

BAUREIHE 15⁰ (BAYERISCHE S 2/6) - DIE KOENIGIN 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 solch 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-Verbund-Triebwerk auch im Bereich der Höchstgeschwindigkeit. Mit nur zwei gekuppelten Radsätzen entsprach die Lok aber nicht mehr den gewachsenen Anforderungen im Schnellzugdienst. Beklagt wurden vor allem die häufig auftretenden Anfahrtsschwierigkeiten 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 Münchener Verkehrsausstellung im Jahre 1925, danach erhielt sie einen Ehrenplatz im Nürnberger Verkehrsmuseum, in dem sie auch heute noch zu bestaunen ist.

Technische Abmessungen und Daten

Bauart:	2'B 2' h4v	Rostfläche:	4,71 m ²
Treib- u. Kuppelrad-Durchmesser:	2'200 mm	Verdampfungsheizfläche:	214,50 m ²
Lauf- u. Kuppelrad-Durchmesser, vorn:	1'006 mm	Ueberhitzerheizfläche:	38,00 m ²
Lauf- u. Kuppelrad-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
Leistung:	- PSi	Lokreibungslast:	32,0 Mp
Kesselüberdruck:	14 kp/cm ²	Lokdienstlast:	83,4 Mp
Tender:	bay 2'2' T 26		

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

Das LEMACO Prestige Modell in Spur N, Kat.-Nr. N-007

Ein wahres Bijou der LEMACO-Modellbauer. Die Lokomotive wurde in präziser Handarbeit aus 300 Messingteilen gebaut, fein lackiert und beschriftet.

<u>Auflagen:</u> Kat.-Nr. N-007	grün	500 Exemplare	1990
Kat.-Nr. N-007/1	rot	250 Exemplare	1990
Kat.-Nr. N-007/2	grau	250 Exemplare	1990 + verwittert N-007/2V
Kat.-Nr. N-007/V	grün	100 Exemplare	1992

Alle Modelle sind einzeln numeriert und datiert.

Masstab:	1:160	Länge über Puffer:	136 mm
Antrieb:	Tenderantrieb durch einen 5-poligen Präzisionsmotor, 12 Volt Gleichstrom	Gewicht:	100 g
Stromaufnahme:	70 - 80 mA	Min. Radius:	222 mm

Treppen: Front- sowie Führerhaustreppen sind dem Modell beigelegt und können mittels Schraube als Vitrinenversion oder für den Betrieb auf grossen Radien angebracht werden.