

FF1 Jubiläums-Gratismodell

Die Heißdampf-Baureihe 10 entstand im Jahr 1909 als Weiterentwicklung der Reihe 110, einer 1905 von Karl Gölsdorf entworfenen Vierzylinder-Verbund-Nassdampf-Lokomotivbaureihe. Mit der Reihe 110 hatte die kkStB übrigens die europaweit erste und leistungsfähigste Schnellzuglokomotive der „Prairie“-Type in Dienst gestellt!

Zur Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit erhielt die neue Baureihe einen Schmidt-Überhitzer. Die Nummerierung 10 wurde aus dem Grunde gewählt, weil die logisch folgende Nummer 210 bereits durch eine Probe-lokomotive vergeben war.

Die Reihe 10 wurde von verschiedenen Lokomotivfabriken in der Monarchie gebaut, die kkStB beschafften 19 Maschinen dieses Typs. Die eleganten und schnellen Maschinen waren in ihrer Zeit die Parade-Schnellzuglokomotiven der Monarchie und wurden auch als Hofzug-Lokomotive eingesetzt.

Nach dem 1. Weltkrieg verblieben alle Exemplare der Baureihe 10 in Österreich bei der BBÖ. Bei Übernahme durch die DRB wurden die Lokomotiven als Reihe 15.001-19 eingereiht. Ab 1949 erfolgten die ersten Außerdienststellungen. Im Jahr 1953 übernahmen die ÖBB die noch 15 erhalten gebliebenen Maschinen unter Beibehaltung der Baureihenbezeichnung. Diese wurden in den folgenden Jahren aber sukzessive ausgemustert, im Jahr 1957 übersiedelte das letzte Exemplar, die ÖBB 15.13 als Vorheizanlage in den Bahnhof Wien-Ost.

1960 wurde sie schließlich an das Technische Museum in Wien übergeben, wo sie im Freien ausgestellt war. 1999 wanderte die Lokomotive in das Eisenbahnmuseum Strasshof, wo sie unaufgearbeitet im Freigelände einer ungewissen Zukunft entgegen sieht.

Technische Details

Bei der Konstruktion der Baureihe 10 wurden alle wesentlichen Baugruppen der Reihe 110 übernommen. Bei beiden Konstruktionen fällt die um 8 Grad geneigte Zylindergruppe auf. Diese Anordnung wurde gewählt, um die Baulänge der Lokomotive möglichst kurz zu halten, damit die Maschinen auf 16-Meter-Drehscheiben gewendet werden konnten. Der Entfall des Gewichts eines zweiachsigen führenden Drehgestells machte einen Kessel mit größerer Heizfläche möglich.

Bei der Reihe 10 wurde der Durchmesser des vorderen Langkessels um 70mm vergrößert, der Durchmesser des rückwärtigen konischen Kesselschusses blieb gleich. Die Rauchkammer wurde zulasten der Siederohre um 300 mm verlängert, um Platz für den Einbau des Überhitzers zu schaffen. Die Hochdruckzylinder wuchsen im Durchmesser um 20 mm. Wie bei allen Heißdampf-Verbundmaschinen der kkStB erhielten die außenliegenden Niederdruckzylinder Flachschieber, die Hochdruckzylinder erhielten vergrößerte Rohrschieber.

Für die Kurvengängigkeit der Lokomotive wurden die vordere und hintere Laufachse als Adamsachsen mit einer Seitenverschiebbarkeit von 38,5 mm bzw. 49 mm ausgebildet. Die Heusinger-Steuerung steuerte die Niederdruckschieber, die Hochdruckschieber wurden mit einer Übertragungswelle gesteuert. Die Lokomotiven wurden mit den Tenderbaureihen 9, 56, 156, 256, 76, 86 und 88 gekoppelt.

Bei Probefahrten soll die Lokomotive ohne Mühe eine Geschwindigkeit von 118 km/h erreicht haben — die amtlich zulässige Geschwindigkeit wurde aber auf 90 km/h festgelegt.

Technische Daten

Achsformel:	1'C 1' h4v	Kessel-Ø:	1.626 mm / 1.710 mm
LüP: mit Tender 86	11.813 mm 19.821 mm	Treibrad-Ø: Lauf rad-Ø:	1.820 mm 1.034 mm
Dienstgewicht: Adhäsionsgewicht	71,7 t + Tender 127,4 t 43,7 t	Zylinder-Ø: Kolbenhub:	390 / 630 mm 720 mm
Zulässige Höchstgeschwindigkeit:	90 km/h	Radstand: davon fest:	9.490 mm 3.900 mm
Kesseldruck:	15 kg/cm ²	Wasservorrat:	27 m ³
Leistung:	1.600 PSI	Kohlevorrat:	9,3 m ³

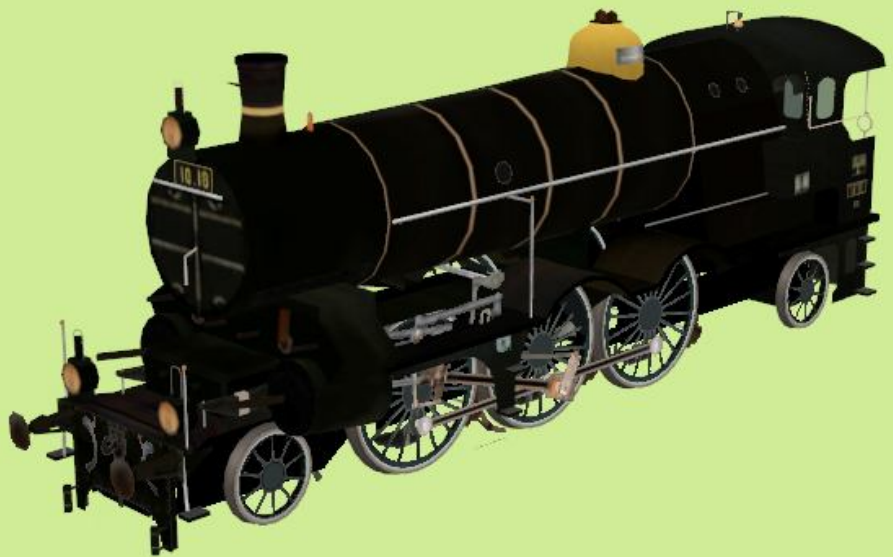
Quellen: Internet, Karl Gölsdorf—Lokomotivbau in Alt-Österreich, „Die Lokomotive“ Jg. 1905, 1910

Details zum Modell

Dieses Modell ist ein Freimodell anlässlich meines 50. Modellsets in den EEP-Shops. Ein kleines Dankeschön an alle EEP-Fans, die Freude an meinen alten Dampfzessern, den stählernen Denkmälern der Ingenieurskunst in Alt-Österreich, haben.

Das Modell **kkStB 10.18** ist der vorletzten Lokomotive dieser Baureihe nachempfunden, die im Jahr 1910 von der Lokfabrik Wiener Neustadt für die k. & k. Staatsbahn gebaut wurde.

Sie war eine Jubiläumslok mit der **Fabriknummer 5000** und ist äußerlich durch ihre Domverkleidung aus Messingblech erkennbar.



Dieses FF1-Sondermodell ist mit einem Drehgestell-tender der Reihe 86 gekuppelt.

Diese elegant gebaute Tenderreihe, von der insgesamt 127 Exemplare für die kkStB gebaut wurden, ermöglichte aufgrund des großen Fassungsvermögens Langläufe im Schnellzugverkehr.

Viel Spaß damit!
Fred Fuchs

kon.ff1@sol.at