

Baureihe 58 10-21

Güterzuglokomotive der preussischen Gattung G 12

Für die Sicherung des Nachschubs zu den Kriegsschauplätzen und zur Bewältigung des stark angewachsenen Verkehrs benötigten die deutschen Bahnen im Ersten Weltkrieg neue und leistungsfähige Güterzuglokomotiven. Im Jahre 1916 einigten sich die Länderbahnverwaltungen, einer aus Preussen kommenden Anregung zur Entwicklung einer einheitlichen Lokomotivbauart für den schweren Güterzugdienst zuzustimmen. Die Lokomotivfabrik von Henschel & Sohn, bei der zu jener Zeit schon Dreizylinder-Lokomotiven mit der Achsfolge 1'E für die Militäreisenbahnen der Türkei gebaut wurden, erhielt den Auftrag zur Konzeption der neuen Gattung G 12 mit Barrenrahmen und mit hochliegendem Kessel. Als Grenzwert für die Achslast waren 16 t zugelassen.

Der Entwurf brach mit nahezu allen Traditionen im preussischen Lokomotivbau. Ausser dem Dreizylinder-Triebwerk mit dem Einachsantrieb auf den dritten Radsatz, zählte auch noch der Belpaire-Stehkessel zu den technischen Besonderheiten. Die Laufachse war als Bisselachse mit einem Spiel von 80 mm nach beiden Seiten ausgeführt. Ein Seitenspiel von 25 mm wiesen die zweite und fünfte Kuppelachse auf. Fest im 100 mm dicken Barrenrahmen gelagert waren der erste, dritte und vierte Kuppelradsatz. Die Spurkränze der Treibräder wurden um 15 mm geschwächt. Alle Lokomotiven der Gattung G 12 waren mit Tendern der preussischen Bauart 3 T 20 gekuppelt, die ein Fassungsvermögen von 20 m³ Wasser und von 6 t Kohle hatten. Ab 1917 stellten die Königlich Preussischen Staatseisenbahnen allein 1168 Lokomotiven in Dienst, die von der AEG, Borsig, Hanomag, Henschel, Krupp, Linke-Hofmann, Rheinmetall und Schichau geliefert wurden. Die Reichseisenbahnen Elsass-Lothringen bestellten 118 Maschinen bei Henschel und in der elsässischen Maschinenfabrik Grafenstaden. Im Werk der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe, bei BBC und Linke-Hofmann entstanden 98 Lokomotiven für die Badische Staatsbahn. Mit der Gattungsbezeichnung XIII H erwarb Sachsen 62 Lokomotiven, die in der Sächsischen Maschinenfabrik im Chemnitz gefertigt wurden. Die Maschinenfabrik Esslingen lieferte 43 Fahrzeuge der Gattung G 12 an die Staatsbahn in Württemberg. Im endgültigen Nummernplan der Deutschen Reichsbahn von 1925 waren die badischen Maschinen als Baureihe 58 2-3 verzeichnet. Als Reihe 58 4 wurden die Sächsischen XIII H eingegliedert und die G 12 aus Württemberg trugen die Baureihenbezeichnung 58 5. Zu den Preussischen Lokomotiven mit den Betriebsnummern 58 1002 bis 2143 kam noch die für die Türkei bestimmte 58 1001. Auch die später aus Belgien übernommenen und als 58 601 bis 603 eingereihten Exemplare waren ursprünglich für die Türkei bestimmt. Aus Polen zurückgekehrte Maschinen erhielten die Nummern bis 58 2148.

Bei der Deutschen Bundesbahn schieden die letzten Lokomotiven der Gattung G 12 bereits im Jahre 1953 aus dem Betriebsdienst aus, bei der Deutschen Reichsbahn erst zum Beginn des Winterfahrplans 1976/77. Mit der 58 311 ist ein sehr gut erhaltenes Exemplar im Besitz der Ulmer Eisenbahnfreunde, das bei zahlreichen Sonderfahrten eingesetzt wird.

Technische Daten

Bauart	1'E h3	Höchstgeschwindigkeit	65 km/h
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1'400 mm	Verdampfungsheizfläche	192,43 m ²
Laufreddurchmesser vorne	1'000 mm	Überhitzerheizfläche	68,42 m ²
Länge über Puffer	18'495 mm	Zylinderdurchmesser	570 mm
Tender	pr. 3 T 20	Kolbenhub	660 mm
Rostfläche	3,88 m ²	Achslast max.	16,70 t
Kesselüberdruck	14 bar	Lokreibungslast	82,50 t
Leistung	1'540 PS	Lokdienstlast	95,70 t

ZERTIFIKAT

DIE LEMACO Modelle in Spur HO, Massstab 1:87

Eine weitere Superproduktion der LEMACO-Modellbauer in Spur "O" Detaillierung. Aus über 750 Messingteilen gefertigt, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln numeriert und datiert.

Folgende Stückzahlen wurden gebaut

Kat. Nr. HO-046	DRG BR 58 311, schwarz-rot	1-200	200 Exemplare	April 1994
Kat. Nr. HO-046/1	KPEV G 12 5593, grün-rot	1-100	100 Exemplare	Sommer/Herbst 1994
Kat. Nr. HO-046/2	Bad. G 12 1047, blau-schwarz	1-100	100 Exemplare	April 1994
Kat. Nr. HO-046/3	DB BR 58 1436, schwarz-rot	1- 75	75 Exemplare	Sommer/Herbst 1994
Kat. Nr. HO-046/4	SNCF 150 C 661, schwarz	1- 50	50 Exemplare	Sommer/Herbst 1994
Kat. Nr. HO-046/a	DRG BR 58 311, schwarz-rot, verwittert	1- 50	50 Exemplare	1995
Kat. Nr. HO-046/5	Württ. G12 1930, grün-rot	1- 75	75 Exemplare	excl. Seyfried

Technische Daten

Stromaufnahme	100 mA bei 12 V ohne Belastung
Gewicht	470 g
Mind. Radius	500 mm

- Führerstand mit fein detaillierter Inneneinrichtung und beweglichen Türen
- Rauchkammertüre zum Öffnen mit detaillierter Rauchkammer
- Treibräder gefedert
- Radreifen und Gestänge aus Neusilber
- Federpuffer
- Antrieb durch Faulhaber-Motor 1724 12-14 V Gleichstrom mit Freilaufgetriebe
- Genaue Wiedergabe der Innensteuerung mit gekröpfter Treibachse und Bremsgestänge
- Konstantbeleuchtung 1,5 V mit Fahrtrichtungswechsel
- Auswechselbare Kupplungshaken für Märklin und Fleischmann
- **Kolbenschutzrohre:** liegen dem Modell bei. Können mit oder ohne Klebstoff eingesetzt werden. Nur zum Ausstellen in der Vitrine.