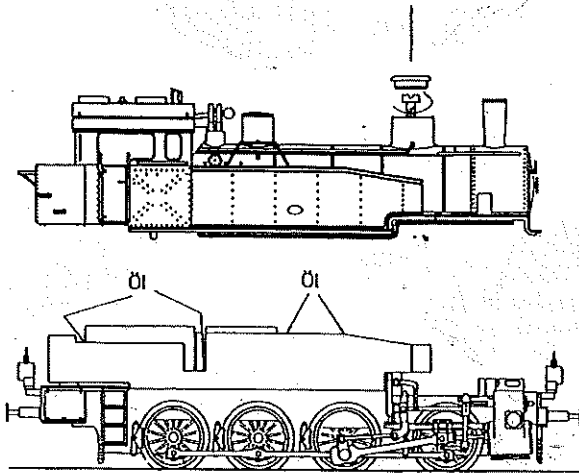


Wartungshinweise:

Das Gehäuse der Lokomotive läßt sich durch Lösen der, durch den oberen Teil des vorderen Dampfdomes abgedeckten, Zentralschraube abheben.



An regelmäßiger Wartung benötigt die Lokomotive nur ein wenig Öl an den Wellenenden des Motors und des Getriebekastens sowie an den Achsen (ungefähr alle 20 Betriebsstunden). Die Schleifer sind bei diesem Modell wartungsfrei, bei sehr langem Betrieb kann es nützlich sein die Innenflanken der Räder mit einem in Schienenreinigungsol getränktem Wattestäbchen zu reinigen.

Zurüstteile: Für den Einsatz auf großen Anlagen (über 500mm Radius) bzw. als Vitrinenmodell befinden sich bei dem Modell 3 Zughaken und 6 Bremsschläuche (1 bzw. 2 als Reserve). Weiters können die montierten geschlossenen Dachlüfter des Führerstandes gegen geöffnete getauscht werden. Die geschlossenen Lüfter vorsichtig herausziehen und die geöffneten in die beiden Schlitze einstecken.

Ersatzteile:

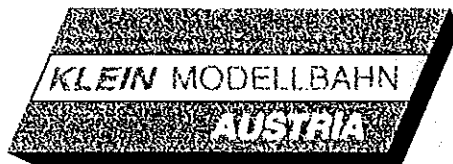
Sämtliche Ersatzteile erhalten Sie unter Angabe der Loktype und einer Beschreibung des Teils (Motor, Printplatte etc.) in unserem Werk.

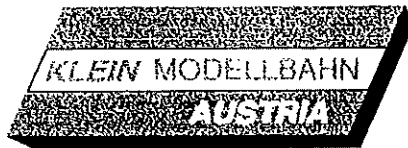
KLEIN MODELLBAHN

Gatterederstr. 6

1233 Wien, Österreich

Tel.: 01/888 26 88 Fax.: 01/888 22 86





Tenderdampflokomotive der Gattung T13 (Bauart Union) der KPEV 92.4-11 der DR bzw. DB, 792 der ÖBB, 419 der SNCF, 71 der CFL)

Zum Vorbild: Anfang dieses Jahrhunderts entstand erstmals ein Bedarf an Lokomotiven, die in erster Linie für den Rangierbetrieb geeignet waren. Bis zu diesem Zeitpunkt wurden zu diesem Zweck Lokomotiven verwendet die aus Altersgründen nicht mehr für den Streckendienst geeignet waren. Obwohl zum Zeitpunkt der Konstruktion (1907) bereits Erfahrungen mit Heißdampflokomotiven existierten und die neue Technologie für Verschiebloks vorteilhaft erschien, entschied man sich aus Gründen einer einfachen Konstruktion und Instandsetzung für die Naßdampfvariante. 1910 lieferten die Union-Werke aus Königsberg die ersten T 13. Bis 1922 wurden von mehreren Herstellerfirmen insgesamt 684 Maschinen gebaut, 18 davon als Heißdampflokomotiven.

Nach dem Ersten Weltkrieg wurden die T 13 erstmals in andere Länder zerstreut, 20 verblieben bei den Bahnen des Saarlandes, 17 in Belgien, 23 in Frankreich, 43 in Polen, 4 in Rumänien und 12 in der Tschechoslowakei. Um diese Abgänge auszugleichen wurden in der Zwischenkriegszeit 72 neue Lokomotiven gebaut. Ab 1922 ging der Bestand langsam zurück und verteilte sich nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs wiederum auf mehrere europäische Staaten. Unter anderem verblieben damals 11 Lokomotiven in Österreich. Die 7 Naßdampfmaschinen mußten allerdings bald an die UdSSR abgetreten werden, die 4 Heißdampflokomotiven versahen ihren Dienst bis 1964 im Raum Wien. In der Bundesrepublik Deutschland endete der Dienst der ehemaligen T13 ebenfalls 1964, in der DDR waren Lokomotiven dieser Bauart noch bis 1973 in Verwendung.

Das Modell: Das Modell der T13 ist exakt im Maßstab 1:87 gehalten. Bei der Konstruktion wurde größter Wert auf Robustheit und Betriebssicherheit auf der einen Seite und Maßstabstreue auf der anderen Seite gelegt. Das Modell erlaubt einen Einsatz auf handelsüblichen Geleisen bis zu einem Mindestradius von 350mm. Weiters wurde versucht, mit möglichst wenigen Ansteckteilen das Auslangen zu finden. Besonderer Wert wurde auf gute Langsamfahreigenschaften und eine, dem Vorbild entsprechende Höchstgeschwindigkeit (45 km/h) gelegt. Eine Schwungmasse soll ein Stehenbleiben bzw. ruckweises Fahren bei kurzen Stromunterbrechungen verhindern. Die Beleuchtung wurde mit in den Laternenkörper integrierten LED's realisiert. Die Laternen des Modells sind wie beim Vorbild abnehmbar, dadurch kann die bei Vorbildfotos öfters zu sehende Variante mit nur einer Laterne pro Richtung leicht nachgestellt werden. Es muß jedoch darauf hingewiesen werden, daß sowohl die Laternen als auch die Kontakte nicht für oftmalige Montage und Demontage ausgelegt sind. Auf den Einbau einer digitalen Schnittstelle wurde bei den Standardvarianten zugunsten eines freien Führerstandsblicks und des freien Raumes unterhalb des Kessels verzichtet.