

Lokomotive des Monats

Sunset Models Inc. / Samhongs

New York Central System

Klasse J-1b „Hudson“

Bahnnummer 5226

Baugröße H0



Zusammenfassung des Vortrags „Lokomotive des Monats April 2026“

Als Lokomotive des Monats April 2026 wurde am 19.04.2026 das Messing Kleinserienmodell der Schnellzuglokomotive der Klasse J-1b „Hudson“ der New York Central Railroad (USA) mit der Bahnnummer 5226 des Importeurs Sunset Models (USA) bzw. des Herstellers Samhongs (Südkorea) in der Baugröße H0 vorgestellt.

Wie üblich bei der Vorstellung einer Lokomotive bzw. eines Schienenfahrzeugs des Monats wurde außer dem Modell auch Literatur (darunter eines der Standardwerke zu dieser Lokomotivklasse) zum Vorbild ausgelegt.

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 wurde zunächst die Bahngesellschaft New York Central und einige Meilensteine in ihrer Geschichte vorgestellt. Dabei wurde die sogenannte Water Level Route – also die Strecke zwischen New York und Buffalo - fokussiert, da auf dieser immer die neuesten und modernsten Fahrzeuge der New York Central im Einsatz waren und auf der die Prestigezüge dieser Bahngesellschaft verkehrten.

Die Zuhörer lernten die beiden bekanntesten Luxus- und Expresszüge der New York Central – gleichzeitig die berühmtesten in den USA - den „Empire State Express“ und den „20th Century Limited“ sowie den in ganz Amerika bekannten Slogan der New York Central zu ihren Luxuszügen auf der Water Level Route kennen: „The Water Level Route – you can sleep!“



Expresszüge benötigen Zugmaschinen, also Lokomotiven. Diese waren zu Beginn des Einsatzes der beiden erwähnten Prestigezüge solche mit Dampfantrieb, wobei die Züge im Laufe der Zeit immer länger und schwerer wurden.

Im Vortrag wurde den Zuhörern die Situation der Bahngesellschaft New York Central System und der Stand anderer Verkehrsträger als der Eisenbahn in den USA des Jahres 1927 vorgestellt. Das Ford Modell T war der Standard bei den Kraftfahrzeugen und der Ford Trimotor das Beste, was es zu dieser Zeit an Flugzeugen gab. Inneramerikanische Langstreckenflüge waren noch Zukunftsmusik. Man reiste mit der Bahn. Und das so luxuriös wie möglich – wenn man es sich leisten konnte.

Grund für die Beschaffung des Vorbildes der Lok des Monats war die Notwendigkeit, eine leistungsfähigere Schnellzuglokomotive als die berühmte Flotte von Pacifics, die mit den schweren Luxuszügen an ihre Grenze kamen, zur Verfügung zu haben.

1927 wurde auf Betreiben des erst ein Jahr zuvor ernannten CME (Chief Mechanical Engineer) der New York Central, Paul Walter Kiefer, durch den Hersteller Alco (American Locomotive Company) die erste (Bahnnummer 5200) einer 275 Stück umfassenden Flotte schwerer Schnellzuglokomotiven abgeliefert. Die Klassenbezeichnung der Lokomotiven lautete „J“. Lokomotiven mit gleicher Achsfolge wurden bereits früher unter der Bezeichnung „Baltic“ von verschiedenen Bahnen weltweit in Betrieb genommen. Die New York Central (NYC) war jedoch von der Leistungsfähigkeit und dem Erfolg der Musterlokomotive so angetan, daß sie eine eigene Typbezeichnung vergab: „Hudson“ - nach dem Hudson River an dem die Water Level Route entlang führt. Der Name Hudson für Schlepptenderlokomotiven mit der Achsfolge 2`C 2` wurde nach dem Erfolg der Hudsons der NYC weltweit gängig.



Im weiteren Verlauf des Vorbildteils wurden die Unterklassen und Typen der Klasse J sowie deren Beschaffungszeiträume und die Betriebsnummern vorgestellt.

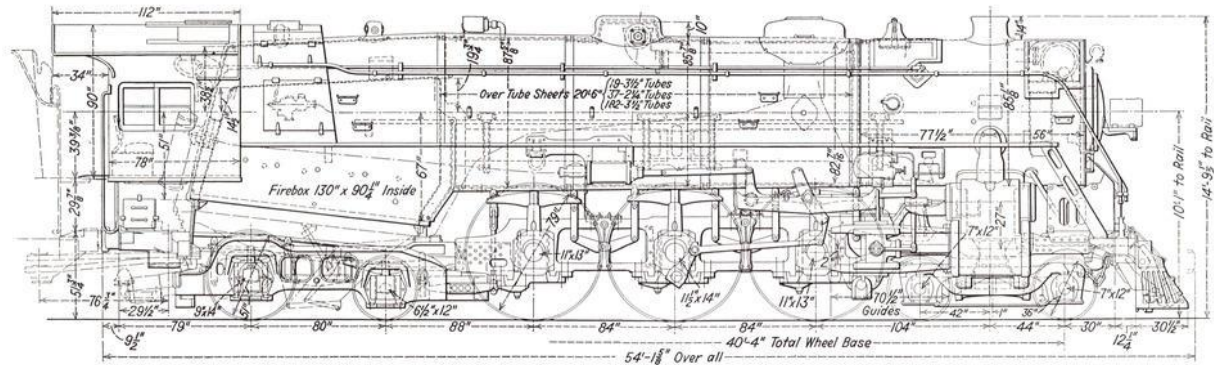
Es folgte ein Blick auf den Haupthersteller der Lokomotiven, die Fa. Alco und ein kurzer Abriss ihrer Geschichte sowie Bilder der Geburtsstätte der Lokomotiven, des inzwischen nicht mehr existierenden Alco Hauptwerkes in Schenectady im Staat New York. Da eine 10 Stück umfassende Unterklasse beim Konkurrenten von Alco, der Lima Locomotive Works, gefertigt wurde, erfolgte im Vortrag auch für diesen Hersteller ein Blick auf Geschichte und typische Produkte (z.B. Lokomotiven der Bauart Shay).

Nach den Herstellern wurde über den Einsatz und die Bewährung der Lokomotiven referiert. Der nächste Programmpunkt in der ersten Hälfte des Vorbildteils war dann die Besprechung des Lebenslaufs der Lokomotive des Monats, einer Lok der Klasse J-1b mit der Bahnnummer 5226. Sie wurde im Oktober 1927 mit der Fabriknummer 67457 von Alco an die New York Central ausgeliefert. Nach arbeitsreichem Einsatz wurde die Lok – ebenso wie alle ihrer Dampfschwestern in den USA – ein Opfer der Dieseltraktion und im Juli 1953 ausgemustert. Da die Bahngesellschaft finanziell klamm war (die neuen Dieselloks ließen sich die Hersteller natürlich fürstlich bezahlen) wurde die Lok schließlich 1954 als Schrott verkauft.



Interessant an dieser Stelle noch der Hinweis für die Zuhörer, daß keine der neuen Dieselloks auch nur annähernd die Leistungsfähigkeit (sowohl die effektive Zug-hakenleistung als auch die Höchstgeschwindigkeit) der Dampfloks erreichte.

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



Zunächst erfuhren die Zuhörer etwas über die Lokomotivbauart und die Achsfolge der Fahrzeuge, die mitnichten 2`C 2` sondern 2`C (1A) lautete. Danach folgten 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 wurde ebenso umfassend erläutert wie die unterschiedlichen Tendertypen, mit denen die Loks der Klasse J unterwegs waren. Zum Abschluß des Vorbildteils wurde noch ein Blick auf die Bauartunterschiede des mit 275 Stück sehr stattlichen Fahrzeugparks, der sich aus Maschinen der Typen J-1a bis J-1e, J-2a bis J-2c und J3a zusammensetzte, geworfen.

Der zweite Teil des Vortrags, die Vorstellung und Besprechung des Modells, begann mit einer Zusammenfassung des Zustandes und Status des Modells, bei dem es sich um ein gebrauchtes Exemplar – vermutlich mit dem Baujahr 1990 - handelt. Leider konnte weder das Baujahr noch die Stückzahl der gefertigten Modelle in Erfahrung gebracht werden, obwohl der Originalkarton in sehr gutem Zustand erhalten blieb. Vermutlich wurden von jeder der 3 auf dem Karton aufgeführten Varianten 150 Stück gefertigt.

Die Lok fuhr nicht und es wurden bei der „Eingangsuntersuchung“ noch weitere „Wehwehchen“ festgestellt. Aber alles ist heilbar – zumindest bei Modellbahnfahrzeugen. Nachdem Hand angelegt wurde, fuhr die Lok wieder.

Danach wurde den Zuhörern ein kurzer Überblick über die Geschichte eines der bekanntesten Importeuren von Messing Kleinserienmodellen in den USA, der Fa. Sunset Models, von der die Lokomotive des Monats stammt, gegeben. Es wurde kurz auf die Prestige Serie von Sunset Models, aus der die Lok stammt, eingegangen.

Hersteller des Modells der Lokomotive des Monats war die südkoreanische Fa. Samhonsa, der über mehrere Jahrzehnte lang der größte Hersteller von Messing Kleinserienmodellen weltweit.

Im zweiten Abschnitt des Modellteils wurde den Zuhörern dann die Technik des Modells nähergebracht.

Es wurde über die verwendeten Werkstoffe und die Ausführung der Bauteile des Modells referiert. Die Lok und der Tender bestehen aus Messing, Stahl und Bronze. Nichtmetalle werden ausschließlich bei Bauteilen eingesetzt, die als Isolator wirken müssen. Daran anknüpfend wurden alle Hauptbaugruppen der Lok detailliert behandelt.

Als ein Highlight des Modells wurde beim Chassis und beim Laufwerk die vorbildnahe Ausführung mit Radsatzlagerführungen im Rahmen und die mit winzigen Schraubendruckfedern versehenen Radsatzlager erwähnt. Diese technische Lösung führt zu perfekt gefederten Treib- und Kuppelradsätzen der Lokomotive.



Der Antrieb des Modells ist typisch für derartige Messing Kleinserienmodell. Er verfügt über eine Getriebeeinheit, die in vielen anderen Modellen verwendet wird.



Ebenfalls typisch für diese Art von Modellen ist die Drehmomentübertragung vom Treibradsatz, mit dem die Getriebeeinheit verbunden ist, auf die Kuppelradsätze. Diese werden ausschließlich über die Kuppelstangen und nicht mittels Zwischenzahnradern angetrieben.

Den Zuhörern wurde als nächstes die Stromaufnahme des Modells erläutert. Auch hier folgt die bei dieser Lokomotive angewandte Technik jener anderer Messing Kleinserienmodelle. Interessantes Detail: Ohne ihren Tender kann diese Lokomotive nicht fahren, da der Tender den Pluspol des Motors der Lok versorgt. Minuspol, also Masse, ist das Chassis der Lok. Diese Lösung setzt eine sichere Isolierung der leitenden Bauteile voraus, was den Zuhörern ebenfalls anhand der betreffenden Baugruppen erläutert wurde.

Das Gehäuse der Lok besteht aus Messing Feingußteilen, die miteinander durch Weichlötungen verbunden sind. Die Zuhörer lernten den Aufbau eines solchen Gehäuses und die Art, wie die Lötverbindungen realisiert werden, kennen. Wie eingangs erwähnt, entstammt die Lokomotive der sog. Prestige Serie von Sunset Models. Diese Prestige Serie wurde in den 1980er Jahren eingeführt um die Herstellungskosten zu reduzieren und die Modelle dadurch preisgünstiger anbieten zu können. Kennzeichen der Modelle dieser Serie ist ein etwas einfacherer Detaillierungsgrad als bei den sonst von Sunset Models und anderen US-Importeuren angebotenen Fahrzeugen. Bei der Klasse J-1b zeigt sich dies durch weniger einzeln angesetzte Bauteile und den Verzicht auf extrem dünne

Messingdrähte zur Nachbildung von Leitungen, Sandfallrohren, feinen Handgriffen sowie eine einfachere Bestückung der Stehkesselrückwand im Führerhaus. Nichtsdestotrotz sind viele Anbauteile zur Detaillierung angebracht, von denen einige wegen ihrer seltenen Anwendung beim Vorbild nur in wenigen anderen Kleinserienmodellen angebracht werden können bzw. konnten. Als eines dieser Anbauteile wurde den Zuhörern die 2 Zylinder Dampfmaschine der mechanischen Feuerung (beim Vorbild dieser Lokomotive wurde als solche ein sog. Duplex Stoker eingebaut) in Form eines Messing Feingußteils gezeigt. Die Dampfmaschine befindet sich hinter der Feuerkiste in Fahrtrichtung links unter dem Führerhaus



Als weitere Besonderheit war das Vorbild mit einem sog. Booster zur Erhöhung der Anfahrzugkraft ausgerüstet. Dieser Booster bestand aus einer ebenfalls zweizylindrigen Dampfmaschine, die sich im Schleppegestell der Lok befand und die ab einer Geschwindigkeit von 16 Meilen automatisch abgeschaltet wurde.

Auch diese Boosterdampfmaschine ist als Feingußteil aus Messing nachgebildet. Sie befindet sich hinter dem heckseitigen Querträger des Schleppegestells.



Nach rund zweistündiger Vorstellung der Lokomotive des Monats blieb zum Schluß noch Zeit zur Beantwortung von Fragen aus den Reihen der Zuhörer und für Diskussionen – eindeutig mit dem Schwerpunkt auf dem Modell.