

Schnellzuglokomotive S 3/5 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 Haupttyp. Daneben sollte eine gleichartige zweifach-gekuppelte Version in geringer Stückzahl beschafft werden.

Die Lokomotive wurde zunächst als Nassdampfmaschine ausgeführt. Sie sollte einen 300 t-Zug in der Ebene mit 100 km/h und bei 1%

Steigung mit 50-60 km/h ziehen können. Die Höchstgeschwindigkeit sollte 110 km/h betragen. Für die spätere Heißdampfversion sollten die gleichen Geschwindigkeiten mit einem 370 t-Zug erreicht werden.

Die erste Lieferung von 13 Maschinen erfolgte von November 1903 bis Februar 1904. Bis 1907 folgten weitere 26 Nassdampflokomotiven. Von 1906 bis 1911 wurden außerdem 30 Heißdampflokomotiven gebaut. Nach dem 1. Weltkrieg wurden alle noch vorhandenen Nassdampf-Maschinen (19 Lokomotiven mußten abgegeben werden) mit einem Überhitzer ausgerüstet.

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.

Von der DRG wurden die Lokomotiven als Baureihe 17.4 bzw. 17.5 eingruppiert. Sie waren bis Anfang 1946 im Einsatz, zuletzt noch vor Personenzügen.

Die letzte Maschine wurde 1948 ausgemustert. Es ist kein Exemplar erhalten geblieben.

Baureihe	17.4/17.5
Bauart	2'Cn4v/2'Ch4v
Leistung	1100/1250 PSi
Höchstgeschwindigkeit.....	110 km/h
Länge über Puffer	19.225 m
Dienstgewicht	120,3 t
Hersteller	Maffei
Baujahr	1903-1911
Stückzahl	39/30
Verbleib	Ausmusterung bis 1948
.....	keine Maschine 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.

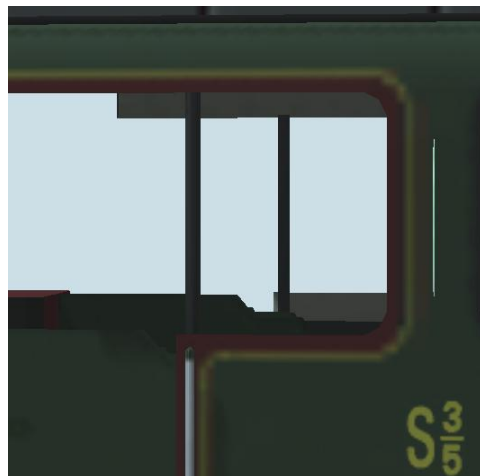


Die Achsbeschreibungen im Einzelnen

Lokomotive

Lokfuehrer

- Lokführer und Heizer werden aus dem Führerhaus entfernt



Lokfuehrer_schaut

- Der Lokführer schaut aus dem Fenster



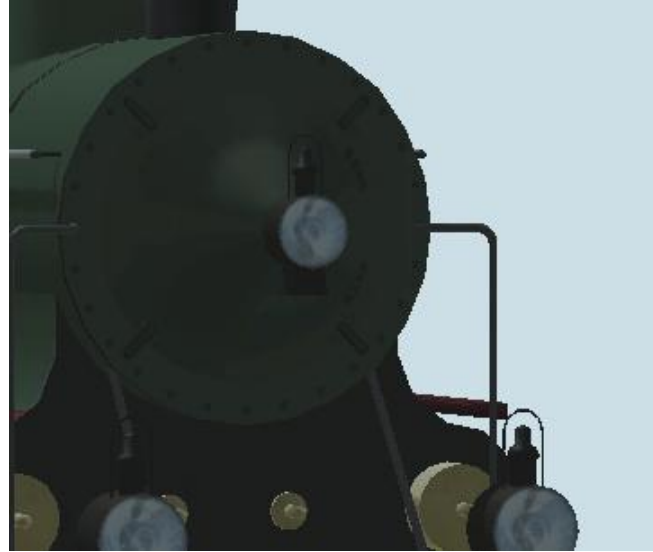
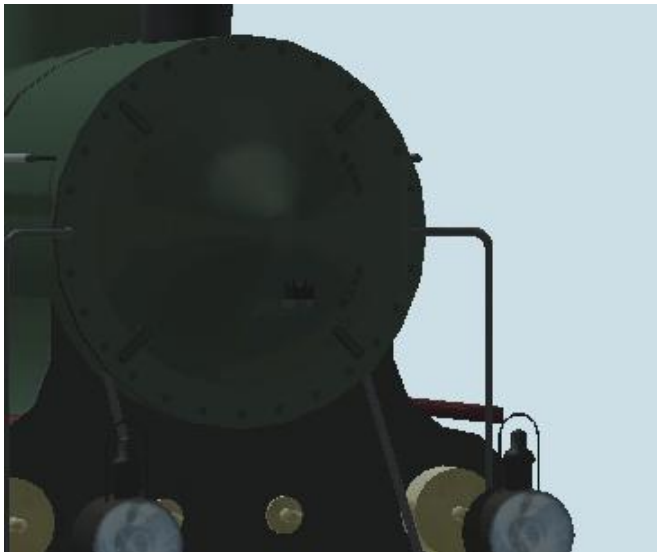
Schaufeln

- 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.



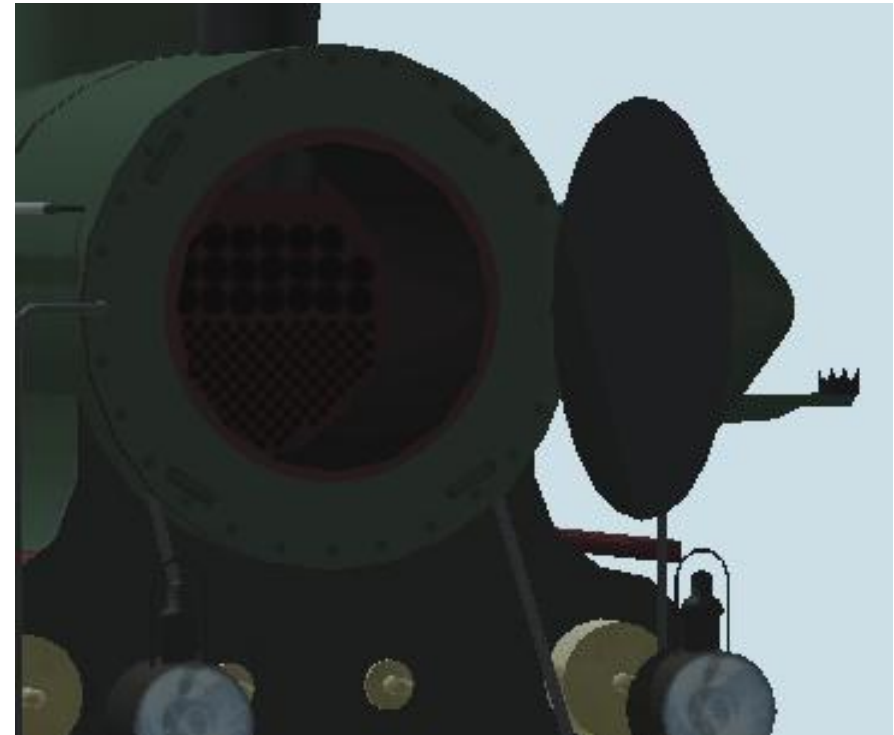
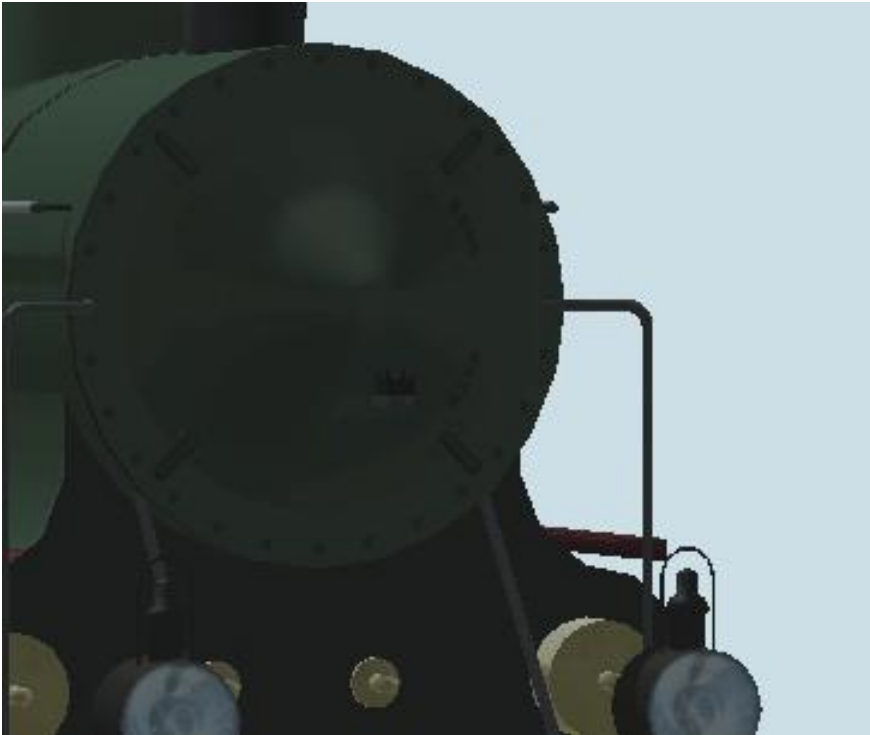
Lampe_oben

- 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.

