

Dampflok BR 56



TILLIG T BAHN

Art.-Nr. 02160 • 02161 • 02162 • 02163 • 02164 • 02165



© TILLIG

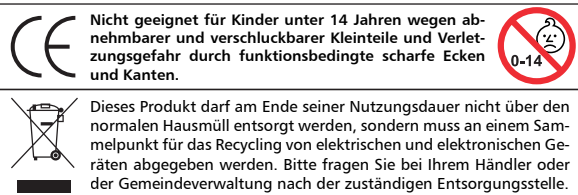
DAS VORBILD

Anfang des vorigen Jahrhunderts nahmen die Zuglasten sprunghaft zu. Mit den vorhandenen, überwiegend dreiachsigen Maschinen konnte das Verkehrsaufkommen nicht bewältigt werden. Um dieses zu bewältigen, benötigte man ein größeres Reibungsgewicht der Lokomotiven. Ein größeres Gewicht bedeutet eine größere Achslast. Der waren zu dieser Zeit aber sehr enge Grenzen gesetzt. Die meisten Strecken gestatteten nur 15t. Daher musste mit steigendem Gewicht die Last auf mehrere Achsen verteilt werden. So beschafften die Bahnverwaltungen vierfach und fünffach gekuppelte Lokomotiven. Die sonst in der Ausführung der Lokomotivtechnik so sparsame königlich preußische Staatsbahn beschaffte 1915 für den schweren Güterzugdienst einen Fünfkuppler mit einem Dreizylinder-Triebwerk (G 12.1). Die ab 1917 zur Verfügung stehende, grundlegend überarbeitete Variante (G 12) entstand aus der Notwendigkeit einer Vereinheitlichung des Maschinenparks der deutschen Staatsbahnen. Diese wurde von den größeren Staatsbahnen Deutschlands im Zuge des ersten Weltkrieges nachgebaut oder ebenfalls beschafft. Insofern darf die G 12 (spätere BR 58.2-3) als erste Kriegslok bezeichnet werden. Aber die Technik einer Dreizylinderlok erwies sich gerade unter Kriegsbedingungen nicht gerade als günstig. So wurde für den mittelschweren Güterzugdienst wiederum experimentiert, den dritten Zylinder einzusparen und eine effektivere Lok zu schaffen. Es entstand die von der dreizylindrigen G12 (spätere BR 58) abgeleitete preußische G8.2 (spätere BR 56.20-29) als Zweizylinderversion. Beschafft wurde sie von 1919 bis 1928 in 846 Exemplaren. Mit weggelassenem dritten Zylinder sowie um eine Achse gekürztes Fahrwerk und entsprechend gekürztem Kessel wurde eine nur wenig geringere Zugleistung als bei der G 12 erbracht, wobei die Unterhaltung gegenüber dem Drillingstriebwerk der G 12 wesentlich einfacher war. Allerdings erhöhte sich die Achsfahrmasse auf 17t, womit sie auf Nebenbahnstrecken mit 15t maximaler Achsfahrmasse nicht mehr einsetzbar war. Am Ende des ersten Weltkrieges waren 18t Achsfahrmasse aber auf vielen Hauptstrecken bereits zulässig.

Die BR 56 ist als Güterzug-Schleppenderlokomotive eingeordnet und war für den mittelschweren Güterzugdienst vorgesehen. Ihr Einsatz erfolgte überwiegend vor Nahgüterzügen und Übergabezügen auf Hauptstrecken und ausgebauten Nebenstrecken. Der Einsatz vor Personenzügen war wegen der guten Anfahrbeschleunigung der Maschine aber keine Seltenheit. Für eine bessere Laufgüte bei hohen Geschwindigkeiten wurden in den dreißiger Jahren bei den Loks das Gegengewicht der Kuppelachsen ausgebohrt. So konnten diese Maschinen für Geschwindigkeiten bis 75 km/h zugelassen werden, was dem Einsatz im Personenzugdienst begünstigte.

Die Maschinen bewährten sich im Betriebsmaschinendienst sehr gut. Nach dem Krieg verblieben 295 Stück bei der DB und 60 Maschinen bei der DR.

Ihr Einsatzgebiet änderte sich erst Anfang der sechziger Jahre, als der Güterzugdienst zunehmend von Diesellokomotiven übernommen wurde. Damit wanderte die BR 56 überwiegend in den schweren Rangierdienst ab. Bis zur Übernahme des Rangierdienstes durch Dieselloks wurde diese Baureihe auch von den Personalen gegenüber den sonst dafür verwendeten Tenderloks der verschiedenen Länderbahnbauarten bevorzugt, weil die Vorräte der Lok meist eine ganze Schicht reichten. Die Bundesbahn musterte die Loks 1963 aus. Für das EDV-Nummernsystem der DR waren noch 17 Maschinen vorgesehen. Angeschrieben wurden aber nur noch wenige solcher Loknummern. 1971 wurde bei der DR die letzte Lok ausgemustert.



Nicht geeignet für Kinder unter 14 Jahren wegen abnehmbarer und verschluckbarer Kleinteile und Verletzungsgefahr durch funktionsbedingte scharfe Ecken und Kanten.

Dieses Produkt darf am Ende seiner Nutzungsdauer nicht über den normalen Hausmüll entsorgt werden, sondern muss an einem Sammelpunkt für das Recycling von elektrischen und elektronischen Geräten abgegeben werden. Bitte fragen Sie bei Ihrem Händler oder der Gemeindeverwaltung nach der zuständigen Entsorgungsstelle.

TILLIG Modellbahnen GmbH

Promenade 1, 01855 Sebnitz

Tel.: +49 (0)35971 / 903-45 • Fax: +49 (0)35971 / 903-19

Service-Hotline: unsere aktuellen Hotline-Zeiten finden Sie unter:

www.tillig.com

Technische Änderungen vorbehalten!

Bei Reklamationen wenden Sie sich bitte an Ihren Fachhändler.