

Die dritte Lokomotive der WB war die einzige, die nicht in der Schweiz gebaut wurde. Die bereits im Jahr 1882 gelieferte dreiachsige Lok Nr. 3, die den Namen des Bundesrats Jakob Dubs trug, war eine Münchenerin aus der Lokomotivfabrik Krauss & Co. Das Triebwerk war in den Anfangsjahren mit einem Blechmantel umhüllt. Sie tat bis 1940 ihre Dienste bei der WB und wurde

## «Die letzte Dampflokomotive der WB war die einzige, die keinen Namen erhielt.»

danach bei einer Schiff- und Wasserbau-firma in Basel als stationärer Kessel weiterverwendet. Das Modell von Gerhard Mann zeigt den Zustand ohne Triebwerkabdeckung, weil sonst die schöne Stephenson-Steuerung nicht sichtbar gewesen wäre. Da vom Original Bilder des Führerstands vorlagen, konnte dieser ebenfalls nachgebildet werden.

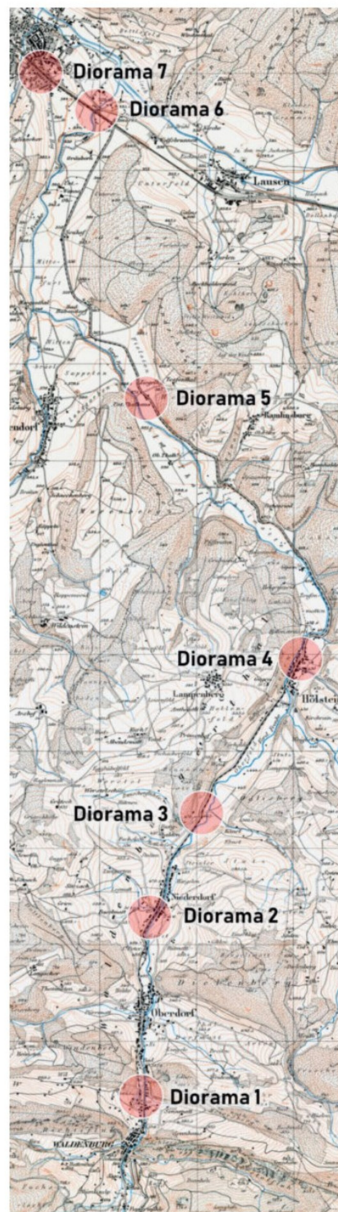
Die vierte und letzte Lokomotive, die noch im 19. Jahrhundert geliefert wurde (1887), war eine von zwei Lokomotiven der WB, die den Namen des Firmensitzes Waldenburg trugen, wie auch eine von zwei Maschinen der WB, die als Nr. 4 geführt wurden. Ihr war aufgrund vieler erlittener Schäden nur eine kurze Betriebszeit von 22 Jahren beschied. Die Lok 4 I wurde 1910 ausrangiert. Äusserlich fiel die Lokomotive wegen ihres schräg gestellten Triebwerks auf. Als H0e-Modell ist sie erst am Entstehen. Gerhard Mann hat sich das Prachtexemplar mit dem eher kompliziert auszuführenden schrägen Triebwerk für den Schluss aufgehoben.

Im Jahr 1902 wurde die Lok Nr. 5, die «Gedeon Thommen» geliefert, selbstverständlich nach dem im Jahr 1890 verstorbenen Förderer und Direktionspräsidenten benannt. Die Lok Nr. 5 vom Typ G 3/3 ist die wahrscheinlich bekannteste Dampflokomotive der WB: Nach ihrer Ausrüstung fristete sie jahrelang ein Dasein als Denkmal auf einem Sockel beim Bahnhof

Liestal, wurde jedoch 1980 wieder in betriebsfähigen Zustand versetzt und für die beliebten Dampffahrten genutzt. Das nahende Ende der 750-mm-Spur im Waldenburgerthal bedeutet auch das Ende der Dampffahrten mit der «Gedeon Thommen». Sie bleibt aber bei der Station Talhaus in einer eigens dafür vorgesehenen Remise zusammen mit einem Personen- und einem Güterwagen als Denkmallokal erhalten. Im Jahr 1910 wurde eine zweite G 3/3 als Ersatz für die Lok Nr. 4 I als (neue) Nr. 4 II angeschafft und auf den Namen «Langenbruck» getauft. Zwei Jahre später folgte die dritte G 3/3, die Nr. 6, welche wie schon Lok Nr. 4 I den Namen «Waldenburg» erhielt. Es handelt sich bei Lok Nr. 6 um jene Lokomotive, die seit 1959 in nicht betriebsfähigem Zustand im Verkehrshaus der Schweiz (VHS) ausgestellt ist. Alle drei Loks prägten das Bild der Bahn bis zur Elektrifizierung im Jahr 1953. In den 1970er-Jahren stellte die Firma Liliput ein H0e-Modell der «Gedeon Thommen» her. Dieses diente Gerhard Mann als Basis für sein überarbeitetes Modell. Dabei wurden insbesondere Wasserkasten und Kessel auf die richtige Länge gekürzt und das ebenfalls zu lange Chassis gegen das einer Fleischmann BR 91 (Spur N) ausgetauscht.

Die letzte Dampflokomotive der WB war die einzige, die keinen Namen erhielt. Die Lok Nr. 7 («s Siibni») des Typs G 4/5 wurde als für lange Zeit letzte Dampflokomotive der SLM im Jahr 1938 geliefert. Diese besondere Maschine hatte vier angetriebene Achsen und ein Laufrad, das sich am hinteren Ende des Fahrzeugs, also unter dem Führerstand, befand. Der Grund für die besondere Anordnung der Laufachse liegt natürlich darin, dass die Loks der WB nie gewendet wurden, sondern auf der Talfahrt rückwärtsfuhren. Die vier gekuppelten Achsen führten jedoch in den engen Kurvenradien dazu, dass diese Lokomotive oft Reparaturen unterzogen werden musste und sich als «Schienenfresser» einen Namen machte. Das dennoch äusserst beliebte Gefährt wurde 1960 schweren Herzens abgebrochen. Auch diese feine Lokomotive hat Gerhard Mann in H0e nachgebaut. Der Aufbau ist aus Messing, das Chassis wurde einer Fleischmann BR 86 entnommen.

Ab 1953 verkehrten im Waldenburgerthal endlich elektrische Züge. Es wurden drei Triebwagen CFe 4/4 (ab 1956 BFe 4/4 bzw. ab 1980 BDe 4/4) mit den Betriebs-



Der Streckenverlauf mit Lage der Dioramen.

Erbauer des Rollmaterials:  
Gerhard Mann (Liestal)

Erbauer der Dioramen:  
Dominic Buttler (Luzern) und Gerhard Mann

Im Internet:  
<http://centralbahnhof.jimdo.com>