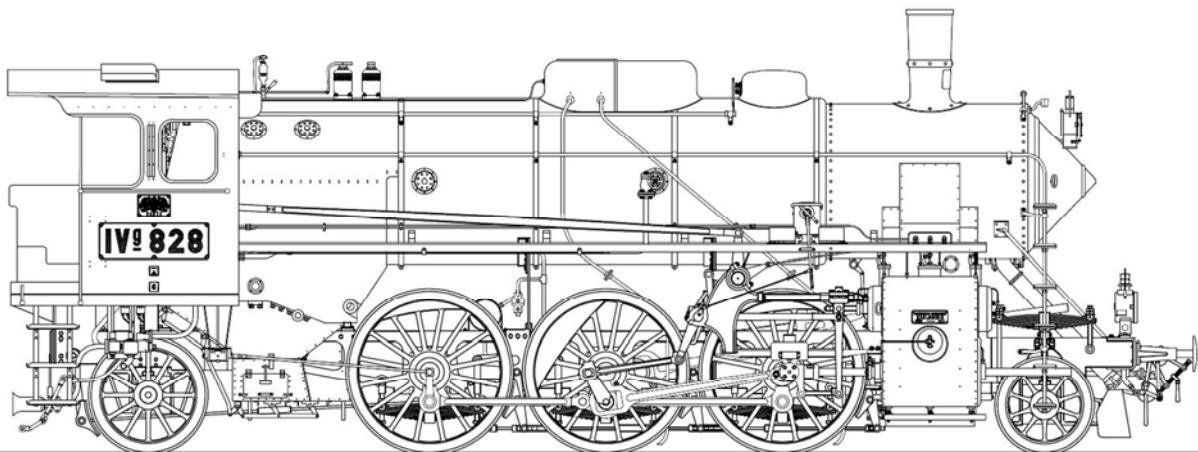


Die badische Personenzug-Lokomotive vom Typ IVg (eine schöne Lok mit einer unglücklichen Geschichte)

Von Peter Krattiger (3209 Switzerland)

Bei der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe (MGK) wurde 1911 eine leichte Personen- und Schnellzug-Lokomotive zur Verwendung im Flachland und im Gebirge in Auftrag gegeben. Die Lok sollte eine Achsanordnung 1-C-1 haben mit einem Treibraddurchmesser von 1700 mm und eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h erreichen. Um Kosten zu sparen wurde auf einen Überhitzer verzichtet und man baute stattdessen einen Clench-Dampftrockner ein. Die Maschinen waren deswegen auch als n4v-Bauart, also als Nassdampf- 4-Zylinder-Verbund gekennzeichnet. Im Weiteren wurde anstelle eines Drehgestells eine führende Adamsachse vorgesehen im Wissen darum, dass dies nicht eine optimale Lösung sein wird. Trotzdem wurden 5 Maschinen mit den Nummern 828 – 832 hergestellt. Nicht zu übersehen war das Design, das sich stark am Baustil von Maffei orientierte.



Die 5 Loks, die rein äusserlich zu den schönsten deutschen Länderbahnlokomotiven zählten und mit Glatzblech an Kessel und Zylinderblöcke verkleidet waren, bewährten sich im Betrieb leider nur mässig. Einerseits, so wird berichtet, haben die Lokomotiven bei voller Fahrt enorm gerüttelt und andererseits war die geforderte Zugkraft zu gering. Trotz allem wirkten die Maschinen äusserst elegant, nicht zuletzt wegen der freien Durchsicht unter dem Kessel.

Nach dem 1. Weltkrieg wurden alle 5 Maschinen als Reparationsleistung 1919 an Frankreich abgegeben. Die Franzosen bemerkten rasch ihre Leistungsschwächen und ersuchten um Rückgabe. Dem Gesuch wurde jedoch nicht entsprochen. Und so kam es, wie es kommen musste; allen 5 Loks war nur noch ein kurzes Leben beschieden und bereits 1930 waren sie ausgemustert und von den Gleisen verschwunden.

Die Lokomotiven verdienen jedoch meiner Meinung nach einen besseren Nachruf und so möchte ich der Fairness wegen noch folgende Bemerkungen anfügen. Auch die ach so viel gepriesene und verehrte preussische P8 (Baureihe 38) hatte zu Beginn ihres Daseins mit echten Problemen zu kämpfen. Häufig blieben sie in den ersten Jahren auf der Strecke liegen und es mussten viele Korrekturen und Nachbesserungen an ihnen vorgenommen werden. Zu erwähnen sind stellvertretend Probleme bei den Schieber, ein ungenügender Masseausgleich, falsche Zylinderdurchmesser etc. Erst als um 1910 all diese Probleme behoben waren, stieg das Ansehen der P8.

Es ist deswegen anzunehmen, dass man auch die Probleme der **IVg** hätte lösen können. Da es sich jedoch nur um 5 Maschinen handelte, fehlten dafür der Wille und das Geld.

Die 5 Lokomotiven waren und bleiben aber mit Sicherheit bezüglich ihres Designs wunderschöne Konstruktionen und verdienen deswegen zumindest als Modell eine entsprechende Würdigung.

Die Beschilderung am Führerhaus:



Das oberste Schild, das Eigentumsschild, trägt das Staatswappen und die Aufschrift BADEN

In der Mitte ist das grosse kombinierte Gattungs- und Nummernschild angeordnet

Das kleine Dreieck mit darüber liegendem Balken kennzeichnet, dass Teile der Lokomotive, meist der Kaminaufsatz, über das Lichtraumprofil hinausragen, dass diese aber abnehmbar sind.

Das C bedeutet „für den militärischen Güterzugdienst unbeschränkt verwendbar“

Im Übrigen ist zu erwähnen, dass es in Baden nach 1882 keine Namenschilder für Lokomotiven mehr gab.

* * * * *

Vor 14 Jahren entwickelten Hansruedi Twerenbold und ich den Prototyp einer **IVg**. Dafür konnten einerseits Teile eines Bausatzes einer Aster BR38 verwendet werden; andererseits entstanden viele neue Dreh- und Frästeile, ein neuer Rahmen und natürlich viele Blechteile. Leider musste dann die geplante Kleinserie aus dem Hause Twerenbold wegen anderen vordringlicheren Projekten aufgeschoben werden.



Wie allgemein bekannt läuft zurzeit bei der Fa. Twerenbold das Projekt der schweizerischen Güterzuglokomotive vom Typ C 5/6 (Elefant). Im Anschluss an dieses Projekt, so die Planung, soll eine Kleinserie der badischen **IVg** in Angriff genommen werden. Dabei wird ausschlaggebend sein, wie sich das Kundeninteresse entwickelt bzw. wie gross die Serie sein soll.

Für interessierte Personen ist folgendes YouTube-Video sicherlich aufschlussreich und motivierend.

<https://youtu.be/yqfPHOXr4H0>

Was den Kohleaufsatz auf dem Tender im Video betrifft, so wurde dieser für den Einbau des RC-Empfängers und der Akkus angefertigt. In der Realität waren die **IVg**-Loks jedoch nie mit diesem Aufsatz ausgerüstet. Wären sie jedoch länger im aktiven Betrieb geblieben, so hätten sie ihn mit Sicherheit, wie andere badische Loks, zwecks Vergrößerung des Kohlevolumens auch erhalten.



Interessant ist, dass ein Schild mit der Lokomotivnummer auch am Kamin angebracht war

Zum Modell sei noch zu erwähnen, dass möglicherweise eine Gasfeuerung mit Keramikbrenner zum Einsatz kommen wird. Beim Prototyp ist jedoch ein Spiritusbrenner eingebaut.

Die rote Lackierung der Räder, rotbraun RAL 8012, entspricht dem Farbschema der badischen Staatseisenbahnen im Zeitraum 1895 bis 1919.

Es bleibt nun zu hoffen, dass diese stolze Lok auch vielen weiteren Kollegen im In- und Ausland gefällt und dass deswegen die geplante Modell-Serie von der Fa. Twerenbold in absehbarer Zeit hergestellt werden kann.

→ **Interessensbekundungen sind daher sehr erwünscht!**



Zeichnung : Wolfgang Hug
Fotos: Peter Krattiger