

**Baureihe 96^o (bayer. Gt 2 x 4/4)**

Bauart	D'D h4v	Rostfläche	4,25 m ²
Treib- u. Kuppelrad- ϕ	1216 mm	Verdampfungsheizfl.	229,61 m ²
Lauf- ϕ vorn	— mm	Überhitzerheizfläche	55,39 m ²
Lauf- ϕ hinten	— mm	Zylinder- ϕ	520/800 mm
Länge über Puffer	17 700 mm	Kolbenhub	640 mm
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	Achslast max.	15,5 Mp
Leistung	1470 PSi	Lokreibungslast	123,2 Mp
Kesselüberdruck	15 kp/cm ²	Lokdienstlast	123,2 Mp
Erstes Baujahr 1913			

Drei Steilrampen im Bereich der Bayerischen Staatsbahn brachten große Erschwernisse nach dem allmählichen Ansteigen der Zuglasten. Um hier Abhilfe zu schaffen, erhielt Maffei den Auftrag, eine schwere Schublok zu entwickeln. Das Produkt der Bemühungen war die Gattung Gt 2 x 4/4. Diese mächtigen Mallet-Maschinen waren in der Lage, auch die schwersten Züge über die Rampen zu bringen. Von 1913 bis 1914 beschaffte die Bayerische Staatsbahn zunächst einmal 15 Stück dieser Bauart, die mit einer Achslast von nur 15 Mp sogar auf Nebenstrecken verkehren konnten. Mit der preußischen T 20 erwuchs den bayerischen Maschinen eine ebenbürtige Konkurrenz, die in manchen Bereichen überlegen war. Deshalb ging man in Bayern daran, die Konstruktion der Gt 2 x 4/4 zu überarbeiten. Die ersten 15 Maschinen gelangten alle zur Deutschen Reichsbahn. Neun Stück davon waren nach 1945 in Bayern im Einsatz, sie wurden von 1948 bis 1949 ausgemustert.

Betriebsnummern: 96 001-015

Baureihe 96^o (bayer. Gt 2 x 4/4)

Bauart	D'D h4v	Rostfläche	4,25 m ²
Treib- u. Kuppelrad- ϕ	1216 mm	Verdampfungsheizfl.	233,85 m ²
Lauf- ϕ vorn	— mm	Überhitzerheizfläche	57,75 m ²
Lauf- ϕ hinten	— mm	Zylinder- ϕ	520/800 mm
Länge über Puffer	17 700 mm	Kolbenhub	640 mm
Höchstgeschwindigkeit	50 km/h	Achslast max.	16,4 Mp
Leistung	1630 PSi	Lokreibungslast	127,6 Mp
Kesselüberdruck	15 kp/cm ²	Lokdienstlast	127,6 Mp
Erstes Baujahr 1922			

Der zweiten Bauperiode der Gattung Gt 2 x 4/4 entstammen 10 Lokomotiven, die von 1922 bis 1923 von Maffei geliefert worden waren. Um den Aktionsradius zu erweitern, hatte man die Vorratsbehälter hinter dem Führerhaus vergrößert. Auch der Kessel erfuhr einige Änderungen, ebenso die Rauchkammer mit der Saugzuganlage. Alle 10 Lokomotiven wurden von der Deutschen Reichsbahn übernommen. Da man mit der Füllung der Niederdruckzylinder nicht zufrieden war, gab man anlässlich eines Umbaus einiger Maschinen im Jahre 1926 den Hochdruckzylindern einen Durchmesser von 600 mm. Im Rahmen dieser Arbeiten wurden bei diesen Lokomotiven außerdem Speisewasservorwärmer eingebaut, die Sandung verbessert und Riggenbach-Gegendruckbremsen eingebaut.

Nach 1945 verblieb eine Lokomotive bei der DR und wurde dort gegen 1954 ausgemustert. Die anderen 9 Maschinen waren bis 1948 in Bayern eingesetzt.

Betriebsnummern: 96 016-025