

Die kleine Gölsdorf

Die Dampflokomotive 112 war eine Schnellzug-Tenderlokomotive, die erstmals bei den kaiserlich-königlichen Staatsbahnen Österreichs (kkStB) zum Einsatz kam.

Auf manchen Strecken der kkStB verkehrten die nur an den wichtigsten Knotenpunkten haltenden Schnellzüge in so dichter Folge, dass leichte, überall haltende Personenzüge zur Vermittlung des Zwischen- und Zubringerverkehrs nur dann durchgebracht werden konnten, wenn diese sich ebenso rasch bewegten wie die Schnellzüge.

Speziell für die Führung solcher leichten Lokalschnellzüge entwarf Karl Gölsdorf eine geeignete Loktype, die Reihe 112. Gölsdorf setzte dabei auf eine 2-Zylinder Maschine mit doppelter Dampfdehnung, auf eine Treibachse wirkend. Die Firma Krauss in Linz baute zwei Maschinen nach seinen Entwürfen und lieferte sie im Jahr 1907 aus.

Die Lokomotive erlaubte eine kurzzeitige Geschwindigkeit von 100 km/h und sollte leichtere Züge (40-50t ohne Lokomotive) mit Geschwindigkeiten von 60 km/h und darüber anstandslos befördern. Die kleinen Lokomotiven wurden zunächst zur Abwicklung von Zeitungstransporten zwischen Wien und Linz eingesetzt. Später beförderten sie den „Pendler“ zwischen Hütteldorf und Unterpurkersdorf, einer Anschlusslinie zur Wiener Stadtbahn, wobei sie „eingewickelt“ (in Zugmitte gekuppelt) verkehrten.

Die Lok 112.02 wurde von der BBÖ übernommen und 1937 ausgemustert, die 112.01 kam noch als 69 011 zur DRB, die sie 1942 in den Anlagenzustand versetzte.

### Technische Details:

Das Fahrzeug verfügte über eine Ventilsteuerung Bauart Heusinger. Die rückwärtige Laufachse war als radial verschiebbare Adamsachse konstruiert. Durch den Kobelrauchfang, der einen Funkenfänger nach dem System Rihosek enthielt, konnte die Lok auch mit Braunkohle, der nur geringfügige Steinkohleanteile beigemischt waren, sicher betrieben werden. Beide Maschinen waren ursprünglich mit einem kleinen Rauchkammerüberhitzer ausgestattet, der später entfernt wurde.

### Details zu den Modellen:

Die Lok kkStB 112.02 soll den Zustand der Maschine kurz nach der Indienststellung im Jahr 1907 widerspiegeln. Das Modell BBÖ 112.01 gibt das Aussehen der Lok in den 30er Jahren wieder. Sie verfügt nun über zusätzliche Anbauten wie einen Werkzeugkasten neben der Rauchkammer, oder den Bretteraufbau am Heck zur Vergrößerung der Ladekapazität für Kohle.

Weiters unterscheidet sie sich vom Grundmodell durch einen auf dem Kessel montierten Generator sowie Hutzen auf dem Dach des Führerstandes. Beim Modell DRB 69 011 wurde der Kobelrauchfang entfernt, die Speichen-Laufräder wurden durch solche in Massivbauweise ersetzt.

Die Modelle verfügen über via Schieberegler/Kontaktpunkt aufklappbare Lokführer- und Heizerbilder und bewegliche Wasserkastendeckel. Das Triebwerk ist vollständig animiert. Eine Zugschlussscheibe kann mittels Schieberegler/Kontaktpunkt eingeblendet werden.

Sie verfügen natürlich über realistische Fahr- Sound- und Raucheigenschaften.

Technische Daten:			
Achsformel:	1A1 h2vt	Leistung:	280 PSi
LüP:	7.550 mm	Treibrad-Ø: Lauf­rad-Ø:	1450 mm 870 mm
Dienstgewicht:	31,6 t	Zylinder-Ø:	HD 260 mm ND 400 mm
Höchstgeschwindigkeit: im Regelbetrieb:	100 km/h 80 km/h	Kohlevorrat	1,7 m3
Kesseldruck:	15 kg/cm2	Wasservorrat:	3,0 m3
Achsdruck:	10,0/14,3/7,3 t	Radstand: davon fest:	5.050 mm 3.500 mm

Quellen: Wikipedia, Slezak – Lokomotivbau in Alt-Österreich, „Die Lokomotive“, Geramond - Eisenbahngeschichte Österreichs



Ich wünsche – wie immer – viel Spaß mit meinen Modellen!

Fred Fuchs / FF1  
kon.ff1@sol.at