

Merkblatt zur Baureihe 75¹¹ bad V1c

KM1

Modelle vom Modellbahner!

- Produktionsjahr 2016
- DCC Adresse 75
- Premium/Limited Edition



Die Baden genossen eine Vorreiter-Rolle bei Dampflokomotiven der Bauart 1' C 1' in Deutschland. Die guten Erfahrungen mit den ersten Maschinen der Gattung V1b veranlassten die Badischen Staatseisenbahnen dazu, diese Gattung weiter zu beschaffen. Um das zunehmende Verkehrsaufkommen weiterhin bewältigen zu können, wurde zusätzlich eine verstärkte Ausführung in Auftrag zu geben. Diese unterschied sich von den Vorgängermaschinen durch den asymmetrischen Achsstand, den größeren Treibrad- durchmesser und das Heißdampftriebwerk. Außerdem konnte durch die zwischenzeitlich höhere zulässige Achslast auf den badischen Hauptstrecken ein vergrößerter Kessel mit Überhitzer berücksichtigt werden. Die Maschinen wurden von der Maschinenbaugesellschaft Karlsruhe konstruiert und bei der Badischen Staatseisenbahn mit einer Auflage von insgesamt 135 Stück im Zeitraum zwischen 1914 und 1921 als Gattung V1c Reihe 1 bis Reihe 9 in Dienst gestellt. Bis auf die zwei Bauserien der Reihen 5 und 7 mit zusammen 23 Fahrzeugen, die von der Fa. Arnold Jung gebaut wurden, wurden alle Maschinen in der heimischen Lokomotivfabrik gefertigt. Die V1c hatte zudem eine Zulassung auf 90 km/h Höchstgeschwindigkeit. Die Unterschiede zwischen den einzelnen Reihen waren gering. Ab der Reihe 2 erhielten die Maschinen einen Vorwärmer, der quer vor der Rauchkammer angeordnet war, eine Speisewasserpumpe und einen Lüfteraufsatz auf dem Führerhausdach. Der Sanddom war jetzt über der Treibachse angeordnet. Ab Reihe 3 wurde die kupferne Feuerbüchse gegen eine aus Stahl ausgetauscht. Rahmenverstärkungen wurden an den Maschinen der Reihen 8 und 9 vorgenommen. Die Vergrößerung des Treibraddurchmessers von 1480 (Gattung V1b) auf 1600 mm und die damit erhöhte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h gestattete auch einen Einsatz der Maschinen im leichten Schnellzugdienst. Die Maschinen der Gattung V1b und V1c machten zusammen etwa 50% des badischen Lokomotivbestandes aus. Die DRG übernahm 107 Maschinen und reichte sie als BR 75 4 und BR 75 10-11 ein. Aufgrund der guten Erfahrungen und der universellen Einsetzbarkeit für fast alle Betriebsarten nahmen Ende der zwanziger Jahre 10 Maschinen der Gattung V1c ihren Dienst bei der Berliner Stadtbahn auf. Zur DB kamen noch 66 Lokomotiven. Im Jahre 1967 wurde die letzte Vertreterin der Gattung V1c, die 75 1118 ausgemustert. Sie blieb jedoch erhalten und war auf dem Gelände der TU Karlsruhe und später im DGEG – Museum Neustadt ab- bzw. ausgestellt. Nach einer Aufarbeitung und Wiederinbetriebnahme durch die UEF wird sie zur Zeit auf der Lokalbahnstrecke Amstetten-Gerstetten vor Museumszügen eingesetzt.

Taste	Funktion	Soundslots	Lautstärke CVs	Lautstärke Werte
F0	Licht vorne, Lichtmaschine	8	315	32
F1	Sound an/aus	1,23	259, 443	128, 128
F2	Pfiff mit Dampfpeife	4	283	98
F3	Kurzpfiff mit Dampfpeife	3	275	70
F4	KM1 SMOKE (nur in Verb. mit F1)			
F5	Zylinder vorwärmen	16	379	128
F6	Führerstandsbeleuchtung			
F7	Triebwerksbeleuchtung			
F8	Schaffnerpfiff	10	331	128
F9	Lichtmaschine Sound an/aus			
F10	Rangierbeleuchtung mit Generator an	8	315	32
F11	Feuerbüchse, Kohleschaufeln	11	339	75
F12	Ragierbeleuchtung Generator aus			
F13	Injector	7	307	128
F14	Rotlicht aus	8	315	32
F15	Sanden	14	363	128
F16	Kupplung hinten	12	347	128
F17	Kupplung vorne	12	347	128
F18	Lautstärkeregelung			
F19	Soundfader			
F20	Durchsage	18	395	128
F21	Kurvengeräusch	13	355	64
F22	Wasserpumpe	6	299	128
F23	Sicherheitsventil	15	371	128
F24	Luftpumpe	55	291	128
F25	Nicht belegt			
F26	Nicht belegt			
F27	Nicht belegt			
F28	Nicht belegt			