

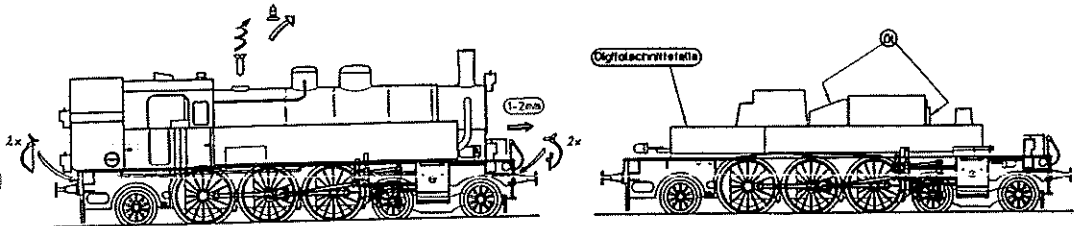
## 2C1-Tenderdampflok der ÖBB 77.40

**Das Vorbild zum Modell:** Die 77.40 wurde ursprünglich als 629.55 im Jahre 1922 in den Dienst der damaligen österreichischen Staatsbahnen gestellt. Unser Modell zeigt die Lokomotive im Zustand der späten 50er Jahre. Als eine der letzten Maschinen hatte die 77.40 noch einen Kobelrauchfang, der einzige auffallende Umbau ist der hölzerne Kohlekasten. Einige Jahre später, dann bereits mit Giesrauchfang, hatte die 77.40 ihren großen Auftritt an der Spitze des Zuges, der Nikita Chruschtschow zu seinem historischen Treffen mit John F. Kennedy nach Wien brachte.

**Das Modell:** Das Modell der 77.40 ist exakt im Maßstab 1:87 gehalten. Bei der Konstruktion wurde größter Wert auf Robustheit und Betriebssicherheit auf der einen Seite und Maßstabstreue auf der anderen Seite gelegt. Weiters wurde versucht, mit möglichst wenigen Ansteckteilen das Auslangen zu finden. Es sind daher nur 4 Bremsschläuche zur Montage bei Verwendung auf großen Gleisradien (über 500mm Radius) beigelegt. Einem Trend der letzten Jahre folgend ist das Modell mit einer Digitalschnittstelle ausgerüstet.

### Wartungshinweise:

Das Gehäuse der Lokomotive läßt sich durch Lösen der durch die Sicherheitsventile abgedeckten Zentralschraube abheben. Vorher sollte der metallene Aufstieg auf der vorderen Plattform ein Stück aus dem Gehäuse gezogen werden.



An regelmäßiger Wartung benötigt die Lokomotive nur ein wenig Öl an den Wellenenden des Motors (am Getriebekasten befindet sich dafür eine entsprechende Bohrung) und an den Achsen (ungefähr alle 10-20 Betriebsstunden). Weiters sollten bei abgenommenen Gehäuse die Schleifer je nach Bedarf mit einer Pinzette gereinigt werden.

**Digitalschnittstelle:** Diese wird nach dem Abnehmen des Gehäuses im Bereich des Führerstandes sichtbar. Der werksseitig angebrachte Blindstecker läßt sich mit Hilfe einer Flachzange leicht entfernen. Achten Sie bei der Montage des Decoders oder des Blindsteckers darauf, daß die mit einer 1 gekennzeichneten Anschlüsse zueinander kommen.

### Ersatzteile:

Sämtliche Ersatzteile erhalten Sie unter Angabe der Loktype und einer Beschreibung des Teils (Motor, Printplatte etc.) in unserem Werk.

## KLEIN MODELLBAHN

Gatterederstr. 6

1233 Wien, Österreich

Tel.: 01/88 26 88 Fax.: 01/88 22 86

## **2C1 Dampflokomotive der ÖBB, Baureihe 77 (k.k.St.B. 629, BBÖ 629, DRG 77.2, CSD 354,1)**

**Zum Vorbild:** Um 1910 begann die Direktion der damaligen Südbahn (Wien-Triest, Villach, Innsbruck) über eine Lokomotive für das erhöhte Personenverkehrsaufkommen nachzudenken, da die aus der Zeit der Jahrhundertwende stammenden Lokomotiven der Baureihe 229 am Ende ihrer Leistungsfähigkeit angelangt waren. Gesucht wurde eine Tenderlokomotive für den schweren Personenverkehr (dies ist, im Vergleich zu heutigen Zügen relativ zu sehen, die längsten, auf Fotos dokumentierten Züge hatten 12 2-achsige bzw. 8 vierachsige Wagen) mit einer Höchstgeschwindigkeit um die 80km/h. Eine Besonderheit war der, wegen der kleinen auf diesen Strecken zur Verfügung stehenden Drehscheiben, verlangte Gesamtachsabstand von nur 10m. Die daraus entstandene Baureihe 629 (später 77) ist daher im Vergleich zu ähnlichen zu dieser Zeit in Europa gebauten Lokomotiven sehr kurz. Trotzdem war die Konstruktion ein durchschlagender Erfolg. Das zeigen nicht nur die gebauten Stückzahlen, sondern vor allem die wesentliche Rolle dieser Baureihe im österreichischen Personenverkehr bis in die 60er Jahre.

Die erste 629er wurde 1913 an die Südbahn ausgeliefert und 14 weitere folgten in den nächsten beiden Jahren. 1917 bestellte die k.k.St.B. 15 nahezu gleichartige Lokomotiven, unterschiedlich nur in der stabileren vorderen Pufferbrust und dem für die k.k.St.B. typischen Kobelrauchfang.

Noch während des Krieges folgten 10 weitere Maschinen, eine Bestellung über nochmals 30 Lokomotiven blieb wegen des Kriegsendes vorerst unerledigt. Nach dem Ersten Weltkrieg verblieben 15 629er in der Tschechoslowakei, jedoch wurde der dadurch auf 10 Stück abgesunkenen Bestand bereits 1920 um die 15 Südbahnmaschinen erweitert und die alte Bestellung über 30 Stück erneuert. Dadurch erhöhte sich der Bestand bis 1922 auf 55 Stück, gleichzeitig wurden noch 10 gleichartige Lokomotiven für die polnischen Staatsbahnen (Okm 11) gebaut. 1926 bestellte die BBÖ nochmals 25 Stück 629er mit Lentz-Ventilsteuerung und 5 Stück mit Capriottisteuerung. Diese Bauserie hatte jedoch vergrößerte Wasserkästen und keinen Kobelrauchfang mehr. Die meisten Lokomotiven wurden jedoch, teilweise mit geringen Abänderungen, von den Skodawerken in der CSSR gebaut, insgesamt über 200 Stück.

Die gute Verwendbarkeit der Baureihe 629 (77) zeigte sich auch daran, daß praktisch alle Zugförderungsleitungen Österreichs irgendwann Lokomotiven dieses Typs in ihrem Bestand hatten. Der höchste Stand waren 85 Stück von 1930 bis 1938, verteilt auf Wien, Linz, Graz, Wels, Villach und Bregenz.

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren noch 66 Lokomotiven vorhanden, einige waren zerstört, einige blieben in der Tschechoslowakei, Ungarn und Jugoslawien. Die 10 ungarischen 77er wurden 1950 an Österreich zurückgegeben. Mitte der 50er Jahre wurden die 77er auf die Südbahn und die Zfl Wien-Nordwest konzentriert. Ab 1957 begann der Umbau auf Giesl-Ejektoren. Mit der Elektrifizierung der Südbahnstrecke wurden ab 1960 die 77er mehr und mehr auf Nebenstrecken (Raum Wr. Neustadt, Kremstalbahn) bzw. in den Raum nördlich von Wien verlagert. Die letzten planmäßigen, mit Lokomotiven dieser Baureihe bespannten Züge verkehrten im Winterfahrplan 1974/75.