

Dampflokomotive mit Schlepptender.

H0 - Art.Nr. 39050



Spur: H0 Epoche: III

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

Modell: Mit Digital-Decoder mfx, geregelt Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus und Geräuschgenerator mit vielen Funktionen. Wartungsfreier Motor in kompakter Bauform im Kessel der Lokomotive eingebaut. 3 Achsen angetrieben, Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien, warmweißen Leuchtdioden. Rauchsatz 7226 nachrüstbar. Spitzensignal und Rauchsatzkontakt konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Tender aus Metall. Feste Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, hinten NEM-Aufnahme mit Kurzkupplung. Ansteckbare Kolbenstangen-Schutzrohre. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Länge über Puffer 30,7 cm.

	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Spitzensignal	▪	▪	▪	▪
Rauchsatzkontakt	▪	▪	▪	▪
Lokpfeiff	▪	▪	▪	▪
Dampflok-Fahrgeräusch	▪	▪	▪	▪
Direktsteuerung	▪	▪	▪	▪
Luftpumpe		▪	▪	▪
Feuerbüchsenflackern		▪	▪	▪
Bremsenquietschen aus		▪	▪	▪
Rangierpfeiff		▪	▪	▪
Dampf ablassen			▪	▪
Kohle schaufeln			▪	▪
Schüttelrost			▪	▪

Highlights:







- Neuentwicklung.
- Lokomotive und Tender vorwiegend aus Metall.
- Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus in kompakter Bauform.
- Digital-Decoder mfx und viele Sound-Funktionen.

Die Lokomotive 39050 wird in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt.

Baureihe 05: Höhenflüge auf Schienen. 1926 wurde die deutsche Lufthansa gegründet, ein neuer Verkehrsträger war in ganz Deutschland etabliert. Fünf Jahre später standen mit der Ju 52 leistungsfähige und zuverlässige Verkehrsflugzeuge zur Verfügung, mit denen ein wachsendes Liniennetz bedient wurde. Die Deutsche Reichsbahn erkannte die aufkommende Konkurrenz und versuchte gegenzusteuern. Im Schulterschluss mit der Eisenbahnindustrie wurden neue Konzepte entwickelt 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 Paradeponies 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. Auch die 05 003 mit ihrer bewegten Geschichte lebt heute weiter: als Märklin-Modell im Maßstab 1:87. Schon in dieser Größe wirken die markante Silhouette und die eindrucksvolle Technik kraftvoll und harmonisch. Eine zeitlose und unvergleichliche Lokomotive, deren exakte Reproduktion als High-Tech-Modell erstmals für Märklin Insider Mitglieder hergestellt wird.

Typische Schnellzüge aus der frühen DB-Zeit bilden die Schürzenwagen Art.-Nr. 43232, 43242 und 43272.

Eigenschaften:      

Veröffentlichung(en) in: Gesamtprogramm 2007/2008 - Neuheiten-Prospekt 2007