

Schnellzuglokomotive Gattung C der K.W.St.E. („Schöne Württembergerin“)

Vorbild

Anfang des 20. Jahrhunderts wollte die Verwaltung der württembergischen Staatseisenbahnen eine neue Lokomotivgattung beschaffen, die den ansteigenden Leistungsanforderungen im Personenzugdienst gerecht werden konnte. Vornehmlich sollten schwere Personenzüge die steigungsreiche Strecke Bretten-Stuttgart-Ulm ohne Vorspann- oder Schiebelok fahren können (Ausgenommen die 6km lange Geislinger Steige). Ein 350t-Zug sollte in der Ebene 100 km/h und bei einer Steigung von 1% noch 60 km/h erreichen können. Die Höchstgeschwindigkeit sollte 110 km/h betragen.

Nachdem sich auch schon die anderen süddeutschen Länderbahnen mit Erfolg der Pacific-Bauart 2'C1' zugewandt hatten (badische IV f und bayrische S3/6), kam diese auch für die württembergische Neuentwicklung zur Anwendung.

In enger Zusammenarbeit mit der Bahnverwaltung und ihrem Maschinendirektor Eugen Kittel einerseits sowie der Maschinenfabrik Esslingen und ihrem Direktor August Tricks und dem Oberingenieur Otto Günther andererseits entstand unter der Gattungsbezeichnung „C“ eine 4-Zylinder Verbundlokomotive.

Baureihe.....	18.1
Bauart.....	2'C1'h4v
Leistung.....	1840 PSi
Höchstgeschwindigkeit.....	110 km/h
Länge über Puffer.....	20.430 m/ 21.835 m*
Dienstgewicht.....	132 t/ 145 t*
Hersteller.....	Maschinenfabrik Esslingen
Baujahr.....	1909-1921
Stückzahl.....	41
Verbleib.....	Ausmusterung bis 1955
.....	keine Maschine erhalten
	* mit Tender II

Die ersten fünf Maschinen wurden 1909 abgeliefert. Es folgten 36 weitere Maschinen, die bis 1921, also auch noch zur Reichsbahnzeit, beschafft wurden.

Die ersten 24 Lokomotiven wurden mit dem kurzen vierachsigen Tender „Ic“ geliefert. Die weiteren Maschinen wurden mit dem größeren Tender „II“ gekuppelt. Inzwischen waren die Drehscheiben vergrößert worden.

Nach dem 1. Weltkrieg mußten 3 Maschinen an Frankreich und eine an Polen abgegeben werden.

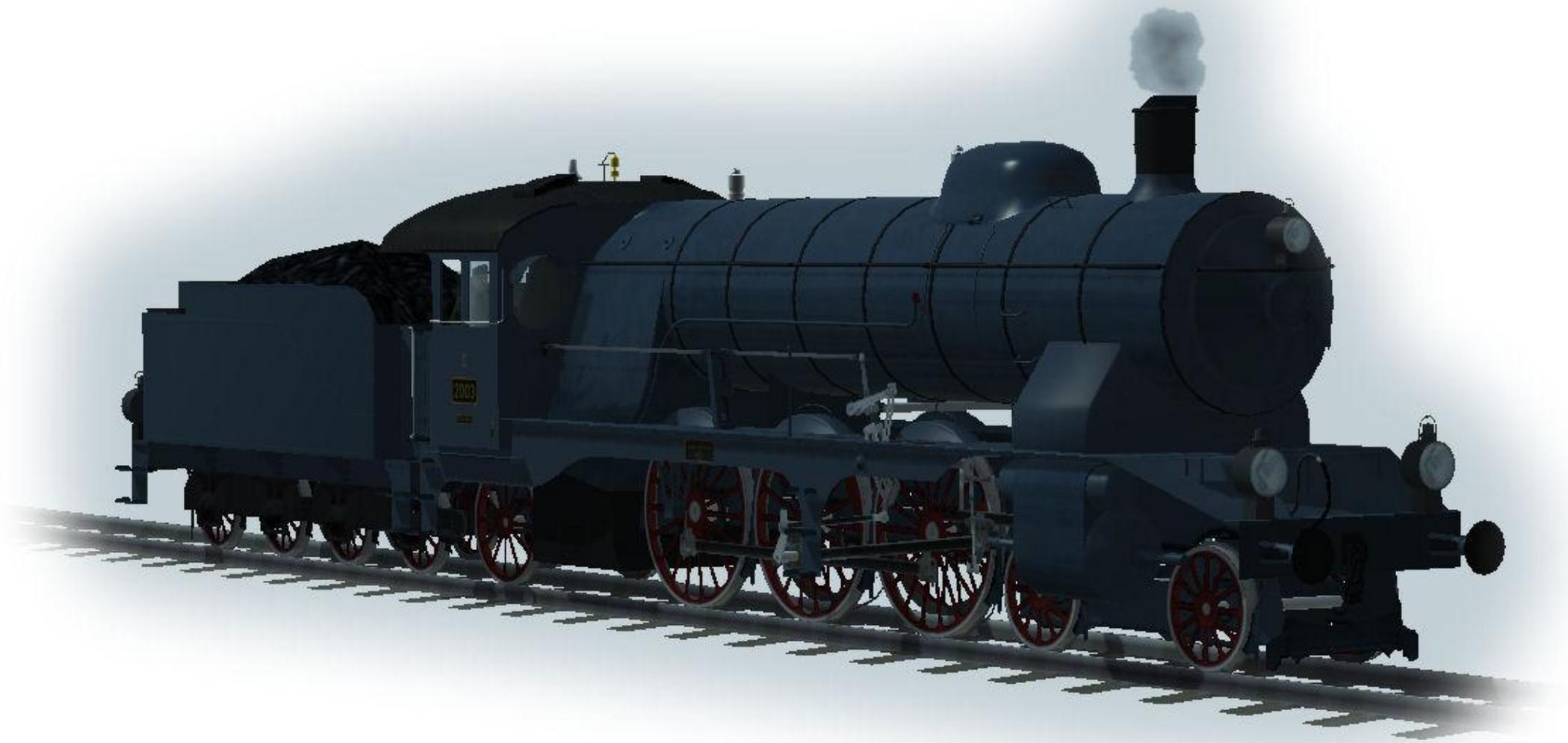
Bei der DRG wurden die Lokomotiven als Baureihe 18.1 eingruppiert und erhielten die Betriebsnummern 18101-18137.

Rund 2/3 der Lokomotiven waren auch nach dem 2. Weltkrieg noch im Einsatz. Sie wurden jedoch nach und nach vor allem durch die preußische P8 (Baureihe 38.10-40) ersetzt. Im Februar 1955 leistete die 18133 den letzten Zugdienst einer württembergischen C. Danach wurde sie, wie alle anderen Maschinen, verschrottet.

Modell

Das Modellset beinhaltet die Lokomotive C 2003 mit Glanzblechverkleidung sowie die Lokomotive C 2030 in württembergischer Standardlackierung und dazugehörigen Tendern. Die Modelle verfügen über diverse Achsen, die über Schieberegler oder Kontaktpunkte verstellt

werden können. An den Tendern wechselt die Beleuchtung in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung zwischen rot und weiß. Gekuppelte Lok-Tenderkombinationen werden als Block installiert.



Die Achsbeschreibungen im Einzelnen

Lokomotive

Lokfuehrer

- Lokführer und Heizer werden aus dem Führerhaus entfernt



Lokfuehrer_schaut

- Der Lokführer schaut aus dem Fenster



Schaufeln

- Die Feuertüre wird geöffnet und der Heizer legt zwei Schaufeln Kohle nach. Die Animation läuft gleich ab, egal ob der Slider nach links oder rechts geschoben wird. Der Slider sollte immer bis zum Anschlag gezogen werden.



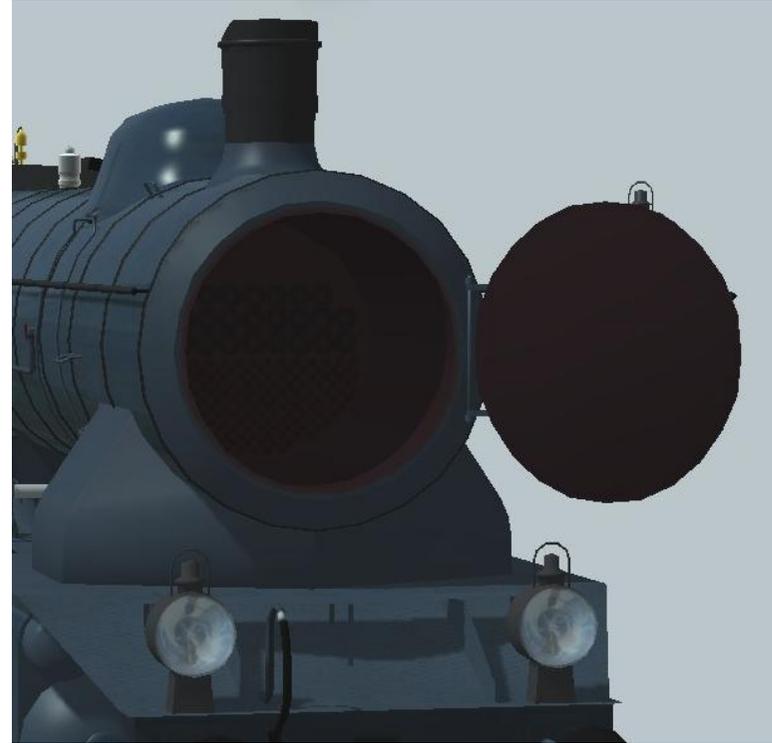
Lampe_oben

- Die dritte Lampe des Spitzensignals wird aufgesetzt.



RK-Tuer

- Die Rauchkammertüre wird geöffnet.



Tender

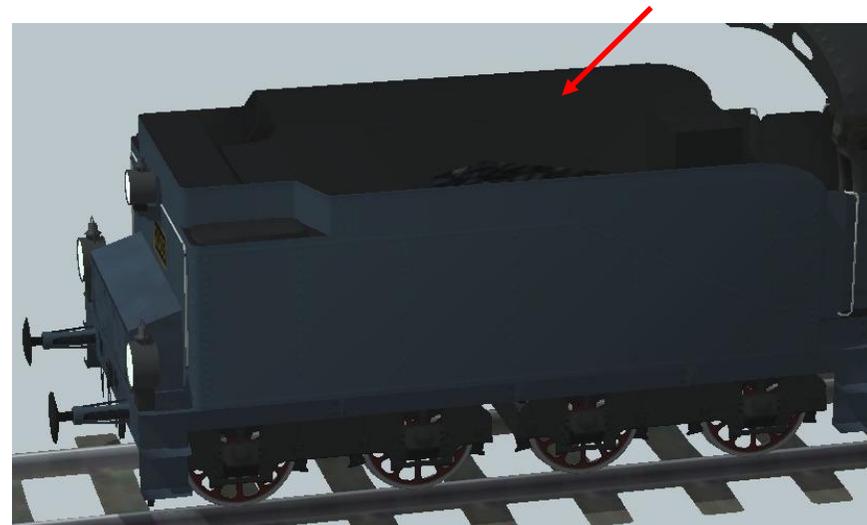
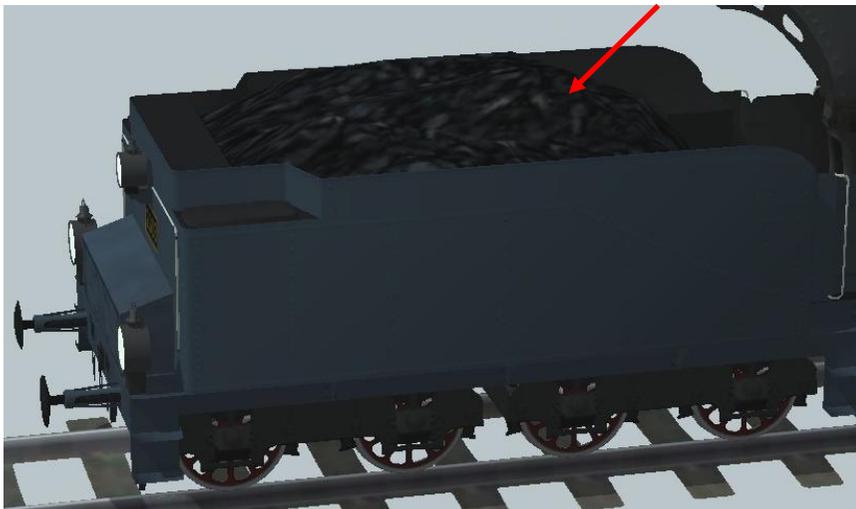
Lampe_oben

- Die dritte Lampe wird aufgesetzt.



Kohle

- Die Kohlemenge im Tender kann verändert werden



Wasserkasten_links
Wasserkasten_rechts

- Die Wasserkastendeckel werden geöffnet.

