

Fleischmann DC 4094 DB 94 1730

Tender-Dampflokomotive

Category: Dampfloks Spur H0

geschrieben von Oliver Wiedwald | 15. März 2025

Vorbildinformationen:

Die T 16.1 war eine Güterzug-Tenderlokomotive der Kgl. Preußischen Staatseisenbahn. Sie wurde außerdem von der Reichseisenbahn Elsaß-Lothringen (mit sechs Exemplaren) beschafft. Von der Baureihe wurden einschließlich der Nachbestellung durch die Deutsche Reichsbahn zwischen 1913 und 1924 insgesamt 1236 Lokomotiven gebaut.

1119 Maschinen wurden als Baureihe 94.5–17 in den Umzeichnungsplan der Deutschen Reichsbahn für Länderbahnlokomotiven eingeordnet und trugen die Nummern 94 502–1380 und 94 1501–1740. Drei der T 16.1 der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen verblieben in Deutschland und erhielten die Nummern 94 1378–1380. Im Jahr 1935 gelangten die im Bestand der saarländischen Eisenbahnen befindlichen Lokomotiven 94 1381–1384 ebenfalls zur Deutschen Reichsbahn. Ein Teil der Lokomotiven der polnischen PKP wurde im Zweiten Weltkrieg bei der Reichsbahn unter den Nummern 94 1385–1416 wieder in den Lokbestand eingereiht. Nach 1945 verblieben einige ehemals französische und belgische Lokomotiven als Nummern 94 1801–1810 im Bestand der Deutschen Reichsbahn. Hinzu kam 1950 noch eine T 16.1 der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, die als 94 6776 eingereiht wurde. Hierbei handelte es sich um die HBE Nr. 16, die ehemalige 94 689, welche 1936 gekauft worden war. Sie war die einzige in die Baureihe 94.67 eingereihte Lokomotive. In Polen befanden sich 129 Lokomotiven, die 1949 die neue Baureihenbezeichnung TKw2 erhielten. Sie standen noch rund ein Vierteljahrhundert im Dienst, bis 1976 die letzte abgestellt wurde.

Mit der Einführung des neuen Baureihenschemas der DB von 1968 wurden die Loks der Deutschen Bundesbahn als Baureihe 094 bezeichnet.

Bei beiden deutschen Bahnverwaltungen schieden die letzten Exemplare Anfang der 70er Jahre aus dem Betriebsdienst aus, die letzten fünf Lokomotiven der DB wurden am 5. Dezember 1974 ausgemustert. Der Rangierdienst bei der DB wurde von den Dieselloks der Baureihe 290 übernommen, während auf den Steilstrecken die Baureihe 213 zum Einsatz kam, bei der DR wurden sie durch die sechssachsige steilstreckentaugliche Version der Diesellok Baureihe 118 ersetzt. Insgesamt 43 Vertreterinnen der Baureihe 94.5–17 verblieben nach dem Zweiten Weltkrieg in Österreich. Die meisten wurden an die Deutsche Bundesbahn, Magyar Államvasutak oder Sowetskije schelesnyje dorogi übergeben. Die restlichen 14 Stück bildeten unter Beibehaltung der Ordnungsnummern die ÖBB-Reihe 694. Die Lokomotiven dieser Reihe wurden hauptsächlich im schweren Verschub eingesetzt und bis 1966 ausgemustert oder als Werkslokomotiven an Stahlwerke verkauft.

1955 wurde die 94 863 von der Werne–Bockum–Höveler Eisenbahn erworben, wo sie als Nr. 6 (ab 1966 Nr. 5) im Einsatz war. 1969 kam sie zur Klöckner Bergbau AG als Nr. 15. Diese hatte 1960 schon die 94 1219 für die Zeche Königsborn (Nr. 1) erworben. Die Monopol Bergwerks AG übernahm zwischen 1959 und 1962 die 94 1282, 1283 und 1595 und setzte sie als MONOPOL VI, IV und XII ein. Alle fünf Lokomotiven wurden 1969 noch von der Ruhrkohle übernommen und erhielten 1971 die Nummern RAG 791 bis 795. Bis 1974 wurden sie ausgemustert.

Textquelle: Wikipedia – Preußische T 16.1

Modell:

Dampflokomotive der Baureihe 94 der Deutschen Bundesbahn (DB) Bauart 2' C 2' aus der Epoche III.

Betriebsnummer: DB 94 1730

3-Poliger Motor mit Schwungmasse, all Achsen angetrieben, keine Haftreifen. 3-Licht-Spitzensignal, mit der Fahrtrichtung wechselnd, Kupplungsaufnahme nach NEM 362, Länge über Puffer: 145 mm.

Die Lok wurde mit einem LENZ Standard+ V2 DCC-Decoder digitalisiert.







