

DIE 2 C1 VIERZYLINDER-VERBUND-HEISSDAMPF-SCHNELLZUGLOKOMOTIVE, KLASSE C, DER KGL. WÜRTT. STAATSEISENBAHN

DAS MODELL

Kat.Nr. HO-003

350 Exemplare

Das Vorbild ist im Jahre 1910 als Lokomotive C 2007 von der Maschinenfabrik Esslingen unter der Fabrik-Nr. 3568 abgeliefert worden. Nach Uebergang der Kgl. Württ. Staatseisenbahnen auf die Deutsche Reichsbahn erhielt die Lokomotive die Betriebs-Nr. 18106. Der damalige Beschaffungspreis wird mit rund 120'790 Mark beziffert. Nach ihrer Indienstellung kam die Maschine zum Bahnbetriebswerk Stuttgart; sie wechselte im Laufe der Jahre zu den Bahnbetriebswerken Ulm, Heilbronn, zurück wieder nach Ulm. Selbst in Aulendorf war die 18106 für einige Zeit beheimatet. Nach Kriegsende soll die Lokomotive nicht mehr in Einsatz gekommen sein. Als Jahr der Ausmusterung wird 1948 genannt.

Mit diesem fein detaillierten Modell sei ein Denkmal im Massstab 1:87 geschaffen, das anstelle des grossen Vorbildes an die schöne württembergische Schnellzuglokomotive erinnern soll.

Die LEMACO BR 18¹-HO ist ganz aus Messing gefertigt und aus über 550 Teilen in feiner Handarbeit gelötet und zusammengebaut. Die Lackierung schwarz/rot sowie die Beschriftung erfolgten in der Reichsbahnausführung. Eine Handarbeitslok im wahrsten Sinne des Wortes.

- Führerstand mit Inneneinrichtung und beweglichen Türen
- Rauchkammertüre zum Öffnen mit genau detaillierter Rauchkammer
- Federpuffer
- Laternen mit 1.5 Volt Konstantbeleuchtung
- Vollfunktionsfähige Nachbildung des Innentriebwerkes
- Alle Treibräder sowie Nachlaufräder gefedert
- Radsterne aus Messing nachgebildet
- Zur Verbesserung der Zugkraft (Reibung) Radreifen aus rostfreiem Stahl
- Gestänge aus Neusilber
- Gleichstrommotor 12 Volt, Mindestradius 415 mm
- Länge über Pfuffer: 254 mm
- Gewicht Lok/Tender: 372 gr.

DAS VORBILD

In der Zeit von 1909 bis 1921 wurden 41 Lokomotiven der Klasse C für die KWStE von der Maschinenfabrik Esslingen gebaut. Von der Deutschen Reichsbahn wurden noch 37 Maschinen unter den Betriebsnummern 18101 bis 18137 übernommen. Die letzte dieser Lokomotiven, die 18136, wurde von der Deutschen Bundesbahnerstim Frühjahr 1955 ausgemustert. Wegen ihres harmonischen - vielleicht etwas fremdländisch wirkenden Aussehens - sind die Maschinen als "Schöne Württembergerin" bekannt geworden. Die Lokomotiven waren für die Beförderung von Schnellzügen auf der Hügellandstrecke Heidelberg-Bruchsal-Mühlacker-Stuttgart-Ulm(-München) mit der bekannten Geislinger Steige (1:45 = 22,5 %) bestimmt. Aber auch für den schweren Personenzugdienst und für Eilgüterzüge war die Klasse C geeignet.

Die Lokomotiven sollten einen Schnellzug von 350 t Wagengewicht auch bei ungünstiger Witterung in der Ebene mit 100 km/h und auf langen Steigungen von 1:100 in der Geraden mit 60 km/h und in Gleisbögen von weniger als 700 m Halbmesser mit 55 km/h befördern. Die Höchstgeschwindigkeit war mit 110 km/h vorgesehen.

In diesem Zusammenhang sind einige Bemerkungen über die Bauart dieser Maschine angebracht. Auffallend war der unter dem niedrigen Umlaufblech durchlaufende äussere Hilfsrahmen, die Blechverkleidung des Rauchkammersattels (die Kolbenstangen der Innenzylinder waren von aussen nicht zu sehen) und die oben eingekapselten Kuppel- und Treibräder. Die Rauchkammertür und das Führerhaus waren zugespitzt. Im Betrieb hatten sich diese Windschneiden als wertlos erwiesen, obwohl bereits bei der Konstruktion darauf geachtet wurde, dass dem Wind möglichst geringer Widerstand geboten wird. Dies zeigt sich in dem Aufbau des Dampfdoms mit Sandkasten. Sie sasssen auf dem vorderen Langkesselschuss und waren mit einer gemeinsamen Verkleidung umhüllt. Der Schornsteinaufsatz war nach vorn etwas erhöht. Das Führerhausdach war nach vorn auf den Stehkessel heruntergezogen.

Der Rahmen wurde als Blechrahmen ausgebildet, der aus zwei Längsplatten von 28 mm Stärke, vorn durch die Innenzylinder, sonst durch Querverbindungen zusammengehalten wurde.

Hin- und hergehende Massen (Kolben, Kolbenstange, Kreuzkopf, zwei Fünftel der Pleuelstange) waren pro HD-Triebwerk 253 kg, pro ND-Triebwerk 318 kg. Diese niedrigen Werte wurden durch Hohlbohren der Kolbenstange erreicht; die Achsen sind ebenfalls durchbohrt.

Alle vier Zylinder wirkten auf die mittlere Kuppelachse.