

Der starke Verkehrsrückgang Mitte der 30er Jahre zwang die BBÖ auf Haupt- und Nebenbahnen sparsame Dampflokomotiven in Betrieb zu nehmen. Triebwagen mit Verbrennungsmotoren waren damals störanfällig und nur bedingt betriebstauglich, sie verursachten hohe Wartungskosten und erforderten Devisen für den Brennstoff.

Zwischen 1935 und 1938 beschaffte die BBÖ daher in zwei Liefertranchen 20 Dampflokomotiven von der Lokomotivfabrik Floridsdorf in Wien. Dieses Baumuster kann als exotisch anmutender Versuch gesehen werden, mit damals verfügbarer innovativer Dampftechnik der Konkurrenz der Dieseltriebwagen zu begegnen.

Die Fahrzeuge wurden als DT 1 (Dampftriebwagen) bezeichnet. Obwohl die Lokomotiven für den leichten Schnellzugdienst konstruiert waren, wurden sie überwiegend auf Nebenbahnen eingesetzt, weshalb sie den wenig schmeichelhaften Spitznamen „Dorftrottel“ erhielten.

Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges landeten die Lokomotiven im Bestand der Deutschen Reichsbahn und wurden als Baureihe 71.5 eingeordnet. Die Maschinen wurden im BBW München-Ost stationiert und entweder als Heiz- oder Vershub-Lokomotiven eingesetzt oder an Werksbahnen verliehen.

Zwei Exemplare überstanden den Zweiten Weltkrieg nicht, die verbliebenen 18 Loks kehrten nach Kriegsende nach Österreich zurück. Der Großteil der Maschinen wurde von den ÖBB umgehend ausgemustert, einige wenige blieben im Bestand und wurden fortan als Reihe 3071 bezeichnet. Bis zu ihrer Ausmusterung im Jahre 1968 waren die letzten Vertreter dieser Reihe im Raum Wien stationiert.

Heute ist das einzige erhalten gebliebene Exemplar dieser Gattung der DT 1.07. Er gehört zum Bestand des Eisenbahnmuseums Strasshof, wo er in den frühen 1990er Jahren aufgearbeitet und 1993 wieder betriebsfähig präsentiert werden konnte.

Diesem letzten erhalten gebliebenen Exemplar der Lokomotive ist auch mein vorliegendes EEP-Modell nachempfunden.

Technische Details:

Das Fahrzeug verfügte über eine Ventilsteuerung Bauart Lentz. Das Gepäckabteil und das komplett geschlossene Führerhaus machten das Fahrzeug zum Triebwagen. Die symmetrische Achsanordnung ermöglichte gleich gute Laufeigenschaften in beide Fahrtrichtungen. Eine ursprünglich eingebaute Öl-Zusatzfeuerung, die die Bedienbarkeit durch nur eine Person gewährleisten sollte, wurde ab der zweiten Teillieferung wieder weggelassen. Der dadurch erforderliche Heizer hatte zugleich die Aufgaben des Schaffners zu übernehmen.

Details zum Modell:

Das Modell verfügt über via Schieberegler/Kontaktpunkt bewegliche Wasserkastendeckel, sowie klappbare Übergangsplattformen an den Fahrzeugenden. Das Triebwerk ist vollständig animiert, das Modell verfügt über realistische Fahr- Sound- und Raucheigenschaften. Ein Fahrerumriss kann ebenfalls via Schieberegler/Kontaktpunkt für Vor- und Rückwärtsfahrt positioniert werden.



Technische Daten:

Achsformel:	1'B 1' h2t	Leistung:	343 PSi
LüP:	11.200 mm	Treibrad Ø:	1450 mm
Dienstgewicht:	45,6 t	Zylinder Ø:	290 mm
Höchstgeschwindigkeit:	100 km/h	Kohlevorrat	1,76 t
Kesseldruck:	16 kg/cm2	Wasservorrat:	5,3 m3

Quellen: Wikipedia, Slezak - Lokomotiven der Republik Österreich, Geramond - Eisenbahngeschichte Österreichs

Ich wünsche – wie immer – viel Spaß mit meinem Modell!

Fred Fuchs / FF1

koh.ff1@sol.at