

# Schnellzugslokomotive der Kaiserlich-königlichen Staatsbahn der Österreich-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 GÖLSDORF 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 Österreichisch-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°, so dass sich eine 1-C-2 Achsfolge ergab. Nun hatte er Platz für eine ungemein grosse Feuerbüchse und Rostfläche (4,62 m<sup>2</sup>). Der von den 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 Schleppeggestell mit vorne liegendem Drehzapfen waren einige der Besonderheiten der Konstruktion. So entstand trotz des grossen Treibrad-Durchmessers von 2140 mm eine sehr kurze, kompakte Maschine, die auch wesentlich leichter war als vergleichbare Pacific Typen. Die Lok konnte sogar auf den nur 20 m 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 mittelst 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 Maschinentypen wie auch ihre damalige Leistung bei geringstem Gewicht wurden von der internationalen Fachwelt ausführlich anerkennend dokumentiert.

Unser Modellvorbild wurde mit der Fabrik-Nr. 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 Österreichischen 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 Österreichischen 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.

# ZERTIFIKAT

## Das LEMACO-Modell in Spur HO - Massstab 1:87

Ein HO-Modell für Österreich aus den LEMACO-Werkstätten. Ausschliesslich aus Messing hergestellt in präziser Handarbeit und aus 600 Einzelteilen bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild nachgebaut. Fein lackiert und beschriftet.

<b>Technische Daten:</b>	Gewicht	410 g
	Min. Radius	550 mm
	Stromaufnahme	150 mA

### Folgende Stückzahlen und Versionen wurden gebaut:

* <b>Kat.Nr.</b>	<b>HO-031</b>	KkStB 310.23, schwarz	1-375 / 375 Exemplare	1989
<b>Kat.Nr.</b>	<b>HO-031/1</b>	KkStB 310.23, schwarz	1-250 / 250 Exemplare	1991
<b>Kat.Nr.</b>	<b>HO-031/2</b>	KkStB 310.08, Ursprungsversion, schwarz	1-150 / 150 Exemplare	1991
<b>Kat.Nr.</b>	<b>HO-031/3</b>	DR BR 16 035, schwarz	1-150 / 150 Exemplare	1991

Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

- Führerstand mit Inneneinrichtung und beweglichen Türen
- Alle Treibräder gefedert
- Laternen mit 1,5 V Konstantbeleuchtung
- Gestänge und Radreifen aus Neusilber
- Radsterne aus Messing nachgebildet
- Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- 5-poliger Rundmotor, 12-14 Gleichstrom im Freilaufgetriebe
- Auswechselbare Kupplungshaken für Märklin und Fleischmann
- Federpuffer

\* ohne Freilaufgetriebe mit einer Schmierpumpe