

Güterzug-Dampflokomotive mit Schlepptender.

H0 - Art.Nr. 37810



Spur: H0 Epoche: III

Vorbild: Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 50 der Deutschen Bundesbahn (DB), mit Kohlen-Schlepptender als Einheits-Kastentender 2'2'T26 in der Ursprungsform. Mit Witte-Windleitblechen, Regelführerhaus, langem Umlauf vorne zur Rauchkammer schräg abfallend, DB-Reflexglaslampen und einseitigem Indusi. Betriebsnummer 50 1013. Betriebszustand um 1965.

Modell: Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Glockenanker und Schwungmasse im Kessel. 5 Achsen angetrieben. Haftreifen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Gleisradiusbezogen verstellbare Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender. Hinten am Tender und vorne an der Lok kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenschutzrohre und Bremsschläuche liegen bei. Länge über Puffer 26,4 cm.

	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Spitzensignal	▪	▪	▪	▪
Rauchsatzkontakt	▪	▪	▪	▪
Dampflok-Fahrgeräusch	▪	▪	▪	▪
Lokpfeif	▪	▪	▪	▪
Direktsteuerung	▪	▪	▪	▪
Bremsquietschen aus		▪	▪	▪
Luftpumpe		▪	▪	▪
Rangierpfeif		▪	▪	▪
Dampf ablassen		▪	▪	▪
Glocke			▪	▪
Kohle schaufeln			▪	▪
Schüttelrost			▪	▪
Injektor			▪	▪

Highlights:

- Komplette Neuentwicklung.
- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Durchbrochener Barrenrahmen und viele angesetzte Details.
- Hochleistungsantrieb mit Glockenanker im Kessel.
- Vielfältige Betriebs- und Soundfunktionen digital schaltbar.

Als letzte sogenannte „Einheitsdampfloks“ entstanden kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs die Maschinen der Baureihe 50. Im April 1937 beauftragte das Reichsverkehrs-Ministerium (RVM) das Reichsbahn-Zentralamt (RZA) mit dem Entwurf einer leistungsfähigen Güterzuglokomotive für Nebenbahnen unter anderem als Ersatz für die Eh2-Güterzugdampfloks der Reihe 57.10-40 (preußische G 10). Sie sollte in der Ebene einen mittelschweren Güterzug ziehen, Gleisbögen mit 140 m Halbmesser befahren können und mit rund 15 t Radsatzfahrmasse auch auf Nebenbahnen mit leichtem Oberbau problemlos einsetzbar sein. Als Höchstgeschwindigkeit erschienen 80 km/h ausreichend. Da an vielen

Endbahnhöfen entweder gar keine Drehscheiben waren oder die vorhandenen zu kurz, sollte die Maschine aber in beiden Richtungen gleich schnell sein. Daher sah man für den Tender zum Schutz des Lokpersonals bei Rückwärtsfahrt eine Schutzwand vor. Das RZA plante zunächst eine 1'D-Lokomotive (Baureihe 46), weil man einer 1'E weder die geforderte hohe Rückwärtsgeschwindigkeit noch die erforderliche Zughakenleistung zutraute. Mit dieser Maschine waren aber die geforderten Radsatzlasten nicht zu erreichen und so blieb nur die Konstruktion eines Fünfkupplers mit Vorlauftradsatz. Somit lieferte Henschel von April bis Juli 1939 die ersten zwölf Lokomotiven mit Stahlfeuerbüchse, legiertem Stahl als Kesselbaustoff, einem Zweizylinder-Heißdampftriebwerk mit Wagner-Überhitzer sowie 16 bar Kesselüberdruck. Die so entstandene Baureihe 50 sollte alsbald die glücklichste Konstruktion der Deutschen Reichsbahn werden, denn die rund 1.600 PS starke und 80 km/h schnelle Maschine entwickelte sich schnell zu einer universell einsetzbaren, robusten und zuverlässigen Lokomotive. Bedingt durch den Kriegsausbruch am 1. September 1939 stieg der Bedarf an Güterzuglokomotiven sprunghaft an und so folgten den zwölf Vorausloks im Lauf der nächsten Jahre weitere 3.152 Maschinen, an deren Bau nahezu alle europäischen Lokomotivschmieden beteiligt waren. Wie die Baureihe 44 wurde auch die Baureihe 50 im Zuge des Zweiten Weltkriegs schrittweise vereinfacht, so dass ab 1942 Lokomotiven als 50 ÜK ausgeliefert wurden. Über 300 Maschinen waren schließlich so vereinfacht worden, dass sie, obwohl als BR 50 geplant, der Kriegslök-Baureihe 52 zugeordnet wurden. Trotz zahlreicher Kriegsverluste fanden sich nach 1945 allein bei den beiden deutschen Bahnen fast 3.000 Lokomotiven. Davon verfügte die DR nach Abgaben und Ausmusterungen über 317, die DB über mehr als 2.000 Maschinen. Die DB-Maschinen waren in der gesamten Bundesrepublik zu Hause. Sie erhielten Witte-Bleche, die Umlaufschürze entfiel bei den meisten Maschinen. Ab 1961 verpasste man im Zuge der Rationalisierung und Modernisierung von Verkehr und Betrieb den Tendern von 730 Loks Zugführerkabinen. Dabei verringerte sich allerdings das Kohlefangvermögen auf 6,6 t. Durch das geringere Gewicht konnten die Maschinen jedoch noch vielseitiger eingesetzt werden und lösten auf vielen Nebenbahnen die dort eingesetzten Tendertoks ab. Mit der Einführung der Computernummern ab 1968 wurden aus der BR 50 die Baureihen 050-053. Sie zählten zu den letzten Dampfloks der Deutschen Bundesbahn und standen bis 1977 im Einsatz.

Ein zu dieser Güterzug-Dampflokomotive passendes Güterwagen-Set finden Sie unter der Artikelnummer 46080.

Dieses Modell finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22780.

Eigenschaften:    mfx    III

Veröffentlichung(en) in: Neuheiten-Prospekt 2012 - Gesamtprogramm 2012/2013