

Tenderlokomotive.

H0 - Art.Nr. 37160



🔍 Spur: H0 Epoche: III

Vorbild: Güterzug-Tenderdampflok Baureihe 94.5-17 der Deutschen Bundesbahn (DB), mit Lütewerk und Vorwärmer auf dem Kesselscheitel, Rangierfunkantenne und Puffertellerwanenstrich. Betriebsnummer 94 1343. Betriebszustand um 1960.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Schwungmasse im Kessel. 5 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive weitgehend aus Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 72270. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden (LED). Kolbenstangenschutzrohre und Bremsschläuche liegen bei. Länge über Puffer 14,6 cm.

	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Spitzensignal	▪	▪	▪	▪
Rauchsatzkontakt	▪	▪	▪	▪
Dampflok-Fahrgeräusch	▪	▪	▪	▪
Lokpfeif	▪	▪	▪	▪
Direktsteuerung	▪	▪	▪	▪
Bremsenquietschen aus		▪	▪	▪
Glocke		▪	▪	▪
Rangierpfeif		▪	▪	▪
Dampf ablassen		▪	▪	▪
Luftpumpe			▪	▪
Kohle schaufeln			▪	▪
Schüttelrost			▪	▪
Injektor			▪	▪
Generatorgeräusch			▪	▪
Kabinenfunk			▪	▪
Ankuppelgeräusch			▪	▪

Highlights:

- Komplette Neuentwicklung.
- Lokomotive überwiegend in Metallausführung.
- Besonders filigrane Konstruktion mit vielen angesetzten Details.
- Vielfältige Betriebs- und Sound-Funktionen schaltbar.

Der bekannte preußische Lokdezernent Robert Garbe regte 1904 die Entwicklung einer fünffach gekuppelten Tenderlok an, deren Lauf- und Triebwerk zur besseren Kurvenläufigkeit nach dem Prinzip von Gölsdorf aufgebaut sein sollte. Dabei waren der erste, dritte und fünfte Kuppelradsatz mit Seitenspiel gelagert und der Antrieb erfolgte auf den vierten Kuppelradsatz. Schon 1905 lieferte die Berliner Maschinenbau AG (BMAG, vormals Schwartzkopff) zwei Prototypen nach diesem Prinzip. Schnell gingen weitere Maschinen der neuen Gattung T 16 in Betrieb. Auf Grund der nicht ganz befriedigenden Laufeigenschaften erfolgte ab Baujahr 1910 die Verlegung des Antriebs vom vierten auf den nun festgelagerten dritten Kuppelradsatz. 1913 kam es zu gründlichen Veränderungen mit dem Einbau eines vierreihigen Überhitzers, einer Steuerung mit Kuhnscher Schleife anstatt der Hängeeisensteuerung sowie der Ausrüstung mit Abdampfvorwärmer, welcher zunächst in Längsrichtung auf und später neben dem Langkessel angebracht war. Mit dieser „verstärkten“

T 16 war der Übergang zur T 16.1 vollzogen. Die Beschaffung dieser T 16.1 erstreckte sich bis ins Jahr 1924, also noch weit bis in die Zeit der DRG. Gebaut wurden insgesamt 1.236 Maschinen für Preußen und die DRG, wobei ab 1921 neben der BMAG auch Hanomag, Henschel und Linke-Hofmann zum Zuge kamen. Grafenstaden lieferte 1915 noch sechs weitere T 16.1 für Elsaß-Lothringen. Reparationen nach Ende des Ersten Weltkriegs dezimierten den Bestand und so konnte die DRG die noch vorhandenen T 16.1 in 94 502-1380 und 94 1501-1740 umzeichnen. Die T 16.1 waren nicht nur leistungsfähige Maschinen für den Verschub- und Güterzugdienst. Für den Betrieb auf Steilstrecken rüstete die DRG ab den 1920er-Jahren eine Anzahl von T 16.1 mit einer Riggenbach-Gegendruckbremse aus. Sie kamen dann teils in Thüringen, teils in West- und Süddeutschland zum Einsatz und lösten dort den Zahnradbetrieb mit seinen Zahnradlokomotiven ab. Nach Ende des Zweiten Weltkriegs fanden zahlreiche Maschinen in Polen, Österreich, Jugoslawien, Ungarn, in der Tschechoslowakei und in der UdSSR eine neue Heimat. Die Mehrzahl der 94er verblieb jedoch in den Westzonen. Nach der Ausmusterung von kriegsbeschädigten Maschinen besaß die DB 1950 noch 679 T 16.1, während die DR nach Kriegsende noch 249 dieser Loks verbuchen konnte. Bei beiden deutschen Bahnverwaltungen blieben die 94er noch Jahrzehnte vor allem auf großen Rangierbahnhöfen unverzichtbar und so erhielten viele Maschinen sogar eine Rangierfunk-Ausrüstung. Bei der DB erhielten 140 Loks 1968 noch die EDV-gerechte Baureihenbezeichnung 094. Erst die forcierte Auslieferung der schweren Rangierdieselloks der Baureihen 290/291 konnte die letzten Fünfkuppler verdrängen, so dass im Dezember 1974 die letzten T 16.1 den Dienst quittieren mussten. Nur wenig länger als bei der DB blieben die T 16.1 der DR im Einsatz. Die letzten Exemplare wurden 1975 ausgemustert. Mindestens zwölf T 16.1 entkamen dem Schneidbrenner. Beste Chancen auf eine weitere betriebsfähige Erhaltung haben die 94 1292 bei der Rennsteigbahn und die 94 1538, welche lange Jahre in Gönnern als Denkmal stand.

Dieses Modell finden Sie in Gleichstromausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22159.

Eigenschaften:    mfx    III

Veröffentlichung(en) in: Neuheiten-Prospekt 2012 - Gesamtprogramm 2012/2013