

Bayerische S 2/5

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 130 km/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, zum Beispiel dem Orient-Express und dem Nord-Süd-Express eingesetzt.

Ab 1911 wurden einige Maschinen an die inzwischen zur K.Bay.Sts.B. gehörende Pfalzbahn überstellt. Sie versahen dort ihren Dienst vor Schnellzügen zwischen Ludwigshafen und Strassburg.

Im Nummernplan der DRG wurden noch fünf Maschinen mit den Betriebsnummern 14 141 - 14 145 geführt, 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.



Die Achsbeschreibungen im Einzelnen

Lokomotive

Lokfuehrer

- Lokführer und Heizer werden aus dem Führerhaus entfernt



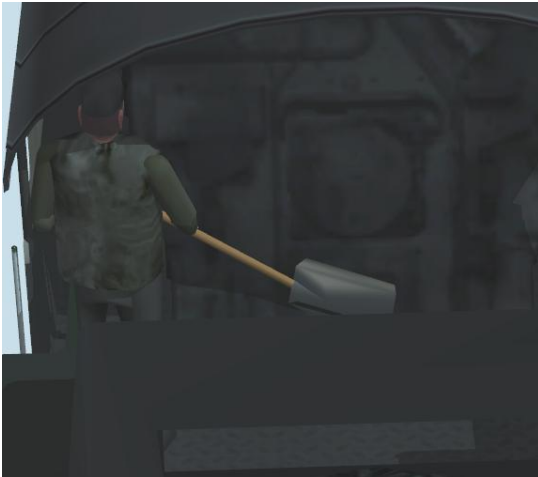
Lokfuehrer_schaut

- 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.



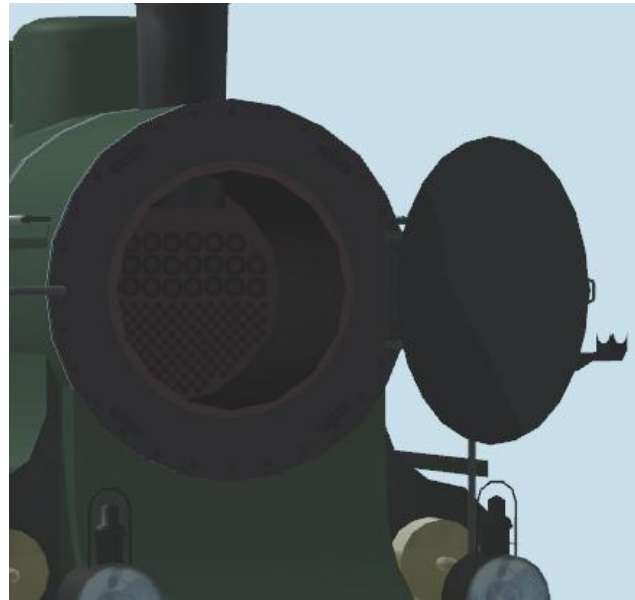
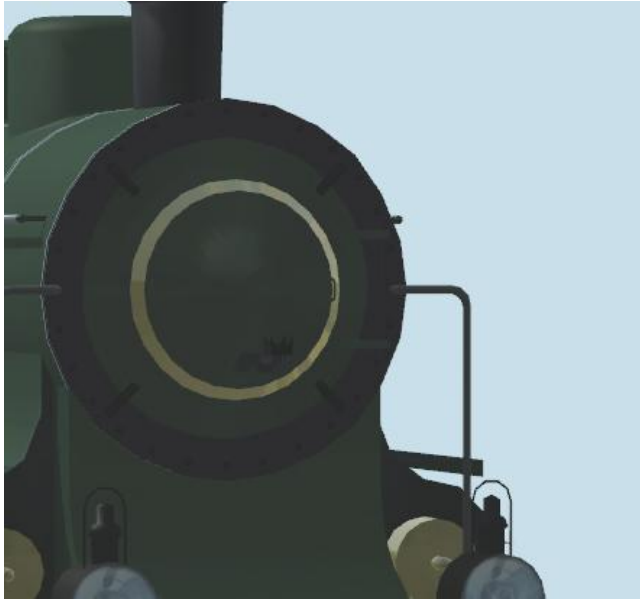
Lampe_oben

- 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.

