

Baureihe 15^o (Bayerische S 2/6) - die Königin der Dampflokomotiven

Nach den Schnellfahrversuchen der Preussischen Staatseisenbahnen zu Beginn dieses Jahrhunderts, griff man diesen Gedanken auch in Bayern auf. Unter der Leitung von Anton Hammel entstand im Jahre 1906 bei J.A. Maffei in München die Schnellzuglokomotive S 2/6, eine der imposantesten Lokomotivgattungen der deutschen Länderbahnen. Charakteristische Baumerkmale waren die grossen Treib- und Kuppelräder mit einem Durchmesser von 2'200 mm und die windschnittigen Verkleidungen vor der Rauchkammer, vor dem Führerhaus sowie vor dem Schornstein und vor dem Dampfdom. Die Maschine war für eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h konzipiert und zugelassen. Damit war die Lokomotive, die ein Einzelstück blieb, ihrer Zeit weit voraus. Gleiskörper und Streckenführung der meisten Bahnlinien waren den hohen Beanspruchungen bei derart hohen Geschwindigkeiten noch nicht gewachsen. Die Lokomotive mit der Betriebsnummer 3201 war rechtzeitig zur grossen Jubiläumsausstellung des Königreichs Bayern fertiggestellt worden und präsentierte sich im Jahre 1906 in Nürnberg in einem eleganten grauen Anstrich mit roten Rädern. Im Mai des Jahres 1907 wurde die Maschine in München dem Betriebsdienst zugewiesen. Im Rahmen eines Versuchsprogramms erreichte die S 2/6 mit einem Wagenzug von 150 t auf der Strecke zwischen München und Augsburg am 1. Juli 1907 eine Höchstgeschwindigkeit von 154,5 km/h und damit zugleich einen neuen Weltrekord für Dampflokomotiven, der bis zum Jahre 1936 bestehen blieb. Ausserordentlich gut war die Laufruhe der Maschine mit dem Vierzylinder-Verbundtriebwerk auch im Bereich der Höchstgeschwindigkeit. Mit nur zwei gekuppelten Radsätzen entsprach die Lok aber nicht mehr den inzwischen gewachsenen Anforderungen im Schnellzugdienst. Beklagt wurden vor allem die häufig auftretenden Anfahrschwierigkeiten vor schweren Zügen. Bereits im Oktober 1910 wurde die S 2/6 an das Pfälzische Netz der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen abgegeben und dort im leichteren Schnellzugdienst von Ludwigshafen nach Strassburg und nach Bingerbrück eingesetzt. Bei der Pfalzbahn erhielt die Lokomotive, die inzwischen in grüner Lackierung gefahren war, einen braunvioletten Anstrich. Erst im Jahre 1922 kehrte die Maschine wieder in ihre bayerische Heimat zurück und war zunächst in München und danach in Augsburg beheimatet. Im Nummernplan der früheren Deutschen Reichsbahn war für die S 2/6 die Betriebsnummer 15 001 vorgesehen. Zu einer Umzeichnung ist es aber nicht mehr gekommen. Ihren letzten öffentlichen Auftritt hatte die Lokomotive, nun wieder im grünen Farbleid, während der Münchner Verkehrsausstellung im Jahre 1925, danach erhielt sie einen Ehrenplatz im Nürnberger Verkehrsmuseum, in dem sie auch heute noch zu bestaunen ist.

Technische Daten

Bauart	2'B 2' h4v	Rostfläche	4,71 m ²
Treib- und Kuppelraddurchmesser	2'200 mm	Verdampfungsheizfläche	214,50 m ²
Laufrad-Durchmesser vorn	1'006 mm	Überhitzerheizfläche	38,00 m ²
Laufrad-Durchmesser hinten	1'006 mm	Zylinder-Durchmesser	410/610 mm
Länge über Puffer	21'182 mm	Kolbenhub	640 mm
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h	Achslast max.	16,0 Mp
Kesseldruck	14 kp/cm ²	Lokreibungslast	32,0 Mp
Tender	bay. 2'2' T 26	Lokdienstlast	83,4 Mp

Aus dem Taschenbuch "Deutsche Dampflokomotiven" von Horst J. Obermayer

ZERTIFIKAT

Die LEMACO-Modelle in HO, Massstab 1 : 87

Wahre Bijous der LEMACO-Modellbauer. Die Modelle wurden in präziser Handarbeit aus über 550 Messingteilen zusammengebaut, fein lackiert und beschriftet.

Technische Daten:	Länge über Puffer (Lok und Tender)	247 mm
	Gewicht	340 g
	Min. Radius	600 mm
	Stromaufnahme unbelastet bei 12 V	120 mA

Folgende Stückzahlen wurden gebaut:

Kat. No HO-058	K.Bay.Sts.B. S 2/6 3201, grün/rot	1 - 150	150 Exempl. 1994/95
Kat. No HO-058/1	K.Bay.Sts.B. S 2/6 3201, rot/schwarz	1 - 150	150 Exempl. 1994/95
Kat. No HO-058/2	K.Bay.Sts.B. S 2/6 3201, grau/rot	1 - 75	75 Exempl. 1994/95

Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

- Führerstand mit fein detaillierter Inneneinrichtung
- Rauchkammertüre zum Öffnen mit detaillierter Rauchkammer. Vorsicht! Zum Öffnen nur an Lampenhalterung und nicht an der

Lampe ziehen!

- Treibräder gefedert
- Radreifen und Gestänge aus Neusilber
- Federpuffer
- Antrieb durch SM-1530 Präzisionsmotor, 12-14 V Gleichstrom
- Genaue Wiedergabe der Innensteuerung mit gekröpfter Treibachse und Bremsgestänge
- Fahrtrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung 1,5 V
- Modellkupplung, auswechselbare Märklin- und Fleischmann-Kupplungshaken liegen bei