

S 3/6

Aus Modellbau-Wiki

Die **Schnellzug-Dampflokomotiven** der Baureihe **S 3/6 der Königlich Bayerischen Staatsbahn**, später als Baureihe 18.4-5 auch bei der Deutschen Reichsbahn, hatten die Achsfolge 2'C1' (daher rührt auch der Name Pacific-Loks). Insgesamt wurden 159 Exemplare gebaut; 89 für die Bayerische Staatsbahn. Noch in der Nachkriegszeit eingesetzt.

Die von der Firma Maffei entwickelte S 3/6 war eine Weiterentwicklung der Badischen IV f-Lok. Wie diese hatte die S 3/6 ein Vierzylinder-Verbundtriebwerk mit Einachs Antrieb auf die zweite Kuppelachse.

Mit Ausnahme der Serien d und e, die einen Kuppelraddurchmesser von 2.000 mm aufwiesen, hatten die S 3/6 einen Kuppelraddurchmesser von **1.870 mm** der drei Antriebsachsen, der einen Einsatz sowohl im Hügelland als auch im Flachland zuließ.

Die Höchstgeschwindigkeit der Lokomotiven betrug 120 km/h; die Kraftleistung wurde im Lauf der Baujahre von 1.770 PSi bis auf 1.830 PSi gesteigert.

Inhaltsverzeichnis

- 1 Die Zeit bei der Deutschen Bundesbahn
- 2 Das Ende, ein Museumsexemplar und bei Märklin & Co
- 3 Siehe auch
- 4 Weblinks
- 5 Literatur

Die Zeit bei der Deutschen Bundesbahn

DB-Baureihe 18.6, die Nummerierung lautete bei der DB dann von 18 601 bis 630. Die Baujahre der Umbauten: 1953–1957.

Länge über Puffer: 22.862 mm
Dienstmasse: 96,1 t
Reibungsmasse: 53,3 t
Radsatzfahrmasse: 18,1 t
Indizierte Leistung: 1.430 kW
HD-Zylinderdurchmesser: 440 mm
Kesselüberdruck: 16 bar
Rostfläche: 4,09 m²
Überhitzerfläche: 73,94 m²
Verdampfungsheizfläche: 194,77 m²
Ausmusterung: 1965

In den 1950er Jahren unterzog die Deutsche Bundesbahn einen großen Teil ihres Fahrzeugparks einer Modernisierung. Dabei wurden auch 30 Exemplare der Baureihe 18.5 durch die Firmen Krauss-Maffei und Henschel umgebaut. Hierbei handelte es sich um zwischen 1927 und 1930 von der Reichsbahn beschaffte Lokomotiven der Serien l bis o.

Diese Exemplare erhielten in den Ausbesserungswerken Ingolstadt und München-Freimann vom Betriebswerk Minden und der Firma Krauss-Maffei entwickelte neue *Ersatzkessel* mit Verbrennungskammer. Außerdem erhielten die Lokomotiven neue Führerhäuser und Mehrfachventil-Heißdampfregler. Weitere geplante Umbaumaßnahmen, z.B. neue Zylinderblöcke, wurden nicht vorgenommen.

Die zwischen 1953 und 1957 in Dienst gestellten umgebauten Lokomotiven erhielten die neuen Betriebsnummern 18 601 bis 630 und wurden im Schnellzugdienst eingesetzt, wo sie in ihrer Leistung fast an die Baureihe 01 heranreichten. Stationiert waren sie in den Bahnbetriebswerken Darmstadt, Hof, Regensburg, Nürnberg Hbf, Lindau und Ulm.

Das Ende, ein Museumsexemplar und bei Märklin & Co

Obwohl die modernisierten Lokomotiven sehr leistungsstark waren und auch als wirtschaftlichste Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn galten, wurden sie schon zwischen 1961 und 1965 vollständig ausgemustert.

Der Grund dafür war, dass beim Umbau die Pumpenträger direkt am Kessel angeschweißt worden waren, was zu Rissbildungen führte. Der Kesseldruck musste deshalb von 16 auf 14 bar reduziert werden, wodurch die Lokomotiven erheblich an Leistung einbüßten.

Die letzten Lokomotiven (mit der Betr.Nr. 18 622 und 18 630) wurden 1965 in *Lindau im Bodensee* (<http://de.wikipedia.org/wiki/Lindau>) außer Dienst gestellt und 1966 verschrottet.

Erhalten blieb die Lok 18 612, die noch im Deutschen Dampflokomotiv-Museum besichtigt werden kann.

Modelle bei Märklin:

- Schlepptenderlokomotive mit echtem Dampftrieb. Märklin-Spur 1-Artikel-Nr. **55005** im grünen Länderbahn-Betriebszustand der Epoche I von 2005. Das Modell hat ein Fahrgestell und Lok-Aufbau aus Metall. Eine Lokomotive mit echtem Dampfkessel und durch die Zylinder über Treib- und Kuppelstangen auf 3 Achsen angetrieben, 2 Haftreifen. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Eingebauter Raucheinsatz mit Schalter. Dampflok-Betriebsgeräusch, Raucheinsatz, Pfeifsignal sowie Anfahr- und Bremsverzögerung mit Control Unit oder Systems digital schaltbar. Weitere Betriebsgeräusche mit Systems digital schaltbar. Führerstand mit Inneneinrichtung. Angesetzte Griffstangen aus Metall. Drahtlose Funkfernsteuerung für Fahrtrichtung und stufenlos regelbare Geschwindigkeit. Lok-Empfänger im Tender eingebaut, der Sender gehört ebenfalls zum Lieferumfang. Beheizung des Wasserkessels aus einem mit handelsüblichem Feuerzeuggas befüllbaren Gastank. Eingebautes Sicherheitsventil und Manometer. Befahrbarer Mindestradius 1020 mm. Länge über Puffer 67,0 cm. Nur im Außenbereich zu betreiben. Eine Wasserfüllung erlaubt eine Fahrzeit von 20 bis 30 Minuten.

- Set mit 2 Schlepptender-Dampflokomotiven "S 3/6". Märklin-H0-Art.Nr. **3718** von 2008, Set: 2 Pacific-Schnellzuglokomotiven bayerischer Bauart. Ursprungsversion war die Reihe S 3/6 der Königlich Bayerischen Staatsbahn (K.Bay.Sts.B.) in Länderbahn-Farbgebung. Nachkriegsversion Baureihe 18.4 der Deutschen Bundesbahn (DB) mit Windleitblechen in Einheits-Lackierung rot/schwarz.

Siehe auch

- Baureihe 03 (Bj. zwischen 1930 und 1938, Einheitslokomotiven)

Weblinks

Der Absatz Vorbild basiert auf den Artikeln [1] (http://de.wikipedia.org/wiki/S_3/6) aus der freien Enzyklopädie Wikipedia (<http://de.wikipedia.org/>) und wurde für die **Modellbau-Wiki** stark verkürzt. In der Wikipedia ist eine Liste der Autoren (http://de.wikipedia.org/w/index.php?title=S_3/6&action=history) verfügbar.

- Bilder der restaurierten 18 478 (<http://www.eisenbahnwelten.de/18478.htm>)
- Bericht über die 18 478 (http://www.bayerisches-eisenbahnmuseum.de/Fahrzeuge/18_t.htm)
- Artikel über 3634 (18 451) des Deutschen Museums in München (<http://www.deutsches-museum.de/sammlungen/ausgewaehlte-objekte/meisterwerke-ii/dampflok/>)

Literatur

- Manfred Weisbrod: *Das große Typenbuch deutscher Lokomotiven*. Transpress Verlag, Berlin, 1994. ISBN 3-344-70751-5
- *Bayerische S 3/6 - Die berühmte süddeutsche Vierzylinder-Verbundlok* - GeraNova, Bahn-Baureihen Nr. 6
- Steffen Lüdecke: *Die Baureihe 18.4–6 - Geschichte einer legendären Dampflokomotive*. Eisenbahn-Kurier Verlag, Freiburg/Breisgau 1985. ISBN 3-88255-118-6
- Eisenbahn-Fahrzeug-Archiv <1.1>, S. 147–152, 259–260
- Eisenbahn-Fahrzeug-Archiv <2.5>, S. 174–180, 379
- Deutsches Lok-Archiv <2>, S. 47–48
- Märklin Magazin 1/72, S. 27–29, 40: *Die Dampflokomotiven der Baureihe 18.4*
- Wolfgang Messerschmidt: *Schnellzuglok S 3/6*. in: Märklin Magazin 6/2001, S. 88–92
- Andreas Knipping: *100 Jahre S 3/6 Königin der Schnellzugloks*, Eisenbahn-Kurier Special 88, Freiburg, 2008.
- Helmut Tauber, Steffen Lüdecke: *Die legendäre bayerische S 3/6 - Königin unter den Dampflokomotiven*. EK-Verlag, Freiburg, 2008. ISBN 978-3-88255-304-8

Von „http://www.modellbau-wiki.de/w/index.php?title=S_3/6&oldid=52720“

Kategorien: Baureihe (Eisenbahn) | Produkt (Modelleisenbahn) | Epoche II (Deutschland) | Epoche III (Deutschland)

- Diese Seite wurde zuletzt am 16. September 2014 um 20:05 Uhr geändert.
- Der Inhalt ist verfügbar unter der Lizenz GNU Free Documentation License 1.2.