

Lokomotive des Monats

Model Die Casting Roundhouse

Art-Nr. 472

outside frame 2-8-0 Consolidation

Denver & Rio Grande Western

C21 #361

Baugröße H0n3 / H0e



Zusammenfassung des Vortrags „Lokomotive des Monats Juni 2026“

Als Lokomotive des Monats Juni 2026 wurde am 21.06.2026 das Modell der Schmalspur Schlepptenderlokomotive der Klasse C21 der Denver & Rio Grande Western Railroad (D&RGW - USA) mit der Bahnnummer 361 des Herstellers Model Die Casting Inc. Roundhouse (USA) in der Baugröße H0n3 bzw. H0e vorgestellt.

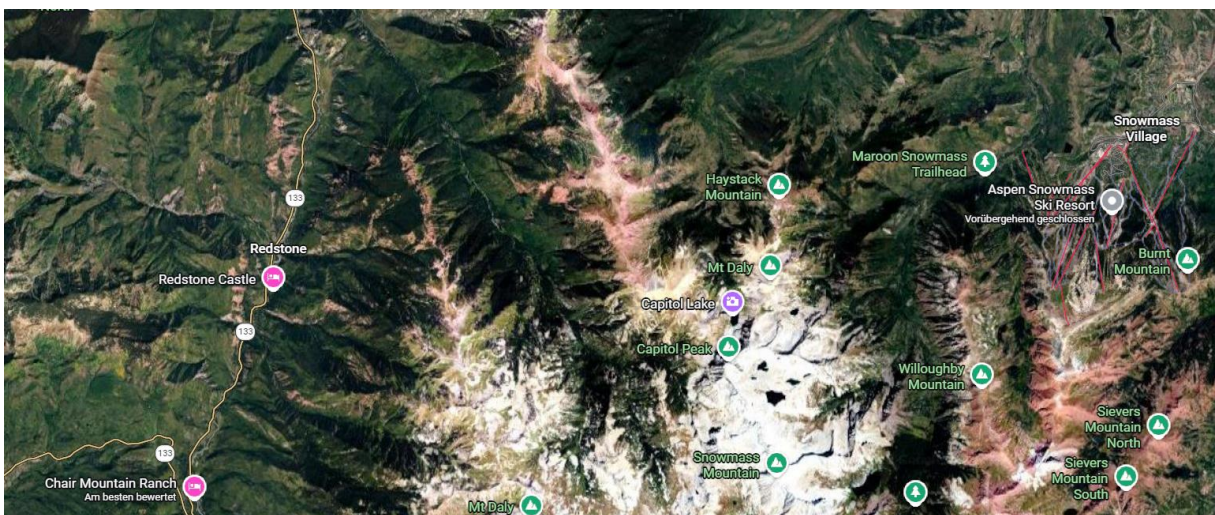
Wie üblich bei der Vorstellung einer Lokomotive bzw. eines Schienenfahrzeugs des Monats wurde außer dem Modell auch Literatur (darunter ein Werk, welches sich mit dem Schmalspurnetz der D&RGW beschäftigt, sowie eines, das den Entwicklungsstand von US-Dampflokomotiven kurz vor dem Ende des 19. Jahrhunderts zum Thema hat) zum Vorbild ausgelegt. Unüblich, aber im vorliegenden Fall für die Einordnung des Modells in die Modellbahnwelt sinnvoll, war die Auslage des Internationalen Modelleisenbahnkatalogs 1978/1979, in dem das Modell abgebildet ist.

Der Vortrag gliederte sich wie immer in zwei Teile, den ersten Teil, in dem das Vorbild behandelt wurde und den zweiten Teil, mit dem Modell als Schwerpunkt.

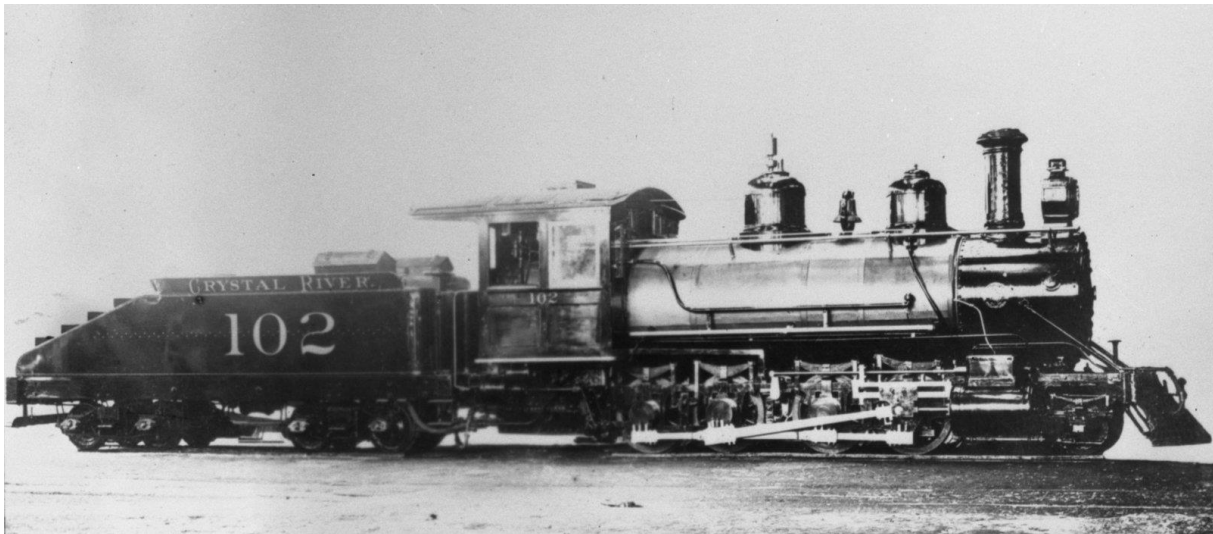
Im ersten Teil wurden die Zuhörer auf eine Reise zu den früheren Einsatzorten der Lok des Monats mitgenommen. Diese Reise führte gedanklich in die USA, genauer nach Colorado und dort an den Crystal River.



In einem Seitental dieses Flusses, dem sog. Coal Creek, wurden ab der Mitte des 19. Jahrhunderts Kohlevorkommen entdeckt. 1886 wird von einem Basislager aus die extrem abgelegene Region erkundet um diese Bodenschätze ausbeuten zu können. Recht früh wird den Beteiligten klar, daß sich eine Eisenbahn als Lösung der Transportprobleme anbieten würde, weshalb Vermessungsarbeiten zum Bau einer Bahn begannen.



Den Zuhörern wurden kurz die insgesamt 4 Eisenbahngesellschaften, die sich im Gebiet des Crystal River mehr oder weniger erfolgreich im Bahnbau versuchten, vorgestellt. Für die Lokomotive des Monats war die dritte entscheidend, denn von dieser Crystal River Railroad (CRRR) wurde von dem Ort Redstone, in dem inzwischen Koksöfen und weitere Anlagen zur Weiterverarbeitung der Kohle am Entstehen waren, in westliche Richtung zum sog. Coal Basin eine Schmalspurbahn mit der in den USA üblichen Spurweite von 3ft (914 mm) im Flußtal des Coal Creek errichtet. Und diese CRRR, eine Tochtergesellschaft des Bergbauunternehmens, das in Redstone das Heft des Handels übernommen hatte, beschaffte im Jahre 1900 2 Stück Schlepptenderlokomotiven, eine davon war die Lok des Monats.



Die Strecke war 12 Meilen lang, hatte eine maximale Steigung von 4% und querte den Coal Creek insgesamt beachtliche 22 Mal. In Redstone hatte die Schmalspurbahn Anschluß an eine im Tal des Crystal River nach Norden bis Carbondale geführte Normalspurbahn, die dem Weitertransport der Kohle diente.

1903 erfuhr der Lokpark eine Erweiterung auf nun 3 Exemplare. Mit diesen 3 Lokomotiven wurde die Bahn bis 1909 betrieben, als sie abrupt eingestellt wurde. Die Lokomotiven wurden daraufhin in Redstone abgestellt und erst 1914 oder 1916 – das Datum ist selbst unter Experten umstritten – von der damaligen Denver & Rio Grande Bahngesellschaft gekauft und in deren Fahrzeugpark integriert. Aus der Betriebsnummer der CRRR 102 – der Lok des Monats – wurde zuerst die D&RG Betriebsnummer 431 und 1924, nach einer Änderung des Betriebsnummernsystems der jetzt als Denver & Rio Grande Western firmierenden Bahngesellschaft, ihre letzte Betriebsnummer 361, unter der sie übrigens am längsten in Betrieb war.

„The little Mudhens from the Crystal River“ sind den Zuhörern spätestens nach dem Vortrag ein Begriff – unter Eisenbahnfreunden in den USA ist allgemein bekannt, daß damit die 3 ehemaligen Crystal River Railroad Loks gemeint sind, die bei der D&RGW nicht nur neue Betriebsnummern erhielten, sondern daß für die beiden(!) erstgebauten auch gleich eine neue Lokomotivklasse – C21 – kreiert wurde.



Als nächsten Programmpunkt im Vorbildteil des Vortrags wurde kurz das Schmalspurnetz der D&RGW, des mit 2.995 km größte in den USA, vorgestellt. Etwas ausführlicher dann zur Einordnung der Lok des Monats im schmalspurigen Fahrzeugpark der D&RGW, ein Überblick über diesen. Die Zuhörer lernten anhand von Fotos die Lokklassen dieser Bahngesellschaft kennen.

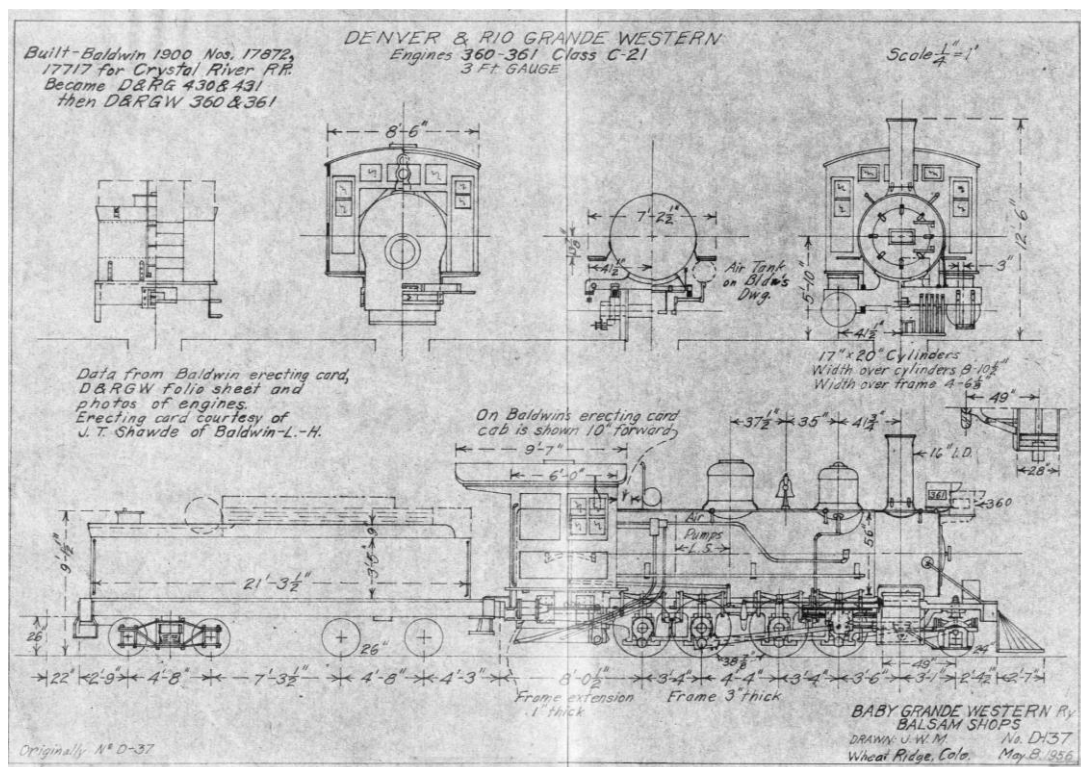
Weiter im Vorbildteil ein Blick auf den Hersteller der Lokomotive des Monats. Kleine Lok – großer Name (des Herstellers), denn dieser war kein geringerer als die altehrwürdige Firma Baldwin Locomotive Works in Philadelphia, der größte Dampflokkersteller der Welt. Ein Grund mehr, einen kurzen Überblick über die Geschichte dieses Unternehmens und einige seiner bemerkenswerten Kreationen zu geben. So wurden die Zuhörer u.a. darüber informiert, daß nicht etwa die berühmte „Big Boy“ der Union Pacific Bahngesellschaft die größte Dampflokktype der Welt war, sondern dieser Rekord der Klasse M1 der C&O (natürlich wieder eine Bahn in den USA) gebührt. Diese und weitere Superlative auf Schienen entstanden in den Baldwin Werkshallen.

Nächster Programmpunkt im Vorbildteil war dann der Lebenslauf der D&RGW 361, der nach einem Kesselschaden (die Lok wurde ohne Feuer aber mit voller Kesselfüllung bei -40°C im Freien abgestellt) im November 1951 in Pueblo (Colorado) mit der tatkräftigen Hilfe mehrerer Schneidbrenner endete.

Vor der Vorstellung der Technik des Vorbildes der Lokomotive des Monats gab es für die Zuhörer bzw. Zuschauer noch einige Impressionen der D&RGW 361, von der erstaunlich viele Fotodokumente erhalten geblieben sind.

Die umfangreichere zweite Hälfte des Vorbildteils gehörte dann der Technik der Lokomotive.

Zunächst erfuhren die Zuhörer etwas über die Lokomotivbauart und die Achsfolge des Fahrzeugs. Danach folgten wie immer die technischen Daten und ein Blick auf die Hauptbaugruppen der Lokomotive.



Detailliert besprochen wurden der Kessel und das Feuerungssystem, der Rahmen und das Laufwerk, die Dampfmaschine und das Triebwerk. Die sog. äußere Steuerung ist bei dieser Lok innen (zwischen den Radsätzen) angeordnet und von außen nur zum Teil erkennbar. Anhand von Zeichnungen baugleicher Konstruktionen wurden Aufbau und Funktion erläutert.

Der zweite Teil des Vortrags, die Vorstellung und Besprechung des Modells, begann mit dem Hersteller des Modells, der 1938 in den USA gegründeten Fa. *Model Die Casting Inc.*, deren Produkte unter dem Markennamen *Roundhouse* vertrieben wurden bzw. werden. Eine Besonderheit bei diesem Hersteller war, daß er ausschließlich Fahrzeugbausätze und keine Fertigmodelle im Programm hatte. Erst seit der Übernahme durch die Fa. Horizon Hobby im Jahre 2004 werden sukzessive auch sog. Ready to Run Modelle – also Fertigmodelle angeboten. Eine weitere Besonderheit bei diesem Hersteller waren dessen sog. 3 in 1 Bausätze, die bei Selbstbauern sehr beliebt waren und teilweise zu bemerkenswerten Eigenkreationen führten. Für viele Modellbahner in den USA damals der Einstieg in den Eigenbau von Fahrzeugen für ihre Modellbahn.

Auch die Lokomotive des Monats, die der sog. Old Timer Series entstammt, war mal ein Bausatz. Sie wurde vor 40 Jahren vom Autor zusammengebaut. Den Zuhörern wurde erläutert, daß dies allerdings nicht mit dem Zusammenbau von Faller-Häuschen für die Modelleisenbahn vergleichbar sei, was ein Blick auf den Namen des Herstellers zeigt. *Die Castings* sind Gußteile, die Formen entstammen. Am Anfang waren dies ausschließlich Bauteile aus metallischen Werkstoffen, später wurde dann bei den Komponenten für die Fahrzeugaufbauten auf Kunststoff übergegangen. Die

Fahrzeugrahmen, Laufwerksteile, wichtige Strukturteile waren aber weiterhin metallischen Ursprungs, was einen entsprechenden Aufwand und auch eine adequate Werkzeugausstattung beim Zusammenbau voraussetz(te).



Es wurden Fotos der damaligen Bauanleitung (in englischer Sprache) inklusive des „Troubleshooting“-Abschnitts, gezeigt. Erläutert wurde, daß alle Bauteile vor dem Zusammenbau entsprechend vorzubereiten waren und daß bei diesem Bausatz seitens des Herstellers teilweise auf etwas rustikale Verbindungstechniken zurückgegriffen wurde.

20 L N G 2-8-0

MECHANISM assembly

Special Note (Drivers):
Kit contains metal and plastic centered drivers. These drivers have a small red dot on the insulated side and are assembled so that the red dot is on the left side of the underframe. Note: See photo [A].

*NOTE: If Red Dot is missing, position plastic driver on the left side.



Before starting assembly of the power mechanism, assemble the counterweights to the drive wheel axle ends.

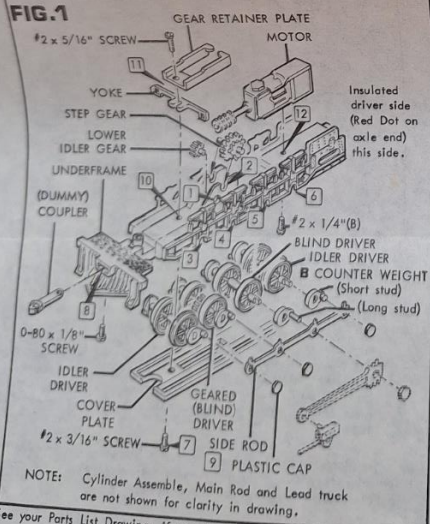
Note: The kit comes with two styles of counterweights. We recommend the plastic molded style for the model to be prototypical. The metal set of counterweights were designed for the "K" series 2-8-0 engines of the D & RGW and can be used when kit bashing.

A First, lay out the driving wheel assemblies in their proper order: 1st driver (flanged side) 20151; 2nd driver (blind geared) 20152; 3rd driver (blind) 20153; and rear driver (flanged idler) 20151.

B Counterweight molding detail shot 97075. Study the detail molding and notice that there are two styles of holes; also two styles of studs, long and short. Separate into groups of four each being careful not to mix the hole styles. Either group of counterweights can be assembled to the right or left side of the driver axle ends (just don't mix them up)! Holes are used to quarter the drivers. Counterweights are a press fit.

C Counterweight assembly. Assemble (short studded counterweight) to 1st, 2nd, and 4th drivers; assemble (long studded counterweight) to the 3rd driver; long stud holds the main rod.

FIG. 1



NOTE: Cylinder Assembly, Main Rod and Lead truck are not shown for clarity in drawing.

See your Parts List Drawing, if you should need a complete illustration.

90872

Frame Assembly:

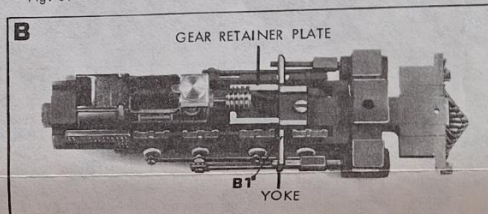
- 1) Clean and take off all burrs from the underframe (20101) and, using a small (Swiss) file, clean out the inside of the coupler pocket and around the pilot beam steps. (Frame Top) Remove metal between spring at [B-1].
- 2) Step Gear & Idler Gear Assembly: Assemble idler gear (20025) in underframe [1]. Assemble step gear (20023) into underframe [2]. Note: Small gear faces to left (see Fig. 1).

Driver Installation:

- 3) Hold underframe (20101) upside down and place drive wheels into axle slots. Front idler (20151) [3], 2nd driver - geared (20152) [4], third driver with long stud (20153) [5], and rear driver (20151) [6]. The gears and geared drivers should rotate freely without binding. When this is accomplished, go to next assembly.
- 4) Cover Plate Assembly [7]: Attach cover plate (20102) to underframe, using two #2 x 3/16 inch self-tapping screws.
- 5) Install front coupler (2973) into front coupler pocket of underframe [8], securing with a 0-80 x 1/8 inch self-tapping screw.

Side Rod Assembly (Brass Stampings) [9]:

- 6) Before assembling side rods, deburr the front and back sides and also the holes using a small (Swiss) file. Attach side rod to first, second, and rear driver using plastic retainer cap (20080). Main rod is attached in Fig. 3.



- 7) Yoke (20103) and step gear retainer plate (20026) assembly. Position yoke on top of underframe at [10]. Attach gear retainer plate atop yoke at [11]. Secure assembly to frame using a #2 x 5/16" self-tapping screw.

Test mechanism before attaching motor:

- 8) Test mechanism by placing upright on a short piece of "test track", and push forward and backward. If the drivers skid or lock there may be some (flash-metal) in the axle slots; carefully look the mechanism over and check the connecting rods to make sure there are no burrs. Note: Make sure that the end of the lower idler gear shaft is not rubbing on the back side of the blind geared driver.

Motor Assembly:

- 9) Attach motor to underframe at [12] using #2 x 1/4" (B) Self Tap Screw. Before tightening screw, make sure that motor seats properly and that gears mesh correctly. There should be a very slight amount of play between the motor worm gear teeth and step gear. Tighten motor mounting screw and rotate the motor armature with your finger tip.

Test Mechanism: Chassis Assembly -

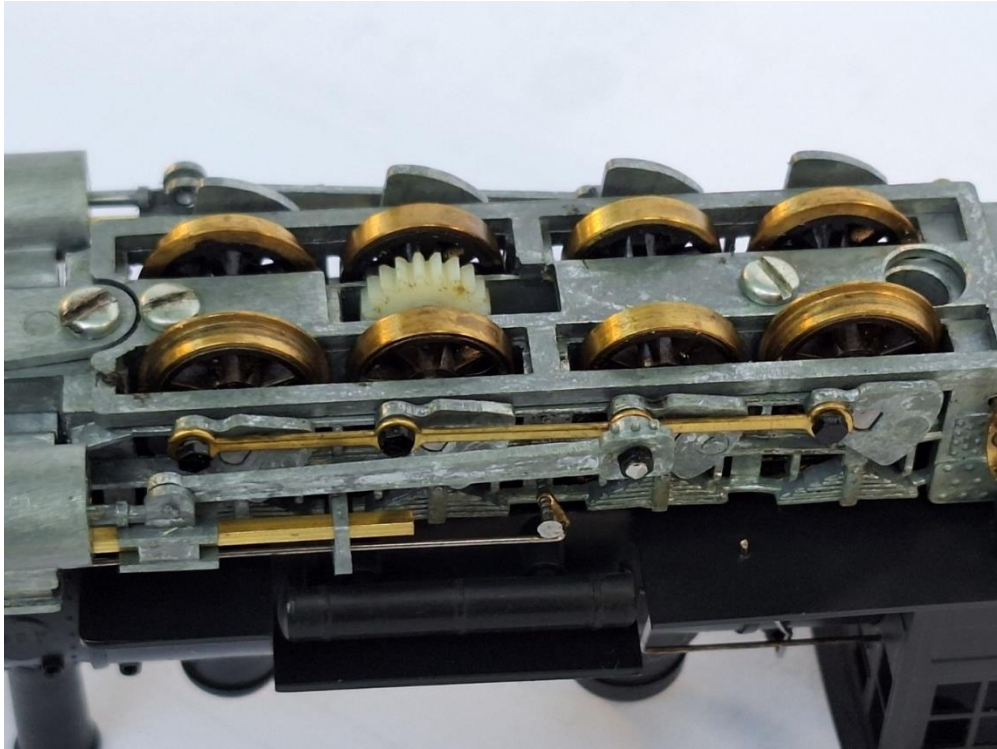
- 10) Test the mechanism by placing it upright on a (test stand). To test with power: (Note - Use only a 12 volt dc power source.) Support mechanism on both ends and attach power leads to motor. Set your power pack at minimum and test, gradually increasing the power. Repeat this procedure in reverse, also. If the drivers skid or lock there may be a gear bind. DO NOT force or you will damage the small gears.

Check over the relationship of the motor worm gear and (gear mesh) of the step gear. If the teeth are binding you will need to shim up the motor very slightly. Place a piece of notebook paper under the front of motor and recheck.

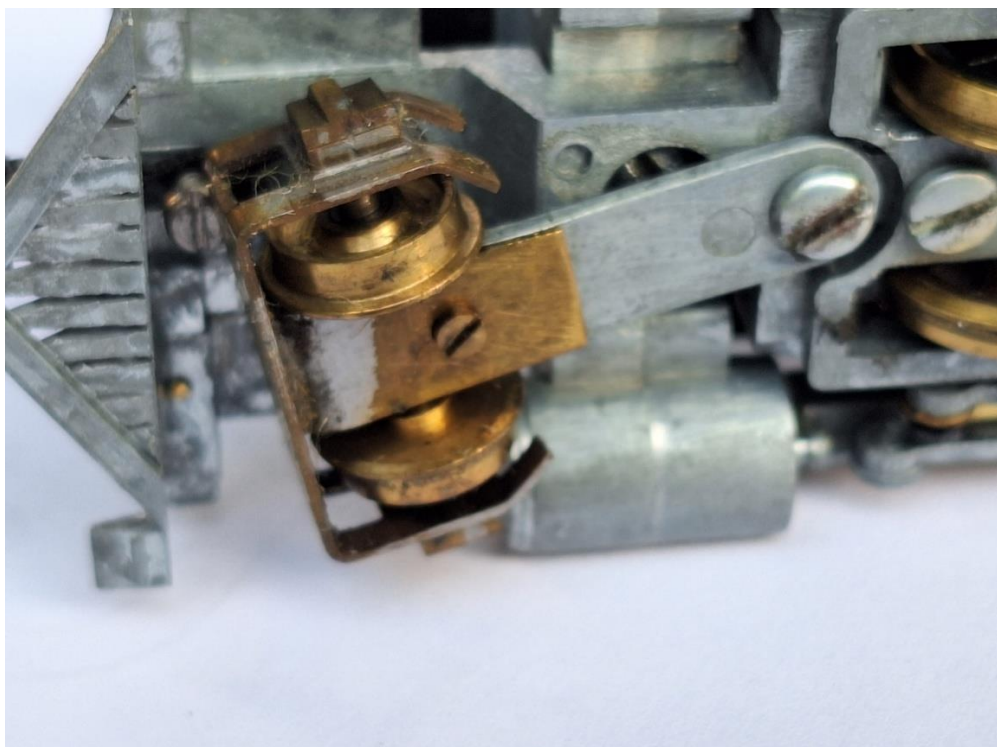
- 11) It is advisable to test the mechanism again on a track under its own power before doing any further assembly work. To accomplish this, you will need to assemble the tender underframe (refer to tender instructions).

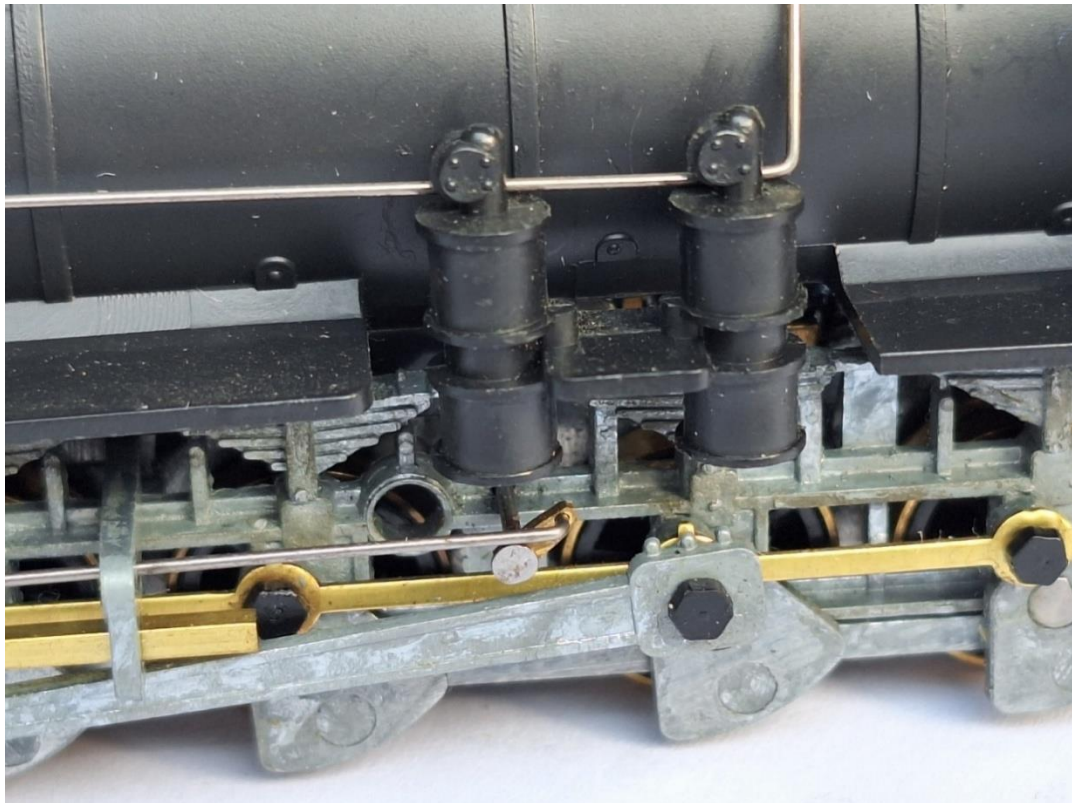
MECHANISM CONT.

Da der Bausatz aus den USA stammt und ein US Vorbild hat, war auch die Baugröße bzw. Spurweite des Modells amerikanisch, nämlich H0n3, was der Vorbildspurweite von 3ft (914 mm) entspricht. Diese beträgt im Maßstab 1:87 10,5 mm, zum Zeitpunkt des Baus des Modells (vor 40 Jahren) in Deutschen Landen eher unüblich und noch weniger an jeder Ecke käuflich zu erwerben. Der Autor entschied sich deshalb damals, das Modell bezüglich seiner Spurweite zu europäisieren und spürte kurzerhand die Lok und den Tender bzw. deren Fahrwerke passend zur Baugröße H0e (9 mm Spurweite) um. Von einer Montage quasi am Küchentisch waren diese Arbeiten naturgemäß noch deutlich weiter entfernt als der eigentliche Zusammenbau der Lok des Monats.



Im Abschnitt Technik des Modells wurde dann wie immer auf die verwendeten Werkstoffe, die Hauptbaugruppen der Lok, das Chassis, den Antrieb, die Stromaufnahme, das Gehäuse und die Anbauteile zur Detaillierung eingegangen. Ein Punkt in diesem Abschnitt war das *Custombuilding*, also die Modifikation des Modells durch den Erbauer, die sich nicht nur auf die Umspurung (die übrigens ein voller Erfolg war), beschränkten.





Zum Abschluß des Vortrags wurde vom Autor noch über die Motivation, sich solch ein Modell anzuschaffen (das Ding stammt ja aus den USA und vor 40 Jahren gab es noch kein Internet, Ebay, etc.) und nicht unerheblich Zeit für die Montage, die Umspuration und weitere Umbauten aufzuwenden, referiert. Sein Blick ging zurück zum Anfang der 1980er Jahre, den bereits erwähnten Internationalen Modelleisenbahnkatalog 1978/79 sowie zu dieser Zeit sehr schwer zu beschaffende Literatur, die 1984 erworben werden konnte und die eine ungeheure Informationsquelle zu ihm bis dato zum größten Teil unbekannten Fahrzeugen eines der größten Schmalspurnetze Europas, das damals eher zufällig bei Reisen gestreift wurde, darstellte. Auf diesem Schmalspurnetz waren ähnliche Lokomotiven, ebenfalls aus amerikanischer Produktion, unterwegs. Und diese Maschinen sollten irgendwann einmal auch im Modell nachgebildet werden.

Aber das ist eine andere Geschichte...