

Baureihe 05: Höhenfluge auf Schienen

Im Jahr 1926 präsentierte Bosch zwei Giganten, die moderne Konstruktion und effizientes Design miteinander vereinten: die 05 001 und die 05 002 mit vollständig geschlossener Stromlinienverkleidung. Beide Maschinen erfüllten ihre Anforderungen zuverlässig und übertrafen die Vorgaben bei weitem. 1936 wurden bei Testfahrten mit Passagieren über 200 km/h erreicht – ein Rekord, den andere nationale Eisenbahnen nachhelften. Tatsächlich erweckte sich die Marke fast 30 Jahre lang als magische Grenze für Reisende. 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. 1937 begannen die Testfahrten – und die Schwingknoten mit dieser gewagten Konstruktion. Auf dem Förderweg des „Treibstoffs“ von über 14 m wirkten sich Quelltät, Witterung und Fahrbetrieb unakzeptabel aus. Eine bedarfsgerechte Dosierung und eine kontinuierliche Vortriebkraft war kaum zu gewährleisten. 1944 wurde bei der Reichsbahn die 05 003 in eine normale Lokomotive umgebaut – mit Steinbock-Feuerung und ganz ohne Verkleidung.

Alle drei Schnelllokomotiven überstanden das Kriegsende in gutem Betriebszustand und kamen 1950 zur Deutschen Bundesbahn. Da zur absehbaren Zeit keine neuen Hochleistungsloks für den Fernverkehr in Aussicht standen, wurden sie nicht wie andere „Splittergebungen“ aufgegeben, sondern modernisiert. Inzwischen waren alle Stromlinienloks freigelegt worden, denn wirtschaftliche Reisegeschwindigkeit war wichtiger als spektakuläre Höchstgeschwindigkeit. Die über erhaltenen Winter-Wenderräder und eine Indusi-Anlage, sie waren damit gut gerüstet für Höchstgeschwindigkeiten bis 175 km/h. In dieser rein zweckmäßigen Form zeigen die Maschinen den nachträglichen Höhepunkt in der Entwicklung der Einheitslokomotiven und zugleich den ködernen Abschluss: Die Baureihe 05 stellte bis 1967 die absoluten Stars im deutschen Fernverkehr.



1950 Dampflokomotive mit Schlepptender

Vorbild: Schnelllokomotive Baureihe 05 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand der 05 003 ab 1950 ohne Stromlinienverkleidung.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx, geregeltom Hochleistungsantrieb C-Sinus und Geräuschgenerator mit vielen Funktionen. Wartungsfreier Motor in kompakter Bauform im Stahlkessel. 3 Achsen angeordnet. 2 Halbellern. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Rauchsatz 7226 nachrüstbar. Rauchsatzkontakt, Dampflok-Fahrgeräusch, Lokpfeif sowie Anfahr- und Bremsverzögerung mit Lokrot Unit oder Systema schaltbar. Rücklicht in der Feuertür. Berührsiche von Lüftpumpe und Bremsen sowie Ringerpfeif mit Systema schaltbar. weiteres Betriebsgeräusche mit Central Station schaltbar. Tender aus Metall. Feste Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, hinten NEM-aufnahme mit Kurzkupplung. Betätigbarer Mindestradius 350 mm. Absteigbare Kohlenstängenschuttröhre. Länge über Puffer 30,7 cm.

Die Lokomotive 30050 wird im Jahr 2007 in einer einmaligen Serie nur für Insider/Magister gefertigt



H0-Insidermodell 2007: Schnellzug- Dampflokomotive mit Schlepptender Baureihe 05.

HIGHLIGHTS

- Neuentwicklung.
- Lokomotive und Tender vorwiegend aus Metall.
- Hochleistungsantrieb C-Sinus in kompakter Bauform.
- Digital-Decoder mfx und viele Soundfunktionen.

