

Schnellzuglokomotive S10 der Lübeck-Büchener Eisenbahn

Vorbild

Für den schweren Schnellzugverkehr zwischen Hamburg, Lübeck und Travemünde beschaffte die LBE Schnellzuglokomotiven, deren Konstruktion sich an die preußische S10 anlehnte und auch bei der LBE als S10 bezeichnet wurde. Die Lokomotiven wurden von Henschel unter Georg Heise entwickelt und zwischen 1912 und 1932 geliefert. Gegenüber dem Vorbild der preußischen Staatsbahn wurde entsprechend den Bedürfnissen der relativ kurzen Strecken der Kessel etwas kleiner gehalten und der Achsstand zwischen der 2. und 3. Kuppelachse verkürzt.

Die Maschinen wurden mit einem für das LBE-Streckennetz vollkommen ausreichenden dreiachsigen Tender 3T16 gekuppelt. Dadurch konnten die Lokomotiven auf den vorhandenen Drehscheiben gewendet werden.

Die Höchstgeschwindigkeit der Maschinen wurde auf 110 km/h festgelegt. Die Strecke Hamburg – Lübeck konnte damit in knapp einer Stunde mit Zuggewichten von 500 – 600t bewältigt werden.

Die sieben bis 1919 beschafften Lokomotiven (Nr. 11-17) waren als Vierzylindermaschinen ausgeführt. Ab 1922 wurde entsprechend der bei der preußischen Staatsbahn erfolgreich eingeführten S10.2 auch bei den LBE-Lokomotiven ein Dreizylindertriebwerk eingesetzt. Bis 1932

wurden acht Maschinen beschafft, die auch bei der LBE als S10.2 bezeichnet wurden (Nr. 18-25).

Aufgrund der guten Erfahrungen mit der S10.2 und Problemen mit Anrissen im Zylindergußstück bei zwei S10 wurden in den Jahren 1924 und 1925 die vier jüngeren Vierlings-S10 (Nr. 14-17) in Dreizylindermaschinen umgebaut.

Bei der Übernahme der LBE durch die Reichsbahn zum 1. Januar 1938 wurden die Vierzylinderlokomotiven als 17 141 – 17 143 und die Dreizylinderlokomotiven als 17 301 – 17 312 eingegliedert. Die Lokomotiven wurden hauptsächlich in ihrem angestammten Raum eingesetzt.

Nach dem Krieg kamen einige Maschinen zur RBD Münster. Diese Lokomotiven wurden bis 1948 ausgemustert. Die 17141 gelangte zur RBD Magdeburg und wurde 1950 ausgemustert. 17142 und 17143 verblieben nach dem Krieg in Polen und waren als Pk1-4 und Pk1-5

bis Mitte der 1950er Jahre im Einsatz.

Kein Exemplar ist erhalten geblieben.

Baureihe.....	17.1/17.3
.....	(LBE S10/ S10.2)
Bauart	2'C h4/2'C h3
Leistung	1200 PSi
Höchstgeschwindigkeit.....	110 km/h
Länge über Puffer	18.650 m/ 19.098 m
Dienstgewicht.....	100/ 110 t
Hersteller.....	Henschel
Baujahre.....	1912-1932
Stückzahl	15
Verbleib.....	Ausmusterung bis 1950

Modell

Das Modellset beinhaltet zwei Lokomotiven mit Tender (Bauzustand kurz nach der Lieferung und gegen Ende der 1930er Jahre).

Die Lokomotiven verfügen über eine detaillierte Nachbildung der Heusinger-Steuerung sowie über ein angedeutetes Innentriebwerk.

Diverse Achsen können über Schieberegler oder Kontaktpunkte verstellt werden.

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



Lokfuehrer_schaut_rueckwaerts

(sinnvoll in Verbindung mit „Lokfuehrer_schaut“)

- Der Lokführer schaut nach hinten 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.



Schlusscheibe_vorne

- Die Schlusscheibe wird an den Rangierergriff gehangen. Sie dient als vereinfachtes Zugschluss-Signal am Tage für Solofahrten rückwärts.



Vorbildgemäß wechselt die Beleuchtung nicht automatisch bei Fahrtrichtungswechsel. Eine manuelle Änderung ist jedoch möglich:

Linse_rot_vorne

- Die weiße Beleuchtung wird gegen eine rote Beleuchtung getauscht
Anmerkung: Der Lichtkegel wird 25m unter die Fahrbahn versetzt und ist bei unverhältnismäßig hohen Brücken evtl. sichtbar.



Linse_weiss_oben_vorne

- Die weiße Beleuchtung der dritten Lampe des Spitzensignals wird ein-/ ausgeschaltet.
Anmerkung: Standardmäßig ist die Beleuchtung eingeschaltet. Bei aufgesetzter dritter Lampe und eingeschalteter „Linse rot“ sollte die Beleuchtung ausgeschaltet werden.

Tender

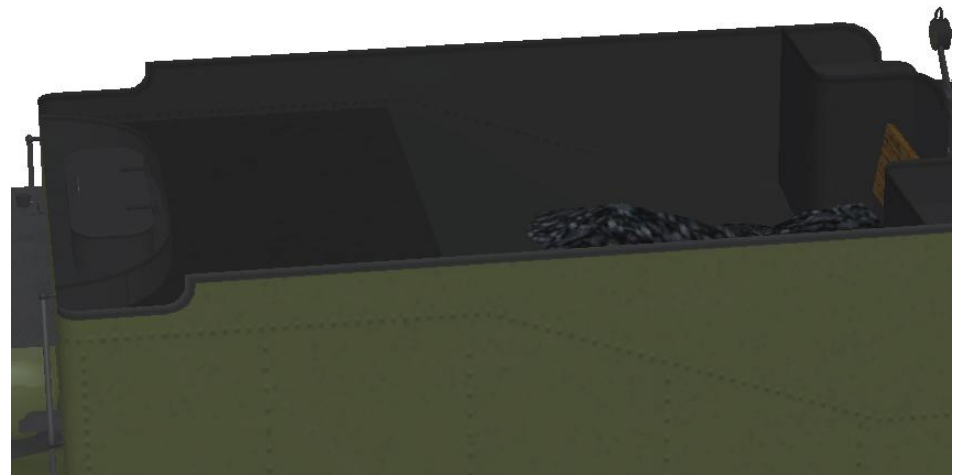
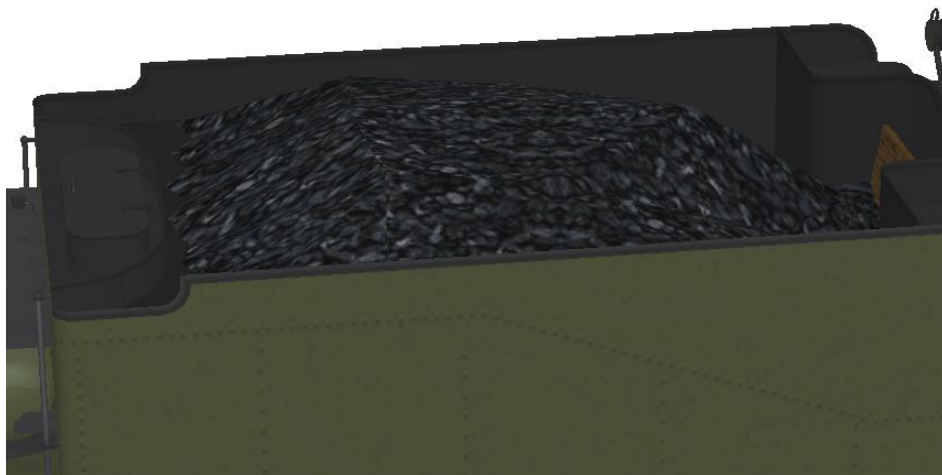
Lampe_oben

- Die dritte Lampe wird aufgesetzt.



Kohle

- Die Kohlemenge im Tender kann verändert werden



Wasserkasten

- Der Wasserkastendeckel wird geöffnet.



Schlusscheibe_hinten

- Die Schlusscheibe wird an den Rangierergriff gehangen. Sie dient als vereinfachtes Zugschluss-Signal am Tage für Solofahrten vorwärts.



Vorbildgemäß wechselt die Beleuchtung nicht automatisch bei Fahrtrichtungswechsel. Eine manuelle Änderung ist jedoch möglich:

Linse_rot_hinten

- Die weiße Beleuchtung wird gegen eine rote Beleuchtung getauscht
Anmerkung: Der Lichtkegel wird 25m unter die Fahrbahn versetzt und ist bei unverhältnismäßig hohen Brücken evtl. sichtbar.



Linse_weiss_oben_hinten

- Die weiße Beleuchtung der dritten Lampe des Spitzensignals wird ein-/ ausgeschaltet.
Anmerkung: Standardmäßig ist die Beleuchtung eingeschaltet. Bei aufgesetzter dritter Lampe und eingeschalteter „Linse rot“ sollte die Beleuchtung ausgeschaltet werden.

