

SCHNELLZUGLOKOMOTIVE ADh 1543 DER KWSTe UND BR 1317¹¹ DER DEUTSCHEN REICHSBAHN

DAS VORBILD

In Württemberg war die Geislinger Steige der Massstab alles maschinentechnischen Geschehens. Die damaligen Schnellzuglokomotiven vom Jahre 1888 (Klasse Ac) bis zum Jahre 1909 (Klasse ADh) waren an diesem Massstab gemessen. Für den Schnellzugdienst im Königreich Württemberg wurden in den Jahren 1899 bis 1907 98 Lokomotiven mit der Achsanordnung 2B von der Maschinenfabrik Esslingen bezogen und als Klasse AD in Dienst gestellt. Aus der Klasse AD ist dann im Jahre 1907 die Lokomotive Klasse ADh hervorgekommen. Mit der Lokomotivklasse ADh wurde im Jahre 1907 - also vor 80 Jahren - der Heissdampf bei der KWStE eingeführt. Gegenüber anderen Bahnverwaltungen dauerte es hierzulande verhältnismässig lang, bis man von dieser Neuerung Gebrauch machte. Dr. Ing. Max Mayer, ehemaliger Oberingenieur der Maschinenfabrik Esslingen, erklärte hierzu, dass die abwartende Haltung der KWStE in der Überhitzer- und Schieberfrage begründet war.

Die Lokomotivklasse ADh wurde in 3 Losen abgeliefert und zwar :

- Bahn-Nr. 1539-1540 Fabrik-Nr. 3432-3433 Baujahr 1907 jedoch als B-Nr. 1541-1542 in Betrieb genommen
- Bahn-Nr. 1543-1552 Fabrik-Nr. 3484-3493 Baujahr 1908/1909
- Bahn-Nr. 1553-1557 Fabrik-Nr. 3516-3520 Baujahr 1909

Sämtliche Lokomotiven - 17 Stück - waren baugleich. Einzige Änderung ist die Verschiedenartigkeit der Schornsteingestaltung, "ein eindrucksvoller Schornsteinkranz" war vor der Jahrhundertwende sowieso ein Kennzeichen württembergischer Lokomotiven" (Wolfgang Distelbarth). Die Lokomotiven hatten ein eigenartiges Aussehen. Die beiden Dampfdome waren durch ein weites Rohr miteinander verbunden. Auf dem Umlaufblech unmittelbar über der Schwinge fanden die Sandkasten ihren Platz. Die Rauchkammertür war in spitzer Form ausgebildet.

Konstruktive Merkmale

- Kessel : Runde Feuerbüchse, zwei verbundene Dampfdome, Rauchrohrüberhitzer Kesseldruck 12 kp/cm²
- Rahmen : Blechrahmen
- Laufwerk : Voranlaufendes zweiachsiges Drehgestell, Abstützung über Blattfedern. Kuppelachse durch Blattfedern abgefedert und über Ausgleichhebel verbunden. Drehgestell ± 35 mm seitenverschieblich
- Triebwerk : Aussenliegende Zylinder, Zylinderdurchmesser 490 mm. Zweischienige Kreuzkopfführung
- Steuerung : Heusinger-Steuerung mit Hängeeisen
- Bremse : Ursprünglich Dampfbremse, später durch Westinghouse-Schnellbremse ersetzt, beide Kuppelachsen einseitig angebremst
- Sondereinrichtungen : Dampheizungs-einrichtung
- Tender : Ursprünglich zweiachsiger Tender wü 2 T 10, später auch wü 3 T 15,5

Abmessungen und Gewicht der Lokomotive

Grösste Geschwindigkeit	km/h	100	Überhitzerheizfläche	m ²	30,3
Zylinderdurchmesser	mm	490	Treib- u. Kuppelradsätze Ø	mm	1800
Kolbenhub	mm	560	Laufadsätze Ø	mm	850
Dampfüberdruck	atü	12	Gesamtgewicht der leeren Lok	kg	46400
Rostfläche	m ²	2,00	Betriebsgewicht	kg	51400
Feuerbüchse	m ²	9,8	Reibungsgewicht (betriebsfähig)	kg	29900
Anzahl der Heizrohre		142	Gewicht auf 1m Länge (betriebsf.)	t/m	5,62
Anzahl der Rauchrohre		21	Durchschnittl. Kuppelachsdruck	kg	15000
Gesamtheizfläche ohne Überhitzer	m ²	104,6	Erster Beschaffungspreis einschliesslich Tender	RM	69740.--

Diensteinsatz der Lokomotiven der Klasse ADh

Zum Stichtag 1.4.12 gehörten die Lokomotiven der Klasse ADh zum Maschinenamtsbezirk Stuttgart und wurden von dort im Schnellzugdienst eingesetzt. Im Jahre 1920, als die deutschen Länderbahnen in der Deutschen Reichsbahn aufgingen, waren von den Lokomotiven der Klasse AD und von der Klasse ADh noch einige Exemplare im Dienst.

Die Deutsche Reichsbahn übernahm 24 Maschinen der Klasse AD als Baureihe 13.16 (131601-131624) und 14 Exemplare der Klasse ADh als Baureihe 13.17 (131701-131714). Die restlichen 3 Lokomotiven (ADh 1549, 1553 und 1555) gingen im Jahre 1919 als Waffenstillstands-Ablieferungen an die franz. Bahn ETAT 220-910-220-912 über.

Im Jahre 1932 wurden die letzten bis dahin verbliebenen Lokomotiven der ehemaligen Klasse ADh ausgemustert.

DIE LEMACO HO-MODELLE KAT. NR. HO-002 UND HO-002/1

Es ist bedauerlich, dass von dieser württembergischen Schnellzuglokomotive kein Exemplar als Museumsstück erhalten geblieben ist.

Die Firma LEMACO hat ein feindetailliertes Modell als Denkmal im Massstab 1 : 87 geschaffen, das anstelle des grossen Vorbildes an die besonders wirksame württembergische Schnellzuglokomotive erinnern soll.

Im Vergleich zu der Modell-Lokomotive 18106 kann auch hier gesagt werden, es handelt sich um ein ganz aus Messing gefertigtes und aus über 400 Teilen in präziser Handarbeit gelötetes und zusammengebautes wertvolles Stück. Das Modell ist für jeden Freund des klassischen Dampflokomotivbaues eine wertvolle Bereicherung, sei es auf der Anlage oder auch als Standmodell.

Gesamtauflage

Kat.-Nr. HO-002	DRG	BR 131711	schwarz/rot	125 Exemplare	Nr. 1-125
Kat. Nr. HO-002/1	KWStE	ADh 1543	grün/rot	175 Exemplare	Nr. 1-175

- Führerstand mit Inneneinrichtung
- Rauchkammertüre zum Öffnen mit genau detaillierter Rauchkammer
- Bewegliche Führerstandstüren sowie Übergangsblech
- Federpuffer
- Laternen mit 1,5 Volt Konstantbeleuchtung
- Alle Treibräder gefedert
- Radsterne aus Messing nachgebildet
- Gestänge aus Neusilber
- Gleichstrommotor 12 Volt, Mindestradius 415 mm, ohne Kolbenschutzrohre 365 mm
- Auswechselbare Kupplungshaken für Märklin und Fleischmann
- Länge über Puffer : 186 mm
- Gewicht Lok / Tender : 250 g

Jeds Modell ist fein lackiert, einzeln nummeriert und datiert.