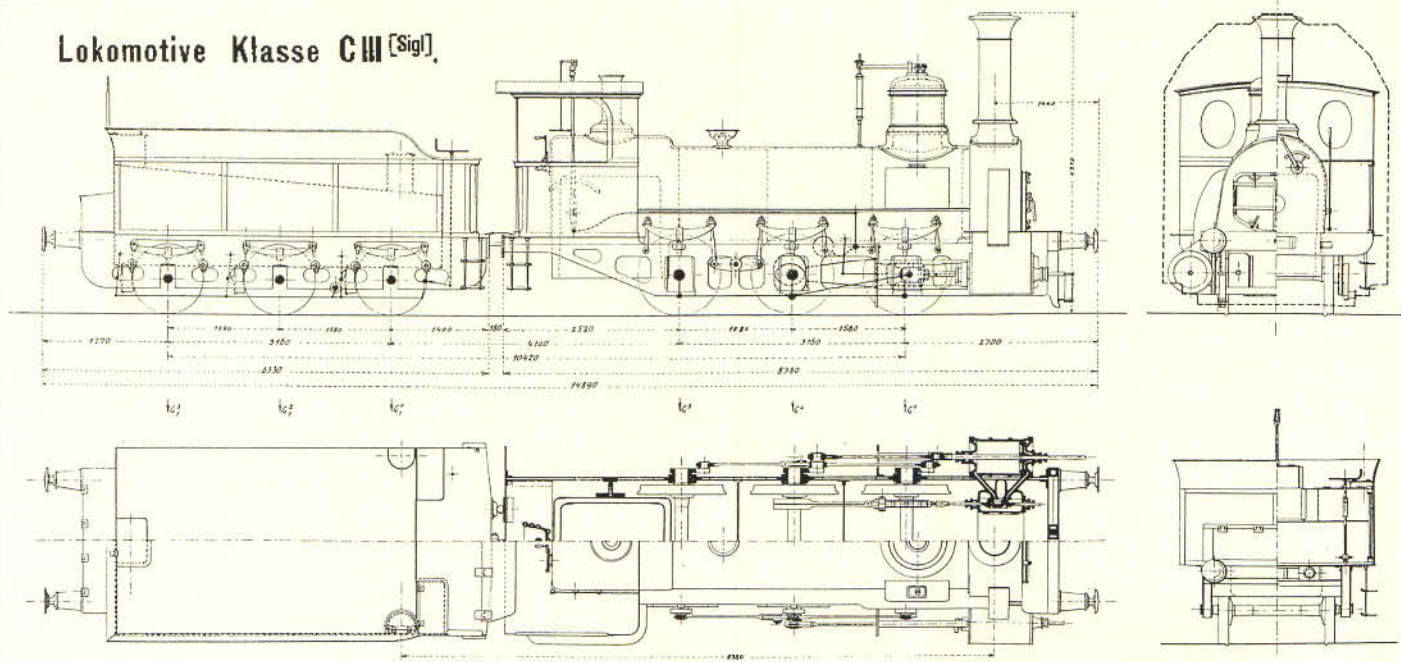


Bild 106: Typenblatt der Sigl'schen C III nach dem Staatsbahn-Verzeichnis von 1904. **Abb.: Sammlung Hufschläger**

Bild 105 (ganz oben): Aus der 1872 in Wiener Neustadt gebauten ersten Lieferung von Sigl stammt die GÄRTNER, hier noch im Originalzustand.

turstandes eine durchschnittliche Jahresleistung pro Maschine von 21 500 km ergibt. Berücksichtigt man den jeweiligen Reparaturstand mit ca. 15%, so steigt dieser Jahresdurchschnitt auf ca. 25 000 km. Die C III besorgte mehr als 3/4 des gesamten Güterzugsdienstes; außer ihr waren noch 73 C II und 12 Ostbahn-C II im gleichen Dienst.

1890 betrug die Gesamtleistung der 305 C III im Güterzugsdienst 8 468 400 km (wobei 829 000 km auf Vorspann entfielen), somit pro Maschine 27 265 km im Durchschnitt und unter Berücksichtigung des Reparaturstandes ca. 32 500 km. Außer den C III standen noch 85 C II und 30 C IV im Güterzugsdienst, welch

letztere jedoch da und dort auch im Personenzugsdienst auf schwierigen Strecken dienten, so daß die C III immer noch gut 3/4 des Gesamtgüterzugsdienstes besorgte. Im Jahre 1900 betrug die Gesamtleistung an Lastzügen einschließlich 1 309 800 km im Vorspann, Schub und an Materialzügen insgesamt 10 216 000 km, trotzdem um diese Zeit 64 C II, 187 C IV und 48 C VI im gleichen Dienst mitwirkten – ein Zeichen dafür, wie stark der Verkehr sich in den neunziger Jahren gehoben hatte. Die Jahresleistung einer C III belief sich in diesem Jahre auf rund 39 160 bzw. 44 000 km. Die C II waren schon größtenteils kassiert oder standen nur mehr im

Verschubdienst. Im Jahre 1906 betrug die Gesamtleistung der 303 C III, wenn auch bereits rückläufig, immerhin noch 9 269 000 km (inkl. 1 375 270 km in Vorspann- oder Schubdiensten).

Selbst 1913, trotz Mitwirkung von 15 G 5/5, 71 G 4/5 und E I, 120 C VI und 187 C IV, belief sich die Gesamtleistung der 301 C III im Dienst auf 9 438 100 km, wovon 6 631 000 km auf Güterzugsdienst, auf Vorspanndienst an Güterzügen 1 725 000 km und 82 100 km auf Materialzüge usw. entfielen; dies ergibt eine Jahresdurchschnittsleistung von ca. 28 000 bzw. 32 000 km. Die C III spielte also auch noch um diese vergleichsweise späte Zeit im

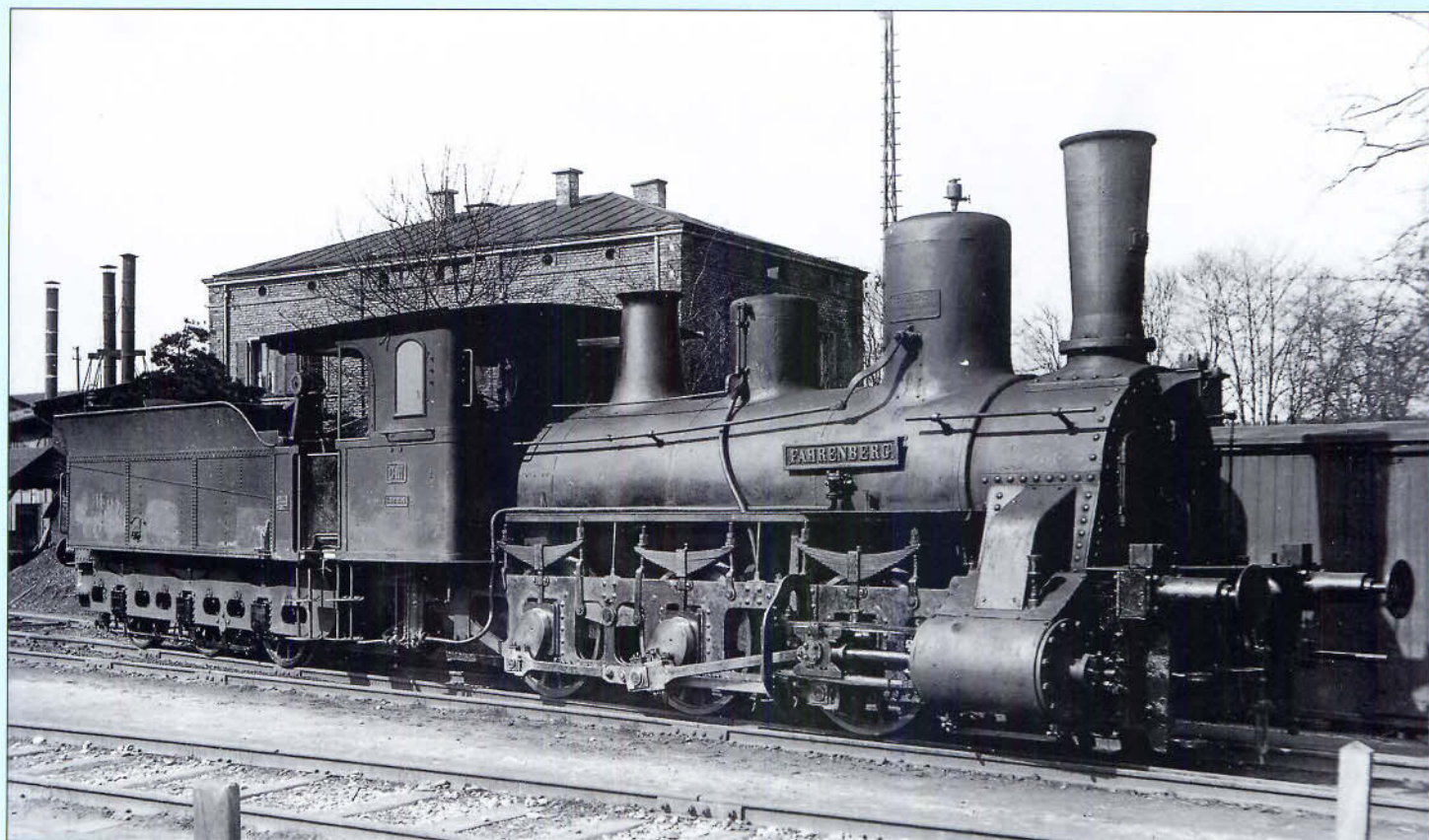


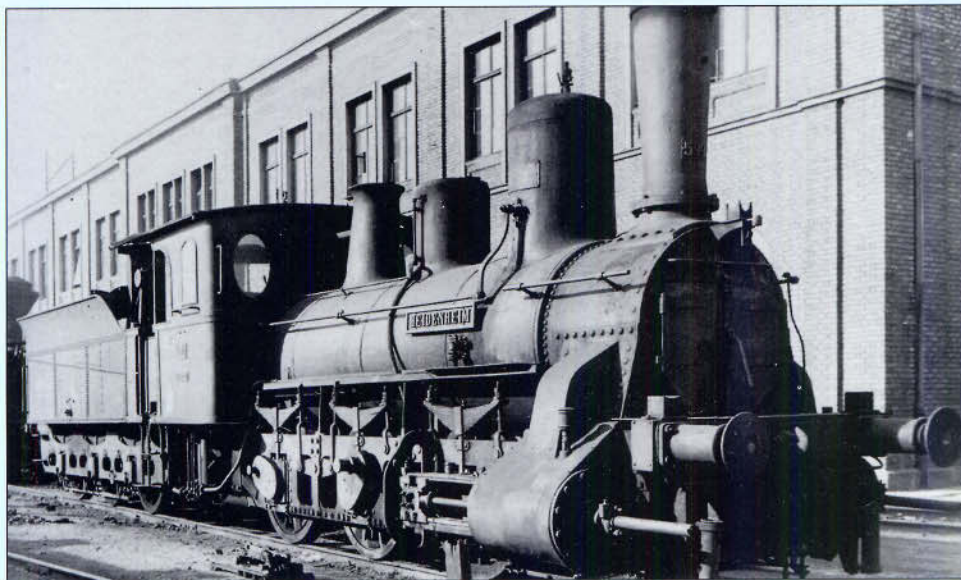
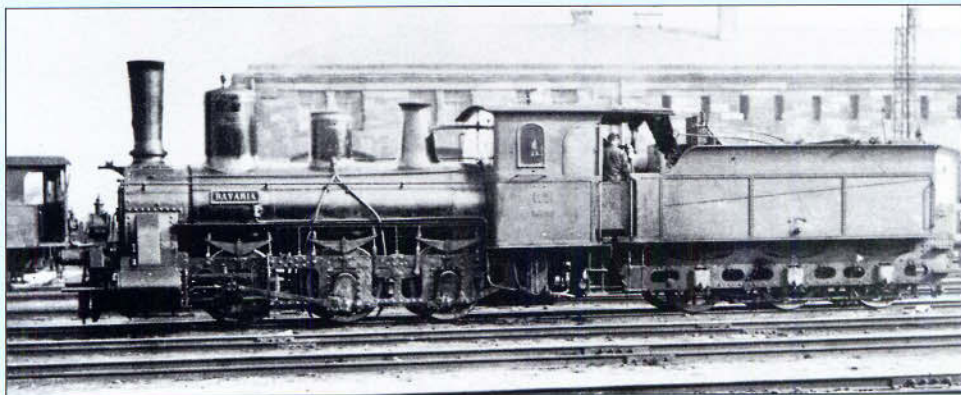
Bild 108: Aufnahme der Sigsbee C III FAHRENBURG aus der zweiten Lieferung von 1874. **Abb. 105 und 108:** Sammlung Dr. Scheingraber
Bild 107 (ganz oben): Der neue Kessel von 1897 paßte sie äußerlich weitgehend der normalen C III an. **Abb.: R. Kallmünzer, Sammlung Asmus**

Güterzugsdienst der Kgl. Bayer. Staatsbahn eine recht wichtige Rolle.

Auch 1914 blieb ihre Leistung infolge des Kriegszustandes auf recht beträchtlicher Höhe. Es belief sich die Leistung an Güterzügen auf 5 041 475 km, an Militärzügen auf 673 000 km, Vorspann und Schub 1 610 560 km und 67 610 km in diverser Dienst, so daß die Gesamtleistung immer noch 7 392 645 km betrug, im Jahresdurchschnitt pro Maschine bei 296 Stück ca. 24 400 km bzw. 28 000 km. Das waren noch immer über 1/3 des gesamten Güterzugsdienstes, trotzdem in diesem Jahr 187 C IV, 120 C VI, 64 E I, 1 BB I, 7 G 4/5 und 15 G 5/5 mitwirkten. Noch während des Welt-

krieges hat sie im In- und Ausland ihrem Vaterlande wertvolle Dienste geleistet. Leider fehlen über diese Zeit die nötigen Unterlagen. Erst die Nachkriegszeit begann ihre Reihen zu lichten, da natürlich die schweren Strapazen an den schon bejahrten Maschinen nicht spurlos vorübergegangen waren; aber immerhin standen 1920 noch 228 Stück in Dienst, und sie schienen berufen, nochmals für einige Zeit Friedensarbeit zu leisten, doch die inzwischen in großer Zahl beschafften modernen Gattungen G 4/5 und G 5/5, insbesondere aber die G 3/4 machten ihr alsbald den Garaus. Gleichwohl konnte man noch zwei Jahre später da und dort eine C III in Tätigkeit sehen; so

fand sie der Verfasser 1923 auf der Mühldorfer Strecke, 1924 zwischen Traunstein und Rosenheim fahrend, und bis 1925 rangierten FRANCONIA, SCHELLENBERG und PFRIMM dortselbst, wo SCHAFTLACH, TYCHO, MOZART u.a. bereits abgestellt zu sehen waren. So war es auch an vielen anderen Bahnhöfen des Landes. In Augsburg, wo 1923 die KÖSSEINE rangierte und 1924/25 eine große Zahl kassierter Maschinen verschiedener Klassen, darunter Ostbahn-B IX, Pfälzer Atlantic (P 4), C IV, B VI und die B V PLUTO abgestellt waren, standen zahlreiche C III in Erwartung des Abrufs zum Abbruch. Ein noch weit umfangreicherer Park war in



Regensburg zusammengefahren auf dem Gelände der einstigen CW der Ostbahn, deren Werkstätten überhaupt zu dieser Zeit fast ausschließlich der Demontierung unzähliger Maschinen dienten. Jene C III jedoch, deren Kessel noch in vergleichsweise gutem Zustand waren, fanden da und dort im ganzen Land als Heiz- und Waschkessel weitere Verwendung, so daß man auch in den folgenden Jahren bis auf die Gegenwart (1931) noch ab und zu eine C III, freilich ohne Namen, Bahnnummer und Triebwerk, in einem stillen Winkel zu sehen bekam.

So ist sie auch heute noch nicht ganz "versunken und vergessen", wenn auch von ihren Taten "kein Lied, kein Heldenbuch meldet".

C III Bauart Sigl

Als nach dem siegreichen Kriege 1870/71 ein neuer Aufschwung des Wirtschaftslebens einsetzte, wozu die Reichsgründung, das hereinströmende Franzosengeld und ein gewisses Siegesbewußtsein einen besonderen Stimulus gegeben hatten, stieg der Bedarf an Eisenbahnfahrzeugen so sehr, daß die beiden heimischen Fabriken trotz vollster Tätigkeit nicht ausreichten, um den Bedarf der Bayerischen Staatsbahnen rechtzeitig zu befriedigen. Krauss konnte die Lieferzeiten nicht einhalten, vermittelte aber eine sich momentan bietende Gelegenheit zum Erwerb geeigneter Lastzuglokomotiven, welche die Siglsche Fabrik soeben fertiggestellt hatte.

Diesem Umstand verdanken die in zwei Serien gelieferten österreichischen Dreikuppler ihre Existenz auf den bayerischen Linien. Sie waren ursprünglich für die Ungarische Cen-

tralbahn bestimmt und wurden nun an die Bayerische Staatsbahn verkauft und in zwei Gruppen geliefert. Die erste Lieferung umfaßte 8 Stück und wurde in Wiener Neustadt gebaut, die zweite, 6 Stück zählend und 1874 geliefert, stammte aus den Werkstätten in Wien.

Diese Maschinen waren identisch mit der Serie III der Ungarischen Staatsbahn bzw. Serie 46 der K.k. Österreich. Staatsbahn und sehr ähnlich der Luschkatype der Galizischen Carl-Ludwigs-Bahn und der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn und paßten als Hallmaschinen ganz gut zu der einheimischen C III; im übrigen aber verriet ihr Äußeres anfangs auf den ersten Blick ihre Herkunft. Mit ihrer Kamin-krone, dem mit blankem Messingband umgürteten Dom mit breitem Sockel, der unvermeidlichen Füllschale, dem Führerhaus mit seinen weit ausgeschnittenen Seitenwänden, der hohen, über das Dach hinausragenden Ventil-verkleidung, den großen, über dem Vorderrad beiderseits stehenden Sandkästen fielen sie und ebenso der Tender mit den beiden Kremen an den Seitenwänden sofort auf.

Ihre Bauart mit beiderseitigem Überhang, dem äußeren Doppelrahmen, Halschen Halslagerkurbeln, innerer Stephensonsteuerung mit offenen Stangen und ungefähr derselben Heiz- und Rostfläche reihte sich gut in die Klasse C III ein. Die Zylinder lagen, im Gegensatz zur Staatsbahn-C III, horizontal und reichten etwas in die Fahrzeugumgrenzung hinein. Die Gewichtsverteilung im Urzustand mit je 12,3 t war sehr gleichmäßig, trotzdem die Zylinder weiter als notwendig vor die Vorderräder hinausgeschoben waren, wahrscheinlich mit Rücksicht auf die Treibstangenlänge. Der leicht

überhöhte Stehkessel mit tiefer Box und horizontalem Rost war bis dicht an die hinterste Achse herangerückt. Die Dampfspannung betrug 10 atm; das eine Federventil befand sich am Dom, das zweite im Führerhaus. Unge- wöhnlich war die Stellung des Regulatorhebels, der im geschlossenen Zustand, entgegen sonstigem Gebrauch, nach "links" gerichtet war. Auch Kessler hat diese Ausführung bei einigen Maschinen für diverse süddeutsche Bahnen zur Anwendung gebracht.

Die großen Sandbehälter waren, wie bei den wenige Jahre zuvor für die Kronprinz-Rudolf-Bahn gelieferten Lokomotiven, beiderseits über den Vorderrädern als rechteckige Kästen angeordnet. Charakteristisch waren auch das Fehlen eines Trottoirbleches am oberen Rahmenende und die teilweise außenliegenden Ausströmröhre. Die Tragfedern waren über den Achslagern und der oberen Rahmenkante angeordnet und durch Balancier zwischen den beiden hinteren Achsen verbunden. Das Leergewicht des dreiachsigen Tenders belief sich auf nur 11 t – vergleichsweise wenig für den großen Wasserraum von 12 m³; doch betrug das Leergewicht des Tenders der zweiten Lieferung bei gleichem Fassungsraum 13,4 t.

In der ersten Hälfte der neunziger Jahre waren diese Maschinen in ihrem damals noch unversehrten Gewand oft in der Betriebswerkstätte München C.B. vor den Heizhäusern zu sehen, wo sie nach ihrer Ankunft mit den Lastzügen von Simbach ihre Umkehrzeit abwarteten. Der Verfasser sah sie zum ersten Male 1890s oder 1891 in Augsburg, wohin ausnahmsweise 2 dieser Maschinen, die ARMANNsBERG und die HEIDENHEIM, die dortmals anscheinend noch in München stationiert waren, mit



Fortsetzung von Seite 43

einem Erfordernislastzug gekommen waren. Ihre ungewöhnliche Erscheinung wurde für uns das Tagesereignis, obwohl wir durch das amtliche Lokomotivverzeichnis vom 30. Juni 1890 längst über den Gesamtbestand an Lokomotiven unterrichtet waren und somit von der Existenz dieser österreichischen Maschinen wußten. Spätere Zeit hat namentlich bei Aufsetzen eines Ersatzkessels ihr Aussehen stark verändert und durch Formgebung des neuen Kamins, Doms, Sandkastens und Führerhauses diese Maschinen der C III so ähnlich gemacht, daß nur ein kundiges Auge noch durch das Untergestell und den Tender auf ihre österreichische Herkunft aufmerksam gemacht wurde.

Lange Zeit standen sie im Süden des Landes, später jedoch tauchten sie im Norden auf, und auf der Photographie eines Unfalls – glaublich auf der Strecke zwischen Hof und Weiden – sind außer einer C II zwei Sigl-C III, eine davon die RIES, zu sehen. Wie die übrigen C III haben auch diese Maschinen lange Jahre wacker Dienst getan und sind erst zur Zeit des allgemeinen Untergangs von der Bildfläche verschwunden.

Bild 111 (oben): Warum die C III HAAR, die 1897 einen neuen Kessel erhielt, hier wohl als Hintergrund dient? **Abb.: Sigl. Hufschläger**

Bild 109 (linke Seite ganz oben): Die Siglsche C III BAVARIA erhielt 1899 in der CW München einen normalen C III-Kessel.

Abb.: Nachlaß Prof. Lotter/Schörner

Bild 110 (darunter): Die C III HEIDENHEIM erhielt ebenfalls 1899 ihren neuen Kessel. Sie sollte 1919 nach Belgien abgegeben werden, wurde aber 1922 zur Waschlok 249 degradiert.

Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber

Herstellerverzeichnis und Ausmusterungsdaten – Lokomotiven der Klasse C III

Inv. Nr.	Name	DRG	Hersteller F.Nr.	Abnahme	Ausmusterung	Anmerkung
Dritte Serie, zweite Lieferung gemäß Vertrag vom 17.10.1877						
5	NORIS	53 7977	Maffei 1164	16.03.1878	31.03.1924	zl CW Nür
6	REICHENBACH	53 7978	Maffei 1165	23.03.1878	11.08.1923	zl
10	ERLANGEN	53 7979	Maffei 1166	01.04.1878	11.08.1923	zl CW Nür
28	WERTACH	53 7980	Maffei 1167	08.04.1878	31.03.1924	zl CW Nür
43	NÖRDLINGEN	53 7981	Maffei 1168	16.04.1878	27.03.1924	WaL Würzburg
44	ÖTTINGEN	53 7982	Maffei 1169	23.04.1878	02.1923	zl
48	KAUFBEUREN		Maffei 1170	30.04.1878	14.07.1922	vk
49	LICHTENFELS	53 7983	Maffei 1171	08.05.1878	31.03.1924	zl CW Nür, 1900 NepF
54	SCHWABACH		Maffei 1172	16.05.1878	05.10.1921	HL CW Neuaubing
56	SENEFELDER		Maffei 1173	24.05.1878	04.1921	zl CW Mü
79	NYMPHENBURG		Maffei 1174	01.06.1878	08.1921	vk
797	KLINGENBERG	53 7984	Maffei 1175	11.06.1878	1925	1898 NepF CW We
798	FEUCHT	53 7985	Maffei 1190	15.01.1879	1925	
799	GANGKOFEN		Maffei 1191	24.01.1879	1919	an Belgien, ETAT 7699
800	FRONTENHAUSEN		Maffei 1192	03.02.1879	01.1922	
801	SCHLEISSHEIM		Maffei 1193	12.02.1879		
802	MITTERTEICH		Maffei 1194	05.03.1879	21.03.1922	zl
803	WALDSASSEN	53 7986	Maffei 1195	06.03.1879	27.03.1924	WaL Regensburg
804	CHAM		Maffei 1211	30.09.1879	02.09.1922	
805	BERATZHAUSEN		Maffei 1212	14.10.1879	12.1921	1906 NepF CW We
806	NEUFABRN	53 7987	Maffei 1213	28.10.1879	1925	
807	IRRENLOHE	53 7988	Maffei 1214	12.11.1879	1925	
808	NEUKIRCHEN	53 7989	Maffei 1215	14.12.1879	1925	
809	MARTINLAMITZ	53 7990	Maffei 1216	20.12.1879	1925	
Lieferung der Firma Sigl gemäß Vertrag vom 02./03.11.1871						
1	GERMANIA	53 7832	Sigl 1363	21.02.1872	11.08.1923	zl, 1895 nK CW Mü
2	BAVARIA	53 7831	Sigl 1364	22.02.1872	27.03.1924	WaL Mühlendorf, 1899 nK CW Mü
3	SAXONIA		Sigl 1365	24.02.1872	12.1921	vk, 1899 nK CW Mü
11	FORCHHEIM		Sigl 1366	02.1872	30.06.1920	zl, 1899 nK CW Mü
12	KEPPLER		Sigl 1372	02.1872	18.07.1904	zl CW We
33	GÄRTNER		Sigl 1373	02.1872	1904	hinterstellt, zl 1910
66	RIES		Sigl 1376	02.1872	05.05.1920	zl CW Mü, 1898 nK CW Mü
67	ALTMÜHL		Sigl 1377	02.1872	09.1922	WaL 255, 1896 nK CW Mü
596	WETTERSTEIN		Sigl 1823	19.04.1874	06.1922	1902 nK CW Nür
597	HOCHVOGEL		Sigl 1824	20.04.1874	17.01.1907	zl CW We
598	HAAR		Sigl 1825	20.04.1874	06.1922	vk, 1897 nK
599	HEIDENHEIM		Sigl 1826	28.04.1874	01.1922 *)	WaL 249, 1899 nK
600	FAHRENBURG	53 7833	Sigl 1874	11.05.1874	11.08.1923	zl, 1897 nK
601	ARMANNBERG		Sigl 1875	24.05.1874	1913	1895 nK

*) Lok sollte ursprünglich an Belgien abgegeben werden.

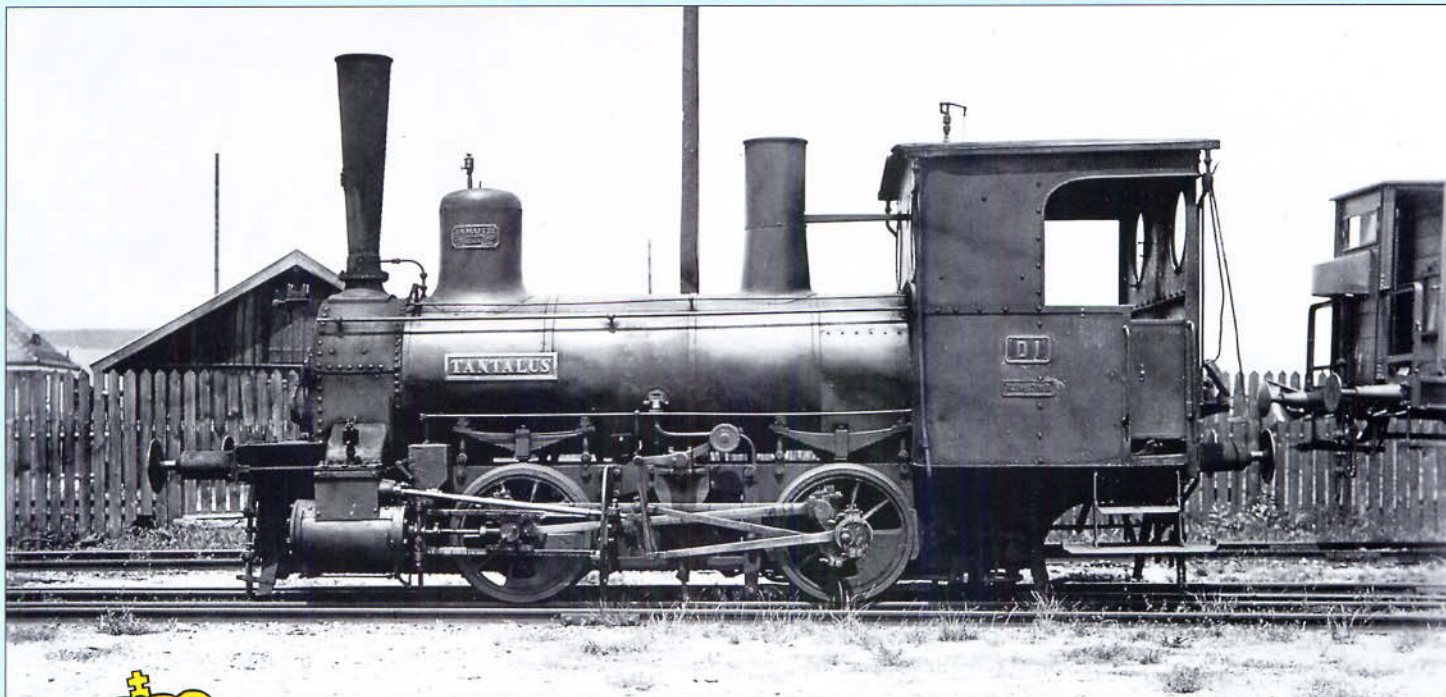


Bild 112: Die zweite gebaute D I TANTALUS in einer Aufnahme von Rudolf Kallmünzer.



Lokomotiven der Klasse D I

Während der fünfziger und sechziger Jahre war es, wie bei den meisten Bahnverwaltungen, auch in Bayern üblich, den gesamten Vershubdienst auf den großen und mittleren Bahnhöfen von älteren, vom Streckendienst zurückgezogenen Lokomotiven – vorwiegend den Klassen B I, B II und C I sowie den in 1B- bzw. C-Kuppler umgebauten Exemplaren der Gattungen A I, A II und A III – besorgen zu lassen.

Erst 1871 erschienen die ersten für den Rangierdienst gebauten, D I genannten Tenderlokomotiven – einfache, zweiachsige Fahrzeuge, von welchen zunächst 6 Stück im Jahre 1871 und weitere 9 in den Jahren 1874/75 durch die Maffei'sche Fabrik geliefert wurden,

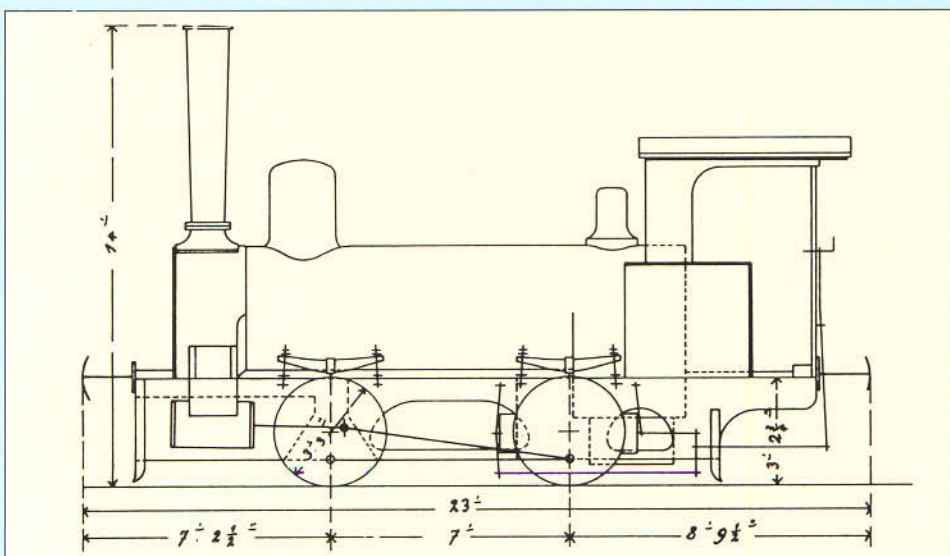
welche schon 1867 ähnliche Maschinen für die Bayerische Ostbahn und 1866 für die Degendorf-Plattlinger Bahn gebaut hatte.

Ihrer Bestimmung entsprechend waren diese Maschinen mit kleinen Rädern, vergleichsweise großer Zugkraft und geringen Vorräten ausgestattet. Der kurze Radstand von nur 2135 mm war sehr zweckmäßig, da ihr Dienst diese Lokomotiven oft auf selten befahrene Nebengeleise mit engen Kurven und Weichen führte und sie gelegentlich auch in ganz entlegene Winkel eindringen mußten. Im übrigen sind solche Maschinen leicht zu handhabende, sehr bewegliche, flinke Fahrzeuge, wie dies ihr Arbeitsgebiet eben verlangt.

Der konstruktive Aufbau dieser Tendermaschinen war einfach, robust und zweckmäßig. Der vergleichsweise für die dortmalige Zeit

hochstehende Kessel reichte mit der Feuerbox nur wenig zwischen die Rahmenwangen, wodurch eine ganz moderne Anordnung entstand, welche bequeme Zugänglichkeit der Stehbolzen gewährte. Der Hauptrahmen selbst war als Doppelrahmen ausgebildet, eine selten anzutreffende Ausführung. Im Vorderteil des Hauptrahmens war zwischen dessen Wangen der Wasserbehälter aufgehängt, und zwar so, daß derselbe über die erste Achse nach vorn und rückwärts gleich weit reichte.

Der Wasservorrat von 1,74 m³ war selbst für eine nur im Bahnhofsgelände tätige Maschine etwas zu wenig. Es wurden daher später, jedoch zeitlich verschieden, meist in den achtziger Jahren, zusätzliche Wasserkästen seitlich des Langkessels angebracht, wodurch der Wasservorrat auf 3 m³ stieg. Bei ANDROMEDA, DIANA, IRIS, JANUS, PEGASUS und TANTALUS verblieb es jedoch bei dem ursprünglichen geringen Wasservorrat.



Technische Daten der Klasse D I

Bauart		B n2t
Treibraddurchmesser	mm	996/1006
Länge über Puffer	mm	7100
Achsstand Lokomotive	mm	2135
Zylinderdurchmesser	mm	230
Kolbenhub	mm	508
Rostfläche	m²	0,74
Heizfläche der Feuerbüchse	m²	4,05
Anzahl der Heizrohre		117
Durchmesser der Heizrohre	mm	2919
Heizfläche der Heizrohre	m²	42,9
Verdampfungsheizfläche	m²	46,95
Höchstgeschwindigkeit	km/h	45
Kesselüberdruck	bar	10
Leergewicht	t	17,5
Dienstgewicht	t	22,4/23,5
Reibungsgewicht	t	22,4/23,5
Wasservorrat	m³	1,74/3,0
Kohlevorrat	t	1,2

Da der Stehkessel noch über der Hinterachse stand, war kein hinterer Überhang vorhanden. Der Bau des Kessels selbst bot nichts Bemerkenswerthes. Hinter dem hohen Blechkamin von auffallend engem Durchmesser an der Basis stand der kleine Dampfdom mit Innenregulatorzug. Über der Feuerbox waren die zwei Sicherheitsventile angeordnet, eines mit Federwaage und ins Führerhaus ragendem Hebel, das andere als Gewichtsventil mit nach vorn gerichtetem Hebel. Später wurden auch bei diesen Maschinen beide Ventile vor den Stehkessel gesetzt und beide Hebel nach hinten gerichtet mit dem Gewicht vor der Führerhausvorderwand. Doch hat es auch andere Anordnungen gegeben, wie die vorhandenen Photographien von ALECTO und MINOTAURUS beweisen, die nur mit Federventilen ausgerüstet sind. Bei ALECTO befinden sich beide im Führerhaus, bei MINOTAURUS vor diesem.

In dem anfangs rückwärts von halber Höhe an offenen Führerhaus waren die Kohlen seitlich untergebracht. Später wurde die Rückwand völlig geschlossen und nur zwei ovale Fenster wie an der Vorderseite angeordnet. Bei dieser Gelegenheit, wenn nicht schon früher, wurde auch der Wurfhebel der Exterschen Bremse in seiner Bewegungsrichtung geändert, so daß sich der Hebel quer zur Fahrtrichtung bewegte, während dies zuvor – etwas unbequem – in Fahrtrichtung geschah.

Zum Streckendienst sind sie offenbar nicht verwendet worden, was bei ihrem sehr geringen Wasser- und Kohlenvorrat ohne weiteres einleuchtet. Auch haben sie weder Westinghouse- noch Vacuumbremse erhalten und ebensowenig Einrichtung für Dampfheizung. Doch wurden 2 oder 3 Maschinen mit Geschwindigkeitsmesser (Bauart Petri) ausgerü-

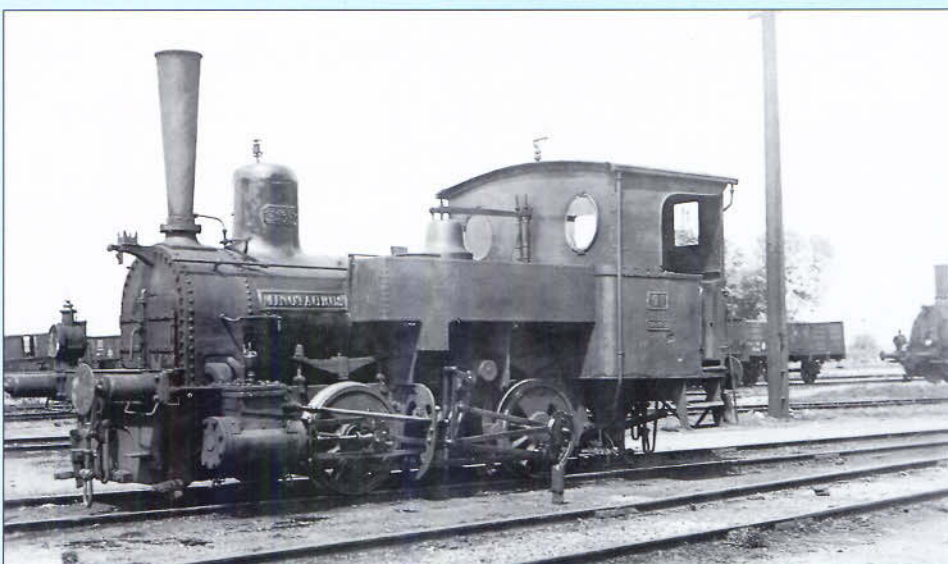
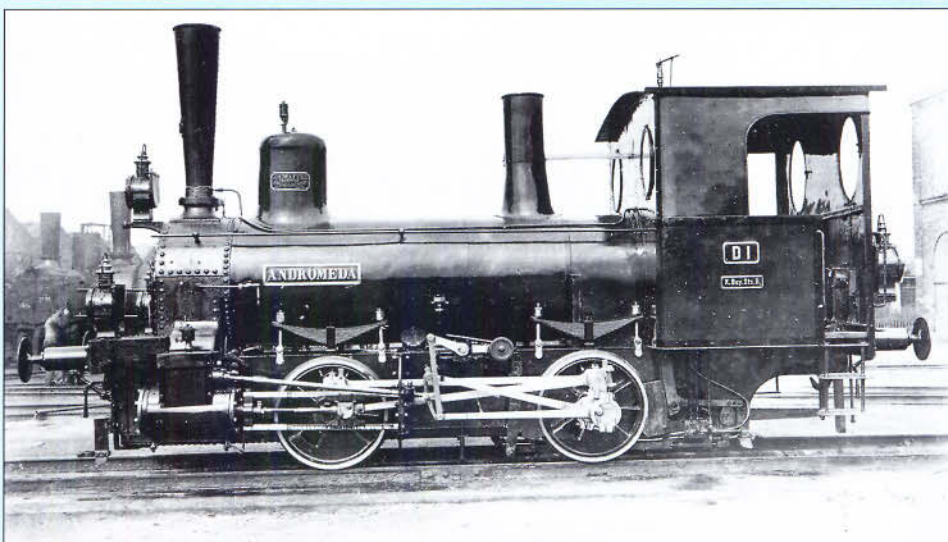


Bild 114 (oben rechts): Die ANDROMEDA besitzt noch Bremsklötze aus Buchenholz; die Aufnahme muß also vor 1910 entstanden sein.

Abb.: Sammlung Asmus

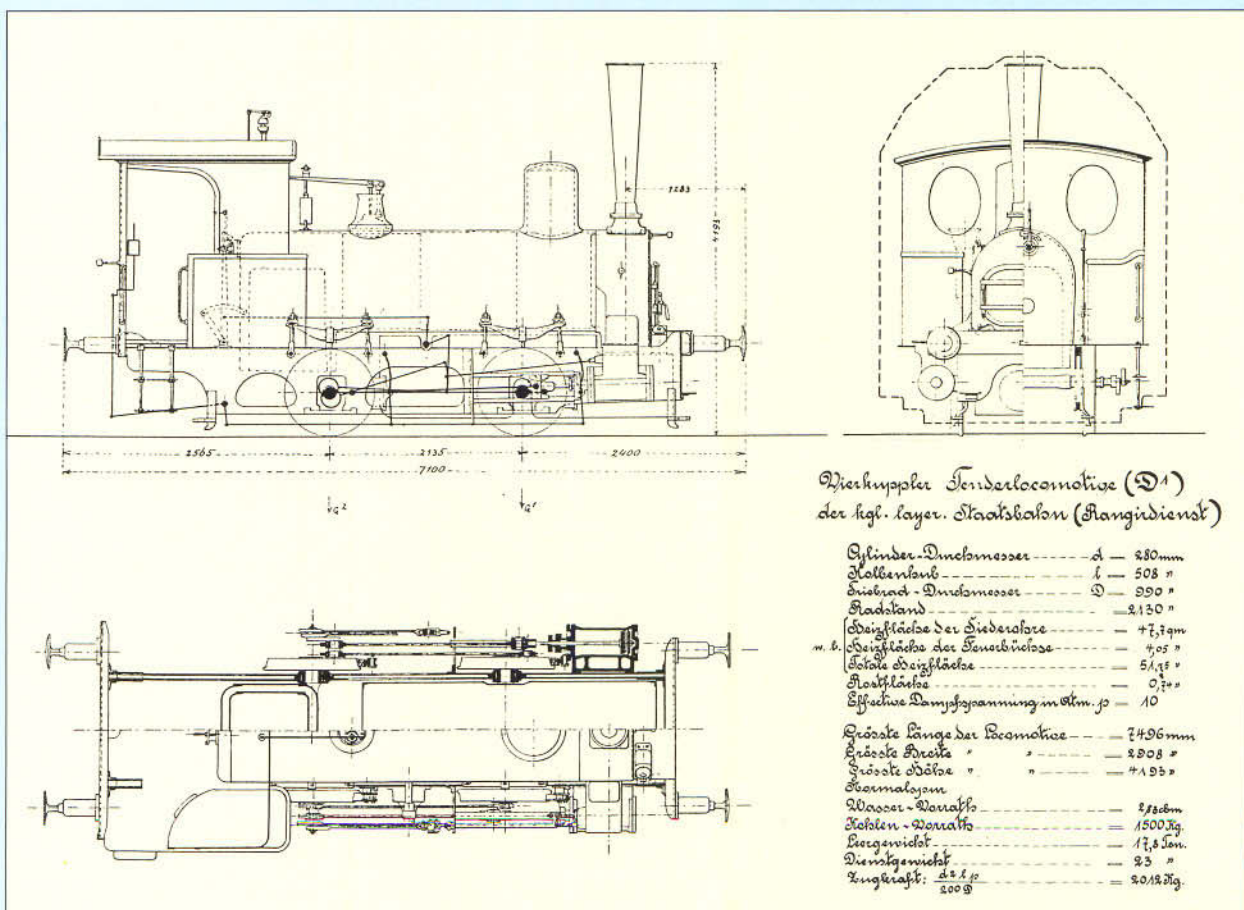
Bild 115 (Mitte): MINOTAURUS mit den seitlichen Wasserkästen, die sie 1891 erhalten hatte, und zwei nach hinten gerichteten Ventilhebeln mit Federbelastung.

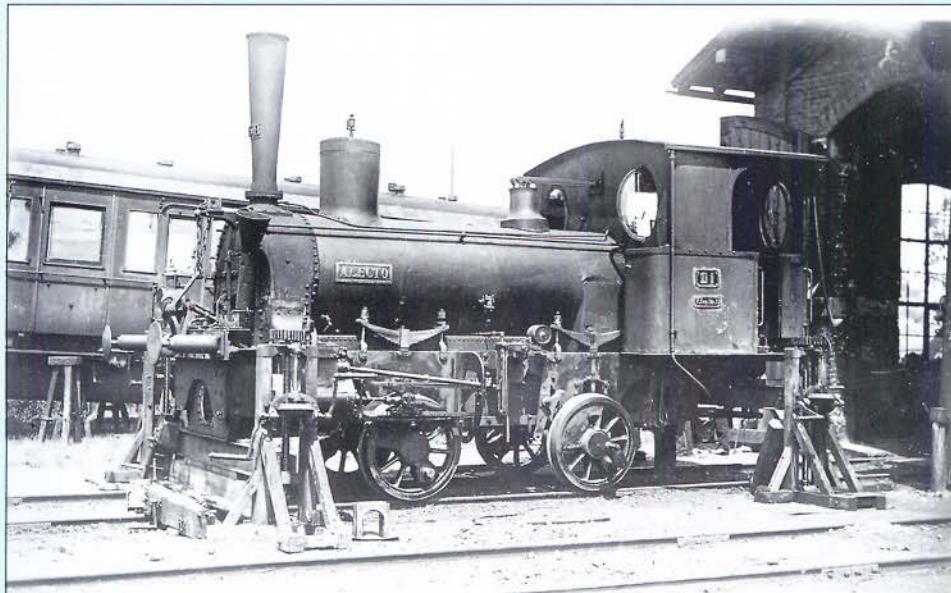
Abb. 112 u. 115: R. Kallmünzer, Slg. Asmus

Bild 113 (linke Seite unten): Typenskizze der D I vom 1. Februar 1872.

Bild 116: Übersichtszeichnung der Klasse D I aus dem Verzeichnis vom 1. Januar 1904.

Abb. 113 und 116: Archiv Krauss-Maffei



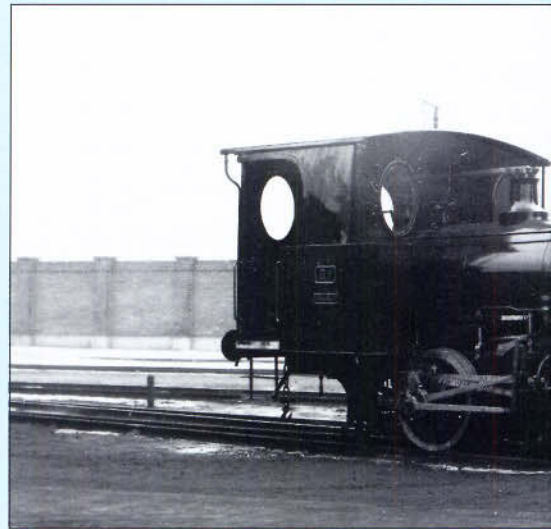


Bilder 118 und 120 (oben Mitte): Nach einer Hauptuntersuchung erstrahlt die ALECTO in neuem Glanz.
Abb. 118: Prof. Lotter, Sammlung Asmus;
Abb. 119 und 120: Sammlung Asmus

Bild 119: Die MINERVA besitzt nur einseitige Abbremsung der Treibachse von hinten; die Führerraumrückwand ist noch halb offen.

stet, was ansonsten bei Rangierlokomotiven, weil ja völlig zwecklos, niemals zu geschehen pflegte. Bei einer Maschine wurde der Geschwindigkeitsmesser nach einigen Jahren entfernt.

In der Mitte des Radstandes war beiderseits am Längsrahmen ein Sandkasten angebracht. Die äußere Stephensonsteuerung bewegte die

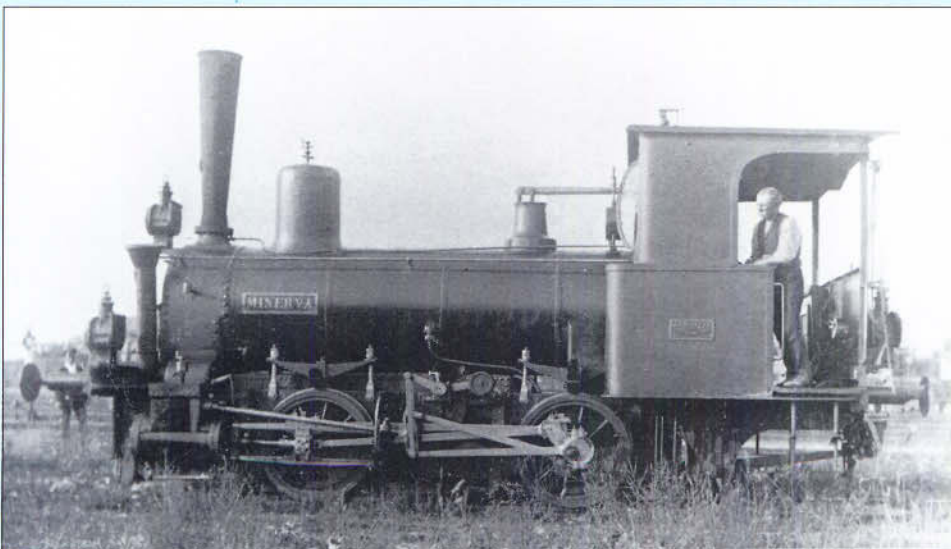


Schieber, welche oben auf den Zylindern angebracht waren.

Die Extersche Wurfhebelbremse wirkte auf die Räder der Treibachse zweiseitig mittels großer Buchenholzklotze, ist jedoch später bei manchen Exemplaren abgeändert worden in einseitige Abbremsung beider Achsen. Ob diese Änderung bei der zweiten Lieferung schon von Anfang an bestand oder erst später bei einer Anzahl von Maschinen vollzogen wurde, ist nicht bekannt. (Anm.d.Red.: In der Zeichnung der 1874/75 gelieferten Maschinen 652 bis 660 ist diese Bremsanordnung bereits dargestellt, also ist diese Serie bereits ab Werk damit ausgerüstet worden.)

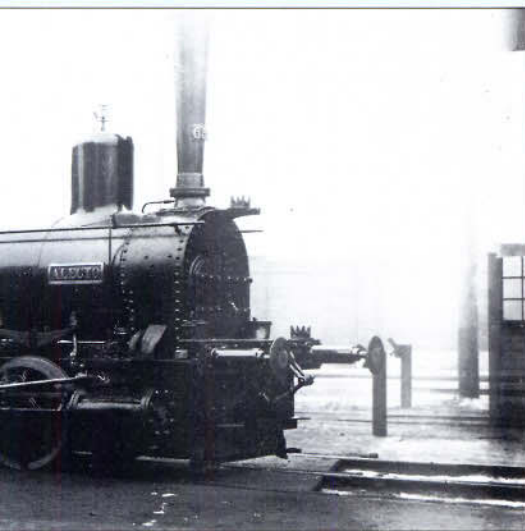
Auf den beiden vorhandenen Photographien zeigt die D I MINOTAURUS noch die zweiseitige Abbremsung der Treibachse, obwohl das Bild erst aus späterer Zeit (1905 oder 1906) stammt, während auf der aus dem Jahre 1912 stammenden Aufnahme die D I ALECTO geänderte Bremsanordnung besitzt. Die Tragfedern waren bei dem kleinen Raddurchmesser dieser Lokomotiven natürlich oben angeordnet.

Auf mittleren und kleineren Bahnhöfen mit nicht zu schwerem Verschubgeschäft haben diese Maschinen lange Zeit ihren Dienst versehen. Bis auf eine Ausnahme sind sie erst nach dem Krieg, während der Jahre 1919 bis 1923, verschwunden. In Neumarkt i.Opf., Mühldorf, Simbach, Ingolstadt und anderenorts waren sie lange zu sehen, auch wurden sie vielfach zu



Herstellerverzeichnis und Ausmuster

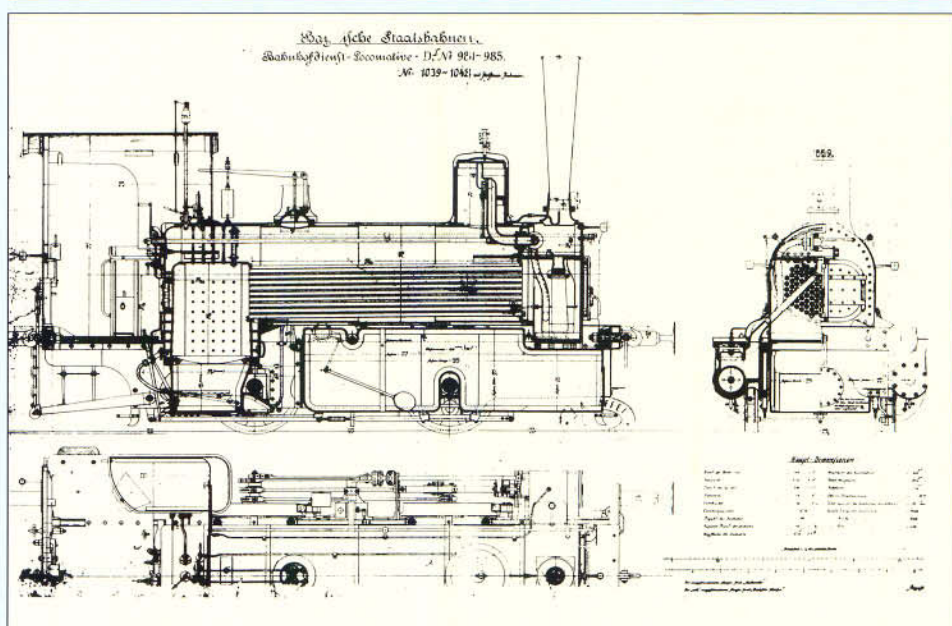
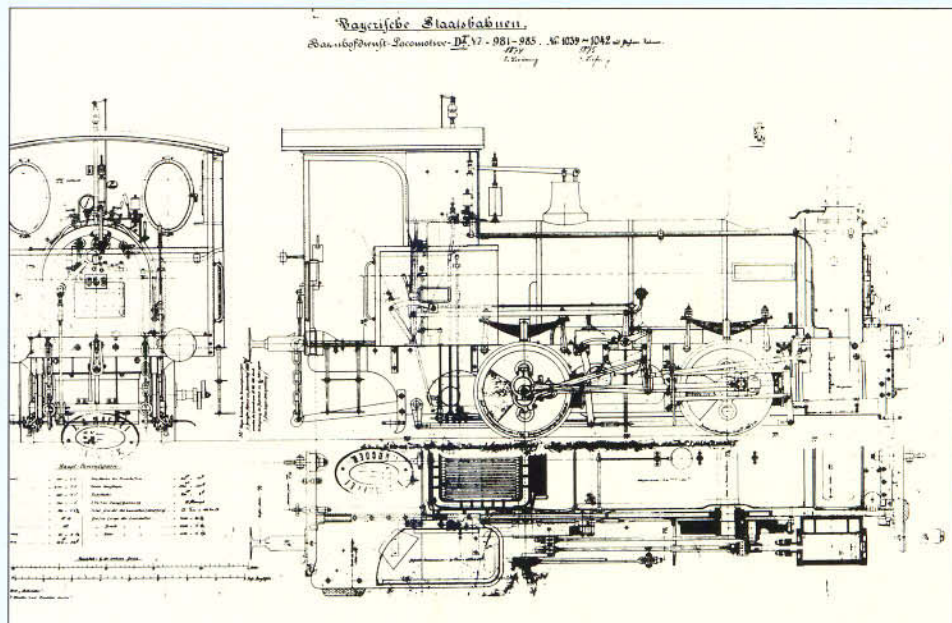
Inv. Nr.	Name	DR vorl.	Hersteller FNr.
Lieferung gemäß Vertrag vom 27.05.1870			
457	JANUS	88 7011	Maffei 793
458	TANTALUS		Maffei 794
459	ANDROMEDA		Maffei 795
460	SISYPHUS		Maffei 796
461	ARCTUS		Maffei 797
462	MINOTAURUS	88 7012	Maffei 798
Lieferung gemäß Vertrag vom 14.02.1874			
652	MINERVA	88 7013	Maffei 981
653	DIANA	88 7014	Maffei 982
654	MENELAUS		Maffei 983
655	PEGASUS	88 7015	Maffei 984
656	GERYON		Maffei 985
Lieferung gemäß Vertrag vom 30.09.1874			
657	MEGAERA	88 7016	Maffei 1039
658	ALECTO	88 7017	Maffei 1040
659	IRIS		Maffei 1041
660	LEVIATHAN		Maffei 1042



Aushilfen herumgeschoben. So war die MINERVA einige Zeit in Augsburg, ebenso PEGASUS 1907 daselbst vorübergehend als Nothelfer tätig, ähnlich IRIS in Straubing 1911 und PEGASUS in Passau als Reserve für EISENSTEIN. MINERVA stand 1906 bis 1909 in Landshut (für Neumarkt a. Rott) und kam sodann nach Schwandorf. SISYPHUS war nacheinander in Schwandorf, Straubing und Landshut tätig, MINOTAURUS, ARCTUS in Neumarkt i. Opf., JANUS in Simbach usw. Im Jahre 1910 verschwand als erste die MENE-LAUS aus ihren Reihen, sie wurde mit Entschlie-ßung 1910/51 in der CW Weiden zerlegt. Ende 1913 waren die noch vorhandenen 14 Stück D I wie folgt verteilt:

Simbach/Mühlhof	4
Nürnberg Hbf	3
Regensburg	2
Plattling	1
Weiden	1
Schwandorf	1
Eger	2

Als nächste ist 1919 die ALECTO, vielleicht als Kriegsschaden, ausgeschieden, die übrigen 13 haben noch den Übergang der Bayerischen Staatsbahn an das Reich mitgemacht. Im vorläufigen Umzeichnungsplan von 1923 erschienen noch 7 Stück als 88 7011 bis 7017, sie fielen aber noch im selben Jahr den neuen, von Berlin ausgehenden Tendenzen zum Opfer.



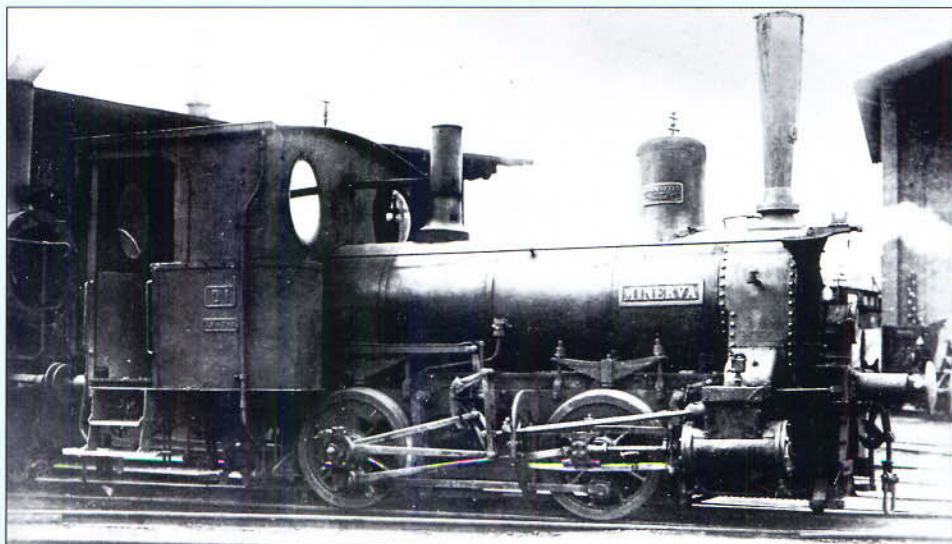
Bilder 121 und 122: Hauptzeichnung der Klasse D I. **Abb. 121 und 122:** Archiv Krauss-Maffei

Bild 117 (linke Seite ganz oben): Die ALECTO aus der letzten Lieferung von 1875 wird mit Hilfe von Winden aus- oder eingeachst. **Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber**

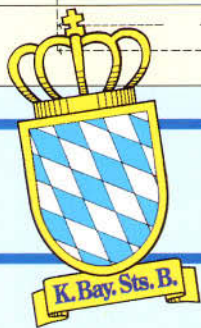
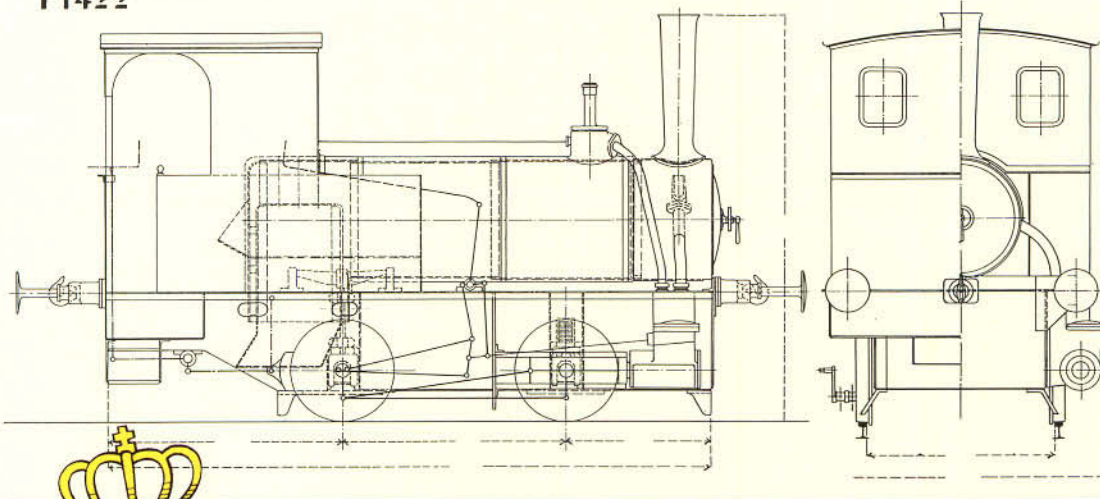
Bild 123: In dieser Aufnahme aus späterer Zeit ist die Rückwand bereits geschlossen, Treib- und Kuppelachse werden einseitig von vorn abgebremst. **Abb.: R. Kallmünzer, Verlagsarchiv**

Abnahme- und Ausmusterungsdaten – Lokomotiven der Klasse D I

Abnahme	Ausmusterung		Anmerkung
10.03.1871	1923	03.1923	zl, CW Reg
16.03.1871	1925	14.07.1921	vk
23.03.1871	1922	03.1922	vk
30.03.1871	1925	08.1921	vk
13.04.1871	1919/20	17.11.1919	zl
14.04.1871	1923	08.1923	zl, CW Reg
06.07.1874	1924/25	02.1923	zl, CW Reg
07.08.1874	1923	08.1923	zl, CW Reg
07.09.1874	1910	01.03.1910	zl, CW We
14.10.1874	1924/25	02.1923	zl, CW Reg
11.11.1874	1925	11.1922	zl, CW Reg
14.04.1875	1923	08.1923	zl, CW Reg
31.05.1875	1924/25	02.1923	zl
1875	1922	03.1922	vk
1875	1922	31.03.1922	vk



F1422



Lokomotiven der Klasse D II

Technische Daten der Klasse D II

Bauart		B n2t
Treibradmesser	mm	820
Länge über Puffer	mm	ca. 6100
Achsstand Lokomotive	mm	1700
Zylinderdurchmesser	mm	225
Kolbenhub	mm	400
Verdampfungsheizfläche	m ²	31
Kesselüberdruck	bar	10
Dienstgewicht	t	14,8
Reibungsgewicht	t	14,8
Wasservorrat	m ³	2,3

Bilder 129 und 130 (rechte Seite Mitte außen und unten): Im Inventar sind auch Bauloks angeführt, u.a. die D II-ähnliche RAUM, hier bei Elektrifizierungsarbeiten. Sie ließ sich jedoch bisher nicht mit Fabriknummer identifizieren.

Abb. 128, 129 und 130: Nachlaß Schörner

Bilder 125 und 126 (unten): Dieses Modell der D II BÄR befindet sich im Verkehrsmuseum.

Abb. 125 und 126: Merker Verlag



Im Sommer 1869 wurde an der Herstellung des großen Giesinger Einschnitts gearbeitet, durch welchen die direkte Linie von München nach Rosenheim vom heutigen Südbahnhof (dortmals Thalkirchen) zum Ostbahnhof, der früher Haidhausen hieß, hinaufführt. Dabei kamen zum ersten Mal kleine, schmalspurige Dampflokomotiven von Krauss in Verwendung, die nach dessen besonderen Grundsätzen entworfen und gebaut waren, sich gut bewährten und wider Erwarten mit den beladenen Bauzügen anstandslos Rampen bis 1:15 befuhren. (Anm.d.Red.: Abb. 210 im Bayern-Report 2 zeigt diese Baustelle mit dem damals an dieser Stelle noch offenen Auer Mühlbach. Leider wurde dort ein falscher Bildtext eingefügt.)

In der Folge übertrug Krauss seine Konstruktionsprinzipien auf ähnliche Tenderlokomotiven normaler Spurweite, und so entstand eine 2/2-gekuppelte kleine Maschine für kurze Strecken mit leichtem Profil, welche nun Krauss für die verschiedensten Zwecke in immer neuen Varianten nach Hunderten von Exemplaren baute und von denen 1873 insgesamt 4 Stück für Normalspur an die Bayerische Staatsbahn als Klasse D II gingen.

Bild 124: Projektzeichnung F 1422 einer D II-ähnlichen Type mit geschlossenem Führerhaus. Diese lieferte Krauss 1872 (FNr. 225 und 226) an die Berliner Bau-firma Plessner & Co.

Abb.: Slg. Hufschläger

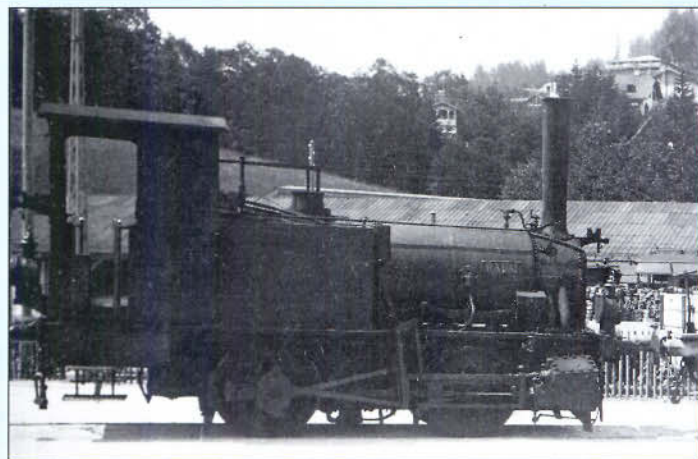
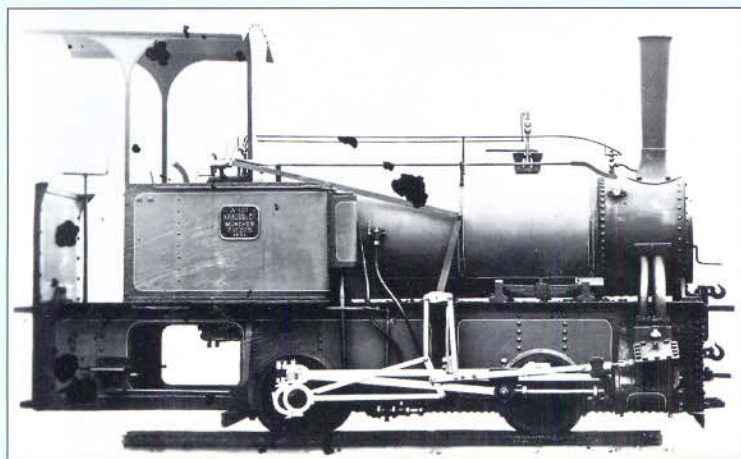
Bild 127 (rechts): Die ersten beiden D II (BISE und FÖHN, FNr. 223 und 224) lieferte Krauss im Juli/August 1872 an die Schweizer Bodelibahn. Hier eine der beiden Loks mit Doppelstockwagen im Depot Inter-laken. **Abb.: Archiv Krauss-Maffei**

Bild 128 (rechte Seite Mitte innen): Auch die Fabriknummer 180 wurde 1871 von Krauss an die Bau-firma Plessner & Co. geliefert.

Diese kleinsten normalspurigen Lokomotiven, welche die Staatsbahn je besessen hat, fanden verschiedene Verwendung, so in den achtziger Jahren die BÄR auf der 1873 eröffneten Vicinalbahnstrecke Immenstadt – Sonthofen und STRAUSS auf der Strecke Siegersdorf – Langenzenn, auf welcher späterhin auch die übrigen Maschinen tätig waren, wofür sie in Nürnberg stationiert wurden. Auch auf der Linie Georgensgmünd – Spalt und wohl noch mancher weiteren machten sie Dienst. Näheres über Verwendung und Leistung dieser kleinsten Normalspurlokomotiven ist nicht bekannt geworden, auch existieren weder Zeichnungen noch Photographien. Nur die Modelle der BÄR im Verkehrsmuseum Nürnberg und im Deutschen Museum München geben Aufschluß über Bauart und Aussehen.

Der domlose Kessel trug hinter dem Kamin den Regulatoraufsatz, von welchem die Einstromröhre außen am Kessel zu den Zylindern führten. Die Steuerung war die Allansche, die Radsterne waren glaublich aus Gußeisen. Auf dem Regulatorkopf waren zwei Ramsbottomventile angeordnet. Als Wasserbehälter war der Raum zwischen den beiden Hauptrahmenwangen ausgebildet. Der Führerstand war völ-





lig offen und nur durch ein freistehendes Dach gegen Regen etc. einigermaßen geschützt. Später erhielten sie, wie alle Streckenlokomotiven, ein vollständiges Führerhaus mit Rückwand, dessen Dach nach vorn abge- schrägt war und von dem hohen Kamin über- ragt wurde.

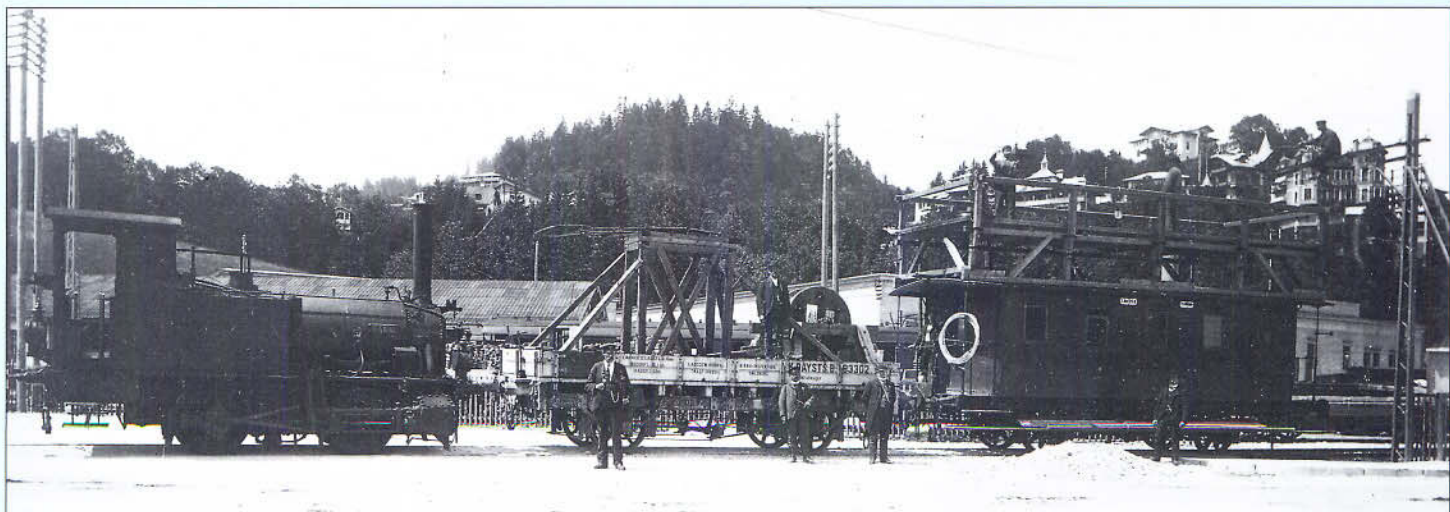
In den Jahren 1893 und 1894 wurden diese Fahrzeuge kassiert, und da die beiden Maf- feischen Exemplare der ehemaligen Ostbahn 1895 folgten, starb die (alte) Klasse D II in

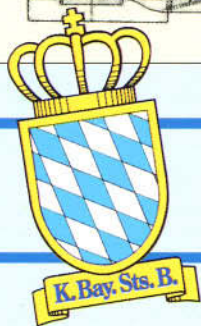
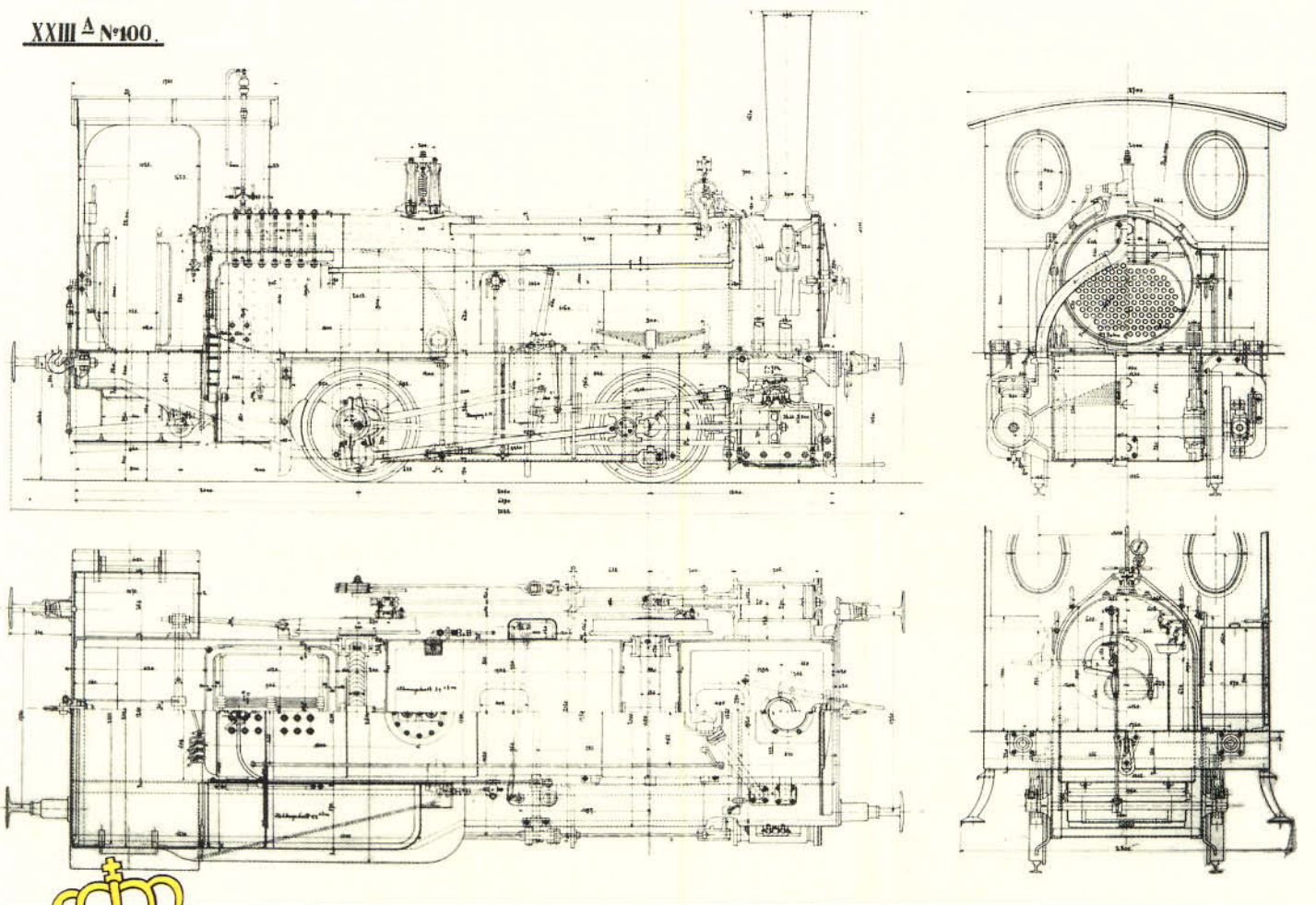
diesem Jahre aus. Es ist die einzige Maschi- nenserie, die durch Ersatz wieder auflebte, nämlich in der 1899 erschienenen neuen 3/3-

gekuppelten Rangierlokomotive, der wohlge- lungenen, arbeitsfreudigen D II, die jedoch dem sogenannten Mittelalter zugehört.

Herstellerverzeichnis und Ausmusterungsdaten – Lokomotiven der Klasse D II

Inv. Nr.	Name	Hersteller	FNr.	Anlieferung	Ausmusterung	Anmerkung
562	GEIER	Krauss	231	03.02.1873	1891	zl, CW Nür
563	STRAUSS	Krauss	232	07.03.1873	02.08.1893	zl, CW Nür
564	FUCHS	Krauss	323	11.03.1873	07.1894	zl, CW Nür
565	BÄR	Krauss	324	27.03.1873	10.08.1894	zl, CW Nür





Lokomotiven der Klasse D III

Zum Bau dieser leichten 2/2-gekuppelten Tenderlokomotiven scheinen die nach und nach entstandenen Vicinalbahnen Veranlassung gegeben zu haben, vielleicht auch der wachsende Bedarf an Verschiebelokomotiven für größere und mittlere Bahnhöfe. Zu den 1871 von Maffei herausgebrachten Tenderlokomotiven der Gattung D I kamen nun sechs weitere an

Technische Daten der Klasse D III

Bauart		B n2t
Treibraddurchmesser	mm	985 *
Länge über Puffer/Lok u. Tender	mm	7525
Achsstand Lokomotive	mm	2450
Zylinderdurchmesser	mm	290
Kolbenhub	mm	540
Rostfläche	m ²	0,93
Verdampfungsheizfläche	m ²	58,0
Höchstgeschwindigkeit	km/h	45
Kesselüberdruck	bar	10
Leergewicht	t	17,4
Dienstgewicht	t	24
Reibungsgewicht	t	24
Anzahl der Siederohre		127
Durchmesser der Siederohre	mm	40/45
Länge der Siederohre	m	3350
Wasservorrat	m ³	34
Kohlevorrat	t	1,35

* 970 mm gemäß Krauss-Zeichnung

Abmessungen ähnliche, hinsichtlich der Konstruktion jedoch verschiedene 2/2-gekuppelte Lokomotiven von etwa 150 PS, D III genannt, zur Ablieferung.

Krauss hatte diese nach seinen schon bei der B VII und D II erwähnten Konstruktionsprinzipien entwickelt. Es war genau dieselbe Type, deren erste Krauss 1873 auf der Weltausstellung in Wien zur Schau gestellt und an die Bebra-Hanauer Bahn verkauft hatte. Sie besaß einen Innenrahmen aus 7 mm starken Blechen, der nach Krausscher Art kastenförmig ausgebildet war und den gesamten Wasservorrat von 3,4 m³ aufnahm. Die Vorderachse lag zwischen den beiden Teilen des so entstandenen Behälters, in dem je 240 mm vor und hinter der Achse befindliche Querwände den Abschluß des geteilten Behälters bildeten. Die horizontal angeordneten Zylinder bzw. deren Kolben arbeiteten naturgemäß auf die hintere Achse, deren Räder Treibzapfen mit Gegenkurbeln und, auf diese aufgesetzt, die Exzenterseiben trugen.

Die Steuerung war nach Allan mit offener Coullisse und gekreuzten Stangen und mit Reguliervorrichtung bei Abnutzung des Coullissensteines eingerichtet. Die Schieber lagen oben auf den Zylindern und wurden von den Schieberhubstangen mit nach innen gerichtetem Bajonettarm bewegt. Die Abfederung

erfolgte vorne durch zwei gewöhnliche, über den Lagern befindliche Längsblattfedern. Hinten war nur eine starke Querfeder angebracht, welche sich mit ihren Enden auf die Achskisten stützte, während zwei an ihrem Bund befindliche Zapfen die Last durch zwei Traversen übernahmen. Es bestand also zweckmäßigerweise Dreipunktaufhängung; die ganze Abfederung war sehr einfach, jedoch waren die Federn nicht nachstellbar und die wohl etwas harte Querfeder zudem schwer zugänglich.

Der Kessel von 1100 mm lichtem Durchmesser und 14 mm Wandstärke zeigte normale, runde Stehkesseldecke. Er enthielt ein durchlöcherntes Dampfsammelrohr, welches den Dampf in den kleinen gußeisernen Regulatoraufsatz leitete, der dicht hinter dem schlanken Kamin angeordnet war. Ein eigentlicher Dampfdom war nicht vorhanden. Der Regulator wurde mittels äußerem Zug betätigt.

Die Einstörmrohre zu den Zylindern lagen ganz, die Ausstörmrohre zur Hälfte außerhalb der Rauchkammer. Zwei Sicherheitsventile nach Ramsbottom – ziemlich ungewöhnlich in Bayern – standen rückwärts auf dem Langkessel vor der Feuerbox. Die Kohlenbunker befanden sich beiderseits des Stehkessels im Führerstand, über dessen Vorderwand sie noch ein gutes Stück hinausragten. An der Rückseite

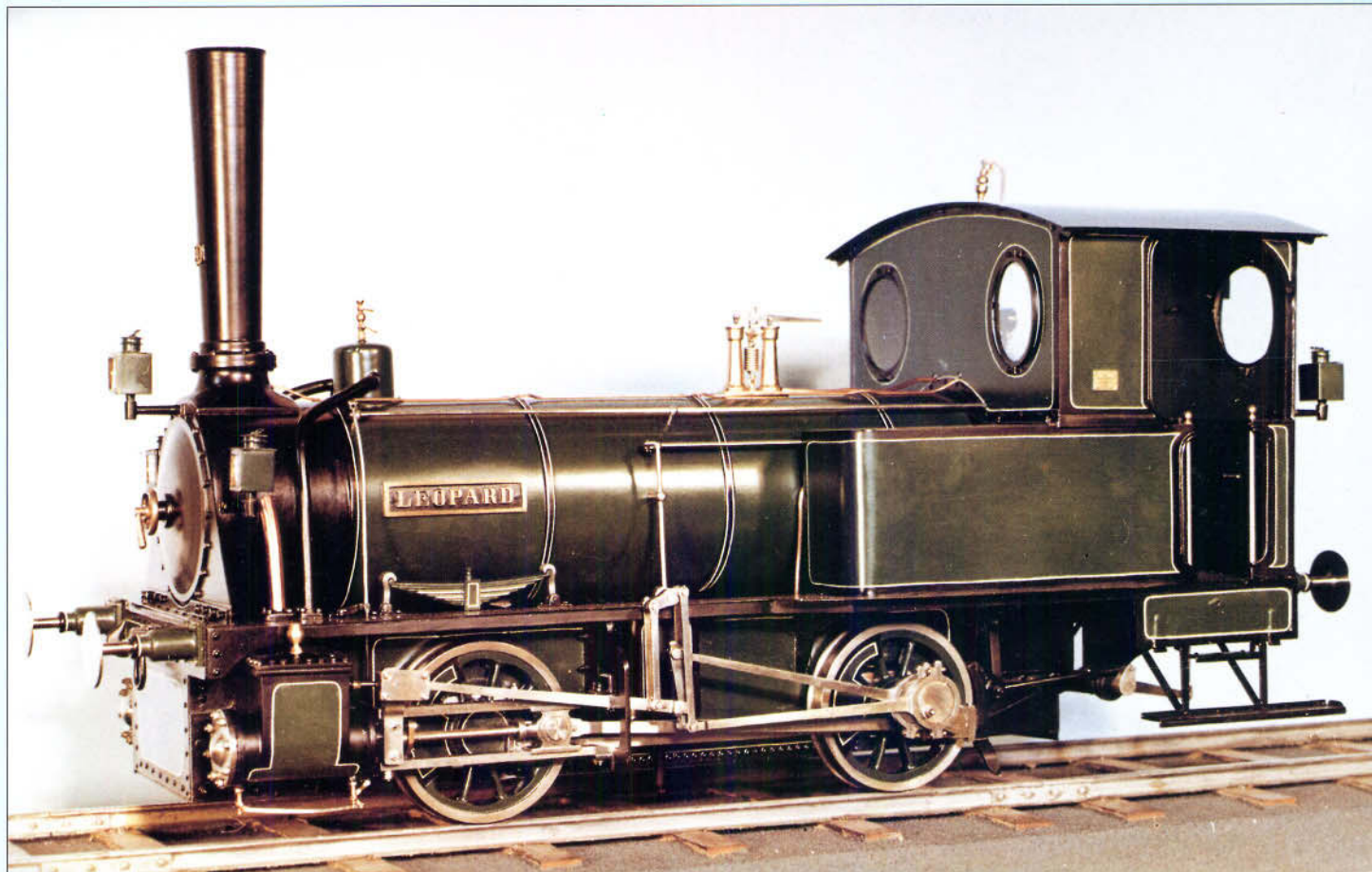


Bild 132: Modell im Maßstab 1:10 der D III LEOPARD. Abb.: Krauss-Maffei

Bild 131 (linke Seite): Hauptzeichnung der Klasse D III. Abb.: Archiv Krauss-Maffei

des Führerstandes war die bekannte Exter-sche Wurfhebelbremse angebracht, welche nur auf die Treibräder von rückwärts wirkte. Später wurden diese Maschinen mit der Hardy-bremse ausgerüstet, woraus zu ersehen ist, daß sie auch auf Localbahnen im Dienst standen.

Doch scheinen nicht alle Maschinen Streckendienst gemacht zu haben, da 1896, also kurz vor der Ausmusterung, GREIF, LEOPARD und TIGER keine Vacuumbremsausrüstung besaßen, wie die Photographie der PANTHER zeigt, die meines Wissens aus der ersten Hälfte der neunziger Jahre stammt. Auch im amtlichen Inventar von 1890 ist bei keiner der sechs Maschinen dieser Klasse eine derartige Ausrüstung angegeben. Außer allfälligem Streckendienst, den sie vielleicht wegen geringer Leistungsfähigkeit und etwas zarter Konstruktion übernehmen mußten, haben sie aber jedenfalls lange Zeit leichter Vershubdienst u.a. in München und Ingolstadt sowie in Lindau bei Bedienung der Bodenseetrakt-schiffe getan.

Diese leichten Maschinen sind nicht weiter gebaut worden, da die 1875 neu erschienenen, robusten Maffeischen D IV den Anforderungen des Vershubdienstes infolge erheblich größeren Gewichts bei entsprechend höherer Leistungsfähigkeit weit besser gewachsen waren. Da die D III an ähnlichen Gebrechen wie die kurzlebige B VII litt – auch bei ihrem Rahmengestell war vermutlich das Streben nach Einfachheit und Gewichtersparnis zu weit gegangen –, verschwanden sie bereits zwischen 1894 und 1897, fast gleichzeitig mit ihrer Vorgängerin D II.

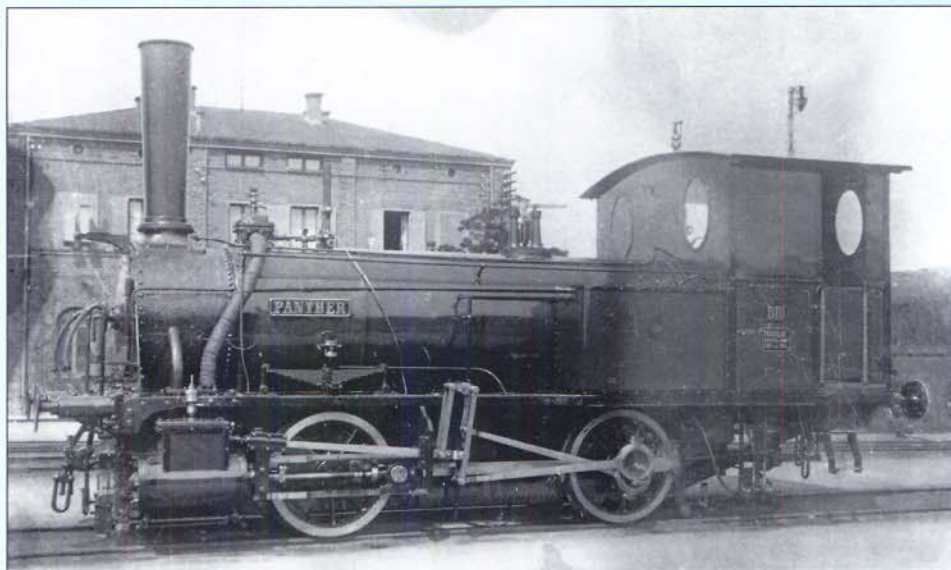
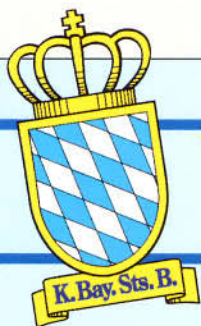
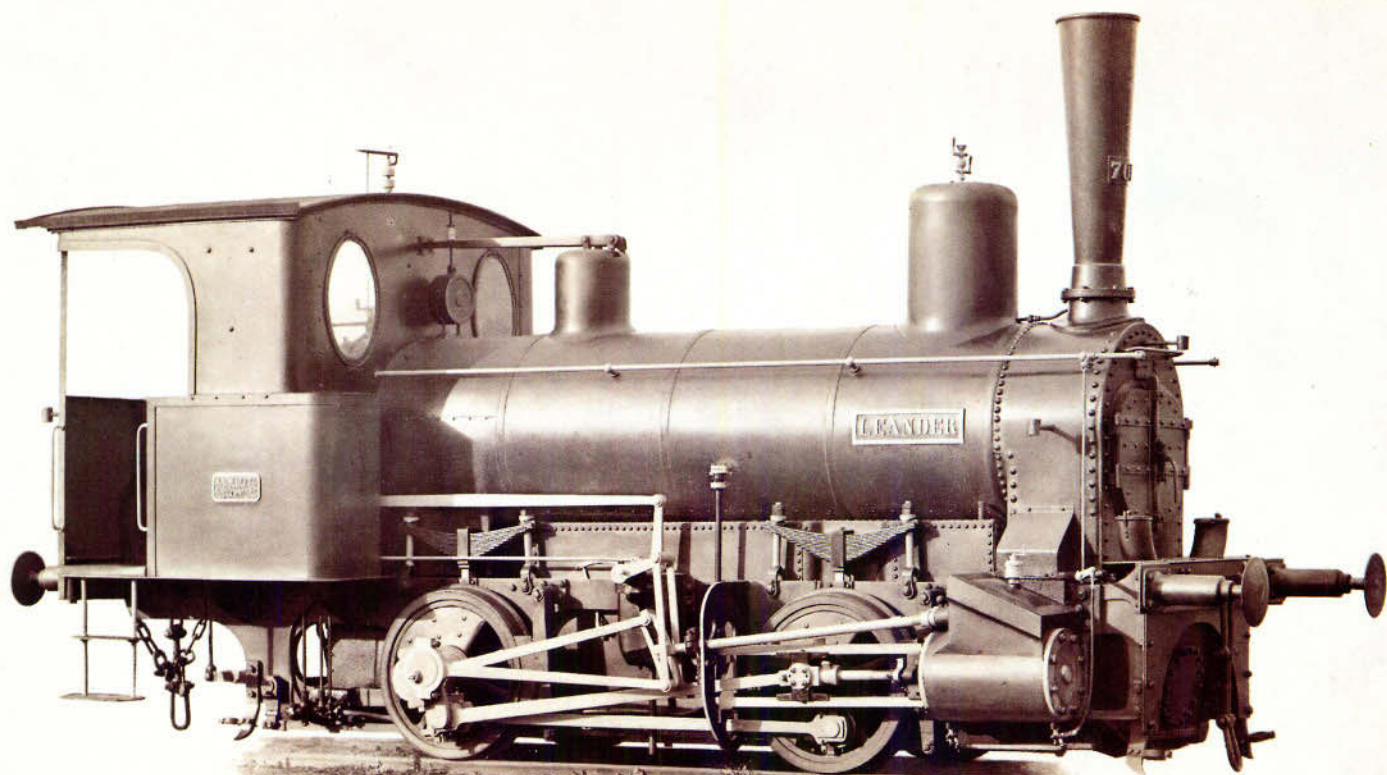


Bild 133: Anfang der neunziger Jahre, vor ihrem Verkauf an die Localbahn Röthenbach – Weiler, besitzt die PANTHER bereits Hardy-Vacuumbremse für den Streckendienst. Abb.: Sig. Asmus

Herstellerverzeichnis und Ausmusterungsdaten Lokomotiven der Klasse D III

Inv. Nr.	Name	Hersteller	FNr.	Anlieferung	Abnahme	Ausmusterung	Anmerkung
566	WOLF	Krauss	296	03.06.1873	07.06.1873	09.01.1894	zl CW Reg
567	LÜCHS	Krauss	297	14.06.1873	21.07.1873	1895	zl CW Reg
568	TIGER	Krauss	298	23.06.1873	21.07.1873	09.01.1897	zl CW Reg
569	PANTHER	Krauss	299	14.07.1873	21.07.1873	1895	vk an Localbahn Röthenbach – Weiler (M 1800,-)
570	LEOPARD	Krauss	300	02.08.1873	08.08.1873	09.01.1897	zl CW Reg
571	GREIF	Krauss	301	07.08.1873	12.08.1873	09.01.1897	vk 04.03.1897 an Bayer. Cementwerke, Marienstein (M 3000,-)



Lokomotiven der Klasse D IV

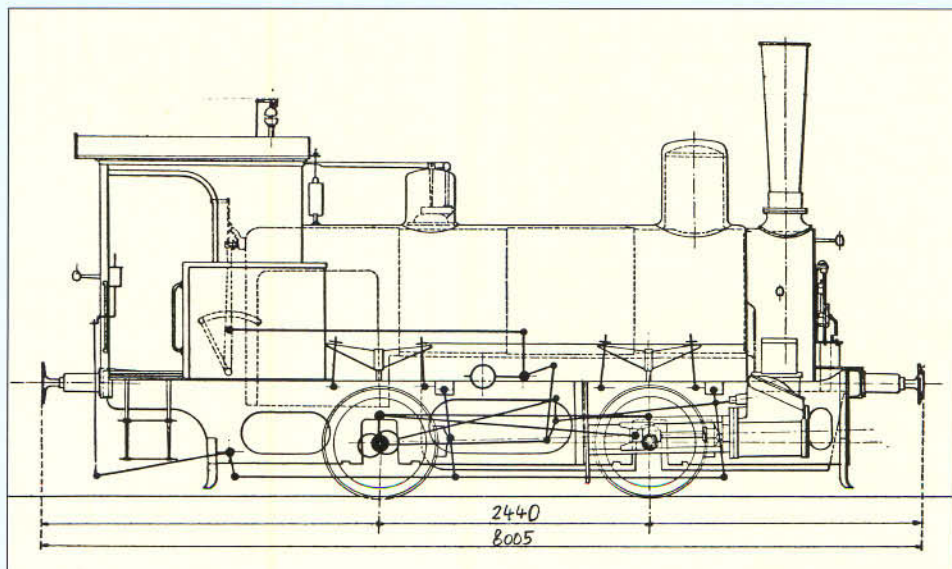
Bei den geringen Abmessungen und der beschränkten Leistungsfähigkeit der Tenderlokomotiven der Klassen D I, D II und D III ist es ohne weiteres verständlich, daß bei weiterem Bedarf, der nicht lange auf sich warten ließ, neue Lieferungen in verstärkter Form auf dem Plan erschienen. Als Klasse D IV bezeichnet, beherrschten sie den Rangierdienst bis um die Jahrhundertwende mit einer seltenen Unverwüstlichkeit. Von dieser neuen Klas-

se D IV, deren Entwurf und konstruktive Durcharbeitung von Maffei stammten, wurden nun in der Zeit von 1875 bis 1897 im ganzen 132 Stück beschafft. Da Maffei mit dem Bau großer Loks beschäftigt war, wurde der größere Teil der Maschinen von Krauss geliefert. Die Folge der zahlreichen Lieferungen während der siebziger und achtziger Jahre war, daß die meisten Vertreterinnen der alten Klassen B I, B II und C I, die während jener Zeit den Vershubdienst auf den größeren Bahnhöfen besorgten, nach und nach verschwanden und D IV an ihre Stelle traten. Die neu

gelieferten D IV verbreiteten sich über das ganze Staatsbahnnetz und besorgten lange Jahre, bis über die Jahrhundertwende hinaus, fast den gesamten Vershubdienst, bis die immer schwerer werdenden Lastzüge und das gestiegene Ladegewicht der Güterwagen eine stärkere dreifach gekuppelte Maschine auf den Plan riefen. 25 Jahre lang (von 1875 bis 1900) jedoch war die D IV allenthalben anzutreffen, und man kann sie sich aus dem Bahnhofsbild jener Zeit gar nicht fortdenken.

Technische Daten der Klasse D IV

Bauart		B n2t
Treibraddurchmesser	mm	985/1006
Länge über Puffer	mm	8005
Achsstand	mm	2440
Zylinderdurchmesser	mm	330
Kolbenhub	mm	508
Rostfläche	m ²	1,0
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	5,3
Anzahl der Heizrohre		144
Durchmesser der Heizrohre	mm	40/45
Länge der Heizrohre	mm	3275
Heizfläche der Heizrohre	m ²	59,3
Verdampfungsheizfläche	m ²	64,6
Höchstgeschwindigkeit	km/h	45
Kesselüberdruck	bar	10
Leergewicht	t	20,5
Dienst-/Reibungsgewicht	t	28,0
Wasservorrat	m ³	4,0
Kohlevorrat	t	1,2



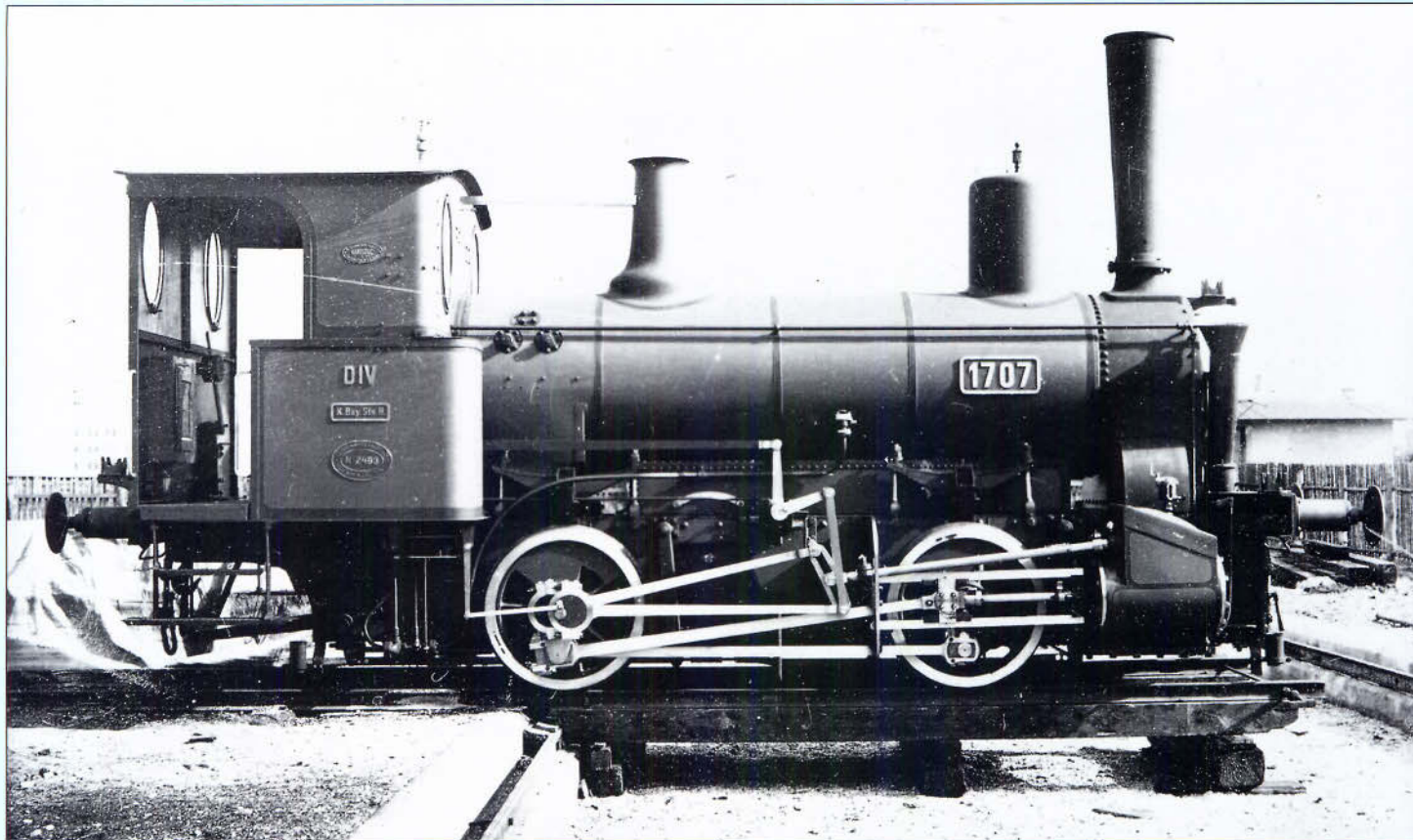


Bild 136: Die 1891 von Krauss gelieferte 1707 hat bereits ab Werk die geschlossene Rückwand und Führerhausbeschilderung mit Klassen- und Hoheitsschild. Die Wassereinfüllöffnungen sind nach oben verlängert.

Abb. 134 und 136: Werkfoto Krauss-Maffei

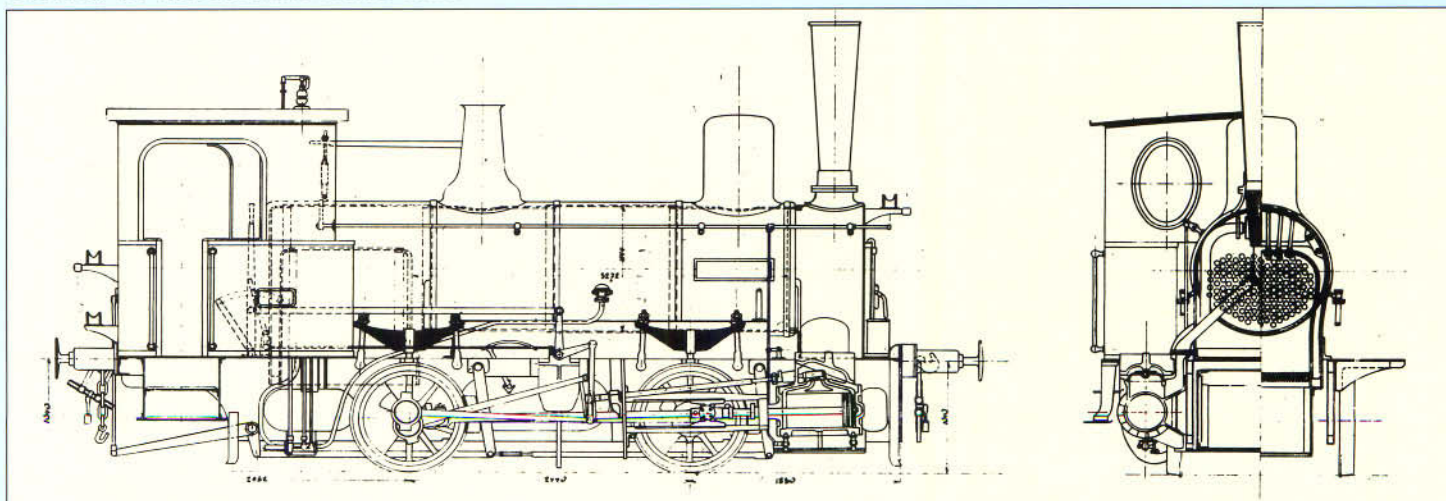
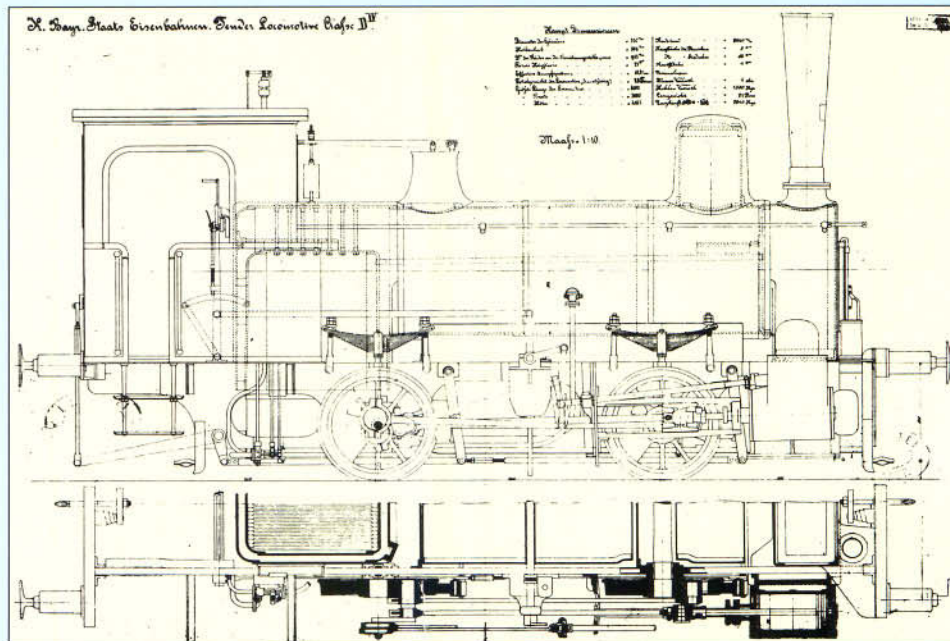
Bild 137: Seitenansicht und Grundriß aus der Hauptzeichnung 1:10.

Bild 134 (linke Seite oben): Bei der aus der ersten Lieferserie von Maffei stammenden LEANDER ist das Führerhaus hinten noch zur Hälfte offen. Gut sind auch die niedrigen Einfüllöffnungen für den im Rahmen eingehängten Wasserkasten zu sehen.

Bild 135 (linke Seite unten): Typenzeichnung der Klasse D IV.

Bild 138: Für einen Lokomotivprospekt wurde diese Zusammenstellungszeichnung der D IV angefertigt.

Abb. 135, 137 und 138: Archiv Krauss-Maffei



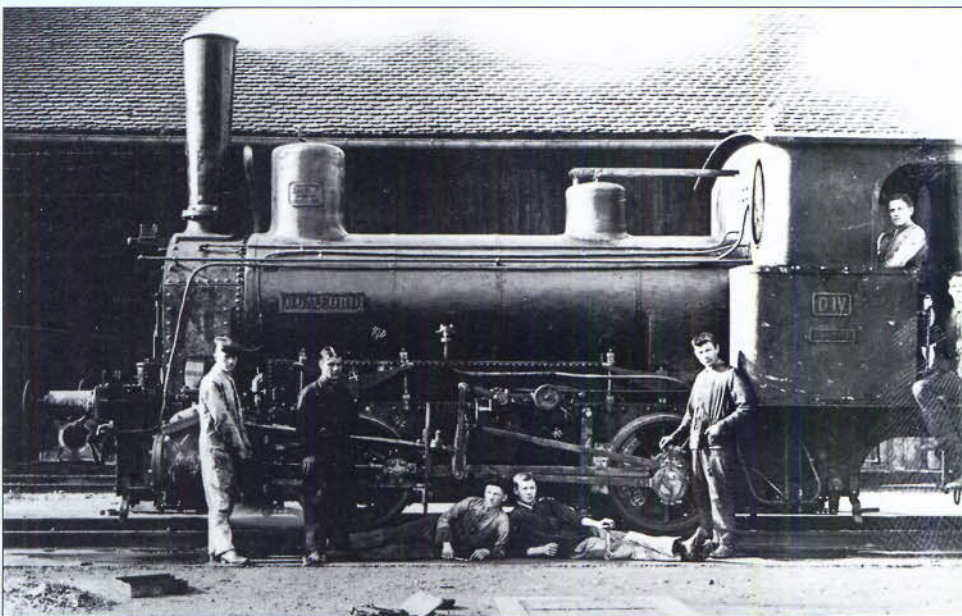
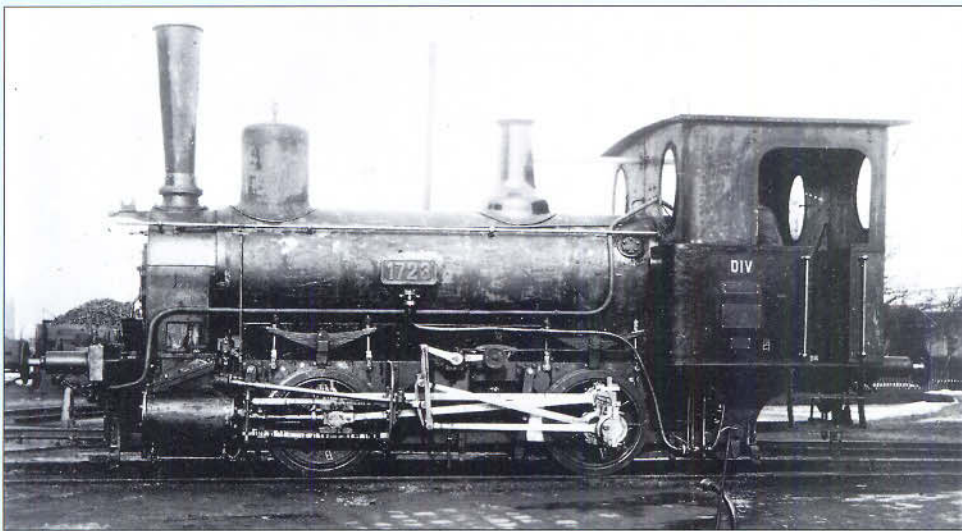


Bild 140: Lok- und Werkstättenpersonal posiert vor der RUMFORD. **Abb.: Sammlung Asmus**

Bild 139 (ganz oben): Die D IV 1723 ist auf dieser Aufnahme bereits mit Dampfheizung ausgerüstet. **Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 141 (rechts oben): Mit einer für Bayern heiligen Handlung, deren Wichtigkeit auch die Mienen der abgebildeten Eisenbahner ausdrücken, nämlich dem Verschieben von Bierwägen, ist hier die D IV ATREUS beschäftigt. **Abb.: Sammlung Schwemmler**

Bild 142 (rechte Seite unten): Auf dem Hebestand zum Aus- bzw. Einachsen befindet sich das 1:10-Modell der ACHERON.

Abb.: Merker Verlag im Verkehrsmuseum Nürnberg

Die äußere Erscheinung und der konstruktive Aufbau der D IV entsprachen so ziemlich dem der D I, deren Verstärkung die D IV im wesentlichen darstellt. Sie war vorzüglich geratet und bot einen gefälligen Anblick; diese netten, sehr flinken und ungemein soliden Fahrzeuge haben sich als sehr geeignet für ihren Dienst erwiesen und waren auch beim Personal als einfache, robuste und bequem zu handhabende Maschinen sehr beliebt, namentlich nachdem das anfangs rückwärts in der oberen Hälfte offene Führerhaus eine vollständig abschließende Wand erhalten hatte.

Wie bei der D I hatte auch hier der selten ausgeführte, aber äußerst solide innere Doppelrahmen Anwendung gefunden. Ebenso war der gesamte Wasservorrat in einem zwischen den Rahmenwangen eingehängten Behälter über der Vorderachse untergebracht, wodurch sich eine vergleichsweise hohe Kessellage von selbst ergab. Der Radstand war auf 2440 mm erweitert, der Raddurchmesser wiederum 985 mm (später durch Bandagenverstärkung 1006 mm), die Zugkraft jedoch durch Vergrößerung der Zylinder auf 330 mm Durchmesser erhöht worden. Die Vorräte betragen

4,0 m³ Wasser und 1,2 t Kohlen, so daß das Gesamtgewicht mit vollen Vorräten auf 28,0 bis 28,5 t gestiegen, der zur Zeit ihres Erscheinens zulässige Achsdruck also voll ausgenutzt war. Ihr gegenüber der D I vergrößerter Kessel von 1130 mm mittlerem Durchmesser ergab eine feuerberührte Heizfläche von 65 m².

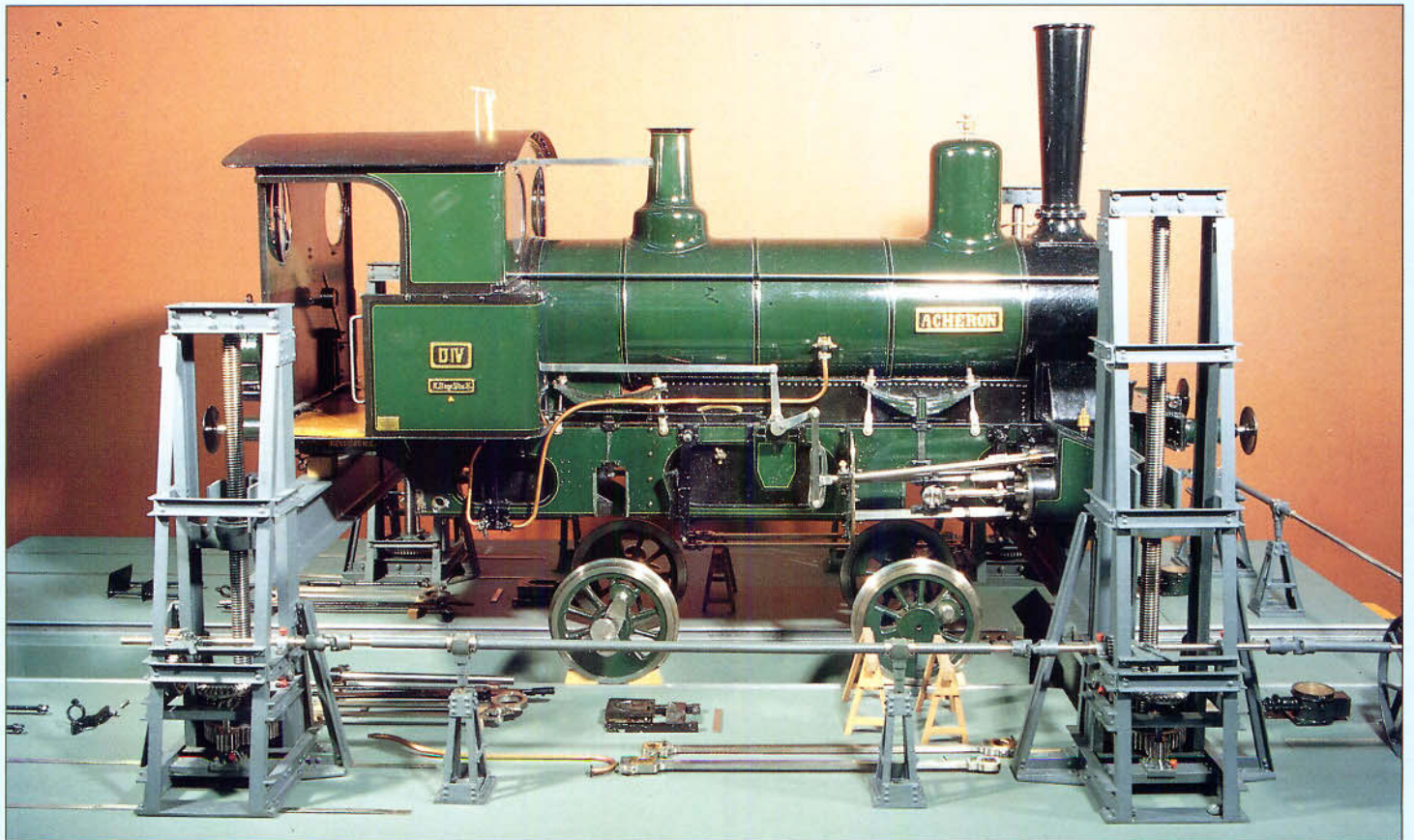
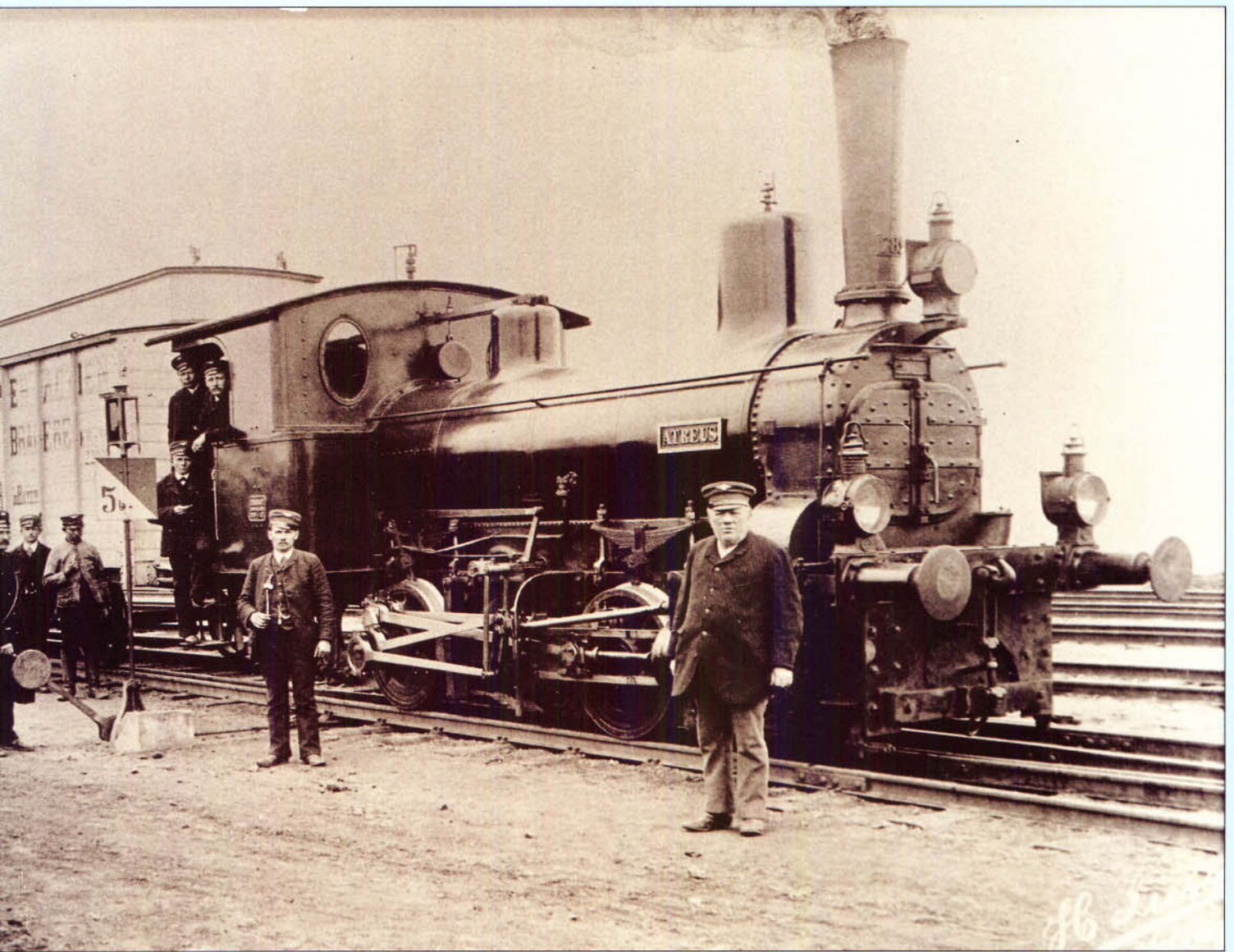
Die gesamte Ausrüstung entsprach jener ihrer Vorgängerin. Natürlich fehlte auch die Exterische Wurfhebelbremse nicht, die sich gerade für den Rangierdienst als bequem zu handhabende und schnell wirkende Bremse vorzüglich eignete. Sie wirkte einseitig auf beide Achsen – lange Zeit noch mittels großer Buchenholzklotze. Die Exzentrerscheiben der außenliegenden Stephensonsteuerung erhielten ihren Antrieb von einer mit dem Treibzapfen ein Stück bildenden Gegenkurbel. Die Umsteuerung erfolgte durch den Hebel, eine für Rangierlokomotiven besonders bequeme und schnell zu bedienende Einrichtung. Originell war das große Füllrohr, das vor der Rauchkammer in schiefer Stellung der Füllöffnung des Wasserbehälters entragte und fast wie ein Reservekamin aussah. Das anfangs vor der

Führerhauswand angeordnete Gewichtsventil wurde bei den später gelieferten Maschinen durch ein zweites Federventil ersetzt.

Auch die Einrichtung für Dampfheizung haben später zahlreiche Exemplare erhalten, ebenso Geschwindigkeitsmesser von Petri, obwohl sie nur ausnahmsweise und vorübergehend im Streckendienst Verwendung fanden.

Eine Lokomotive D IV, nämlich die 1876 von Krauss gelieferte POSEIDON, explodierte am 12.12.1889 in Nürnberg; Ursache war der gußeiserne Untersatz der Kesselsicherheitsventile, dessen Material sich als unzuverlässig erwies. Infolge dieses Unfalls, der die hintere Hälfte des Langkessels aufriß und die Steuerungszugstange sowie das rechtsseitige Triebwerk verbog, die Führerhausvorderwand und das Dach beschädigte, sonst jedoch die Maschine wenig in Mitleidenschaft zog, erfolgte bei allen Maschinen entsprechende Abänderung des Ventiluntersatzes, indem derselbe aus Stahlguß hergestellt wurde.

So besorgten diese unverwundlichen, beweglichen Helfer des Betriebs unermüdlich Tag und Nacht bis zur Jahrhundertwende allein den gesamten Rangierdienst im Königreich, des



**Herstellerverzeichnis und Ausmusterungsdaten
Lokomotiven der Klasse D IV**

Inv. Nr.	Name	DRG	Hersteller	FNr.	Anlieferung	Abnahme	Ausmusterung	Anmerkung
Lieferung gemäß Vertrag vom 23.30.07.1875 (acht alte Lokomotiven werden à M 2500,- drangegeben)								
700	ACHERON	88 7101	Maffei	1077		27.11.1875	1923 31.12.1926	
701	ACTAEON	88 7102	Maffei	1078		04.12.1875	1927 11.06.1927	Rbd Mü
702	HERMES		Maffei	1079		17.12.1875	1923 27.03.1924	zl CW Reg
703	IKARUS	88 7103	Maffei	1080		24.12.1875	1927 1927	
704	KADMUS		Maffei	1081		31.12.1875	1923	
705	LEANDER		Maffei	1082		13.01.1876	1925	
706	ODYSSEUS		Maffei	1083		20.01.1876	1923 08.1923	zl CW Reg
707	PATROCLUS		Maffei	1084		28.01.1876	27.03.1924	zl CW Reg
Lieferung gemäß Vertrag vom 11.10.1875								
708	PELEUS	88 7107	Krauss	580	18.04.1876		1927 1927	
709	PELOPS		Krauss	581	24.04.1876		27.03.1924	zl CW Reg
710	PHÖBUS		Krauss	582	27.04.1876		1923 08.1923	
711	POSEIDON	88 7108	Krauss	583	29.04.1876		1925	1889 Kessel- zerknall
712	PRIAMUS	88 7109	Krauss	584	12.05.1876	13.05.1876	1925 31.12.1925	
713	PROTEUS		Krauss	585	20.05.1876		1923 08.1923	zl CW Reg
714	PYRRHUS		Krauss	586	26.05.1876		1923 08.1923	zl CW Reg
715	TRITON	88 7110	Krauss	587	06.06.1876		1925 1925	
716	TELEMACH	88 7111	Krauss	588	28.08.1876		22.05.1926	zl
Lieferung gemäß Vertrag vom 05.02.1876								
717	JAPETUS	88 7112	Krauss	613	09.09.1876		22.05.1926	zl
718	ARIADNE	88 7113	Krauss	614	14.09.1876		1927 05.12.1927	Rbd Mü
719	PROKYON	88 7114	Krauss	615	30.09.1876		1927	
720	ANTARES	88 7115	Krauss	616	02.11.1876		1926 30.12.1925	
721	ANTINOUS		Maffei	1085		20.05.1876	27.03.1924	zl CW Reg
722	OEDIPUS	88 7104	Maffei	1086		27.05.1876	11.06.1927	Rbd Mü
723	TITAN	88 7105	Maffei	1087		02.06.1876	11.06.1927	Rbd Mü
724	CID	88 7106	Maffei	1088		09.06.1876	11.06.1927	Rbd Mü
Lieferung gemäß Vertrag vom 08.11.1876								
781	AGENOR	88 7116	Krauss	662	24.05.1877		1927 1927	
782	ATREUS	88 7117	Krauss	663	28.05.1877		1925 30.12.1925	vk
783	BOREAS		Krauss	664	04.06.1877		1925	
784	DÁDALUS		Krauss	665	08.06.1877		27.03.1924	zl CW Reg
785	HECATE	88 7118	Krauss	666	28.06.1877		22.05.1926	zl
786	MINOS	88 7119	Krauss	667	29.06.1877	30.06.1877	1925	
787	PANDORA	88 7120	Krauss	668	12.09.1877		1927 1927	
788	SCYLLA	88 7121	Krauss	669	15.09.1877		1926 22.05.1926	zl
789	STYX		Krauss	670	26.09.1877	27.09.1877	27.03.1924	zl CW Reg
790	TYPHON	88 7122	Krauss	671	29.09.1877		22.05.1926	zl
791	EURUS		Krauss	672	19.10.1877			
792	NOTUS	88 7123	Krauss	673	23.10.1877		1925	
Lieferung gemäß Vertrag vom 15.10.1877								
810	TEUCER	88 7124	Krauss	726	27.04.1878	29.04.1878	1927 1927	
811	TELAMON	88 7125	Krauss	727	06.05.1878		1927 11.06.1927	Rbd Mü
812	HELICON	88 7126	Krauss	728	15.05.1878		1925 30.12.1925	
813	ORION		Krauss	729	27.05.1878		1925	
814	INACHUS	88 7127	Krauss	730	15.06.1878		1925	
815	COBRUS	88 7128	Krauss	731	19.06.1878		22.05.1926	zl
816	LYCOMEDES	88 7129	Krauss	732	25.06.1878		1927	
817	AEGAEON	88 7130	Krauss	733	26.06.1878	30.06.1878	1925 30.12.1925	
818	LAOMEDON	88 7131	Krauss	734	03.07.1878	09.07.1878	22.05.1926	zl
819	BRIAREUS	88 7132	Krauss	735	25.07.1878		11.06.1927	Rbd Mü
820	ORESTES	88 7133	Krauss	736	30.07.1878		22.05.1926	zl
821	PYLADES	88 7134	Krauss	737	10.08.1878		1925 30.12.1925	
822	AEOLUS	88 7135	Krauss	738	14.08.1878		1925 30.12.1925	
823	MEMNON	88 7136	Krauss	739	19.08.1878	24.08.1878	1927 1927	
824	MELEAGER	88 7137	Krauss	740	21.08.1878		1927	
825	HERO		Krauss	741	30.09.1878		27.03.1924	zl CW Reg
826	BIAS	88 7138	Krauss	742	08.10.1878		22.05.1926	zl
827	SOLOH	88 7139	Krauss	743	18.10.1878		1925	
828	THALES	88 7140	Krauss	744	05.11.1878		11.08.1926	zl
829	PITTACUS	88 7141	Krauss	745	11.11.1878		30.12.1925	
830	LAOCOON	88 7142	Krauss	746	15.11.1878		1925 30.12.1925	vk
Lieferung gemäß Vertrag vom 08.10.1878 (es werden Loks Klasse A IV, B I, B II, B IV à M 3000,- an Zahlungsstatt angenommen)								
831	WOTAN	88 7143	Krauss	805	03.05.1879		1927 11.06.1927	Rbd Mü
832	DONNER		Krauss	806	06.05.1879		1925	
833	MARBOD		Krauss	807	14.05.1879			
834	MARKMAR	88 7144	Krauss	808	23.05.1879	25.05.1879	1925 30.12.1925	
835	ALARICH	88 7145	Krauss	809	12.11.1879		1927 05.12.1927	Rbd Mü
836	ATTILA	88 7146	Krauss	810	17.11.1879		22.05.1926	zl
837	ALBOIN	88 7147	Krauss	811	27.11.1879		1925	
838	CHLODWIG	88 7148	Krauss	812	03.12.1879		1925 30.12.1925	
Lieferung gemäß Vertrag vom 08.10.1878								
839	ALBERICH		Maffei	1196	22.03.1879		27.03.1924	zl CW Reg
840	TOTILA	88 7149	Maffei	1197	31.03.1879		22.05.1926	zl
841	SIEGFRIED	88 7150	Maffei	1198	08.04.1879		1923 1930	
842	SIGMUND	88 7151	Maffei	1199	18.04.1879		1923 22.05.1926	
843	TEJAS		Maffei	1200	03.05.1879		1923 08.1923	zl CW Reg
844	DIETERICH	88 7152	Maffei	1201	26.04.1879		1926	
845	ODIN	88 7153	Maffei	1202	17.06.1879		1926 22.05.1926	
846	ARMIN	88 7154	Maffei	1203	17.06.1879		1923 1925	

**Herstellerverzeichnis und
Lokomotiven der**

Inv. Nr.	Name	DRG	Hersteller	FNr.	Anlieferung
Lieferung gemäß Vertrag vom 23.06.1884					
867	DEINING	88 7155	Maffei	1368	
868	NAILA	88 7156	Maffei	1370	
Lieferung gemäß Vertrag vom 15.05.1886					
31	BEHAIM	88 7157	Krauss	1831	22.12.1886
34	LEIBNIZ	88 7158	Krauss	1832	24.12.1886
47	LIST	88 7159	Krauss	1833	30.12.1886
61	RUMFORD	88 7160	Krauss	1834	03.01.1887
Lieferung gemäß Bestellschreiben vom 16.03.1889					
117	MANGFALL	88 7161	Maffei	1523	
914	LUNA	88 7162	Maffei	1524	
915	AURORA		Maffei	1525	
916	HELIOS	88 7163	Maffei	1526	
917	KRONOS		Maffei	1527	
918	ZEUS	88 7164	Maffei	1528	
913	ELEKTRA	88 7165	Maffei	1529	
Lieferung gemäß Vertrag vom 14./18.12.1889					
961	BALDER		Maffei	1570	
962	FREYR	88 7166	Maffei	1571	
963	HEIMDALL	88 7167	Maffei	1572	
964	LOKI	88 7168	Maffei	1573	
965	HÖDUR	88 7169	Maffei	1574	
966	FRIGGA	88 7170	Maffei	1575	
967	GEFION	88 7171	Maffei	1576	
968	GUÐRUN	88 7172	Maffei	1577	
Lieferung gemäß Vertrag vom 06./18.12.1890					
1701		88 7173	Krauss	2487	28.07.1891
1702			Krauss	2488	29.07.1891
1703			Krauss	2489	06.08.1891
1704		88 7174	Krauss	2490	06.08.1891
1705		88 7175	Krauss	2491	04.09.1891
1706			Krauss	2492	07.09.1891
1707		88 7176	Krauss	2493	25.09.1891
1708		88 7177	Krauss	2494	26.09.1891
Lieferung gemäß Vertrag vom 13./20.1892					
1709		88 7178	Krauss	2708	06.12.1892
1710		88 7179	Krauss	2709	09.12.1892
1711		88 7180	Krauss	2710	14.12.1892
1712		88 7181	Krauss	2711	15.12.1892
1713		88 7182	Krauss	2712	19.12.1892
1714		88 7183	Krauss	2713	21.12.1892
1715		88 7184	Krauss	2714	28.12.1892
1716		88 7185	Krauss	2715	31.12.1892
1717		88 7186	Krauss	2716	05.01.1893
1718		88 7187	Krauss	2717	11.01.1893
1719		88 7188	Krauss	2718	14.01.1893
1720		88 7189	Krauss	2719	21.01.1893
1721		88 7190	Maffei	1695	
1722		88 7191	Maffei	1696	
1723		88 7192	Maffei	1697	
1724		88 7193	Maffei	1698	
1725			Maffei	1699	
1726		88 7194	Maffei	1700	
Lieferung gemäß Vertrag vom 16./18.4.1894					
1727			Maffei	1723	
1728		88 7195	Maffei	1787	
1729		88 7196	Maffei	1788	
1730		88 7197	Krauss	3471	27.10.1897
1731		88 7198	Krauss	3472	29.10.1897
1732		88 7199	Krauss	3473	02.11.1897
1733			Krauss	3474	04.11.1897
1734			Krauss	3475	08.11.1897
1735		88 7200	Krauss	3476	11.11.1897
1736			Krauss	3477	19.11.1897
1737		88 7201	Krauss	3478	29.11.1897

Nachts am blauen Licht der oberen Stirnlaterne kenntlich. Erst die Mitte der neunziger Jahre erscheinenden schweren Schnellzugwägen und das durch Erhöhung der Ladeziffer der Güterwägen stark gestiegene Gewicht der Lastzüge machten den Ersatz der D IV durch eine dreifach gekuppelte Maschine für den Verschubdienst größerer Bahnhöfe notwendig. So wurden sie auf den großen Bahnhöfen München, Augsburg und Nürnberg zuerst durch die D V und später durch die neue D II ersetzt. Auf mittleren und kleineren Bahnhö-

Ausmusterungsdaten
Klasse D IV

Abnahme	Ausmusterung	Anmerkung
25.10.1884 24.03.1885	1927	31.12.1926 05.12.1927 Rosenheim Rbd Mü
29.12.1886 04.01.1887 14.01.1887 24.01.1887	1925	1930 30.12.1925 30.12.1925
31.08.1889 03.09.1889 15.11.1889 20.11.1889 27.11.1889 01.12.1889	1923 1927	31.12.1926 22.05.1926 08.1923 1927 08.1923 30.12.1925 11.06.1927 München I München Ost zl CW Reg vk Rbd Mü
31.07.1890 06.08.1890 12.08.1890 17.08.1890 24.08.1890 26.08.1890 01.09.1890 21.09.1890	1927	1925 11.06.1927 22.05.1926 31.12.1926 1927 11.06.1927 22.05.1926 30.12.1925 Rbd Mü zl Simbach
04.08.1891 07.08.1891 14.08.1891 21.08.1891 19.09.1891 15.09.1891 24.10.1891 30.09.1891	1927	12.1927 27.03.1924 27.03.1924 12.1927 12.1927 27.03.1924 1928 1925 zl CW Reg zl CW Reg zl zl zl CW Reg
14.12.1892 20.12.1892 23.12.1892 24.12.1892 29.12.1892 31.12.1892 04.01.1893 07.01.1893 12.01.1893 23.01.1893 24.01.1893 28.01.1893 22.06.1893 07.07.1893 07.07.1893 13.07.1893 25.07.1893 28.07.1893	1927 1927 1925 1925 1927	1927 1927 30.12.1925 30.12.1925 05.12.1927 1930 1925 30.12.1925 22.05.1926 1925 11.06.1927 1930 31.12.1926 1927 1930 30.12.1925 1925 05.12.1927
03.03.1895 04.03.1895 08.03.1895 02.11.1897 09.11.1897 12.11.1897 17.11.1897 19.11.1897 26.11.1897 04.12.1897 06.12.1897	1927	27.03.1924 11.06.1927 05.12.1927 11.08.1926 1926 22.05.1926 27.03.1924 27.03.1924 11.06.1927 27.03.1924 1925 1925
		zl CW Reg Rbd Mü zl CW Reg zl CW Reg Rbd Mü zl CW Reg

fen verblieb jedoch die D IV noch lange. Erst die wüste, alles zerstörende Nachkriegszeit bereitete auch ihrer Tätigkeit schnell ein Ende. Sehr lang blieb sie in Lindau im Dienst, wo bei der Bedienung der Trajektschiffe sehr enge Kurven zu befahren sind und hierfür kurzradständige Fahrzeuge notwendig waren. Heute – 1931 – dürften nur mehr wenige Exemplare zu finden sein, und auch die wird der Teufel bald geholt haben; was er damit machen will, ist allerdings schwer einzusehen, allein das ist seine Sache.

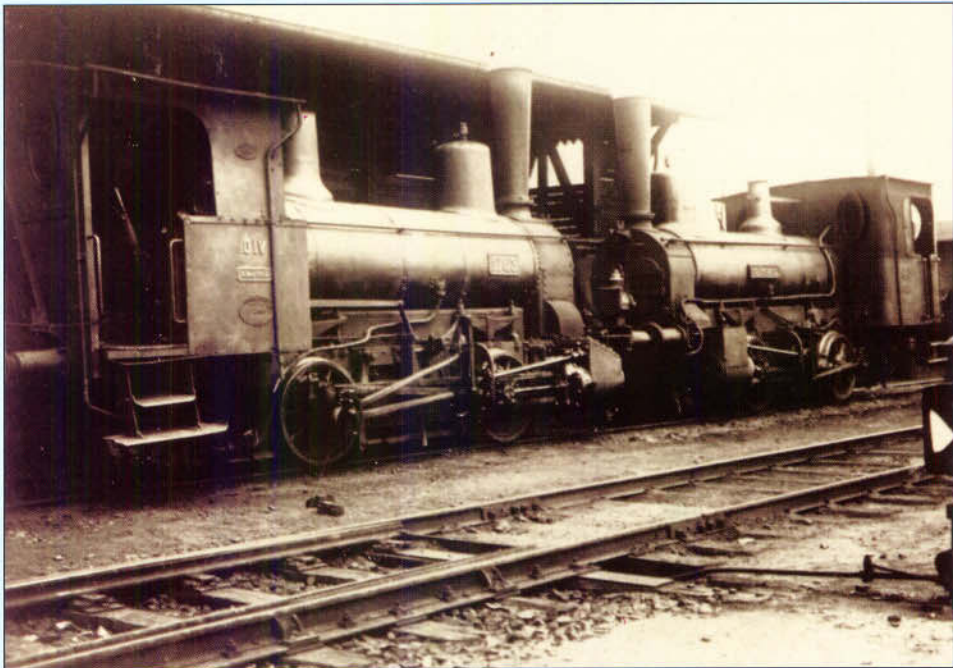
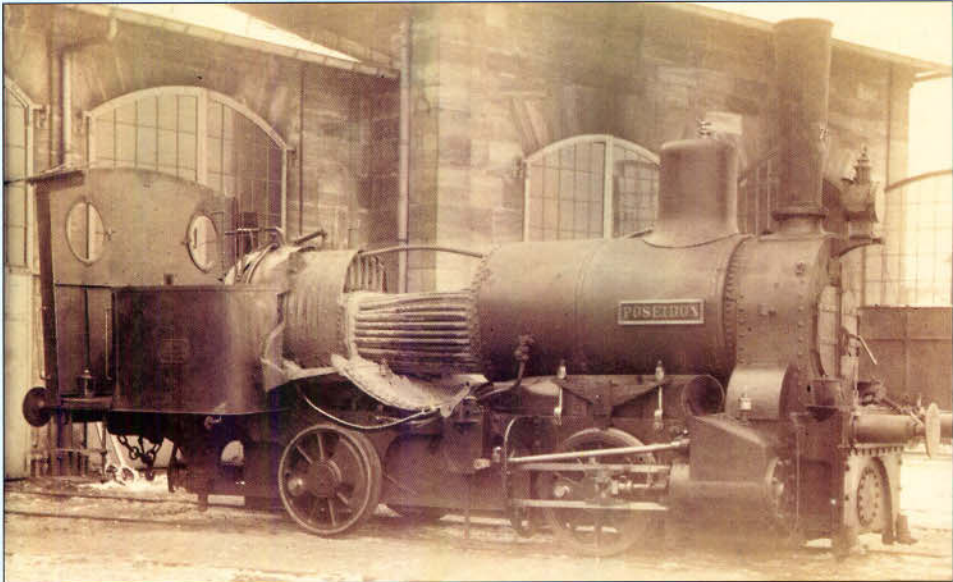
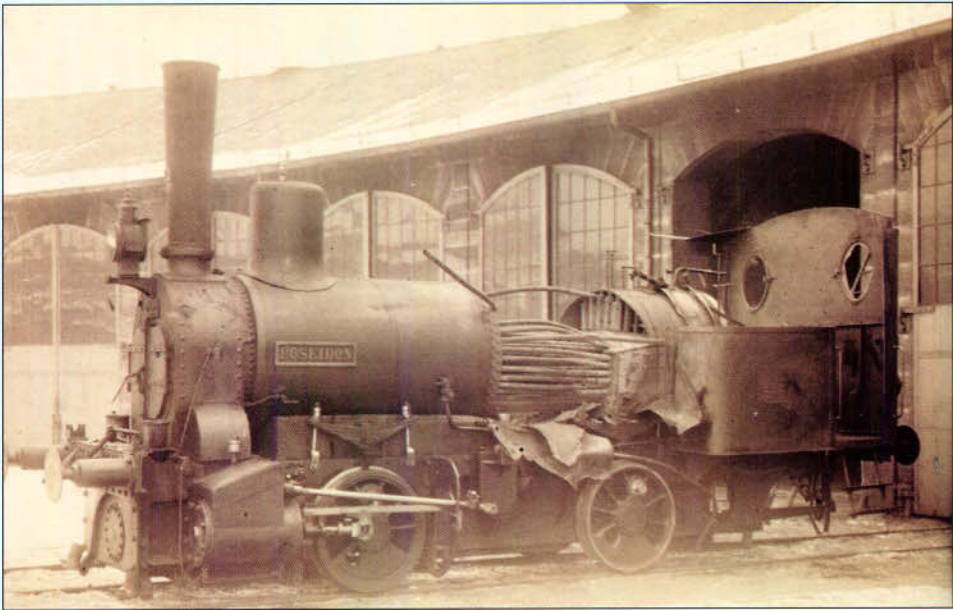


Bild 145: Die D IV und eine C III posieren mit ihrem Personal am Hausbahnsteig des Bahnhofs Treuchtlingen. **Abb.:** BD Nürnberg, Sammlung Klee

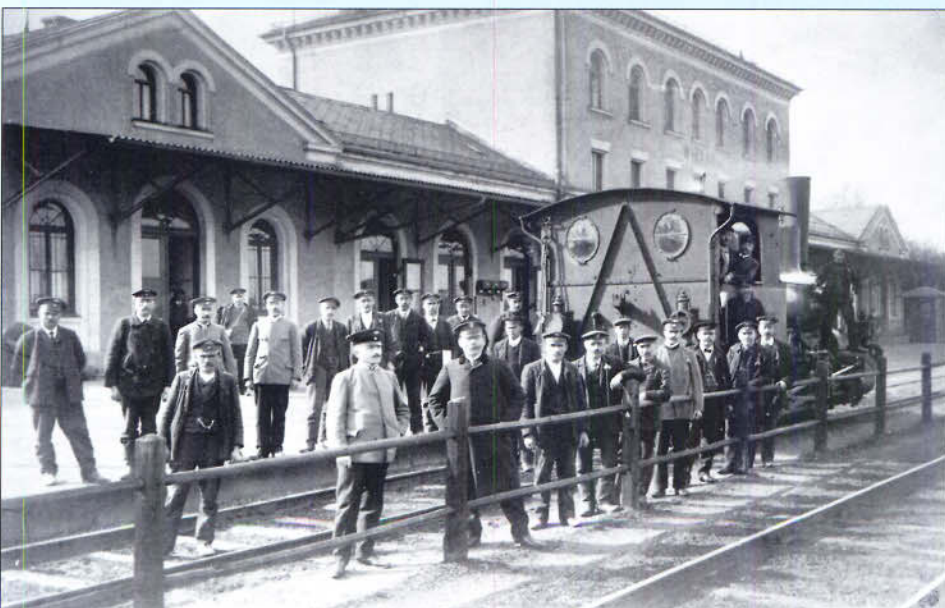
Bilder 143 (ganz oben) und 144 (Mitte): Die POSEIDON hat es am 12. Dezember 1889 in Nürnberg "zerrissen". Der Nürnberger Photograph J. Stadlmair hat die Auswirkungen im Bild festgehalten (siehe Text auf Seite 66). **Abb. 143 und 144:** Sammlung Hufschläger



Bild 146: Das Gunzenhausener Bahnhofspersonal vor einer Rangiergruppe mit der D IV TITAN, aufgenommen wahrscheinlich im Jahre 1902. **Abb.: Verkehrsmuseum Nürnberg**



Bild 147: Eine nicht zu identifizierende D IV bedient den Anschluß von Franz Kathreiners Nachfolger. **Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber**



Verteilung der Lokomotiven der Klasse D IV
Ende 1913:

Augsburg	2
(davon je 1 in Buchloe und Donauwörth)	
Kempten	7
Neu-Ulm	—
Lindau	5
München I	11
München Ost	6
Simbach	1
Rosenheim	7
(davon 1 bis 2 in Kufstein)	
Freilassing	4
(davon 1 bis 2 in Salzburg)	
Ingolstadt	7
Treuchtlingen	5
Nürnberg	11
Bamberg	6
Lichtenfels	5
Hof	—
Neuenmarkt-Wirsberg	2
Regensburg (meist Ostbahn-D IV)	11
Landshut	6
Passau	5
Plattling	5
Weiden	7
Schwandorf	8
Eger	6
Würzburg	6
Nördlingen	5
Aschaffenburg	1
Schweinfurt	5

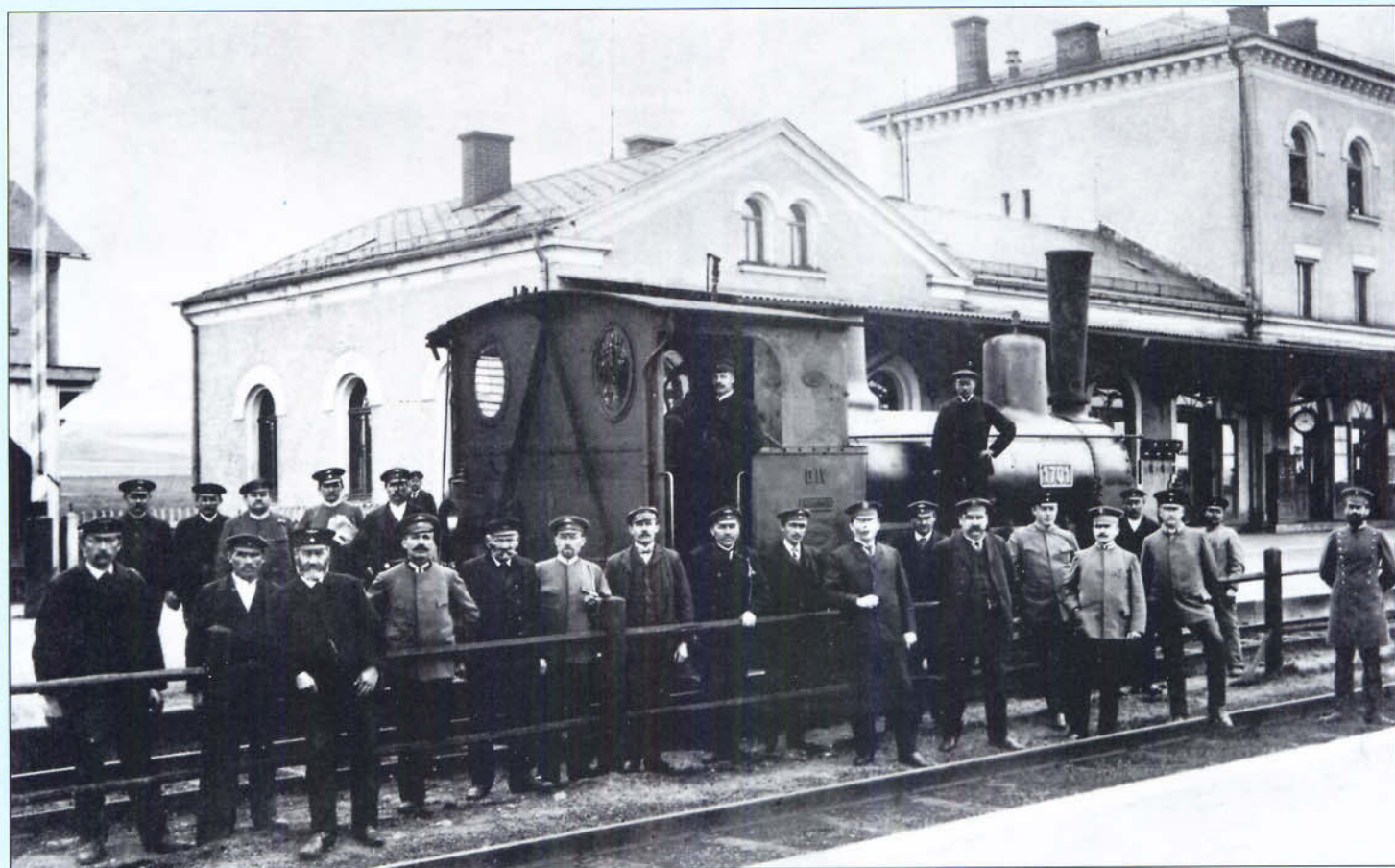


Bild 149: Einige Jahre später als auf Bild 148 stellte sich das Bahnhofspersonal von Wiesau wiederum vor einer D IV, diesmal der 1709, in Positur.

Bild 150: Im Vorfeld des Münchener Centralbahnhofs sind um 1900 zwei mit D IV bespannte Rangiergruppen unterwegs. Sämtliche Weichen werden noch von Hand durch "Wechselwärter" gestellt. Rechts die Bierverladung und die imposante Mauer der Hackerbrauerei mit den dahinterliegenden Bierkellern.
Abb.: Nachlaß Prof. Lotter/Schörner

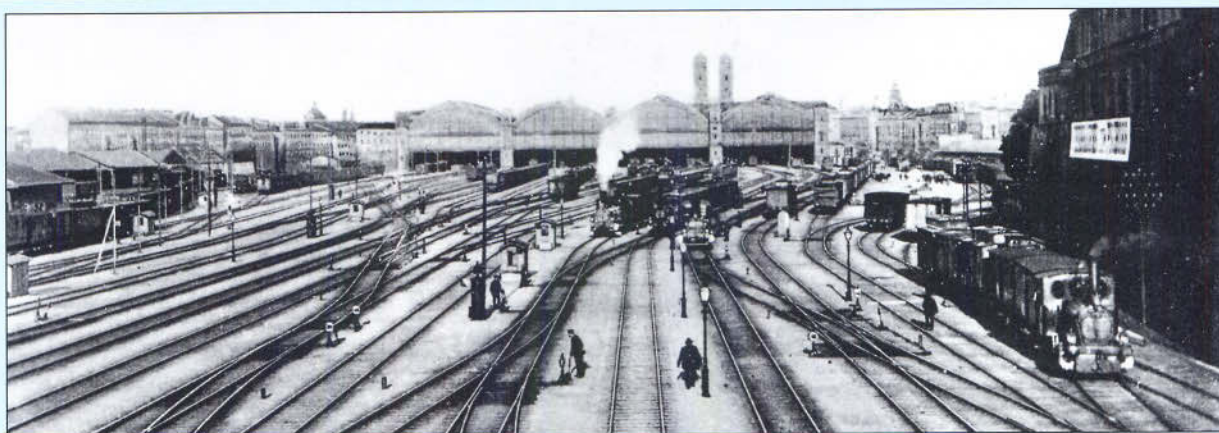
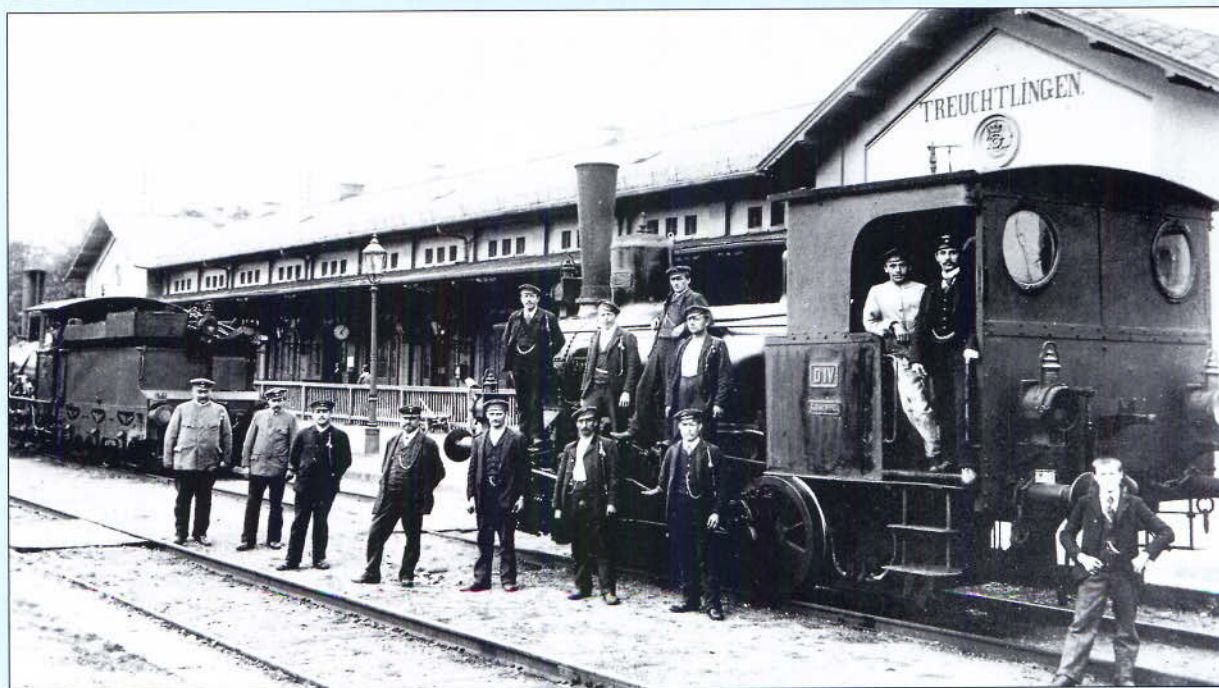


Bild 148 (linke Seite unten): Um 1910 dient eine D IV als Staffage für die Bahnhofsmannschaft von Wiesau (Opf.). Gut zu sehen sind die Versteifungswinkel für die Führerraum-Rückwand.
Abb. 148 und 149: Sammlung Nusser

Bild 151: D IV ODYSSEUS macht um 17.05 Uhr eine kurze Rangierpause in Treuchtlingen
Abb.: Slg. Klee



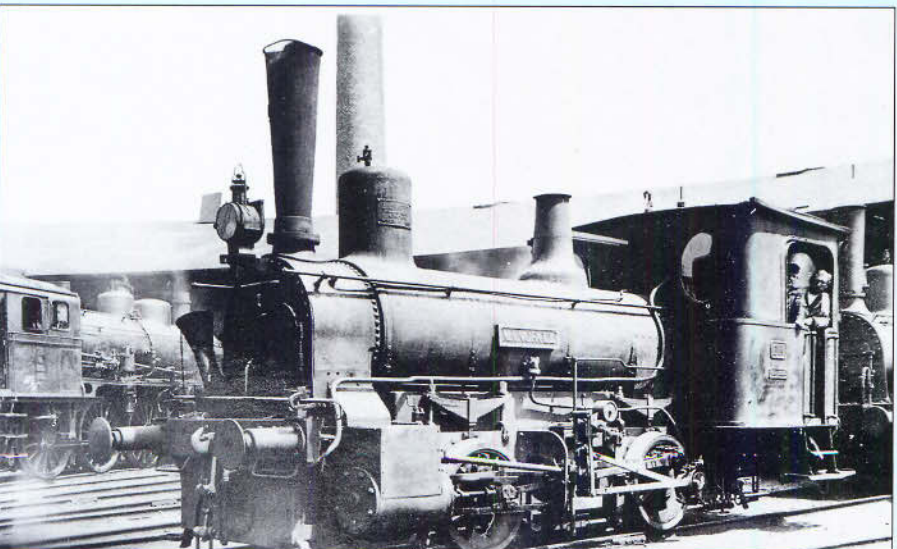
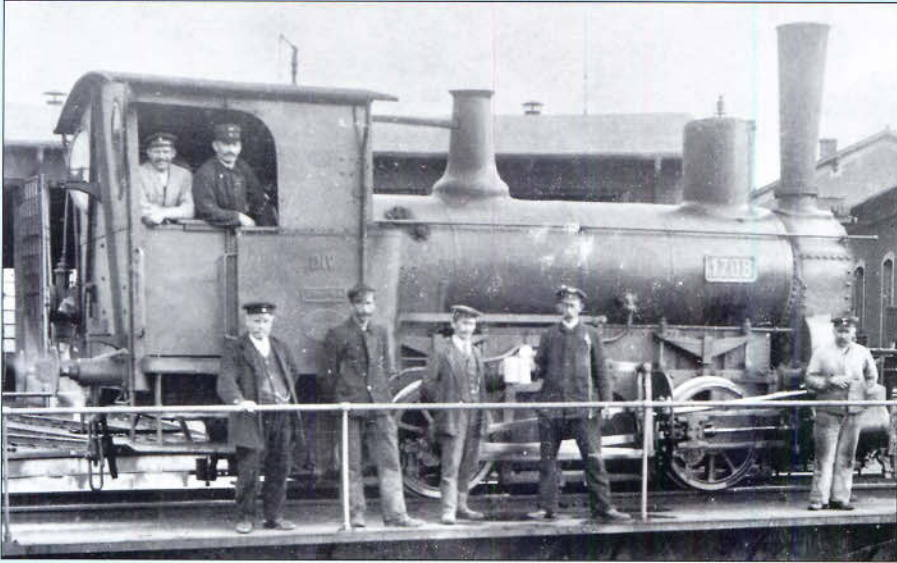
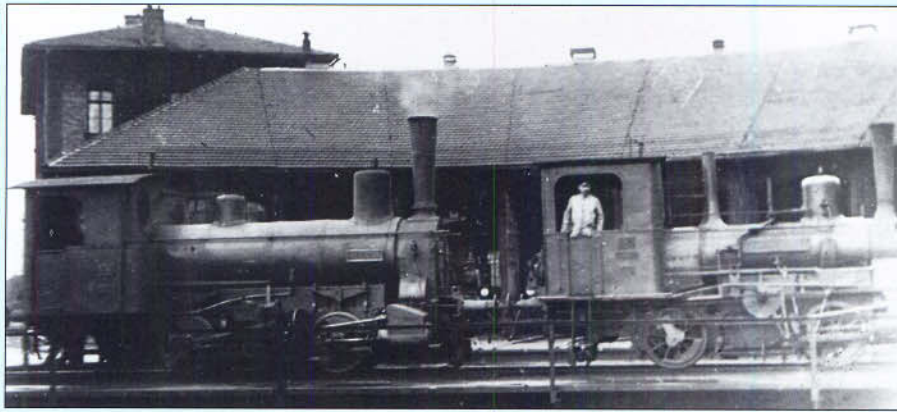


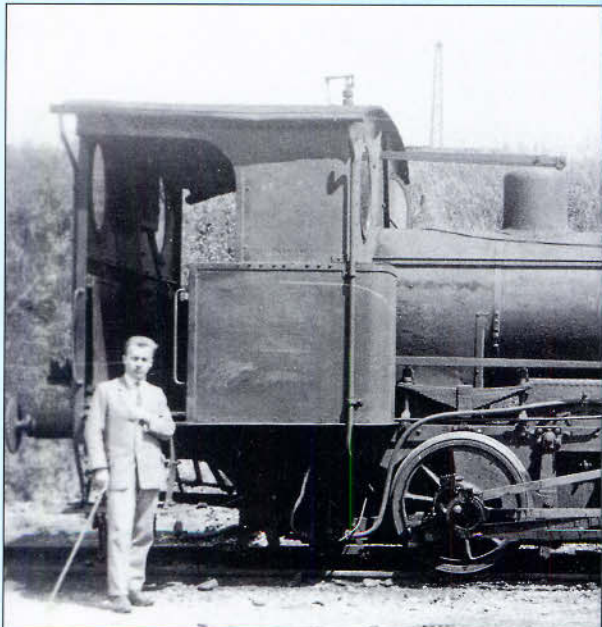
Bild 152 (links oben): Eine anscheinend durch Flankenfahrt beschädigte D VI wird von der D IV HELICON verschoben.

Bild 153 (links Mitte oben): D IV 1708 auf der Drehscheibe der Lokomotivstation Wiesau im Jahre 1915. Ganz links vor der Lok der kgl. bay. Wechselwärter Sylvester Neumüller. Abb.: **Sig. Nusser**

Bild 154 (links Mitte unten): Diese Aufnahme der D IV ARMIN scheint in einer kleinen Lokstation entstanden zu sein.

Abb. 152, 154 und 159: Sammlung Asmus

Bild 155 (links unten): MANGFALL neben einer Heißdampf-P 3/5 im Bw München I (um 1922/23). **Abb. 155 und 158: Sammlung Dr. Scheingraber**



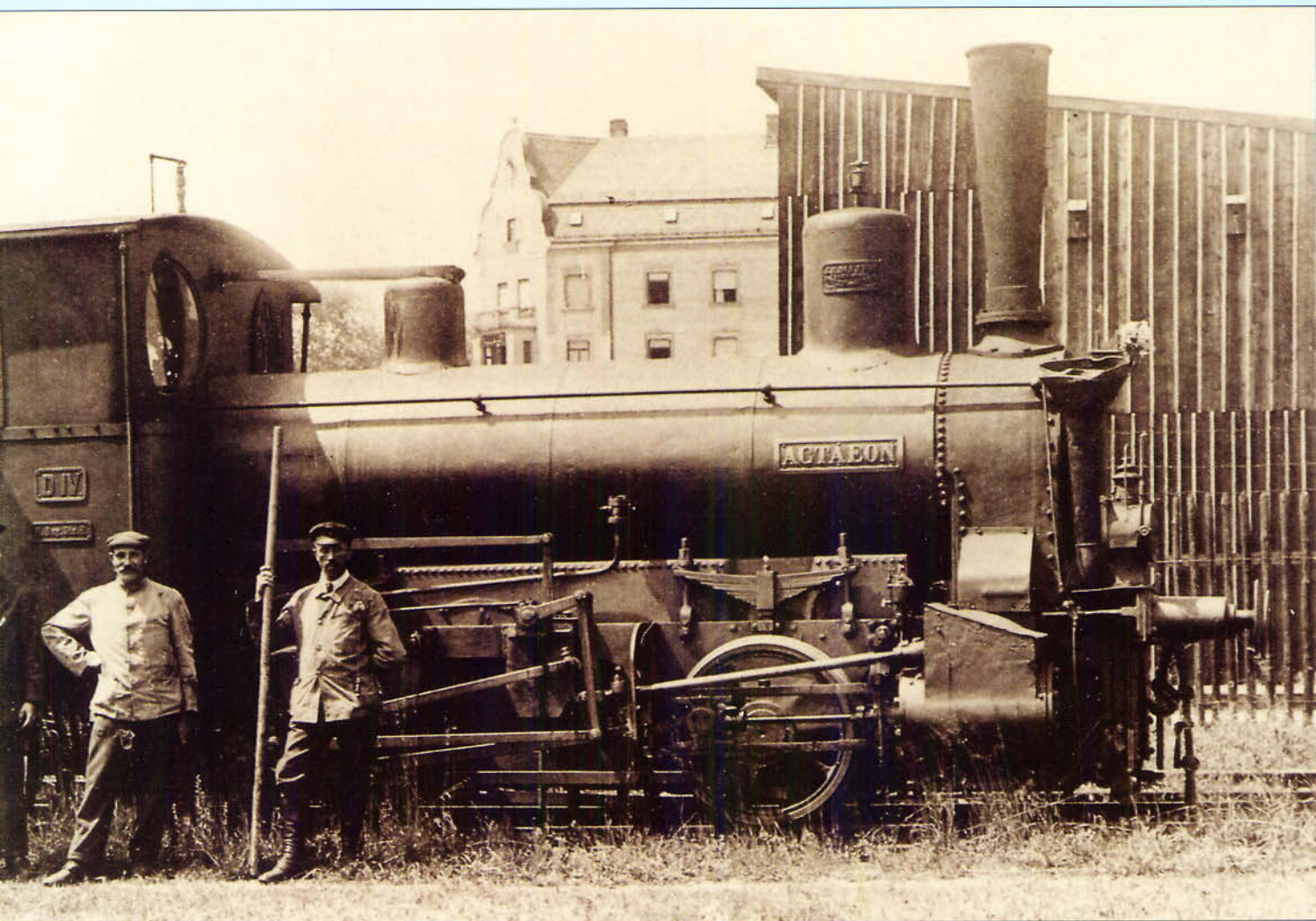
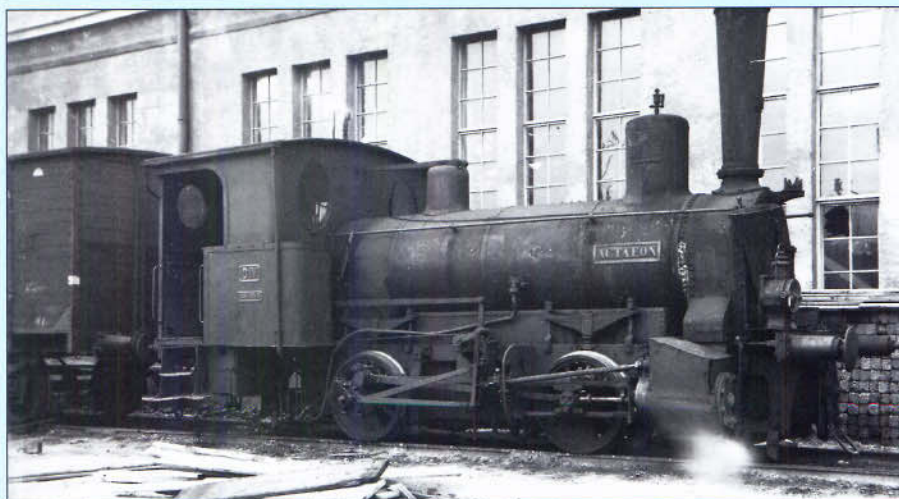
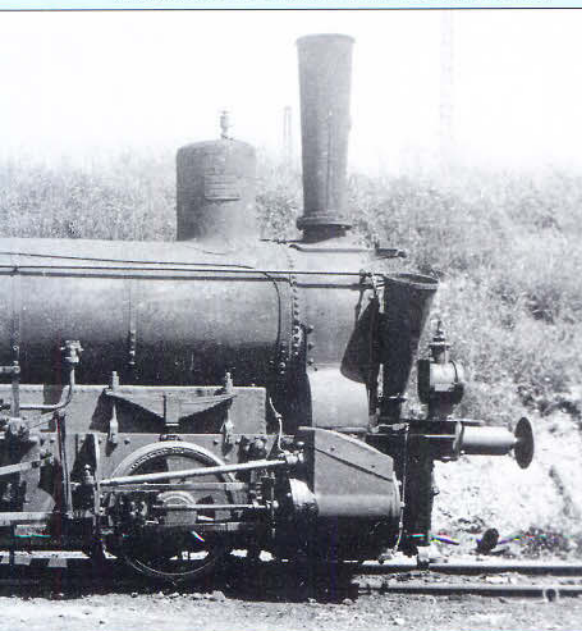
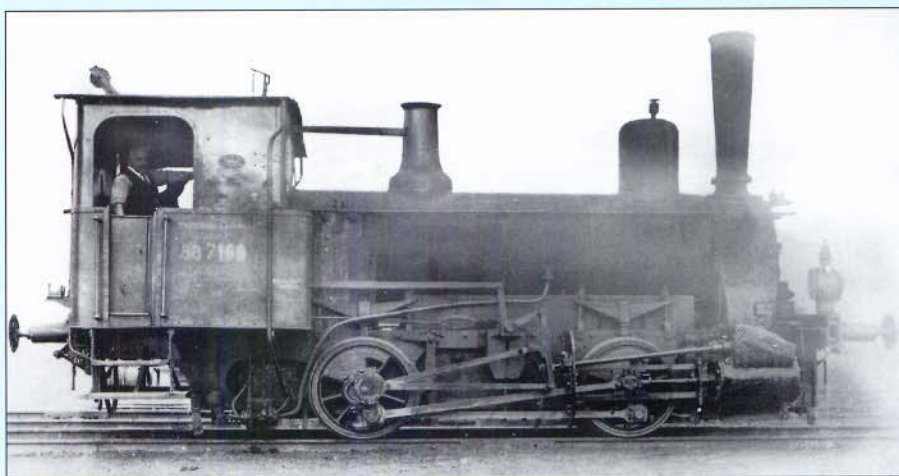


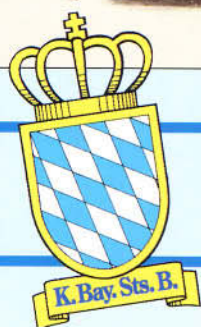
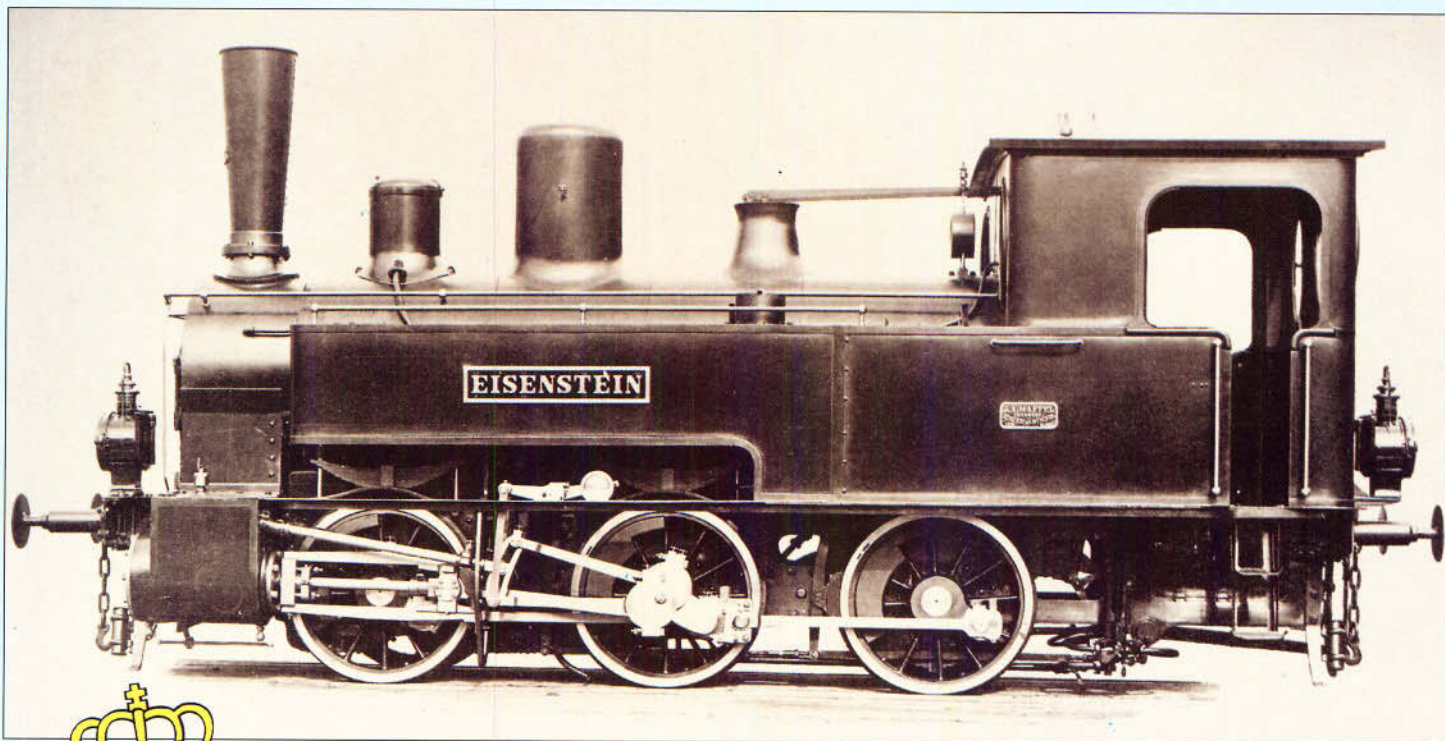
Bild 156 : Als zweite D IV wurde ACTAEON 1875 von Maffei geliefert. Knapp ein halbes Jahrhundert später ist sie 1922 noch in München Ost Pbf im Rangierdienst zu sehen. **Abb.: Slg. Hufschläger**

Bild 158: Die ehemalige D IV HÖDUR hat tatsächlich noch ihre neue Reichsbahnnummer 88 7169, allerdings nur aufgemalt, erhalten. Im Jahre 1927 wurde sie ausgemustert.

Bild 159 (unten rechts): ACTAEON neben dem Lokschuppen des neuen Bw München Ost.

Bild 157: Bei dieser 1927 im Bw München Ost bereits abgestellten D IV könnte es sich um die TOTILA handeln, die dort am 22. Mai 1926 ausgemustert wurde. **Abb.: Nachlaß Prof. Lotter/Schörner**





Lokomotiven der Klasse D V

Die für die Zeit ihres Erscheinens sehr leistungsfähige und robuste Tenderlokomotive der Klasse D V verdankt ihre Entstehung der noch von der Bay. Ostbahn begonnenen Teillinie von Deggendorf über Regen und Zwiesel nach Eisenstein an der böhmischen Grenze, welche lange Steigungen 1:100 bis 1:80 aufweist und für deren Güterzugsdienst die Ostbahn keine geeignete Lokomotive besaß. Die äußere Erscheinung dieser gut gelungenen Maschinen sagt dem Kenner der alten bayerischen Lokomotiven sogleich, daß sie nur in den Jahren 1877/78, höchstens 1879 entstanden sein können, also in jenen Jahren, während welcher Maffei den konstruktiven Aufbau seiner Maschinen vorzüglich durchgebildet hatte, was auch im Äußeren in gewissen Merkmalen zum Ausdruck kam.

Hatte man lange Jahre den Dampfdom am

Vorderende des Langkessels, dicht hinter dem Kamin aufgesetzt, so begann bei der B VIII und der B IX dessen Verschiebung mehr gegen die Mitte zu, wodurch die Gefahr des Wasserüberreifens verringert und gleichzeitig die Vorderachse entlastet wurde, die in jener alten Zeit nur zu oft mehr Last bekam als die gekuppelten Achsen. Bei den B IX- und den C III-Lieferungen der letzten siebziger Jahre wurde diese Änderung vorgenommen und ebenso bei den gleichzeitig gebauten D V. Der Dom hatte jetzt seinen Platz in der Mitte des Langkessels, der Sandkasten davor und die Ventile dahinter vor dem Stehkessel. Sie waren mit jener schön geformten Verkleidung umgeben, die alle in den Jahren 1877 bis 1879 gelieferten Lokomotiven kennzeichnete.

Überhaupt war die ganze Anordnung dieser Maschinenklasse D V gut und ihr äußeres Bild recht gefällig. Auf dem starken, kräftig versteiften Innenrahmen stand der Kessel ziemlich frei mit dem Mittel 2100 mm über Schienenoberkante, so daß sein Stehkessel nur wenig zwischen die Rahmenwangen hineinragte. Die Gesamtheizfläche belief sich auf 101 m² bei 1,64 m² Rostfläche; die Dampfspannung betrug – ungewöhnlich für jene Zeit – bereits 12 atm, so daß eine gegenüber den bestehenden Tenderlokomotiven ganz respektable Mehrleistung erwartet werden durfte. Der Regulator wurde, wie bei den gleichzeitig gebauten Maschinen der Klassen B IX und C III, durch äußeren Zug betätigt, jedoch später in der CW Nürnberg durch solchen mit Innenwelle und Hebel ersetzt. Zwischen und über den beiden vorderen Achsen war wieder ein Wasserkasten eingehängt, der vorwärts bis an die Querversteifung zwischen den Dampfzylindern reichte; außerdem wurden beiderseits des Langkessels bis zur Rauchkammer

reichende weitere Wasserbehälter angeordnet. Hinter denselben befanden sich die beiden über die Führerhausvorderwand hinaus verlängerten Kohlenbunker.

Die Dampfzylinder konnten dank der hohen Dampfspannung mit 420 mm Durchmesser und 610 mm Hub vergleichsweise klein gehalten werden. Sie waren leicht geneigt angeordnet, und ihre Kolben arbeiteten auf die mittlere Achse, deren Treibzapfen auch auf einer Gegenkurbel die Exzentrerscheiben der Stephensonsteuerung trug, die mit schräger Schieberstange wieder die seit der A V ROTH häufig ausgeführte Anordnung zeigte.

Die Radstände waren mit 1780 + 1675 = 3455 mm fast gleich, so daß diese Maschinen noch gut durch alle Krümmungen gingen. Die Maximalgeschwindigkeit war auch hier wieder auf 45 km/h festgesetzt. Auf die beiden hinteren Achsen wirkte einseitig die Extersche Wurfhebelbremse und die anfangs vorhandene, aber bald entfernte Heberleinbremse. Wahrscheinlich mußte dieselbe der Luftgedrucktremse das Feld räumen, mit welcher die Maschinen ausgerüstet waren, solange sie auf der steigungsreichen Strecke im Bayerischen Wald liefen. Möglicherweise ist während dieser Zeit auch die Le-Chatelier-Bremse versucht worden. Als die D V dann in den Verschubdienst eingestellt wurden, verschwanden diese Bremsen, und nur die Extersche Handbremse blieb. In späten Jahren, vermutlich erst nach 1905, erhielten sie oder wenigstens einige von ihnen Westinghousebremsausrüstung und Einrichtung für Dampfheizung, den Geschwindigkeitsmesser System Petri jedoch schon früher, so daß die so ausgerüsteten Exemplare in ihren letzten Jahren nochmals Streckendienst übernehmen konnten. In Bayern war es bis in die neueste Zeit

Technische Daten der Klasse D V

Bauart		C n2t
Treibraddurchmesser	mm	1195/1212
Länge über Puffer	mm	8750
Achsstand	mm	3455
Zylinderdurchmesser	mm	420
Kolbenhub	mm	610
Rostfläche	m ²	1,64
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	7,8
Anzahl der Heizrohre		200
Durchmesser der Heizrohre	mm	40/45
Länge der Heizrohre	mm	3350
Heizfläche der Heizrohre	m ²	93,2
Verdampfungsheizfläche	m ²	101
Höchstgeschwindigkeit	km/h	45
Kesselüberdruck	bar	12
Leergewicht	t	30,3
Dienst-/Reibungsgewicht	t	41,3
Wasservorrat	m ³	5,5
Kohlevorrat	t	2,0

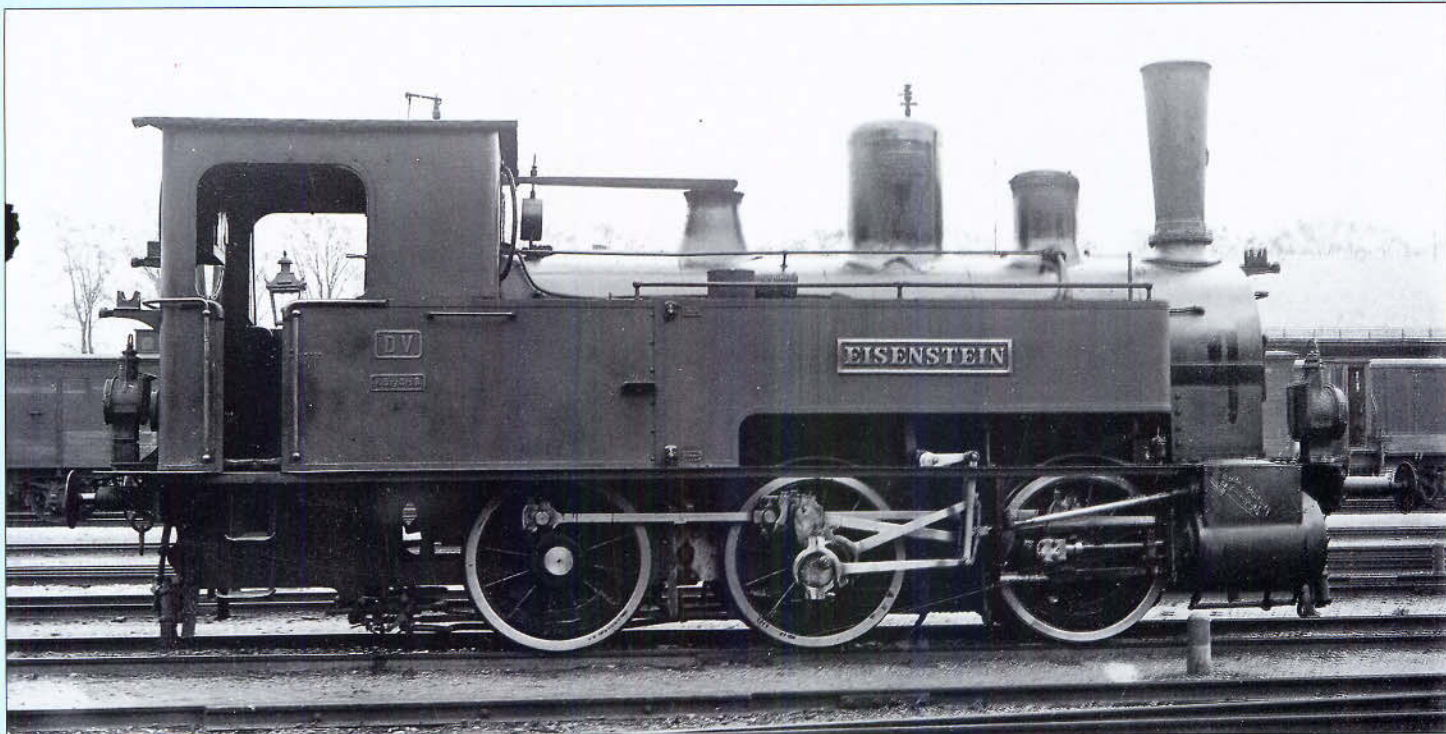


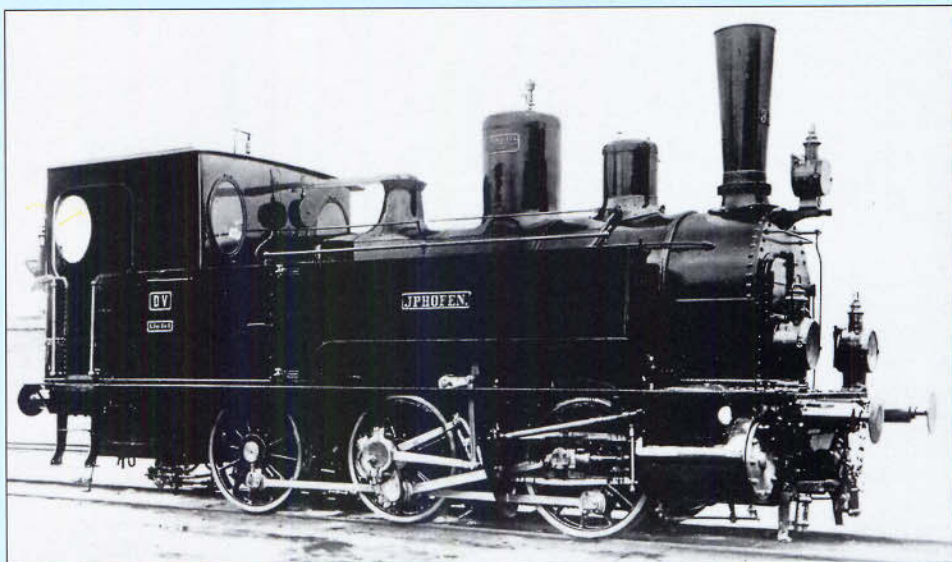
Bild 161: Diese Aufnahme der EISENSTEIN ist angeblich um 1900 im Bw Ulm entstanden.
Abb.: Sammlung Asmus

Bild 160 (linke Seite): Als letzte D V wurde die EISENSTEIN Ende Februar 1878 abgeliefert.
Abb.: Werkfoto Krauss-Maffei

herein nie üblich gewesen, wie in Baden, der Schweiz, Frankreich etc., Rangierlokomotiven mit Westinghousebremse auszurüsten.

Die Wasserbehälter faßten zusammen 5,5 m³, die beiden Kohlenbunker 2 t; die von Anfang an ganz durchlaufende Führerhausrückwand wurde nicht durch Kohlenbunker unterbrochen, weshalb die Extersche Wurfhebelbremse bequem angebracht werden und die Mannschaft sich frei bewegen konnte.

Das anfangs 41,3 t, später 42 t betragende Dienstgewicht war mit 14,0/13,8/13,5 t ziemlich gleichmäßig auf die drei Achsen verteilt. Bei abnehmenden Vorräten stellte sich ein noch besserer Ausgleich von selbst ein. Die Tragfedern der beiden Vorderachsen waren über den Lagern angeordnet, jene der Hinterachse dagegen mußten aufgrund Platzmangels unter die Achslager gesetzt werden und

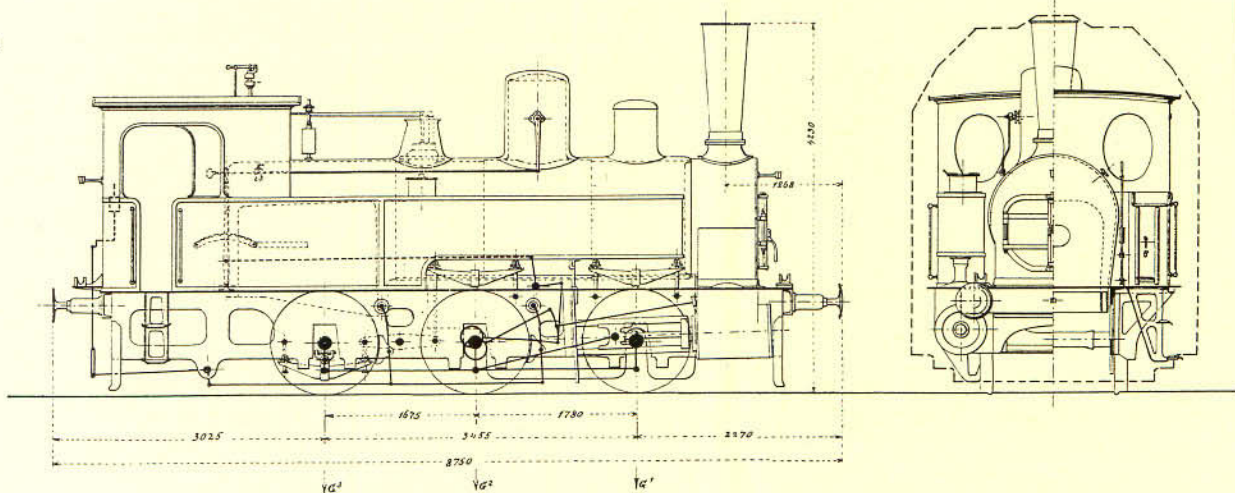


waren durch Balanciers mit den Federn der benachbarten Treibachsfedern verbunden. Abgesehen von der Änderung des Regulatorzuges und der Bremsbauart wurden an diesen Lokomotiven nie irgendwelche Rekonstrukti-

onen vorgenommen. Sie blieben, wie sie waren, bis zu ihrem vergleichsweise späten Auscheiden – ein Zeichen von wohldurchdachter Konstruktion und solider Ausführung; wahrscheinlich bildeten sie auch mehr oder weni-

Bild 162 (Mitte): D V IPHOFEN in der CW München.
Abb.: R. Kallmünzer, Sammlung Asmus

Bild 163: Übersichtszeichnung der D V aus dem Staatsbahn-Verzeichnis von 1904.
Abb.: Sammlung Hufschläger





ger das Vorbild für die spätere 3/3-gekuppelte Verschublokomotive der Klasse D II, die fast dieselben Abmessungen und die gleichen Zylinderdimensionen, Raddurchmesser usw. aufwies.

Als nach dem Übergang der Bay. Ostbahn an den Staat dieser den Bau weiterführte und die schwierige Strecke Plattling – Eisenstein im November 1877 eröffnete, stand bereits die erste Lieferung der für den Dienst auf derselben bestimmten neuen 3/3-gekuppelten Tenderlokomotiven der Klasse D V zur Verfügung. Diese versahen nun für längere Zeit den Güterzugsdienst zur vollen Zufriedenheit, während die Personenzüge anfangs durch die beiden 2/2-gekuppelten Lokomotiven E 1 und E 2 der Bay. Ostbahn, späterhin durch Ostbahn-

B V geführt wurden. Als der Verfasser im Sommer 1892 diese Strecke zum erstenmal befuhr, waren die D V bereits verschwunden, und neue Zwillings-C IV, ausgerüstet mit Westinghouse- und Luftgegendruckbremse, waren an ihre Stelle vor den zumeist mit Holz und Granitstein beladenen Güterzügen nach Deggendorf bzw. Plattling getreten.

Die D V sollen dann einige Zeit auf der Strecke Landshut – Mühldorf Dienst getan haben. Weiteres ist nicht bekannt. Doch tauchten sie schon in den ersten neunziger Jahren auf den großen Bahnhöfen des Landes – zunächst in München und Nürnberg – auf, wo sie als kräftige Maschinen von großer Zugkraft im Verschubdienst gut verwendet werden konnten. Später kamen einige Exemplare nach Würz-

burg und Lindau, Mitte der neunziger Jahre auch nach Augsburg, wo bis zur Jahrhundertwende mehrere tätig waren, darunter die IPHOFEN, die bei gelegentlicher Abstellung nach Donauwörth dort in die Drehscheibengrube fiel. Im Jahre 1895 vollführte sie eine Karambolage mit der von Augsburg einfahrenden B IX MOSEL.

Etwa 1903 wurden die D V durch neue D II ersetzt und nach Nürnberg überstellt, wo alsbald alle 10 Stück versammelt waren und lange Zeit, bis nach dem Krieg, im Verschubdienst standen, und zwar nach Inbetriebnahme des neuen Rangierbahnhofs im Süden der Stadt auf dem Gebiet dieser ausgedehnten Anlage. Dort blieben sie bis an ihr Ende. Erst die allerletzten Jahre riefen sie nochmals zum Streckendienst. Mit Westinghousebremse ausgerüstet, versahen sie noch einige Zeit auf Localbahnen Aushilfsdienst. Dank ihrer großen Verwendbarkeit und soliden Konstruktion blieben sie noch bis Anfang 1925 vollständig im Dienst.

Die 6 Maschinen der ersten Lieferung erhielten nicht nur Namen und Bahnnummern der kurz vorher von Maffei in der Hirschau abgebrochenen B VII, sondern sogar deren Namenschilder selbst, so daß diese 6 Maffeischen Maschinen Zeit ihres Lebens mit Krausschen Namenschildern herumfuhrten, was zu manchem Irrtum Anlaß gegeben hat. Als Kuriosum sei noch erwähnt, daß auf diesen Namenschildern hinter dem Namen nach altösterreichischer Manier ein Punkt angebracht war.

Herstellerverzeichnis und Ausmusterungsdaten Lokomotiven der Klasse D V							
Inv. Nr.	Name	DRG	Hersteller FNr.		Abnahme	Ausmusterung	Anmerkung
Lieferung gemäß Vertrag vom 31.01.1877 (für jede D V wurde eine B VII à M 3000,-- drangegeben)							
379	EIBSEE	89 8101	Maffei	1154	17.07.1877	22.05.1926	vk, 1910 Wbr CW Nür zl, 1910 Wbr CW Nür
380	KÖNIGSSEE	89 8102	Maffei	1155	04.08.1877	22.05.1926	
381	OBERAUDORF	89 8103	Maffei	1156	17.08.1877	1925	
382	DETTTELACH	89 8104	Maffei	1157	27.08.1877	1925	1910 Wbr CW Nür
383	IPHOFEN	89 8105	Maffei	1158	07.09.1877	22.05.1926	
384	MAINBERNHEIM	89 8106	Maffei	1159	15.09.1877	1928	
Lieferung gemäß Vertrag vom 17.10.1877							
793	ULRICHSBERG	89 8107	Maffei	1160	14.02.1878	1928	zl vk
794	GOTTESZELL	89 8108	Maffei	1161	16.02.1878	22.05.1926	
795	LUDWIGSTHAL	89 8109	Maffei	1162	23.02.1878	22.05.1926	
796	EISENSTEIN	89 8110	Maffei	1163	06.03.1878	1925	



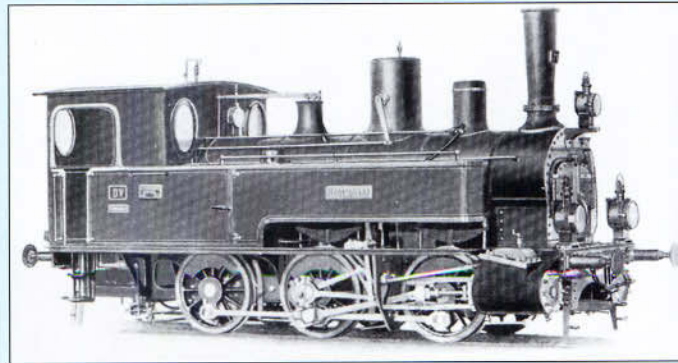
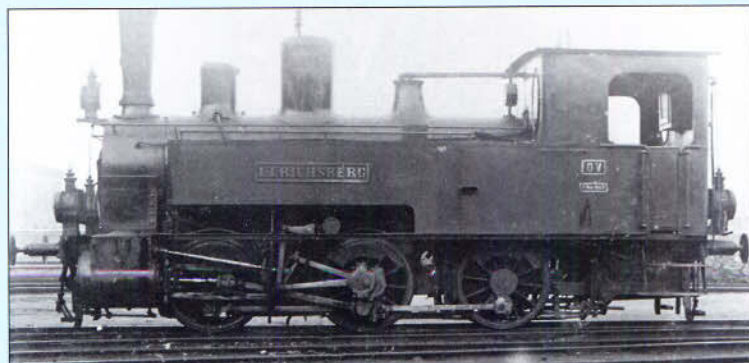
Bild 164 (oben links): D V ULRICHBERG bei der Belastungsprobe einer von Eisenbahnpionieren erbauten Behelfsbrücke.

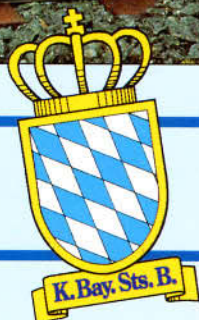
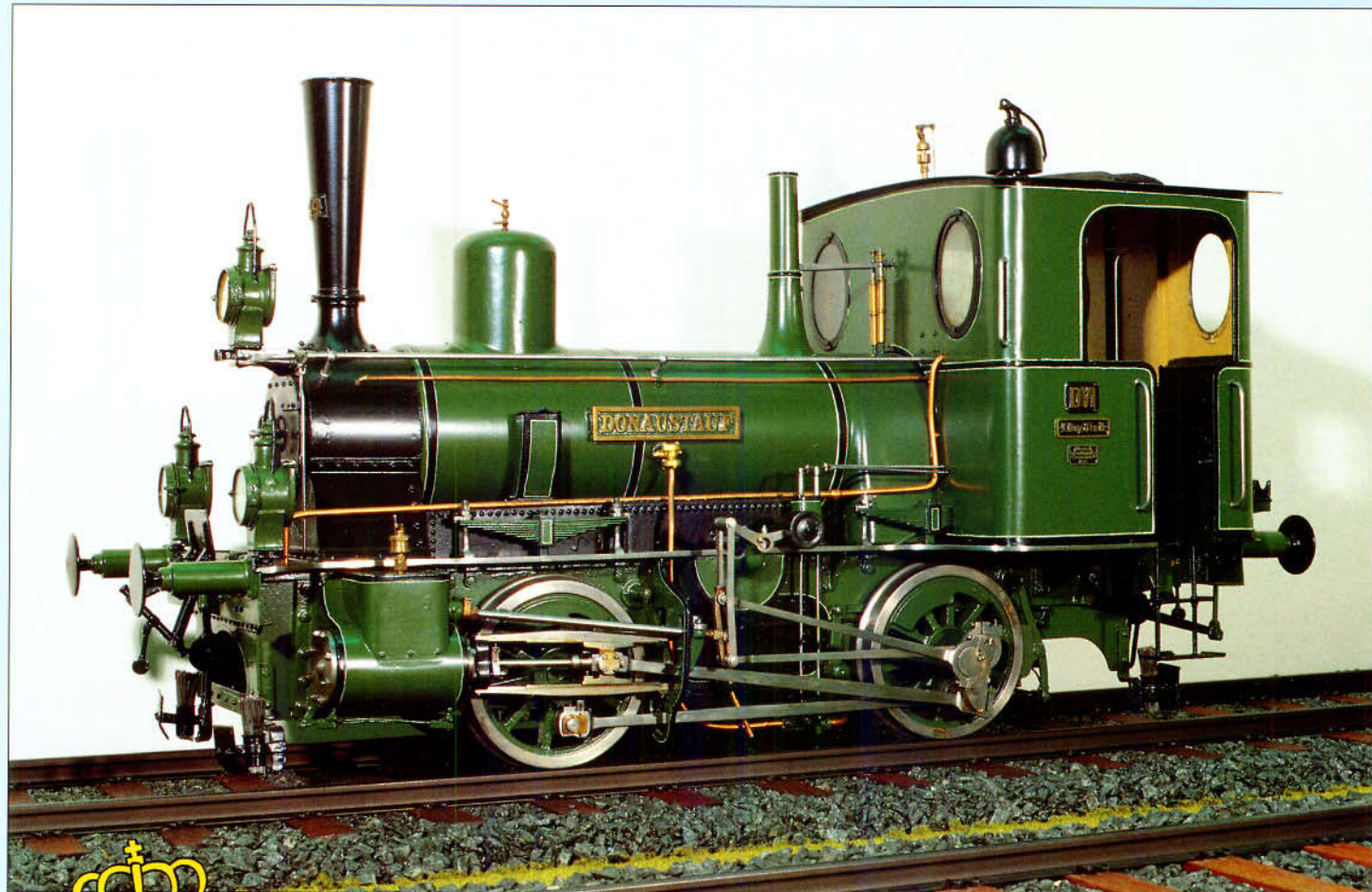
Bild 165 (oben rechts): Die ULRICHBERG auf einer weiteren Pionierbrücke, diesmal mit untenliegender Fahrbahn. Beide Aufnahmen könnten 1897 entstanden sein, als Georg Lotter seinen Dienst beim kgl. bay. Eisenbahnbataillon ableistete. **Abb. 164 und 165: Nachlaß Prof. Lotter/Schörner**

Bild 166: Eine D V ist eben mit ihrer gemischten Fuhre in Eisenstein angekommen, daneben wartet eine K.k.-Staatsbahnreihe 20 vor ihrem Personenzug auf Ausfahrt Richtung Klattau. Über 40 Jahre verlief später mitten durch diesen Bahnhof der Eiserne Vorhang. **Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 168 (unten rechts): Retuschierte Werksaufnahme für einen Lokkatalog von Maffei.

Bild 167: Zu dieser Aufnahme der ULRICHBERG gibt es leider keine Angaben. **Abb. 167 und 168: Sammlung Asmus**





Lokomotiven der Klasse D VI

Der Entwurf und die ersten Lieferungen dieser zweitkleinsten normalspurigen Tenderlokomotive der Bayerischen Staatsbahn stammten von Maffei, dem es auch bei dieser Schöpfung gelungen war, durch ebenmäßige Formgebung ein gefälliges Gesamtbild zu erzielen, was gerade bei so kleinen Fahrzeugen oft gar kei-

ne leichte Sache ist. Die Gattung D VI war eine vorzüglich gelungene Verkleinerung der D IV für 8,5 t Achsdruck, bestimmt für die Führung der neu in Betrieb gesetzten Sekundärzüge auf Hauptbahnen und den Einsatz auf den Vicinalbahnen, die um diese Zeit in Bayern ins Leben traten.

Die Gattung wurde von 1880 bis 1895 in 53 Exemplaren beschafft, von denen 49 Namen,

die restlichen 4 nur noch Nummern trugen. Bei den Namensträgerinnen fanden viele Betriebsnummern bereits kassierter älterer Lokomotiven der ersten Maschinenklassen zum zweiten Mal Verwendung.

Zum konstruktiven Aufbau der D VI dürfte der Hinweis auf jenen der D IV genügen, als deren verkleinerte Ausführung sie erscheint, wenn naturgemäß auch einige Abweichungen, z.B.

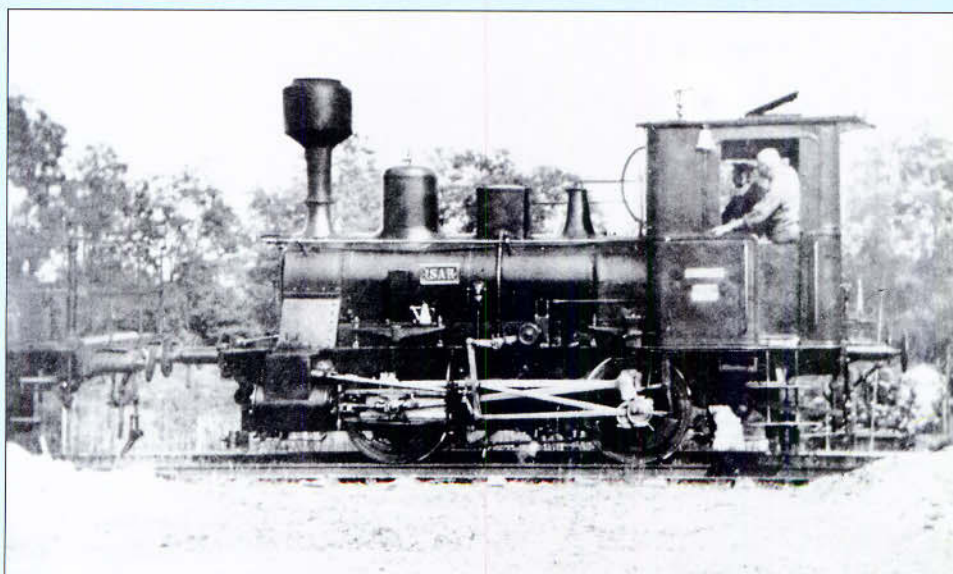


Bild 170: Die D VI ISAR war noch um 1954 als Werklok der Siemens-Schuckert-Werke in Nürnberg im Einsatz. **Abb.: H. Koppisch**

Technische Daten der Klasse D VI

Bauart		B n2t
Treibraddurchmesser	mm	985/1006
Länge über Puffer	mm	6860
Achsstand Lok	mm	2285
Zylinderdurchmesser	mm	266
Kolbenhub	mm	508
Rostfläche	m ²	0,75
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	3,1
Anzahl der Heizrohre		72
Durchmesser der Heizrohre	mm	40/45
Länge der Heizrohre	mm	2500
Heizfläche der Heizrohre	m ²	23,0
Verdampfungsheizfläche	m ²	26,1
Höchstgeschwindigkeit	km/h	45
Kesselüberdruck	bar	12,0
Leergewicht	t	13,1 bis 14,6
Dienst-/Reibungsgewicht	t	16,5 bis 19,0
Wasservorrat	m ³	1,74/2,33
Kohlevorrat	t	0,55 bis 0,80

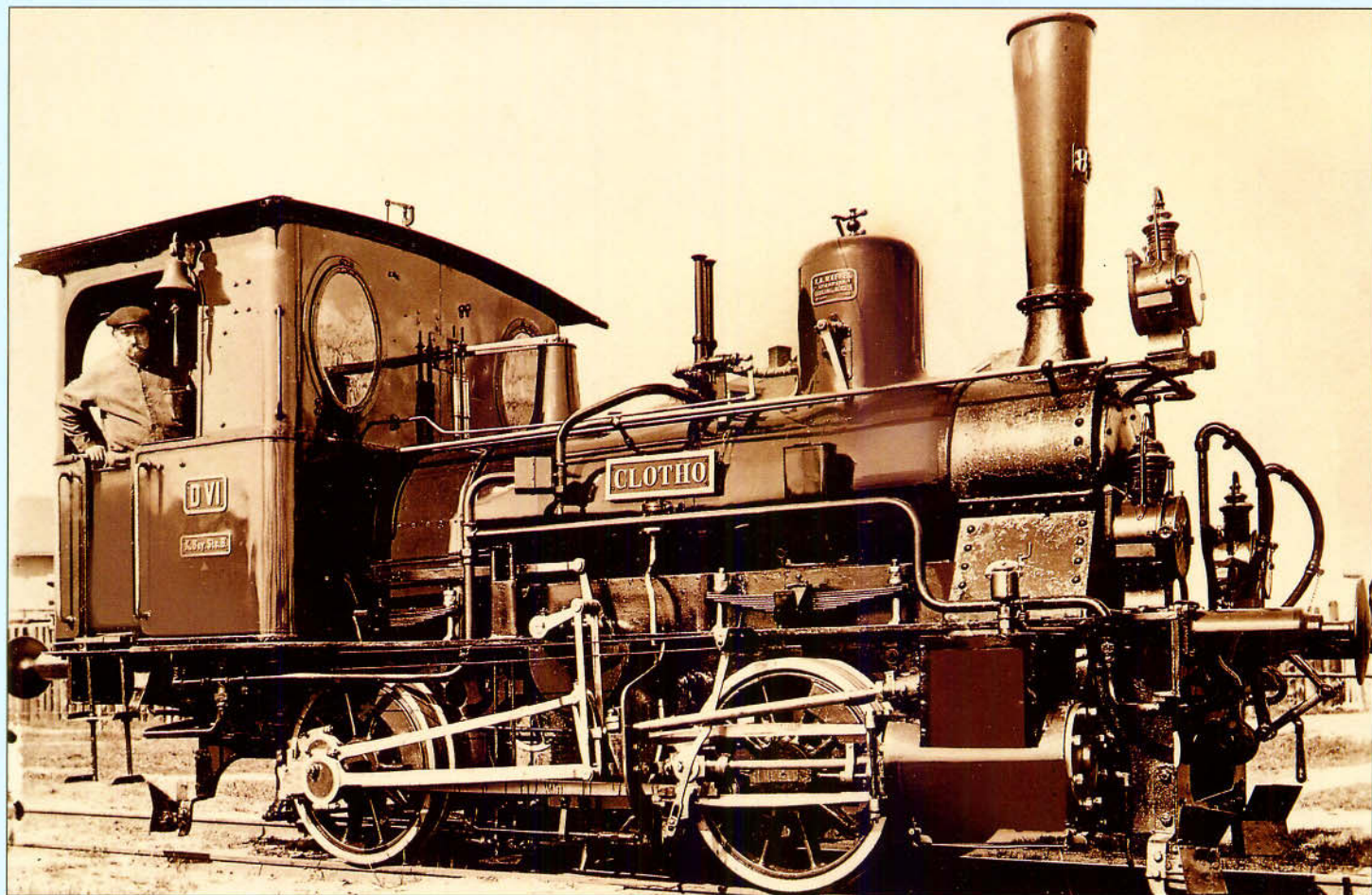
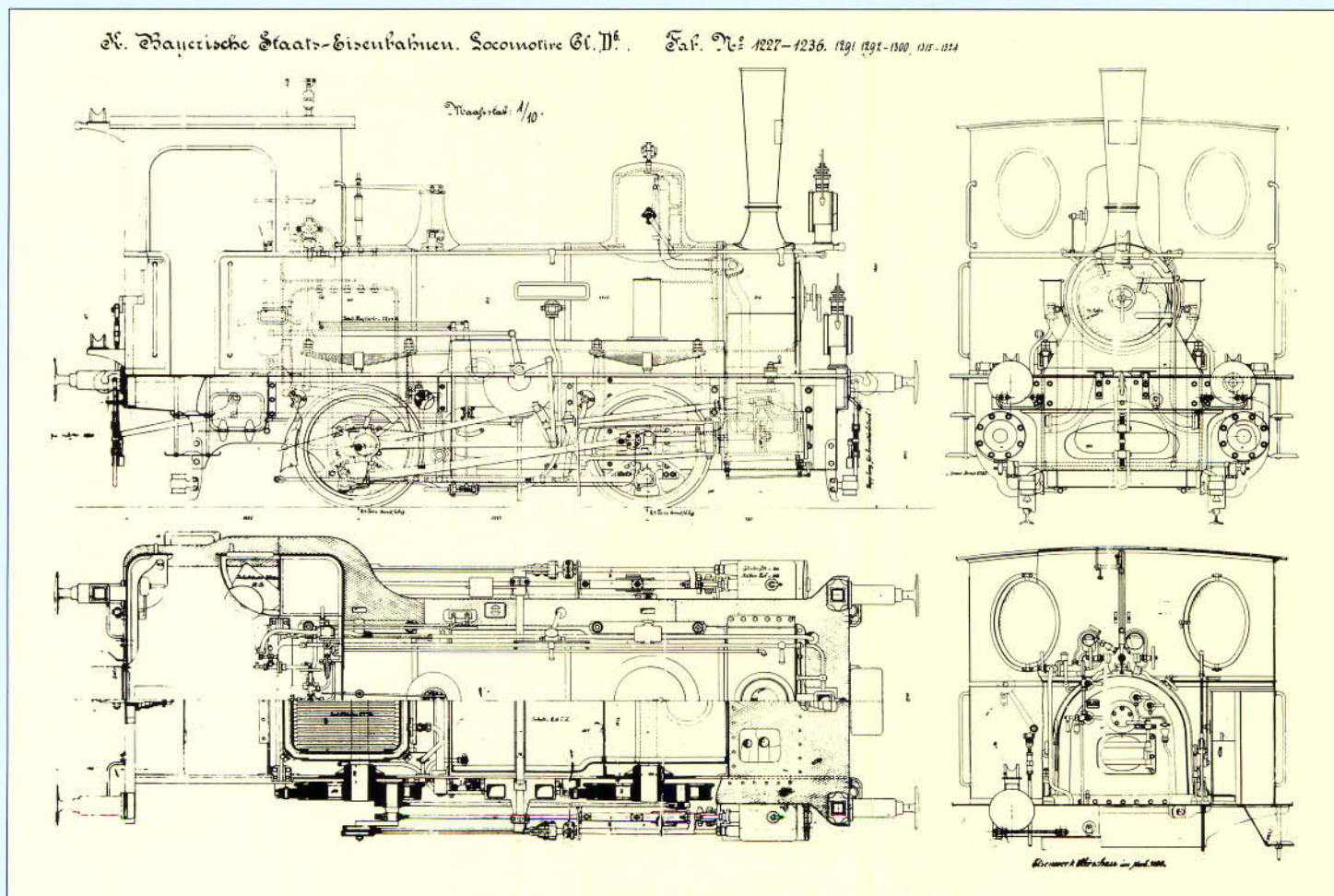


Bild 171: Die allererste D VI, CLOTHO, präsentiert sich lackglänzend offensichtlich nach einer Hauptrevision. Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber
 Bild 169 (linke Seite oben): Im Verkehrsmuseum Nürnberg steht dieses Modell der D VI, fälschlich als DONAUSTAUF bezeichnet. Abb.: Merker Verlag
 Bild 172: Hauptzeichnung der ersten Lieferserien von Maffei aus den Jahren 1880 bis 1883. Abb.: Archiv Krauss-Maffei



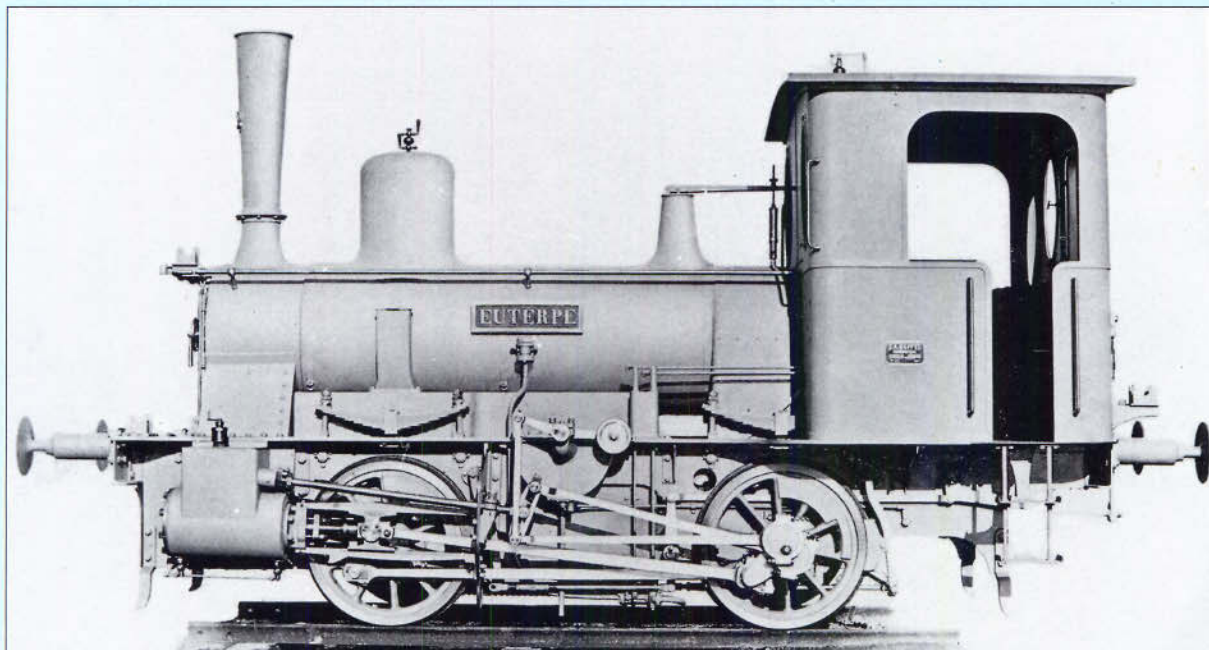
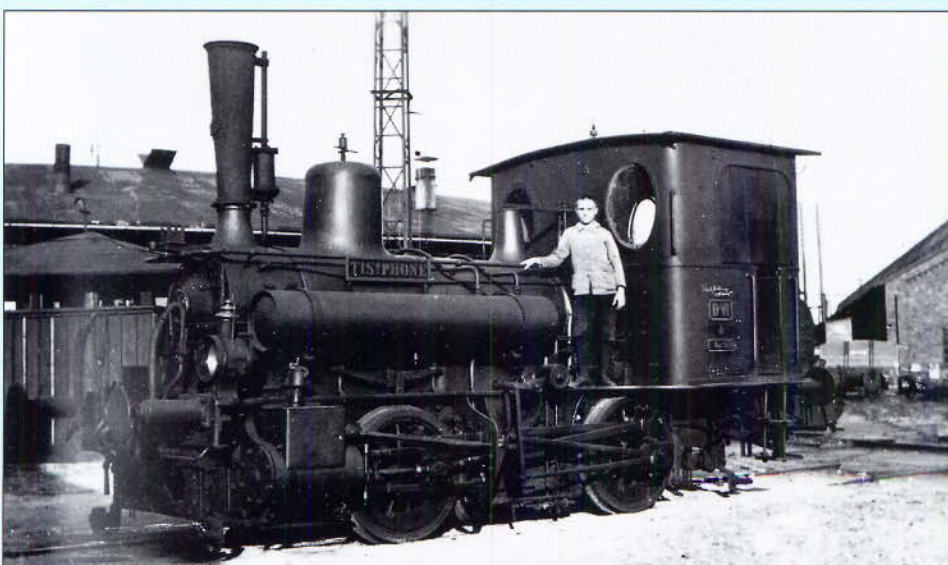
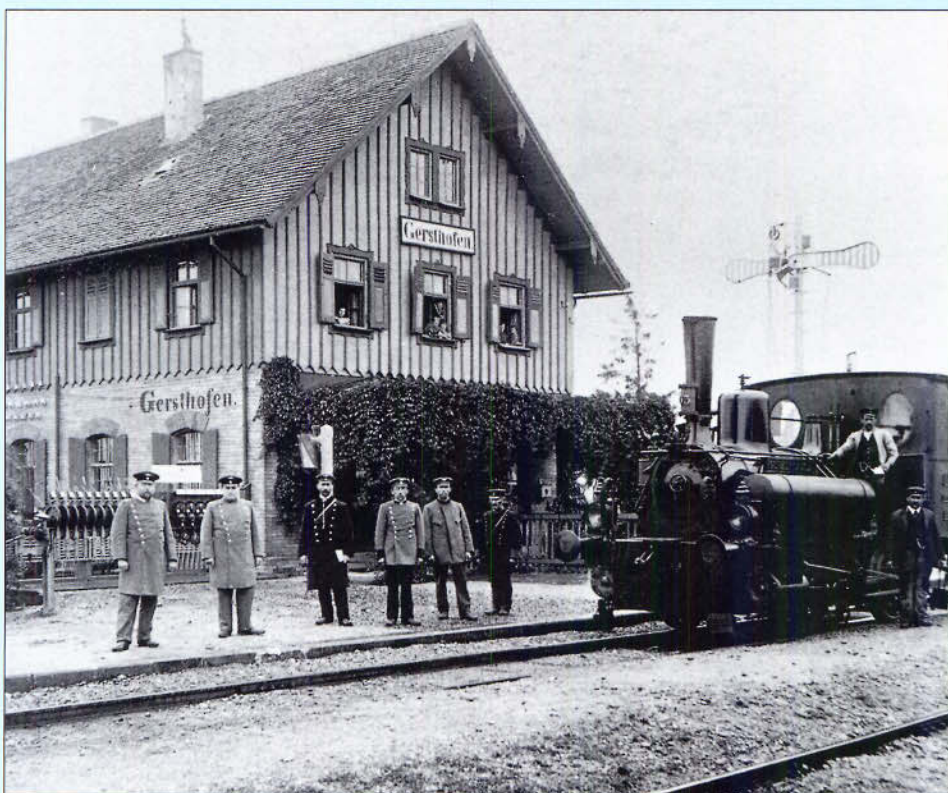


Bild 173: Aus der ersten Serie von 1880 stammt die EUTERPE, die bei Lieferung nur mit Wurfhebelbremse ausgerüstet war.
Abb.: Werkfoto Krauss-Maffei

Bild 174 (Mitte): Anfang der Neunziger hat die GUNZENHAUSEN eine Pause in Gersthofen mit seinem Stellwerk im Freien eingelegt.

Bild 175 (unten): Für die Druckluftbremse, in Bayern "der Westinghauer" genannt, ist die TISIPHONE mit voluminösem Luftbehälter versehen worden.



der einfache Innenrahmen statt des Doppelrahmens der D IV, vorhanden sind, ebenso der auf 12 atm erhöhte Dampfdruck. Ferner erfolgte die Betätigung des Regulators bei der D VI durch Außenzug, und die Sicherheitsventile waren hier beide federbelastet. Grotesk sah die bei manchen Exemplaren zu groß ausgefallene Verkleidung beider Ventile aus, welche die Centralwerkstätten statt der ursprünglichen, gut geformten in späteren Jahren angebracht hatten.

Als bald waren diese Maschinen im ganzen Lande anzutreffen, teils auf Hauptstrecken – wie CLOTHO und BERENICE in Augsburg an den Sekundärzügen nach Dinkelscherben und Schwabmünchen, später auch GARMISCH und DONAUSTAUF – oder auf kürzeren, leicht profilierten Vicinal- und Localbahnen. Ihre Leistung war trotz ihres kleinen Kessels dank des reichlichen Rostes und der günstigen sonstigen Abmessungen relativ hoch. Sie fuhren z.B. die oft aus sieben bis acht Wagen bestehenden Sekundärzüge Augsburg – Dinkelscherben und zurück mit Bravour über die Steigung 1:25 von Oberhausen nach Augsburg herauf, ohne ausgepumpt am Ziel anzukommen. Sehr wirksam war auch die 12 atm betragende Dampfspannung.

Im Lauf der Jahre wurde es aber immer schwieriger, für diese leichten Fahrzeuge passende Beschäftigung zu finden, da auch auf Localbahnen vielfach stärkere Lokomotiven in Dienst gestellt wurden und auf den Hauptbahnen ebenfalls Zuggewichte und Fahrgeschwindigkeiten die Verwendung der D VI in diesem Dienst ausschlossen. Sie wurden nun in den verschiedensten Spezialdiensten verwendet und haben so in ihrer Mehrzahl bis nach Kriegsende mittun können, wenn auch zuletzt vielfach nur mehr als Heiz- und Waschmaschinen, als Dienstlokomotiven innerhalb der Werkstätten, zur Löscheabfuhr und dergleichen. Schon ab 1898 wurden einige Exemplare an Privatwerke verkauft, so die AMPER an die Farbwerke Gersthofen bei Augsburg (Anm.d. Red.: siehe auch Tabelle). Die NÜRNBERG, welche 1882 auf der Landesausstellung in Nürnberg zu sehen war, hatte das Glück und die Ehre, im Verkehrsmuseum aufstellung zu

(Fortsetzung auf Seite 84)

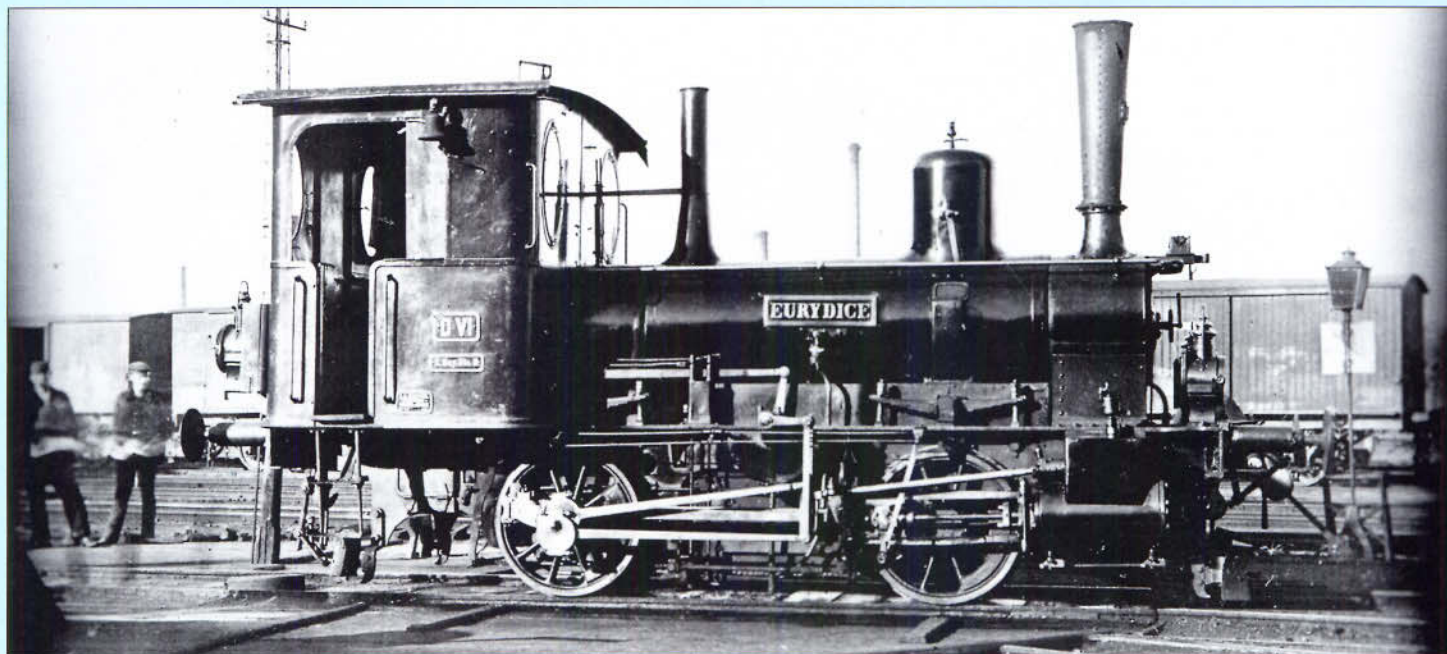


Bild 176: Die D VI EURYDICE ist auf dieser nach 1891 entstandenen Aufnahme immer noch allein mit mechanischer Bremse ausgerüstet.
Abb.: Sammlung Merker Verlag

Bild 177: Auf der am 3. August 1896 eröffneten Localbahn Bodenwöhr Nord – Neunburg v.W. war die LEONORE im Einsatz, vor der sich die dortigen Eisenbahner mit Kind und Kegel aufgebaut haben.



Bild 178: Die im Januar 1883 gelieferte D VI PLEINFELD wurde bereits mit Erlaß vom 4. Januar 1900 für 8000 Mark an Siemens-Schuckert in Nürnberg verkauft. Dort zeigt sie das Bild im Einsatz als Werkslok.

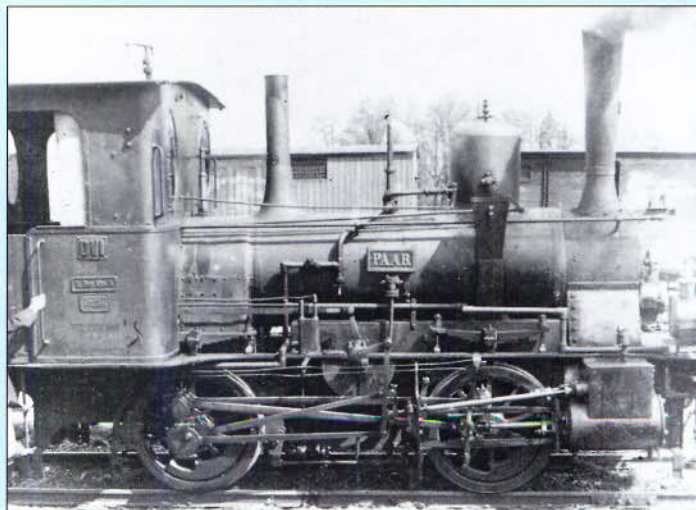
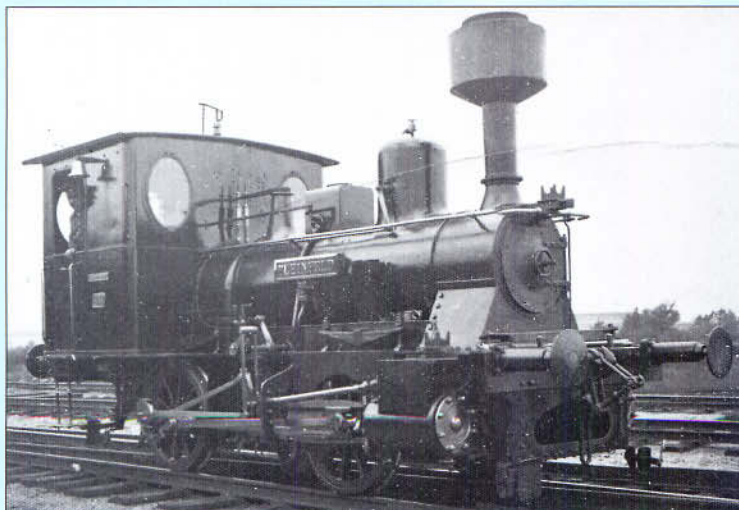
Abb. 175, 177 und 178: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 180 (unten rechts): Die D VI PAAR ist um 1915 mit Saugluftbremse ausgerüstet.

Abb.: Nachlaß Prof. Lotter/Schörner

Bild 179: Anscheinend galten für den Werksverkehr schärfere Brandschutzbestimmungen, da die PLEINFELD mit einem kobelartigen Funkenfänger "verziert" wurde.

Abb. 174 und 179: Slg. Asmus



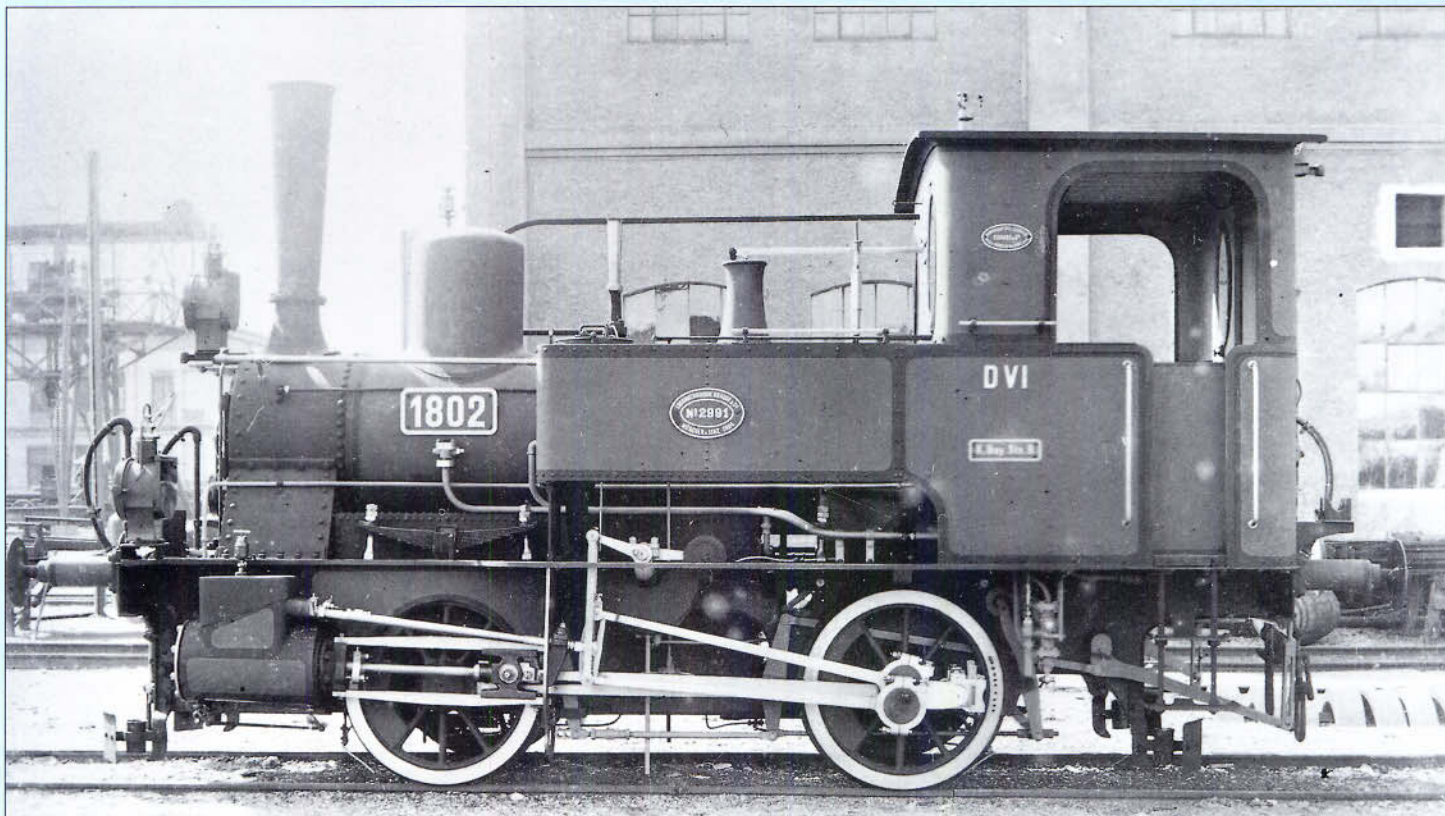


Bild 181: Die letzten D VI wurden von Krauss 1891 nur mehr mit den Betriebsnummern 1801 bis 1804 geliefert. Sie waren bereits ab Werk mit seitlichen Wasserkästen, Dampfbläutwerk und Hardybremse ausgerüstet, deren Ejektor auf dieser Aufnahme zwischen Dampfdom und Sicherheitsventil zu sehen ist.

Bild 182: Mit ihren großen Petroleumlampen und den blanken Zylinderdeckeln bietet die D VI 1802 eine schicke Erscheinung.

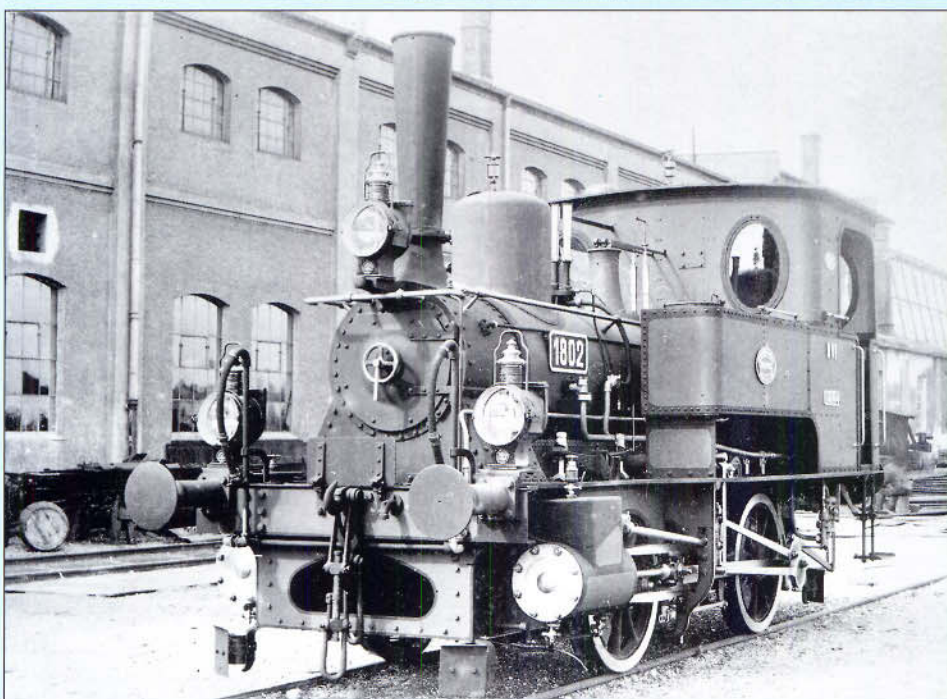
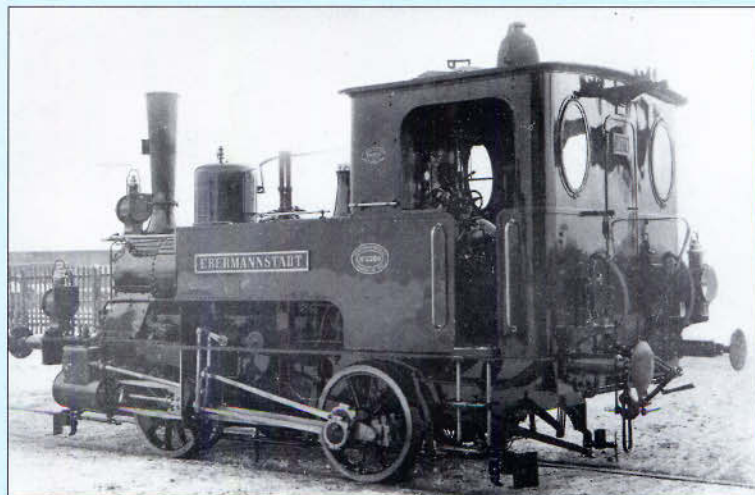
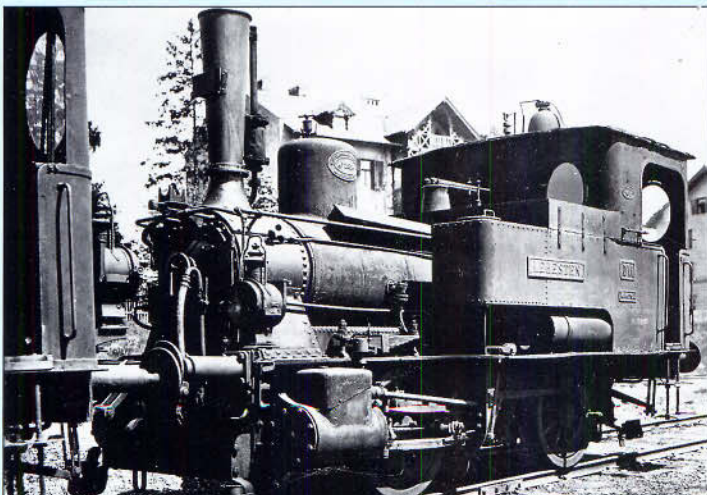


Bild 183 (unten links): Offensichtlich ist die D VI LEHENSTEIN bereits abgestellt. Laut Anschrift am Führerhaus war die letzte Untersuchung 1922, ausgemustert wurde sie am 27. März 1924 und darauf in Regensburg verschrottet. Abb.: Dr. G. Scheingraber

Bild 184: Als letzte D VI mit Namen lieferte Krauss am 29. Dezember 1890 die EBERMANNSTADT, die mit doppelseitiger Treibradbremse ausgestattet ist. Abb. 181, 182, 184 und 185: Werkfoto Krauss-Maffei



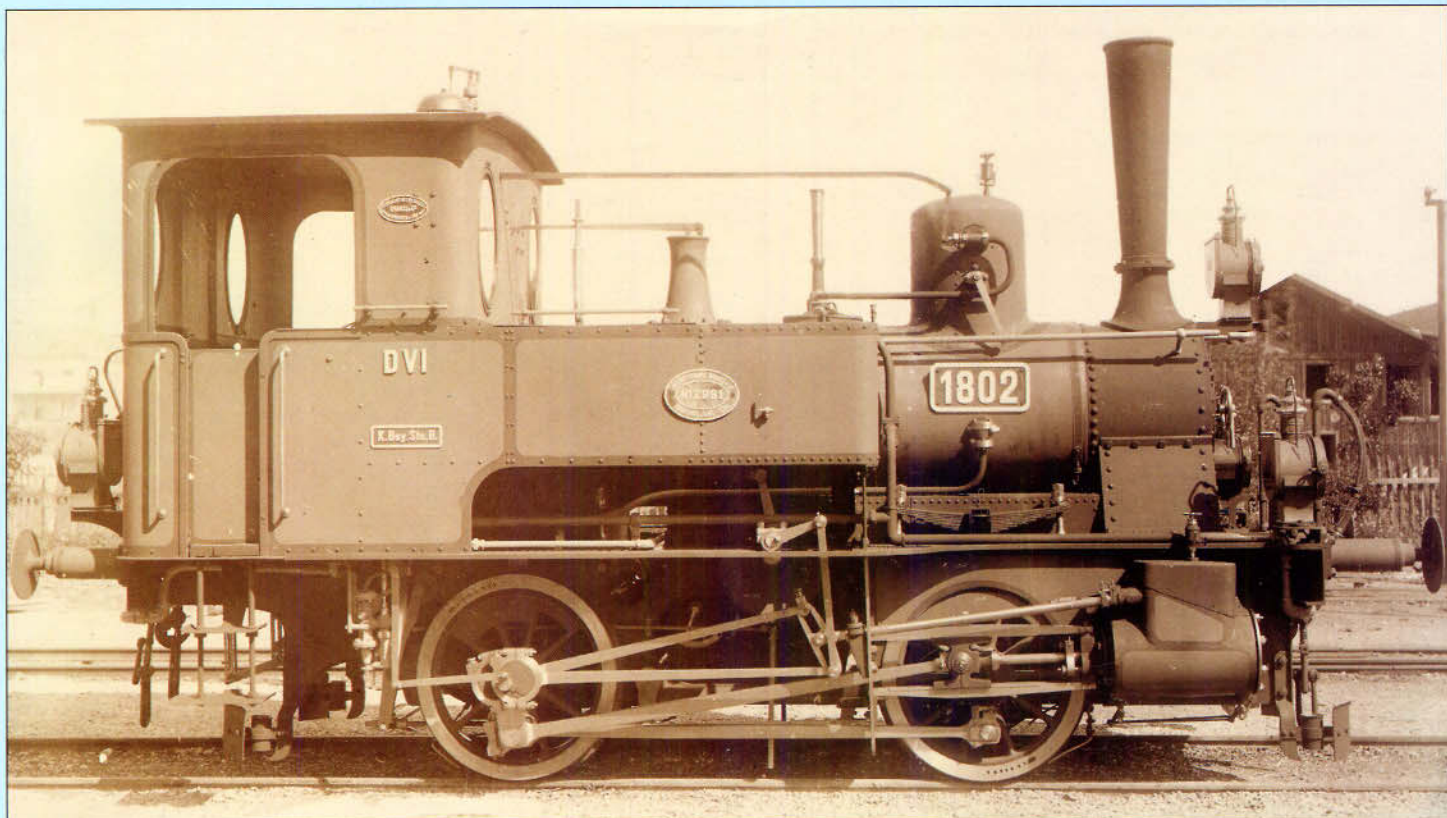


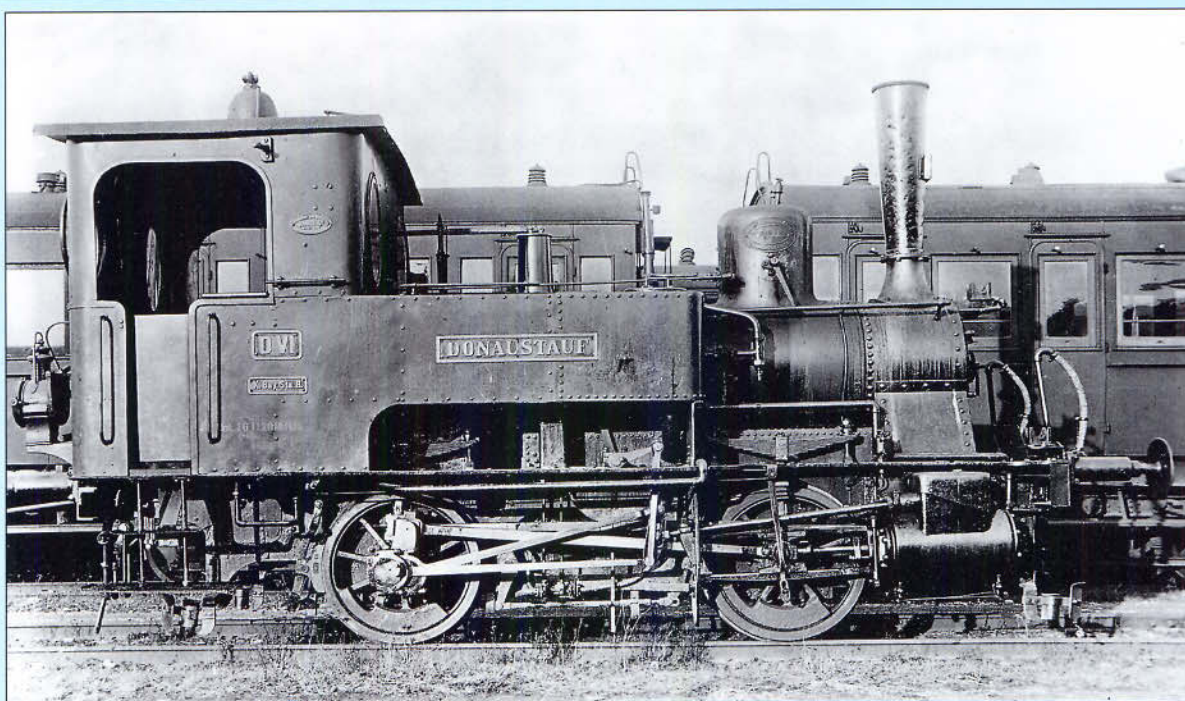
Bild 185: Lokführerseite der 1802. Die Hardybremse wirkt mittels Gußklötzen einseitig von hinten auf Treib- und Kuppelachse.

Bild 186: Ihre letzte Untersuchung hatte die DONAUSTAUF laut Anschrift am 16. November 1920 in München, am 31. März 1924 wurde sie in Regensburg ausgemustert.

Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 188 (unten rechts): Die DEUCALION hilft beim Ausbau der Heizrohre einer G 4/5 H.

Bild 187: Keinerlei Angaben sind zu diesem Bild der D VI GARMISCH bekannt.
Abb. 187 und 188: Sammlung Asmus



Herstellerverzeichnis und Ausmusterungsdaten – Lokomotiven der Klasse D VI

Inv. Nr.	Name	DRG	Hersteller F.Nr.	Anlieferung	Abnahme	Aus-musterung	Anmerkung
Lieferung gemäß Vertrag vom 06.03.1880							
847	CLOTHO	98 7501	Maffei 1227		09.10.1880	30.12.1925	letztes Bw Speyer
848	ATROPOS		Maffei 1228		15.10.1880	05.07.1920	vk Schmidgaden – Schwarzenfeld
849	CYBELE	98 7502	Maffei 1229		23.10.1880	1937	vk Holzhandlung Schentz, Maximiliansau
850	LACHESIS		Maffei 1230		05.11.1880	28.03.1898	vk Maxhütte Sulzbach-Rosenberg
851	DEUCALION	98 7503	Maffei 1231		18.11.1880	30.12.1925	
852	EUTERPE	98 7504	Maffei 1232		26.11.1880	vor 1935	
853	EURYDICE	98 7505	Maffei 1233		04.12.1880	vor 1940	Bw Ludwigshafen 1935
854	TISIPHONE	98 7506	Maffei 1234		15.12.1880	05.12.1927	vk Fa. Adler, Frankfurt a. Main
855	HEBE		Maffei 1235		27.12.1880	08.1923	zl CW Reg
856	BERENICE	98 7507	Maffei 1236		10.01.1881	vor 1940	Bw Ludwigshafen 1935
Lieferung gemäß Vertrag vom 20.05.1882							
863	NÜRNBERG		Maffei 1291		01.11.1882	27.03.1924	an VM Nürnberg, nach II. Weltkrieg aus Platzgründen verschrottet!
42	DONAUEWÜRTH	98 7510	Maffei 1292		11.01.1883	1925	
92	PLEINFELD		Maffei 1293		11.01.1883	04.01.1900	vk Schuckert-Werke
62	HARBURG		Maffei 1294		11.01.1883	08.1923	zl CW Reg
63	GUNZENHAUSEN		Maffei 1295		18.01.1883	31.03.1924	hint. in Reg
68	BUCHLOE	98 7511	Maffei 1296		18.01.1883	vor 1940	Bw Ludwigshafen 1935
69	SCHWABMÜNCHEN		Maffei 1297		28.01.1883	31.03.1924	hint. in Reg
71	IMMENSTADT	98 7512	Maffei 1298		28.01.1883	vor 1940	Bw Ludwigshafen 1935
72	STAUFEN		Maffei 1299		31.01.1883	05.07.1920	vk Schmidgaden – Schwarzenfeld
101	BAYREUTH		Maffei 1300		14.02.1883	12.12.1900	vk Schuckert-Werke, an E-Werk Kykkelsrud/Norwegen, +1922
105	ZEIL		Krauss 1220	03.03.1883	02.04.1883	31.03.1924	hint. in Reg
103	ASCHAFFENBURG		Krauss 1221	06.03.1883	02.04.1883	15.06.1899	vk Brauereiges., vorm. J. Bercher, Breisach
83	BERG	98 7508	Krauss 1222	10.03.1883	12.04.1883	31.12.1926	vk Torfwerk Raubling, +1964, an DGEU Museum Neustadt/Weinstr. 31.12.1926 vk Fa. Adler, Frankfurt a. Main
104	ELTMANN	98 7509	Krauss 1223	16.03.1883	12.04.1883	30.12.1925	
Lieferung gemäß Vertrag vom 25.02.1883							
38	UTZSCHNEIDER		Maffei 1315		22.08.1883	31.03.1924	hint. in Reg
50	LEONORE		Maffei 1316		22.08.1883	08.1923	zl CW Reg
73	ALLGÄU	98 7513	Maffei 1317		27.07.1883	1931	
74	ILLER	98 7514	Maffei 1318		22.08.1883	22.05.1926	letztes Bw Freilassing
76 ¹⁾	GRÜNTEN		Maffei 1319		22.08.1883	27.03.1924	zl CW Reg
80	ISAR		Maffei 1320		01.09.1883	31.07.1899	vk MAN Nürnberg, + 1956
81	AMPER		Maffei 1321		01.09.1883	17.08.1901	vk Elektr. A.G., vorm W. Lahmeyer, Frankfurt a. Main ²⁾
82	LECHFELD		Maffei 1322		15.10.1883	31.03.1924	hint. in Reg
84	PAAR		Maffei 1323		15.10.1883	31.03.1924	hint. in Reg
187	PHÖNIX	98 7515	Maffei 1324		15.10.1883	05.12.1927	zl
¹⁾ GRÜNTEN führte am 15.10.1883 den Eröffnungszug Memmingen – Ottobeuren. ²⁾ Nach von Welser 1898 an Farbwerke Gersthofen vk							
Lieferung gemäß Vertrag vom 04.07.1884							
869	BODENWÖHR		Krauss 1563	15.12.1884	20.12.1884	31.03.1924	hint. in Reg
870	WALLERSDORF	98 7516	Krauss 1564	29.12.1884		30.12.1925	
871	TRIEFENRIED	98 7517	Krauss 1565	23.12.1884	31.12.1883	1925	
872	KIRCHENLAMITZ	98 7518	Krauss 1566	29.12.1884	31.12.1884	13.12.1926	
873	VOHENSTRAUSS	98 7519	Krauss 1567	16.01.1885	27.01.1885	31.12.1926	
874	HELMBRECHTS		Krauss 1568	20.01.1885	27.01.1885	31.03.1924	hint. in Reg
875	GREDING	98 7520	Krauss 1569	27.01.1885	05.02.1885	31.12.1926	
Lieferung gemäß Vertrag vom 28.02.1885 für Localbahn Übersee – Marquartstein							
883	MARQUARTSTEIN	98 7521	Krauss 1659	28.07.1885	04.08.1885	22.05.1926	vk staatl. Waldbahn Ruhpolding – Reit im Winkl
Lieferung gemäß Vertrag vom 22./30.06.1886							
896	STAUDACH		Krauss 1835	13.11.1886	20.11.1886	27.03.1924	zl CW Reg
897	HEIDECK		Krauss 1836	17.11.1886	24.11.1886	31.03.1924	hint. in Reg
Lieferung gemäß Vertrag vom 14./24.12.1889							
943	GARMISCH	98 7522	Krauss 2312	03.12.1890	14.12.1890	22.05.1926	zl
944	DONAUSTAUF		Krauss 2313	09.12.1890	18.12.1890	31.03.1924	hint. in Reg
945	LEHESTEN		Krauss 2314	13.12.1890	30.12.1890	27.03.1924	zl CW Reg
946	HOCHSTADT	98 7523	Krauss 2315	19.12.1890	03.01.1891	vor 1940	Bw Ludwigshafen 1935
Lieferung gemäß Vertrag vom 22.03.1890 für Localbahn Forchheim – Ebermannstadt							
974	EBERMANNSTADT	98 7524	Krauss 2394	29.12.1890	10.10.1891	22.05.1926	
Lieferung gemäß Vertrag vom 29.11./05.12.1893							
1801			Krauss 2990	12.09.1894	24.09.1894	27.03.1924	zl CW Reg
1802		98 7525	Krauss 2991	17.09.1894	24.09.1894	31.12.1926	
1803		98 7526	Krauss 2992	19.09.1894	02.10.1894	22.05.1926	zl
1804			Krauss 2993	25.09.1894	17.10.1894	27.03.1924	zl CW Reg

Anm.: 1801, 1802 bestellt für Localbahn Wicklesgreuth – Windsbach

1803, 1804 bestellt für Localbahn Schnaittach – Hüttenbach

In den Ausmusterungslisten erscheint auch eine D VI FRH. V. CRAILSHEIM, Baujahr 1893, die am 27.03.1924 kassiert wurde. Diese Lok läßt sich aber weder in den Lieferlisten von Krauss & Comp. und J. A. Maffei noch im Staatsbahn-Verzeichnis von 1904 nachweisen. Zudem wurden 1893 keine Namen mehr vergeben.

Verteilung der 48 D VI Ende 1913:

Augsburg	5	Neuenmarkt-W.	1
Nürnberg RB	7	Aschaffenburg	2
Schwandorf	2	München I	2
Neu-Ulm	2	Regensburg	4
Bamberg	1	Schweinfurt	1
Würzburg	3	Rosenheim	2
Kempten	2	Passau	2
Hof	2	Freilassing	3
Nördlingen	1	Weiden	3
Lindau	3		

Bilder 189 bis 192 (rechte Seite): Details vom Modell der D VI DONAUSTAUF.

Von links nach rechts:

Rauchkammer und Zylinder, Blick in den Führerstand, Antrieb und Steuerung und Zylindergruppe mit Steuerung.

Abb.: Merker Verlag im Verkehrsmuseum Nürnberg

(Fortsetzung von Seite 80)

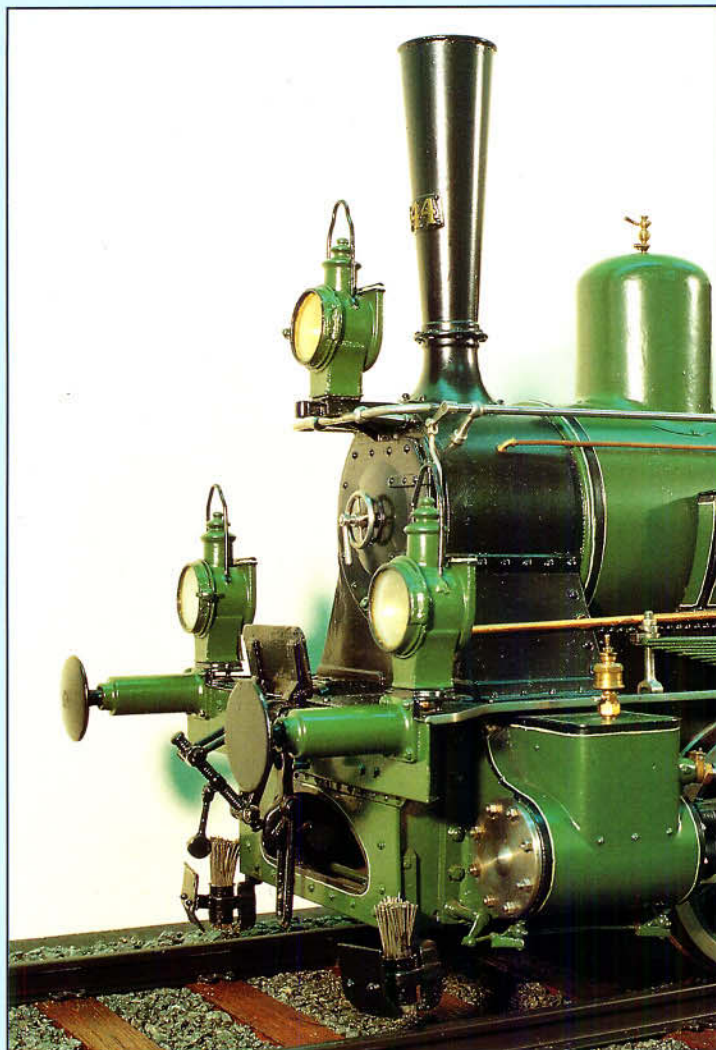
finden, so daß auch die "Kleinen" in dieser Ruhmeshalle würdig vertreten waren. Sie wurde jedoch nach dem Zweiten Weltkrieg aus Platzgründen (!) verschrottet.

Ihrer vielfachen Verwendung entsprechend, wurden allerhand Abänderungen an dieser Maschinenklasse vorgenommen. So erhielt eine Anzahl von ihnen nachträglich seitliche Zusatzwasserkästen, wodurch der Gesamtvorrat auf 2,33 m³ erhöht und ihr Aktionsradius entsprechend vergrößert wurde.

Zur Exterschen Wurfhebelbremse, welche einseitig auf beide Achsen wirkte, gesellte sich bei vielen die Hardysche Luftaugbremse, später auch die Luftdruckbremse Bauart Westinghouse, die bei einigen nur auf die Treibachse wirkte. Darauf waren die Konstrukteure nicht wenig stolz, obwohl die Raum erfordernden Ausrüstungsgegenstände wie Luftpumpe und Luftreservoir auf der kleinen Maschine nicht gut unterzubringen waren und eigentlich den Anblick des ganzen Fahrzeuges verschandelten. Zu diesem negativen Eindruck trug auch das Latowskysche Dampfplätewerk auf dem Dach des Führerhauses bei.

Sämtliche Lokomotiven erhielten den vom Kreuzkopf angetriebenen Petrischen Geschwindigkeitsmesser. Selbstverständlich war auch die Einrichtung für Dampfheizung vorhanden. Durch diese diversen Zutaten war das ursprüngliche Dienstgewicht bei manchen Maschinen bis auf 18,9 t gestiegen.

Nachdem, wie oben erwähnt, einige Maschinen durch Verkauf ausgeschieden waren, machte den verbleibenden die üble Zeit nach dem Kriege allmählich den Garaus. Beim Übergang auf die Deutsche Reichsbahn am 1.4.1920 waren noch 47 Maschinen vorhanden, von denen noch 45 im vorläufigen Umzeichnungsplan von 1923 die neuen Betriebsnummern 98 7501 bis 7545 erhalten sollten. Im endgültigen Plan von 1925 waren dann nur noch 26 Maschinen enthalten (siehe Tabelle). Am 1. Januar 1927 waren nur noch 9 Stück (98 7502, 7504, 7505, 7506, 7507, 7511, 7512, 7513 und 7515) vorhanden. Am längsten hielten sich bis Mitte der dreißiger Jahre die als Schiffsbrückenlokomotiven beim Bw Ludwigshafen eingesetzten 98 7502, 7505, 7507, 7511 und 7512. Als einzige überlebt hat die ehemalige BERG, DRG 98 7508, die heute ihren Platz im Eisenbahnmuseum Neustadt (Weinstraße) der DGEU hat.

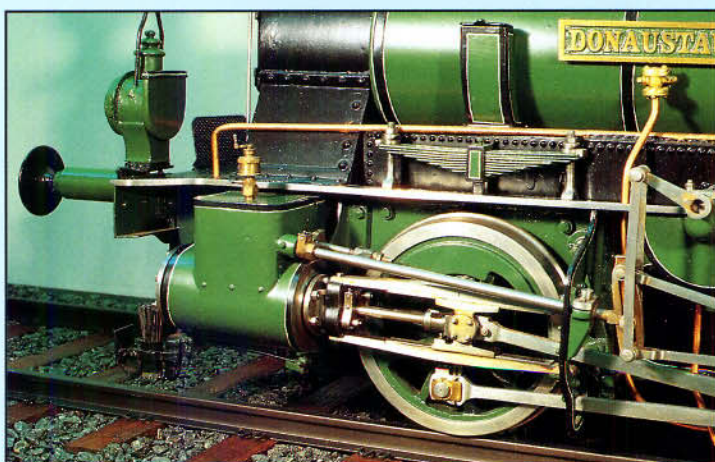
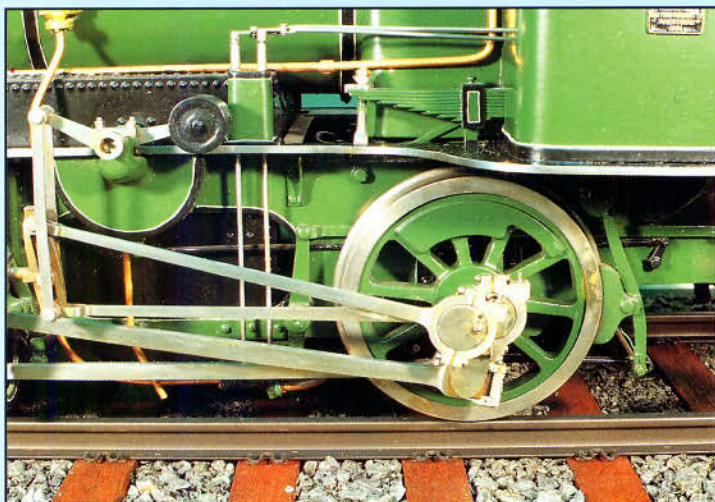


**Auszug aus dem Betriebsbuch der D VI NÜRNBERG
Inventar-Nr. 863, J. A. Maffei FNr. 1291, Baujahr 1892
Probefahrten 3. bis 14.11.1882, zusammen 30 Meilen**

Bw	CW	Laufleistg. (km) seit Anlieferung	Anmerkungen
Landesausst. Nürnberg		02.05.1882 – 29.10.1882	
Erding (Vicalbahn Schwaben – Erding)		23.12.1882 – 15.10.1884	45 459
	München	16.10.1884 – 12.02.1885	
Erding		22.02.1885 – 11.01.1888	110 563
	München	11.01.1888 – 26.04.1888	
Erding		26.04.1888 – 29.05.1890	
Augsburg		29.05.1890 – 31.12.1890	197 785
	München	31.12.1890 – 27.02.1891	
Augsburg, kalt abg.		28.02.1891 – 14.04.1891	
Ingolstadt		15.04.1891 – 16.04.1891	
Treuchtlingen		16.04.1891 – 15.05.1892	
			Materialzüge für 2. Gleis Ing. – Tr.
Ingolstadt		15.05.1892 – 29.07.1892	
Augsburg, kalt abg.		29.07.1892 – 17.08.1892	
Treuchtlingen		18.08.1892 – 24.10.1892	
Aschaffenburg, leihweise		25.10.1892 – 27.10.1892	
Amorbach		27.10.1892 – 07.02.1893	
Nürnberg		07.02.1893 – 10.02.1894	279 364
	Nürnberg	10.02.1894 – 31.03.1894	
Nürnberg		31.03.1894 – 19.09.1894	
	Nürnberg	19.09.1894 – 06.10.1894	
Nürnberg		06.10.1894 – 19.12.1896	342 936
	Nürnberg	19.12.1896 – 13.03.1897	
Nürnberg		13.03.1897 – 27.11.1902	
	Nürnberg	27.11.1902 – 18.03.1903	475 155
			Hauptrevision, neue Feuerb.
Nürnberg		18.03.1903 – 07.07.1908	
Lichtenfels, leihweise		07.07.1908 – 15.10.1908	
Nürnberg Rbf		15.10.1908 – 20.10.1908	
	Weiden	21.10.1908 – 28.12.1908	
			Hauptrevision, Westinghousebr.
Nürnberg Rbf		29.12.1908 – 18.02.1909	
Neuenmarkt - Wirsberg		18.02.1909 – 25.04.1917	
Hof		25.04.1917 – 24.04.1919	
	Weiden	24.04.1919 – 24.07.1919	
Hof		24.07.1919 – 18.01.1923	
Kirchenlaibach, hinterstellt		19.01.1923	

ausgemustert 27.03.1924

Gemäß Auftrag Rbd Nürnberg vom 17.11.1924 an VM Nürnberg überwiesen.



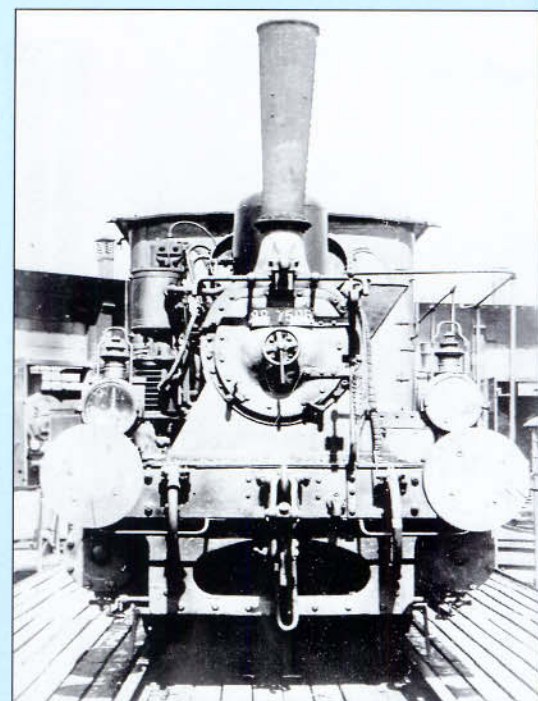


Bild 194: Stirnansicht der 98 7505 (ex D VI EURYDIKE) des Bw Ludwigshafen mit den durch Holzscheiben auf 500 mm Durchmesser vergrößerten Puffern für den Schiffbrücken-Einsatz.

Bild 193 (oben links): Anlässlich von Filmaufnahmen in Breitenstein an der damals schon stillgelegten Nebenbahn Lambrecht – Elmstein war am 27. Mai 1983 die D VI BERG der DGE im Einsatz. **Abb.: H. Hufschläger**

Bild 195: Am weitesten verschlagen hatte es die D VI BAYREUTH, die am 12. Dezember 1900 an die Schuckert-Werke verkauft wurde und nach Norwegen in das Elektrizitätswerk Kykkelsrud gelangte. Beim Brand ihres Lokschuppens wurde sie derart beschädigt, daß sie 1922 ausgemustert werden mußte. **Abb.: Sammlung Bjerke**

Bild 196 (unten): 98 7502, ex D VI CYBELE, vor P 1042 in Speyer. **Abb.: C. Bellingrodt, Slg. Dr. Scheingraber**

**Bilder auf der rechten Seite
(von oben nach unten):**

Bild 197: 98 7512 (ex D VI IMMENSTADT) mit Personenzug auf der Schiffbrücke zwischen Maximiliansau und Maxau 1935. Zu jener Zeit war die D VI die kleinste Tenderlokomotive der Deutschen Reichsbahn. **Abb.: H. Maey, Sammlung Merker Verlag**

Bild 198: Frisch aus dem RAW Kaiserslautern präsentiert sich 98 7507 auf der Drehscheibe in Ludwigshafen. **Abb.: Slg. Dr. Scheingraber**

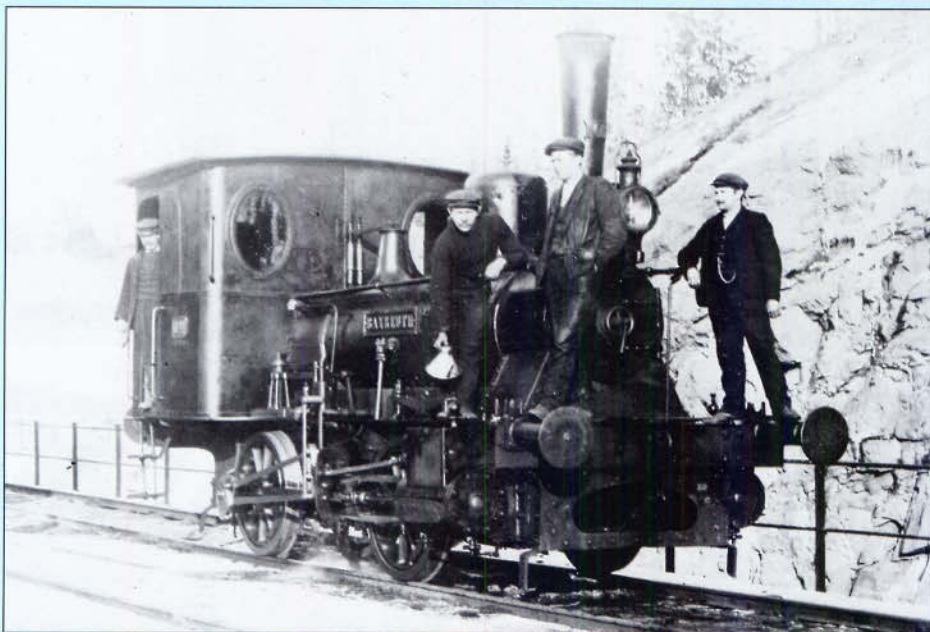
Bild 199: Lokführerseite der 98 7502 im Bw Ludwigshafen. Der Luftbehälter für die Westinghousebremse hat auf dem Langkessel Platz gefunden. **Abb. 194 und 199: Slg. Merker Verlag**

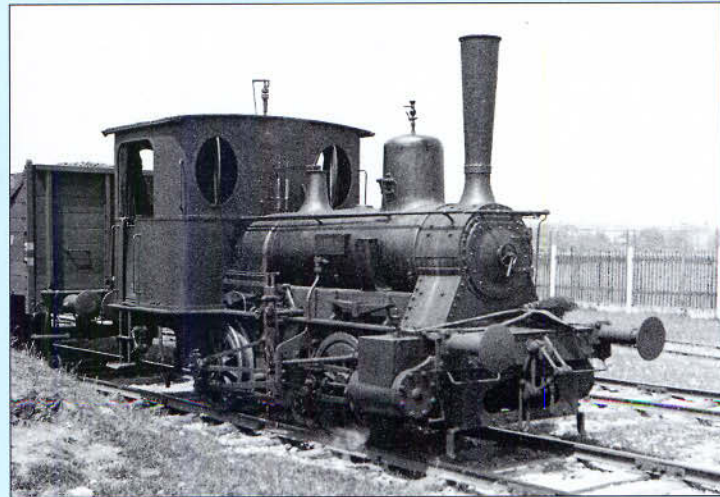
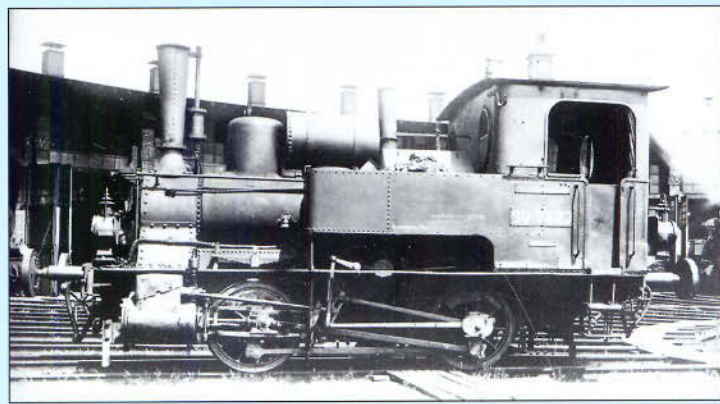
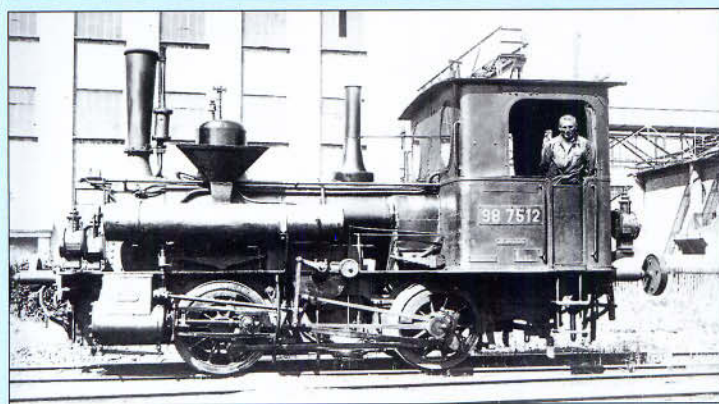
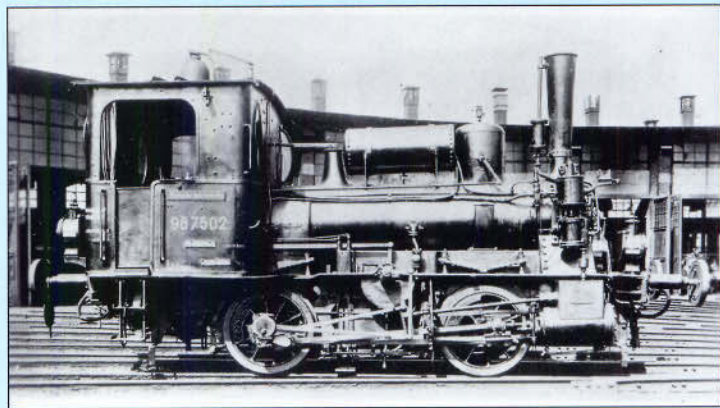
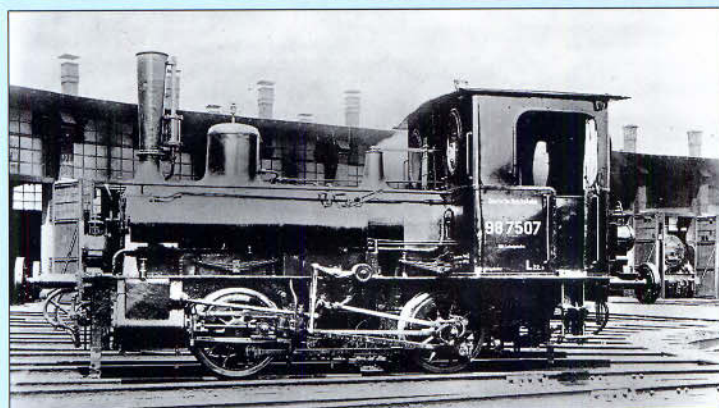
Bild 200: Die 98 7512 hatte noch einen "Mordstrumm-Einfülltrichter" für das Speisewasser erhalten, wohl damit nicht so genau gezielt werden mußte.

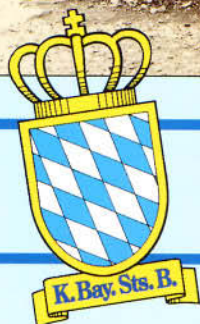
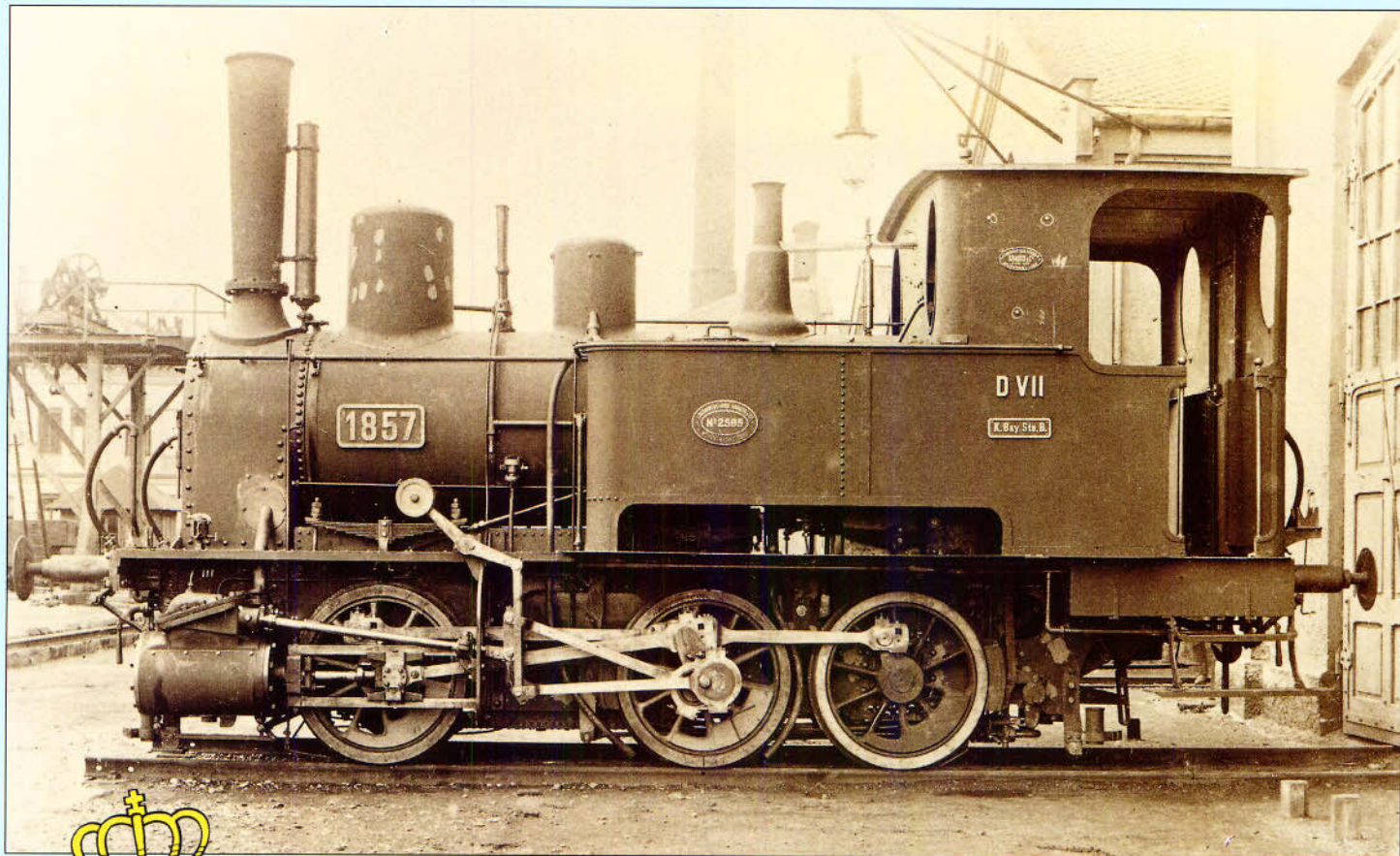
Bild 201: 98 7523 (ex D VI HOCHSTADT) war die höchste Betriebsnummer, die im Bw Ludwigshafen im Schiffbrückendienst eingesetzt war. **Abb. 200 und 201: H. Maey**

Bild 202: Einen großen Teil der rechten Kessel-seite beansprucht bei der 98 7505 die Einrichtung für die Westinghousebremse (Bw Ludwigshafen 1935).

Bild 203: Die 1883 gelieferte D VI HARBURG wird genau 40 Jahre später ausgemustert und in Regensburg verschrottet. Auf dem Bild mußte sie noch untergeordneten Dienst in München Ost leisten. **Abb. 202 und 203: Nachlaß Schörner**







Lokomotiven der Klasse D VII

Im Jahre 1880, als Maffei mit dem Bau der leichten Lokalbahnstypen D VI begann, brachte Krauss für denselben Zweck eine dreifachgegekuppelte, schwerere Tenderlokomotive heraus, welche für die schwieriger profilierten Strecken bestimmt war. Wenn auch gleichzeitig mit der D VI entwickelt, zeigt diese Klasse doch an mancherlei Verschiedenheiten, daß sie andere Köpfe ausgeknobelt und andere Hände geformt haben, und es soll gleich gesagt werden, daß Krauss, der ja gerade im Bau solcher Typen Meister war, eine wohlgeungene und gut profilierte Maschine geschaffen hat, die bis in die Wirrnisse der Nach-

kriegsjahre hinein ihren Dienst auf vielen Localbahnen im ganzen Königreich aufs beste erfüllte.

Ihr konstruktiver Aufbau ist aus der Zeichnung ohne weiteres zu ersehen: innerer, einfacher Plattenrahmen, im Vorderteil zum Krauss'schen Kastenrahmen ausgebildet, der einen Teil des Wasservorrats aufnahm. Die Spreizung des vorderen Radstandes ermöglichte günstige Längen für Treibstange und Stephensonsteuerung, die hier noch einmal zur Anwendung gekommen war. Die Exzentrerscheiben saßen wieder auf der Gegenkurbel des Treibzapfens. Der Kessel von normaler Bauart trug vorn den Dampfdom, vor dem Stehkessel waren die beiden Federventile angeordnet. Der Stehkessel selbst stand über der letzten Achse. Die Feuerbox der ersten Maschine soll versuchsweise aus Flußeisen hergestellt worden sein, scheint sich aber nicht bewährt zu haben, da weitere Ausführungen dieser Art unterblieben. Der Regulator wurde hier durch Innenwelle und Hebel betätigt.

Beiderseits im Führerhaus und etwas darüber hinausreichend waren die Kohlenbunker angeordnet, ihre Verlängerung bis zur Mitte des Langkessels bildeten die seitlichen Wasserkästen. Die Tragfedern waren oben über dem Rahmen aufgestellt, die beiden rückwärtigen durch einen kurzen Balancier verbunden. Zur Ausrüstung gehörten neben der Vacuumbremse nach Hardy, deren Ejektor zwischen Dom und Sandkasten stand, die Luftgedrucktremse (kenntlich an dem hinter dem Kamin befindlichen Schalldämpfer), da die Maschi-

nen auf manchen Strecken stärkere Gefälle zu befahren hatten. Erst später wurde sie durch die Druckluftbremse System Westinghouse ersetzt. Die Glocke des Latowskyschen Läutewerks oder auch nur das Handläutewerk auf dem Dach des Führerhauses kennzeichnet die Maschine als Localbahnstypen. Der Hebel der Exterschen Wurfhebelbremse befand sich seitlich im Führerhaus, dem Führer bequem zur Hand, doch dürfte derselbe nach Einführung der Luftbremse wohl an die Rückwand verlegt worden sein.

Erwähnt sei noch, daß entgegen sonstiger Gepflogenheit die konstruktive Anordnung der Steuerung es mit sich brachte, daß der Umsteuerhebel im Führerhaus für die Vorwärtsfahrt nach rückwärts zu legen war und für die Rückwärtsfahrt nach vorne. Diese im Sinne der jeweiligen Bewegungsrichtung verkehrte Lage soll wiederholt fatale Irrtümer seitens des Führers und Anstoßen an Mauern und Toren etc., auch Fall in Drehscheibengruben zur Folge gehabt haben.

Diese kräftige, einfache Maschine von gefälligen Formen mit max. 8,5 t Achsdruck bewährte sich in ihrem Dienst auf schwierigeren Localbahnstrecken so gut, daß sie alsbald in größerer Zahl beschafft wurde und auf längeren Strecken und solchen, deren Verkehrsentwicklung mit der Zeit eine stärkere Maschine erforderlich machte, erst ab 1895 durch die D XI verdrängt wurde, wie sie selbst schon früher auf manchen Strecken die D VI ersetzte. Doch verblieb ihr noch Feld zur Betätigung

(Fortsetzung auf Seite 92)

Technische Daten der Klasse D VII

Bauart		C n2t
Treibraddurchmesser	mm	975/1006
Länge über Puffer	mm	7550
Achsstand Lok	mm	2900
Zylinderdurchmesser	mm	330
Kolbenhub	mm	508
Rostfläche	m ²	0,83
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	3,6/3,8
Anzahl der Heizrohre		119
Durchmesser der Heizrohre	mm	40/45
Länge der Heizrohre	mm	3102
Heizfläche der Heizrohre	m ²	47,5
Verdampfungsheizfläche	m ²	51,1/51,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	45
Kesselüberdruck	bar	12,0
Leergewicht	t	18,2 – 20,7
Dienst-/Reibungsgewicht	t	24,4 – 27,5
Wasservorrat	m ³	3,2 – 3,7
Kohlevorrat	t	0,8 – 1,0

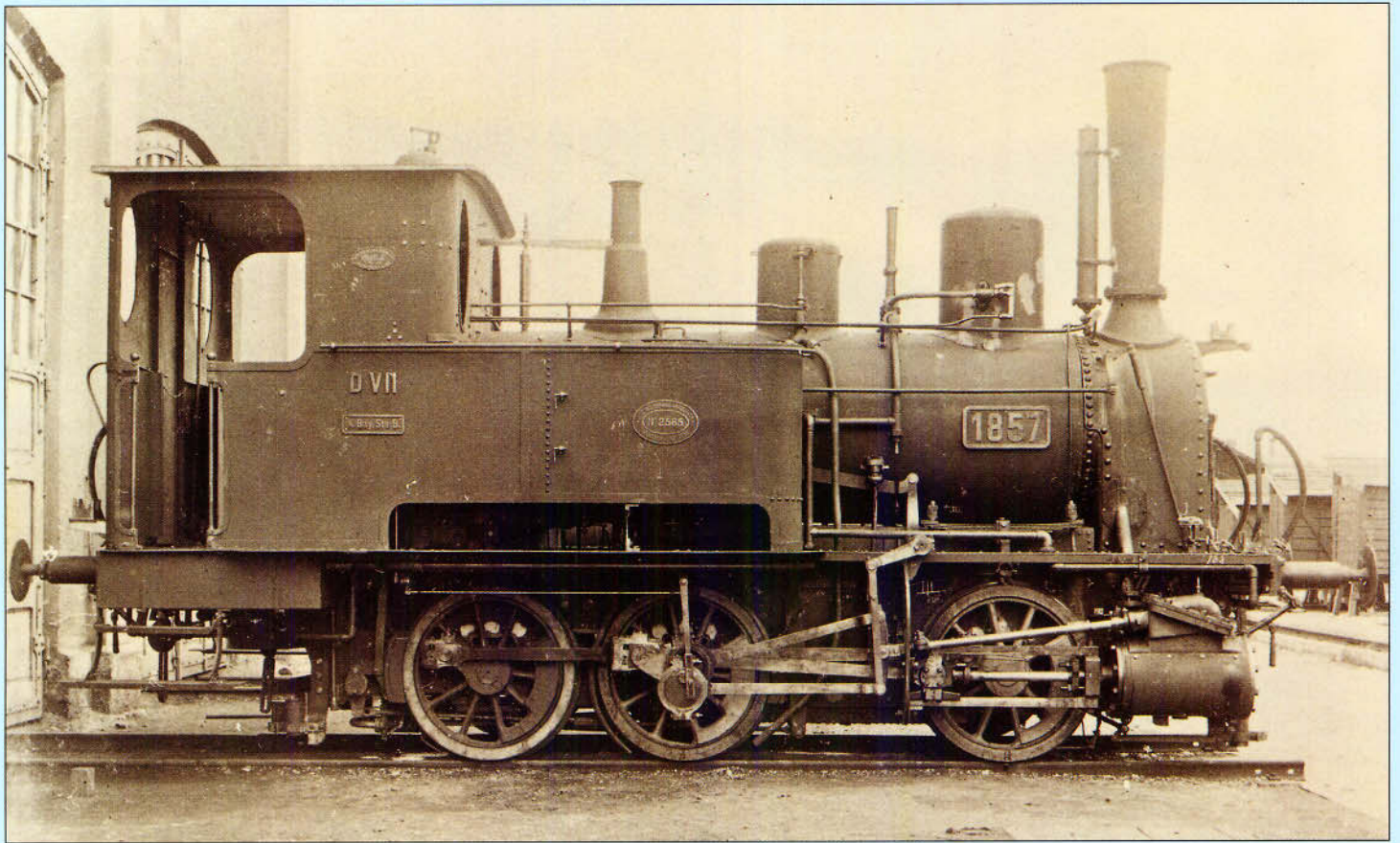
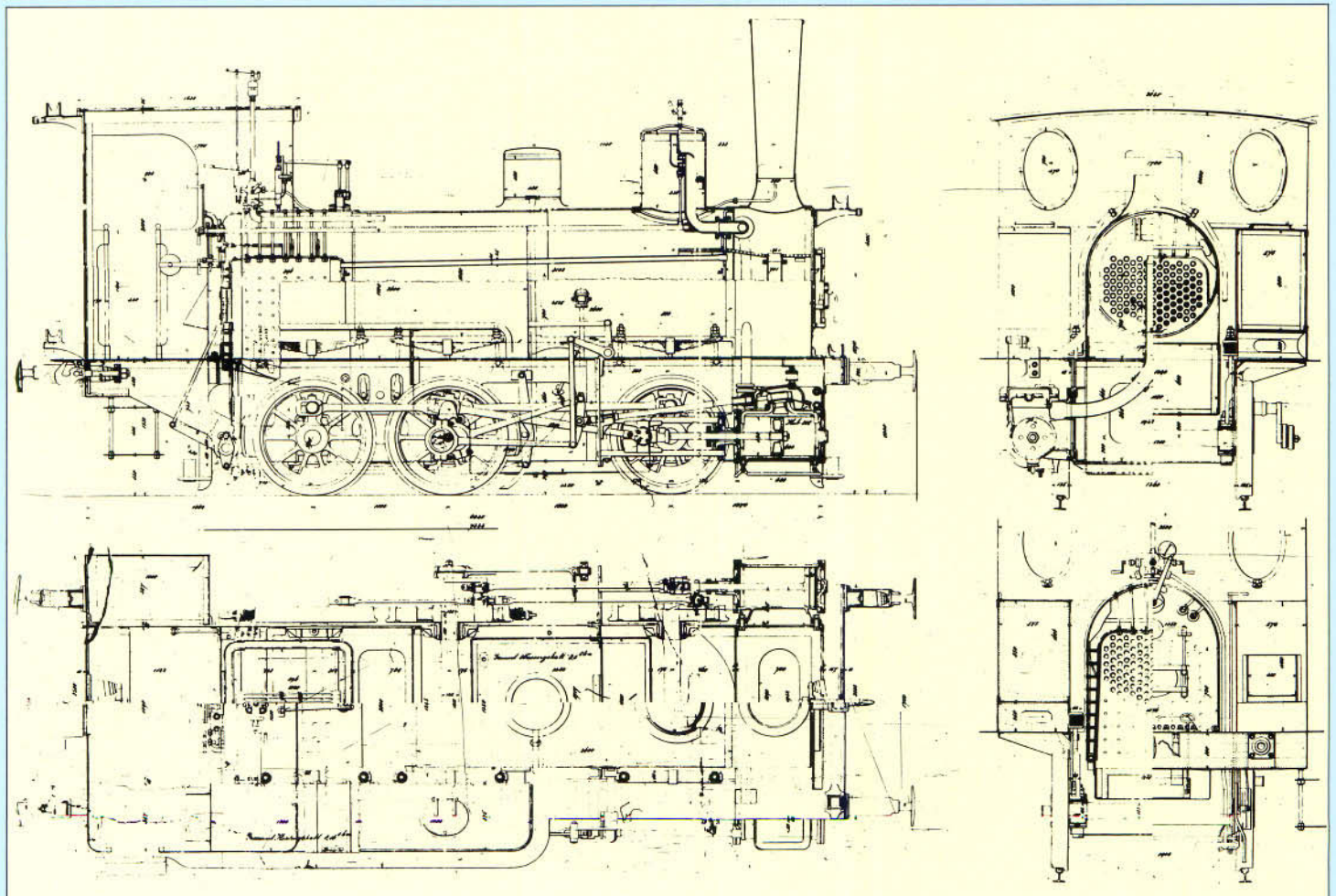


Bild 205: Bei der Lieferung war die D VII 1857 bereits mit Hardy-Saugluftbremse und Gegendruckbremse sowie mit Lütewerk und Sanddom auf dem Kessel ausgerüstet.

Bild 204 (linke Seite): Noch ohne Endlackierung wurde die D VII 1857 im April 1892 in München im Werkshof am Marsfeld abgelichtet.

Abb. 204 und 205: Werkfoto Krauss-Maffei

Bild 206: Die Hauptzeichnung von 1880 weist noch als einzige Bremsausrüstung die Wurfhebelbremse aus. **Abb.: Archiv Krauss-Maffei**



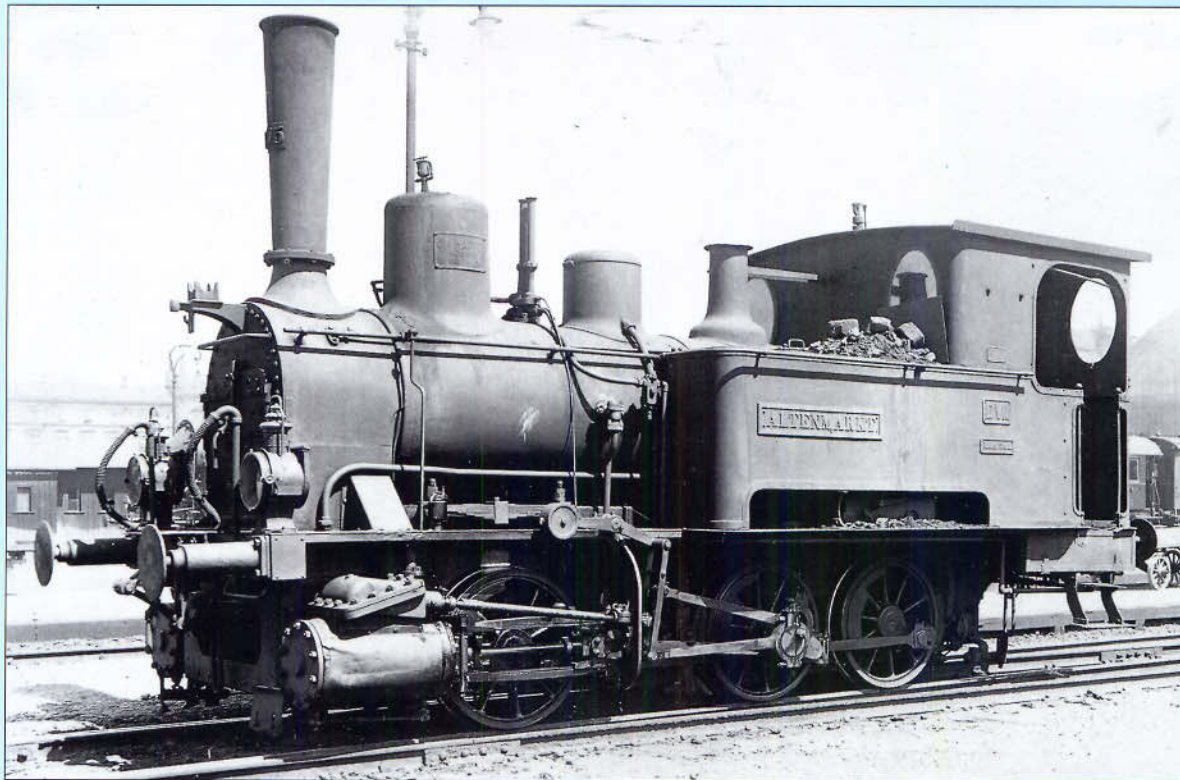


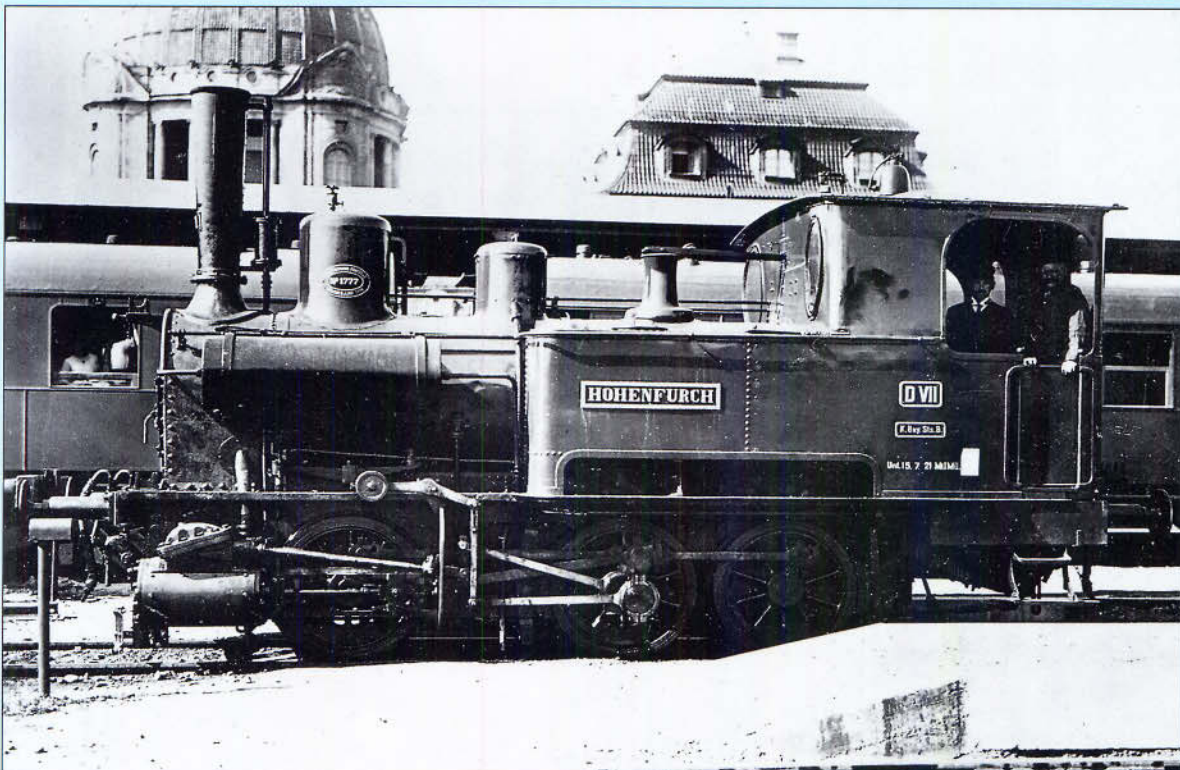
Bild 207: Im Münchner Hauptbahnhof waren mehrere D VII im Rangierdienst eingesetzt, wie hier um 1920 die ALTE MARKT, die 1891 für die Localbahn Traunstein – Trostberg geliefert wurde.
Abb.: R. Kallmünzer

Bild 208 (Mitte): Ebenfalls in München Hbf macht sich die HOHENFURCH nützlich, die laut Anschrift am 15.7.1921 ihre letzte Bremsrevision erhielt.

Bild 209 (unten links): Nochmals D VII ALTE MARKT, diesmal im Bw München Hbf.

Bild 210 (unten): Als letzte D VII wurde am 9.1.1895 die 1874 geliefert; sie ist bereits lackiert, es fehlt jedoch noch die Beschilderung. Am Dach der Werkshalle hängen Schneewehen.

Abb. 210, 211 und 212: Werkfoto Krauss-Maffei



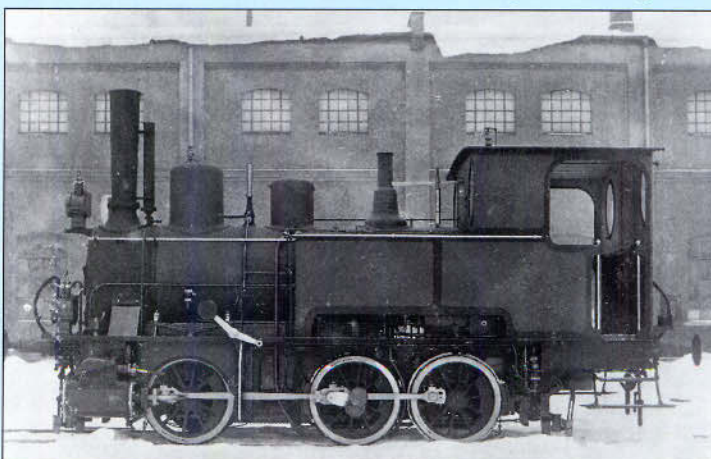
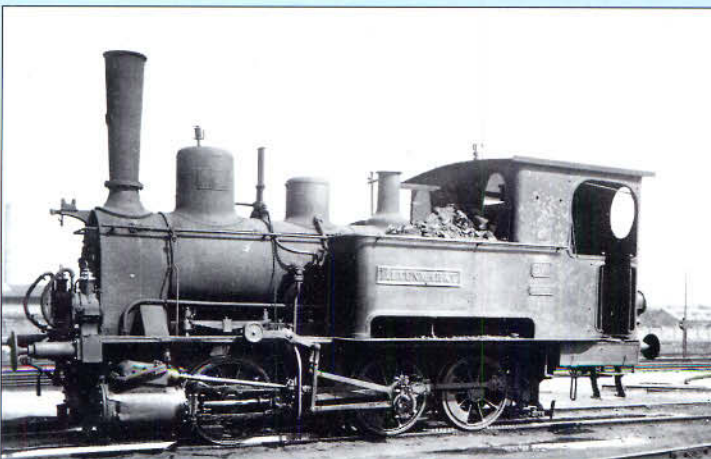
Bilder auf der rechten Seite (v.o.n.u.):

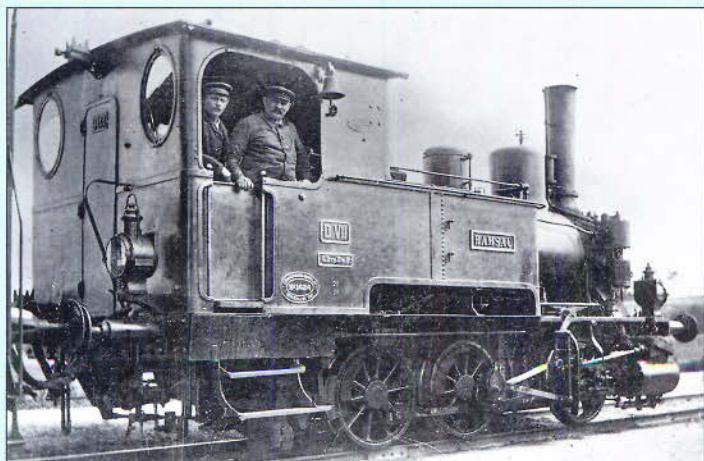
Bild 211: Kurze Zeit darauf ist die 1874 auch komplett beschiefert.

Bild 212: Als der Werksfotograf die D VII 1854 ablichtete, konnte er nicht wissen, daß diese als einzige ihrer Gattung überleben und 100 Jahre später ihren verdienten Ehrenplatz im Bayerischen Localbahnmuseum in Bayerisch Eisenstein finden würde.

Bild 213: Die D VII RAMSAU wurde bei der DR als 98 7624 eingereiht und erst 1933 ausgemustert.

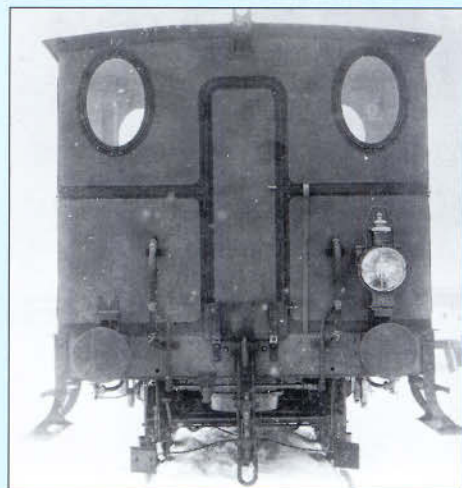
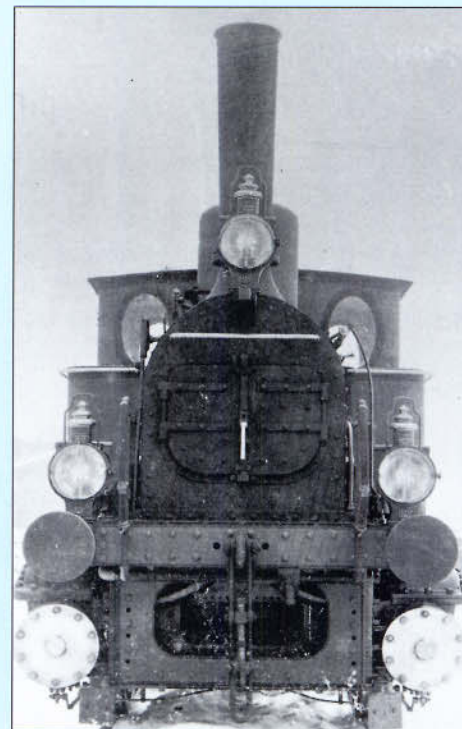
Bild 214: An der D VII PYGMALION aus der ersten Serie von 1880 wurde am 27.5.1922 in Regensburg Hbf eine Bremsuntersuchung durchgeführt. **Abb. 208, 209, 213 und 214:** Slg. Dr. Scheingraber





Herstellerverzeichnis und Ausmusterungsdaten Lokomotiven der Klasse D VII

Inv. Nr.	Name	DRG	Hersteller F.Nr.	Anlieferung	Abnahme	Ausmusterung	Anmerkung
Lieferung gemäß Vertrag vom 06.03.1880							
857	AGAMEMNON	98 7601	Krauss 904	12.12.1880	12.1880	1927	HL Markfredwitz noch 1962
858	PTOLEMAEUS	98 7602	Krauss 905	21.01.1881	25.01.1881	1925	
859	PARNASSUS	98 7603	Krauss 906	31.01.1881	31.01.1881	1927	
860	PYGMALION	98 7604	Krauss 907	26.02.1881	26.02.1881	06.1931	Rbd Mü
861	GANYMEDES	98 7605	Krauss 908	19.02.1881	21.02.1881	31.12.1926	zl
Lieferung gemäß Vertrag vom 25.02.1881							
78	MÜNCHEN	98 7621	Krauss 975	17.04.1882	01.11.1882	1927	Gewerbeausstellung Nürnberg 1882; 1891 an Localbahn Rothenbach – Weiler
Lieferung gemäß Vertrag vom 25./27.02.1883							
100	ULM	98 7606	Krauss 1378	13.08.1883	03.09.1883	1931	Kessel zuletzt an D VII 1854
102	VEITSHÖCHHEIM	98 7607	Krauss 1379	18.08.1883	03.09.1883	ca. 1928	
106	SPESSART	98 7608	Krauss 1380	03.09.1883	05.10.1883	1931	
107	RHÖN	98 7609	Krauss 1381	13.09.1883	05.10.1883	22.05.1926	zl
108	REGENSBURG	98 7610	Krauss 1382	27.09.1883	05.10.1883	nach 1927	
109	AMBERG	98 7611	Krauss 1383	22.09.1883	05.10.1883	05.12.1927	
Lieferung gemäß Vertrag vom 12./17.01.1884 für Localbahn Gemünden – Hammelburg							
864	WOLFSMÜNSTER	98 7612	Krauss 1493	12.05.1884	11.06.1884	1933	
865	GRÄFENDORF	98 7613	Krauss 1494	15.05.1884	11.06.1884	ca. 1928	
866	SODENBERG	98 7614	Krauss 1495	09.06.1884	23.06.1884	1927	
Lieferung gemäß Vertrag vom 19.02.1887							
901	HINTERSTEIN	98 7622	Krauss 1422	26.07.1887	04.08.1887	1927	
902	FUNTENSEE	98 7623	Krauss 1423	05.08.1887	18.08.1887	1931	
903	RAMSAU	98 7624	Krauss 1424	11.08.1887	11.08.1887	01.02.1933	Rbd Mü
Lieferung gemäß Vertrag vom 04.07.1884							
876	OSTERHOFEN	98 7625	Krauss 1570	09.06.1885	13.06.1885	30.12.1925	
877	STRASSKIRCHEN	98 7626	Krauss 1571	10.06.1885	16.06.1885	30.12.1925	
878	PARSBERG	98 7627	Krauss 1572	17.06.1885	23.06.1885	30.12.1925	
879	BÜCHELBERG	98 7628	Krauss 1573	26.06.1885	02.07.1885	1927	
880	BRUCKBERG	98 7629	Krauss 1574	23.07.1885	28.07.1885	ca. 1928	
Lieferung gemäß Vertrag vom 28.02.1885 für Localbahn Neustadt – Bischofsheim							
884	SCHÖNAU	98 7630	Krauss 1660	11.08.1885	14.08.1885	1927	
Lieferung gemäß Vertrag vom 05.03.1886, D VII 891 – 895, 135 für Localbahn Erlangen – Gräfenberg und Hof – Naila – Marxgrün							
891	HOHENFURCH	98 7631	Krauss 1777	23.08.1886	25.08.1886	ca. 1928	
892	MARXGRÜN	98 7632	Krauss 1778	28.08.1886	01.09.1886	30.12.1925	
893	SELBITZ	98 7633	Krauss 1779	07.09.1886	13.09.1886	1927	
894	KÖDITZ	98 7634	Krauss 1780	13.09.1886	20.09.1886	22.05.1926	
895	FREYSTADT	98 7635	Krauss 1781	27.09.1886	30.09.1886	1927	
135	BAUNACH	98 7636	Krauss 1782	02.10.1886	08.10.1886	nach 1927	
885	FLOSS	98 7637	Maffei 1425		26.10.1886	1927	
886	STERNSTEIN	98 7638	Maffei 1426		30.10.1886	1927	
887	UTTENREUTH	98 7639	Maffei 1427		05.11.1886	07.11.1934	Ellok-Schleppzug Bw Nürnberg Hof bis 1958, zl Fa. Beutler, München 1966
888	ESCHENAU	98 7640	Maffei 1428		16.11.1886	31.12.1926	zl
889	FORTH	98 7641	Maffei 1429		20.11.1886	22.05.1926	zl
890	DENKLINGEN	98 7642	Maffei 1430		30.11.1886	1927	
Lieferung gemäß Vertrag vom 19./24.02.1887 für Localbahn Roth – Greding, Neumarkt – Beilngries, Greißeibach – Freystadt							
898	POCKING	98 7643	Maffei 1450		27.07.1887	30.12.1925	vk
899	HÖHENSTADT	98 7644	Maffei 1451		10.08.1887	1925	
900	FÜRSTENZELL	98 7645	Maffei 1452		19.08.1887	22.05.1926	zl
Lieferung gemäß Vertrag vom 26./31.08.1889 für Localbahn Neusorg – Fichtelberg, Jossa – Brückenau, Freilassing – Laufen							
919	WAGING	98 7646	Maffei 1551		06.02.1890	ca. 1928	
926	BUXHEIM	98 7647	Maffei 1552		11.02.1890	30.12.1925	
927	FICHTELBERG	98 7648	Maffei 1553		19.02.1890	1931	
928	ZEITLOFS	98 7649	Maffei 1554		28.02.1890	22.05.1926	
929	NEUSORG	98 7650	Maffei 1555		05.03.1890	30.12.1925	
930	JOSSA	98 7651	Maffei 1556		11.03.1890	1935	
Lieferung gemäß Vertrag vom 04.10.1890 für Localbahn Traunstein – Trostberg, Haßfurt – Hoheim, Forchheim – Höchstadt							
975	ALTENMARKT	98 7652	Maffei 1608		07.05.1891	11.06.1927	Rbd Mü
976	TROSTBERG	98 7653	Maffei 1609		18.05.1891	05.12.1927	Rbd Mü
977	HOFHEIM	98 7654	Maffei 1610		14.07.1891	1927	
978	RÜGHEIM	98 7655	Maffei 1611		28.12.1891	22.05.1926	
979	ADELSDORF	98 7663	Maffei 1612		16.01.1892	1929	
980	HÖCHSTADT	98 7664	Maffei 1625		08.01.1892	31.12.1926	
Nachgang zum Vertrag vom 04./10.10.1890 für Localbahn Erlangen – Gräfenberg							
1851		98 7665	Maffei 1626		19.01.1892	30.12.1925	vk



(Fortsetzung von Seite 88)

genug, und selbst nach dem Krieg war sie noch häufig im Localbahndienst u.a. auf den Strecken Saal – Kelheim, Übersee – Marquartstein, Traunstein – Ruhpolding und Feucht – Wendelstein anzutreffen.

Im Umzeichnungsplan von 1925 wurden alle D VII mit den neuen Betriebsnummern 98 7601 bis 7614 und 98 7621 bis 7681 erfaßt. In diesem Jahr beginnen aber auch die ersten Ausmusterungen, so daß der Bestand schnell zusammenschmilzt:

1.1.1927	51 Lokomotiven
1.1.1928	21 Lokomotiven
1.1.1929	16 Lokomotiven

Verteilung der D VII Ende 1913

Augsburg	1	München I	–
Freilassing	1	Neuenmarkt-W.	2
Eger	1	Schweinfurt	5
Neu-Ulm	2	München Ost	2
Nürnberg Rbf	16	Regensburg	7
Würzburg	3	Ludwigshafen	2
Kempten	8	Simbach	1
Bamberg	3	Passau	1
Nördlingen	5	Schwandorf	2
Lindau	1	Rosenheim	4
Hof	1	Weiden	1
Aschaffenburg	8		



Bild 217: D VII FÜRSTENZELL vor einem Personenzug nach Herzogenaurach in Bruck bei Erlangen. **Abb.: Sammlung Asmus**

Bild 215 (linke Seite oben): Stirnansicht der D VII 1874.

Bild 216 (darunter): Rückansicht mit der berühmten Übergangsrichtung zum Zug. **Abb. 215 und 216: Werkfoto Krauss-Maffei**

Die vorhandenen Maschinen werden nun nur noch in untergeordneten Diensten in den Bw verwendet, so die 98 7612, ehemals WOLFS-MÜNSTER, die noch 1933/34 vom Bw Augsburg für kleinere Dienstfahrten im ausgedehnten Bahnhof oder zur Löscheabfuhr innerhalb des Gebiets der Heizhäuser und Werkstätten eingesetzt wird.

Selbst nach der Ausmusterung verdienten sich noch einige Exemplare ihr Gnadengeld als Heizloks bzw. Bw-Schleppfahrzeuge. Diesem Umstand ist es zu verdanken, daß sich auch von der ersten dreiaxigen Localbahngattung ein Exemplar bis in unsere Zeit retten konnte: Die Laufbahn als Lokomotive beendete die 98 7658, ehemals D VII 1854, mit der Ausmusterung am 8. August 1933 beim Bw Würzburg. Darauf erhielt sie im RAW Weiden bis 25.10.1933 eine Hauptuntersuchung, bei der der Kessel der ehemaligen D VII ULM eingebaut wurde. Als 1017 wird das Maschinchen nun im Bw Würzburg als Schleppfahrzeug, u.a. zu Beförderung von elektrischen Lokomotiven auf Gleisen ohne Fahrleitung, eingesetzt. Ab 1960 sammelte die Lok dann auf Abstellgleisen dahin, bis sie der Eigentümer der Firma Tengelmann erwarb und nach Mülheim (Ruhr) brachte. Nach einer Untersuchung bei Reuschling war die Lok ab 1967 wieder betriebsfähig, aber nur wenig im Einsatz. Von 1976 bis 1981 stand sie als Denkmal vor einem Tengelmann-Markt in Wiesbaden. Durch großzügiges Entgegenkommen des Hauses Tengelmann gelangte die Maschine in den Besitz des Bayerischen Localbahn-Vereins. Am 11.1.1982 wurde sie nach Bayerisch Eisenstein überführt, um im dortigen Localbahnmuseum die erste Generation der bayerischen Localbahn-Lokomotiven zu repräsentieren.

Herstellerverzeichnis und Ausmusterungsdaten Lokomotiven der Klasse D VII

Inv. Nr.	Name	DRG	Hersteller F.Nr.	Anlieferung	Abnahme	Ausmusterung	Anmerkung
Lieferung gemäß Vertrag vom 10./15.06.1891							
1852, 1853 für Localbahn Günzburg – Krumbach – Mindelheim							
1854 – 1858 für Localbahn Neustadt – Königshofen, Kitzingen – Gerolzhofen und Cham – Kötzing							
1852		98 7656	Krauss 2560	07.04.1892	25.04.1892	1927	
1853		98 7657	Krauss 2561	12.04.1892	25.04.1892	16.06.1932	Rbd Mü
1854		98 7658	Krauss 2562	16.04.1892	30.04.1892	08.08.1933	Schleppzug Bw Würzburg bis ca. 1962
1855		98 7659	Krauss 2563	21.04.1892	05.05.1892	31.12.1926	
1856		98 7660	Krauss 2564	26.04.1892	10.05.1892	1927	
1857		98 7661	Krauss 2565	04.05.1892	14.05.1892	1927	
1858		98 7662	Krauss 2566	19.05.1892	20.05.1892	22.05.1926	
Lieferung gemäß Vertrag vom 05./07.12.1892							
1859, 1860 für Localbahn Traunstein – Ruhpolding							
1861 für Localbahn Laufen – Tittmoning							
1859		98 7666	Maffei 1711		29.07.1893	1933	
1860		98 7667	Maffei 1712		04.08.1893	05.12.1927	
1861		98 7668	Maffei 1713		12.08.1893	ca. 1928	
Lieferung gemäß Bestellung vom 22.08.1893							
1862 für Localbahn Selb Bf – Selb Stadt							
1863, 1864 für Localbahn Dinkelscherben – Thannhausen							
1862		98 7669	Maffei 1717		12.03.1894	1932	
1863		98 7670	Maffei 1719		14.04.1894	1925	
1864		98 7671	Maffei 1720		14.04.1894	22.05.1926	
Lieferung gemäß Vertrag vom 29.11./05.12.1893 für Localbahn Kellmünz – Babenhausen							
1865		98 7672	Maffei 1721		14.04.1894	22.05.1926	
1866		98 7673	Maffei 1722		14.04.1894	1926	
Lieferung gemäß Vertrag vom 19./24.07.1894							
1867, 1868 für Localbahn Wolnzach – Mainburg							
1869, 1870 für Localbahn Bayreuth – Warmensteinach							
1867		98 7674	Maffei 1795		09.11.1894	1927	
1868		98 7675	Maffei 1796		25.11.1894	22.05.1926	
1869		98 7676	Maffei 1797		25.11.1894	1927	
1870		98 7677	Maffei 1798		14.12.1894	1927	
Lieferung gemäß Vertrag vom 21.08./11.09.1894							
1871, 1872 für Localbahn Breitengüßbach – Maroldsweisach							
1873, 1874 für Localbahn Neuenmarkt-Wirsberg – Goldmühle							
1871		98 7678	Krauss 3147	27.12.1894		11.08.1926	
1872		98 7679	Krauss 3148	29.12.1894		1927	
1873		98 7680	Krauss 3149	04.01.1895		11.08.1926	
1874		98 7681	Krauss 3150	09.01.1895		05.12.1927	
Lieferung gemäß Bestellung vom 07.01.1889							
1875		98 7691	Krauss 2140	11.07.1889		05.12.1927	urspr. LAG 9, 1908 an K.Bay.Sts.B
1876		98 7692	Krauss 2141	23.07.1889		05.12.1927	urspr. LAG 10, 1908 an K.Bay.Sts.B

Lokomotiven wurden beschafft für die LAG-Strecke Murnau – Garmisch.

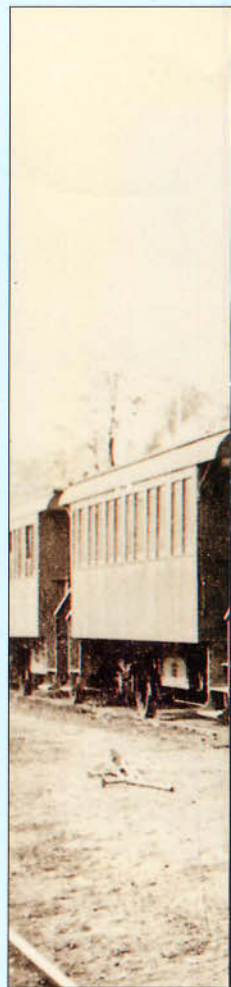
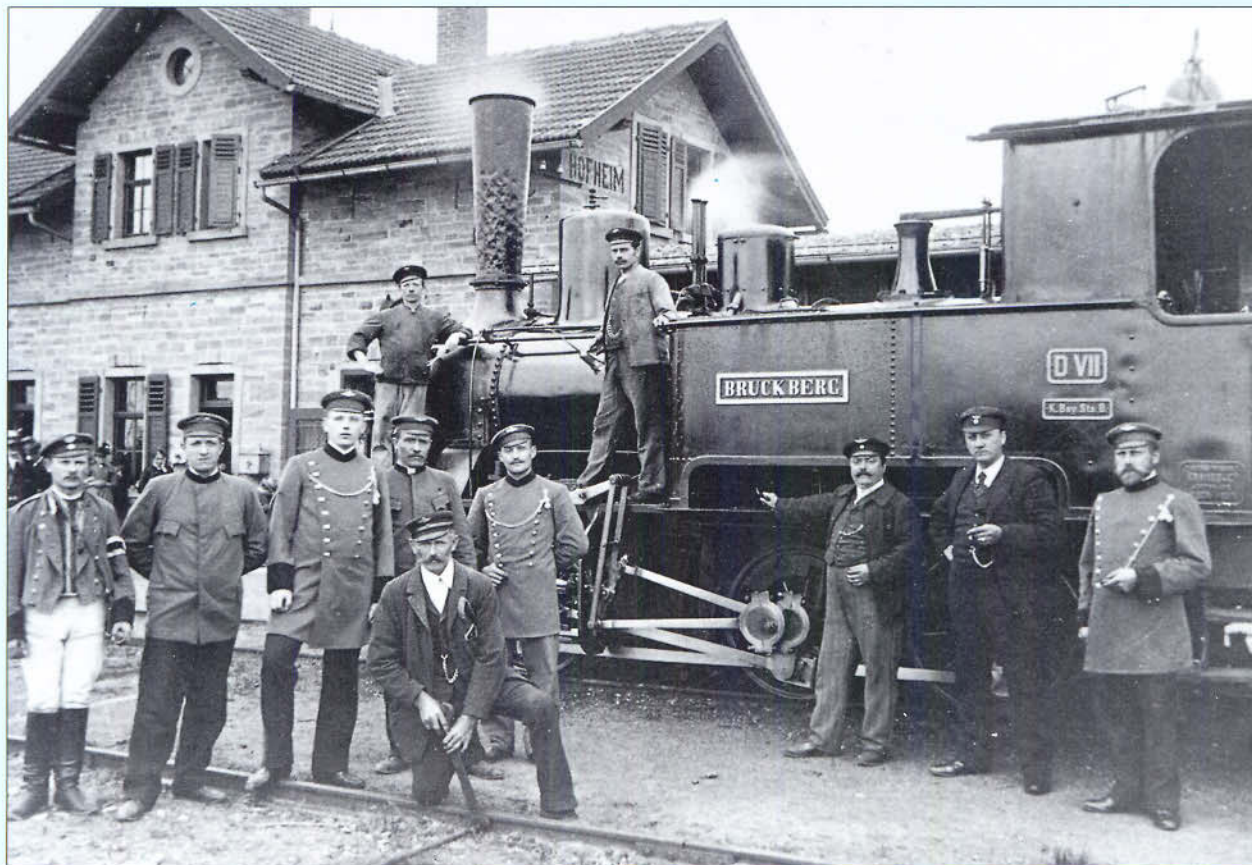
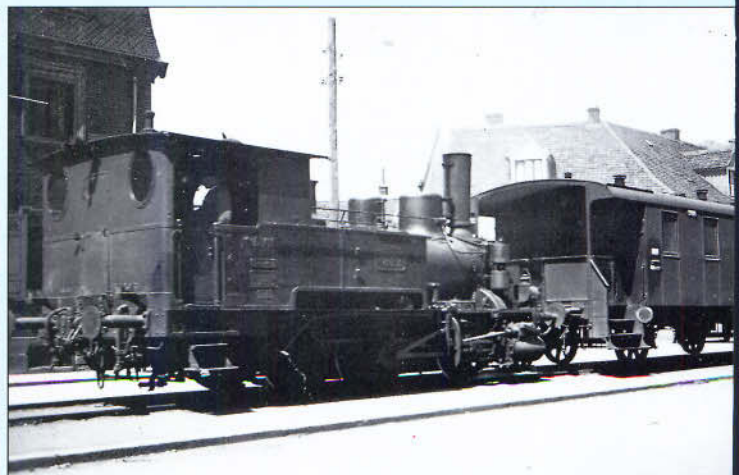


Bild 218: D VII BRUCKBERG mit dem Bahnpersonal von Hofheim. Der Kamin mußte offensichtlich häufiger durch gezielte Hammerschläge wieder auf Durchgang gebracht werden.

Bild 219: In Bischofsheim/Rhön ließen sich die Eisenbahner in ihren schmucken Uniformen vor einer D VII ablichten, von der nur die ersten beiden Ziffern 88 der Inventarnummer lesbar sind.

Bild 220 (unten links): Localbahnzug Forchheim – Höchstädt, gezogen von einer nicht identifizierbaren D VII.

Bild 221: Auf der Strecke Erlangen – Gräfenberg ist die D VII 1868 mit ihrer Localbahngarnitur in den Straßen von Erlangen unterwegs.



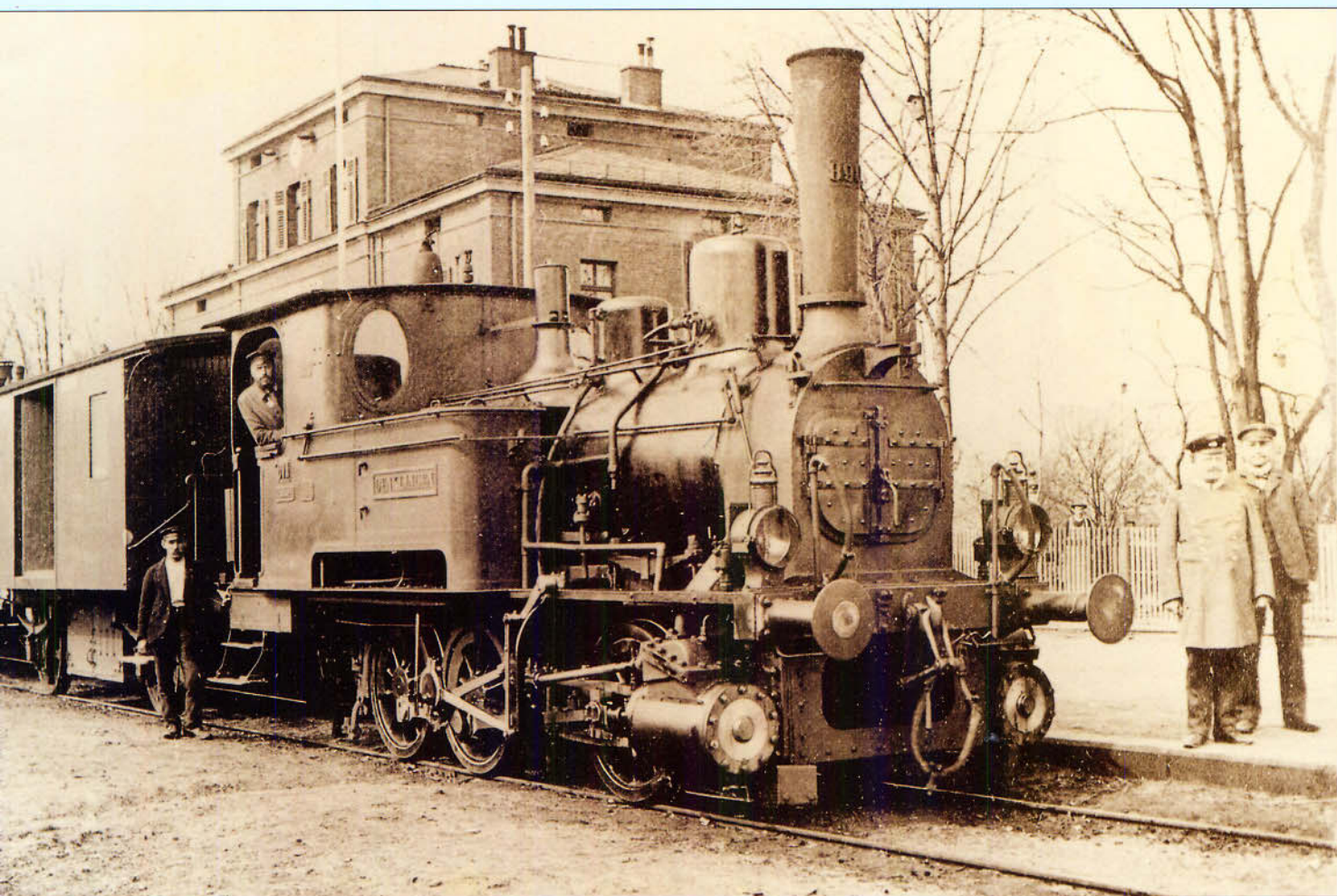


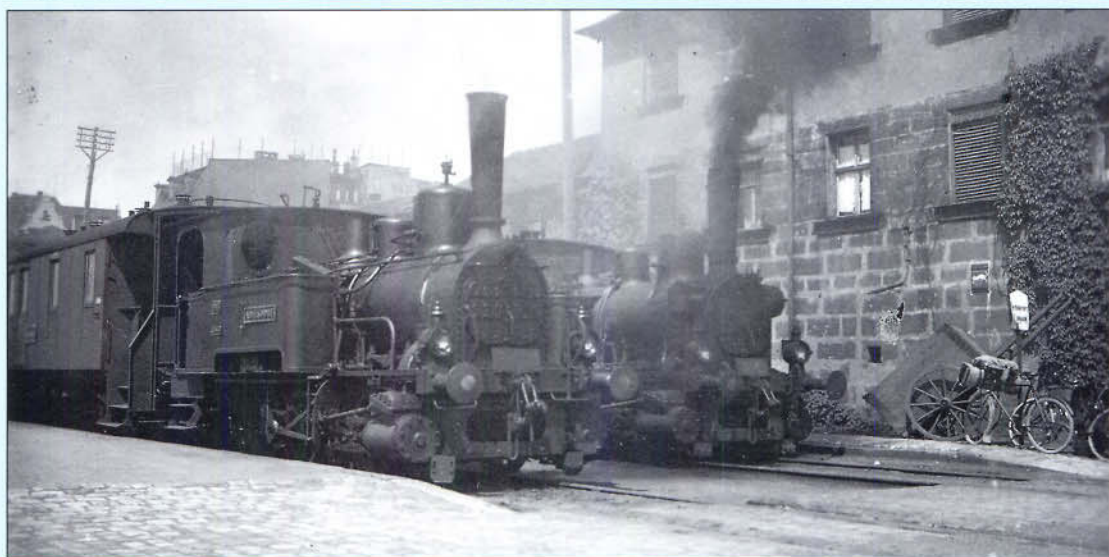
Bild 222: Auch zwischen Saal und Kelheim war viele Jahre die D VII, hier die DENKLINGEN, unterwegs.

Abb.: VM Nürnberg

Bild 223: In Erlangen warten die D VII ADELSORF und 1868 mit ihren Zügen nach Herzogenaurach und Gräfenberg auf den Abfahrauftrag.

Bild 225 (unten rechts): In Erlangen wartet die D VII ADELSORF auf ihren nächsten Einsatz.

Bild 224: Hinter der D VII WAGING ist ein Localbahn-Güterwagen GwL mit der Nr. 18 857 eingereiht. Der Aufnahmeort ist leider unbekannt. **Abb. 218 bis 221, 223 bis 225:** Sammlung Asmus



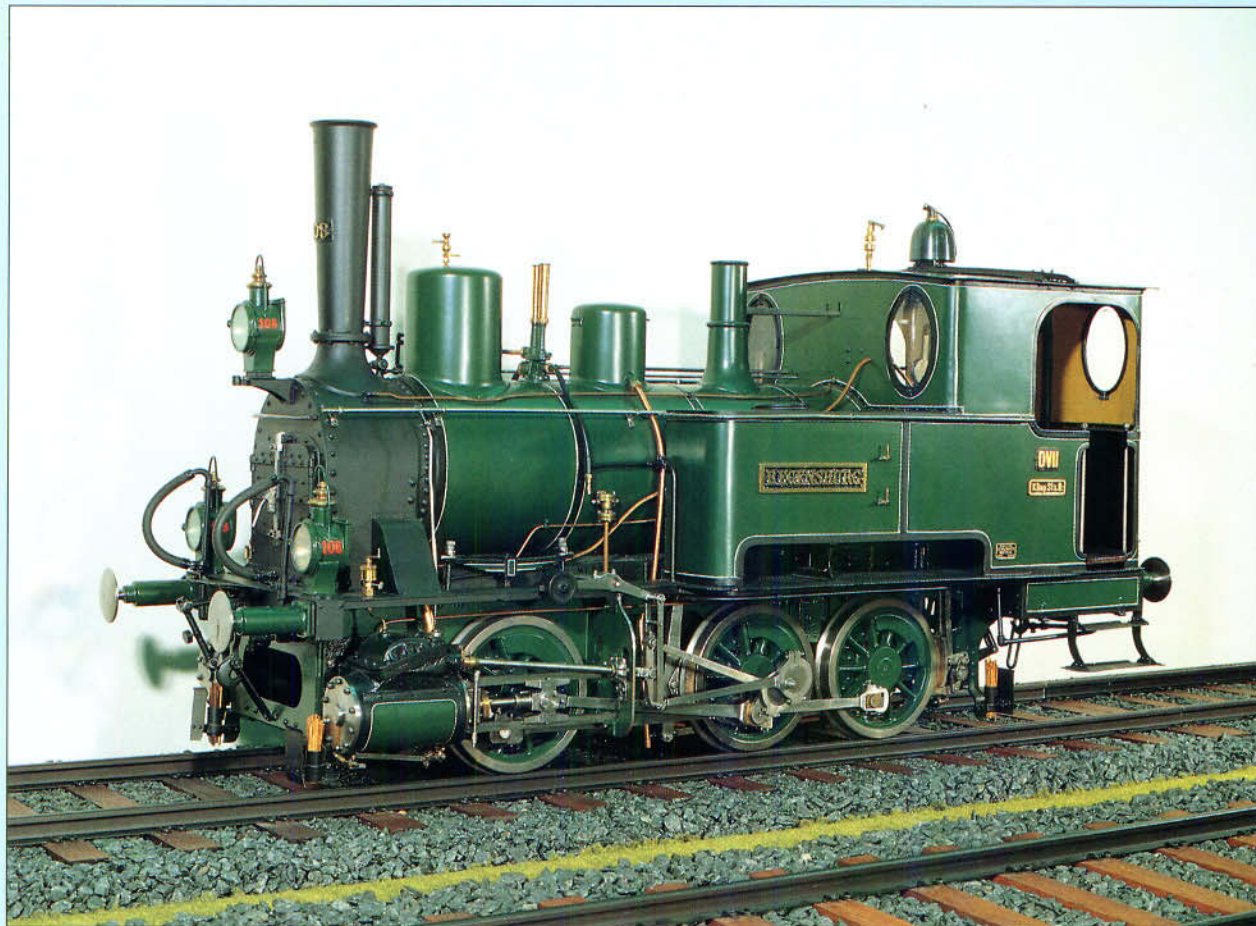
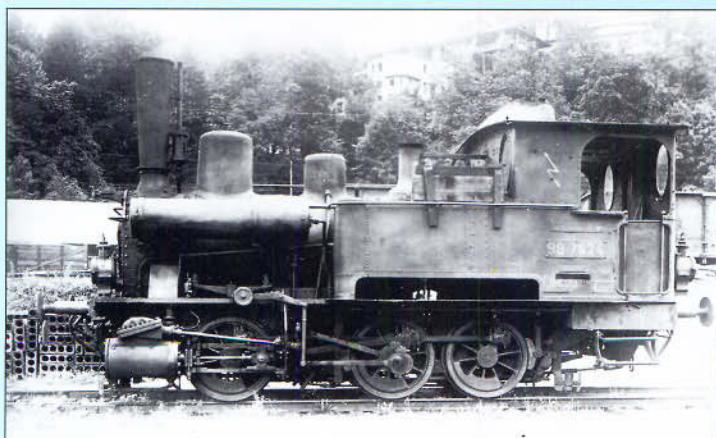


Bild 226: Natürlich muß auch die D VII im Nürnberger Verkehrsmuseum mit einem Modell vertreten sein. **Abb.: Merker Verlag**

Bild 227: Um das Jahr 1933 stehen die 98 7657 (ex D VII 1853) und die C VI 54 1342 in ihrem Heimat-Bw München Ost auf dem Schrottleis.



Bilder 229 und 230 (ganz unten): Die 98 7624 (ex D VII RAMSAU) vom Bw Freilassing wurde 1933 in Berchtesgaden aufgenommen. Obwohl sie noch am 17.8.1933 eine Bremsuntersuchung erhalten hatte, wurde sie bereits am 1.12.1933 ausgemustert. **Abb.: H. Maey, Sig. Merker Verlag**

Bild 228: 98 7669 vom Bw Nürnberg Rbf vor einem Personenzug in Wendelstein bei Nürnberg im Jahr 1931. **Abb. 227 und 228: E. Schörner**

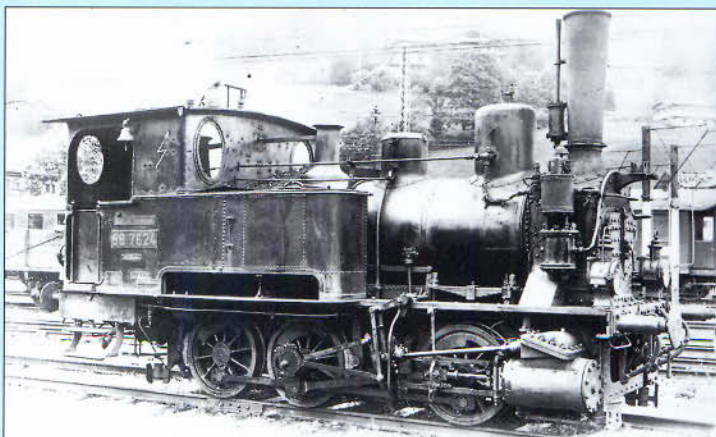
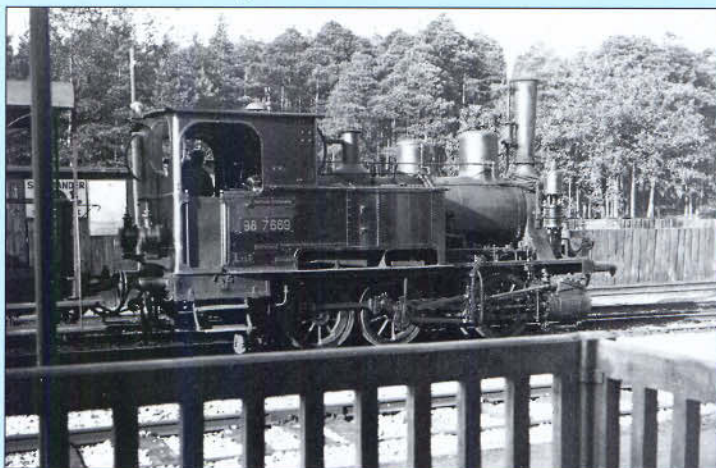




Bild 231: Die 98 7669 im Bahnhof Wendelstein wurde auch noch von vorne aufgenommen.

Bild 234 (ganz unten): Die 98 7639 mit Dampfbläutewerk und Handglocke in Würzburg um 1930. Abb.: H. Maey, Sammlung Merker Verlag

Bild 232: Die ex 98 7666 als Katasterlok 7 des Bw Nürnberg Rbf 1947 in Weiden. Im Führerstand rechts E. Schörner.

Abb. 231 und 232: Nachlaß Schörner

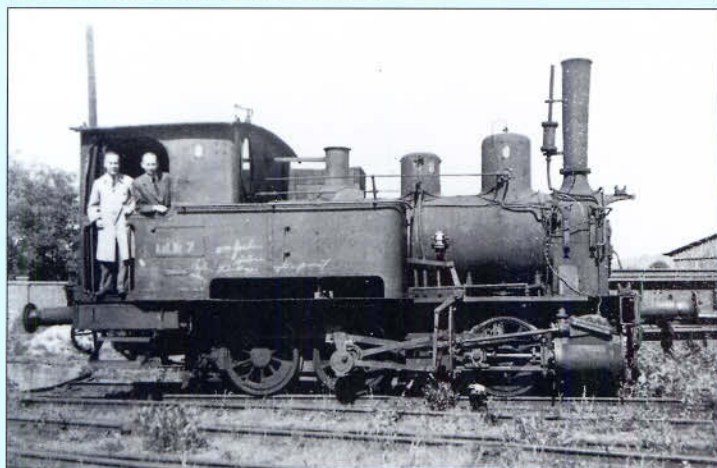
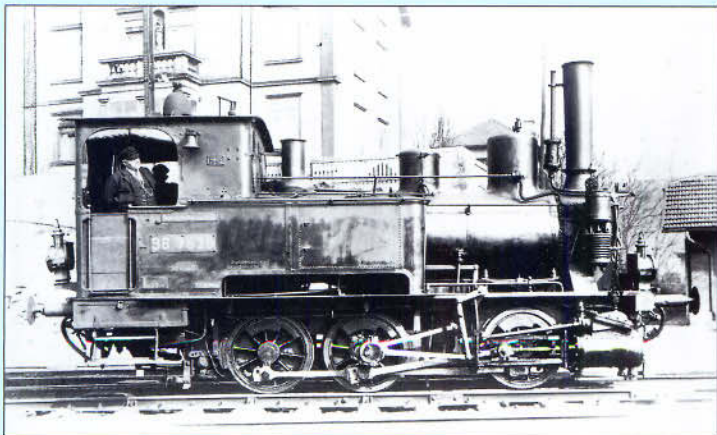
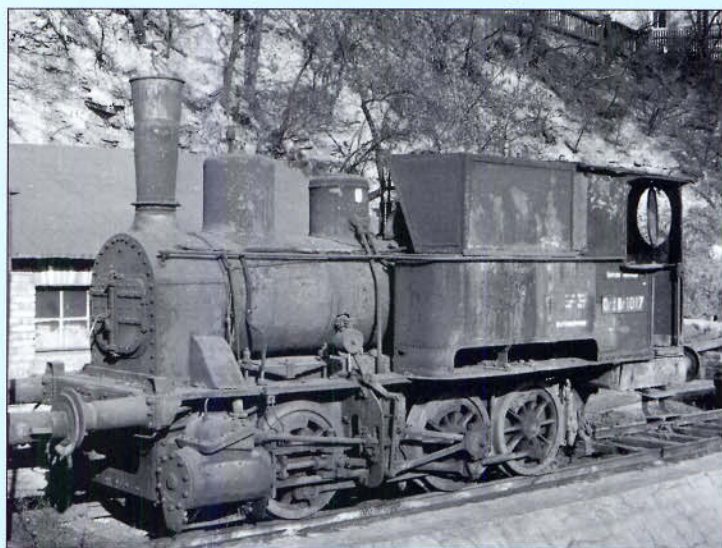
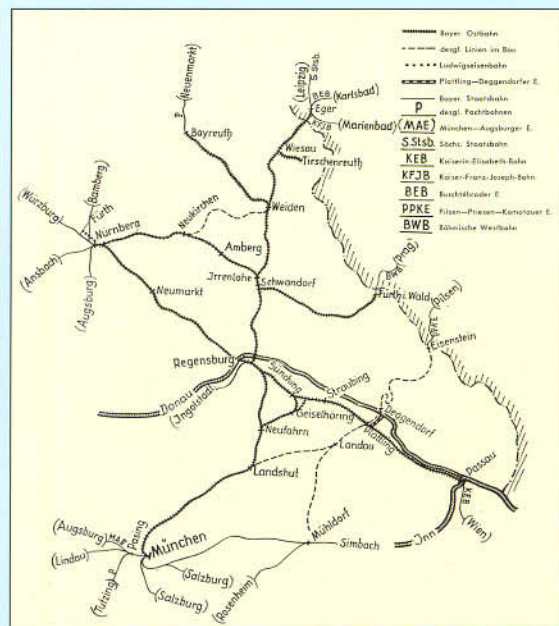
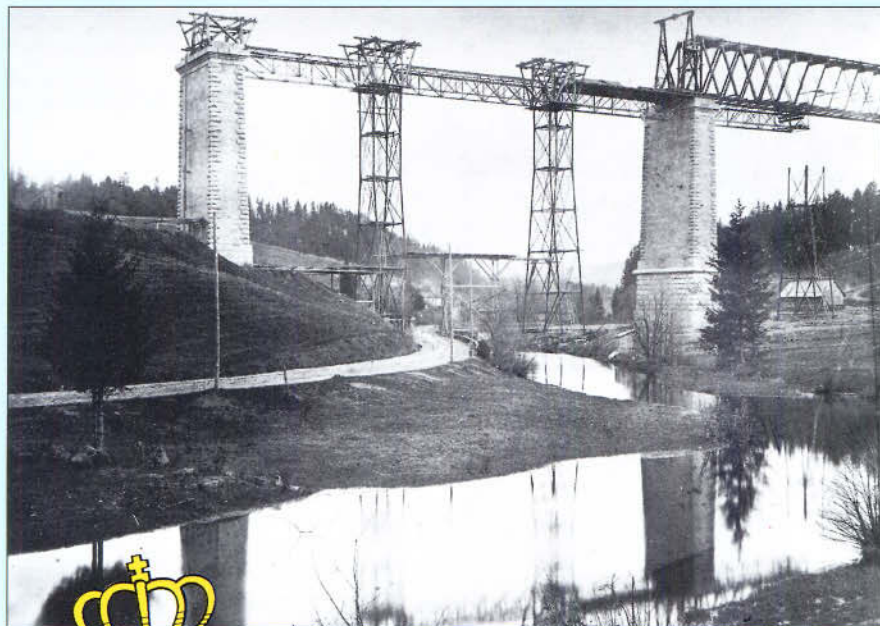


Bild 235 (ganz unten): 98 7639 (Ord.-Nr. 5) mit nachträglich angebrachtem Kohlenaufbau um 1954 in Nürnberg. Abb.: C. Bellingrodt, Sig. MV

Bild 233: Als Schleppzeug 1017 hat die ex 1854/98 7658 am 22.2.1964 im Bw Würzburg bereits ausgedient. Abb.: H. Hufschläger





Die Bayerische Ostbahn

Kgl. privil. A.G. der Bayerischen Ostbahnen 1856 bis 1875

Bis zum Jahre 1854 war der gesamte Westen und Norden des Königreichs mit einem vergleichsweise großzügigen und zusammenhängenden Bahnnetz ausgestattet worden, während der stiefmütterlich behandelte Osten des Landes noch jeglicher Eisenbahnverbindung entbehrte. Es war daher hohe Zeit, daß sich auch dort etwas rührte! Zwar war schon 1851 der Bau einer Bahnverbindung von Nürnberg nach Regensburg geplant, und die Kgl. Eisenbahnbau-Kommission hatte 1855 bereits vier Projekte in Arbeit: Nürnberg – Amberg – Schwandorf – Regensburg, München – Landshut – Donau, Schwandorf – Furth i.W. und Regensburg – Passau, allein es stand noch nicht fest, ob denselben von seiten des Staates nähergetreten werden sollte oder ob die Ausführung privater Initiative unter Bildung einer eigenen Gesellschaft überlassen blieb. Finanzielle Erwägungen und eine infolge der Vorgänge in Österreich (Verkauf der Staatsbahnen an private Gesellschaften) augenblickliche Stimmung der beiden Kammern des Landtags für den Bau der Bahnen von privater Seite führten im Frühjahr 1856 zur Gründung der "Kgl. priv. A.G. d. Bayer. Ostbahnen", abgekürzt BOB, mit Konzession auf 99 Jahre. Die Bahn erhielt eine staatliche Zinsgarantie von 4,5% des gesamten Bau- und Investitionskapitals auf 35 Jahre. Das Anfangskapital betrug 60 000 000 Gulden, wobei auch ausländisches Kapital beteiligt war. Die Regierung behielt sich gewisse Rechte vor, u.a. eine Telegraphenleitung längs der Bahn, Benützung durch die Post und Anteilnahme am Gewinn, falls die Rente über 5% steigen sollte.

Die von seiten des Staates bis dahin aufgestellten Projekte gingen nun an die Ostbahn über, z.T. auch das beteiligte Personal, vor allem der erfahrene Paul Camille von Denis als Direktor und Bauleiter der Ostbahn von 1856 bis 1864. 1857 setzten die Bauarbeiten an verschiedenen Stellen ein und wurden so

energisch betrieben, daß die einzelnen Strecken häufig früher als vorgesehen in Betrieb kamen:

München – Landshut (72,85 km) am 3.6. 1858, Nürnberg – Schwandorf – Regensburg, Landshut – Regensburg und Geiselhöring – Straubing 1859, Straubing – Passau 1860 und Schwandorf – Furth i.W. 1861. In Passau fand der Anschluß an die K.k. priv. Kaiserin-Elisabeth-West-Bahn 1861 und in Furth i.W. an die K.k. priv. Böhm. Westbahn statt, welche um die gleiche Zeit die Bahn von Prag her baute. Außer den oben erwähnten, die erste Gruppe bildenden Strecken entstanden in den Jahren 1863 bis 1875 noch die Linien Schwandorf – Weiden – Eger, Weiden – Bayreuth, Nürnberg – Neumarkt i.O. – Regensburg und die Abkürzungen Sünching – Straubing und Neufahrn – Regensburg, ferner Weiden – Neukirchen, Plattling – Landau – Mühldorf. Von der Ostbahn begonnen, aber erst 1877 bzw. 1880 vollendet wurden die Linien Plattling – Deggendorf – Zwiesel – Eisenstein mit Anschluß an die Pilsen-Priesener Bahn und Landshut – Landau. Dazu kam noch die Flügelbahn Wiesau – Tirschenreuth. Insgesamt betrug die Netzlänge 904 km.

Die finanziellen Erträge der Ostbahn waren recht günstig, da Verwaltung und Betrieb sehr gut geleitet waren. Die staatliche Zinsgarantie wurde nie in Anspruch genommen. Für die benachbarten Linien der Staatsbahn begann die Ostbahn bald eine unangenehme und schädigende Konkurrenz zu werden, weshalb die Staatsbahn-Verwaltung sich bemühte, wenigstens einen Teil des auf die Ostbahn übergegangenen Verkehrs durch entsprechende Tarifgestaltung wieder auf ihre Linien zu ziehen. Diese Maßnahme und die Konkurrenz einiger inzwischen entstandener ausländischer Linien drückten die Rente der Ostbahn so merklich herunter, daß im Jahre 1874 zum ersten Mal die Rente unter den garantierten Zinsfuß sank. Dieser Umstand, sodann das Bestreben, die beide Bahnen schädigende

Tarifkonkurrenz auszuschalten, sowie die Verstaatlichungsidee, die damals allenthalben in den Köpfen spukte, führten 1875 zum Übergang der Bayerischen Ostbahn an den Staat, der das gesamte Netz und die im Bau begriffenen Linien ab 1.1.1875 übernahm und in der Generaldirektion eine besondere "Abteilung für den Betrieb der Ostbahnen" einrichtete. Übernommen wurden 772 km in Betrieb stehende Linien, außerdem die noch unvollendeten Strecken und die seit 1866 im Betrieb der Ostbahn stehende Strecke der Deggendorf-Plattlinger Bahn von 8,5 km Länge, die jedoch bald ganz aufgelassen wurde. Der gesamte Fuhrpark der Ostbahn, der am 1. Januar 1875 an die Kgl. Bayer. Staatsbahn überging, belief sich auf 187 Lokomotiven mit 175 TENDERN, wozu noch die zwei kleinen Tenderlokomotiven der Deggendorf-Plattlinger Bahn kamen. Außerdem gingen mehr als 4300 Wagen an die Staatsbahn über; deren gesamte Netzlänge stieg durch diesen Zuwachs bereits auf 3649 km.

Das Fahrmaterial der BOB wurde bei den analogen Staatsbahn-Klassen eingereiht, blieb aber – von Ausnahmen abgesehen – für lange Zeit, eigentlich zeitlebens, im angestammten Gebiet und auf einigen an dasselbe angrenzenden Linien, so daß Ostbahn-Fahrzeuge zunächst in Nürnberg und München zu sehen waren, wo die BOB eigene Aufnahmegebäude, Heizhäuser etc. besessen hatte. Der Bahnhof der BOB in Nürnberg schloß direkt an den Staatsbahnhof an und erstreckte sich mit seinen Gleisanlagen gegen Osten. Die viergleisige Halle der Ostbahn in München wurde bis 1881 von der Staatsbahn benützt und erst dann im Zusammenhang mit dem Neubau des Centralbahnhofs abgebrochen. Ziemlich genau an ihrer Stelle steht heute (1935; die Red.) der sogenannte Nordbau.

Später zeigten sich Ostbahn-Fahrzeuge auch in Augsburg, von Ingolstadt kommend, und ebenso im Betrieb der Donaubahn Regensburg – Ingolstadt – Donauwörth – Neuoffingen,

Bild 238: Im Juli 1877 passiert ein Güterzug Richtung Eisenstein, gezogen von einer C-Lok, die gerade fertiggestellte Ohebrücke bei Regen.

Abb. 236 u. 238: VM Nürnberg

Bild 237 (linke Seite innen): Die Eisenbahnen im nordöstlichen Bayern kurz vor der Verstaatlichung der Ostbahn. **Abb.: Slg. Hufschläger**

Bild 236 (linke Seite außen): Bauzustand der Ohebrücke bei Regen am 24.4.1877.



an den Personenzügen auf der ganzen Linie, nicht aber an Güterzügen. Auf der Teilstrecke Ingolstadt – Donauwörth – Neuoffingen liefen nur die Crampton-Umbaulokomotiven B 79 bis B 90 und die aus den Jahren 1873 und 1875 stammenden B 91 bis B 109 neben der Staatsbahn-B VIII, während von Ingolstadt nach Augsburg außer diesen Maschinen auch die B 1 bis B 66 kamen.

Daher bestanden auch die Zuggarnituren, namentlich auf der Donautalbahn, zumeist aus Ostbahn-Material. Dieses zeigte kurzradständige, leichte, niedrige Vehikel, deren Dach etwas stärker gewölbt war als jenes der Staatsbahn-Waggons, so daß ein hochgewachsener Mensch sogleich beim Einsteigen Gelegenheit hatte, seinen Kopf an der niederen Decke gehörig anzustoßen. Auch die wohl bekannten vierfenstrigen Ci, die ersten dieses Systems, waren dortmals gelegentlich zu sehen.

Es bot sich also reichlich Gelegenheit, die Besonderheiten des Ostbahn-Materials zu studieren. In lebhafter Erinnerung sind dem Verfasser die mit Goldleisten umrahmten Coupés I. Klasse mit ihren alten Kutschen entlehnten schnabelförmigen Enden des Wagenkastens, wie sie noch viel später (1907/08) bei teilweise recht alten Fahrzeugen der französischen Westbahn zu sehen waren. Erwähnt sei noch, daß die kleinrädriigen Umbauten, also die Maschinen B 67 bis B 79, welche sonderbarerweise auch bei der Klasse B IX eingereiht waren, immer im Landshuter und Passauer Bezirk blieben und von dort nach München, Regensburg und Plattling, vielleicht auch Mühlendorf verkehrten.

Nach dem Übergang der BOB an den Staat soll deren zuletzt beschaffte Eilzugtype, Serie B 97 bis B 109, mit nur 1696, später 1716 mm Raddurchmesser auf diversen Staatsbahn-Strecken mit 10‰ Steigung, z.B. Freilassing – Rosenheim, auf welchen die Staatsbahn-B IX infolge ihres großen Raddurchmessers an schweren Zügen oft ziemliche Mühe hatten, ausprobiert worden sein, ohne daß jedoch diese Versuche zu dauernder Verwendung geführt hätten. Mit dem kleineren Treibraddurchmesser waren die Ostbahner gegenüber der B IX wohl im Vorteil, allein hinsichtlich Kesselleistung, Zugkraft und Reibungsgewicht unterlegen, und dieses Manko konnte durch den

Vorteil des kleineren Rades allein nicht ausgeglichen werden. So betrugen die Zugkräfte bei

B 91 bis B 96	2300 kg
B 97 bis B 109	2550 kg
Staatsbahn-B IX	2700 kg

jeweils bei 50% des max. Kesseldrucks.

Überhaupt waren die meisten Ostbahn-Maschinen, ihren bescheidenen Abmessungen gemäß, namentlich die Eilzugslokomotiven der B-Klasse und die reinen Güterzugslokomotiven der C-Klasse, den gleichartigen Staatsbahn-Schwestern der Klassen B IX und C III nicht ebenbürtig, obzwar sie an sich gute und beim Personal nicht unbeliebte Maschinen waren, die konstruktiv sogar in manchem Punkt – wie z.B. bezüglich des geschickt verringerten vorderen Überhangs – den Staatsbahn-Kolleginnen voraus waren.

Die bescheidenen Abmessungen und die sich hieraus ergebenden sehr geringen Achsdrücke sämtlicher Maschinen der B-Klasse von kaum 10 t deuten darauf hin, daß der Oberbau – wohl aus ökonomischen Gründen – relativ leicht gehalten wurde, obzwar die verwendeten 6-m-Vignole-Schienen 30 kg/m Gewicht besaßen und ca. 8 Schwellen von 2,40 m Länge auf eine Schiene trafen. Dadurch erwuchsen dem Lokomotivkonstrukteur sehr lästige Fesseln und Beschränkungen, die nur die Entstehung eines Fahrzeugs von geringer bzw. unzulänglicher Leistungsfähigkeit ermöglichten. Vielleicht sind auch die niedrigen Kesseldrücke der Ostbahn-Lokomotiven, die auch zu einer Zeit, als Maffei für die Staatsbahn-Lokomotiven schon längst 10 atm anwandte, noch beibehalten wurden, hierauf zurückzuführen. Während der ganzen Zeit des Bestehens der Ostbahn blieb es bei maximal 9 atm – auch für die letzten, im Jahre 1875 gelieferten Lokomotiven.

Der maximale Achsdruck betrug bei den B-Maschinen bis zuletzt nur 10 t, bei jenen der C-Klasse 12 t. Eine Ausnahme machten nur die 2 Versuchslokomotiven der E-Klasse, bei denen die Achsdrücke infolge Aufsetzens eines Kessels von der Rost- und Heizfläche der Klasse B 1 bis B 66 natürlich wesentlich höher stiegen und bei der hinteren Achse fast 15 t erreichten. Erst unter dem Staat wurden für die Lokomotiven der B-Klasse teilweise Ersatzkessel mit 10 atm Dampfdruck und ver-

längerter Feuerbox beschafft, wodurch die Leistungsfähigkeit des Kessels und auch das Adhäsionsgewicht etwas erhöht wurden.

In gewissem Gegensatz zu dieser fast bescheiden und ängstlich anmutenden Zurückhaltung beim Fahrzeugbau stand die großzügige Art, mit welcher Bahnkörper, Brücken etc. für späteren zweigleisigen Ausbau fast durchwegs ausgeführt wurden. Auch das Signal- und sonstige Sicherungswesen war bereits gut ausgebildet, obzwar meines Wissens ausländischen und norddeutschen Vorbildern entnommen.

Der technische Betrieb war gut geleitet, es passierten wenig Unfälle, vielleicht aber, daß der etwas stark ausgeprägte, auf sparsame Wirtschaft abzielende kaufmännische Geist der Entwicklung auf technischem Gebiet gelegentlich zum Hindernis wurde. Fatalerweise ist aus den Zeiten, da die BOB selbständig war, über ihren Betrieb, die Verteilung, Verwendung und Leistung ihrer Lokomotiven nur sehr wenig mehr bekannt, und Gewährsleute in hohen Lebensjahren, die in der Lage wären, noch selbst Gesehenes und Erlebtes über die Ostbahn zu berichten, fehlen ebenfalls, da die in Frage kommende Zeit doch schon zu weit zurückliegt. Es ist daher doppelt bedauerlich, daß niemand in früherer Zeit entsprechende Aufzeichnungen über die Ostbahn gemacht bzw. hinterlassen hat und somit die verlässige Überlieferung versagt ist.

Dagegen haben sich im Archiv des Maffei-schen Eisenwerkes, aus welchem alle Lokomotiven der BOB stammen, fast sämtliche Originalzeichnungen der von der BOB beschafften Lokomotiven in sorgfältiger Ausführung und gut erhalten vorgefunden, so daß wir wenigstens über das ursprüngliche Aussehen der diversen Maschinen genügend unterrichtet sind. Ja, sogar der schöne, hellbraune Anstrich mit dunkler Einfassung der Lokomotiven ist auf einer Zusammenstellungszeichnung am Zylinder und einem Teil des Kessels der Crampton-Lokomotive mit aller Sorgfalt angegeben. (Anm.d.Red.: Diese Zeichnungen befinden sich heute nicht mehr im Krauss-Maffei-Archiv.) Leider aber fehlen brauchbare Photographien aus der ersten wie auch späteren Ostbahnzeit vollständig; nur Aufnahmen der Modelle im Nürnberger Museum der

Crampton-, Stephenson- und Personenzugslokomotiven B 1 bis 66 sind vorhanden. Erst aus der Staatsbahnzeit (neunziger Jahre und später) sind einige Aufnahmen in mehr oder weniger vollkommener Form vorhanden.

Der Maschinenpark der BOB umfaßte insgesamt neun verschiedene Lokklassen und zeigte, da alle Maschinen aus derselben Fabrik stammten, eine gewisse Einheitlichkeit:

- 12 Stck. 2A-gekuppelte "Crampton"-Lokomotiven für Eil- und Personenzüge, A 1 bis A 12, mit Namen, geliefert 1857.
- 12 Stck. 1A1-gekuppelte Lokomotiven der "Stephenson"-Bauart, A 13 bis A 24, von 1859.

Beide Serien wurden 1869/70 bzw. 1871/72 in 1B-gekuppelte Lokomotiven umgebaut und in Klasse B überführt (B 79 bis B 90, B 67 bis B 78).



Die ersten Lokomotiven, welche die BOB für den Personenverkehr beschaffte, gehörten der sogenannten "Crampton"-Type an, ein seltener Fall, der seine Erklärung wahrscheinlich darin findet, daß sich die Crampton-Lokomotive um diese Zeit für höhere Fahrgeschwindigkeiten bereits durchgesetzt hatte und in gewissem Ansehen stand. Der Direktor P.C. v. Denis hatte diese Maschinentype bereits bei

- 66 Stück 1B-gekuppelte Lokomotiven für Personen- bzw. gemischte Züge B 1 bis B 66, gebaut 1858 bis 1865.
- 2 Stück B-gekuppelte Lokomotiven für Eil- und Personenzüge, ähnlich den Staatsbahn-B VII, E 1 und E 2, gebaut 1869.
- 12 Stück 3/3-gekuppelte Lokomotiven mit 1524 mm Treibraddurchmesser für gemischten Dienst, C 1 bis C 12, aus den Jahren 1862/63.
- 52 Stck. 3/3-gekuppelte Lokomotiven mit 1255 mm Treibraddurchmesser für Lastzüge, C 13 bis C 64, aus den Jahren 1867 bis 1875.
- 6 Stück 2/3-gekuppelte Lokomotiven mit 1829 mm Treibraddurchmesser für Eilzüge, B 91 bis B 96, gebaut 1873.
- 13 Stck. 2/3-gekuppelte Lokomotiven mit 1696 mm Durchmesser für Eil- und Personenzüge, B 97 bis B 109, gebaut 1875.
- 12 Stück 2/2-gekuppelte Tenderlokomotiven für Vershubdienst, D 1 bis D 12, geliefert zwischen 1867 und 1873.

Im ganzen waren dies 187 Lokomotiven mit 175 Tendern. Dazu kamen die zwei Stück 2/2-Tenderlokomotiven der Deggenhof-Plattlinger Bahn, DEGGENDORF und BAYER. WALD, die als D 13 und D 14 von der Ostbahn geführt wurden und mit dieser an die Bayer. Staatsbahn übergingen.

Eine besondere Eigentümlichkeit bildete bei den Ostbahn-Lokomotiven die Numerierung, welche keine fortlaufende war, wie sonst üblich, sondern sie begann bei jeder der verschiedenen Klassen A bis E stets wieder mit 1, so daß bei der Klasse A nur 1 bis 24 vorhanden war, bei B jedoch, Personen- und Eilzugslokomotiven umfassend, 1 bis 109 besetzt war und bei C die Nummern 1 bis 12 und 13 bis 64 liefen. Dazu kamen noch E 1 und E 2 und D 1 bis D 12.

Das gleiche Schema hat die benachbarte Böhmisches Westbahn, mit der die BOB in Furth i.W. in Berührung kam, für ihre Lokomotiven zur Anwendung gebracht und dasselbe vermutlich von der BOB übernommen.

Lokomotiven A 1 bis A 12

der Pfalzbahn kennengelernt, an welche Maffei, der übrigens finanziell maßgeblich an der BOB beteiligt war, bereits 1853 Crampton-Lokomotiven geliefert hatte. Außerdem rechtefertigten die zunächst in Frage kommenden und bereits im Bau befindlichen Strecken der BOB, wie München – Landshut – Geiselhöring – Passau und Geiselhöring – Schwandorf mit vergleichsweise günstigem Streckenprofil von max. 5‰ Steigung, diese Bauform. Gleichzeitig mit den Cramptons wurden für die

gemischten Züge (eigene Güterzüge gab es am Anfang noch nicht) eine 2/3-gekuppelte Type Klasse B bei Maffei in Auftrag gegeben. Von den Cramptons gelangten die beiden ersten namens MÜNCHEN und LANDSHUT (die Endpunkte des ersten Streckenabschnittes bezeichnend) noch im Jahre 1857 zur Ablieferung, während die übrigen 10 Exemplare erst im Laufe des Jahres 1858 fertiggestellt wurden. Diese 12 Maschinen führten ursprünglich neben den Nummern A 1 bis A 12 noch Namen, welche erst beim Umbau entfernt und durch die Bezeichnung B 79 bis B 90 ersetzt wurden.

Von diesen Cramptons der BOB – den einzigen im rechtsrheinischen Bayern – sind die wichtigsten Originalzeichnungen der Maffei'schen Fabrik erhalten geblieben, so daß wir

Technische Daten der Lokomotiven A 1 bis A 12

		Urzustand	Umbau 1869/71
Bauart		2 A n2	1 B n2
Treibraddurchmesser	mm	1829	1830/1850 ¹⁾
Laufwagendurchmesser	mm	1219	1220/1255
Länge über Puffer/Lok und Tender	mm	13710	13220
Achsstand Lok	mm	3962	3960 ²⁾
Zylinderdurchmesser	mm	394	394
Kolbenhub	mm	609	609
Rostfläche	m ²	1,12	1,46/1,6/1,7
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	6,30	7,20
Anzahl der Heizrohre		196	169/198/202/207
Durchmesser der Heizrohre	mm	40/45	40/45, später 46/52
Länge der Heizrohre	mm	3124	3030/2915/2820/2750
Heizfläche der Heizrohre	m ²	76,90	72,60
Verdampfungsheizfläche	m ²	83,20	79,80
Höchstgeschwindigkeit	km/h		
Kesselüberdruck	bar	6, später 7	8, später 9 ³⁾
Leergewicht	t	ca. 23,5	29,7 bis 30,4
Dienstgewicht	t	ca. 26,0	32,4 bis 33,2
Reibungsgewicht	t	ca. 11,0	20,4 bis 21,4

Tender 3 T 7

Raddurchmesser	mm	
Achsstand	mm	
Leergewicht	t	
Dienstgewicht	t	
Wasservorrat	m ³	7,0
Kohlevorrat	t	4,0

Anmerkungen:

¹⁾ bei Lok 1081 1524 mm

²⁾ bei Lok 1081 4061 mm

³⁾ bei vollständigen Ersatzkesseln 10 bar

Bild 240 (ganz unten): Übersichtszeichnung der Klasse A 1 bis A 12. **Abb. 240 und 243:** Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 239: Projektskizze der Klasse A 1 bis A 12. **Abb.: Archiv Krauss-Maffei**

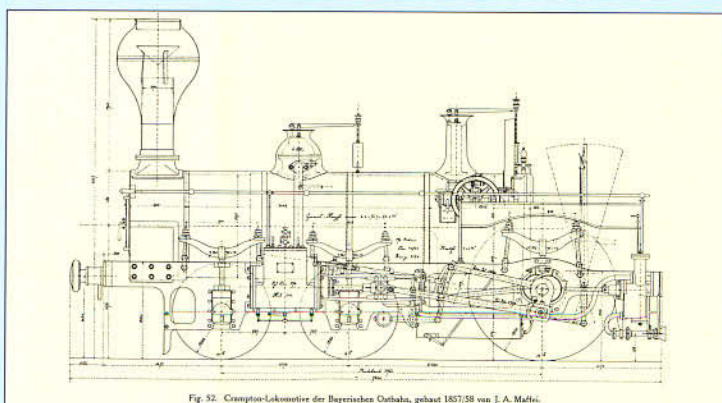
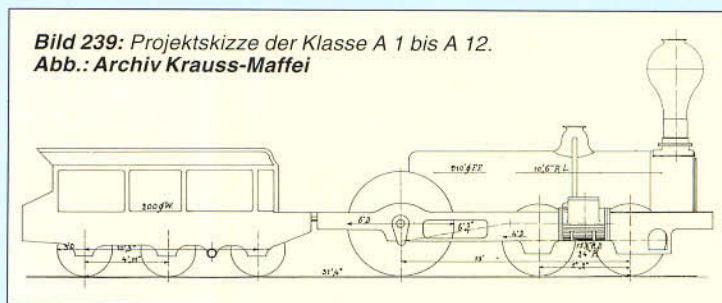


Fig. 52. Crampton-Lokomotive der Bayerischen Ostbahn, gebaut 1857/58 von J. A. Maffei.

über das Aussehen derselben unterrichtet sind. Die Maschinen zeigten im ganzen ungefähr den gleichen Aufbau wie die von Maffei für die Pfalzbahn 1853 gelieferten Cramptons mit Doppelrahmen und Hallschen Exzenterkurbeln, doch befand sich bei den Ostbahnern in der Mitte des Langkessels ein kleiner domartiger Aufbau für den Regulator mit äußerem Zug und äußeren Einströmrohren zu den direkt unterhalb auf den Zylindern sitzenden Schieberkästen.

Ferner war die Anordnung der Schieber und Steuerung von jener bei der Pfalzbahn-Lokomotive verschieden. Nach dem von Maffei bei der Ausstellungsmaschine von 1854, der ROTH, gegebenen Vorbild bewegte die außenliegende Stephensonsteuerung mittels schräg nach oben ansteigender Schieber-schubstange und nach außen gerichtetem Bajonett den über dem Zylinder liegenden Schieber aus Bronze, eine Anordnung, bei welcher alle in Betracht kommenden Teile sehr bequem zugänglich und sichtbar sind. Diese wurde von der BOB bei allen Eil- und Personenzugslokomotiven zur Anwendung gebracht, während sie bei der Staatsbahn trotz ihrer Vorzüge auf das eine genannte A V-Exemplar beschränkt blieb. Bei der Staatsbahn hatte Maffei offenbar freiere Hand bei Konstruktionsdetails, und dem dort herrschenden englischen Einfluß entsprach die Bauart mit Innenschieber besser, schon weil der Anblick nicht durch schräges Gestänge und eckige Schieberkästen gestört wurde. Für den Beschauer bot die Staatsbahn-Anordnung daher ein befriedigenderes Bild.

Der mit seinem Mittel nur 1676 mm ü. S.O. liegende Kessel von ovalem Querschnitt mit glatt anschließender Rauchkammer und Stehkessel trug in der Mitte den Regulatoraufsatz, dessen gußeiserne, schön geformte Verkleidung den oben offenen Kelch gleich einer Lieferung von Staatsbahn-B V zeigte, welchem der nach rückwärts gerichtete Hebel des Gewichtsventils entragte.

In hohem Aufsatz, ebenfalls von einer etwas schweren gußeisernen Verkleidung umgeben, erhob sich über der Box das zweite Ventil, dessen Feder dicht hinter der Brille des Führerstandes angeordnet war. Der Rost der durchhängenden Box war horizontal, wurde aber wahrscheinlich später auf Treppenrost umgebaut. Auffallend war, daß diese Maschinen wie auch die folgenden "Stephensons" (1A1) und die Lokomotiven für Personenzüge B 1 bis B 66 von Haus aus Birnkamin und Funkenteller gleich den Staatsbahn-Torfbrennern trugen, obzwar die BOB meines Wissens nie Torf, anfangs aber möglicherweise Holz, das billig aus dem nahen Bayerischen Wald zu haben war, gefeuert, höchstens Versuche mit Torf angestellt hat. Es kamen vielmehr meines Wissens meist sächsische Kohlen zur Verwendung. Später jedoch, vielleicht erst unter dem Staat, wurden die in unmittelbarer Nachbarschaft billig zu habende, schwefelarme böhmische Braunkohle und der minderwertige Oberpfälzer Lignit verfeuert, zu welchem Zweck die meisten Personenzugslokomotiven der Serie B 1 bis B 66 und sämtliche Lokomotiven der C-Klasse mit Nepilly-Feuerung und dem Ressigschen Funkenfänger im Kamin-aufsatz versehen wurden. Das hochstehende Blasrohr war verstellbar.

Nur die Eilzugslokomotiven von 1873 und 1875, B 91 bis B 96 und B 97 bis B 109, trugen von

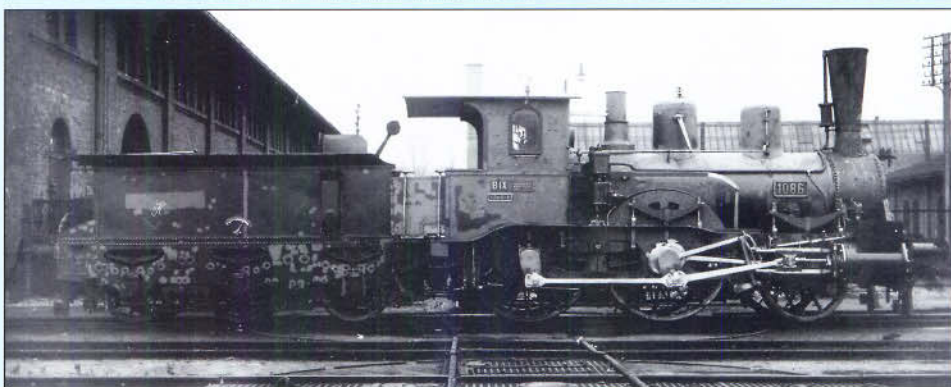
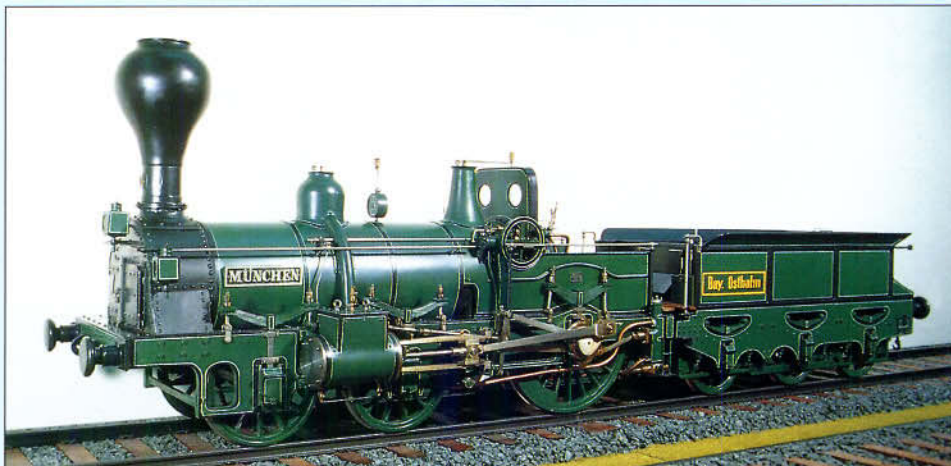


Bild 242: Aus der A 10 SULZBACH entstand in Regensburg durch Umbau die B 84 (ab 1890 bei der Staatsbahn B IX 1086).

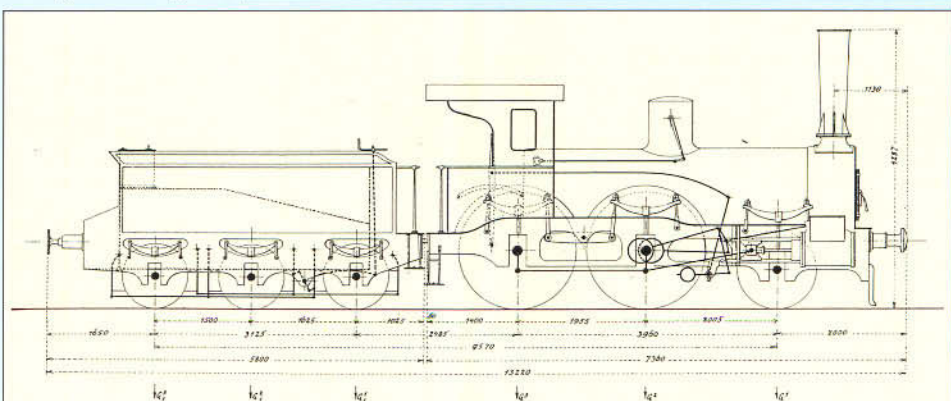
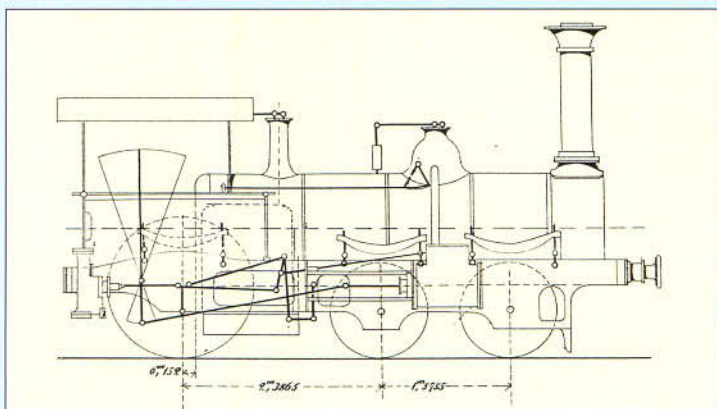
Abb.: Slg. Asmus

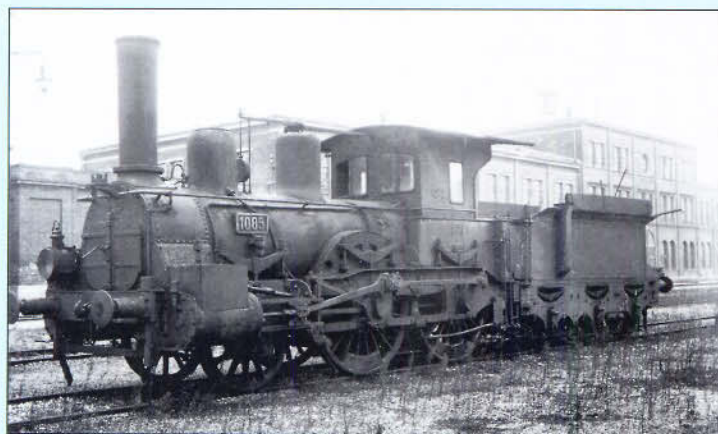
Bild 241 (ganz oben): Modell der A 1 MÜNCHEN im Verkehrsmuseum Nürnberg. **Abb.: MV**

Bild 243: Die A 9 erhielt beim Umbau ein schmales Führerhaus mit außenliegenden Federn.

Bild 244: Skizze der A 1 bis A 12 mit dem nachträglich angebrachten bescheidenen Dach.

Bild 245: Maßskizze der aus den A 1 bis A 12 umgebauten B 79 bis B 90 aus dem Inventar von 1904. **Abb. 244, 245: Slg. Hufschlager**





Bilder 247 (oben), 248 (links) und 251 (rechte Seite oben rechts): Bei diesen Aufnahmen handelt es sich um die ehemalige B IX 1089, die 1908 ausgemustert und zur Heizlok 194 beim Bw Landshut wurde. **Abb.** 251: Slg. Hesselink

Bild 246 (oben links): Ostbahn-B IX 1085 abgestellt im RAW Weiden. **Abb.:** Prof. Lotter, Sammlung Asmus

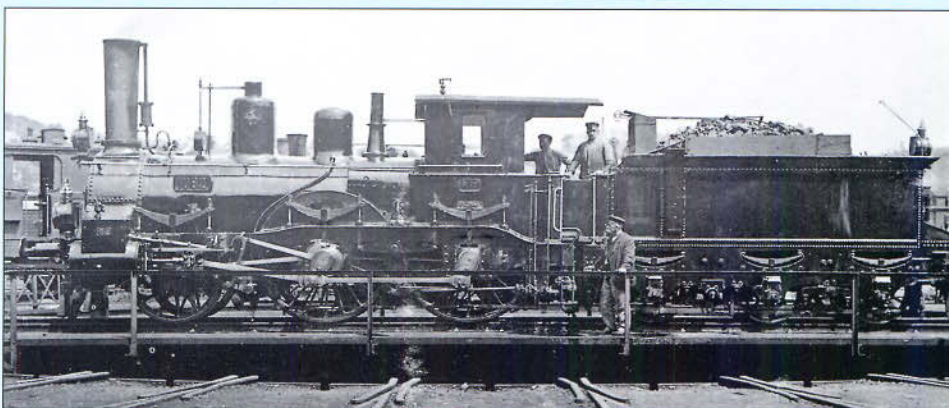


Bild 249: Um 1900 steht die B IX 1082 auf der Drehscheibe des Bw Passau.

Anfang an den der ersten Staatsbahn-B IX-Serie von 1874 ähnlichen, geraden Blechkamin von guter Form, woran nie, auch nicht während des Staatsbetriebs, etwas geändert wurde.

In dem äußeren Doppelrahmen waren in gleicher Entfernung von je 1574 mm Abstand von der Zylindermitte die beiden Laufachsen von 1219 mm Durchmesser gelagert; im Abstand von 2388 mm war hinter der durchhängenden

Box die Treibachse angeordnet, deren geschmiedete Räder 1829 mm Durchmesser maßen. Derselbe wurde erst später unter dem Staat auf 1850 mm vergrößert.

Bei dieser Anordnung ergab sich eine für eine Crampton-Lokomotive relativ günstige Achsbelastung, indem die führende Laufachse und die Treibachse mit je 11 t belastet waren, während der Rest von ca. 4 t auf die mittlere Tragachse entfiel. Auch die Treibstangenlänge mit 1944 mm sowie die Abmessungen des Steuerungsgestänges können als günstig bezeichnet werden. Die Tragfedern, unter sich unabhängig, waren oberhalb des Rahmens angeordnet.

Zur Kesselspeisung dienten zwei kurzhubige Pumpen mit Antrieb vom Rückwärts-Exzenter; sie waren beiderseits am Rahmenhinterende angebracht. Außerdem war oben an der linken Seite des Stehkessels, dem Heizer bequem zugänglich, eine Schwungradpumpe befestigt, die jedoch erst in späteren Jahren hinzugefügt worden sein dürfte. Von Haus aus waren diese Cramptons nur mit einer Brille von glockenförmig ausgeschnittener Form versehen. Sie erhielten jedoch noch vor dem Umbau ein auf vier Stützen stehendes Dach über dem Führerstand, das mit der Brille nicht verbunden war. Ein vollständiges Führerhaus erhielten sie aber erst bei der Rekonstruktion. Im ganzen bot die Maschine mit ihrem schönen hellbraunen Anstrich ein befriedigendes Bild.

Ihr dreiachsiger Tender faßte 7 m³ Wasser und ca. 4 t Kohlen und war im übrigen in Aussehen und Details den Tendern der gleichaltrigen Staatsbahn-B V ziemlich ähnlich. Das auf den Achslagerkästen angebrachte Eigentumszeichen "B.O.B." behielten sie auch im Staatsbetrieb bis ans Ende ihrer Tage bei.

Wie an den Crampton-Maschinen selbst und noch z.T. ihren Umbauprodukten, so hat auch, scheint es, die Zeit an ihren Tendern manche Veränderung vorgenommen, ja es ist sogar nicht ausgeschlossen, daß einige derselben – allerdings erst unter dem Staat – durch solche von allfällig kassierten anderen Lokomotiven ersetzt worden sind.

Die Wasserkästen der Tender von umgebauten Crampton-Lokomotiven waren schmaler als jene der Staatsbahn-Lokomotiven, indem die Seitenwände der Wasserbehälter mit den äußeren Rahmenwangen bündig waren – ganz nach altenglischer Manier, während dieselben bei den Staatsbahn-Tendern der B VI, C III, B VIII, B IX etc. seitlich über den Rahmen hinausragten.

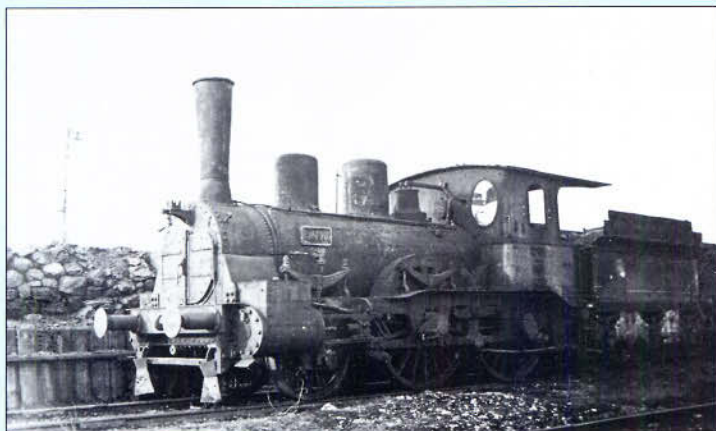
Verbreiterungen in diesem Sinn zeigen sich

Liefer-, Umbau- und Ausmusterungsdaten A 1 bis A 12

Inv. Nr.	Name	Hersteller F.Nr.	Anlieferung	Umbau ¹⁾	in	ab 1892 B IX Ostbahn	Ausmusterung	Anmerkungen
A 1	MÜNCHEN	Maffei 296	12.1857	1871	B 88	1090	1908	Desinfektionslok Regensburg
A 2	LANDSHUT	Maffei 297	12.1857	1869	B 79 ¹⁾	1081	12.1903	vk Schweitzer & Oppler
A 3	FREISING	Maffei 304	12.03.1858	1870	B 81	1083	1908	Vorheizanlage Bw Landshut
A 4	SCHLEISSHEIM	Maffei 305	18.03.1858	1871	B 86	1088	18.04.1908	vk Schweitzer & Oppler
A 5	MOOSBURG	Maffei 306	02.09.1858	1872	B 89	1091	1908	Desinfektionslok
A 6	GEISELHÖRING	Maffei 307	09.09.1858	1872	B 90	1092	16.03.1907	zl CW Reg
A 7	REGENSBURG	Maffei 308	14.09.1858	1871	B 82	1084	14.12.1908	zl 1909
A 8	SCHWANDORF	Maffei 309	19.09.1858	1870	B 80	1082	1908	zl
A 9	AMBERG	Maffei 310	24.09.1858	1871	B 83	1085	22.02.1907	zl
A 10	SULZBACH	Maffei 311	09.1858	1871	B 84	1086	13.09.1907	Vorheizanlage Regensburg
A 11	HERSBRUCK	Maffei 312	03.10.1858	1871	B 87	1089	14.12.1908	WaL 202 Bw Augsburg
A 12	NÜRNBERG	Maffei 313	08.10.1858	1871	B 85	1087	14.12.1908	WaL 201 Bw Augsburg

¹⁾ hatte anfangs die Inv.Nr. B 67, 1871 in B 79 umgezeichnet

²⁾ Umbaujahre anhand der Geschäftsberichte BOB, in anderen Quellen finden sich abweichende Angaben



aber auf keiner der vorhandenen Photographien an TENDERN von umgebauten Cramptons; auch der Tender der 1088, welcher mit Einbau des neuen, verlängerten Wasserkastens den späteren Ostbahn-B IX möglichst angeglichen wurde, zeigte deutlich die alte, schmale Form. Nicht einmal die seitlichen Füllschächte sind, wie ersichtlich, auf diesem Tender angebracht worden. Die Ostbahn-Tender hatten zwischen den beiden hinteren Achsen Ausgleichshebel, was bei den Staatsbahn-B IX nicht der Fall war. Wie die zugehörigen Maschinen, die alle Treibradbremsten erhielten, so wurde auch die Tenderbremse neben der Handbremse für die Westinghousebremse eingerichtet.

Über Verwendung und Verhalten im Betrieb der A 1 bis A 12 ist wenig bekannt, doch haben sie jedenfalls die damals noch recht leichten und nicht allzu stürmischen Eilzüge im Verein mit der nächsten Type, A 13 bis A 24, geführt, bis die gestiegenen Zuggewichte 2/3gekuppelte Lokomotiven notwendig machten, was schließlich zum Umbau in solche führte. Im Jahre 1869 wurde mit ihrer Rekonstruktion begonnen, um die Maschinen noch weiterhin mit Nutzen verwenden zu können. Man war damals noch nicht so "großzügig", alles nicht mehr völlig Brauchbare gleich zum alten Eisen zu werfen, sondern man versuchte, das Alte in einen Zustand zu überführen, der weitere Verwendung ermöglichte. Demgemäß wurde der Umbau in 2/3gekuppelte Maschinen 1869 mit der ersten Maschine, der A 2 LANDSHUT, begonnen. Da der Kessel durch Erhöhung der Dampfspannung an Leistung gewann, andererseits das Adhäsionsgewicht auf nicht ganz 20 t stieg, also immerhin recht bescheiden blieb, konnte der vorhandene Zylinder beibehalten werden, ohne daß ungünstige Verhältnisse bezüglich des Dampfverbrauchs herbeigeführt worden wären.

Da auch die Rekonstruktion der zweiten Maschinenklasse, A 13 bis A 24, beschlossen war und bei dieser Maschine zwei gekuppelte Räder von 1829 mm Durchmesser nicht untergebracht werden konnten, wurde der Treibradsatz der 1A1gekuppelten Stephenson-Klasse in die Crampton-Lokomotive als Kuppelradsatz eingebaut, die Zylinder vor die führende Laufachse verlegt und dieselben so dicht wie möglich an das Rad herangerückt, um keinen zu großen vorderen Übergang zu erhalten. So entstand eine 2/3gekuppelte Lokomotive mit durchhängender Box und allerdings recht kurzem Langkessel und kleiner Rostfläche.

Dabei ergaben sich bei den einzelnen Maschi-

Bild 250 (oben): Im Jahre 1909 wurde aus der B IX 1087 die Kat.-Nr. 201 als Waschlok beim Bw Augsburg.

Bild 252 (rechts): Auch diese unbekannte Ostbahn-B IX fristete ihren Austrag als Waschlokomotive.

Abb. 247 bis 250, 252 und 253: Sammlung Asmus

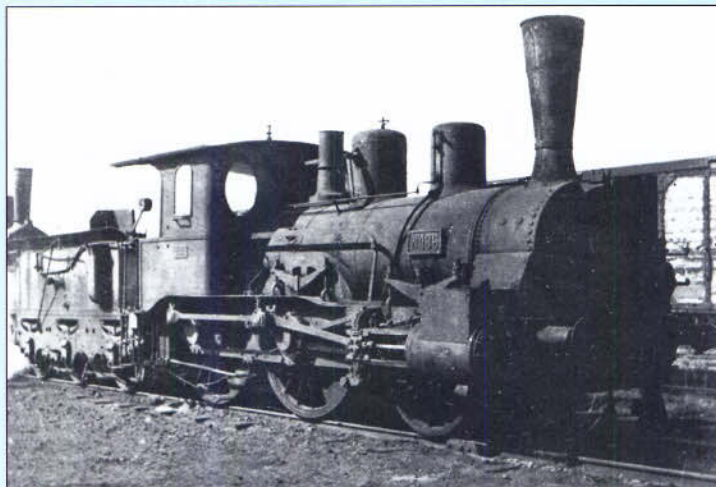


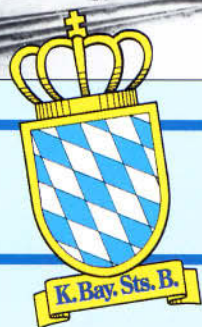
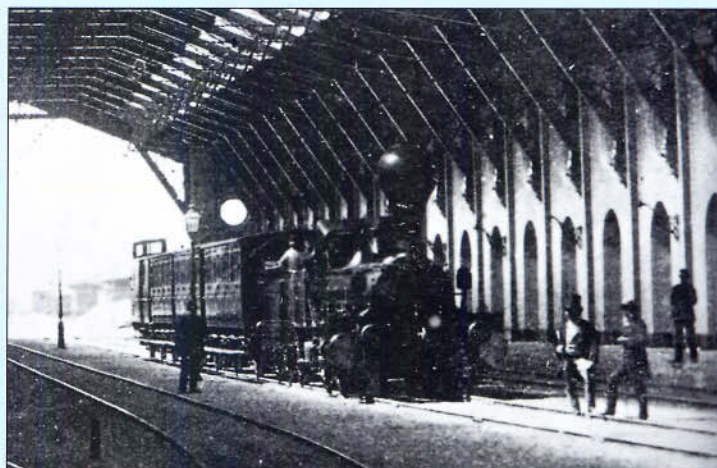
Bild 253: Die A 4 SCHLEISSHEIM wurde 1870 zur B 86 umgebaut. Sie hat zu Staatsbahnzeiten ein breites Führerhaus und Westinghousebremse erhalten.

nen auffallend viele Verschiedenheiten hinsichtlich Heizrohrlänge und deren Zahl, Rostfläche, Belpaire- bzw. Cramptonstehkessel, Dampfdruck, Achslasten, Dom- und Ventilstellungen etc., da im Lauf der Jahre allerlei mehr oder weniger umfangreiche Erneuerungen an den Kesseln vorgenommen wurden und auch völlig neue Ersatzkessel mit verlängerten Röhren, verlängerter und unterstützter Box mit Vergrößerung des Rostes bis auf 1,7 m² und äußerer Verschönerung vorkamen, so daß schließlich kaum zwei Maschinen mehr gleich waren.

Beim Umbau wurde auf den Langkessel ein neuer Dampfdom gesetzt, die Ventilanordnungen bei den einzelnen Exemplaren waren verschieden, der Birnkamin wurde durch einen gußeisernen, sehr schwach konischen ersetzt. Es wurde ein komplettes, vorerst leider nicht gut geformtes und so schmales Führerhaus hinzugefügt, daß die über den Achslagern angeordneten Tragfedern der Kuppel-

achse außerhalb der Führerhausseitenwand zu liegen kamen (Foto der 1085).

Auf diese Weise frisch aufgetakelt und zur 2/3gekuppelten Lokomotive umgestaltet, traten diese 12 Maschinen mit neuem Eifer wieder in den Dienst und verblieben zunächst für Eilzüge, später für Personenzüge, noch bis über die Jahrhundertwende im Betrieb, während welcher langen Zeit die meisten von ihnen noch die erwähnten erheblichen Verbesserungen und Modernisierungen erlebten. Zwar blieben sie auch im Zustand des letzten Stadiums hinsichtlich Kessel und Maschinenleistung hinter den 2/3gekuppelten Staatsbahn-Kolleginnen und auch ihren jüngeren Ostbahn-Schwestern aus dem Jahre 1875 zurück, doch kann gesagt werden, daß durch die Rekonstruktion dieser Maschinen der beabsichtigte Zweck erreicht wurde und sie somit zu reifertigen war, eine Tatsache, die bei vielen mißlungenen oder nur halb gelungenen Rekonstruktionen nicht allzu häufig ist.



Lokomotiven A 13 bis A 24

Was die zweite einfachgekuppelte Eilzugslokomotive der BOB mit der Achsfolge 1A1, die sogenannte Stephenson-Type, anbelangt, so wollte die Ostbahn offenbar auch eine Bauart erproben, die die Bayer. Staatsbahn bereits in mehreren Klassen in Dienst hatte und deren letztes Exemplar, die A V ROTH, auf der Industrieausstellung in München 1854 beifällig aufgenommen wurde. Wahrscheinlich hat die ROTH bei der BOB den Anstoß gegeben, derartige Maschinen auch im eigenen Netz in Dienst zu stellen, um so mehr als Maffei gerade diese Type für die Staatsbahn wiederholt gebaut und seine gewonnenen Erfahrungen bei der ROTH verwertet hatte. So entstand diese ebenfalls 12 Stück umfas-

sende Klasse von Eilzugslokomotiven, welche außer den fortschrittlichen Errungenschaften der ROTH die Vorzüge der Ostbahn-Besonderheiten in sich vereinigte und im ganzen konstruktiv gegenüber der Staatsbahn-Bauart von 1854 immerhin einigen Fortschritt hinsichtlich Steuerungsanordnung, Verringerung des Zylinderüberhangs, etwas günstigere Gewichtsverteilung etc. zeigte. Infolge der anscheinend immer noch bestehenden Scheu vor größerem Radstand entzog sie sich jedoch nach wie vor der Hauptmöglichkeit, einen leistungsfähigeren Kessel und höhere Belastung der Treibachse zu erhalten. Allerdings, die Furcht vor größerem Radstand kann hier kaum den Ausschlag gegeben haben, da die vor dieser Type gebauten Crampton-Lokomotiven erheblich größeren gesamten Radstand

besessen hatten. Es müßte denn sein, daß dieser sich inzwischen nachteilig auf Gleise und Oberbau ausgewirkt und dadurch das Streben, denselben zu verringern, hervorgerufen hat. Es bleibt daher wohl nur die Annahme übrig, daß die leidige Beschränkung des Achsdrucks auf 10 bis 11 t den Bau einer der fortgeschrittenen Zeit entsprechenden Maschine verhindert hat. Schon bei 13 t Achslast hätte sich eine wesentlich leistungsfähigere und bessere Läuferin bauen lassen, wie dies mehrere norddeutschen Beispiele und jenes der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn beweisen. In ihrem konstruktiven Aufbau zeigten diese Maschinen unverkennbar starke Anlehnung an die von Maffei 1852/54 für die Staatsbahn gebauten beiden Klassen A IV und A V und insbesondere, wie erwähnt, die ROTH. Außendoppelrahmen und tunlichste Verkürzung des Zylinder-Überhangs, der größere Treibraddurchmesser von 1829 mm, welcher eine geringe Verschiebung der Treibachse nach vorn erforderte und dadurch die Gewichtsverteilung etwas verbesserte, sowie der der fortgeschrittenen Zeit entsprechend gebaute glatte Crampton-Kessel mit mittlerem Dampfdom und nach hinten stehendem Gewichtsventil bildeten die Besonderheiten dieser Maschinen. Sie waren anfangs wieder nur mit Wetterbrille, später auch mit Dach über dem Führerstand und dem Birnkamin ausgerüstet. Aber der niedrige Dampfdruck von nur 7 atm

Technische Daten der Lokomotiven A 13 bis A 24

		Urzustand	Umbauzustand B 67 – B 78
Bauart		1A1 n2	1B n2
Treibraddurchmesser	mm	1829	1524/1545
Lauferraddurchmesser vorn	mm	1219	1219
Lauferraddurchmesser hinten	mm	1219	–
Länge über Puffer/Lok und Tender	mm	11850	13110
Achsstand Lok	mm	3505	3630
Zylinderdurchmesser	mm	394	394
Kolbenhub	mm	609	609
Rostfläche	m ²	1,12	1,40 ²⁾
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	6,30	7,73 ²⁾
Anzahl der Heizrohre		202	170/196/198/202
Durchmesser der Heizrohre	mm	40/45 ¹⁾	40/45 bis 46/52
Länge der Heizrohre	mm	2770	k. Ang.
Heizfläche der Heizrohre	m ²	73,90	89,20 ³⁾
Verdampfungsheizfläche	m ²	80,20	96,93 ³⁾
Höchstgeschwindigkeit	km/h	ca. 70	ca. 70
Kesselüberdruck	bar	7,0	8,0/9,0 ²⁾
Leergewicht	t	ca. 23,50	ca. 28 bis 29
Dienstgewicht	t	ca. 26,50	ca. 32 bis 33
Reibungsgewicht	t	ca. 10,50	ca. 17,5 bis 21

Tender 3 T 7

Raddurchmesser	mm		
Wasservorrat	m ³	7,0	7 später 9
Kohlevorrat	t	4,0	4,0

¹⁾ Angabe für Rohrdurchmesser nicht ganz sicher

²⁾ bei Ersatzkesseln für Loks 1069, 1073, 1080

Rostfläche 1,7 m²

Kesseldruck 10 bar

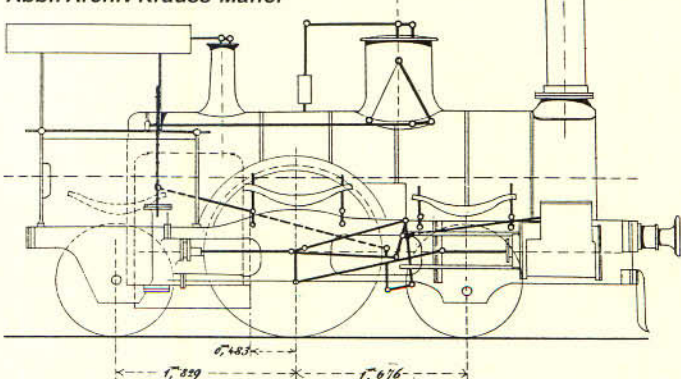
³⁾ Die in den einzelnen Quellen angegebenen Werte differieren stark und sind teilweise nicht nachvollziehbar.

Bild 254 (oben links): Seltenes Bilddokument: A 16 im Urzustand in der Münchener Bahnhofshalle (Ostbahn).

Bild 255 (oben rechts): Ostbahn-Garnitur mit Lokomotive der Klasse A 13 bis A 24 in der alten Bahnhofshalle in Nürnberg.

Abb. 254 und 255: Sammlung Asmus

Bild 256: Typenskizze der A 13 bis A 24 mit Dach über dem Führerstand. Abb.: Archiv Krauss-Maffei



war noch beibehalten worden. Die Zylinder und Schieber, letztere wieder aus Bronze, waren die gleichen wie bei der Crampton und mit dieser austauschbar. Trotz der gleichen Treibraddurchmesser war hier die fatale Mulde im Kesselbauch der ROTH (s. Bayern-Report Nr. 4, Anm.d.Red.) durch geringes Höherlegen der Kesselmitte vermieden worden. Der Dom zeigte bereits die zwar billige, aber reichlich unschöne Verkleidung aus Blech in "Gießkannenform", die leider volle zehn Jahre von Maffei beibehalten wurde, während die hohe Verkleidung des rückwärts auf dem durchhängenden Stehkessel thronenden Federventils in Gußeisen ausgeführt war. Da ihr Kessel aber größeren Durchmesser besaß als jener der Staatsbahn-Klassen A IV und A V, gewährte die Maschine bei kurzem Radstand von nur 3505 mm einen gedrunghenen Anblick. Zu erwähnen sind noch der äußere Regulatorzug, der Sandbehälter vor dem Raddach der Treibräder, die oberliegenden Tragfedern ohne Balancier und die beiderseitigen, kurzhubigen, durch die Rückwärtsexzenter bewegten Fahrpumpen. Die Räder waren geschmiedet wie bei der Crampton-Lokomotive. Überhaupt hat die Ostbahn, soweit feststellbar war, die Räder mit Kreuzspeichen nach Stephenson bei keiner ihrer Maschinen angewendet. Wie die Crampton erhielten auch diese Maschinen noch vor dem Umbau ein Dach über dem Führerstand.

Der wieder dreiachsige flache Tender – derselbe wie bei der vorhergehenden Maschine – faßte 7,0 m³ Wasser. Die Spindelmutter wirkte auf alle Räder zweiseitig. Das Wasserstandsrohr war außen angeordnet. Im übrigen wich der Tender von der damaligen Maffei-schen Bauart nicht ab. Über die Tätigkeit dieser Maschine in ihrer ursprünglichen Gestalt ist leider weiter nichts bekannt, als daß sie im Eilzugsdienst verwendet war.

Ihr Umbau in der CW Regensburg 1870/71 in eine 2/3-gekuppelte Lokomotive degradierte sie zum Personenzugsdienst, da – wie schon erwähnt – nur Räder von 1524 mm Durchmesser, wie solche bereits die Klasse B 1 bis B 66 besaß, untergebracht werden konnten. Ob die Vergrößerung des hinteren Radstands von 1829 auf 1955 mm, die eine Verwendung von 1829 mm großen Rädern allerdings gestattete hätte, gleich beim Umbau oder erst später bei allfälliger Kesselerneuerung erfolgte, ist nicht auszuforschen gewesen. Anzunehmen ist, daß die Verlängerung des allzu kurzen Radstandes notgedrungen und zwar gleich beim Umbau erfolgte, um die verlängerte durchhängende Feuerbox mit vergrößertem Rost unterbringen zu können und daß bei späterer Erneuerung des ganzen Kessels die Rostfläche noch weiter bis auf 1,7 m² vergrößert wurde. Gleichzeitig wurde auch die Dampfspannung von 7 auf 9 atm erhöht; die Zylinder blieben unverändert.

Es scheint daher, daß mit der bestimmten Absicht, die rekonstruierte Maschine im Personenzugsdienst zu verwenden, das für denselben normale Rad der B-Klasse und der C-Klasse für gemischten Dienst von 1524 mm Durchmesser eingebaut worden ist. Die oberliegenden Tragfedern erhielten zwischen den beiden gekuppelten Achsen Ausgleichsbebel. Der Birnkamin verschwand, und der schwach konische Gußkamin wie bei der rekonstruierten Crampton ersetzte ihn. Ebenso wurde das gleiche, wenig schöne Führerhaus angeord-



Bild 257: Modell der A 13 im Verkehrsmuseum Nürnberg. Abb.: Merker Verlag

net. Doch war dasselbe breit genug, um den Tragfedern Aufnahme innerhalb des Hauses zu gewähren.

In diesem neuen Zustand verbrachten die Maschinen lange Zeit im Personenzugsdienst des Landshuter Bezirks und waren um die Jahrhundertwende noch – meist zu zweit – an den nach München verkehrenden Personenzügen zu sehen, machten aber um diese Zeit bereits einen stark abgenutzten, altersschwachen, fast gebrechlichen Eindruck, den ihr schwacher, hauchartiger Auspuff noch erhöhte.

Ein alter Führer erzählte, es sei auf Streckenabschnitten mit schlechtem Oberbau lebensgefährlich und beinahe Seekrankheit erzeugend gewesen, wenn man genötigt war, mit diesen Fahrzeugen einem Schnellzug nach München oder Regensburg Vorspann zu leisten; obzwar bei dem geringen vorderen Überhang und der durchhängenden Box immerhin 70 bis 75 km/h riskiert werden konnten. Im Sommer 1903 hat der Verfasser diese wackligen alten Kästen zum letzten Male kurz vor ihrer Kassierung gesehen, als sie zu zweit einen Personenzug von Landshut brachten, der ca. 230 t schwer war. Ihre Zeit war vorüber; kurz danach ist die ganze Serie kassiert und, wie es scheint, auch gleich abgebrochen worden (s. Tabelle, Anm.d.Red.).

Mit den 12 Stück dieser Klasse sank auch die bei ihnen eingereihte, zuerst umgebaute Crampton in Trümmer, die als einzige ihrer Klasse auch nur Räder von 1524 mm Durchmesser erhalten hatte und von den Maschinen der vorstehenden Serie sich durch größeren vorderen Radstand von 2106 gegen 1676 mm unterschied. Unaufgeklärt bleibt, weshalb diese Maschinen bei der Klasse B IX eingereiht

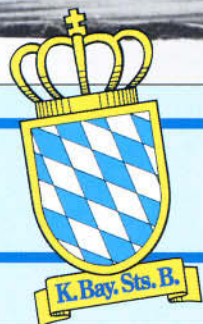
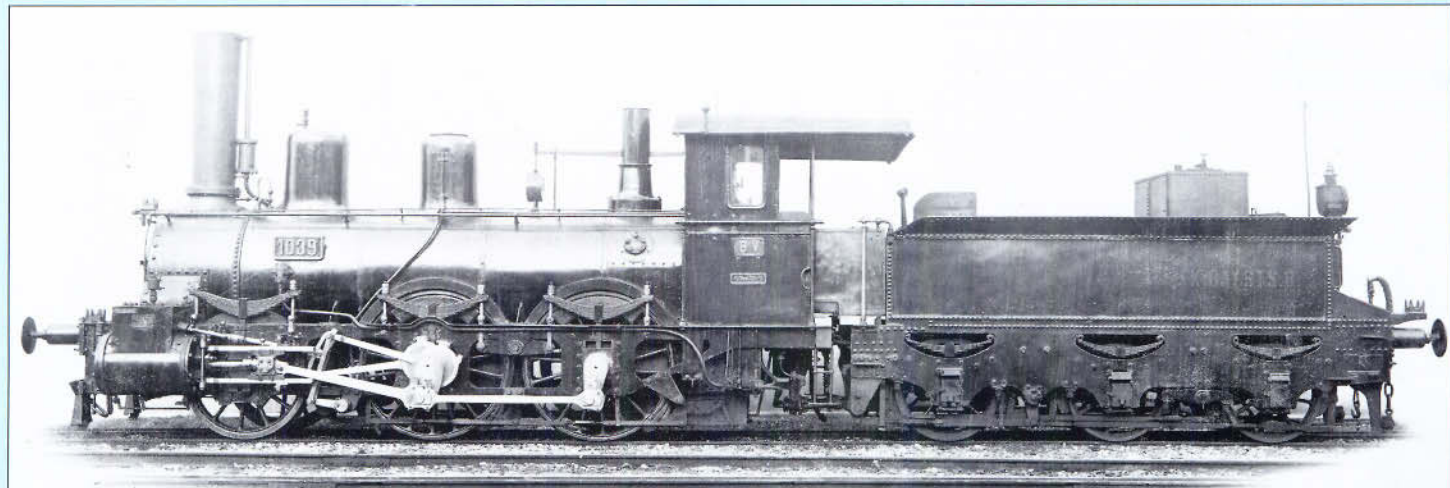
wurden, da sie weder unterstützte Box noch das Schnellzugrad besaßen. Auch bei diesen Maschinen ergaben sich infolge der später vorgenommenen diversen teilweisen und ganzen Kesselerneuerungen vielerlei Unterschiede, namentlich bezüglich Rohrzahl und Dimensionierung sowie der Rohrlänge im Zusammenhang mit der Verlängerung der Feuerbox und des Rostes, dessen Größe bei der 1073, die neuen Ersatzkessel mit 10 atm Dampfspannung erhalten hatte, auf 1,7 m² gestiegen war. Wie bei dem Crampton-Umbau, so konnte aber auch hier eine bedeutende Leistungssteigerung nicht erzielt werden, der Kessel blieb verkümmert, die Rohre auf Kosten des Rostes zu kurz, die Dampfspannung bei den meisten nur 9 atm, die Zylinder zu klein, so daß das Gesamtergebnis der Rekonstruktion auch hier ein bescheidenes war, jedoch vermutlich weniger Geld kostete.

Allein, in beiden Fällen gestattete eben nur der Umbau die Weiterverwendung, und dies bei den gestiegenen Erfordernissen des Betriebs nur in beschränktem Maß im leichten Personenzugsdienst, wobei ihnen wenigstens das allmählich von 17,5 auf fast 20 und zuletzt 21 t gestiegene Adhäsionsgewicht zustatten kam. Erwähnt sei noch, daß bei diesen Maschinen nie, auch nicht bei Kesselerneuerungen, Versuche unternommen wurden, ihr Äußeres durch gleichartige Kamine, Führerhäuser etc. den übrigen Schnellzugslokomotiven anzugleichen, wie dies bei einer Reihe von umgebauten Cramptons der Fall war. Nur Westinghousebremse hatten sie erhalten. Sie behielten bis ans Ende das schlichte, unscheinbare Gewand, das sie beim Umbau erhalten hatten und das ihrem bescheidenen Dasein entsprach.

Liefer-, Umbau- und Ausmusterungsdaten A 13 bis A 24								
Inv. Nr.	Hersteller	FNr.	Anlieferung	Umbau ¹⁾	in	ab 1892 B IX Ostbahn	Ausmusterung	Anmerkungen
A 13	Maffei	337	1859	1870	B 69	1071	12.1903	vk Schweitzer & Oppler
A 14	Maffei	338	1859	1870	B 76	1078	15.07.1903	zl CW Reg
A 15	Maffei	339	1859	1871	B 67	1069	12.1903	vk Schweitzer & Oppler
A 16	Maffei	340	1859	1870	B 71	1073	12.1903	vk Schweitzer & Oppler
A 17	Maffei	341	1859	1870	B 77	1079	20.03.1902	zl
A 18	Maffei	342	1859	1870	B 73	1075	12.1903	vk Schweitzer & Oppler
A 19	Maffei	343	1859	1870	B 75	1077	30.11.1900	zl
A 20	Maffei	344	1859	1870	B 72	1074	12.1903	vk Schweitzer & Oppler
A 21	Maffei	345	1859	1870	B 74	1076	17.01.1903	zl CW Reg
A 22	Maffei	346	1859	1870	B 70	1072	12.1903	vk Schweitzer & Oppler
A 23	Maffei	347	1859	1870	B 68	1070	12.1903	vk Schweitzer & Oppler
A 24	Maffei	348	1859	1870	B 78	1080	12.1903	vk Schweitzer & Oppler

¹⁾ Umbaujahre: aufgrund der Geschäftsberichte der BOB, bei von Welser und in anderen Quellen finden sich abweichende Angaben.

¹⁾ Umbaujahre aufgrund der Geschäftsberichte der BOB, bei von Welser und in anderen Quellen finden sich abweichende Angaben.



Lokomotiven B 1 bis B 66

Technische Daten der Lokomotiven B 1 bis B 66 im Ursprungszustand

Bauart		1B n2
Treibraddurchmesser	mm	1524
Laufabbrundmesser vorn	mm	1219
LüP/Lok und Tender	mm	13670
Achsstand Lok	mm	3455
Zylinderdurchmesser	mm	419
Kolbenhub	mm	610
Rostfläche	m ²	1,26/1,41
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	6,30
Anzahl der Heizrohre		173
Durchmesser der Heizrohre	mm	46/51
Länge der Heizrohre	mm	3700 – 3800
Heizfläche der Heizrohre	m ²	96,0
Verdampfungsheizfläche	m ²	102,3
Höchstgeschwindigkeit	km/h	75
Kesselüberdruck	bar	7 (B 1 – B 48) 9 (B 49 – B 66)
Leergewicht	t	ca. 25,0
Dienstgewicht	t	ca. 27,5
Reibungsgewicht	t	ca. 19,0

Tender 3 T 7

Raddurchmesser	mm	1050
Achsstand	mm	3125
Leergewicht	t	ca. 9,0
Dienstgewicht	t	ca. 20,0
Wasservorrat	m ³	7,0
Kohlevorrat	t	4,25

Durch spätere Umbauten und Ausrüstung mit Ersatzkesseln mit 10 bar Kesseldruck ergaben sich vielfach Abweichungen von diesen Dimensionen.

Gleich der Bayer. Staatsbahn führte auch die BOB in den ersten Zeiten des Betriebs die gemischten Züge, denen auch die Güterbeförderung oblag, mit zweifach gekuppelten dreiachsigen Maschinen. So wurden die ersten 6 Maschinen dieser Bauart gleichzeitig mit den 12 Cramptons bestellt und kurz nach diesen noch im Jahre 1858 abgeliefert. Dieselben trugen außer der Bezeichnung B 1 bis B 6 noch die Namen von Flüssen, die das Ostbahn-Gebiet berührten, nämlich ISAR, AMPER, DONAU, NAAB, REGEN, PEGNITZ.

In der Folge sind diese Maschinen bis 1866 in mehreren Lieferungen von insgesamt 66 Stück beschafft worden, ohne daß an der ersten Form wesentliche Änderungen vorgenommen worden wären. Dies war die an Stückzahlen reichste Klasse der BOB überhaupt, eine Eigenschaft, die in der alten Zeit sonst der 3/3-gekuppelten Güterzugslokomotive zuzufallen pflegte. Obzwar jahrelang gleichzeitig mit der Staatsbahn-B V beschafft, zeigten sie in mancher Hinsicht die abweichenden Konstruktionsprinzipien der Ostbahn. Die Gesamtanlage als "longboiler" mit vorderem und hinterem Überhang, äußerem Doppelrahmen, Hallischen Exzenterkurbeln etc. war wohl die grundsätzlich gleiche und kennzeichnet auch diese Maschine als zur Ära Hall gehörig; allein ihr Bau war in puncto Radstand und Steuerungsanordnung und damit hinsichtlich des Zylinderüberhangs

von der Staatsbahn abweichend und ihr überlegen.

Der Crampton-Kessel war infolge längerer Rohre und größeren Rostes etwas gestreckter. Da die gesamte Steuerung, wie bei allen Personenzugslokomotiven der Ostbahn, samt den Schiebern in der schon früher beschriebenen Anordnung außen lag, ergab sich die Möglichkeit zu zweckmäßiger Vergrößerung des vorderen Radstandes und damit durch Verschiebung des Laufrads nach vorn zu einer vorteilhaften Verkleinerung des Zylinderüberhangs. Die günstiger profilierten Hauptstrecken der Ostbahn erlaubten ein etwas größeres Rad von 1524 mm Durchmesser, so daß die Maschine trotz ihres hinteren Überhangs bis zu 75 km/h verwendet werden durfte. Bei dem leichten Oberbau der alten Zeit war diese maximale Geschwindigkeit allerdings schon zu hoch angesetzt. Die Lokomotiven sind von der Staatsbahn noch Ende der siebziger Jahre und später im Vorspann vor Schnellzügen verwendet worden, was vielfach mit Recht angefochten wurde; aber es stand eben nichts Besseres zur Verfügung.

Und in der Tat konnte man sie noch bis um die Jahrhundertwende gelegentlich als Vorspann an Schnellzügen beobachten, wenn die B XI, von der wachsenden Zahl der Vierachser bedrängt, des Beistandes bedurfte, wobei es natürlich ohne gelegentliche Überschreitung

Bild 261 (rechts): Ort und Zeit der Aufnahme der B V 1047 mit Ressigscher Kaminhaube sind leider nicht bekannt.

Bild 262 (Mitte rechts): Als vorletzte wurde 1866 die B 65 geliefert, die hier um 1910 als B V 1067 in Weiden zu sehen ist.

Bild 258 (linke Seite oben): Die ehemalige B 37 in der ab 1892 gültigen Staatsbahn-Beschilderung. Abb.: Archiv Krauss-Maffei

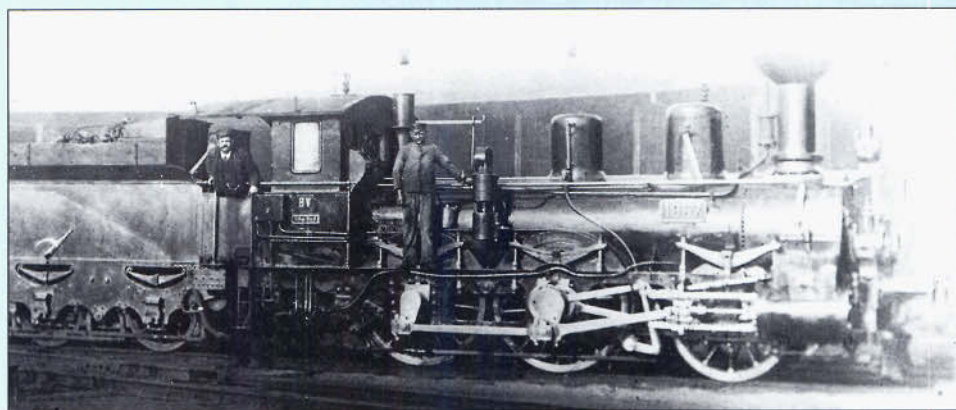
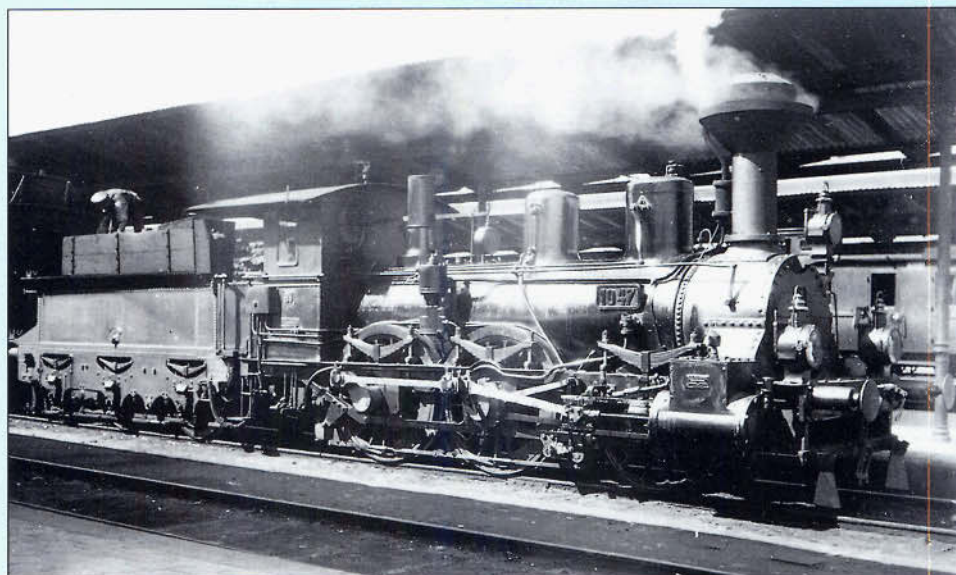
Bild 259 (linke Seite Mitte links): Eine Vertreterin der Klasse B 1 bis B 66 mit Dach überm Führerhaus auf der Donaubrücke bei Regensburg. Abb. 259, 261: Slg. Dr. Scheingraber

Bild 260 (linke Seite Mitte rechts): In Marktredwitz oder Kirchenlaibach lugt gerade noch die B 53 ins Bild. Abb. 260, 262: Slg. Asmus

der maximal zulässigen Geschwindigkeit nicht abging, was indessen niemals verhängnisvoll geworden ist. Der Gesamtradstand betrug 3455 mm gegen 3050 mm der Staatsbahn-Kollegin, und wirklich war bei ihr das beunruhigende Schaukeln jener auch bei größerer Geschwindigkeit nicht im gleichen Maß zu beobachten. Die Feuerbox hing zwar frei über, aber auch hier ging das Bestreben nach möglichst günstigen Verhältnissen aus dem Heranschieben des Stehkessels bis dicht an die Hinterachse deutlich hervor. Bei dem Außenrahmen stand dem auch kein Hindernis in Gestalt von Achslagerbacken etc. entgegen.

In ihrem sonstigen Aufbau findet sich kaum eine wesentliche Abweichung vom damals üblichen. Der stets vorn stehende Dampfdom war niedriger als bei der Staatsbahn-B V, mit unschöner Gießkannenverschalung umhüllt und trug während der Ostbahn-Ära und auch z.T. später ein Ventil mit nach rückwärts stehendem Hebel und Gewichtsbelastung. Auf dem Stehkessel war das zweite Ventil plazierte mit ins Führerhaus reichendem Hebel und Federbelastung. Später nahm auch das erstere Ventil hier Platz, und der Hebel mit Gewicht stand nach vorn. Die anfangs allein vorhandene Brille entwickelte sich erst in der zweiten Hälfte der sechziger Jahre zum vollen Führerhaus; dasselbe blieb aber schmal, da die Seitenwände innerhalb der Galeriesäulen angeordnet wurden.

Zu erwähnen ist noch, daß die letzte Lieferung, wie die gleichzeitigen C 1 bis 12, außer der Brille von Haus aus ein Dach über dem Führerstand erhalten hatten, das von vier Säulen getragen wurde, jedoch mit der Brille in keinem Zusammenhang stand und auch noch keine Seitenwände besaß. Wie die Cramptons und Stephenson's erhielten wahrscheinlich auch die früher gelieferten B-Maschinen nachträglich dieses Regendach, bevor sie mit ganzem Führerhaus versehen wurden. Der Sandkasten, ursprünglich unten, wurde auch hier erst von der Staatsbahn-Verwaltung in übli-



cher, domartiger Gestalt auf den Langkessel versetzt.

Auffallend war, daß auch hier alle Maschinen dieser Klasse sich des Birnkamins erfreuten, wie die gleichzeitigen Staatsbahn-Lieferungen, obzwar zur Feuerung überwiegend sächsische Kohlen verwendet wurden. Später, als der weite, schwer wirkende, fast zylindrische Gußkamin das Ungetüm des Birnkamins verdrängt hatte, erhielten die meisten Maschinen, wahrscheinlich erst unter der Staatsbahn-Verwaltung, die Ressigsche Kaminhaube in Zusammenhang mit der Einrichtung der Nepilly-Feuerung für die billigen und schwefelarmen böhmischen Braunkohlen und den minderwertigen Oberpfälzer Lignit. Diejenigen Maschinen, die in den achtziger und neunziger Jahren von Ingolstadt nach Augsburg kamen, darunter die B 27, B 42, B 66, B 64, B 14 etc., entbehrten der Ressigschen Haube, sie besaßen alle nur den geraden Schlot, der infolge oben roh abgestochener Form ohne Kranz

unschön wirkte, um so mehr als sein Durchmesser fast zylindrisch war. Der hochstehende Blasrohrkopf war verstellbar. Die Zylinder ergaben anfangs bei nur 7 atm Dampfspannung keine sonderlich hohen Kolbendrucke. Bei Ersatzkesseln stieg dieselbe auf 9 atm, ein Maß, über das die Ostbahn nicht hinausging; erst durch die Staatsbahn wurde dieselbe bei Kesselerneuerung in späteren Jahren bis auf 10 atm gebracht.

Wie bei allen Lokomotiven der BOB waren die Räder auch hier durchwegs geschmiedet, die Tragfedern lagen oben über der Rahmenkante, jene der beiden gekuppelten Achsen durch Balancier verbunden. Die anfangs vorhandenen Exzenterfahrpumpen wurden natürlich durch Injektoren ersetzt. Die eingezwängte Lage dieser vom Rückwärtsexzenter angetriebenen Pumpen zwischen der Kuppelstange und dem Rahmen zeigt, wie sehr die BOB Wert darauf gelegt hat, "alles außen", möglichst zugänglich und übersichtlich anzuord-

Bild 263: Typenskizze der letzten Lieferung mit Dach über dem Führerhaus. Abb.: Archiv Krauss-Maffei

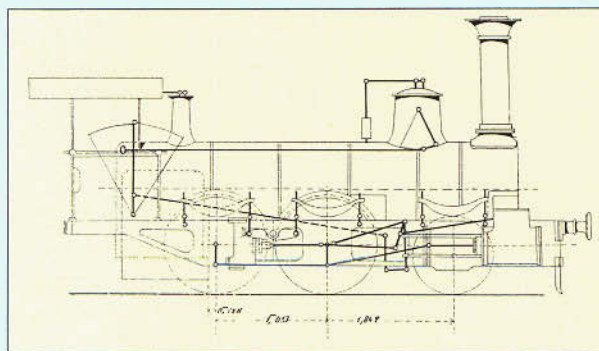
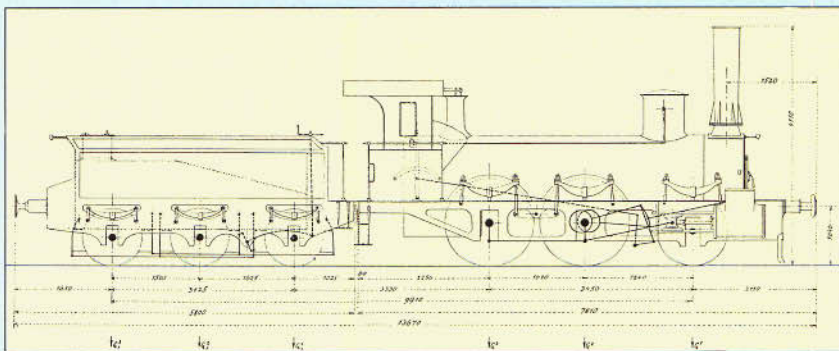


Bild 264: Die Ostbahn-B V nach dem Staatsbahn-Inventar von 1904. Abb.: Sammlung Hufschläger





Liefer-, Umzeichnungs- und Ausmusterungsdaten B 1 bis B 66

Name	Nr.	Hersteller FNR.	Anlieferung	K.Bay.Sts.B. B V Ostbahn	Ausmusterung	Anmerkungen
ISAR	B 1	Maffei 320	1858	1003	14.12.1908	1909 vk Schweitzer & Oppler
AMPER	B 2	Maffei 321	1858	1004	14.12.1908	WaL 212 Bw Würzburg, 1893 nK CW Reg
DONAU	B 3	Maffei 322	1858	1005	04.10.1907	zl CW Reg
NAAB	B 4	Maffei 323	1858	1006	14.12.1908	WaL 204 Bw Bamberg, +1925
REGEN	B 5	Maffei 324	1858	1007	14.12.1908	WaL 205 Bw Lichtenfels, 1897 nK CW Reg
PEGNITZ	B 6	Maffei 325	10.1858	1008	14.12.1908	WaL 206 Bw Plattling, 1892 nK CW Reg
	B 7	Maffei 331	1859	1009	14.12.1908	vk Schweitzer & Oppler (M 3045,--)
	B 8	Maffei 332	01.11.1859	1010	14.12.1908	WaL 207 Bw Schwandorf
	B 9	Maffei 333	01.11.1859	1011	14.12.1908	WaL 208 Bw Aschaffenburg
	B 10	Maffei 334	01.11.1859	1012	14.12.1908	vk Schweitzer & Oppler, 1892 nK CW Reg
	B 11	Maffei 335	1859	1013	14.12.1908	vk Schweitzer & Oppler, 1890 nK CW Reg
	B 12	Maffei 336	1859	1014	17.11.1900	zl CW We 1901
	B 13	Maffei 353	1859	1015	14.12.1906	1909 WaL 209 Bw Schweinfurt, 1894 nK CW Reg
	B 14	Maffei 354	1859	1016	27.04.1906	
	B 15	Maffei 355	1859	1017	14.12.1908	1909 WaL 210 Bw Ansbach, 1893 nK CW Reg
	B 16	Maffei 356	1859	1018	14.12.1908	vk Schweitzer & Oppler
	B 17	Maffei 357	1859	1019	18.04.1902	zl CW We
	B 18	Maffei 358	1859	1020	14.12.1908	vk Schweitzer & Oppler (M 3050,--)
	B 19	Maffei 359	1859	1021	11.02.1903	zl CW We
	B 20	Maffei 360	1859	1022	14.12.1908	vk Schweitzer & Oppler
	B 21	Maffei 361	1859	1023	14.12.1908	vk Schweitzer & Oppler
	B 22	Maffei 362	1859	1024	04.12.1900	zl
	B 23	Maffei 363	1859	1025	14.12.1908	1909 WaL
	B 24	Maffei 364	1859	1026	14.12.1908	1909 WaL, 1894 nK CW Reg
	B 25	Maffei 375	1860	1027	1910	
	B 26	Maffei 376	1860	1028	01.12.1910	vk
	B 27	Maffei 377	1860	1029	27.04.1906	zl, 1898 NepF
	B 28	Maffei 378	08.1860	1030	1909	vk Fr. O. Krieger, Berlin (M 3000,--)
	B 29	Maffei 379	1860	1031	25.12.1909	zl CW We
	B 30	Maffei 380	07.1860	1032	27.04.1906	zl
	B 31	Maffei 381	1860	1033	15.03.1907	zl CW Reg
	B 32	Maffei 382	08.1860	1034	27.04.1906	zl
	B 33	Maffei 383	1860	1035	1909	vk Schweitzer & Oppler (M 3065,--)
	B 34	Maffei 384	1860	1036	1910	vk Fr. O. Krieger, Berlin (M 3625,--)
	B 35	Maffei 385	10.1860	1037	14.12.1908	vk Schweitzer & Oppler
	B 36	Maffei 386	1860	1038	1909	vk
	B 37	Maffei 407	06.1861	1039	25.12.1909	zl CW We, 1892 nK
	B 38	Maffei 408	06.1861	1040	15.02.1907	zl CW Reg
	B 39	Maffei 409	06.1861	1041	18.02.1903	zl CW We
	B 40	Maffei 410	07.1861	1042	09.09.1899	zl CW We
	B 41	Maffei 411	07.1861	1043	19.09.1909	vk Schweitzer & Oppler, 1893 nK
	B 42	Maffei 412	1861	1044	19.09.1909	vk Schweitzer & Oppler, 1901 NepF CW We
	B 43	Maffei 413	1861	1045	05.1903	zl CW We
	B 44	Maffei 414	09.1861	1046	1911	vk Fr. O. Krieger, 1894 nK
	B 45	Maffei 415	1861	1047	1910	zl CW We, 1894 nK
	B 46	Maffei 416	1862	1048	27.04.1906	zl ¹⁾
	B 47	Maffei 417	03.1862	1049	1910	vk, 1896 nK
	B 48	Maffei 418	1862	1050	1910	WaL 216 Bw Hof
	B 49	Maffei 506	1864	1051	1910	vk, 1904 Te von C II DORFEN
	B 50	Maffei 507	1864	1052	1909	vk
	B 51	Maffei 508	07.1864	1053	1911	vk Fr. O. Krieger
	B 52	Maffei 509	1864	1054	1911	vk Fr. O. Krieger, 1891 nK, 1903 Te von B IX 1079
	B 53	Maffei 510	07.1864	1055	1906	zl CW We
	B 54	Maffei 511	1864	1056	1910	vk
	B 55	Maffei 512	1865	1057	23.10.1906	zl, 1891 nK
	B 56	Maffei 513	1865	1058	1909	zl CW Reg
	B 57	Maffei 514	1865	1059	1910	vk Fr. O. Krieger
	B 58	Maffei 515	1865	1060	09.03.1906	zl CW Reg, 1892 nK
	B 59	Maffei 516	1865	1061	18.11.1909	zl CW Reg
	B 60	Maffei 517	1865	1062	25.12.1909	zl CW We, 1890 nK
	B 61	Maffei 563	1865	1063	1910	vk
	B 62	Maffei 564	08.04.1865	1064	1910	vk
	B 63	Maffei 565	1865	1065	1910	vk Fr. O. Krieger
	B 64	Maffei 566	1866	1066	1910	vk Fr. O. Krieger
	B 65	Maffei 567	10.01.1866	1067	1910	WaL 217
	B 66	Maffei 568	10.01.1866	1068	1910	vk

¹⁾ Gem. anderen Quellen als Kat.-Lok 179 weiterverwendet. Teile sollen nach 1925 zum Neubau der Lok DIE PFALZ verwendet worden sein.

Bild 265: B V 1016 mit Bauzug beim Abbau der aufgelassenen Strecke Geiselhöring – Straubing im Bahnhof Pilling 1897.

Abb.: Gäubodenmuseum Straubing, Sammlung Dr. Scheingraber

Bild 267 (r.s.o.): B V 1043 erhielt 1893 in der CW Regensburg einen neuen Kessel, mit dem sie bis zur Ausmusterung im Jahre 1909 unterwegs war.

Bild 268 (r.s.o.): B V 1033 in der CW Regensburg mit Westinghousebremse und Braunkohlenfeuerung. **Abb.:** VM Nürnberg

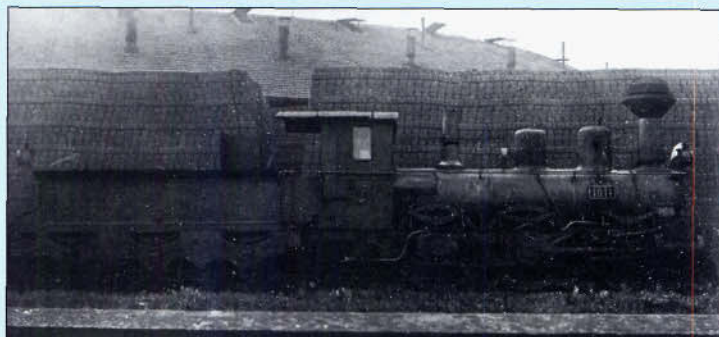
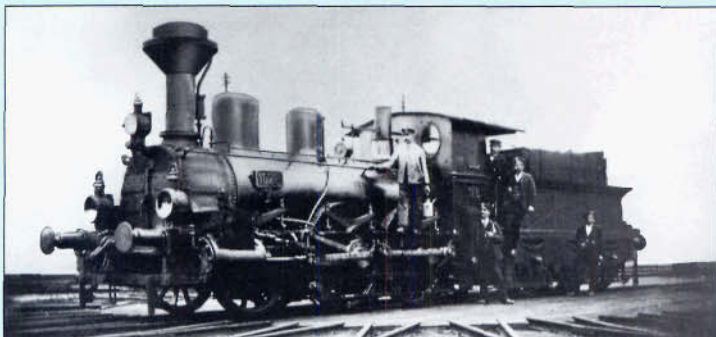
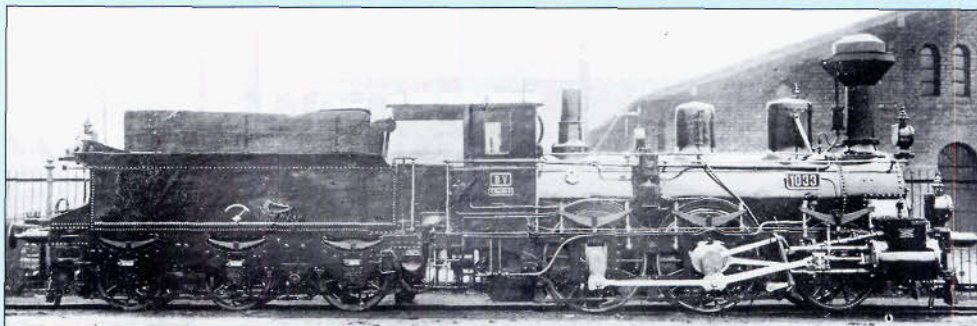
Bilder 272 und 273 (r.s.u.): Katasternr. 179, rechts ohne Antriebsteile, links die Stephensonsteuerung.

Bild 266 (unten): Die in Katasternr. 179 umgezeichnete B V 1048 (ex B 46) wird anscheinend schon in DIE PFALZ umgebaut.

nen. Die 1891 angebrachte Westinghousebremse, in deren Wirkungsbereich auch die Räder der Treib- und Kuppelachse einbezogen waren, schwerere Ersatzkessel für höhere Dampfspannung und einige andere Zutaten erhöhten das Gesamt- bzw. Adhäsionsgewicht der Maschinen zweckmäßigerweise auf 32 bis 33 t bzw. 23 bis 23,6 t; demgemäß konnten auch die gestiegenen Kolbendrucke nutzbar gemacht werden.

Die ganze Klasse dieser 66 Lokomotiven war





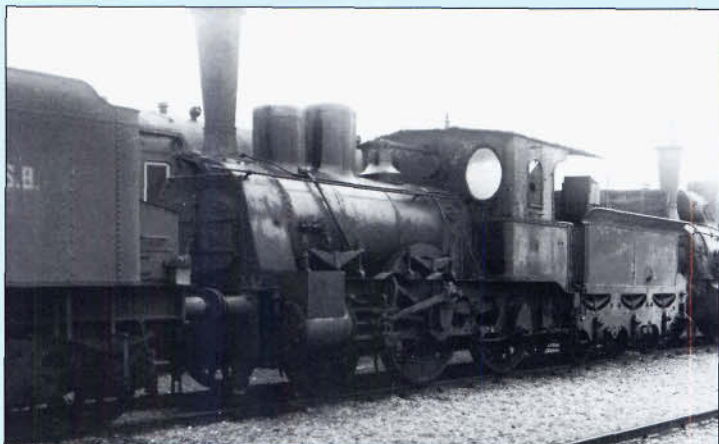
durchaus einheitlich, auch die zuletzt gelieferten unterschieden sich nur in wenigen Punkten von den Erstlingen der Serie, immerhin ein Zeichen guten Entsprechens. Eine Ausnahme machten nur die 12 Stück des Jahres 1864, die ganz unzeitig und unverhofft ohne Dom erschienen, worüber sie selbst erstaunt waren und statt dessen ein Sammelrohr im Langkessel erhalten hatten, in dem die Regulatorwelle hauste, während der Regulator selbst in der Rauchkammer hatte Zuflucht suchen müssen. Der Grund für diese plötzliche, verspätete, domlose Ausführung ist unbekannt, doch steht fest, daß später auch diese Maschine vorn stehenden Dom mit äußerem Zugregulator wie ihre Schwestern erhalten haben. Im ganzen bewährten sich diese einfachen, robusten Fahrzeuge nicht schlecht, erfreuten sich der Wertschätzung des Personals und hielten im Personenzugsdienst fast ausschließlich im ehemaligen Ostbahn-Gebiet bis ins neue Jahrhundert hinein aus.

Auf der schwierigen Strecke Deggendorf – Eisenstein im Bayerischen Wald hat sie der Verfasser 1892 wacker bei der Arbeit gesehen. Das äußere Bild dieser Maschinen war ein nicht gerade besonders einnehmendes; es haftete ihnen etwas "Gschertes", Primitives, in der Vorderpartie Schwerfälliges an, was zu dem Schluß berechtigte, daß die Ostbahn auf den äußeren Anblick überhaupt wenig Wert legte und sparte, wo es ging, daher auch die eisernen Lagerschalen und Inventarnummern

Bild 269: Die Ostbahn-B V 1028 ist für Braunkohlenfeuerung mit der Ressighaube ausgestattet. **Abb. 269, 273: Slg. Dr. Scheingraber**

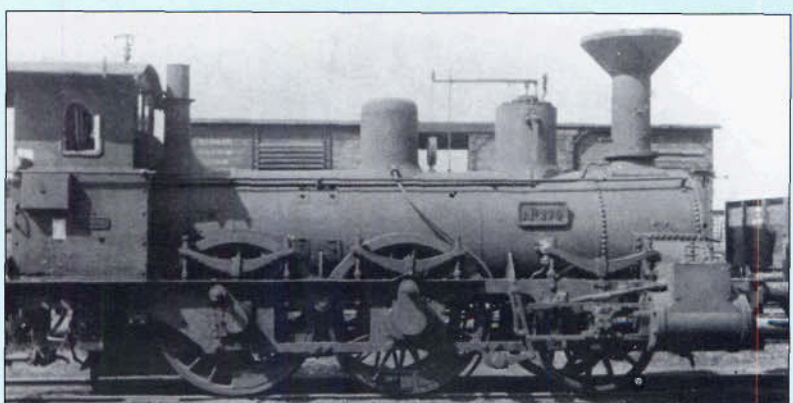
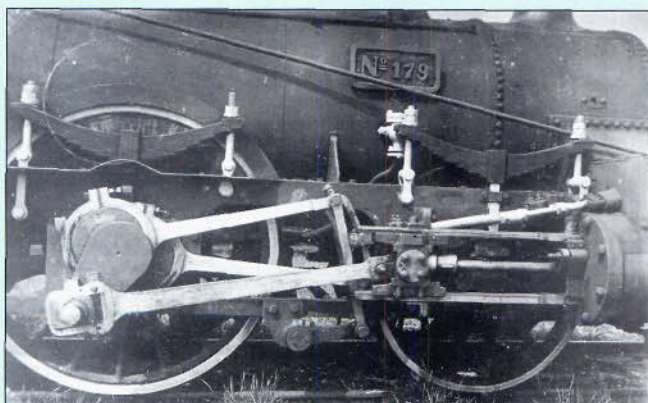
Bild 270: Die ehemalige B V 1011 als Heizlokomotive 208 in der Bw Aschaffenburg.

Bild 271: Endstation Schrottgles heißt es für diese unbekannte Ostbahn-B V. **Abb. 266, 267, 270 bis 272: Sammlung Asmus**



etc. Geradezu scheußlich aber und zudem überflüssig waren die Rippen bei einer Reihe dieser Maschinen am vorhandenen Gußeisenkamin unten an dessen Flansch. Wenig schön waren auch die eckige Form des aufgesetzten Schieberkastens und die vorn und seitlich rechteckigen Fenster im Führerhaus, die sehr verschieden in Gestalt und Größe und bei einigen Exemplaren in der Vorderwand ungewöhnlich groß waren und trotzdem noch von je einem ovalen kleinen Fenster flankiert waren, so daß das Ganze wie ein Treibhaus aussah. Unschön und mehr behelfsmäßig waren auch der klobige Support für das Hängeeisen und die hintere Bremstraverse an der eher zierli-

chen Rahmenstrebe. Als nachträglich angebrachter Murks war dieses Gebilde sofort kenntlich. Dieser reine Schönheitsfehler hinderte natürlich nicht, daß sich diese Maschinen einer gewissen Unverwüstlichkeit erfreuten und bis weit ins neue Jahrhundert hinein im Dienst waren, z.T. eine Folge guter und sorgfältiger Instandhaltung und einer sozusagen "geschonten Jugend" bei einfacher Besetzung. Eine dieser Lokomotiven, die B V 1039, wurde Anfang des Jahrhunderts versuchsweise mit Heizölfeuerung ausgerüstet, sie erhielt daher am Tender einen oben aufgesetzten Tank für den Ölvorrat; praktische Folgen scheint die Sache nicht gehabt zu haben, denn der Fall blieb vereinzelt.



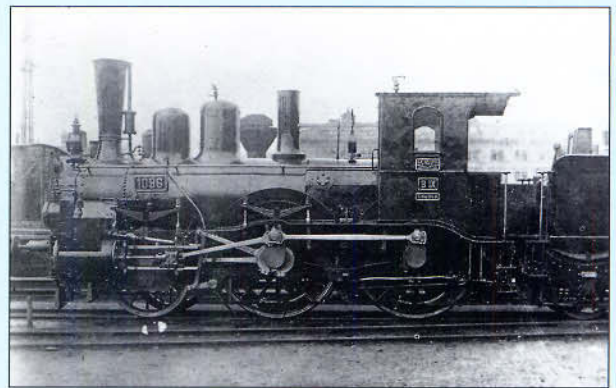
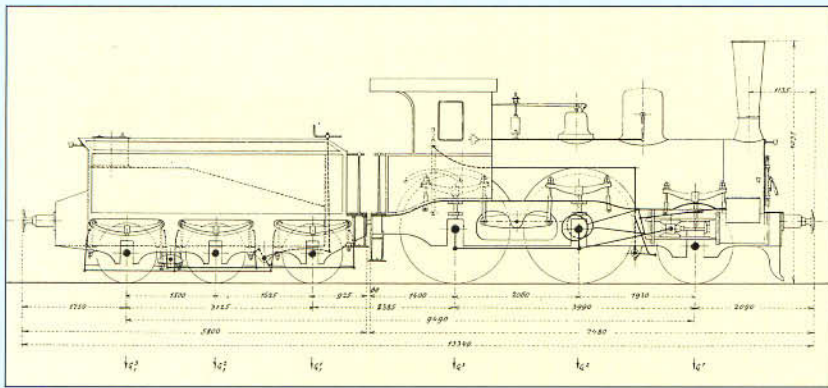
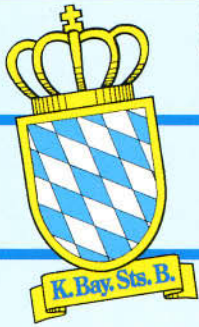


Bild 274: Typenzeichnung der B IX 1093 bis 1098 aus dem Inventar von 1904. **Abb.: Sammlung Hufschläger**

Bild 275: Wahrscheinlich in Regensburg entstand diese Aufnahme der B IX 1096. **Abb.: Sammlung Asmus**



Lokomotiven B 91 bis B 96

Als nach dem Krieg 1870/71 das ganze Wirtschaftsleben und damit das Verkehrswesen einen neuen Impuls erhalten hatte, mußte die BOB sich dem Vorgehen der Staatsbahn anschließen, wollte sie nicht in der Erfüllung ihrer Aufgabe, der Verkehrsbedienungs ihres Gebiets, ins Hintertreffen geraten. Dies erforderte Vermehrung und Neubeschaffung von Fahrmaterial, zumal hierin während des Kriegs ein gewisser Stillstand eingetreten war. Zwar war die Ostbahn nicht müßig geblieben und hatte durch die Rekonstruktion ihrer alten Einkuppler einstellweisen einigermaßen vorgesorgt, doch fehlte es nunmehr an zeitgemäßen Eilzugslokomotiven mit zwei gekuppelten Achsen, und eine Neubeschaffung ließ sich nicht umgehen. Dies war um so wichtiger, als die Staatsbahn daran ging, eine neue Klasse wirklicher Schnellzugslokomotiven zu bauen, nachdem die im Frühjahr 1872 gelieferten 6 Stück der Klasse B VIII zwar den wichtigsten Fortschritt der unterstützten Box und des dem-

entsprechend verlängerten Radstandes gebracht hatten, aber eben doch nur eine Übergangstypen geblieben waren.

Sei es, daß man sich bei der Ostbahn zu dem kühnen Schritt der unterstützten Box mit einer Vergrößerung des festen Radstandes auf mindestens 4200 mm noch nicht entschließen konnte, sei es, daß man das aus dem Crampton-Umbau entstandene Gebilde für gelungen genug erachtete, um als Vorbild für weitere Beschaffung zu dienen, oder daß die Drehscheiben und Heizhausstände zu kurz waren und Oberbau und Brücken wirklich nur 10 t zuließen – das Seltsame geschah: Ein Jahr nach der B VIII, deren Bauart doch den richtigen Weg deutlich genug gewiesen hatte, im Frühjahr 1873, erschien die neue, 6 Stück umfassende Lieferung von Eilzugslokomotiven in fast genau derselben Gestalt und den gleichen Abmessungen wie die rekonstruierten Craptoms, mit kurzem Radstand von 3990 mm, durchhängender Box und damit zu kurzem, verkümmertem Kessel, mit denselben unzulänglichen Heiz- und Rostflächen und wiederum nur 9 atm Dampfdruck. Auch Zylinderabmessungen und Raddurchmesser waren beibehalten. Kurzum, der Neubau brachte absolut nichts Neues und übertraf kaum, wenn überhaupt, die Leistungsfähigkeit der Crampton-Umbauten.

Zwar war vorteilhafterweise auch hier wieder der vordere Überhang in der bekannten Weise nach Möglichkeit verringert, und da rückwärts ein solcher nicht vorhanden war, wurde dem Raddurchmesser entsprechend die maximal zulässige Geschwindigkeit kühn auf 90 km/h festgesetzt – allein, dies stand nur auf dem Papier bzw. auf dem Schild am Führerstand, und es kam das Dichterwort zur Geltung: „Kühn war das Wort, weil es die Tat nicht war.“ Bei den leichten Eilzügen jener Zeit hätten wohl

Kessel und Rostfläche auf ebenen Strecken für höhere Geschwindigkeiten ausgereicht, nicht aber auf jenen von Landshut nach Regensburg und von da nach Nürnberg mit Steigungen von 1:120 und 1:100, wozu noch als Folge der zu kurzen und leichten Maschine das ganz ungenügende Adhäsionsgewicht von nur 19,5 t nachteilig hinzutrat: Alles in allem ein zaghafter Versuch, der um keinen Schritt weiterbrachte – das Unzulängliche war hier Ereignis geworden!

An sich sollen die Maschinen zwar nicht schlecht gewesen sein, aber es war mit ihnen nicht mehr zu machen als mit den alten, und gar bald mußten sie der 1875 nachfolgenden Serie den Schnellzugsdienst fast zur Gänze überlassen, so daß die kleinrädige Maschine die schnellen Züge beförderte und jene mit großem Rad sich schimpflich mit Personenzügen begnügen mußte.

Hinsichtlich der Gesamtanordnung dieser neuen Schnellzugslokomotiven war das Altbewährte beibehalten, äußerer Doppelfüllrahmen, Stephensonsteuerung und Schieber in der bekannten Anordnung außen. Ansonsten war die Ausrüstung zeitentsprechend, namentlich das Führerhaus war sehr geräumig gestaltet. Auffallend war der ungewöhnlich lange Aufwerfhebel, da die Steuerwelle bei der Tieflage des Kessels unter dem Rahmen durchlief, die Steuerungsstange aber über dem Raddach horizontal angeordnet war.

Das Gesamtbild war dem der „verschönerten“ und mit Ersatzkessel versehenen Umbau-Crampton in ihrem letzten Lebensabschnitt zum Verwechseln ähnlich, und nur ein genau Eingeweihter konnte an einigen Details ohne weiteres erkennen, wen er vor sich hatte. Geändert wurde an diesen Maschinen nichts; 1891 erhielten sie Westinghousebremse mit Wirkung auf Treib- und Kuppelräder.

Technische Daten der Lokomotiven B 91 bis B 96

Bauart		1B n2
Treibraddurchmesser	mm	1829/1870
Laufabbrundmesser vorn	mm	1255/1272
LüP/Lok und Tender	mm	13340
Achsstand Lok	mm	3990
Zylinderdurchmesser	mm	394
Kolbenhub	mm	610
Rostfläche	m ²	1,40
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	7,20
Anzahl der Heizrohre		208
Durchmesser der Heizrohre	mm	40/45
Länge der Heizrohre	mm	2830
Heizfläche der Heizrohre	m ²	74,0
Verdampfungsheizfläche	m ²	81,20
Höchstgeschwindigkeit	km/h	90
Kesselüberdruck	bar	9,0
Leergewicht	t	28,0 – 29,3
Dienstgewicht	t	32,0 – 32,6
Reibungsgewicht	t	19,5 – 20,6

Tender 3 T 8,5

Raddurchmesser	mm	1050
Achsstand	mm	3125
Leergewicht	t	9,5 – 10,2
Dienstgewicht	t	23,6 – 25,0
Wasservorrat	m ³	8,5
Kohlevorrat	t	6,0

Liefer- und Ausmusterungsdaten B 91 bis B 96

Inv. Nr.	Hersteller	FNr.	Lieferjahr	K.Bay.Sts.B. B IX Ostbahn	Ausmusterung	Anmerkungen
B 91	Maffei	886	1873	1093	1908	zl
B 92	Maffei	887	1873	1094	1909	zl CW Reg
B 93	Maffei	888	1873	1095	23.12.1909	zl CW Reg
B 94	Maffei	889	1873	1096	1908	1909 WaL 200 Bw Aschaffenburg
B 95	Maffei	890	1873	1097	1908	WaL
B 96	Maffei	891	1873	1098	16.09.1909	zl CW Reg

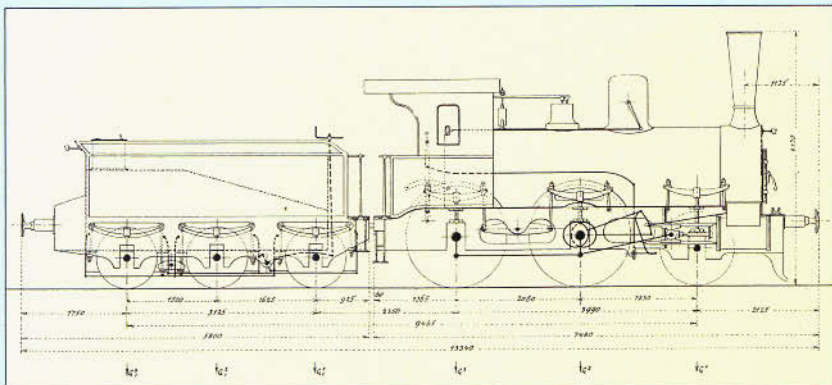


Bild 276: Typenzeichnung aus dem Staatsbahn-Inventar von 1904. **Abb.: Sammlung Hufschläger**

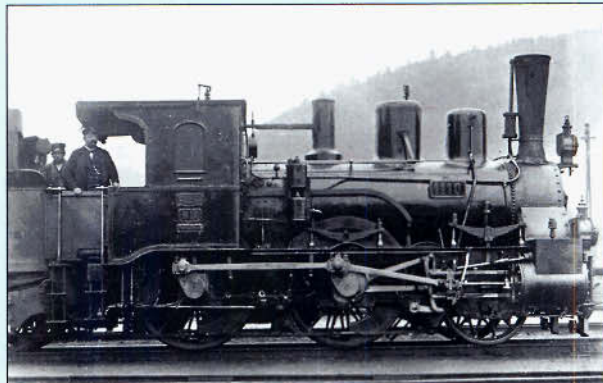
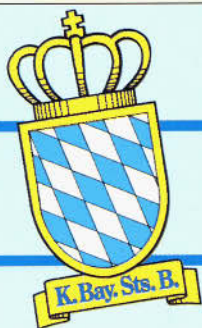


Bild 277: Auch von der Klasse B 97 bis B 109 ist nur ein Bild vorhanden, das sie bereits mit ihrer Staatsbahn-Bezeichnung B IX 1110 zeigt. **Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber**



Lokomotiven B 97 bis B 109

Obzwar die Bayerische Staatsbahn 1874 ihre neue Schnellzuglokomotive, die konstruktiv und äußerlich gleich prächtig gelungene B IX, herausgebracht und mit bestem Erfolg in Dienst gestellt hatte, konnte sich die BOB doch nicht entschließen, dasselbe nachzuahmen, was um so näher gelegen hätte, als die Verstaatlichung bereits in der Luft lag.

Man baute keine zeitgemäße und gegenüber der Serie von 1873 erheblich leistungsfähigere Lokomotive, sondern half sich auf billige Weise damit, die alte Maschine mit verkleinertem Raddurchmesser zu beschaffen und so das nötige Mehr an Zugkraft für stärkere Steigungen und die schwerer gewordenen Schnellzüge zu erhalten. Vielleicht durch die Schwierigkeiten bestimmt, welche die Schwestern von 1873 mit ihrem Raddurchmesser von 1829 mm beim Bewältigen von 8- und 10‰-Steigungen zu überwinden hatten, vielleicht auch, daß der BOB ähnliche Schwierigkeiten der neuen Staatsbahn-Type zu Ohren kamen, das Über-

raschende an der 1875 eingelieferten Eilzuglokomotive war, daß ein neuer Raddurchmesser von 1696 mm auftauchte, der ohne Zweifel für die damals üblichen Geschwindigkeiten von 60 bis 70 km/h vollkommen genügte und für das Befahren der Steigungen ganz zweckmäßig war.

Auch war man jetzt endlich dem Staatsbahn-Vorbild gefolgt und hatte den Stehkessel unterstützt, blieb aber wieder auf halbem Weg stehen, indem Kuppel- und Gesamtradstand das alte, unzureichende Maß von 3990 mm beibehielten, wodurch die Unterbringung eines leistungsfähigen Kessels mit größerem Rost und längeren Heizrohren a priori ausgeschlossen blieb. Zudem hätte die Verlängerung des Rostes über die Kuppelachse hinaus ausgiebiger sein müssen, um dieser eine entsprechende Belastung zu erteilen; dieselbe betrug anfangs nur 9,6 t, also trotz der unterstützten Feuerbox nicht mehr als bei der vorhergehenden Type mit ihrem durchhängenden Stehkessel.

Wiederum hatten, scheint es, die früher erwähnten Hindernisse ihren unheilvollen Einfluß zur Geltung gebracht, oder die Befürchtung vor zu starker Abnutzung von Bandagen und Schienen beim Durchfahren von Kurven hemmte die so dringend gebotene Entwicklung. Gegen eine Erhöhung des Dampfdrucks, was einen schwereren Kessel, also erhöhtes Gesamtgewicht überhaupt ergeben hätte, legten die Baumenschen, gezwungen durch den leichten Oberbau und die schwachen Brücken, ihr lähmendes Veto ein, so daß es bei

dem unzulänglichen Achsdruck von 10 t auch jetzt noch verblieb.

So kam es, daß auch diese Neuschöpfung – die letzte der BOB vor der Verstaatlichung – nur halb befriedigte, immerhin aber einen kleinen Fortschritt bedeutete, zumal die Maschine, die in 13 Stück beschafft worden war, sich im Betrieb recht gut anließ und alles leistete, was man bei ihnen nach wie vor bescheidenen Abmessungen überhaupt erwarten konnte. In der Tat hat sie noch unter der Staatsverwaltung lange Zeit die Schnellzüge auf den Hauptstrecken geführt, wobei es freilich nicht allzu stürmisch zugeht. Sie ist im alten Ostbahn-Gebiet bis 1890 eigentlich ziemlich unumschränkte Beherrscherin des Schnellzugsdienstes geblieben, allerdings bedurfte sie bereits in der zweiten Hälfte der achtziger Jahre häufig des Vorspanns. Meines Wissens stand die Staatsbahn-B IX während dieser Zeit, abgesehen von der Strecke München – Regensburg, nicht im Schnellzugsdienst auf dem Ostbahn-Stammgebiet.

Bald nach dem Übergang der BOB an den Staat wurden diese Maschinen auch auf Staatsbahn-Strecken mit 10- und 11‰-Steigungen, z.B. Freilassing – Rosenheim, probeweise in Dienst gestellt. Leider ist über das Ergebnis, das keine praktischen Folgen zeitigte, nichts mehr zu erforschen gewesen. Was die konstruktive Seite anlangt, so scheinen bei der BOB tatsächlich einem wirksamen Schritt nach vorwärts unüberwindliche Hindernisse, zu schwacher Oberbau und schwache Brücken, entgegengestanden zu sein.

Technische Daten der Lokomotiven B 97 bis B 109

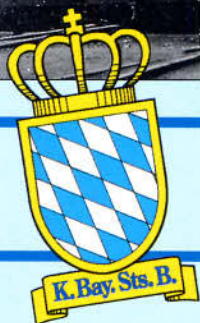
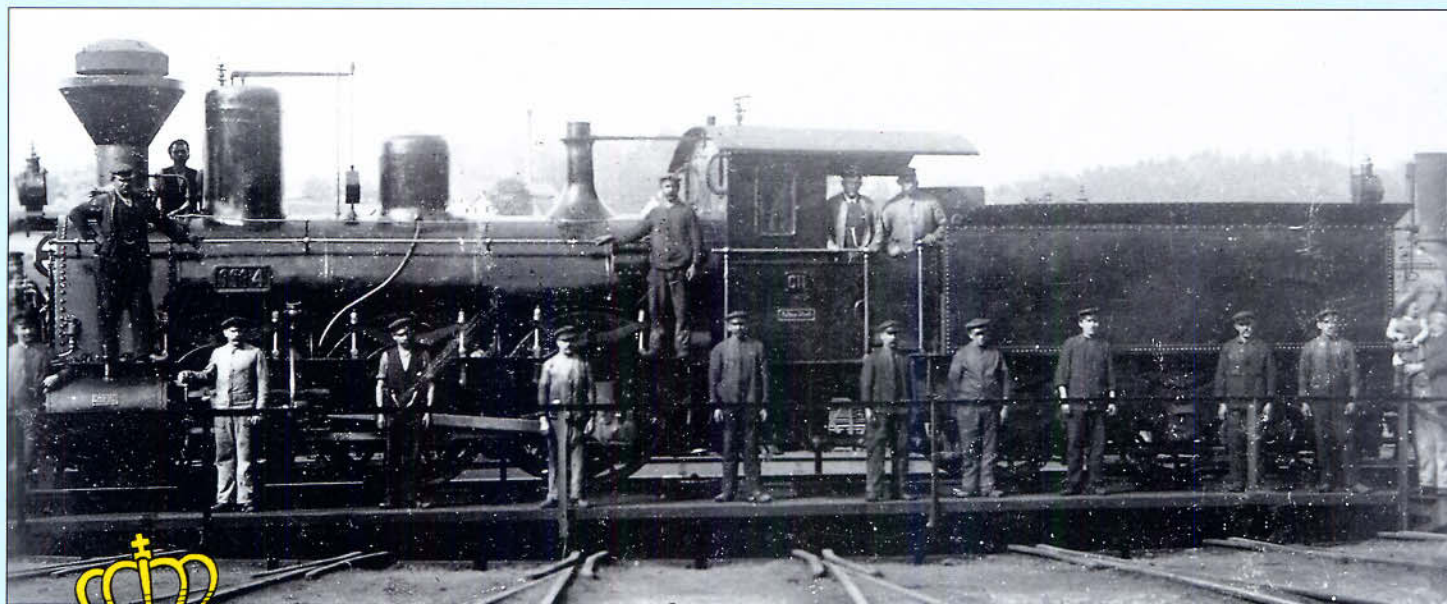
Bauart		1B n2
Treibraddurchmesser	mm	1696, später 1716
Lauf- und Tenderdurchmesser vorn	mm	1255, später 1272
LüP/Lok und Tender	mm	13340
Achsstand Lok	mm	3990
Zylinderdurchmesser	mm	394
Kolbenhub	mm	610
Rostfläche	m ²	1,52
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	6,90
Anzahl der Heizrohre		202
Durchmesser der Heizrohre	mm	40/45
Länge der Heizrohre	mm	3048
Heizfläche der Heizrohre	m ²	77,40
Verdampfungsheizfläche	m ²	84,30
Höchstgeschwindigkeit	km/h	80
Kesselüberdruck	bar	9,0
Leergewicht	t	27,3 – 29,2
Dienstgewicht	t	30,2 – 33,6
Reibungsgewicht	t	18,8 – 20,8

Tender 3 T 8,5

Raddurchmesser	mm	1050
Achsstand	mm	3125
Leergewicht	t	9,9 – 11,0
Dienstgewicht	t	24,4 – 25,5
Wasservorrat	m ³	8,5
Kohlevorrat	m ³	6,0

Liefer- und Ausmusterungsdaten B 97 bis B 109

Inv. Nr.	Hersteller	FNr.	Lieferjahr	K.Bay.Sts.B B IX Ostbahn	Ausmusterung	Anmerkungen
B 97	Maffei	1043	1875	1099	19.01.1907	zl
B 98	Maffei	1044	1875	1100	1908	WaL Bw Straubing
B 99	Maffei	1045	1875	1101	23.12.1909	zl CW Reg
B 100	Maffei	1046	1875	1102	ca. 1908	vk Fr. O. Krieger (M 4290,-)
B 101	Maffei	1047	1875	1103	1908	vk Fr. O. Krieger
B 102	Maffei	1048	1875	1104	13.09.1907	WaL Bw Weiden
B 103	Maffei	1049	1875	1105	1912	
B 104	Maffei	1050	1875	1106	1909	WaL 203 Bw Kempten
B 105	Maffei	1051	1875	1107	28.01.1907	zl CW Reg
B 106	Maffei	1052	1875	1108	1908	zl
B 107	Maffei	1053	1875	1109	23.01.1909	zl Bw I München
B 108	Maffei	1054	1875	1110	1909	zl CW Reg
B 109	Maffei	1055	1875	1111	18.04.1907	WaL Bw Augsburg



Lokomotiven C 1 bis C 12

Zu den dreifachgekuppelten Maschinen übergehend, mußte es zunächst auffallen, daß die BOB eine solche Maschine mit ungewöhnlich großem Raddurchmesser in den Dienst stellte, ohne zuvor das Standard-Arbeitstier der alten Zeit einer jeden Verwaltung, die dreifachgekuppelte Lastzugslokomotive mit kleinem Raddurchmesser, beschafft zu haben. Es war auch bis zum Erscheinen dieser Neuschöpfung, die im Herbst 1862 herauskam, nirgends in Deutschland oder Österreich eine derartige Maschine gebaut worden. Erst 1864 erschien ein Analogon in Baden, die alte Serie VI, und in Österreich hatte die Südbahn 1859 von Wiener Neustadt eine der Ostbahn-Maschine – abgesehen vom kleineren Raddurchmesser von 1400 mm – auch im Äußeren so ähnliche und "maffeisch" aussehende Maschine beschafft, daß der nicht Unterrichtete die-

selbe unbedingt als ein Erzeugnis der Maffei-schen Fabrik gehalten hätte. Hall war eben um diese Zeit schon Leiter der Neustädter Fabrik und baute nun dort seinen "Stiefel" weiter, d.h. Lokomotiven nach seinen Konstruktionsgrundsätzen und seinem Geschmack, genau wie zuvor in der Hirschau.

Bei der allgemein guten Bewährung der 3/3-gekuppelte Lokomotiven im Lastzugsdienst war der Gedanke naheliegend, den Versuch zu machen, da, wo auch die Personenzüge größerer Zugkraft bedurften, nämlich auf Strecken mit stärkeren Steigungen, diese Maschinengattung zu verwenden und dementsprechend auszubilden.

Dieser Versuch wurde in der Folge auf verschiedenen Bahnen des In- und Auslandes gemacht, war aber etwas problematischer Natur, da es bei den Achsbelastungen der früheren Zeit kaum möglich war, einen Kessel mit der erforderlichen Heiz- und Rostfläche unterzubringen, der gestattet hätte, das hohe Adhäsionsgewicht beim Befahren von Steigungen mit Personenzügen bei nicht zu kleinen Geschwindigkeiten richtig auszunützen. Erlaubten aber geringe Achsdrücke von 11 bis 12,5 t nur einen Kessel gleicher Größe wie bei den kleinrädri gen 3/3-gekuppelten Lastzugslokomotiven, dann war es auch mit Personenzügen nicht möglich, wesentlich schneller zu

fahren, als es die normalen Dreikuppler mit Lastzügen vermochten, woraus die Zwecklosigkeit der in Frage stehenden Bauart für den besprochenen Fall hervorgeht. Hierfür bietet die einfach auf Räder von 1495 mm Durchmesser gesetzte 3/3-gekuppelte Lastzugslokomotive der ehemaligen Kronprinz-Rudolfs-Bahn ein deutliches Beispiel.

Aber auch für die schnelle Beförderung von schweren Personenzügen auf leichter profilierten Strecken mit etwa 6 bis 10‰ Steigung hat diese Bauform ihre Tücken, wenn Zylinder und Stehkessel wie bei der kleinrädri gen Type völlig überhängen, der Gesamtrastand kurz ist, Lastausgleich zwischen der ersten und zweiten Achse fehlt und der Oberbau nicht so widerstandsfähig ist wie in England. Dort verkehren Lokomotiven dieser Bauart heute noch mit Raddurchmessern von bis zu 1700 mm und mehr, allerdings mit Innenzylindern, durchhängender Feuerbüchse und längerem Radstand, anstandslos mit Geschwindigkeiten bis zu 70 km/h und darüber. Welch ernste Gefahren aber bei der Verwendung von Maschinen, welche der soeben genannten Eigenschaften entbehren, bei höheren Geschwindigkeiten in ihrer Bauart verborgen liegen, das lehrte der schwere Unfall, von dem die Badische Staatsbahn am 3.9.1882 bei Hugstetten betroffen wurde, der 63 Personen das Leben kostete.

Technische Daten der Lokomotiven C 1 bis C 12

Bauart		C n2
Treibraddurchmesser	mm	1524
LüP/Lok und Tender	mm	14218
Achsstand Lok	mm	3230
Zylinderdurchmesser	mm	508
Kolbenhub	mm	660
Rostfläche	m ²	1,49, später 1,65
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	7,60
Anzahl der Heizrohre		174
Durchmesser der Heizrohre	mm	46/52
Länge der Heizrohre	mm	4014
Heizfläche der Heizrohre	m ²	99,80
Verdampfungsheizfläche	m ²	107,40
Höchstgeschwindigkeit	km/h	55
Kesselüberdruck	bar	9,0
Leergewicht	t	33,9 – 34,6
Dienst-/Reibungsgewicht	t	37,6 – 38,4

Tender 3 T 9

Raddurchmesser	mm	1050
Achsstand	mm	3124
Leergewicht	t	11,0
Dienstgewicht	t	26,0
Wasservorrat	m ³	9,0
Kohlevorrat	t	6,0

Lieferungs-, Umzeichnungs- und Ausmusterungsdaten C 1 bis C 12

Inv.Nr.	Hersteller	FNr.	Lieferjahr	K.Bay.Sts.B. C II Ostbahn	Ausmusterung	Anmerkungen
C 1	Maffei	456	1862	1112	27.04.1906	
C 2	Maffei	457	1862	1113	27.04.1906	WaL 197
C 3	Maffei	458	1862	1114	27.04.1906	WaL 198
C 4	Maffei	459	1862	1115	11.12.1901	zl
C 5	Maffei	460	1863	1116	04.02.1899	zl CW Reg
C 6	Maffei	461	1863	1117	31.10.1900	zl
C 7	Maffei	462	1863	1118	21.01.1902	zl, Te hinterstellt
C 8	Maffei	463	1863	1119	20.11.1900	zl, Te hinterstellt
C 9	Maffei	464	1863	1120	16.10.1894	zl CW Reg
C 10	Maffei	465	1863	1121	20.02.1906	zl
C 11	Maffei	466	1863	1122	17.09.1902	zl, Te hinterstellt
C 12	Maffei	467	1863	1123	20.02.1906	

Dort war eine solche Maschine, KNIEBIS, mit reichlichem vorderen und hinteren Überhang und 1535 mm Raddurchmesser an einem verspäteten Zug im Gefälle bei ca. 60 km entgleist, was für den Zug und einen Teil seiner Insassen verhängnisvolle Folgen hatte. Wegen des großen Treibraddurchmessers fällt der nachteilige vordere Überhang an sich größer aus, als dies bei kleinrädri- gen Maschinen der Fall wäre, wozu noch kommt, daß die Zylinder größer sein müssen, um nicht an Zugkraft einzubüßen. Andererseits muß bei Verwendung als Personenzugslokomotive für schnelle Fahrt der Rost möglichst groß gemacht werden, was hinsichtlich des Gewichts des hinteren Überhangs sich nachteilig auswirkt und die Laufruhe schon bei halbwegs höheren Geschwindigkeiten nachteilig beeinflußt.

Früher schon als die beiden erwähnten Bahnverwaltungen hatte nun die BOB den Versuch gemacht, eine derartige Lokomotive zu schaffen, ohne daß sie zuvor die normale, kleinrädri- ge, 3/3-gekuppelte Type besessen hätte. Man muß sich also hier diese Maschine aus der vorhandenen 2/3-gekuppelten Lokomotive durch Ersatz des Laufrads durch eine Kuppelachse vom gleichen Raddurchmesser wie bei den Personenzugslokomotiven B 1 bis B 66 entstanden denken. Der Zylinderdurchmesser ist, der vermehrten Adhäsion entsprechend, bis auf 508 mm vergrößert. Diesem Maß entsprach zur Not die Heizfläche des Kessels, nicht aber die Rostfläche, welche anfangs nur 1,49 m² betrug und erst später auf 1,65 m² erhöht wurde, was aber immer noch ungenügend blieb. Der Konstrukteur gerät hier leicht in unlösbare Widersprüche; dem Bestreben, das Gewicht des überhängenden Stehkessels möglichst gering zu halten, steht die Forderung einer großen Rostfläche entgegen, so daß die Gefahr einer Compromißlösung besteht, die beiden Erfordernissen nicht gerecht wird, nämlich daß der Rost doch nicht groß genug ausfällt und der frei überhängende Stehkessel die hintere Achse trotzdem zu sehr belastet.

Bei der BOB-Maschine wurden nun in ganz richtiger Erkenntnis der Notwendigkeit der tunlichsten Verkleinerung des vorderen Überhangs diesem Punkt ganz besonderes Augenmerk zugewendet und die Zylinder so weit heringerückt, daß die innenliegenden Schieberkästen, um für das Rad Platz zu schaffen, am Gußstück nach vorn verschoben werden mußten und sich unsymmetrische, ungleich lange Schieberkanäle ergaben. Hierdurch wurde aber auch der Gefahr, bei Antrieb der letzten Achse eine zu lange und schwere Treibstange zu erhalten, die mit 2794 mm immerhin noch lang und schwer genug ausfiel, nach Möglichkeit begegnet. Das Vorderrad war nun bei seinem Durchmesser von 1524 mm so nah an die Rauchkammer herangerückt, daß das Raddach desselben zu einem erheblichen Teil in die Rauchkammer selbst hineinragte, ein einzigartiger, origineller Fall, der aber im Zusammenhang mit dem nach vorn gedrängten Schieberkasten bezeugt, welch großes Gewicht die BOB auf die Verminderung des schädlichen vorderen Überhangs legte.

So vorteilhaft aber dieses Ergebnis an sich war, so zeigten sich doch seine Nachteile in der sich nunmehr ergebenden ungleichen Achsbelastung. Da der Stehkessel frei überhing und wegen der innen auf der letzten

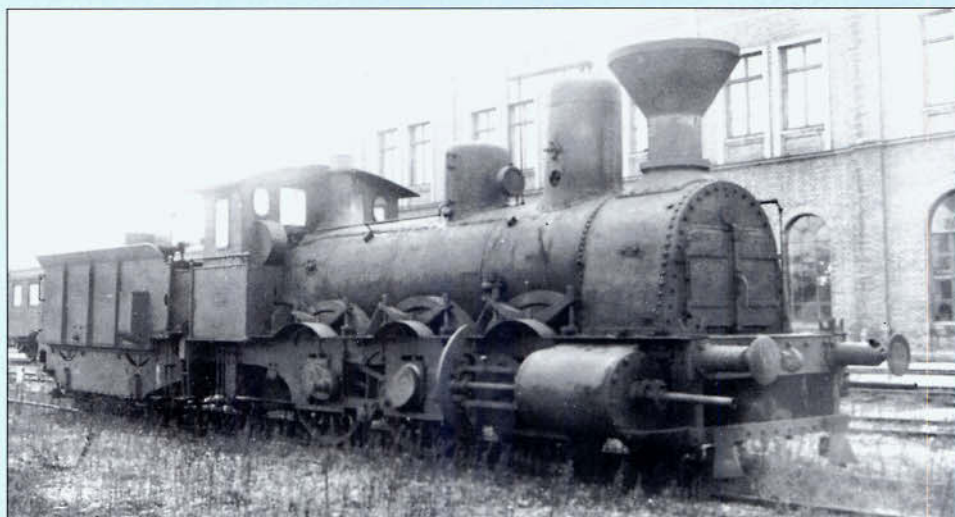
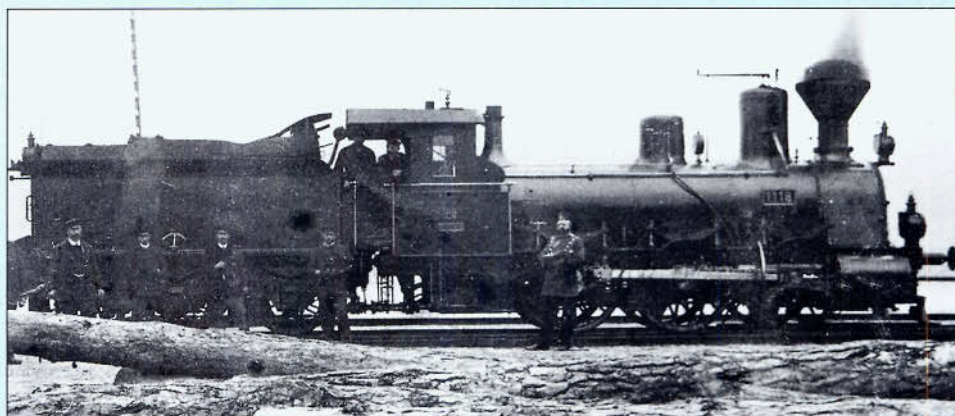


Bild 280: Am Ende ihrer Laufbahn ist hier eine Ostbahn-C II angekommen.

Bild 279 (ganz oben): Die ehemalige C 7 als C II 1118. Gut zu erkennen ist die lange und schwere Treibstange. **Abb. 278 und 279: Sammlung Dr. Scheingraber**

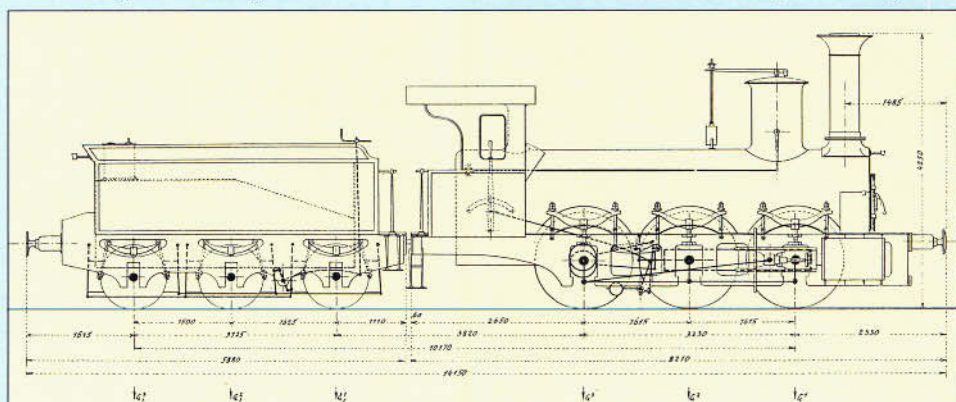
Bild 278 (linke Seite): Als letzte Ostbahn-C II steht die 1114, ehemalige C 3, kurz vor ihrer Kassierung 1906 noch in gepflegtem Zustand auf der Drehscheibe der Bw Passau. **Abb.: Slg. Asmus**

Achse sitzenden Exzenterscheiben ziemlich weit von derselben entfernt bleiben mußten, ergab sich für dieselbe eine nicht unerhebliche Mehrbelastung, die nahezu 13,5 t erreichte, gegen jene der ersten Achse von nicht ganz 11 t. Die Anwendung eines Balanciers zwischen der ersten und zweiten Achse wäre wünschenswert gewesen, da man eine solche aber zwischen den rückwärtigen Achsen nicht entbehren konnte, mußte auf die Anordnung eines vorderen verzichtet werden. Die Verhältnisse wurden noch schlechter, als man, der Notwendigkeit der Vergrößerung des Rostes wegen Braunkohlenfeuerung Rechnung tragend, dessen Fläche bei Stehkesselerneuerung auf 1,65 m² brachte, wodurch die Belastung der letzten Achse auf 13,8 t stieg, trotz

des zum Ausgleich am Vorderende der Lokomotiven angebrachten Ballastgewichts. Führer aus der letzten Dienstzeit dieser Lok bezeichneten dieselbe als gute Läuferin, was wohl hauptsächlich auf den fortschreitend verstärkten und verbesserten Oberbau zurückzuführen sein dürfte.

Ansonsten besaß die Maschine wiederum den äußeren Doppelfüllrahmen und Hallische Lagerhalskurbeln, deren beschränkende Einwirkung hinsichtlich der Breitenentwicklung den Bau dieser Maschinen mit Außenrahmen und Zylindern von 508 mm Durchmesser überhaupt erst ermöglichte. Im übrigen bot diese Lokomotive in mehrfacher Hinsicht ein von dem Gewohnten abweichendes Bild. Infolge der Anwendung der Hallischen Kurbeln wurde die

Bild 281: Typenzeichnung aus dem Staatsbahn-Verzeichnis von 1904. **Abb.: Slg. Hufschläger**



Stephensonsteuerung samt Schiebern nach innen verlegt, wo ihre Exzenter und jene der beiden Speisepumpen auf der letzten Achse angeordnet waren und von der Coullisse aus die Bewegung mittels eines aus zwei Rundstangen gebildeten langen Rahmens, welcher die beiden vorderen Achsen umfaßte, auf den Schieber übertragen wurde. Diese notgedrungene Anordnung, die schon bei der Staatsbahn-C II zur Ausführung gekommen war, besitzt den Nachteil des Federns des langen Gestänges. Zur Umsteuerung war hier zum ersten Mal außer dem gewohnten langen Hebel eine Schraubenspindel vorgesehen; doch ist nicht sicher, ob die ganze Serie schon damit versehen wurde.

Eine Verbesserung aus späterer Zeit sind die nach vorn durchgehenden Kolbenstangen. Der Kessel trug dicht hinter dem Kamin, in nur 540 mm Entfernung von der Rohrwand, den Dom von 1042 mm Höhe und 668 mm Durchmesser, mit Gewichtsventil. Die Umhüllung zeigte Anlehnung an die Hawthorn-Form, die aber später bei der Staatsbahn durch eine einfache ersetzt wurde. Das rückwärtige Federventil stand über der Box, wurde jedoch später, als die schweren Deckenbarren durch Deckenanker ersetzt wurden, mitsamt seiner unschönen Gußeisenverkleidung vor dieselbe versetzt. Völlige Kesselerneuerungen seitens

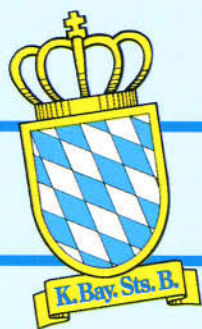
der Staatsbahn scheinen nur in einem Fall stattgefunden zu haben, da die Inventarzeichnungen von 1890, 1897 und 1904 nur eine Maschine mit 10 atm Dampfspannung aufweisen, nämlich die 1113, die den Neubaukessel zwischen 1886 und 1889 erhalten haben muß. Der Kamin zeigte, abweichend vom Ostbahn-Gebrauch, die zylindrische Form aus Blech mit gußeisernem Kelchkranz. Als die Kessel Nepilly-Feuerung erhielten, wurde der Gußkamin mit Ressigscher Haube angebracht.

Außer der etwas seltsam geformten, von unten nach oben sich glockenartig erweiternden Brille mit viereckigen Fenstern erhielten diese Maschinen über dem Führerstand als erste ein von vier Säulen getragenes Dach, das aber der Seitenwände noch entbehrte. An dieses schloß sich die Brille an, doch war dieselbe in der unteren Partie unverständlicherweise zu weit ausgeschnitten, so daß sie ihren Zweck nur recht unvollkommen erfüllte. Erst später wurde dann das vollständige Haus mit verschiedenen Fenstern in eckiger und runder Form angebracht, wobei auch die unschöne Nische für den Steuerhebel in der Vorderwand wieder erschien.

Die Sandkästen waren anfangs am Raddach des mittleren Radsatzes angebracht, von der Staatsbahn wurde hinter dem Dom der übliche runde Kasten angeordnet. Noch erwähnt sei, daß die vordere Kuppelstange, um am Linealträger vorbeizukommen, vor dem mittleren Rad eine Kröpfung nach außen aufwies.

Die zulässige Geschwindigkeit war vorsichtigerweise trotz des großen Rades auf 55 km/h beschränkt, so daß die Maschine gar nicht als großrädrige ausgenützt werden konnte. Bei unterstützter Box, entsprechend längerem Radstand, guter Gewichtsverteilung und solidem Oberbau hätte sich diese Maschine ruhig auf 65 bis 70 km/h hinaufwagen dürfen, so aber war ihr Daseinszweck zum Teil verfehlt. Sie hat, scheint's, in der Hauptsache die gemischten Züge auf den schwierigen Strecken bis zum Erscheinen der eigentlichen, kleinrädri- gen Lastzugslokomotiven C 13 bis C 64 geführt. Auch unter der Staatsbahn sind sie nicht für schnellfahrende Züge verwendet worden, abgesehen von Eilgüterzügen mit wenig Aufenthalt, worauf schon der Umstand hindeutet, daß sie nicht mit Westinghousebremse ausgerüstet wurden.

Sie sind immer in ihrem angestammten Gebiet geblieben, wo der Verfasser sie 1892 in Prüfening und Passau, 1904 auf der Strecke Regensburg – Nürnberg an einem Güterzug als Vorspann einer Ostbahn-C III gesehen hat. Die erste Kassierung erfolgte 1894. Das Inventar von 1904 weist nur noch 6 Maschinen aus, und bereits 1906 ist die letzte verschwunden. Ihr Tender war dasselbe dreiachsige Fahrzeug, das die 2/3-gekuppelte Klasse B begleitete, nur war der Wasserraum vielleicht erst später durch Verbreiterung des Wasserkastens auf 9 m³ gebracht worden, was sein Dienstgewicht auf 26 t erhöhte.



Lokomotiven C 13 bis C 64

Fünf Jahre nach der Indienstellung der 3/3-gekuppelten großrädrigen Ausnahmetype erschienen endlich im Sommer 1867 auf der

Ostbahn zur Übernahme der neu eingeführten reinen Güterzüge die 3/3-gekuppelten Lastzugslokomotiven mit kleinem Raddurchmesser. Deren erstes Exemplar, die C 13, wurde von Maffei 1867 in Paris zur Schau gestellt, wo dasselbe wegen seiner wuchtigen Erscheinung mit dem blanken Messingdom und der Neuerung eines vollständigen Führerhauses die Augen sehr vieler Sachkundiger auf sich ruhen sah.

Diese Type ist bis 1875 mit insgesamt 55 Stück in acht Lieferserien gebaut und – wie gleich hinzugefügt werden soll – mit bestem Erfolg als die eigentliche Lastzugslokomotive in Dienst gestellt worden. Die Maschine ist,

von Einzelheiten abgesehen, fast gleich mit jener, die Maffei im Frühjahr 1868 in etwas stärkerer Ausführung als Klasse C III für die Staatsbahn abgeliefert hat. Diese Type ist bei den Staatsbahn-Lokomotiven ausführlich besprochen worden, so daß es genügen dürfte, nur das von ihr Abweichende hervorzuheben. Es war also auch für die BOB eine 3/3-gekuppelte reine Güterzugslokomotive entstanden, mit äußerem Doppelrahmen, Hallischen Lagerhalskurbeln und daher innenliegender Steuerung, diesmal nach Allan mit vertikalen Schiebern aus Bronze und Trickschem Kanal versehen. Es ist möglich, daß der vorhandenen Zeichnung zufolge eine Serie dieser Maschi-

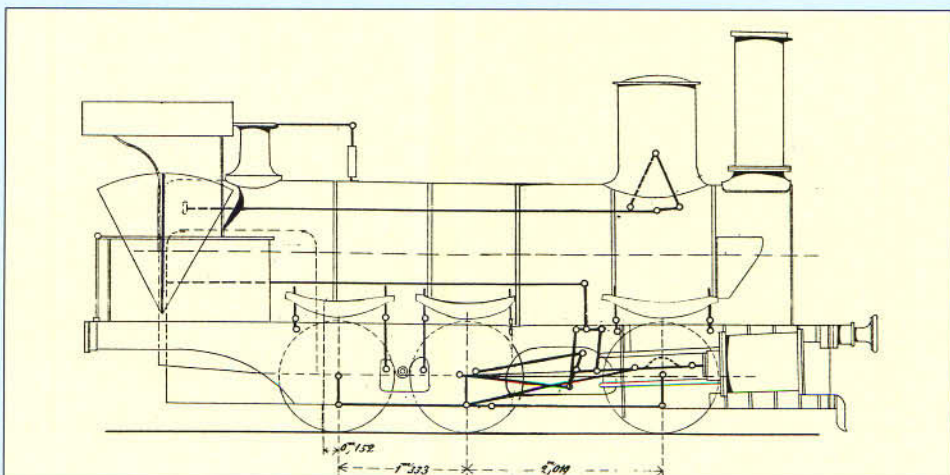
Technische Daten der Lokomotiven C 13 bis C 64 im Ursprungszustand

Bauart		C n2
Treibraddurchmesser	mm	1253, später 1272
LüP/Lok und Tender	mm	14115
Achsstand Lok	mm	3350
Zylinderdurchmesser	mm	483
Kolbenhub	mm	610
Rostfläche	m ²	1,69
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	8,20
Anzahl der Heizrohre		186 bis 200
Durchmesser der Heizrohre	mm	46/52
Länge der Heizrohre	mm	4060
Heizfläche der Heizrohre	m ²	108
Verdampfungsheizfläche	m ²	116,20
Höchstgeschwindigkeit	km/h	45
Kesselüberdruck	bar	9,0
Leergewicht	t	30,7 bis 32,9
Dienstgewicht ^A	t	35,6 bis 36,5
Reibungsgewicht	t	

Tender 3 T 9

Raddurchmesser	mm	1050
Achsstand	mm	3125
Leergewicht	t	10,7 bis 11,4
Dienstgewicht	t	25,4 bis 26,4
Wasservorrat	m ³	9,0
Kohlevorrat	t	5,0

Durch spätere Umbauten haben sich die Kesselabmessungen und Gewichte vielfach geändert.



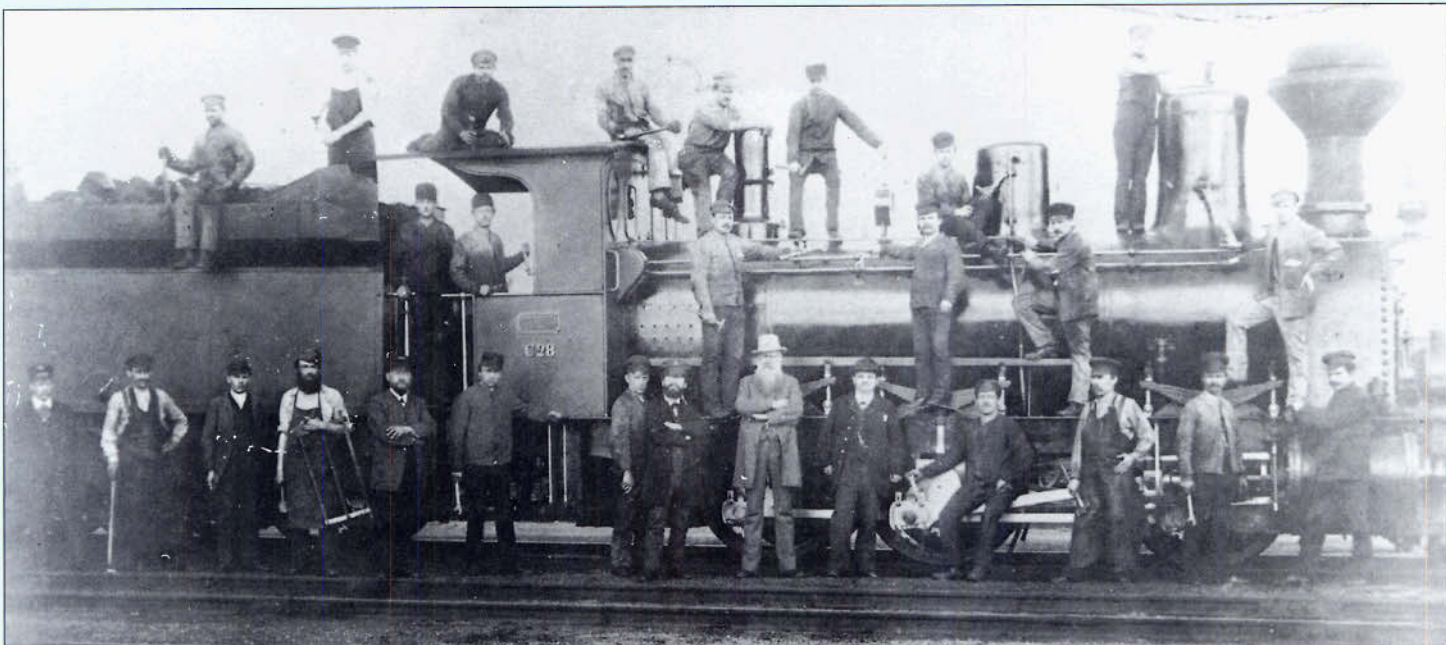
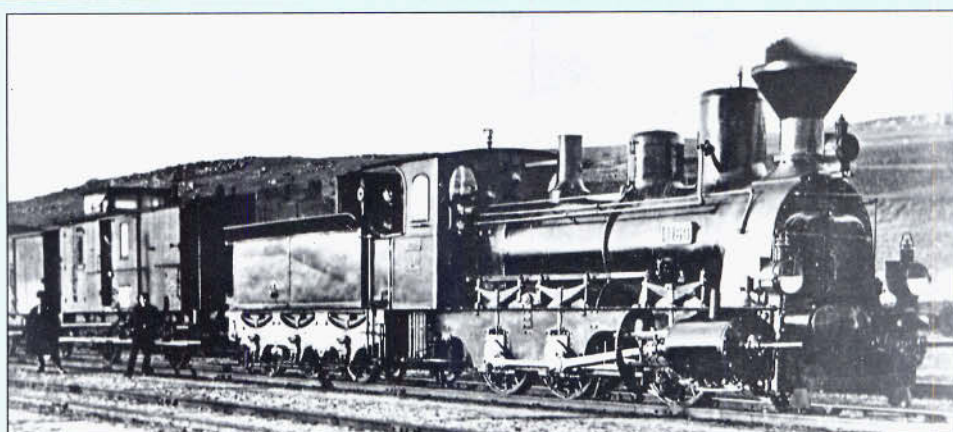


Bild 283: Auf der und um die C 28 hat sich die Mannschaft einer nicht bekannten Betriebswerkstätte gruppiert. **Abb.: Slg. Asmus**

Bild 284 (rechts): Leider keinerlei Angaben gibt es zu dieser stimmungsvollen Aufnahme der C III 1163 vor einem Güterzug. **Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber**

Bild 282 (linke Seite): Typenskizze der Klasse C 13 bis C 64 in der Ausführung bei Lieferung. **Abb.: Archiv Krauss-Maffei**

Bild 285 (unten): Typenzeichnung der Ostbahn-C III nach dem Inventar von 1904. **Abb.: Sammlung Hufschläger**



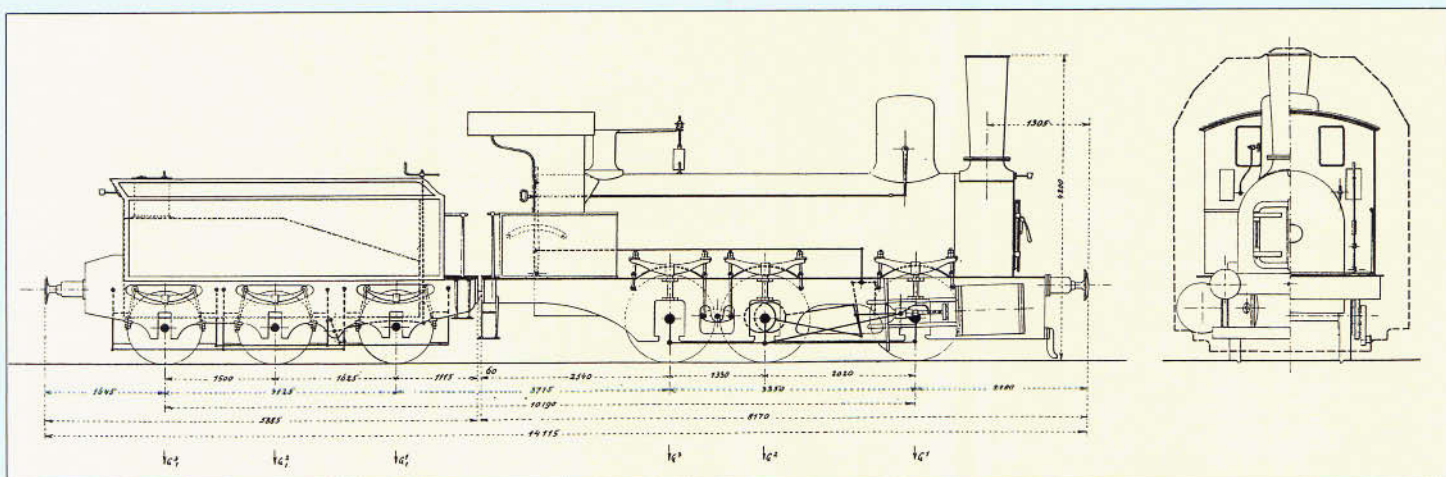
nen mit einfachem Rahmen von $1\frac{1}{4}$ " ausgeführt wurde. Sicher läßt sich dies nicht mehr feststellen; dagegen steht fest, daß später nur Doppelrahmen zu sehen waren.

Auf das weitgehende Zusammenschieben von Zylindern und Vorderrad zur Verkleinerung des Überhangs war hier verzichtet worden, sei es, weil man glaubte, bei der langsam fahrenden Lokomotive davon Abstand nehmen zu können, sei es, weil man es nach den Erfahrungen bei der großrädigen Type vorzog, den sich ergebenden Überhang zugunsten einer gleichmäßigen Gewichtsverteilung in Kauf zu nehmen. Eine solche konnte um so eher erreicht werden, als beim Antrieb der mittleren

Achse das Hereinschieben des Stehkessels nicht durch innenliegende Exzenter behindert war und er ganz nah an die letzte Achse heranrücken konnte, womit der Überlastung derselben vorgebeugt und der hintere Überhang verkleinert werden konnte. Auf diese Weise war es möglich, die zulässige Belastung von ca. 12 t pro Achse fast gleichmäßig zu verteilen.

Die des Profils wegen leicht geneigten Dampfzylinder von 483 mm Durchmesser ergaben bei der auch hier beibehaltenen Dampfspannung von 9 atm eine Zugkraft von rund 7000 kg für das Anfahren, welche das Adhäsionsgewicht von 36,0 t gut ausnützte.

Wie bei der Staatsbahn-C III waren anfangs die Kolbenstangen bei der Ostbahn-Maschine nicht nach vorn verlängert, erst durch die Staatsbahn-Verwaltung wurden die Ostbahn-Lokomotiven in diesem Punkt an die C III angeglichen. Der vordere Radstand war, entgegen der Staatsbahn-Ausführung, etwas größer und betrug 2020 mm, was eine längere Treibstange ermöglichte. Die Tragfedern lagen oberhalb, mit kurzem Balancier zwischen der zweiten und dritten Achse, die auf 1330 mm eng zusammengeschoben waren. Derselbe war, den vorgefundenen Zeichnungen zufolge, anfangs in der Mitte des Rahmensechnitts angebracht. Er ist erst unter dem





Liefer-, Umzeichnungs- und Ausmusterungsdaten C 13 bis C 64

Inv.Nr.	Hersteller FNr.		Abnahme	K.Bay.Sts.B. C III Ostbahn	DR 1823	Aus- musterung	Anmerkungen
C 13	Maffei	612	06.1867	1124	53 7834	08.1923	zl CW Nür, ausgestellt Paris 1867
C 14	Maffei	626	06.1867	1125	53 7835	27.03.1924	zl CW Nür
C 15	Maffei	627	1867	1126		05.10.1921	vk
C 16	Maffei	628	1867	1127	53 7836	11.08.1923	zl
C 17	Maffei	629	07.1867	1128	53 7837	27.03.1924	zl CW Nür
C 18	Maffei	630	1867	1129	53 7838	11.08.1923	zl
C 19	Maffei	631	07.1867	1130	53 7839	11.08.1923	zl
C 20	Maffei	632	1867	1131	53 7840	02.1923	vk
C 21	Maffei	681	15.12.1868	1132	53 7841	11.08.1923	zl
C 22	Maffei	682	23.12.1868	1133	53 7842	11.08.1923	zl
C 23	Maffei	683	28.12.1868	1134		21.03.1921	zl CW Nür
C 24	Maffei	684	03.01.1869	1135	53 7843	02.1923	Heizlok Bw Passau
C 25	Maffei	685	11.01.1869	1136	53 7844	1924	
C 26	Maffei	686	23.01.1869	1137		06.02.1922	vk
C 27	Maffei	733	27.01.1870	1138	53 7845	1924	
C 28	Maffei	734	1870	1139	53 7846	31.03.1924	WaL
C 29	Maffei	735	1870	1140	53 7847	27.03.1924	zl CW Nür
C 30	Maffei	736	1870	1141	53 7848	1924	
C 31	Maffei	839	1872	1142	53 7849	1924	
C 32	Maffei	840	18.03.1872	1143	53 7850	31.03.1924	zl CW Nür
C 33	Maffei	841	1872	1144	53 7851	31.03.1924	zl CW Nür
C 34	Maffei	842	03.04.1872	1145	53 7852	1924	
C 35	Maffei	843	10.04.1872	1146	53 7853	31.03.1924	zl CW Nür
C 36	Maffei	844	1872	1147		26.07.1921	WaL Bw Ingolstadt
C 37 ⁱ	Maffei	863	1872			1872/73	vk an Elsaß-Lothringen C 18 KULMBACH
C 38 ⁱ	Maffei	864	1872			1872/73	vk an Elsaß-Lothringen C 18 STARNBERG
C 39 ⁱ	Maffei	865	1872			1872/73	vk an Elsaß-Lothringen C 18 FREISING
C 40	Maffei	866	31.08.1872	1151	53 7855	1924	
C 41	Maffei	867	06.09.1872	1152		1922/23	zl
C 42	Maffei	868	1872	1153	53 7856	02.1923	zl CW Nür
C 37 ⁱⁱ	Maffei	950	1873	1148	53 7854	27.03.1924	zl CW Nür
C 38 ⁱⁱ	Maffei	951	1873	1149		1919	an Belgien ETAT 7649
C 39 ⁱⁱ	Maffei	952	1873	1150		14.07.1922	vk, 1900 nK
C 43	Maffei	971	08.06.1874	1154		14.07.1922	vk
C 44	Maffei	972	08.06.1874	1155	53 7857	1924	
C 45	Maffei	973	1874	1156		1922/23	
C 46	Maffei	974	1874	1157	53 7858	1924	
C 47	Maffei	975	1874	1158	53 7859		
C 48	Maffei	976	26.06.1874	1159		23.12.1920	zl
C 49	Maffei	977	1874	1160	53 7860	31.03.1924	zl CW Nür
C 50	Maffei	978	1874	1161	53 7861	1924	
C 51	Maffei	979	1874	1162	53 7862	31.03.1924	zl CW Nür, 1903 nK
C 52	Maffei	980	1874	1163	53 7863	02.1923	zl
C 53	Maffei	1027	1875	1164	53 7864	1924	
C 54	Maffei	1028	10.04.1875	1165		1922/23	
C 55	Maffei	1029	1875	1166		1919	an Belgien, ETAT 7666
C 56	Maffei	1030	1875	1167		08.02.1921	zl CW Nür
C 57	Maffei	1031	1875	1168		1919	an Belgien, ETAT 7668
C 58	Maffei	1032	1875	1169		26.07.1921	vk
C 59	Maffei	1033	23.06.1875	1170	53 7865	1924	
C 60	Maffei	1034	02.07.1875	1171		02.09.1922	vk
C 61	Maffei	1035	07.07.1875	1172		04.1921	WaL Bw Ingolstadt
C 62	Maffei	1036	1875	1173	53 7866	1924	
C 63	Maffei	1037	1875	1174	53 7867	03.1923	zl CW Nür
C 64	Maffei	1038	29.07.1875	1175	53 7868	31.03.1924	zl CW Nür

Staat wie bei der C III nach oben versetzt worden, doch behielten einige Exemplare die ursprüngliche Anordnung.

Wie die C III, so waren auch diese Ostbahn-Maschinen gleich von Haus aus mit vollständigen Führerhäusern ausgestattet, deren Aussehen sich ab 1871 verbesserte und die mit ihren abgerundeten Kanten und Seitenfenstern einen gefälligen Eindruck machten und mit denen der B VIII und Staatsbahn-C III jener Jahre übereinstimmten.

Der Kessel trug dicht hinter dem Kamin einen Dom von 660 mm Durchmesser und 1042 mm Höhe mit dem bei der Bayerischen Ostbahn allgemein verwendeten äußeren Zugregulator. Von den beiden Ventilen befand sich das mit Gewicht belastete auf dem Dampfdom, das Federventil rückwärts; erst durch die Staatsverwaltung wurde auch ersteres hinten mit nach vorn stehendem Hebel und Gewicht angeordnet.

Die dreieckigen, konsolartigen Sandkästen befanden sich ursprünglich beiderseits der Rauchkammer und streuten vor die Räder der ersten Achse. Das Blasrohr war hier nicht verstellbar ausgeführt. Seine Mündung mit 101 mm Durchmesser lag 255 mm über Kesselmitte.

Der anfangs gerade Gußkamin wurde gelegentlich der Einrichtung der Braunkohlenfeuerung System Nepilly bzw. Langer, welche die meisten Lokomotiven erhielten, mit der Resigschen Haube versehen, die er bis zum Ende behielt. Die Feuertür hatte die Gestalt einer zweiflügligen Schubtür. Anstatt der Speisepumpen waren von Haus aus Injektoren angeordnet.

Diese Maschinen übernahmen nun die Lastzüge und haben sich dabei, obzwar ihre Leistung naturgemäß um ca. 10 bis 12% hinter jener der Staatsbahn-C III zurückblieb, bestens bewährt. Sie blieben stets in den Gefilden der Ostbahn und waren außerhalb derselben nie zu sehen; auch nach Augsburg und München sind sie, wenigstens seit den achtziger Jahren unter dem Staat, nie gekommen. Nur in Nürnberg konnte man sie treffen, wohin sie von Regensburg die Lastzüge führten, und dort hat sie der Verfasser 1890 auch zum ersten Mal gesehen.

Sie waren genau so zäh und ausharrend wie ihre Staatsbahn-Kolleginnen, spotteten der Frauendorferschen Mordlust und verschwanden erst nach dem Krieg, als die Verschachierung der Bayer. Staatsbahn an das unduldsame Berlin auch sie in den allgemeinen Ruin verwickelte.

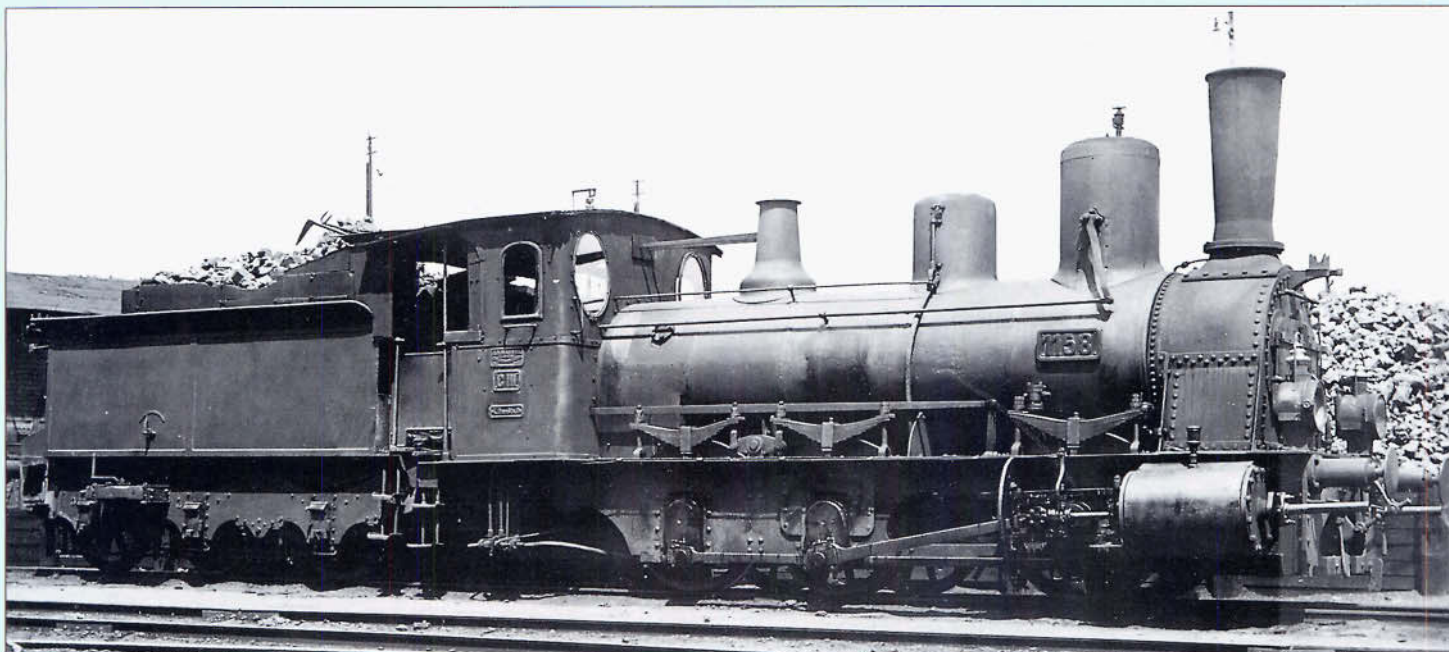


Bild 287: C III 1158, ex C 47, in einer Aufnahme von Rudolf Kallmünzer.

Bild 286 (linke Seite): In einem größeren Bahnhof wartet die C III 1150 auf ihren nächsten Einsatz.

Abb. 286 und 287: Sammlung Asmus

Bild 288 (rechts): Eine Ostbahn-C III setzt in Schwandorf – Braunkohlenquahlm verbreitend – an ihren Personenzug.

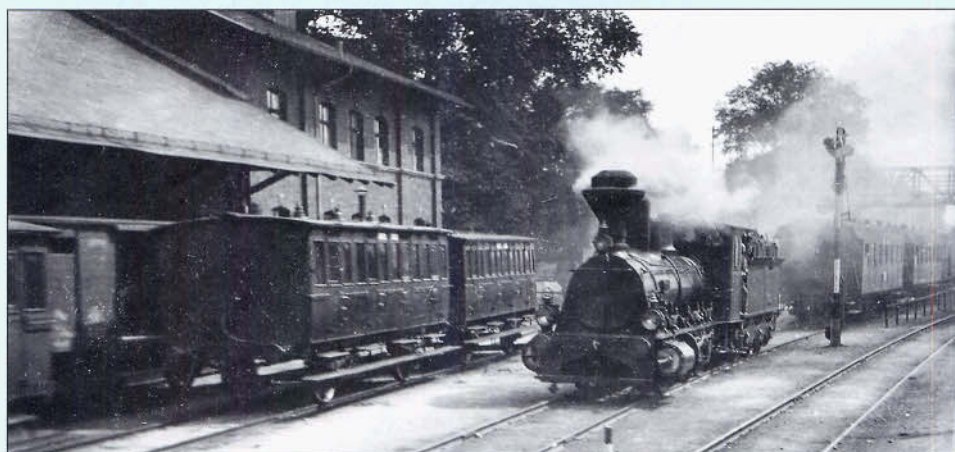
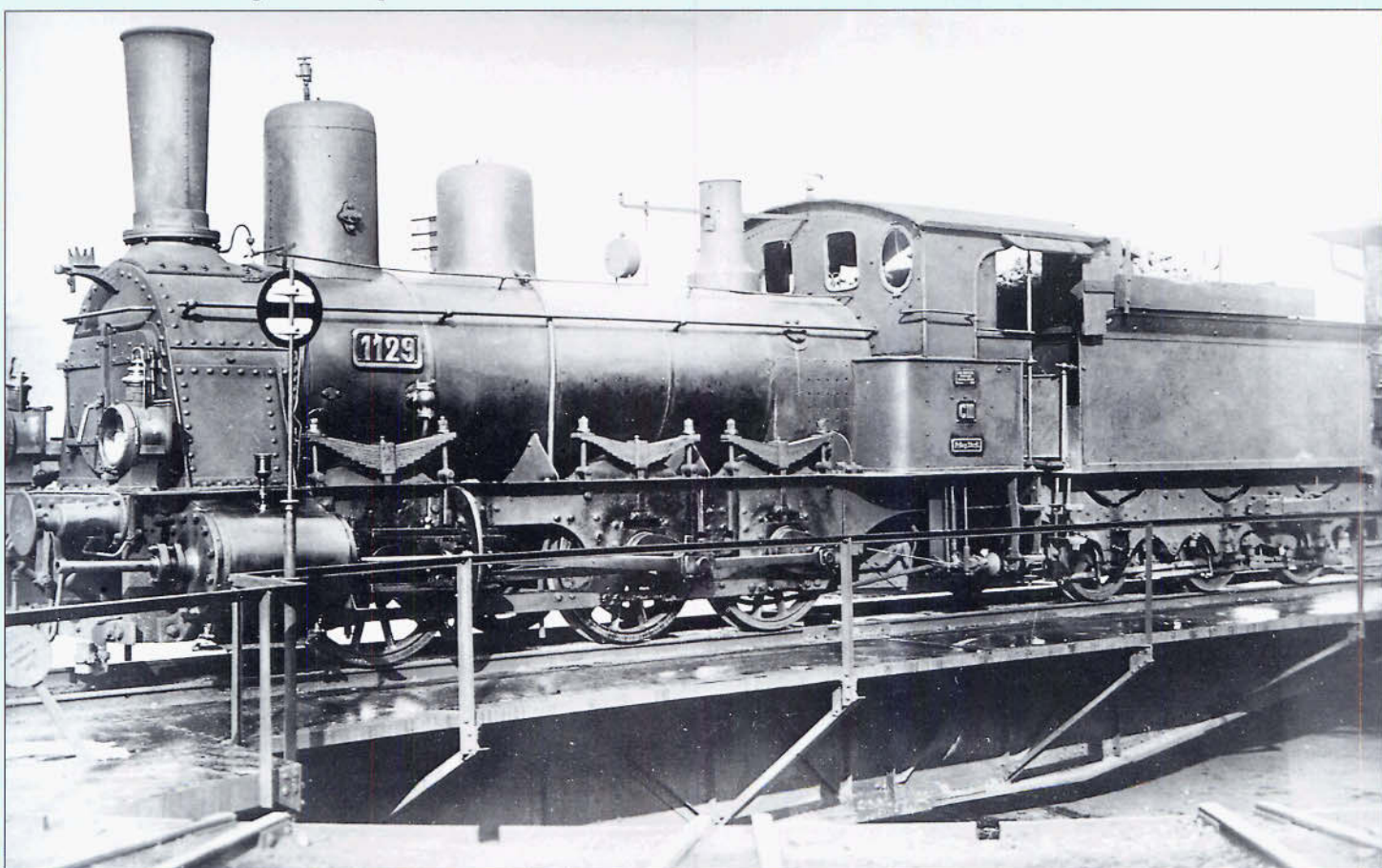
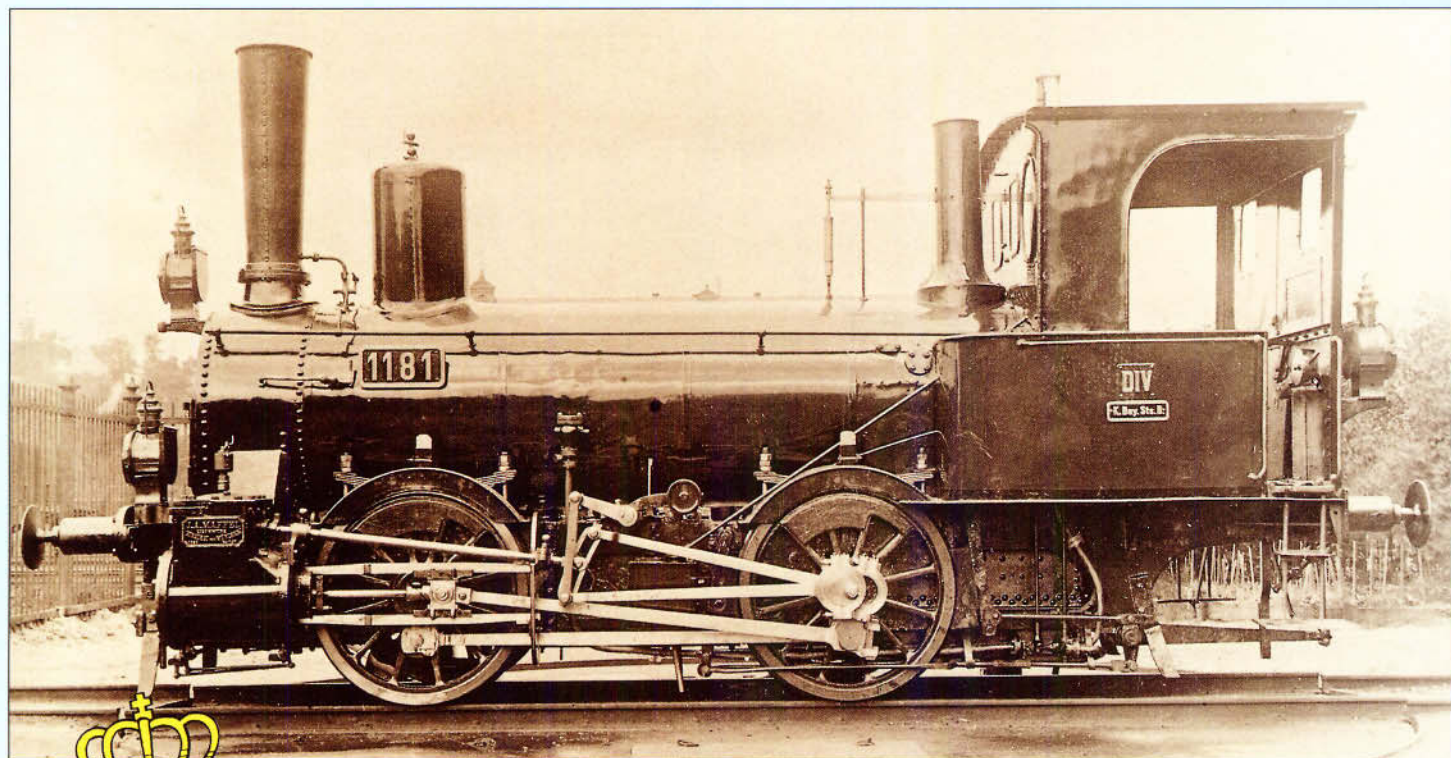


Bild 289: Ebenfalls von Rudolf Kallmünzer stammt die Aufnahme der C III 1129.

Abb. 288 und 289: Slg. Dr. Scheingraber





Lokomotiven D 1 bis D 12

Als die BOB seit dem Jahre 1867 reine Güterzüge verkehren ließ und zu diesem Zweck die

3/3-gekuppelten kleinrädigen Lokomotiven beschafft hatte, waren gleichzeitig und vor der Staatsbahn auch die ersten eigentlichen Verschubmaschinen zur Stelle, 2/2-gekuppelte

Tenderlokomotiven von fast 28 t Dienstgewicht, wie solche zum Rangiergeschäft auf allen größeren Bahnhöfen zum Verarbeiten der eingelangten und zum Aufstellen abzufertigender Lastzüge durch mehrere Jahrzehnte hindurch in der Folge verwendet wurden.

Sie waren nicht nur die ersten, sondern auch die einzigen Tenderlokomotiven, welche die BOB in den Jahren 1867 bis 1872 beschaffte, und dienten vielleicht als Vorbild für die ersten für den gleichen Zweck bestimmten Tenderlokomotiven der Klasse D I, welche die Bayer. Staatsbahn 1871 in Dienst stellte. Im ganzen wurden es nur 12 Stück, und es ist nicht auszuforschen gewesen, weshalb die Beschaffung auf diese Zahl beschränkt wurde, welche selbst für die größeren Bahnhöfe der BOB nicht ausgereicht haben kann. Wie auch im benachbarten Österreich, wurde es vielleicht für wirtschaftlicher befunden, den Rangierdienst für die Lastzüge durch deren Streckenmaschinen besorgen zu lassen.

Der Zeit ihres Erscheinens entsprechend, war bei diesen Lokomotiven die Feuerbüchse völ-

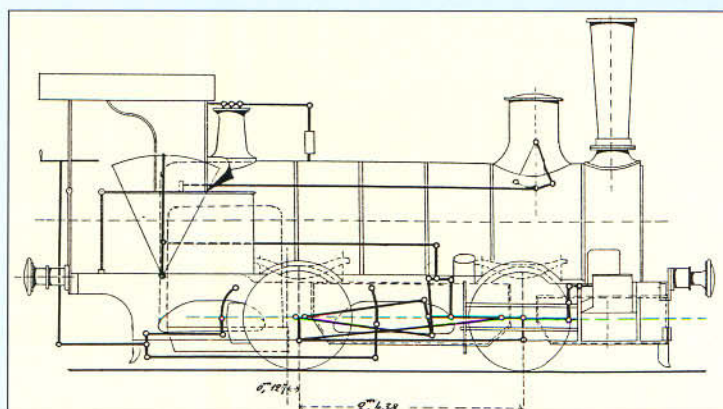
Liefer- und Ausmusterungsdaten D-Klasse

Inv.Nr	Hersteller	FNr.	Lieferjahr	K.Bay.Sts.B. B IX Ostbahn	DR 1923	Ausmusterung	Anmerkungen
D 1	Maffei	633	1867	1178		01.03.1922	vk
D 2	Maffei	644	1867	1179		01.1922	vk
D 3	Maffei	730	1870	1180		31.03.1922	vk
D 4	Maffei	731	1870	1181	88 7021	27.03.1924	zl CW Reg
D 5	Maffei	732	1870	1182		18.08.1921	vk
D 6	Maffei	805	1871	1183		11.1922	zl CW Reg
D 7	Maffei	806	1871	1184	88 7022	08.1923	zl CW Reg
D 8	Maffei	807	1871	1185	88 7023	08.1923	zl CW Reg
D 9	Maffei	808	1871	1186	88 7024	27.03.1924	zl CW Reg
D 10	Maffei	809	1871	1187		31.01.1924	zl CW Reg
D 11	Maffei	810	1871	1188	88 7025	02.1923	zl CW Reg
D 12	Maffei	811	1871	1189	88 7026	08.1923	zl CW Reg

Technische Daten der Lokomotiven D 1 bis D 14

		D 1/2	D 3/5	D 6/12	D 13/14
Bauart		B n2t	B n2t	B n2t	B n2t
Treibraddurchmesser	mm		1219, später 1272		1000
LüP	mm	7679	7942	7925	5820
Achsstand	mm	2440	2440	2440	1835
Zylinderdurchmesser	mm	356	356	356	228
Kolbenhub	mm	508	508	508	381
Rostfläche	m ²	1,08	1,08	1,08	
Heizfläche der Feuerbüchse	m ²	6,60	6,60	6,60	
Anzahl der Heizrohre		144	144	144	70
Durchmesser der Heizrohre	mm	40/45	40/45	40/45	
Länge der Heizrohre	mm	3277	3277	3277	
Heizfläche der Heizrohre	m ²	59,3	59,3	59,3	
Verdampfungsheizfläche	m ²	65,9	65,9	65,9	
Höchstgeschwindigkeit	km/h	60	60	60	23,0 ?
Kesselüberdruck	bar	8,0	8,0	8,0	7,0
Leergewicht	t	22,5	21,0	22,0	
Dienst-/Reibungsgewicht	t	28,0	26,5	27,5	12,5
Wasservorrat	m ³	2,11	2,11	2,82	1,17
Kohlevorrat	t	0,75	0,75	0,75	

Bild 291: Ostbahn-D 1 bis D 12 im Ursprungszustand. Archiv Krauss-Maffei



lig überhängend und der Stehkessel etwas überhöht. Der Rahmen war als der selten angewandte Innenfüllrahmen ausgebildet, der gesamte Wasservorrat von 2,1, später 2,8 m³ innerhalb desselben, und zwar in Einhängkästen zwischen beiden Achsen und später auch vor der ersten Achse, untergebracht. Die Kohlenbunker befanden sich beiderseits des Stehkessels im Führerhaus und reichten über dessen Vorderwand etwas hinaus. Der Kessel bot nichts besonders Erwähnenswertes. Er war ziemlich groß für diese Maschine und besaß als Feuerbox-Deckenversteifung statt der schweren Deckenbarrn bereits vertikale Dekkanker.

Vorn, hinter dem Kamin, der teils aus Blech, teils aus Guß in gerader und guter Form ausgeführt war, stand der vergleichsweise kleine Dom mit Gießkannenverkleidung bei den beiden ersten Maschinen und wieder mit dem bei allen Ostbahn-Maschinen zu findenden äußeren Zugregulator versehen. Dicht vor der Führerhaus-Vorderwand auf dem Stehkessel saßen die beiden Ventile mit Gewichts- bzw. Federbelastung. Später wurde das Gewicht durch eine weitere Feder ersetzt. Die Sandkästen befanden sich beiderseits vor den Treibrädern, welche doppelseitig durch Handspindel mittels großer Holzklötze abgebremst werden konnten. Die Extersche Wurfhebelbremse ersetzte später die Spindel.

Die Anordnung von Stephensonsteuerung und Schiebern war die bei der Ostbahn übliche mit schräger Schieberschubstange. Eine Ausnahme machten nur die beiden ersten Maschinen, die Allansteuerung erhalten hatten. Hier wurde die Bewegung mittels "rocker" auf Schieberschubstange und Schieber übertragen, die selbst horizontale Lage besaßen. Die Schieber waren auch hier, wie üblich, aus Bronze. Der Führerstand mit weit ausgeschnittenen Seitenwänden und fensterreicher Vorderwand war ursprünglich nach rückwärts offen, erhielt aber später eine bis zum Dach durchgeführte Wand. Auffallend war der Raddurchmesser von 1219 mm, der bei der Bestimmung der Maschine als reichlich groß bezeichnet werden muß, und im Zusammenhang damit die auf 60 km/h festgesetzte Höchstgeschwindigkeit. Es deutet beides darauf hin, daß mit allfälliger Verwendung im Streckendienst von Anfang an gerechnet wurde. Außerdem war es denkbar, daß aus Zweckmäßigkeitsgründen ein im Lokomotivpark bereits vorhandener Raddurchmesser gewählt wurde. Gegen den Streckendienst spricht aber die hohe Achsbelastung von 14 bis 15 t, wenigstens bei vollen Vorräten, die über das bei der BOB Gewohnte und Zulässige ziemlich hinausging, was jedoch wegen des vergleichsweise geringen Gesamtgewichts einer zweiachsigen Lokomotive die Verwendung im Streckendienst wohl nicht ganz ausgeschlossen hätte, wie ja auch die beiden Lokomotiven der E-Klasse Achsdrücke von 14, ja fast 15 t aufwiesen. Es scheint aber die Annahme der Verwendung gleicher Raddurchmesser zutreffend zu sein.

Die Maschinen haben lange Zeit Vershubdienst im Ostbahn-Gebiet besorgt. In Prüfening und Passau waren sie noch bis nach dem Krieg zu sehen. Erwähnt sei noch, daß die Maschinen 1184, 1186, 1187 – wann, ist nicht genauer bekannt – Belpaire-Feuerboxen erhielten, sonst wurde auch nach dem Übergang der Ostbahn an den Staat an ihnen keine Änderung vorgenommen.

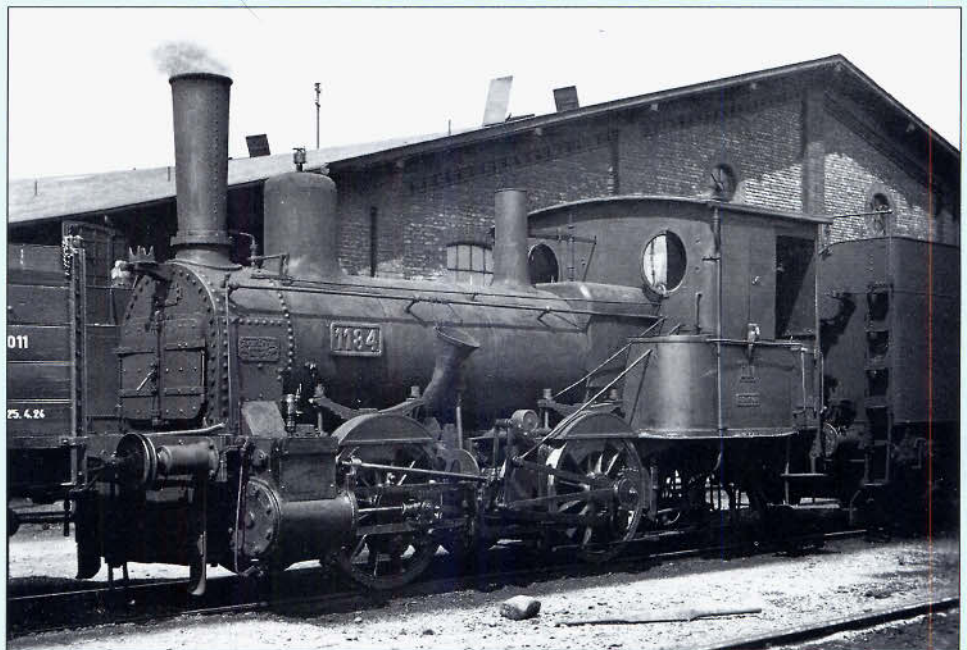


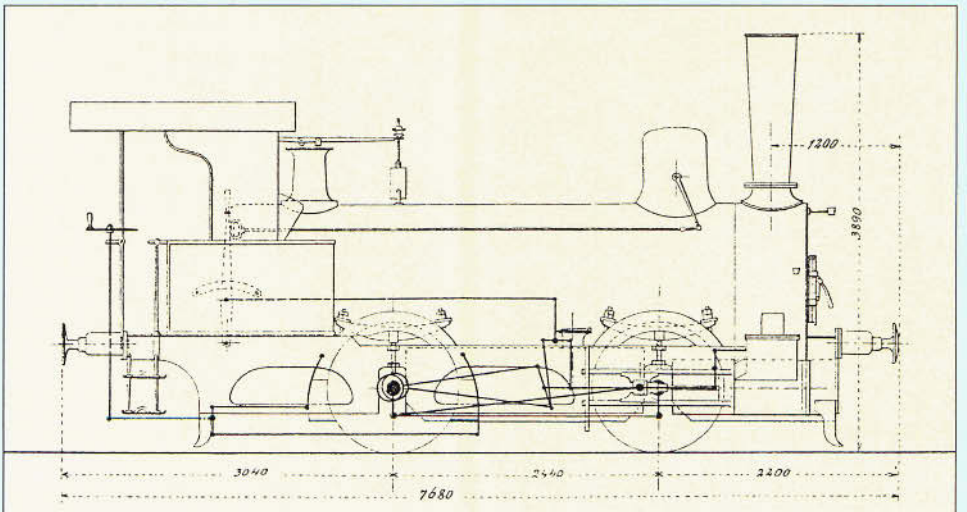
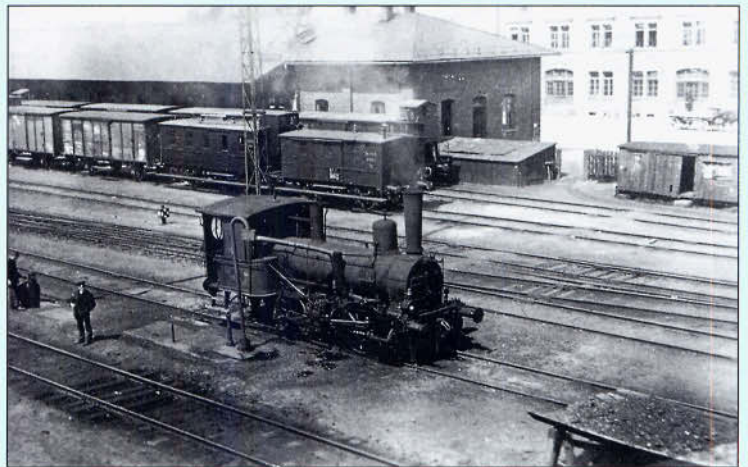
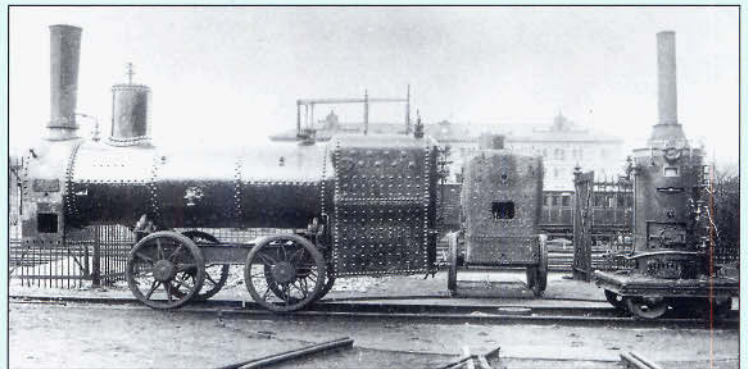
Bild 292: D IV 1184 abgestellt in Regensburg um 1924.
Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber

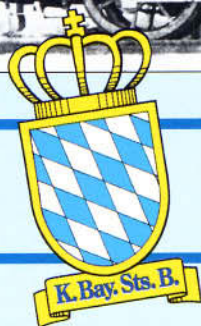
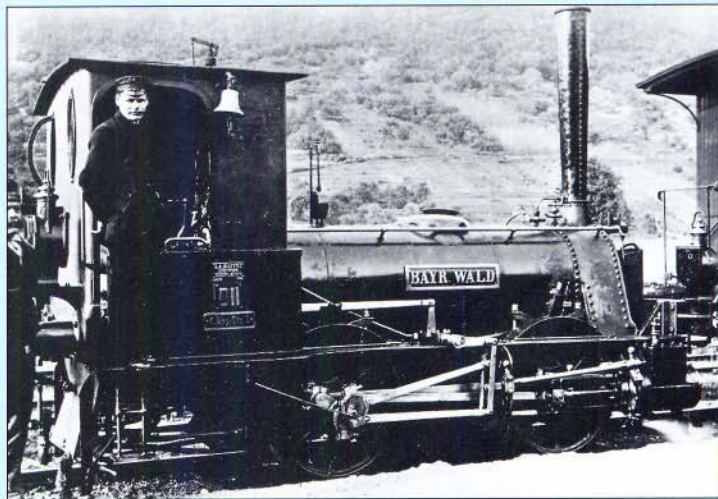
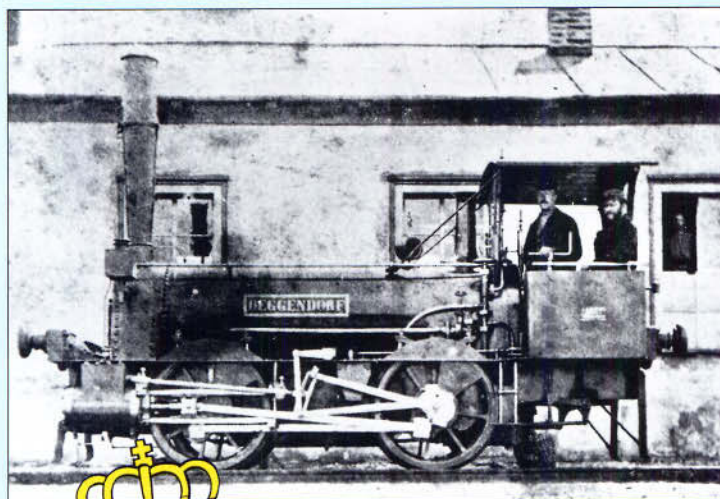
Bild 290 (linke Seite): Die ehemalige D 4 als D IV 1181 in der CW Regensburg.
Abb.: Sammlung Hufschlager

Bild 293: D IV-Kessel mit Belpaire-Feuerbüchse in der CW Regensburg.
Abb.: Verkehrsmuseum Nürnberg

Bild 294: Die D IV 1118 rangiert um 1920 in Regensburg.

Bild 295: Bis auf geringfügige Details befindet sich die D IV auf der Skizze von 1904 noch im Ursprungszustand.
Abb. 294 und 295: Sammlung Asmus





Lokomotiven D 13 und D 14

Die zwei Tenderlokomotiven der ehemaligen Deggen Dorf-Plattlinger Bahn, DEGGENDORF und BAYER. WALD, waren kleine, 2/2-gekuppelte Lokomotiven, 1866 von Maffei gebaut, also noch vor den D-Lokomotiven der Ostbahn. Als die Ostbahn den Betrieb dieser Strecke übernahm, erhielten die Maschinen die Bezeichnungen D 13 und D 14 und gingen bei der Verstaatlichung der BOB mit in den Besitz der Staatsbahn über, wo sie im Inventarverzeichnis von 1890 noch bei der Klasse D II aufgeführt sind. Eigentum der BOB sind diese beiden Lokomotiven nie gewesen!

Ab 1892 erhielten sie die Nummern 1176 und 1177. Als die Deggen Dorf-Plattlinger Bahn bei Eröffnung der Linie Plattling – Eisenstein 1877 ganz aufgelassen und abgebrochen wurde, haben diese beiden Maschinen andere Ver-

wendung gefunden. Die DEGGENDORF hat alsdann den Pendeldienst auf dem kurzen Verbindungsstück Geiselhöring – Sünching bis zur Eröffnung des neuen Anschlusses in Radldorf am 30.9.1896 besorgt, danach wurde sie kassiert. (Laut Inventarbuch ist die Lok jedoch bereits mit Erlaß vom 21.12.1895 zur Zerlegung in der CW Regensburg bestimmt worden, Anm.d.Red.) Sie dürfte in dem Zustand verblieben sein, in dem sie auf dem alten Bild vor dem Heizhaus Geiselhöring zu sehen ist. Die andere Maschine, BAYER. WALD, hat sich später auf der Strecke Miltenberg – Amorbach nützlich gemacht. Auch sie ist Mitte der neunziger Jahre kassiert worden. Ihr Aussehen war zuletzt einigermaßen modern, da sie

sich eines neuen, hohen Kamins und eines anständigen, ganzen Führerhauses erfreute. Bauart und Aussehen entsprachen ungefähr jenem der Ostbahn-D-Maschinen, als deren Vorläuferinnen sie gelten können, nur waren ihre Abmessungen entsprechend kleiner. Konstruktive Merkmale: innerer Füllrahmen aus 1/4" starken Blechen, Wasserbehälter zwischen dem Rahmen, kein Dom, Regulator in der Rauchkammer, äußere Stephensonsteuerung mit schräger Schieberschubstange und Bronceschieber, Hinterachse durch Handspindelbremse von rückwärts bremsbar, glatter Kessel. Die DEGGENDORF besaß im Lieferzustand Brille mit Dach, jedoch keine Seiten- und Rückwände.

Tenderlokomotiven der Deggen Dorf-Plattlinger Eisenbahn

Inv.Nr. ab 1872	Name	Hersteller	F.Nr.	Lieferjahr	K.Bay.Sts.B. D II Ostbahn	Ausmusterung	Anmerkungen
D 13	DEGGENDORF	Maffei	575	1866	1176	21.12.1895	zl CW Reg
D 14	BAYER. WALD	Maffei	576	1866	1177	10.1895	zl CW Reg



Lokomotiven E 1 und E 2

Die Beschaffung dieser B-gekuppelten Lokomotive eines Typs, der um jene Zeit in Deutschland da und dort, z.B. in Oldenburg, in der Pfalz, bei der Bayer. und Bad. Staatsbahn, eingeführt wurde, ist möglicherweise auf die kurz zuvor erfolgte Lieferung von 6 Stück der Klasse B VII der Bayer. Staatsbahn durch die neugegründete Lokomotivfabrik von Georg Krauss in München zurückzuführen. Außerdem war wohl für die Ostbahn der gleichzeitige Bau einer Anzahl solcher Maschinen bei Maffei für die Bayer. Pfalzbahn mitbestimmend, selbst einen Versuch mit 2 derartigen Lokomotiven zu machen. So entstanden die beiden 2/2-gekuppelten Lokomotiven mit zweiachsigen Schleppendern, die sich hin-

sichtlich Größe des Kessels, Gewicht, Rad-durchmesser und Außensteuerung der Bayer. Staatsbahn-Type näherten, bezüglich des Außen Doppelrahmens und der Hallkurbeln etc. dagegen den Pfälzer Maschinen glichen. Es wurde also, dem Ostbahn-Prinzip getreu, auch hier alles außen angeordnet, Doppelfüllrahmen, äußere Stephensonsteuerung mit Schiebern auf den Zylindern, Hallkurbeln etc., während die Krauss'schen Maschinen Innenrahmen und äußere Allansteuerung, die Pfälzer umgekehrt innere Steuerung und Schieber bei Außenrahmen aufwiesen.

Zwischen dem aus zwei Blechen von 1/2" Stärke gebildeten Füllrahmen stand der vergleichsweise große Kessel, dessen Heiz- und Rostfläche beinahe dieselben Abmessungen besaßen wie jene der B 1 bis B 66. Der Stehkessel

war dicht an die hintere Achse herangerückt, hing im übrigen frei über und wurde dicht hinter den Treibrädern vom Rahmen getragen. Die Feuerbox war tief, der Rost leicht nach vorn geneigt, die Stehkesseldecke war gegen den Langkessel leicht überhöht, vermutlich um möglichst viel Raum über der Box zu gewinnen. Zwischen den Deckenankern waren noch zehn Queranker zur ausgiebigen Versteifung angebracht; der Langkessel von 1238 mm Durchmesser trug am Vorderende dicht hinter dem Kamin einen Dampfdom von 813 mm Höhe und 660 mm lichtigem Durchmesser, vor dem Stehkessel waren zwei Ventile angeordnet, je eines durch Gewicht bzw. Feder belastet.

Die Dampfspannung betrug 9 atm, der Langkessel enthielt 172 Heizrohre. Das hochste-

hende Blasrohr war nicht verstellbar, auf der nur 730 mm langen Rauchkammer erhob sich ein gut proportionierter, schlanker Gußeisenkamin von 1524 mm Höhe. Der Deckel der Domverkleidung zeigte hier erstmals gerundete Form, der Gießkannendeckel war jetzt verlassen worden. Die Ressigsche Kaminhaube haben diese Maschinen nicht erhalten. Im Abstand von 2692 mm waren die beiden Achsen gelagert, der Zylinderüberhang war auch hier nach Möglichkeit reduziert.

Auf den Achsen der geschmiedeten Räder waren Hallsche Halslagerkurbeln von 51 bzw. 63,5 mm Blattstärke angeordnet, bei welchen an der Treibachse nur der Kuppelzapfen mit zum Schmiedestück gehörte. In diesem selbst war der Treibzapfen eingesetzt, der mit der Gegenkurbel für die beiden Exzentrerscheiben ein eigenes Schmiedestück bildete. Bei dieser Anordnung kam das Steuergestänge samt Coullisse trotz der Hallkurbeln weit nach außen zu liegen, weshalb der Bajonettarm der Schieberschubstange nach innen gerichtet sein mußte, um den mit dem Zylinder gleichmittigen, wieder schräg nach rückwärts geneigten Schieber aus Bronze zu betätigen. Ohne die Verwendung der Hallschen Kurbeln, welche die Breite dieser weit ausladenden Bauart etwas verringerten, wäre deren Ausführung wohl kaum möglich gewesen.

An bayerischen Lokomotiven findet sich diese Bauart nirgends mehr, wohl aber in Österreich, z.B. bei der 3/3-gekuppelten Lastzuglokomotive der Kaiser-Ferdinands-Nordbahn. Die Treibstange erreichte eine Länge von 2336 mm. Ihre Lagerschalen, ebenso jene der Kuppelstange, waren aus Schmiedeeisen und ausgegossen, ein Verfahren, das auch bei anderen Maschinen der Ostbahn zur Anwendung kam. Die Tragfedern lagen oberhalb der Achslager, der Sandkasten ist erst nachträglich hinzugefügt worden vor dem Raddach der Treibräder, während er auf den Zeichnungen vor den Kuppelrädern projektiert war. Der Regulatorzug war wie üblich außen angeordnet. Das Führerhaus, hier von Anfang an vorhanden, ist dasselbe wie bei den gleichzeitig von Maffei gelieferten C III- und B VI-Lokomotiven der Staatsbahn und wie bei jenen ziemlich kurz und mit Seitenfenster. Unschön war die sonst nur bei nachträglich aufgesetzten Führerhäusern für den Steuerhebel bei ganz ausgelegter Steuerung nötige Nische in der Vorderwand des Hauses.

Da die Heiz- und Rostfläche des Kessels sowie die Zylinderdimensionen die gleichen waren wie bei der B-Serie mit gleichen Rädern, konnte von diesen Maschinen dieselbe Leistung erwartet werden, um so mehr als sie jener infolge der Konzentrierung des ganzen Gewichtes auf zwei Achsen durch den höheren Achsdruck, der für die hintere Achse fast 15 t betrug, beim Anfahren und auf Steigungen überlegen waren. In der Tat waren sie die einzigen Streckenmaschinen der Ostbahn, bei denen die Achsbelastung die Höhe von reichlich 14 t erreichte. Dies dürfte aber ihre Freizügigkeit beschränkt haben, denn die Rückkehr

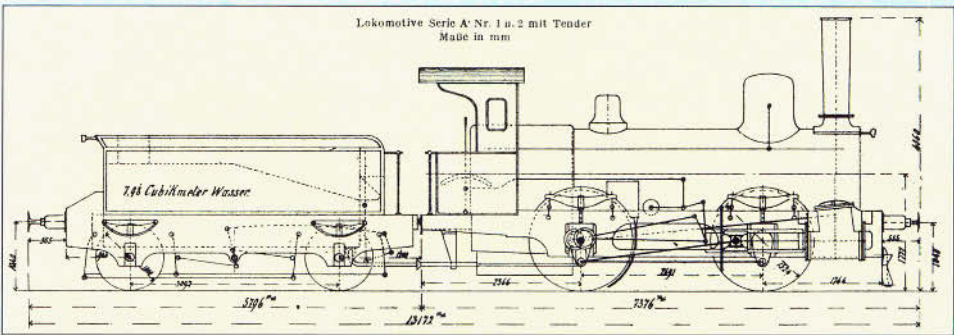


Bild 298: Typenzeichnung der E-Klasse.

Bild 296 (linke Seite links): Die DEGGENDORF auf dem im Text erwähnten Bild vor dem Heizhaus in Geiselhöring. **Abb.: Nachlaß Prof. Lotter/Schörner**

Bild 297 (linke Seite rechts): D II BAYR. WALD während ihres Einsatzes auf der Strecke Miltenberg – Amorbach. **Abb. 297 und 298: Archiv Krauss-Maffei**

zu dem bescheidenen Achsdruck von kaum 10 t bei den später, 1873 und 1875, beschafften Eilzuglokomotiven und von 12 t bei den 3/3-gekuppelten C-Maschinen beweist, daß das Ostbahn-Netz bis zum Ende ihres Bestehens für Achsbelastungen in der Höhe von 14 t und darüber nicht eingerichtet war.

Leider ist nur wenig mehr darüber bekannt, auf welchen Streckenabschnitten bzw. in welchem Dienst diese beiden Außenseiter verwendet wurden. Sie haben aber einige Zeit Schnellzüge auf der 1873 eröffneten steigungsreichen Strecke Landshut – Regensburg und vielleicht auch auf der mit Steigungen gesegneten Linie Regensburg – Nürnberg geführt, wozu sie ihres großen Adhäsionsgewichts wegen gut geeignet waren.

Wie ein alter Oberlokomotivführer in Passau mitteilte, haben sie für längere Zeit den Courierzugdienst auf der schwierigen Strecke Landshut – Regensburg – Nürnberg versehen. Nach dem Übergang der BOB an den Staat haben diese zwei Maschinen noch einige Zeit Personenzüge von Deggen Dorf nach Eisenstein geführt. Im Jahre 1885 sind beide Maschinen vom Streckendienst zurückgezogen worden. Die 1002 ist zum Rangierdienst in Kulmbach verwendet worden. 1890 zum gleichen Zweck und zum Schiebedienst an Schnellzügen nach Ritschenhausen überstellt, scheint sie dort noch ziemlich lang tätig gewesen zu sein und ist anno 1900 verkauft worden. Die 1001, über deren spezielle Tätigkeit in späterer Zeit nichts bekannt geworden ist, wurde 1908 kassiert, war aber noch 1924 in Regensburg zu sehen. Ihrem Raddurchmesser gemäß war für die E 1 und E 2 die max. Geschwindigkeit wie bei den B 1 bis B 66 mit 75 km/h festgesetzt, doch dürften sie für höhere Geschwindigkeiten, ab 60 km/h und darüber, bei ihrem vergleichsweise kurzen Radstand von nur 2690 mm, der seitlich weit ausladenden Bauart und dem beiderseitigen Überhang wenig geeignet gewesen sein. Änderungen sind meines Wissens an diesen Maschinen nicht vorgenommen worden, auch erhielten sie keine Westinghousebremse mehr, was schon darauf hindeutet, daß sie in späterer Zeit bei der Staatsbahn nicht mehr im

regulären Streckendienst auf Hauptlinien standen. Eine Nachlieferung erfolgte nicht, trotzdem diese Bauart in den siebziger Jahren durch Verschiebung der hinteren Achse unter die Feuerbox auch für größere Geschwindigkeiten geeigneter gemacht worden war und auf einigen norddeutschen Bahnen in dieser Gestalt zehn Jahre später noch gebaut und lange Zeit verwendet worden ist.

Entgegen den übrigen bisherigen und späteren Ostbahn-Lokomotiven erhielten diese Maschinen einen zweiachsigen Tender mit verbleibendem Wasserkasten für 8 m³ Wasser und 5,5 t Kohlen, ca. 23,5 t Dienstgewicht und 3095 mm Radstand, der also größer war als jener der Lok. Weshalb diese Tender trotz größerem Fassungsvermögen nur zwei Achsen erhielten, ist wohl in dem gleichen Bestreben wie bei der Maschine zu suchen, nämlich alles möglichst einfach zu gestalten, vielleicht auch deshalb, weil ein dreiachsiger Tender an einer kleinen, nur zweiachsigen Maschine einen sonderbaren Anblick gewährt hätte.

Ursprünglich mit E 1 und E 2 bezeichnet, bekamen sie nach dem Umbau der Crampton-Lokomotive die Nummern A 1 und A 2 und behielten diese auch unter dem Staat bis 1892 bei, obzwar sie bei der Klasse B V eingereiht wurden. Ab 1892 erhielten sie die Inventarnummern 1001 und 1002.

Technische Daten der Lokomotiven E 1 und E 2 (gem. Staatsbahn-Verzeichnis von 1904)		
Bauart		B n2
Treibraddurchmesser	mm	1542
LüP/Lok und Tender	mm	13280
Achsstand Lok	mm	2692
Zylinderdurchmesser	mm	419
Kolbenhub	mm	610
Rostfläche	m²	1,43
Heizfläche der Feuerbüchse	m²	7,60
Anzahl der Heizrohre		172
Durchmesser der Heizrohre	mm	46/52
Länge der Heizrohre	mm	3624
Heizfläche der Heizrohre	m²	90,10
Verdampfungsheizfläche	m²	97,70
Höchstgeschwindigkeit	km/h	75
Kesselüberdruck	bar	9,0
Leergewicht	t	25,0
Dienstgewicht	t	29,0
Reibungsgewicht	t	
Tender 2 T 8		
Raddurchmesser	mm	1050
Achsstand	mm	3099
Leergewicht	t	9,6
Dienstgewicht	t	23,0
Wasservorrat	m³	8,0
Kohlevorrat	t	5,5

Liefer-, Umzeichnungs- und Ausmusterungsdaten E 1 und E 2						
Inv.Nr.	Hersteller	FNr.	Lieferjahr	K.Bay.Sts.B. B V Ostbhn	Ausmusterung	Anmerkungen
E 1, ab 1872 A 1 II	Maffei	728	1869	1001	1908	zl CW We
E 2, ab 1872 A 2 II	Maffei	729	1869	1002	07.05.1900	Desinfektionslok Bw Regensburg