

Die Reihe 170/56 der KkStB, BBÖ, DRB, ÖBB, FS und Südbahn

Der Betrieb auf der Arlbergbahn wurde im September 1884 aufgenommen. Sehr bald zeigte es sich, dass der Verkehr auf dieser Alpenstrecke weit über die in sie gesteckten Erwartungen anstieg. Der aufkommende Fremdenverkehr sowie die Güterverkehrs-Konkurrenz der Nachbarbahnen machten eine Kürzung der Reisezeiten und eine bessere Ausnutzung der noch eingleisigen Strecke absolut erforderlich. Die Dreikuppler der Reihe 48 stellten seit der Betriebsaufnahme das Rückgrat der Zugsförderung dar. Sie waren fähig, Eilzüge mit 26 km/h, Personenzüge mit 20 km/h und die bis zu 400 t schweren Güterzüge mit 12 km/h den Berg hinauf zu schleppen. In Kürze wurde klar, dass diese Leistungen, speziell seit der Einführung vierachsiger Reisezugwagen, nicht mehr genügen konnten. Vorerst wurde versucht, mit Doppelbespannungen das Problem zu lösen. Doch der damit verbundene Personal- und Materialaufwand war nicht mehr zu verantworten.

Wiederum war es Gölsdorf der, die Erfordernisse klar erkennend, eine vierfach gekuppelte Lokomotive mit führender Laufachse schuf. Die von ihm entwickelte Lokomotive wies eine bis dahin in Europa unübertroffene Verdampfungsheizfläche von 250 m² auf. Daneben stattete er die Maschine mit einem Verbundtriebwerk aus, wobei der rechtsseitige Hochdruckzylinder einen Durchmesser von 540 mm, der linksseitige Niederdruckzylinder das bislang unerreichte Mass von 800 mm aufwies. Für die weiteren, in diesen Fahrzeugen integrierten aussergewöhnlichen technischen Einzelheiten verweisen wir auf die einschlägige Fachliteratur.

Die politischen Ereignisse der folgenden Jahre bewirkten, dass viele dieser Lokomotiven weit über Österreichs Grenzen hinaus, so z.B. in der Tschechoslowakei und Italien, ebenso erfolgreich eingesetzt wurden. Die Reihe 170 stellte mit mehr als 800 Maschinen die grösste, je in Österreich eingesetzte Lokomotivserie dar, wobei sich ihre Herstellung über einen Zeitraum von rund 30 Jahren erstreckte. Die durch die Graz-Köflacher-Bahn erworbene 56.3115, sowie die im Nationalen Technischen Museum in Prag stehende 56 3255 sind glücklicherweise der Nachwelt erhalten geblieben.

Technische Daten

LüP inkl. Tender	17'430 mm	Verdampfungsheizfläche	226,7 m ²
Zylinderdurchmesser HD/ND	540/800 mm	Rostfläche	3,3 m ²
Kolbenhub	632 mm	Anzahl Heizrohre	295
Treibraddurchmesser	1'298 mm		
Laufdurchmesser	870 mm	Tenderreihe	156
Lokomotivradstand	6'800 mm	Wasservorrat	16.0 m ³
Totaler Radstand inkl. Tender	13'696 mm	Brennstoffvorrat	6,8 t
Kesseldruck	13 kg/cm ²	Anzahl Achsen	3
Dienstgewicht	69.0 t		
Reibungsgewicht	58.0 t	Höchstgeschwindigkeit	60 km/h

ZERTIFIKAT

Die Lemaco-Modelle in HO, Massstab 1 : 87

Neue Super-Modelle der Lemaco Modellbauer. In präziser Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus über 650 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Technische Daten

Länge über Puffer inkl. Tender	204 mm	Gewicht inkl. Tender	370 g
Stromaufnahme bei 12 V unbelastet	210 mA	Minimalradius	600 mm

Folgende Versionen wurden gebaut:

Kat.-Nr HO-101	KkStB 170 90, schwarz	1 - 80	80 Exemplare 2001	
Kat.-Nr HO-101/1	BBÖ 170.325, schwarz	1 - 45	45 Exemplare 2001	
Kat.-Nr HO-101/2	DRB 56 3170, schwarz	1 - 25	25 Exemplare 2001	
Kat.-Nr HO-101/3	ÖBB 56 3249, schwarz	1 - 65	65 Exemplare 2001	
Kat.-Nr HO-101/4	FS Gr. 729.037, schwarz/rot	1 - 50	50 Exemplare 2001	
Kat.-Nr HO-101/4a	FS Gr. 729.025, schwarz/rot	1 - 12	12 Exemplare 2002	Exklusiv bei Artuffo, Turin
Kat.-Nr HO-101/5	Südbahn 3036, schwarz	1 - 35	35 Exemplare 2001	

- Führerstand mit detaillierter Inneneinrichtung
- Stromleitende Kurzkupplung zwischen Lok und Tender
- Treibräder gefedert
- Fahrtrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung 1,5 V Radreifen und Gestänge aus Neusilber
- Federpuffer

- Antrieb durch Faulhaber Präzisionsmotor F1331, Gleichstrom 12-14 V mit Schwungmasse
- Beidseitige Stromaufnahme über 6 Treib- und 6 Tenderräder
- Märklin- und Fleischmann- Austauschkupplungshaken liegen bei