

Fleischmann 7061 BR64 335 DB

Category: Dampfloks Spur N

geschrieben von Oliver Wiedwald | 30. September 2023

Vorbild der Fleischmann 7061 BR64 335 DB war eine Tenderlokomotive der Baureihe 64 mit Achsfolge 1'C1' und wurde von der Deutschen Reichsbahn für Personenzüge auf Nebenbahnen beschafft. Sie wurde als Einheitsdampflokomotive mit 15 t Achslast gebaut. Die Herstellung erfolgte zwischen 1928 und 1940. An ihrem Bau beteiligten sich zahlreiche Lokomotivfabriken aus Deutschland. Die Baureihe 64 ist technisch weitgehend baugleich mit der Baureihe 24, die somit quasi die Schlepptenderlokvariante der Baureihe 64 darstellt und für größere Strecken vorgesehen war.

Die erste Maschine traf am 12. Januar 1928 im Raw Kassel ein und absolvierte schon fünf Tage später ihre erste Probefahrt von Kassel nach Treysa. Insgesamt sind 520 Lokomotiven gebaut worden. Davon wurde bereits 1928 mit 188 Lokomotiven (=36 %) der größte Anteil in Dienst gestellt. Allerdings gaben die kleineren Hersteller Vulcan, Humboldt und Hagans schon 1928 den gesamten Lokomotivbau auf. Die Lieferquote von Humboldt wurde zunächst von Hohenzollern übernommen und bereits 1929 an Krupp weitergegeben, ohne dass Hohenzollern eine Lokomotive der Baureihe 64 hergestellt hat. Im Sog der Weltwirtschaftskrise kam es zu weiteren Umwälzungen. 1929 beendete die Königsberger Union-Gießerei den Lokomotivbau. Linke-Hofmann, AEG und Borsig stellten nur 1928 Lokomotiven der Baureihe 64 her, produzierten aber weiterhin Schienenfahrzeuge. In ähnlicher Weise stellte Schichau nur bis 1929 die Baureihe 64 her und blieb danach beim Bau von Lokomotiven. Hanomag jedoch stellte Ende 1930 den Lokomotivbau ganz ein, dieser wurde komplett von Henschel übernommen. Daher waren ab Lieferjahr 1931 mit Esslingen, Jung, Krauss-Maffei, Krupp und Orenstein & Koppel nur noch fünf der anfangs 15 Hersteller an der Baureihe 64 beteiligt. 1940, dem letzten Baujahr, waren es nur noch Esslingen, Jung und Orenstein & Koppel. Zugunsten von Güterzuglokomotiven, die im Zweiten Weltkrieg wichtiger waren, wurden 40 bei Jung und 50 bei Orenstein & Koppel

bestellte Lokomotiven storniert. Die 1940 bei Orenstein & Koppel gebaute Lok mit der Fabriknummer 13300, die als 64 493 vorgesehen war, wurde direkt an die Elmshorn-Barmstedt-Oldesloer Eisenbahn (EBOE) geliefert und ging dort als Lok Nummer 11 in Betrieb. Sonst kamen alle Lokomotiven zur Reichsbahn. Die höchste vergebene Nummer war die 64 520.

Außer im Personenzugdienst kam die Baureihe auch im Eilzugdienst zum Einsatz. Nach dem Zweiten Weltkrieg waren noch 393 Fahrzeuge übrig, von denen 278 an die Deutsche Bundesbahn und 115 an die Deutsche Reichsbahn gingen. Die 64 311 blieb nach 1945 in Österreich und bildete bei den ÖBB die Reihe 64. In Polen verbliebene Exemplare erhielten von den PKP die Bezeichnung OK12, die in der ČSR, dem ehemaligen Sudetenland, vorhandenen Loks erhielten von den ČSD die Baureihe 365.4, einige bei den sowjetischen SŽD eingereihten Loks die Baureihe TY. Ende 1945 gab die Reichsbahn die 64 511 an die Brandenburgische Städtebahn ab. Nach deren Verstaatlichung erhielt die Lok bei der Rückkehr zur Reichsbahn die Nummer 64 6576. Sie bekam ihre alte Nummer erst 1957 wieder. In Bw Nürnberg Hbf musterte die Bundesbahn am 16. Februar 1963 die 64 246 aus und verkaufte sie anschließend an die Ilmebahn. Diese nahm sie als Nummer 8 wieder in Betrieb. 1968 waren bei der Bundesbahn noch 60 Maschinen vorhanden. Die letzten 30 Maschinen standen bis in die 1970er Jahre bei den Bw Aschaffenburg, Tübingen und Weiden im Streckendienst. Die letzte Lok der Deutschen Reichsbahn wurde 1974 ausgemustert.

Textquelle: Wikipedia DR-Baureihe 64

Modell:

Vorbildgetreu lackiert und beschriftet, eingesetzte Fenster, bewegliche Heusinger-Steuerung, Bremsklötze zwischen den Rädern, Metalldruckguss-Fahrgestell, Dreilicht-Spitzenbeleuchtung beidseitig, mit der Fahrtrichtung wechselnd. Motor mit Schwungmasse, Antrieb auf alle drei Achsen, davon eine Achse mit zwei Haftreifen. Beidseitig Aufnahme für Standard-Kupplung nach NEM 355. Die Länge über Puffer beträgt 78 mm.

Umbau:

Die Lok wurde mit einem Doehler & Haass Decoder (PD10MU 6) digitalisiert. Der Decoder sitzt direkt auf dem Motor und wird durch den

offenen Führerstand gut belüftet.













