

Insider Jahreslokomotiven Spur H0



2007

39050 Insider Jahreslokomotive H0 2007



Schleptenderlokomotive BR 05 der DB.

Betriebszustand der 05 003 ab 1950 ohne Stromlinienverkleidung.

Achsfolge 2' C 2'. 3 Achsen angetrieben. mfx-Decoder, geregelter Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus und Geräuschgenerator, wartungsfreie warmweiße Leuchtdioden. Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Dampflok-Fahrgeräusch, Lokpfeiff sowie Abfahr und Bremsverzögerung. Flackerlicht in der Feuerbüchse, Geräusch von Luftpumpe und Bremsen, Rangierpfeiff. Rauchsatz 7226 nachrüstbar. Ansteckbare Kolbenschutzrohre.

Tender aus Metall.

Befahrbarer Mindestradius 360 mm

Länge 30,7 cm

€ 499.00

Baureihe 05: Höhenflüge auf Schienen.

Mit der Eisenbahnindustrie entwickelte die DRG neue Konzepte wie die "Fliegenden Züge" auf ausgewiesenen Schnellbahnstrecken. Die vorherrschende Dampftraktion wurde nicht in Frage gestellt, vielmehr forderte die Reichsbahn eine neue Generation von Einheitslokomotiven für den Fernverkehr mit 175 km/h.

Die physikalischen Grenzen der klassischen schnellfahrenden Dampflokomotive waren bei der Baureihe 01 fast erreicht. Mit einer bislang verfügbaren Dauerleistung von etwa 2.500 PS mussten für höhere Geschwindigkeiten neue Technologien eingesetzt werden: Ein Dreizylinder-Triebwerk mit erhöhtem Kesseldruck. Große Treibräder mit 2,30 m Durchmesser. Ein Fahrgestell wie bei amerikanischen "Hudson"-Lokomotiven mit Achsfolge 2'C 2'. Die Aerodynamik aus dem Flugzeugbau als neuartiges Konstruktionselement für Schienenfahrzeuge. Parallel zu einem ähnlichen Ansatz von Henschel (Baureihe 61) hat Borsig 1935 zwei Giganten präsentiert, die moderne Konstruktion und effektives Design vereinten: die 05 001 und die 05 002 mit vollständig geschlossener Stromlinienverkleidung. Beide Maschinen erfüllten ihre Anforderungen souverän und übertrafen die Vorgaben bei weitem. 1936 wurden bei Testfahrten mit Passagieren über 200 km/h erreicht - ein Rekord, dem andere nationale Eisenbahnen nacheiferten. Die Geschwindigkeit der fliegenden Konkurrenz erschien damals vielleicht noch einholbar. Tatsächlich erwies sich die Marke aber fast 30 Jahre lang als magische Grenze für Reisezüge. Erst die E 03 der DB hat diese Geschwindigkeit nachhaltig in Frage gestellt und damit den heutigen Schnellverkehr greifbar gemacht. Die nachfolgende 05 003 war vermeintlich noch innovativer: ihr Führerstand wurde vorne angeordnet nach dem Vorbild der amerikanischen "Cab Forward"-Lokomotiven. Die direkte und rauchfreie Sicht auf die Strecke sollte die Sicherheit bei hohen Geschwindigkeiten verbessern, die Aerodynamik wurde theoretisch weiter geglättet. Da der Kessel nun aber mit der Rauchkammer zum Tender zeigte, konnte die vorne liegende Feuerbüchse nicht mit normaler Stückkohle beschickt werden. Die Lösung war Kohlenstaub-Feuerung mit mechanisch-pneumatischer Förderung über die ganze Länge des Kessels. 1937 begannen die Testfahrten - und die Schwierigkeiten mit dieser gewagten Konstruktion. Auf dem Förderweg des "Treibstoffs" von über 14 m wirkten sich Qualität, Witterung und Fahrbetrieb unkalkulierbar aus. Eine bedarfsgerechte Dosierung und eine kontinuierliche Verbrennung war kaum zu gewährleisten. Bis auf die präparierten Versuchsfahrten erwies sich die Maschine den erwarteten Spitzenleistungen im Betriebseinsatz nicht gewachsen. 1944 kapitulierte die Reichsbahn: die 05 003 wurde in eine normale Lokomotive umgebaut - mit Steinkohle-Feuerung und ganz ohne Verkleidung. Zu dieser Zeit wurde jede Lok gebraucht, die Paradedepferde dienten als schnelle Arbeitstiere. Alle drei Schnellfahrlokomotiven überstanden das Kriegsende in gutem Betriebszustand und kamen 1950 zur Deutschen Bundesbahn. Da auf absehbare Zeit keine neuen Hochleistungsloks für den Fernverkehr in Aussicht standen, wurden sie nicht wie andere "Splittergattungen" aufgegeben, sondern modernisiert. Inzwischen waren alle Stromlinienloks freigelegt worden, denn wirtschaftliche Reisegeschwindigkeit war wichtiger als spektakuläre Höchstgeschwindigkeit. Die 05er erhielten Witte-Windleitbleche und eine Indusi-Anlage, sie waren damit gut gerüstet für 175 km/h. Allerdings galt zunächst bei der DB für alle Züge generell noch die Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h. In dieser rein zweckmäßigen Form zeigen die Maschinen den nachträglichen Höhepunkt in der Entwicklung der Einheitslokomotiven und zugleich den krönenden Abschluss. Die Baureihe 05 stellte bis 1957 die absoluten Stars im deutschen Fernverkehr - nur die E 19 konnte mithalten. Erst die Neubauprogramme mit der V 200 und der E 10 und die fortschreitende Elektrifizierung des Streckennetzes rückten der 05 zu Leibe, und diesmal gab die DB keine Gnade.

Alle drei wurden 1958 ausgemustert und sollten 1961 zerlegt werden - doch eine kam durch. An der 05 001 zeigte das Nürnberger Verkehrsmuseum historisches Interesse. Die Stromlinienverkleidung wurde rekonstruiert, der rote Anzug lässt allerdings einige Teile der Dampfloktechnik zur Anschauung frei. Seit 1963 wird die Maschine als rollfähiges Exponat erhalten und hat ihren Platz im Hauptgebäude des DB-Museums, wo sie von der Brandkatastrophe am 17. Oktober 2005 verschont blieb.