

Die DRG 74⁰⁻³, die KPEV T11

Der starke Verkehrszuwachs am Ende des 19. Jahrhundert in Preußen führte zur Entwicklung von stärkeren und schnelleren Lokomotiven, die besonders auch im Personenverkehr eingesetzt wurden. Diese wurden als Baureihe T11 geführt, die später durch die Baureihe T12 abgelöst wurde.

Für die T11 wurde auf die Erfahrungen die man mit der Baureihe T9 gemacht hatte zurückgegriffen. Die T11 sah der T9 sehr ähnlich. Sie wurde mit größeren Treibrädern und höherer Leistung ausgestattet und konnte 2,5t Kohle sowie 7,4m³ Wasser aufnehmen. Die T11 erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h.

Bis 1910 wurden 470 Maschinjen dieses Typs in Dienst gestellt. Die meisten Lokomotiven waren im Bereich der Direktion Berlin eingesetzt.

Nach dem ersten Weltkrieg verblieben noch 358 Lokomotiven, die von der Deutschen Reichsbahn als Baureihe 74⁰⁻³ (Betriebsnummern: 74 001 bis 74 358) übernommen wurden. 20 Maschinen davon wurden 1926 für den Heißdampfbetrieb umgebaut und dafür mit Vorwärmern, die oben am Kessel montiert wurden ausgestattet.

Den 2. Weltkrieg überstanden nur wenige Maschinen, die von der DB und der DR übernommen wurden. Die letzte Lokomotive der Baureihe 74⁰⁻³ (T11) wurde 1960 aus dem Dienst genommen.

Technische Daten:

Bauart:	1'C n2
Treib- u. Kuppelraddurchmesser	1500 mm
Vorlaufraddurchmesser	1000 mm
Länge über alles	11.190 mm
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Leistung	520 Psi
Kesselüberdruck	12 bar
Rostfläche	1,73 m ²
Verdampferheizfläche	116,40 m ²
Zylinderdurchmesser	480 mm
Kolbenhub	630 mm
maximale Achslast	15,90 t
Reibungslast	62,60 t
Dienstgewicht	62,60 t

Die Modelle:

Der Einsatz dieser Modelle beginnt in der Epoche II, sie können aber auch in späteren Epochen als Museumsloks verwendet werden. Die Modelle wurden mit verschiedenen Funktionen versehen, um ihre Verwendung möglichst vielseitig zu erlauben.

Besonders bedanke ich mich bei Bernt Hoppe (BH1), der mir das Lokpersonal zur Verfügung gestellt hat!

Mittels Schieber zu betätigende und andere Funktionen:

- das Lokpersonal kann versteckt werden
- Lokführer und Heizer sind separat drehbar
- die Spitzensignale vorne und hinten sind ausklappbar
- die Wasserkastendeckel sind öffnenbar
- vorne und hinten können Zugende-Signallaternen an die Pufferschäfte gehängt werden
- automatischer Lichtwechsel für Lichter und Zugende-Signallaternen
- Signalglocke: dem Set liegen 2 Sounddateien „Bimmel1_HB1.wav“ und „Bimmel2_HB1.wav“ bei.

Der Sound „Bimmel1_HB1.wav“ für die mit Kontaktpunkten gesteuerte Signalglocke. Es sind 2zwei Kontaktpunkte, Type Sound, zu setzen, je einer für Beginn des Läutens und einen am Ende. Will man das Läuten verlängern geschieht das durch knappes Hintereinandersetzen der Kontaktpunkte „Sound aus“ und „Sound ein“.

Die Datei „Bimmel2_HB1.wav“ wird für die mittels Schieber aktivierte Glocke verwendet
Achtung: die Dauer des Läutens der Glocke ist scheinbar von der Stärke des Rechners abhängig (je stärker desto kürzer), durch langsames Hin- und Herbewegen des Schiebers mit der Maus kann das Läuten beliebig lange verlängert werden.



Haymo Bogg (HB1), Gablitz am 1.5.2014