

BR 17¹⁰, Bauart 1911

Bestell-Nr.	Ep.	Lok-Nummer	Beschreibung	Stationierung
11010	I	1110 Hannover	KPEV, grün/braunrot/schwarz, 2-Licht-Spitzen-signal mit Gaslampen, ohne Windleitbleche, Tender 2'2'T31,5	
11011	II	17 1095	DRG, schwarz/rot, 2-Licht-Spitzen-signal mit elektr. Beleuchtung, mit Windleitblechen, Tender 2'2'T31,5	Bw Hamm
11012	III	17 1089	BBÖ, schwarz/schwarz, 2-Licht-Spitzen-signal mit elektr. Beleuchtung, mit Windleitblechen, Tender 2'2'T31,5	Zfl. Wien-West
11013	II	AL 1120	AL, grün/rot/schwarz, 2-Licht-Spitzen-signal mit Gaslampen, mit ACFI-Vorwärmer, ohne Windleitbleche, Tender 2'2'T31,5	Bw Metz

BR 17¹⁰, Bauart 1914

Bestell-Nr.	Ep.	Lok-Nummer	Beschreibung	Stationierung
11015	I	1111 Halle	KPEV, grün/braunrot/schwarz, 2-Licht-Spitzen-signal mit Gaslampen, ohne Windleitbleche, Tender 2'2'T31,5	
11016	II	17 1158	DRG, schwarz/rot, 2-Licht-Spitzen-signal mit Gaslampen, mit mittlerer Frontschürze, ohne Windleitbleche, Tender 2'2'T31,5	Bw Berlin-Grunewald
11017	II	17 1203	DRG, schwarz/rot, 2-Licht-Spitzen-signal mit elektr. Beleuchtung, mit geschlossener Frontschürze, mit Windleitblechen, Tender 2'2'T31,5	Bw Königsberg
11018	II	17 1140	DRG, schwarz/rot, 2-Licht-Spitzen-signal mit Gaslampen, mit geschlossener Frontschürze, mit Windleitblechen, Tender 2'2'T31,5	Bw Berlin Lehrter Bahnhof

Preis: 6.990,- €

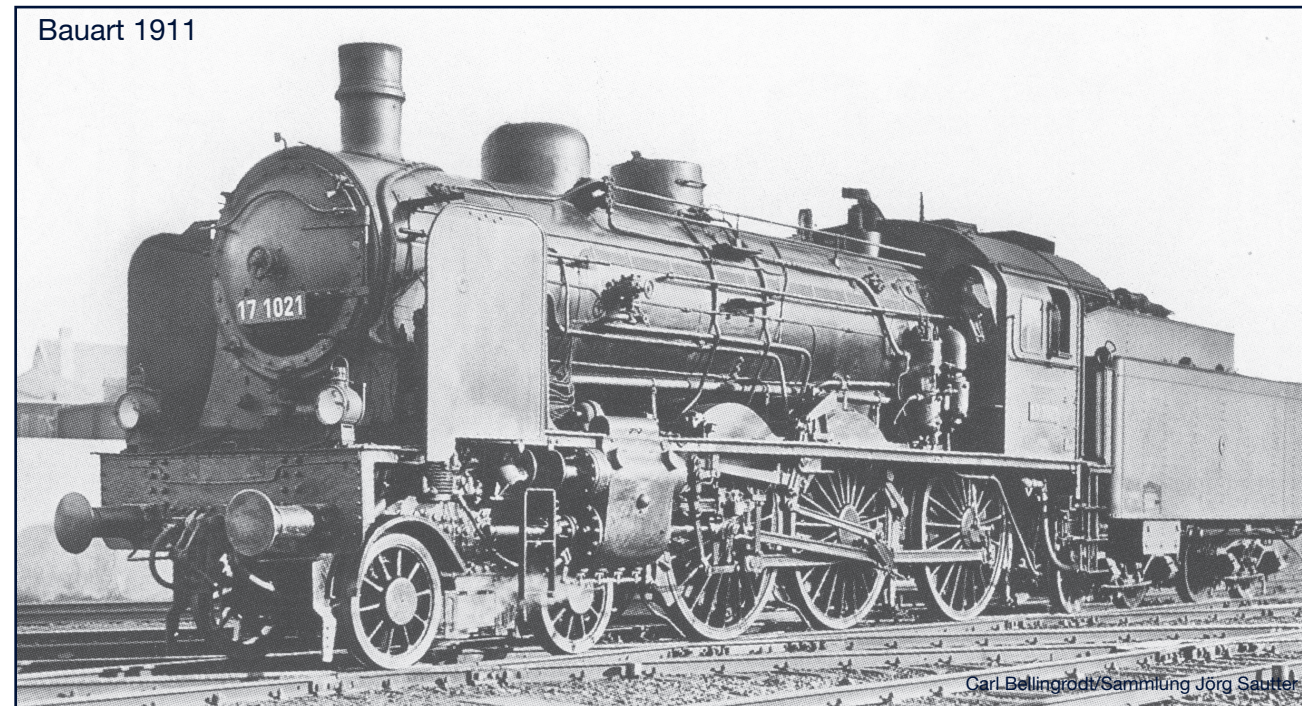


Bahnbetriebswerk Berlin Anhalter Bahnhof, am 15. Juni 1932:
Links die Bauart 1914,
rechts die Bauart 1911.

Technische Änderungen, sowie Änderungen an Design bzw. Modellausstattung, Zwischenverkauf sowie Preisänderungen bleiben vorbehalten. Die Preise sind in Euro und verstehen sich inklusive Mehrwertsteuer. Es gelten die allgemeinen Geschäftsbedingungen. Wir behalten uns vor, die Modelle nur bei ausreichenden Bestellungen zu produzieren.

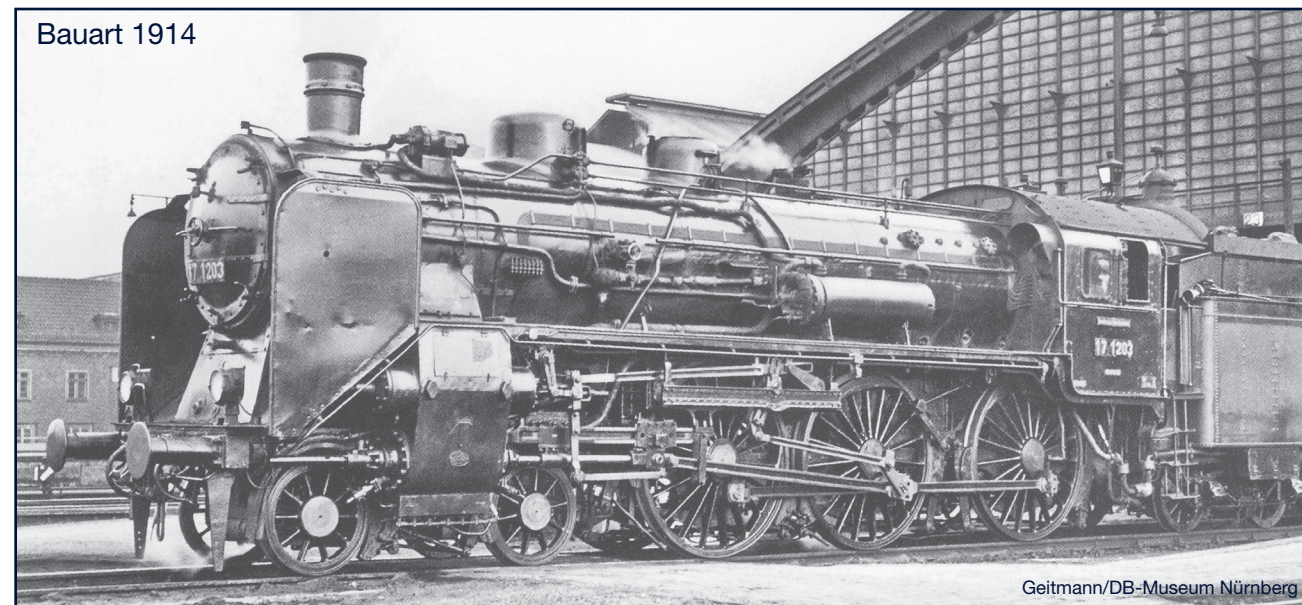
Adolf-Damaschke-Straße 50
Telefon 0 62 04/62 01 90
68519 Viernheim
info@wunder-modelle.de
www.wunder-modelle.de

Bauart 1911



Baureihe 17¹⁰, pr. S10¹ Bauart 1911 und 1914

Bauart 1914



info@wunder-modelle.de · www.wunder-modelle.de



Die Baureihe 17¹⁰, pr. S10¹

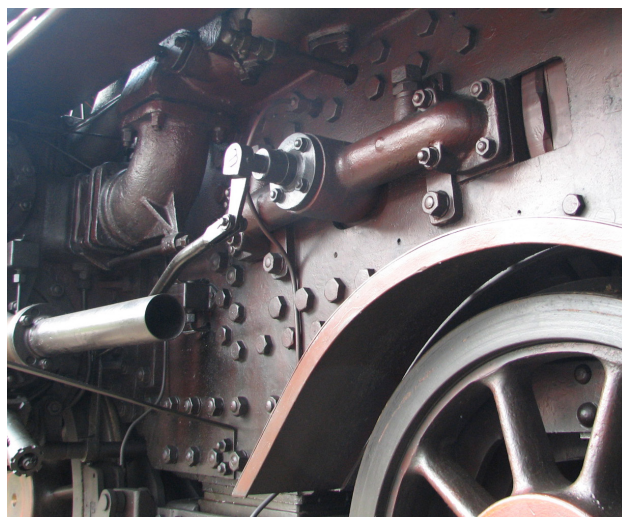
„Preußens Glanz und Gloria“

Wunder
PRÄZISIONSMODELLE GbR

LIMITIERTE AUFLAGE

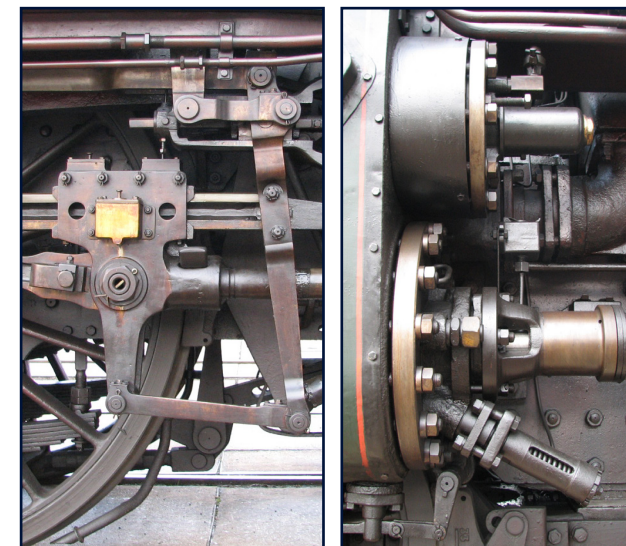
Das Vorbild

Die preußische S10¹ der Bauart 1911 war eine der markantesten Schnellzugdampflokomotiven auf deutschen Gleisen. Mit dem niedrigen Umlauf, den Radkästen sowie den zurückverlegten Außenzylindern nach Bauart De Glehn war sie ab 1911 für die KPEV im Schnellzugdienst unterwegs. In der Entwicklungsgeschichte ist sie damit sehr eng mit der Maschinenfabrik Grafenstaden in Elsass-Lothringen verbunden, der Wirkungsstätte des leitenden Direktors Alfred De Glehn. Dieser hatte die Entwicklung von 4-Zylinder-Verbundlokomotiven in Europa eingeführt.

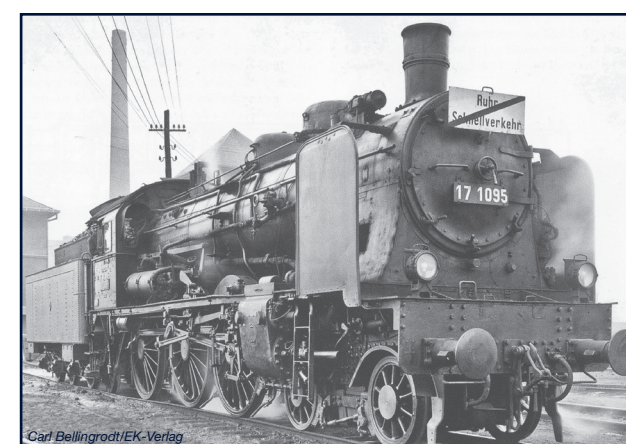


Dagegen war die preußische S10¹ der Bauart 1914 einerseits eine Weiterentwicklung der Bauart 1911 mit dem Ziel der Masseinsparung. Die schweren Rahmenversteifungen konnten

durch Zusammenlegung der 4 Zylinder auf eine Linie entfallen. Dadurch konnte eine Vorwärmanlage zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit eingebaut werden. Andererseits war sie durch ihre Triebwerksanordnung der preussischen S9 (Baujahr 1907) sehr nahe. Sie verkörpert damit eine Synthese dieser beiden Entwicklungslinien. Bis zum Erscheinen der großen Einheitslokomotiven der Baureihe 01 und 03 waren die Lokomotiven der S10-Familie **DIE** Schnellzuglokomotiven Nord- und Ostdeutschlands. Neben schweren Schnell- und Eilzügen zogen sie unter anderem den Luxuszug „Nord-Express“ der CIWL. Nach dem 2. Weltkrieg konnte die Deutsche Bundesbahn auf die S10¹ aufgrund der hohen Anzahl von Einheitsdampflokomotiven verzichten. Bei der Deutsche Reichsbahn (Ost) blieben die S10¹ bis Anfang der 1960er Jahre im Einsatz. Im Verkehrsmuseum Dresden steht die letzte erhaltene S10¹, die 17 1055, beschriftet als „1135 Osten“. Einige S10¹ wurden ab 1913 direkt nach Elsass-Lothringen geliefert. Weitere kamen als Reparationsleistung hinzu. Dort fuhren sie vor Luxuszügen bis ins schweizerische Basel. Durch den Einbau eines ACFI-Vorwärmers in den 1920er Jahren änderte sich auch das Erscheinungsbild. 1938 wurden bei Gründung der Staatsbahngesellschaft SNCF die Lokomotiven als 1-230.G bezeichnet. Die S10¹ wurden bis 1956 unter anderem beim Bw Thionville eingesetzt und im Anschluss ausgemustert.



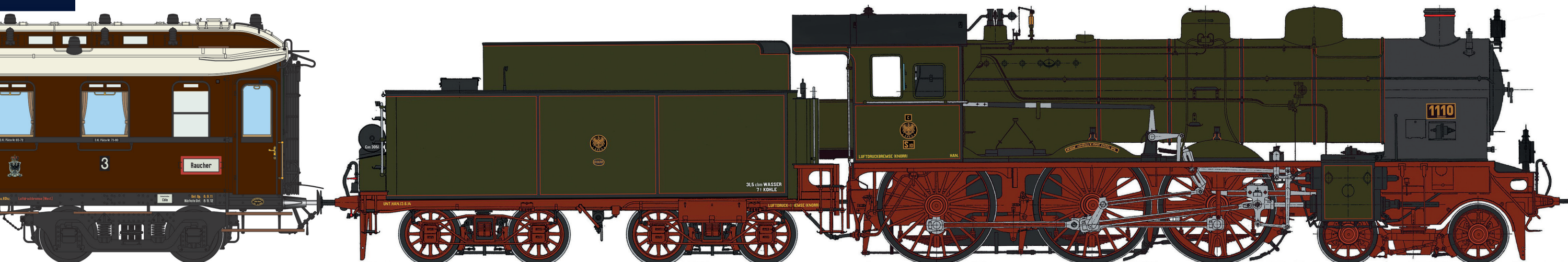
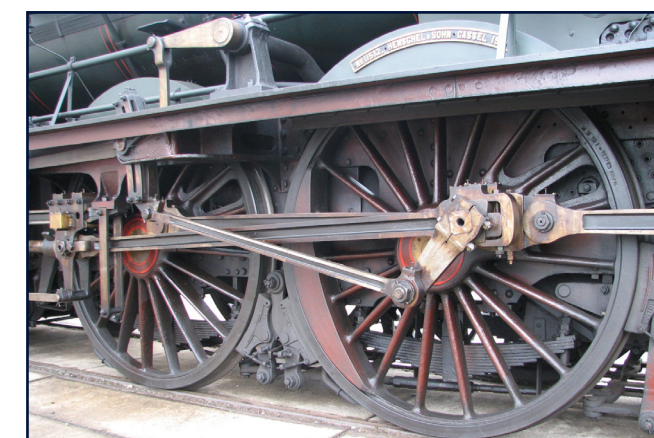
Kreuzkopf, Schieberkasten- und Zylinderdeckel – faszinierende Triebwerksdetails der pr. S10¹



Bestell-Nr. 11011, Bauart 1911, passende Zuglok zu unseren Ruhr-Schnellverkehrswagen, Best.-Nr. 15020 bis 15022; das Schild „Ruhr-Schnellverkehr“ kann abgenommen werden.

Das Modell

- Modelle in feinsten Messing-Handarbeit
- hochwertige und exakt recherchierte Detaillierung, Lackierung und Beschriftung
- vollständige Nachbildung des 4-Zylinder-Triebwerkes
- Rauchkammertür, Wasser- und Sandkasten-deckel zum Öffnen
- vorbildgerecht schmaler Spalt zwischen Vorlaufrädern und Schutzblechen
- vorbildgerecht enger Lok-Tender-Abstand
- vorbildgerechte Beleuchtung durch Glühlampen
- vorbildgerechte Geschwindigkeit
- Achsen kugellagert
- Hochleistungs-Motor
- ESU-Decoder neuester Generation
- Kleinster befahrbarer Radius: 2.000 mm
- Länge über Puffer: 65,3 cm (Bauart 1911)
- Länge über Puffer: 66,0 cm (Bauart 1914)



Preußische Schnellzugwagen: Bestell-Nr. 15025 bis 15030, KPEV-Epoche 1
weitere Varianten der pr. Schnellzugwagen: www.wunder-modelle.de

Bauart 1911, Bestell-Nr. 11010, KPEV-Epoche 1, Lok 1110 Hannover