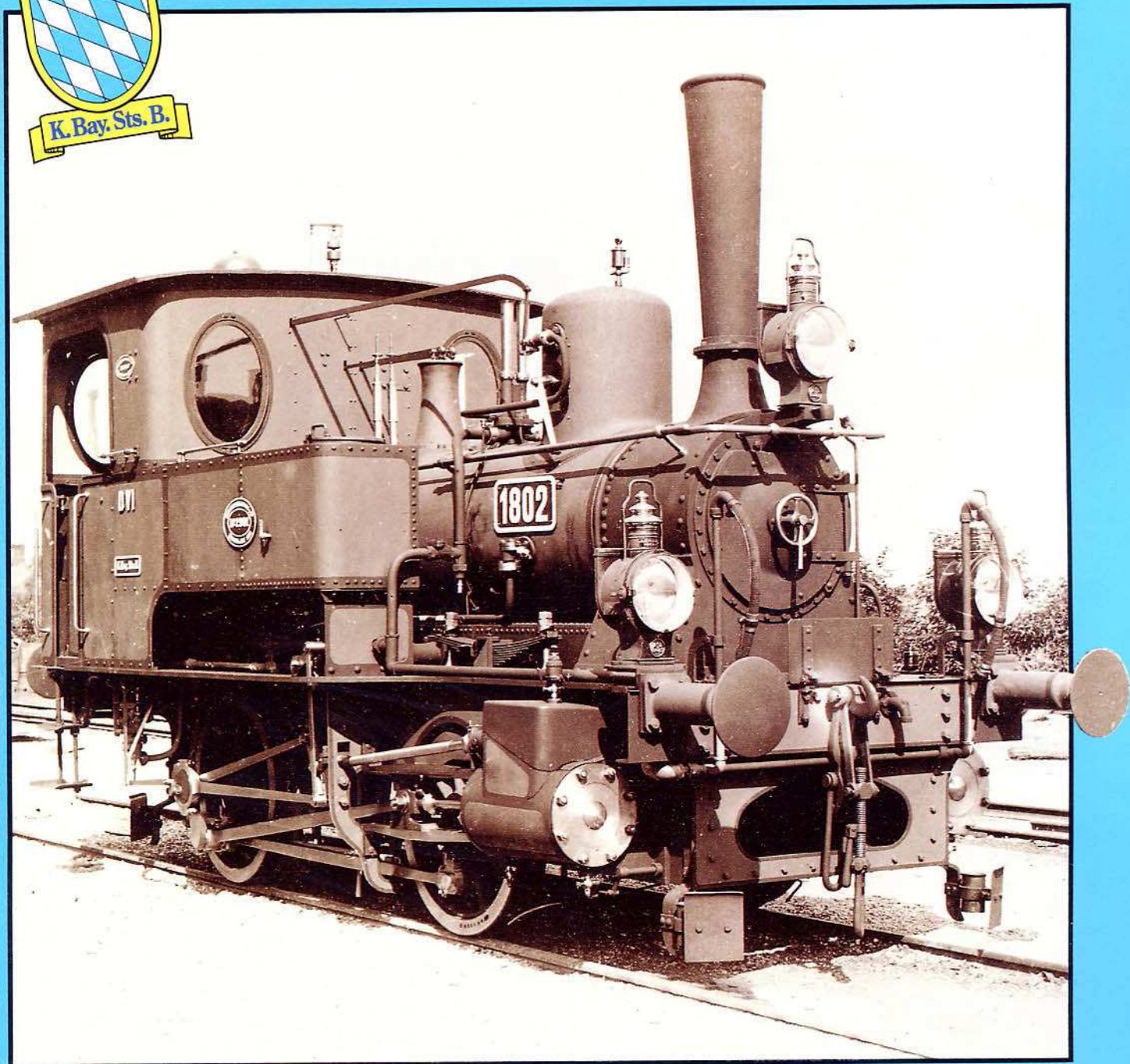
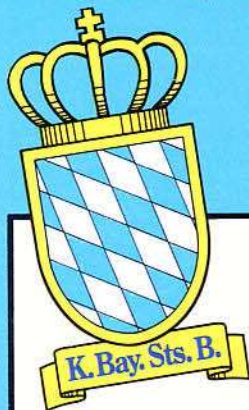


Band №5

Ludwig v. Welser

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 abfahrtsbereit 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
Layout: Gerhard Gerstberger

Koordination: Ingo Neidhardt
Anzeigenleitung: Elke Albrecht
Druck: Printed in Italy by Europlanning srl,
via Chioda 123/A, I-37136 Verona

Vertrieb: H. Merker Verlag GmbH

Vertrieb Einzelverkauf: MZV Moderner Zeitschriften
Vertrieb GmbH & Co KG,
D-85386 Eching bei München

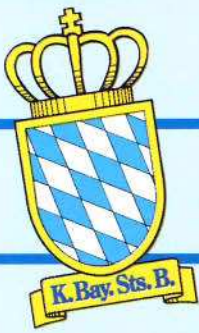
Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen 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 Lokogattung, der Güterzugtypen 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 Lokogattungen 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 Maffeische 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 verkauft
 vk verkauft
 WaL Weiterverwendung als Waschloek
 Wbr Einbau der Westinghousebremse
 zl zerlegt bzw. zur Zerlegung bestimmt

Alte Ausdrücke:

- Balancier Ausgleichshebel
 Box Feuerbüchse
 Hay-Stack Heuschober; Feuerbüchse mit überhöhter Decke
 Lyra-Box nach unten eingezogene Feuerbüchse (Bauart Belpaire)
 Bandage Radreifen

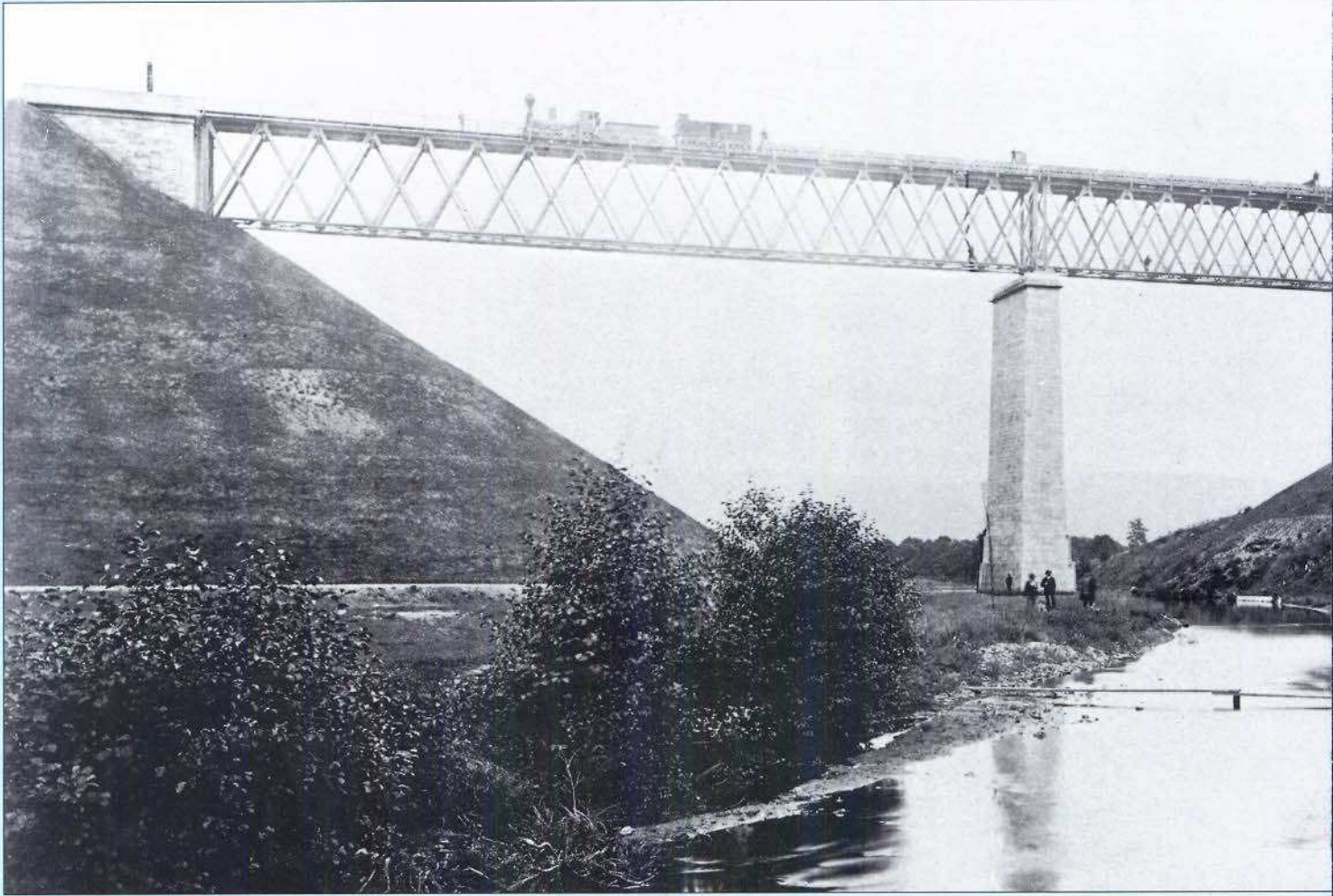


Bild 4: Die Brücke über die Fichtelnaab bei Riglasreuth, kurz vor dem Bf Neusorg an der Strecke Schnabelwaid – Marktredwitz, wurde 1878 fertiggestellt. Bei der Lok vor dem Bauzug könnte es sich um eine A IV im Zustand der WIESENT handeln (Bayern-Report 4, S. 34/35). **Abb.: G. Bötter, Sig. VM Nürnberg**

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 CWNürnberg 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**

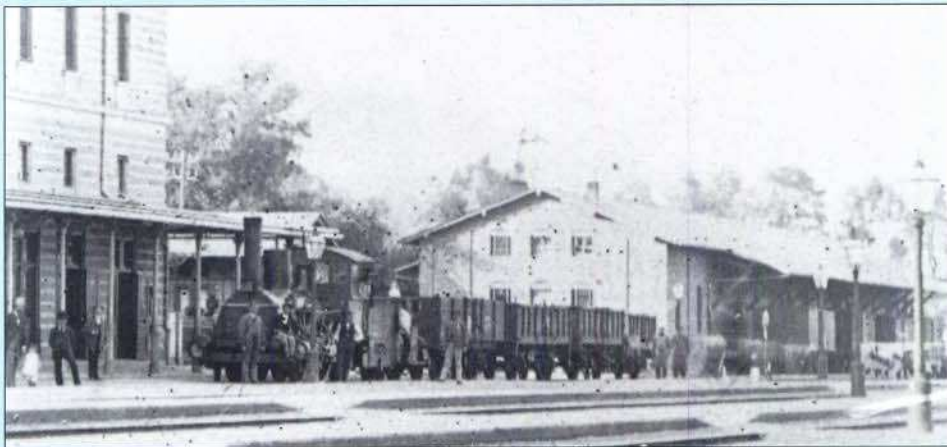


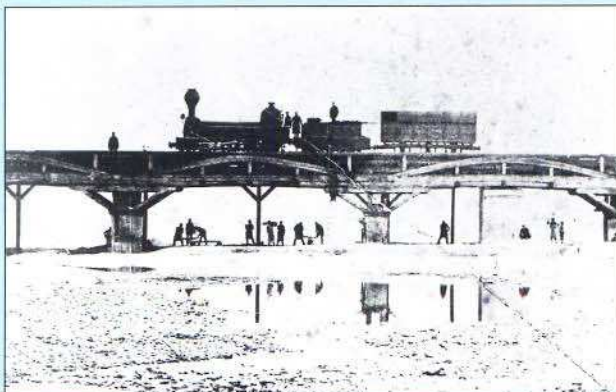
Bild 8 (rechte Seite oben): Die 1870 gebaute B VI WINDEN in der zweiten Hälfte der neunziger Jahre, vermutlich in der Bw München I. Die Lok wurde 1899 ausgemustert, ihren Kessel erhielt 1901 die B VI STAMMBACH.

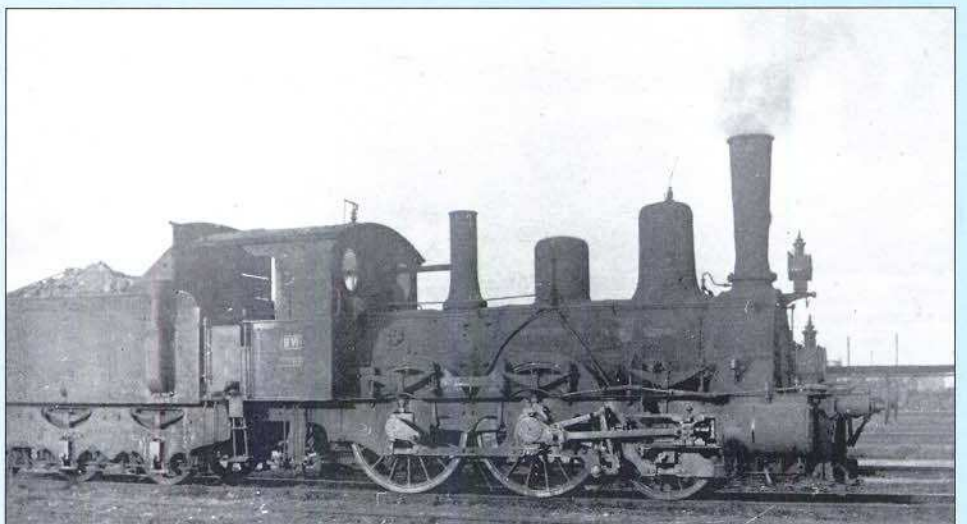
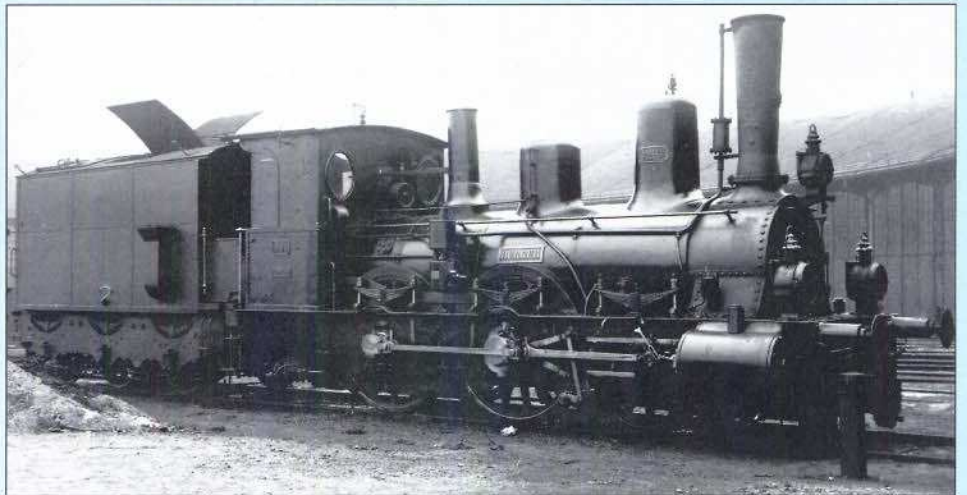
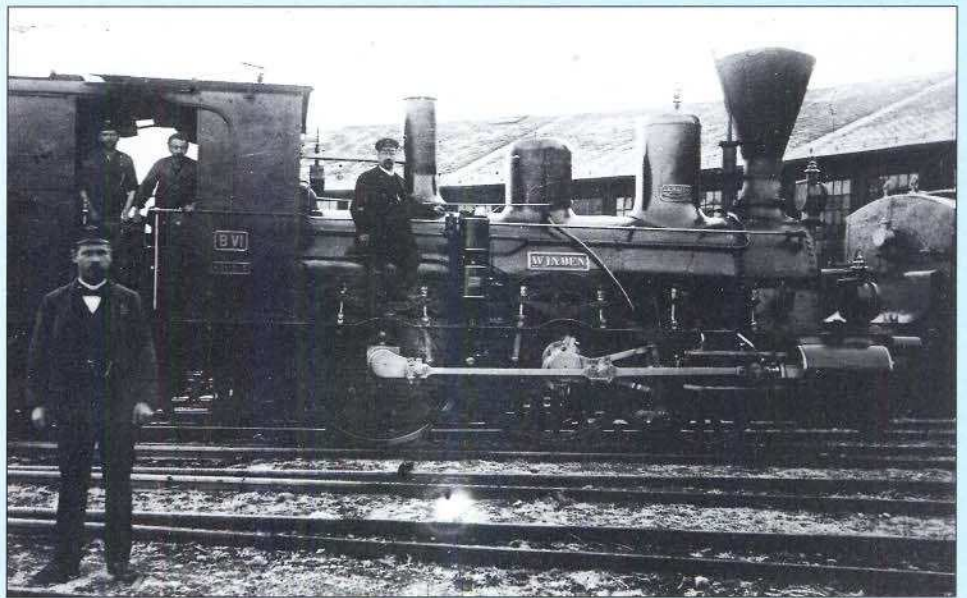
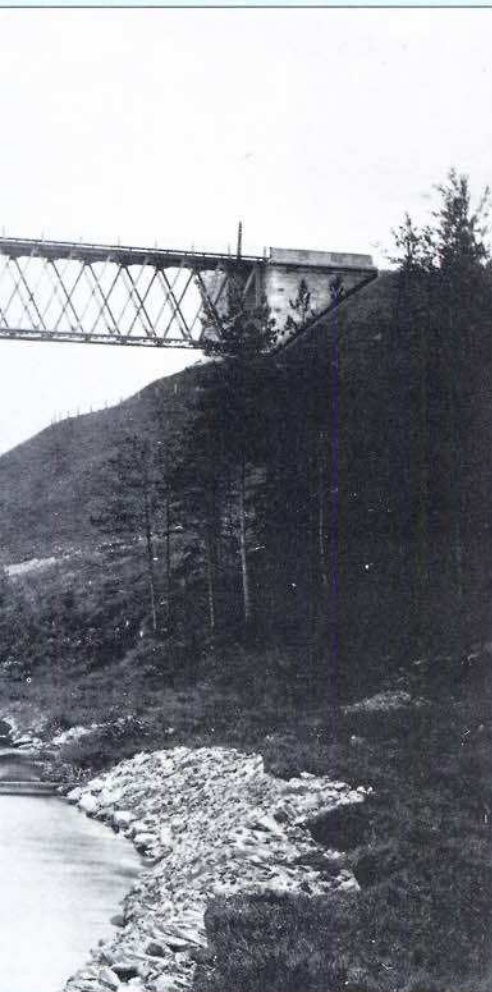
Bild 9 (rechte Seite Mitte oben): Die als letzte B VI am 1. Juli 1871 gelieferte BÜRGER um 1900. Die Lok ist bereits für Steinkohlenfeuerung ausgerüstet, das Dach des Torftenders wurde aber erst 1906 entfernt.

Abb. 6 bis 9: Sammlung Asmus

Bild 10 (darunter): Diese nicht näher bekannte B VI ist bereits als Heiz- und Waschllokomotive 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**

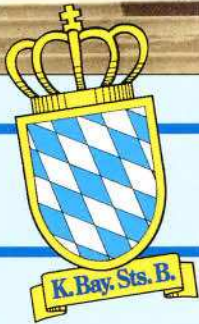
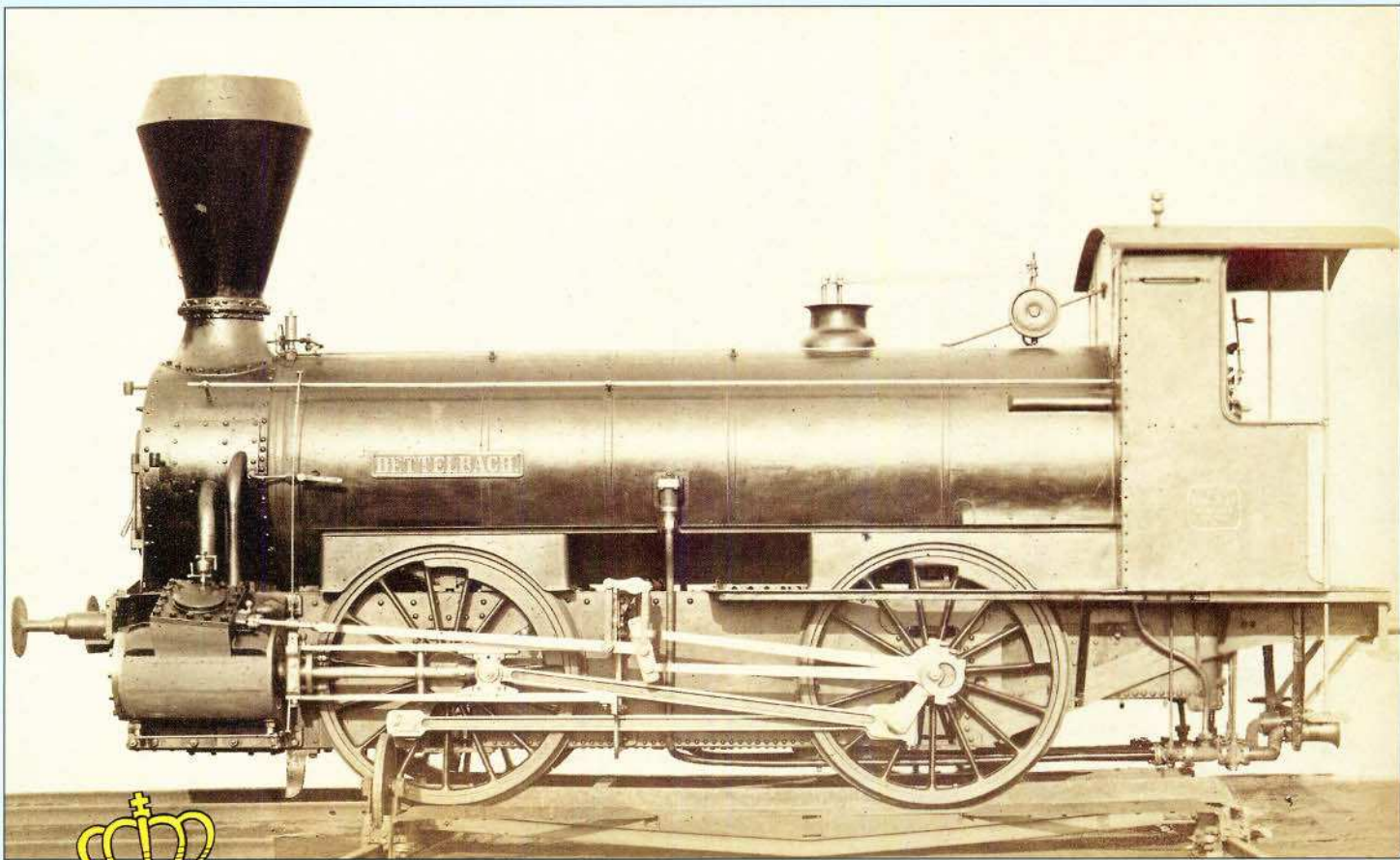




Nachtrag zum Bayern-Report 4

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 Dampfpender 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.

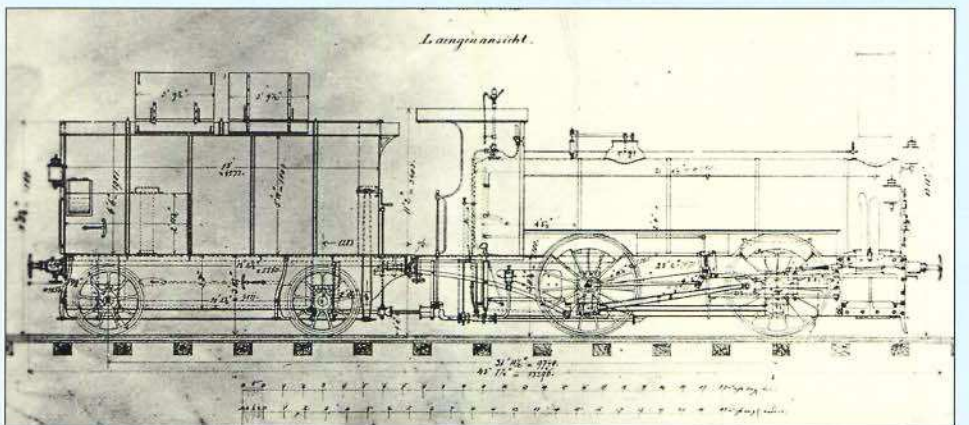
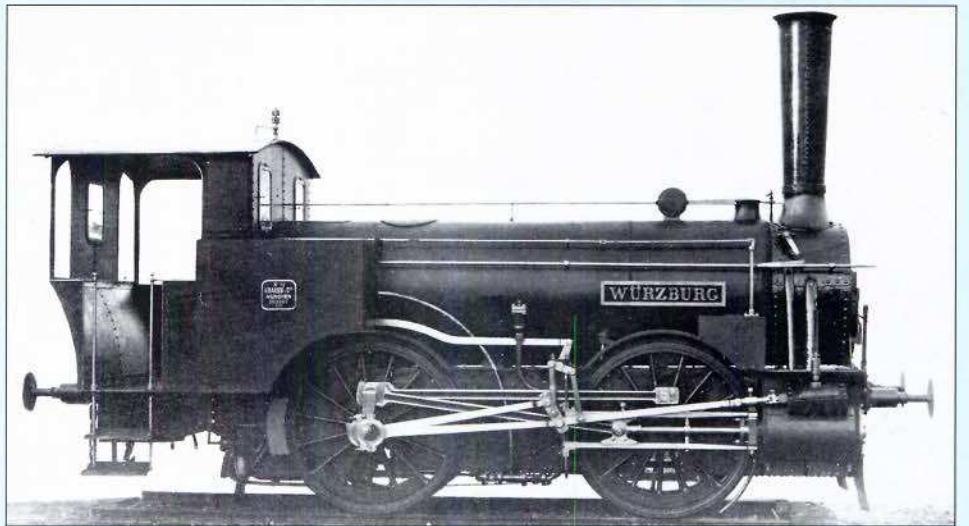
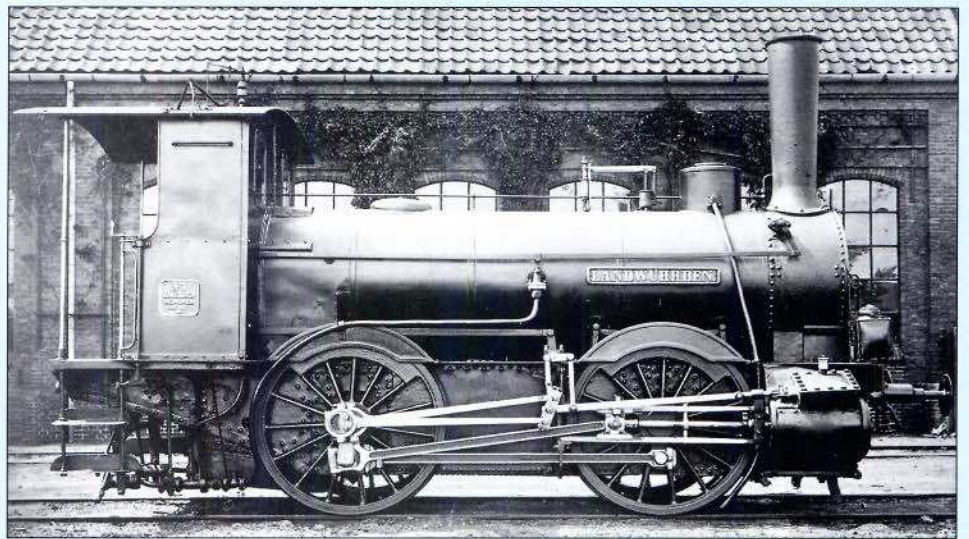
Bild 12 (linke Seite): B VII DETTELBACH vor der Ablieferung im September 1868.

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**

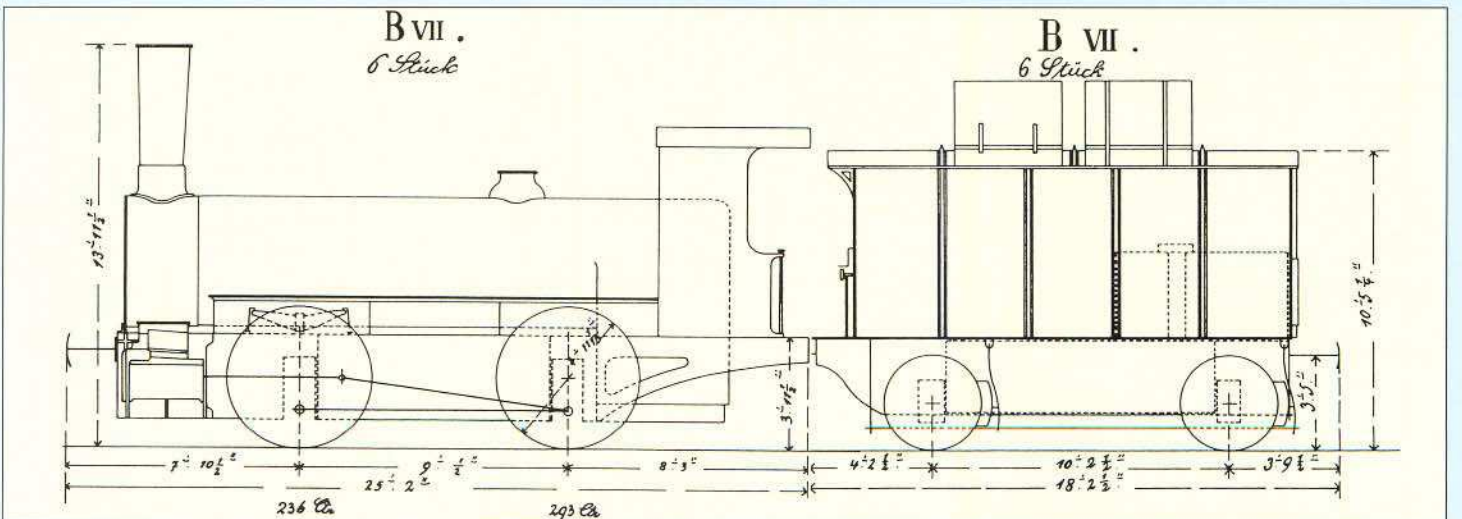
Bild 15: Übersichtszeichnung der B VII. Die Klassenbezeichnung mit arabischen Ziffern kam auf Zeichnungen sehr selten vor. **Abb.: Sammlung Asmus**

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

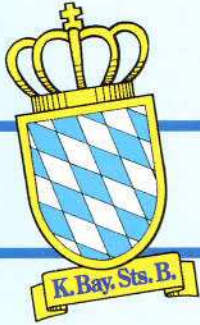


Achse herangeschoben. Die Zylinder trieben die hintere Achse an, deren Räder auf Gegenkurbeln die beiden Exzentrerscheiben für die Allansteuerung trugen. Eine Bremse gewöhnlicher Art mit Klötzen war nicht vorhanden, ebenso fehlte eine SandstreuVorrichtung; doch dürfte eine solche nachträglich angebracht 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 Trichterkamin 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 Torf- feuerung war hierfür nicht recht geeignet.

Die neue Type, B VIII genannt, besaß endlich unterstützte Feuerbox, größeren Rost, erheblich längeren Gesamttrastand 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 Ausgleichshebel. Im ganzen boten diese Maschinen ein zeitgemäßeres 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
Laufabbraddurchmesser 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