

SCHNELLZUGSLOKOMOTIVE der Kaiserlich königlichen Staatsbahn der Österreichisch-Ungarischen Monarchie:

KkStB Reihe 310.23 1-C-2 h4v

(Heissdampfmaschine mit Verbundwirkung und Einachsantrieb auf die mittlere Treibachse)

Der weltweit in Fachkreisen bekannte Lokomotivkonstrukteur KARL GOLSDORF entwarf 1906 dem grossen Leistungsbedürfnis an Schnellzügen entsprechend, die Baureihe 210 als Nassdampfmaschine (1-C-2 n4v).

Die geringe zulässige Achslast von nur 14,5 t in der Österr.-Ungarischen Monarchie bedingte eine völlig neue Konzeption des Lok-Leichtbaus. Gölsdorf drehte die damals bereits übliche Achsfolge für schwere Schnellzugmaschinen 2-C-1 (Pacific) um 180°, sodass sich eine 1-C-2 Achsfolge ergab. Nun hatte er Platz für eine ungemein grosse Feuerbüchse und Rostfläche (4,62m²). Der von der USA übernommene Kessel vom Typ "Wagontop" versprach gute Leistung bei geringem Gewicht. Gemeinsame Kolbenschieberstange für Hoch- und Niederdruckzylinder sowie die Verbindung der Vorlaufachse mit der ersten Treibachse als Krauss-Helmholtzgestell und hinteres Schleppegestell mit vorne liegendem Drehzapfen waren eine der Besonderheiten der Konstruktion. So entstand trotz des grossen Treibrad-Durchmessers von 2140mm eine sehr kurze kompakte Maschine, die auch wesentlich leichter als vergleichbare Pacific Typen war. Die Lok konnte sogar auf den nur 20m langen Drehscheiben gewendet werden.

Im Jahre 1908 wurde die erste Maschine geliefert, konnte aber die in sie gesetzten Leistungen nicht erbringen. Erst durch den Umbau mittels Schmidt Überhitzer zur Heissdampfmaschine mit verschiedenen Modifikationen entstand die Reihe 310, die ab 1911 von allen namhaften Lokfabriken der Monarchie in einer Serie von 90 Stück gebaut wurde. Ihr Einsatzgebiet waren vorwiegend die Schnell- und Expresszüge auf der Nord-West und Franz-Josefsbahn. Die historischen Fotos vor dem Orient Express faszinieren heute ganz besonders.

Die aussergewöhnliche Form und Eleganz dieser Maschinentype als auch ihre damalige Leistung bei geringstem Gewicht, wurden ausführlich von der internationalen Fachwelt anerkennend dokumentiert.

Unser Modellvorbild wurde mit der Fabriknr. 3791 am 31.5.1911 von der Steg (Maschinenfabrik der Staatseisenbahn Wien) geliefert und war bis zum Dezember 1952 im Betrieb.

Es gilt weltweit als einmalige Leistung, eine 4-zylindrige Schnellzuglok des Jahres 1911, welche seit über 30 Jahren ausser Betrieb war, vom Museumssockel zu holen und betriebsfähig aufzuarbeiten.

Als Anerkennung für die hervorragende Werkmannsarbeit der Österr. Bundesbahnhauptwerkstätte Knittelfeld und den vielen Menschen, die dieses technische Kulturdenkmal zum Leben erweckten, haben wir dieses Modell geplant und danken für die Zusammenarbeit, ohne die eine Realisierung nicht möglich gewesen wäre.

Die 310.23 war der Star des 150 jährigen Jubiläums der Österr. Eisenbahn im Jahre 1987. Das "Paradepferd" kommt seither immer wieder vor Sonderzügen zum Einsatz. Auskünfte erteilt die ÖBB (Nostalgiefahrten). Von Interesse ist auch, dass die Maschine nur von einer Lokmannschaft betreut und gefahren wird. Sie ist unter der sorgsamsten Obhut des Bahnbetriebswerkes Wien Nord.

DIE MODELLE VON LEMACO IN SPUR 0, MASSSTAB 1:43,5

Nach dem Erfolg mit unserem HO-Modell, können wir Ihnen nun diese Dampflokomotive gleich in zwei Varianten als Spur 0 Modell anbieten. In präziser Handarbeit aus Messing gefertigt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus über 800 Teilen nachgebaut. Fein lackiert und beschriftet.

Alle Modelle sind einzeln nummeriert und datiert. Folgende Stückzahlen sind gebaut worden:

Kat. Nr. 0-013	KkStB No 310.23	95 Exemplare	1 - 95	Schwarz, Kesselbänder in Messingfarbe
Kat. Nr. 0-013/1	DR BR-16 035	35 Exemplare	1 - 35	Schwarz

- Fein detaillierter Führerstand mit beweglichen Türen und Uebergangsblech sowie Feuerbüchsentüre zum Öffnen
- Gestänge und Radreifen aus Neusilber
- Genaue Wiedergabe der Innensteuerung
- Abschaltbare Konstantbeleuchtung 1,5 Volt der Laternen und Triebwerke (Das Drehgestell ist zu diesem Zweck abzuschrauben)
- Tender-Wasserkastendeckel zum Öffnen
- Fine Scale Räder mit Messing-Radsternen
- Rauchkammertüren sowie Innenzylinderdeckel auf Lok-Vorbau zum Öffnen
- CANON Glockenankermotor 12/14 Volt Gleichstrom mit Freilaufgetriebe
- Automatische Lok-/Tenderkupplung

<u>Technische Daten:</u>	- Länge über Puffer:	492 mm	- Min. Radius	1200 mm
	- Gewicht:	3800 g	- Max. Stromaufnahme:	350-400 mA unter Belastung