

## Schnellzuglokomotive S 2/5 der DRG/ Gruppenverwaltung Bayern

### Vorbild

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts stiegen die Anforderungen im Betrieb der Schnellzüge weiter an. Die ab 1896 beschafften CV waren den geforderten Zuggewichten und Geschwindigkeiten nicht mehr gewachsen. So erhielt die Firma J.A.Maffei Ende 1902 den Auftrag, eine neue leistungsfähige Maschine zu entwickeln.

Im März 1902 hatte Maffei mit der IId für die Badische Staatsbahn Aufsehen erregt. Bei dieser „Atlantic“, wie die Lokomotiven der Achsfolge 2B1 bezeichnet werden, kamen völlig neue Konstruktionsprinzipien (z.B. der Barrenrahmen) zur Anwendung.

Die Bahnverwaltung war sich lange unschlüssig, ob die neue Maschine ebenfalls als Atlantic oder als 3/5-gekuppelte Maschine ausgeführt werden sollte. Schließlich entschied man sich wegen des höheren Reibungsgewichtes für die dreifach-gekuppelte Variante als Haupttype. Daneben sollte eine gleichartige zweifach-gekuppelte Version in geringer Stückzahl beschafft werden.

Da beide Maschinentypen möglichst viele Gleichteile aufweisen sollten, konnte bei der Atlantic die breite Feuerbüchse mit dem großen Feuerrost, der sich bei der IId als sehr wirkungsvoll herausgestellt hatte, nicht eingesetzt werden.

Baureihe.....	14.1
Bauart .....	2'B1n4v
Leistung .....	1400 PSi
Höchstgeschwindigkeit.....	110 km/h
Länge über Puffer .....	19.225 m
Dienstgewicht.....	119,5 t
Hersteller.....	Maffei
Baujahr .....	1904
Stückzahl .....	10
Verbleib.....	Ausmusterung bis 1926 keine Maschine ist erhalten

Der Treibraddurchmesser der Maschine wurde auf 200 cm festgelegt (S3/5 187 cm).

Wie bei den S3/5 sollte die Höchstgeschwindigkeit 110 km/h betragen, obwohl bei Testfahrten auch über 130km/h erreicht wurden.

1904 wurden die zehn Maschinen mit den Betriebsnummern 3001 - 3010 an die K.Bay.Sts.B. ausgeliefert und zunächst in München stationiert. Sie erwiesen sich als ausgezeichnete Schnellläufer und den S3/5-Maschinen bei Geschwindigkeiten über 100 km/h deutlich überlegen.

Die Atlantics wurden vor schnellen, selten anhaltenden Zügen eingesetzt.

Als 1920 die deutschen Länderbahnen zu den "Reichseisenbahnen" verschmolzen, erstritten sich die Bayern eine gewisse Selbständigkeit. Auf dem Gebiet der "Gruppenverwaltung Bayern" fuhren daher bis zu Beginn der 30er Jahre Lokomotiven mit bayerischen Betriebsnummern und Länderbahnlackierung.

Im Nummernplan der DRG waren noch für fünf Maschinen die Betriebsnummern 14 141 - 14 145 vorgesehen, doch der Ersatz durch stärkere Lokomotiven führte schließlich in den Jahren 1925 und 1926 zur Ausmusterung. Es blieb kein Exemplar erhalten.

### Modell

Das Modellset beinhaltet zwei Lokomotiven jeweils mit Tender. Die Lokomotiven verfügen über eine detaillierte Nachbildung der Heusinger-Steuerung sowie über ein angedeutetes Innentriebwerk. Diverse Achsen können über Schieberegler oder Kontaktpunkte verstellt

werden. An den Tendern wechselt die Beleuchtung in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung zwischen rot und weiß.

Gekuppelte Lok-Tenderkombinationen werden als Block installiert.



3010

BAYERN

## 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.

