

Bayerische Güterzuglok aus Franken

Die Baureihe 54¹⁵⁻¹⁷ in H0
von Fleischmann



54 1686 (Maffei 5386, Baujahr 1922) vom Bw Augsburg war am 5. März 1951 vor der interessanten Wagengarnitur des P2348 im Einsatz, hier beim Halt im Bahnhof Landsberg (Lech). Die Höchstgeschwindigkeit der 54¹⁵⁻¹⁷ von 65 km/h ließ ihren Einsatz auch im Personenzugdienst zu. Aufnahme: Carl Bellingrodt, Sammlung jsk

Wie beim Vorbild kann die 54¹⁵⁻¹⁷ auch im Modell universell eingesetzt werden. Hier verlässt die gelungene Fleischmann-Lokomotive gerade mit einer Garnitur „Donnerbüchsen“ – ebenfalls von Fleischmann – den Bahnhof. Endlich rüstet auch Fleischmann seine Dampfloks mit Kolbenstangenschutzrohren aus, wie diese Perspektive zeigt.





Auf der Lokführerseite der 54¹⁵⁻¹⁷ (bay. G $\frac{3}{4}$ H) ist die filigrane und doch robuste Steuerung zu sehen. Das schwarz vernickelte Metall vermittelt perfekt den Eindruck eines leicht verölten Gestänges. Die gewölbte Rauchkammertür wird von sehr feinen Reibern verschlossen gehalten, die Rauchkammer selbst trägt einen sehr feinen Nietkranz.

Die Baureihe 54¹⁵⁻¹⁷ – das Vorbild

In Bayern wandte man sich erst verhältnismäßig spät der Einführung des Heißdampfes zu. Erst am Ende der Länderbahnzeit entstand mit der 1'C-Maschine der bayerischen G $\frac{3}{4}$ H eine Schlepptenderlok mit Heißdampf-Zwillingstriebwerk. Diese neue, moderne Dampflok von Maffei unterschied sich deutlich von ihren Nassdampfvorgängerinnen der Gattungen C VI und G $\frac{3}{4}$ N. Sie besaß einen um rund 20% größeren Kessel. Mit 2.800 mm über SO lag die Kesselmitte deutlich höher als bei den Vorgängerinnen und ermöglichte so die Ausbildung einer breiten, über die Rahmenwangen hinausragende Feuerbüchse. Die Lokomotiven waren mit einem Vorwärmer ausgerüstet, der querliegend auf dem Rahmen vor der Treibachse angeordnet war. Die G $\frac{3}{4}$ H waren mit dem

Tender bay. 3 T 18,2 mit einem Kohlenvorrat von 6t gekuppelt. Ihre Gesamtlänge maß 17.500 mm. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug 65 km/h.

Von 1919 bis 1923 wurden insgesamt 225 Maschinen von Maffei und Krauss mit den Betriebsnummer 7001 – 7225 an die Bayerischen Staatsbahnen geliefert. Bis zur 7165 lagen bei den Loks der Dampfdom und der Sandkasten unter einer gemeinsamen Verkleidung, ab der 7166 wurden diese getrennt angeordnet. Dank des größeren Kessels und der höheren Reibungslast war mit der G $\frac{3}{4}$ H eine beachtliche Leistungssteigerung gegenüber ihren Vorgängerinnen möglich. Im Vergleich mit der C VI konnte die G $\frac{3}{4}$ H in der Ebene 1.000 t mit 60 km/h, in einer Steigung von 20 ‰ 265 t mit 25 km/h ziehen, während die Nassdampfmaschine unter diesen Bedin-

gungen nur in der Lage war, 590 t bzw. 210 t zu befördern.

Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) übernahm 1925 alle 225 Maschinen und reichte sie als Baureihe 54¹⁵⁻¹⁷ in ihr neues Nummernschema ein. Nach dem Zweiten Weltkrieg verblieben 216 Maschinen im Bereich der späteren DB, zwei bei der DR, eine in Polen und sechs in Österreich, wo sie als Reihe 654 bis noch 1957 im Einsatz waren. Als letzte ihrer Baureihe wurde 54 1632 am 4. März 1966 beim Bw Nürnberg Rbf ausgemustert. Leider blieb keine G $\frac{3}{4}$ H erhalten. 2004 stieß man bei Bauarbeiten im Bahnhof Treuchtlingen auf einige Trümmerteile von 54 1695, mit denen kurz nach Ende des Zweiten Weltkriegs ein Bombentrichter verfüllt worden war. Sie wurden für eine museale Erhaltung geborgen.

54 1556 (Krauss 7697, Baujahr 1920) gehört zur ersten Bauserie, bei der Dampfdom und Sandkasten in einem Aufbau zusammengefasst waren. Die Maschine wurde bereits recht früh am 9. November 1953 beim Bw Nürnberg Rbf ausgemustert.

Aufnahme: Carl Bellingrodt, Sammlung Hansjürgen Wenzel





54 1579 (Maffei 5128, Baujahr 1920) am 28. Mai 1960 im Bw Nürnberg Rbf. Die Lok besaß zum Aufnahmezeitpunkt keinen Vorwärmer, wie der freie Platz vor der Treibachse zeigt. Der Aufstieg zum Sandkasten erfolgte über eine Leiter, spätere Ausführungen besaßen Trittstufen. Aufnahme: Walter Hanold, Archiv jsk



Oben: Die Seitenansicht des Modells zeigt die hohe Lage des Kessels und den freien Durchblick über dem Rahmen. Die Lokräder mit den feinen Speichen und den niedrigen Spurkränzen tragen viel zum guten Eindruck der Lok bei. Die Radnabe der Vorlaufachse ist etwas zu groß geraten.



Das Modell – Aufbau und Detaillierung

Fleischmann hat die 54 1692 der DB zum Vorbild gewählt, eine Maschine, die einen Kessel mit getrenntem Dampf- und Sanddom besitzt. Schon der erste Eindruck der Lok zeigt: Fleischmann hat wieder ein hervorragendes Modell realisiert. Auf den ersten Blick gefallen sofort die Treibräder mit ihren niedrigen, nur 0,7 mm hohen Spurkränzen und den feinen Speichen auf. Auch die schwarzvernickelte, leicht ölig wirkende Steuerung aus Metall besticht durch ihre filigrane Ausführung. Am Kessel sind alle Bauteile und die meisten Leitungen extra angesetzt, lediglich die Schmierleitungen sind angraviert. Besonders hervorzuheben sind auch die feinen Niete an der Rauchkammer. Erstmals sind bei einer Fleischmann-Lok die Kolbenstangenschutzrohre nachrüstbar, diese liegen der Lok bei. Geändert hat Fleischmann auch die Konstruktion der Loklaternen – zumindest teilweise. Bei den großen Loklaternen wurde auf das Einschleiben eines weißen Kunststoffeinsatzes verzichtet und stattdessen einfach die Innenseite der Laterne weiß ausgelegt. Die Lampen wirken

Die unteren Loklaternen sind nur weiß ausgelegt, während das dritte Spitzenlicht einen weißen Kunststoffeinsatz besitzt. Die Lampen sind nicht verglast.



54 1721 (Maffei 5421, Baujahr 1923) verlässt am 22. April 1956 mit einem langen Güterzug den Bahnhof Nürnberg-Dutzendteich. Aufnahme: Carl Bellingrodt, Slg. jsk

so wesentlich filigraner. Beim dritten Spitzenlicht an Lok und Tender hat man die Konstruktion mit dem weißem Einsatz jedoch beibehalten. Auf Grund der kleinen Bauform dieser Lampen trägt die Materialstärke des Einsatzes aus weißem Kunststoff gerade an dieser Stelle optisch besonders stark auf. Bei allen Lampen wurde auf eine Verglasung verzichtet.

Der Tender bay. 3 T 12 ist ebenfalls sehr detailliert umgesetzt. Sein Aufbau wartet mit einer Vielzahl feiner Nietreihen sowie freistehenden Handgriffen für die Einfüllklappen des Wasserkastens auf. Das Tenderfahrwerk besitzt, dem Vorbild entsprechend Speichenräder, die Bremsklötze liegen exakt in der Radlaufebene. Die Kurzkupplung zwischen Lok und Tender ist beidseitig kulissengeführt und ermöglicht einen engen Lok/Tenderabstand.

Die Lackierung des Modells ist – wie von Fleischmann gewohnt – sehr sauber ausgefallen. Metall- und Kunststoffteile besitzen alle den selben Farbton und Glanzgrad. Die Anschriften der Lok sind korrekt, ihr Druck ist sehr scharf und gut lesbar.



54 1717 (Maffei 5417, Baujahr 1923) war Anfang der fünfziger Jahre beim Bw München-Ludwigsfeld beheimatet. Die zweidomige Lok versieht hier den Rangierdienst im nach dem Krieg noch nicht wiederaufgebauten Münchner Hauptbahnhof.

Aufnahme: Dr. Günther Scheingraber, Sammlung jsk

Das Schutzblech und der Schienenräumer der Vorlaufachse sind mit dem kulissengeführten Normschacht verbunden und schwenken bei Kurvenfahrt mit aus. Durch die gewählte Konstruktion wirkt der Bereich der Vorlaufachse trotz der guten Kurvenläufigkeit kompakt und geschlossen.

Alle Modellaufnahmen (8): jsk

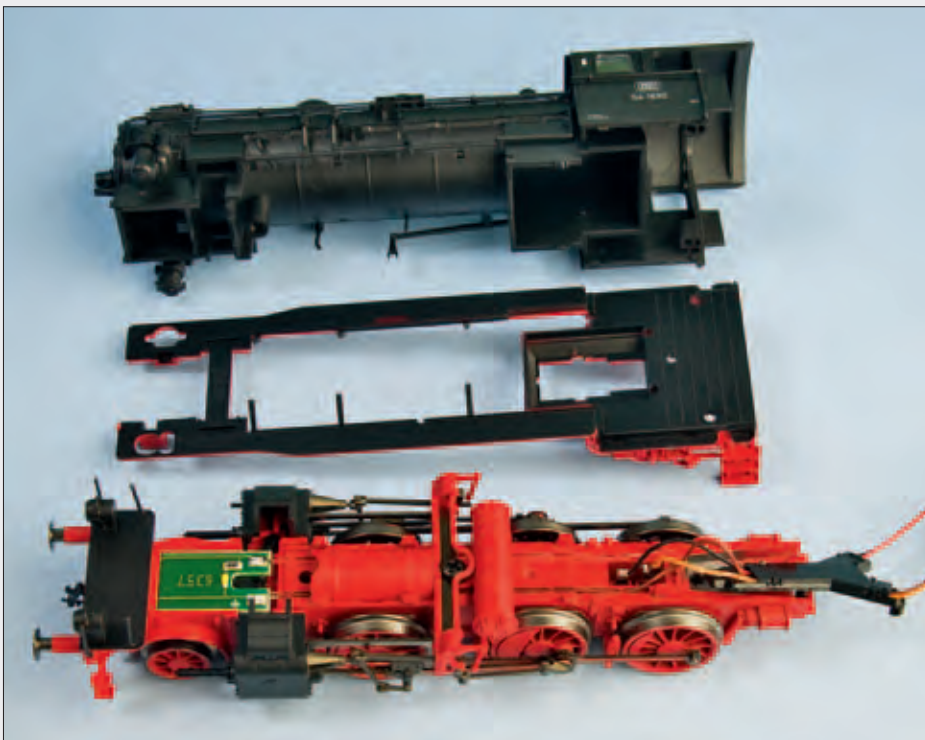




Oben: Auch die Heizerseite der 54¹⁵⁻¹⁷ gefällt mit vielen extra angesetzten Bauteilen und Leitungen.

Links: Das Lokgehäuse lässt sich nach dem Lösen von drei Schrauben problemlos abnehmen und gibt den Blick auf das solide und kompakte Innenleben frei.

Links unten: Ähnlich einfach lässt sich auch der Tender öffnen. Der kompakte Motor mit Schwungmasse ist mit der Klammer festgeklipst und gut zugänglich.



Technik der Lok

Sowohl Lok als auch Tender lassen sich nach dem Lösen weniger Schrauben sehr einfach öffnen und zerlegen. Auf der Motorplatine im Tender hat eine sechspolige Digitalchnittstelle nach NEM 651 ihren Platz gefunden. Alle Tenderräder sowie die Treibräder der Lok werden zur Stromabnahme genutzt. Die Höchstgeschwindigkeit der Lok beträgt umgerechnet knapp 90 km/h.

Der kompakte Motor mit einer kleinen Schwungmasse treibt die beiden äußeren Tenderachsen an, deren Räder Haftreifen besitzen. In Verbindung mit dem großen Ballastgewicht im Tender besitzt das Modell eine mehr als ausreichende Zugkraft.

Die Beleuchtung der Lok- und Tenderlampen erfolgt über Lichtleiter mit warmweißen LED.

Fazit

Fleischmann hat mit der 54¹⁵⁻¹⁷ (bay. G^{3/4}H) ein lang ersehntes Wunschmodell realisiert. Das Modell zeigt, dass die lange Jahre festgeschriebenen Hausnormen unter der neuen Geschäftsleitung langsam aufweichen, wie beispielsweise die erstmals realisierten Kolbenstangenschutzrohre beweisen. Gleichzeitig hält Fleischmann aber auch an alten Qualitätsprinzipien fest, was die grundsätzliche Konstruktion der Lok und ihre gelungene Umsetzung zeigen.

Die Artikelnummer für die Lok lautet 414401, die UvP. beträgt 299,95 €. Damit ist die 54¹⁵⁻¹⁷ (bay. G^{3/4}H) kein ganz billiges Modell, aber angesichts der hervorragenden und aufwendigen Detaillierung, gepaart mit bewährter Technik, ihr Geld wirklich wert.

ROLAND SCHELLER

