

Dampflokomotive MALLET

Vorbild:

Nach einer Konstruktion des Genfer Ingenieur A. Mallet wurde diese Maschine gebaut. Mallet baute 1886 eine Gelenklokomotive, bei der in einem hinteren mit der Lokomotive fest verbundenen Rahmen eine Hochdruckdampfmaschine auf ein Triebwerk mit zwei Achsen wirkte. Der Abdampf, der noch nicht ganz entspannt ist, wurde in ein vorderes Zylinderpaar geleitet, das ebenfalls zweilagig und beweglich war. Dieses Niederdruck Zylinderpaar nutzte den Restdruck, weitgehendst aus. Verbunden sind beide Zylinderpaare mit beweglichen Leitungen. Diese konstruktive Anordnung zweier verbundener Triebwerksgruppen erlaubte es auch, engere Radien zu durchfahren.

Die Firma Hanomag baute 1925 unter der Fabriknummer 10437 für die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft (SEG), diese Verbundlokomotive. Die Maschine wurde auf der Nebenbahn Zell-Todnau eingesetzt und tat ihren Dienst bis zur Stilllegung der Strecke. Danach kam die Lokomotive zur Museums-Eisenbahn Blonay-Chamby, wo sie heute noch ist.



Die Abbildung zeigt das weiterentwickelte Handmuster. Das Manometer gehört nicht zum Lieferumfang.

Konstruktionsmerkmale des Modells

Das Fahrwerk und die Pufferbohlen sind aus 3mm starkem massivem Messing gefräst. Das Zylindermaterial ist eine Spezial-Messinglegierung. Der Flachschieber wird von einer vorbildgetreuen, funktionstüchtigen und fein gefrästen Heusingersteuerung bewegt. Die beiden dreilagigen Drehgestelle sind in der vorderen Achse abgefedert. Die beiden Zylinderpaare sind mit beweglichen Leitungen verbunden, in die ein Verbundventil eingebaut ist. Das bedeutet: Beim Anfahren, in engen Kurven oder an Steigungen bekommen alle vier Zylinder Frischdampf. Ist die Maschine in Fahrt wird auf Abdampfverbund geschaltet.

Das vordere Niederdruck-Zylinderpaar arbeitet den Restdruck des hinteren Hochdruck-Zylinderpaares fast restlos ab. Beide Triebwerke sind bei der Lokomotive drehbar unter dem Umlaufblech befestigt. Drehbar, um auch kleine Radien zu durchfahren. Der Kessel hat ein Flammrohr mit 5 spiralförmig angeordneten Quersiederrohren. Zur besseren Dampfentwicklung wurden um das Flammrohr Heizlamellen aus besonders leitfähigem Material gelötet. Beheizt wird das Flammrohr mit einem Rohrbrenner, der mit Butangas gespeist wird. Gezündet wird die Flamme über den Kamin.

REGNER Dampf-und Eisenbahntechnik

Aurach 91589 Erlenweg 3 Tel 09804-1745 Fax 09804-1781