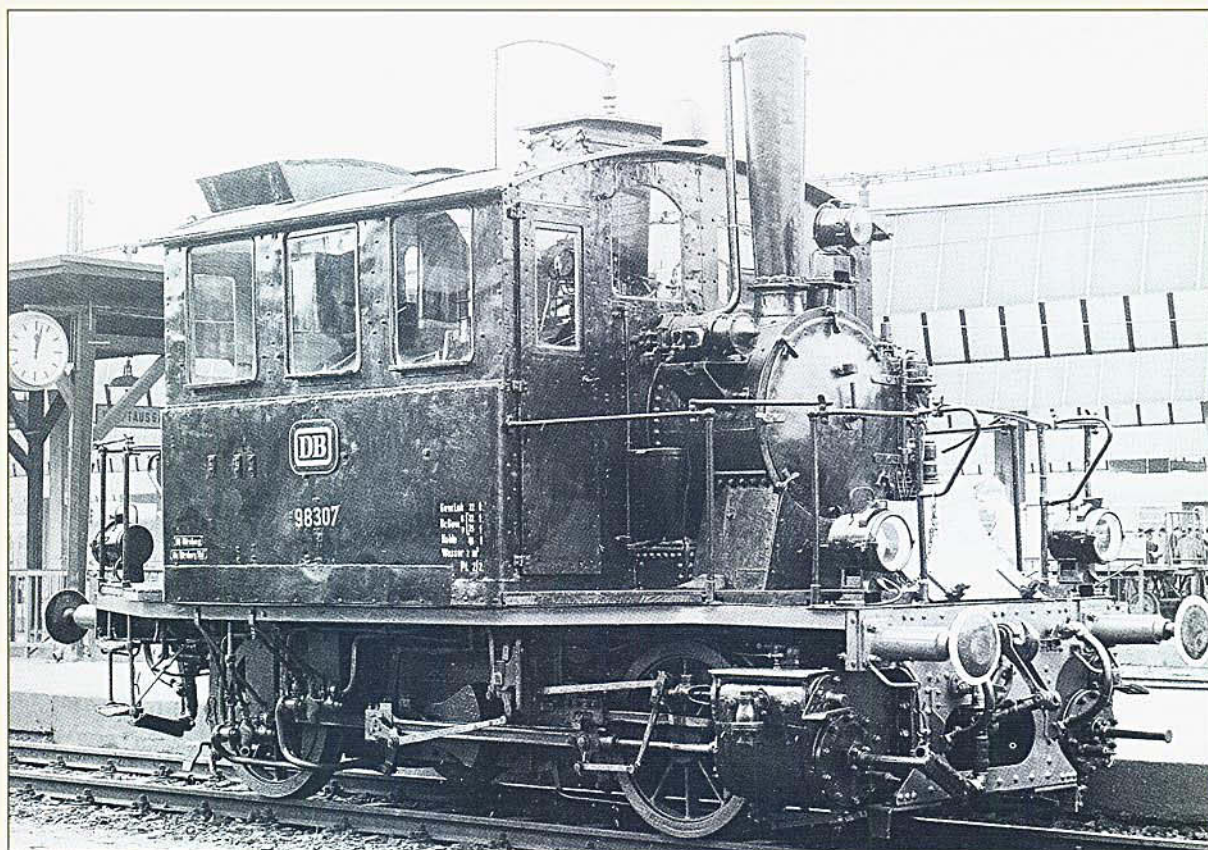


BR 98³ bay PtL 2/2

Bauart B h2t
1. Baujahr 1908

Treib- und Kuppelraddurchmesser	1006 mm	Rostfläche	0,60 m ²
Laufreddurchmesser vorn	850 mm	Verdampfungsheizfläche	28,72 m ²
Laufreddurchmesser hinten	850 mm	Überhitzerheizfläche	7,50 m ²
Länge über Puffer	6984 mm	Zylinderdurchmesser	320 mm
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	Kolbenhub	400 mm
Kesselüberdruck	12 bar	Lokreibungslast	22,70 t
Leistung indiziert	210 PSi	Lokdienstlast	22,70 t
Wasservorrat	2,00 m ³	Kohlevorrat	0,60 t



Um den Zugverkehr auf Lokal- und Vizinalbahnen wirtschaftlicher zu gestalten, ließen die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen kleine zweiachsige Tenderlokomotiven mit halbselbsttätiger Rostfeuerung entwickeln, die einen einmännigen Betrieb erlaubte. Zunächst lieferte Maffei von 1906 bis 1908 insgesamt 24 als Motorlokomotiven ML 2/2 bezeichnete Fahrzeuge mit einem außen zwischen den beiden Radsätzen an-

geordneten Doppelzylinder mit gegenläufig arbeitenden Kolben.

Krauss schuf eine Variante mit Innentriebwerk und einer Blindwelle zwischen den Achsen. Von dieser Bauart wurden in den Jahren 1905/06 nur sechs Exemplare gebaut. Daraus abgeleitet, entstand bei Krauss die neue Gattung PtL 2/2. Davon waren ab 1908 innerhalb eines Jahres 29 Fahrzeuge für bayerische Lokalbahnen in-

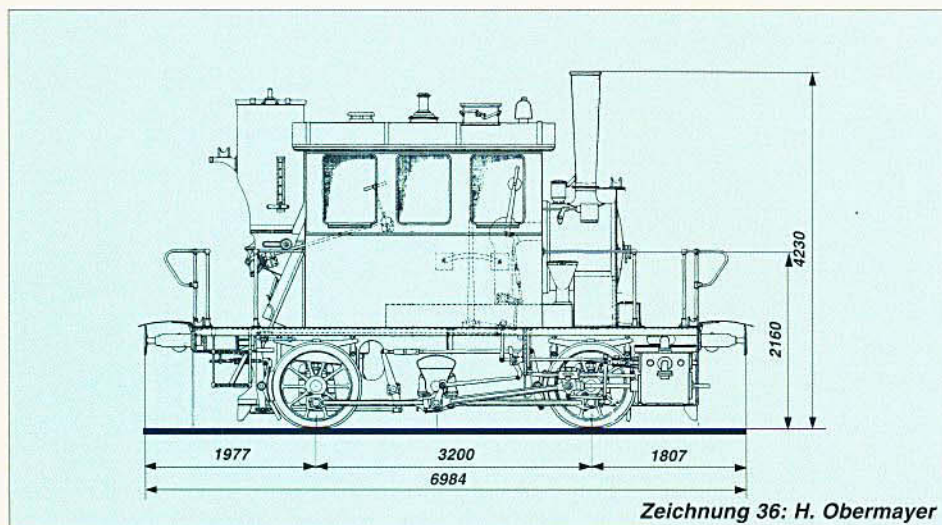
Dienst gestellt worden. Drei baugleiche Maschinen erwarben die Königlich Preussischen Staatseisenbahnen im Jahre 1909.

Diese als „Glas-kastl“ bekannt gewordenen Fahrzeuge hatten ein Triebwerk mit außenliegenden Zylindern und Heusinger-Steuerung sowie eine direkt angetriebene, zwischen den Radsätzen gelagerte Blindwelle. Ein geräumiges Führerhaus mit großen Fenstern in den Seitenwänden umschloß den gesamten Langkessel, an dem alle Bedienelemente seitlich angeord-

net waren. An der außerhalb liegenden schrägen Stehkesselfrückwand saß ein Schütttrichter, aus dem der Lokführer durch Betätigen eines Kegeltriebs die Feuerbüchse mit Kohle beschickte. Der gesamte Wasservorrat war innerhalb des Rahmens untergebracht.

Beide Spielarten der ML 2/2 waren 1923 bereits ausgemustert. Von der bayerischen PtL 2/2 mit Blindwelle übernahm die Deutsche Reichsbahn noch neun Maschinen. Die 98 304 verblieb nach 1945 in Österreich, die 98 305 kehrte nach einem Kriegseinsatz nicht aus Norwegen zurück. Als letztes Exemplar war das „Spalter Bockl“ – die zuletzt von Georgensgmünd nach Spalt eingesetzte 98 307 – am 1. Juli 1963 im Bw Nürnberg Hbf ausgemustert und später in die Sammlung rollfähiger Fahrzeuge des Verkehrsmuseums Nürnberg übernommen worden.

H.O.



Lieferfirma:

Krauss & Comp.

29 Stück

Betriebsnummern:

98 301 bis 309

Treib- und Kuppelraddurchmesser	1006 mm	Rostfläche	0,60 m ²
Laufreddurchmesser vorn	-- mm	Verdampfungsheizfläche	28,72 m ²
Laufreddurchmesser hinten	-- mm	Überhitzerheizfläche	7,59 m ²
Länge über Puffer	6780 mm	Zylinderdurchmesser	320 mm
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	Kolbenhub	400 mm
Kesselüberdruck	12 bar	Lokreibungslast	22,10 t
Leistung indiziert	210 PSI	Lokdienstlast	22,10 t
Wasservorrat	2,2 m ³	Kohlevorrat	0,60 t

BR 98³ bay PtL 2/2

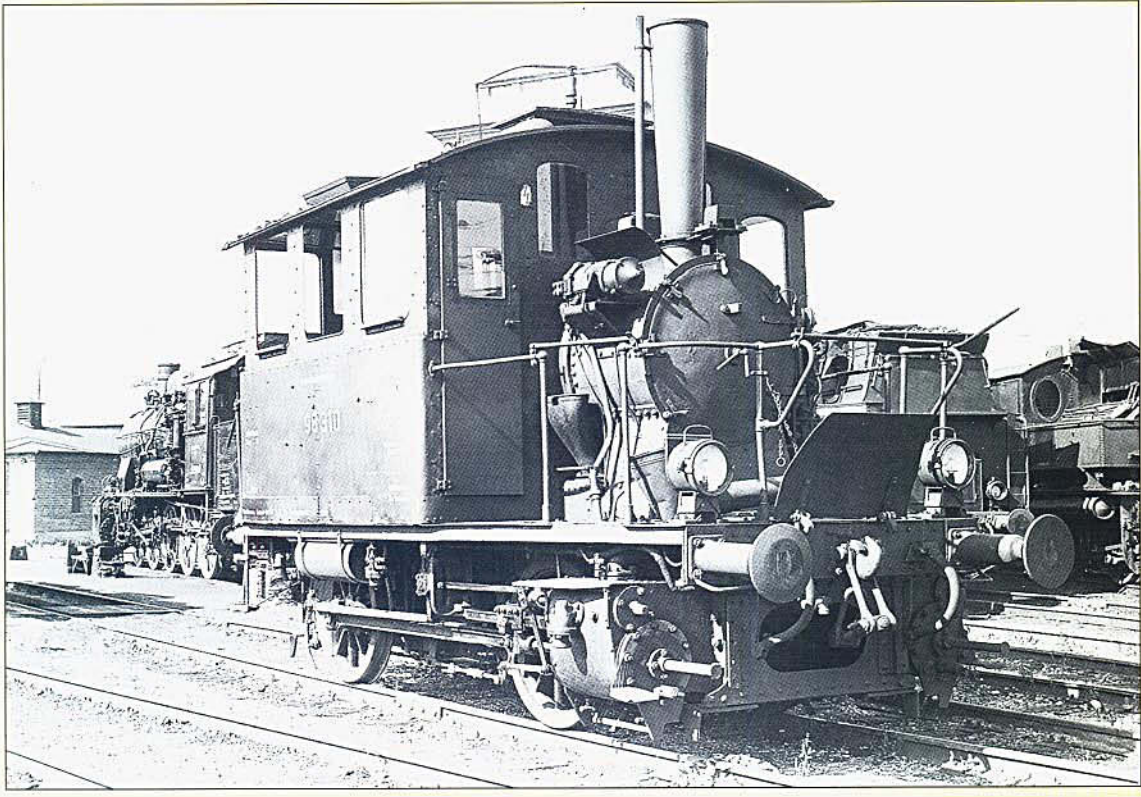
Bauart B h2t
1. Baujahr 1911

Im Jahre 1911 überarbeitete die Lokomotivfabrik von Georg Krauss & Comp. in München die Konstruktion der bayerischen PtL 2/2 des Baujahrs 1908. Die Blindwelle entfiel, und der Antrieb erfolgte nun mit etwas längeren Treibstangen auf den hinteren Radsatz. Der Achsstand war auf 2700 mm, die Länge über Puffer auf 6780 mm verringert worden. Die etwas längeren Überhänge brachten keine nennenswerte Verschlechterung der Laufruhe bis zur zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Der Beschaffungspreis je Fahrzeug reduzierte sich nur geringfügig von 28 800 auf 28 100 Mark. Unverändert blieben die Zylinder sowie der Kessel und das ihn umgebende Führerhaus mit einer Tür in der Vorderfront und zwei nach außen aufschlagenden Türen in der Rückfront. Auch die Übergangseinrichtungen an den Fahrzeugenden des an beiden Seiten abgeschrägten und mit Geländern gesicherten Umlaufs waren beibehalten worden. Dadurch war es dem Zugpersonal möglich, auch während der Fahrt auf die Lok zu gelangen. Wie bei der Bauart mit Blindwelle liefen beide Radsätze ohne Seitenspiel im Blechrahmen. Trotz des auf 2,2 m³ vergrößerten Wasserbehälters waren die Lokomotiven etwas leichter geworden. Der Wasservorrat konnte durch zwei neben der Rauchkammer angeordnete Einlauftrichter ergänzt werden.

Die ersten neun Maschinen ohne Blindwelle lieferte Krauss noch im Jahre 1911 an die Bayerischen Staatsbahnen, denen drei Jahre später noch weitere vier Stück folgten. Zwei Fahrzeuge der gleichen Bauart erwarb die Sensetalbahn in der Schweiz,

Bild 37 (oben): Die erste der von der DRG übernommenen PtL 2/2 ohne Blindwelle trug die Betriebsnummer 98 310. **Abb.: Dr. G. Scheingraber/Archiv Obermayer**

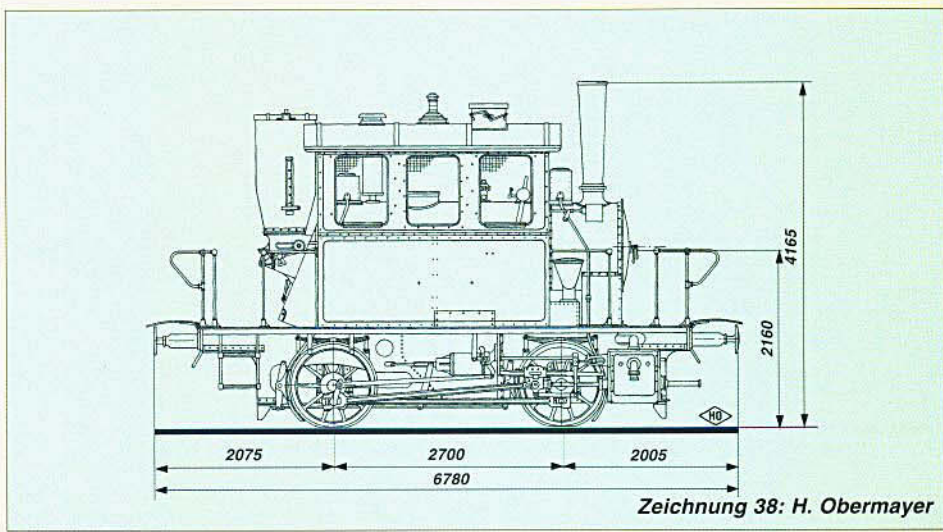
Bild 35 (linke Seite oben): Nicht mehr betriebsfähig, ansonsten aber gut erhalten blieb die im Jahre 1963 ausgemusterte 98 307, die zuletzt von Georgensgmünd nach Spalt verkehrte. **Abb.: H. Obermayer**



die eine dritte Lok bei der SLM in Winterthur nachbauen ließ. Die 13 bayerischen Lokomotiven blieben nach 1925 auch bei der Deutschen Reichsbahn auf mehreren Lokalbahnen in den Direktionsbezirken Augsburg, München, Nürnberg und Regensburg beschäftigt. Bereits im Jahre 1942 wurden die 98 320 und 322 an Industrieunternehmen verkauft. Die 98 321 mußte 1946 mit schweren Kriegsschäden ausgemustert werden. Alle anderen Maschinen überlebten noch eini-

ge Jahre bei der Deutschen Bundesbahn, bis auch sie in der Zeit bis 1960 entbehrlich wurden. Leider ist keines dieser Exemplare erhalten geblieben. **H.O.**

Lieferfirma:	
Krauss & Comp.	13 Stück
Betriebsnummern:	
98 310 bis 322	



Zeichnung 38: H. Obermayer