

gek. 10. Okt. 1983
DM 149,-

Adv. 4

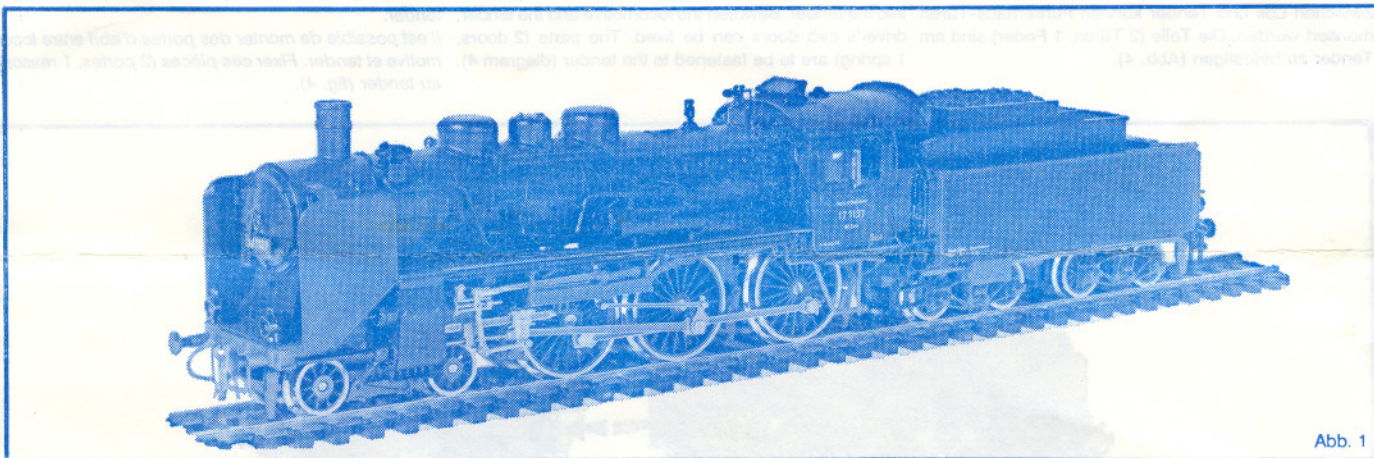


Abb. 1

HO Schnellzug-Dampflokomotive BR 17 (S 10¹)

Bauart:
Gewicht:
Länge über Puffer:
Höchstgeschwindigkeit:
Artikel Nr.:

2'C h3
81200 kg
21110 mm
120 km/h
04115 A

HO Express-Train Steam Locomotive BR 17 (S 10¹)

Construction
Weight:
Length over buffer
Maximal speed
Item No.

HO Locomotive à vapeur pour trains rapides BR 17 (S 10¹)

2'C h3
81200 kg
21110 mm
120 km/h
04115 A

Type de construction:
Poids:
Longueur tampon à tampon:
Vitesse maximale:
Article no:

Dieses ROCO Modell ist ein exaktes, genau im Norm-Maßstab 1:87 gefertigtes Modell der Dampf-Schnellzuglokomotive der Baureihe 17 (preuß. S10).

This ROCO model is an exact 1:87 scale model of Steam Express Lokomotive Type BR 17 (Prussian S 10).

Modèle HO de la locomotive à grande vitesse des Chemins de Fer allemands.

Ce modèle ROCO, réalisé à l'échelle standard de 1 à 87, correspond rigoureusement à la locomotive à vapeur pour trains rapides de la série de fabrication 17 (Prusse: S 10).

In der Zeit um das Jahr 1910 befand sich das damalige Deutsche Reich in einer sehr günstigen wirtschaftlichen Entwicklung. Die Städte wurden größer, die Industrialisierung nahm zu und der zu bewältigende Verkehr wickelte sich vorwiegend auf den Eisenbahnschienen ab. Es fehlte eine leistungsstarke, dreifach gekuppelte Schnellzug-Lokomotive.

Around 1910 the German Reich was in a state of rapid development. The towns were getting bigger, and industrialisation was increasing rapidly. To cope with this traffic there had to be considerable increase in transport, especially on the railways, and what was needed was a heavy and very powerful express locomotive.

Autour de l'année 1910 l'Empire allemand de l'époque profitait d'un développement économique très favorable. Les villes s'agrandissaient, l'industrialisation progressait et le trafic nécessaire se faisait surtout par chemins de fer. Ce qui manquait, c'était une locomotive puissante à triple accouplement.

Um diesem Mangel entgegenzuwirken, wurde von der Königlich Preussischen Eisenbahnverwaltung die Berliner Maschinenfabrik L. Schwarzkopf beauftragt, eine 2C Heißdampf-Doppelzylinder Schnellzuglokomotive zu bauen. Das Anfangsmuster befriedigte nicht, doch wurde weiter entwickelt, bis eine sehr brauchbare, bestens bewährte Konstruktion entstand. Bis zum Jahre 1916 wurden von den Firmen Henschel, Vulcan und Linke-Hofmann 254 Stück gebaut. Natürlich wurde verbessert und so ergaben sich kleine optische Unterschiede von einer Serie zur nächsten.

To solve this problem, the Royal Prussian Railway Board was approached and the heavy machinery factory of L. Schwarzkopf in Berlin received an order to build the superheated 2C four cylinder compound locomotive. The first engine was not satisfactory, and so it was further developed until a thoroughly reliable and useful design came into being. Up to the year 1916, 254 examples were built by the firms Henschel, Vulcan and Linke-Hofmann. Modifications took place from time to time and therefore small exterior differences can be seen from one series to the next.

Pour remédier à ce manque, la Direction des Chemins de Fer Royaux de Prusse chargea l'atelier de construction mécanique L. Schwarzkopf à Berlin de construire une locomotive pour trains rapides à vapeur surchauffée et jumelée double. Le premier modèle ne fut point satisfaisant; néanmoins, on poussa plus loin l'étude, jusqu'à ce qu'il en résulte une construction à haute performance, qui allait faire ses preuves. Jusqu'en 1916, les sociétés Henschel, Vulcan et Linke-Hofmann en construisirent 254 exemplaires. Bien entendu, des modifications y étaient apportées constamment, de sorte que l'on constate des différences d'aspect mineures d'une série à l'autre.

Zwischen den beiden Weltkriegen waren diese Loks überall dort anzutreffen, wo Schnellzüge im Flachland befördert wurden. Oftmals bewährten sich die BR 17 hervorragend als Ersatz für eine modernere Lok, die nicht zur Verfügung stand oder ausfiel. Die letzten Lokomotiven dieser Baureihe wurden im Jahr 1948 ausgemustert.

Between the two wars, these locos could have been seen in service everywhere throughout Germany, but, of course, not in mountainous districts. The BR 17 has given excellent service in place of more modern locomotives that either were not available at the time or broke down in service. The last locomotives of this series were withdrawn from service in 1948.

Entre les deux guerres mondiales, cette locomotive se rencontrait partout où il s'agissait de faire circuler des trains rapides dans des régions plates. Souvent, les BR 17 remplaçaient admirablement des locomotives plus modernes en panne ou qui n'étaient pas disponibles. Les dernières locomotives de ce type furent retirées de la circulation en 1948.