

Schnellzuglokomotive S 3/6 der DRG/ Gruppenverwaltung Bayern (2. Bauform)

Vorbild

Insgesamt 159 Maschinen der Gattung S3/6 wurden in 15 Lieferserien von 1908 bis 1930 für den Schnellzugbetrieb in Bayern und in der Pfalz beschafft. 141 Maschinen wurden von Maffei gebaut, 18 Maschinen wurden 1930 von Henschel nach Original-Plänen gefertigt.

Die Maschine mit der Achsfolge 2'C1' wurde unter der Leitung von Anton Hammel als Weiterentwicklung der badischen IV f konstruiert. Sie hatte ein 4-Zylinder-Verbundtriebwerk mit Antrieb auf die mittlere Kuppelachse, wobei die größeren Niederdruckzylinder außen lagen. Die Höchstgeschwindigkeit der Maschinen lag bei 120 km/h. 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.

Bei den Lieferserien lassen sich 5 Bauformen unterscheiden:

1. Ursprungsbauf orm (Maschinen 3601-3623 und 3642-3644, entsprechend 18401-18421)

2. Die „Hochhaxigen“ mit größerem Kuppelraddurchmesser und gerader Führerstandsfront (Maschinen 3624-3641, entsprechend 18441-18458).

3. Maschinen für das Pfalzbahnnetz mit verkürztem Radstand und Windschneidenfront (Maschinen 341-350, 3645-3679, entsprechend 18422-18434 und 18461-18478).

4. Detailverbesserte Nachkriegsmaschinen für die DRG (Maschinen 3680-3709, entsprechend 18479-18508). Zu den markanten Veränderungen zählt das wiederum abgeänderte Führerhaus mit gerader Front und im Fensterbereich nach innen geneigten Seiten.

5. Maschinen mit weiteren Detailverbesserungen, z.B. größeren Hochdruckzylindern und einem höheren Kesseldruck, für die DRG (Maschinen 18509-18548).

Schließlich gab es von 1953 - 1957 bei der Bundesbahn noch eine Umbauaktion für 30 Maschinen der 5. Bauform. Dabei wurden geschweißte Hochleistungskessel und moderne Führerhäuser eingebaut. Diese

Lokomotiven wurden nun als Baureihe 18.6 geführt.

Als letzte Maschine dieser sehr erfolgreichen Schnellzuglokomotiven aus der Länderbahnzeit wurde die 18505 im Jahre 1969 abgestellt. Einige Exemplare verschiedener Bauformen sind als Museumsstücke erhalten geblieben.

Baureihe	18.4
..... (S3/6 2. Bauform)	
Bauart	2'C1'h4v
Leistung	1815 PSi
Höchstgeschwindigkeit.....	120 km/h
Länge über Puffer	22.095 m
Dienstgewicht.....	150 t
Hersteller.....	Maffei
Baujahr	1912
Stückzahl	18
Verbleib.....	Ausmusterung bis 1954
.....	3634 steht im
.....	Deutschen Museum München

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.



Die Achsbeschreibungen im Einzelnen

Lokomotive

Lokfuehrer

- Lokführer und Heizer werden aus dem Führerhaus entfernt



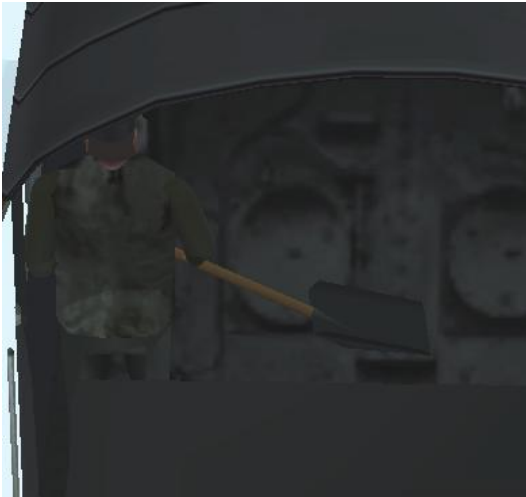
Lokfuehrer_schaut

- Der Lokführer schaut aus dem Fenster



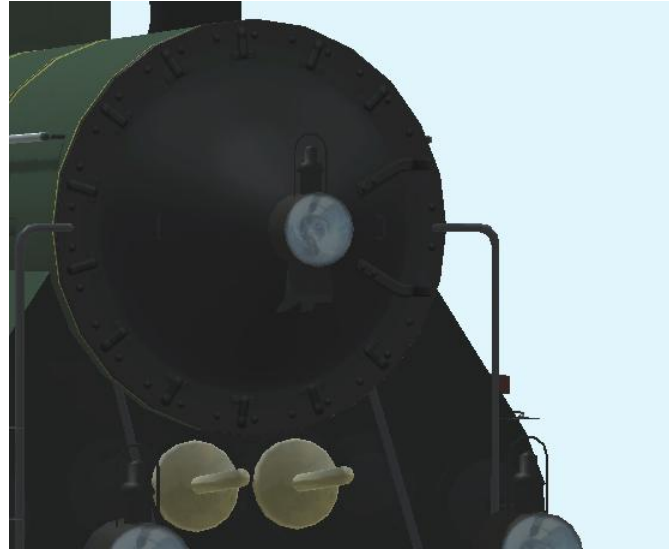
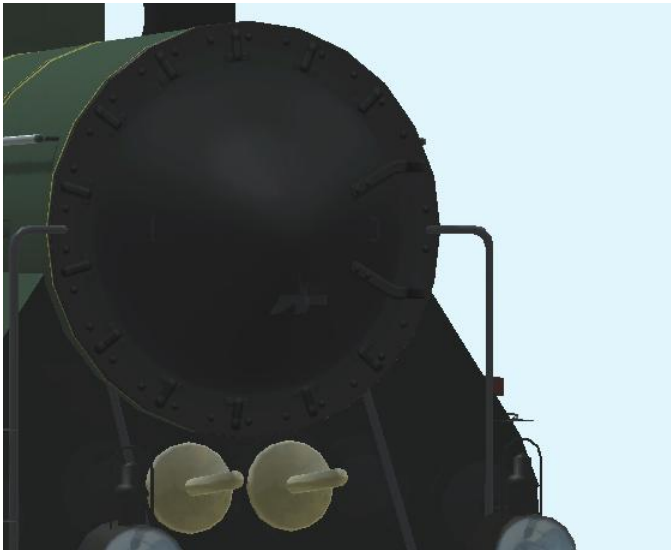
Schaufeln

- 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.



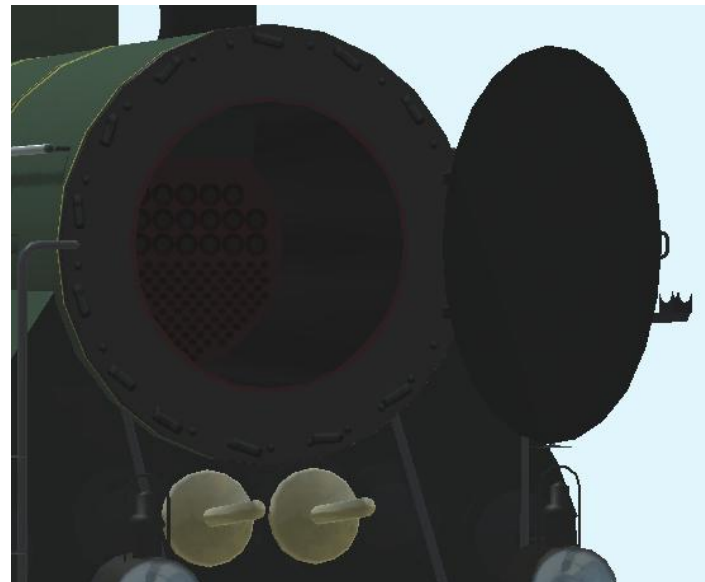
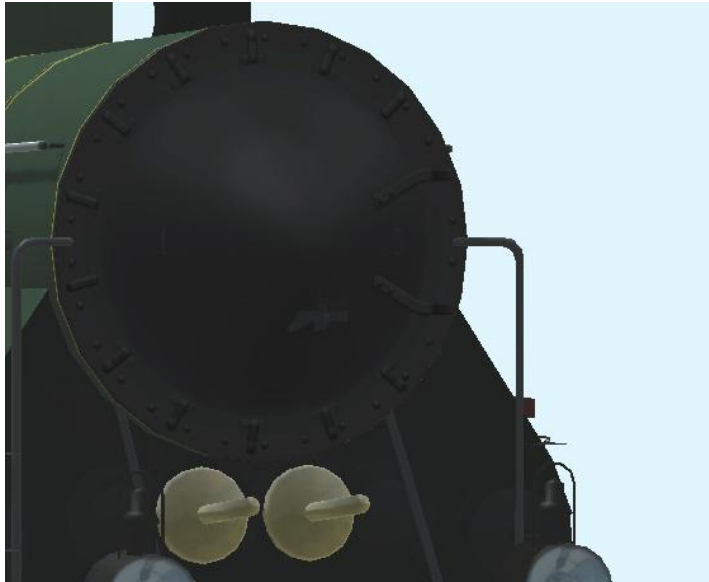
Lampe_oben

- Die dritte Lampe des Spitzensignals wird aufgesetzt.



RK-Tuer

- Die Rauchkammertüre wird geöffnet.



Tender

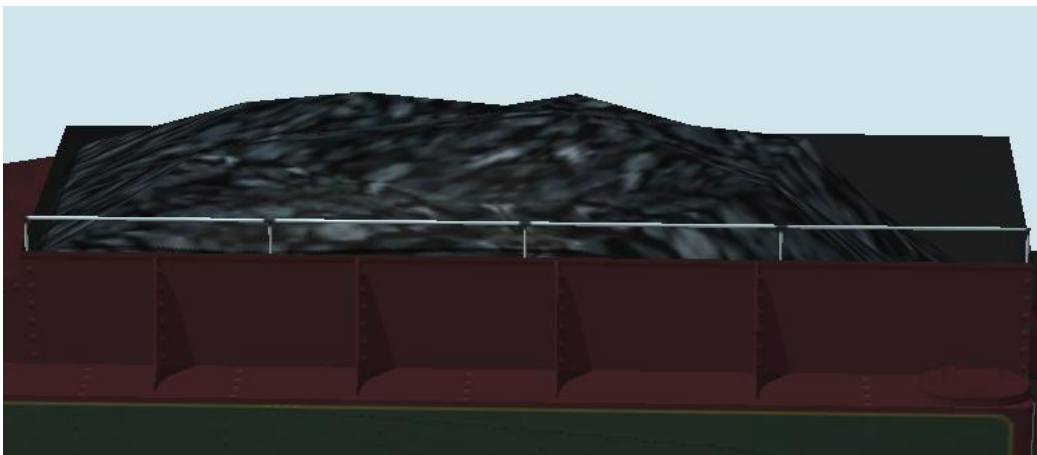
Lampe_oben

- Die dritte Lampe wird aufgesetzt.



Kohle

- Die Kohlemenge im Tender kann verändert werden



Wasserkasten_links

Wasserkasten_rechts

- Die Wasserkastendeckel werden geöffnet.

