

Stromlinien-Schnellzuglokomotive 05 der DRG

Vorbild

Zunächst von der Lokomotivindustrie als Forschungsprojekt und zur Erprobung von Schnellzugwagen vorgeschlagen, wuchs das Projekt für die Baureihe 05 schnell zu einer Möglichkeit, wieder ernsthaft in Konkurrenz zu den sehr erfolgreichen Dieseltriebwagen zu treten. 1933 bestellte die Reichsbahn schließlich 2 Maschinen der Achsfolge 2'C2' bei Borsig. Die Lokomotiven sollten in der Ebene 250 t mit 150 km/h ziehen und eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h zum Einfahren von Verspätungen erreichen können.

Unter der Konstruktionsleitung von Ingenieur Adolf Wolff wurde eine Lokomotive mit Dreizylindertriebwerk und Stromlinienverkleidung entwickelt, wobei für die Formgebung der Stromschale umfangreiche Windkanaltests sowie Messfahrten mit teilverkleideten Serienmaschinen durchgeführt wurden.

Der 5-achsige Tender konnte 10 t Kohle und 37 m³ Wasser aufnehmen, die Vorräte für die avisierte Strecke Hamburg – Berlin.

Im März und April 1935 wurden die beiden Maschinen an die Reichsbahn übergeben. Es folgten mehrere Mess- und Propagandafahrten. Die 05001 wurde schließlich auf der Nürnberger Jubiläumsausstellung präsentiert.

| | |
|-----------------------------|---|
| Baureihe | 05 |
| Bauart..... | 2'C2'h3 |
| Leistung..... | 2360 PSi |
| Höchstgeschwindigkeit | 175 km/h |
| Länge über Puffer | 26.265 m |
| Dienstgewicht | 216 t |
| Hersteller | Borsig |
| Baujahr | 1935 (1937) |
| Stückzahl..... | 2 (+1) |
| Verbleib | Ausmusterung bis 1958 |
| | 05001 steht im Verkehrsmuseum Nürnberg |

Am 11. Mai 1936 stellte die 05002 ungeplant während einer Präsentationsfahrt von Hamburg nach Berlin mit einer dokumentierten Geschwindigkeit von 200,4 km/h einen Weltrekord für Dampflokomotiven auf.

In den Betriebseinsatz kamen die beiden Maschinen ab Mai 1936 auf der für den „Fliegenden Hamburger“ ausgebauten Strecke zwischen Berlin und Hamburg. Der Wagenzug bestand aus 4 Schnellzugwagen und einem Mitropa-Speisewagen.

1937 wurde von Borsig die Lokomotive 05003 fertig gestellt. Sie hatte einen Frontführerstand und wurde mit der Rauchkammer zum Tender hin gekuppelt, fuhr also „rückwärts“. Als Brennstoff diente Steinkohlestaub. Wegen technischer Probleme mit der Brennstoffzufuhr scheiterte das Projekt.

1950 wurden alle 3 Lokomotiven bei Krauss-Maffei umgebaut: Die Stromschale entfiel und sie bekamen neue Kessel. Danach wurden die Maschinen in Hamm stationiert. Bis 1958 beförderten sie verschiedene Fernschnellzüge.

1960 entschloss sich die Bundesbahn, Eine Maschine für die Nachwelt zu erhalten. Die 05001 wurde bis 1963 restauriert und mit der auf der rechten Seite teilweise aufgeschnittenen Stromschale versehen im Nürnberger Verkehrsmuseum aufgestellt.

Modell

Das Modellset beinhaltet die Lokomotiven 05 001 und 05 002 sowie die dazugehörigen Tender. Die 05 001 ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 175 km/h eingestellt, die 05 002 kann 201 km/h erreichen. Die Modelle verfügen über diverse Achsen, die über Schieberegler oder

Kontaktpunkte verstellt werden können. An den TENDERN wechselt die Beleuchtung in Abhängigkeit von der Fahrtrichtung zwischen rot und weiß.

Gekuppelte Lok-Tenderkombinationen werden als Block installiert.



Die Achsbeschreibungen im Einzelnen

Lokomotive

Lokfuehrer

- Lokführer und Heizer werden aus dem Führerhaus entfernt



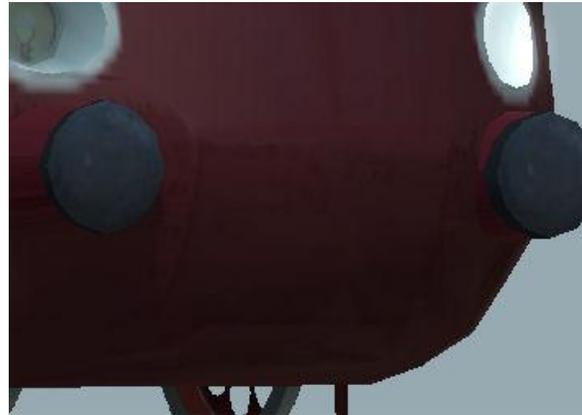
Lokfuehrer_schaut

- Das Seitenfenster wird heruntergefahren
- Der Lokführer schaut aus dem Fenster



Kupplung_vorne

- Die Kupplungsabdeckung wird geöffnet.



Jalousie

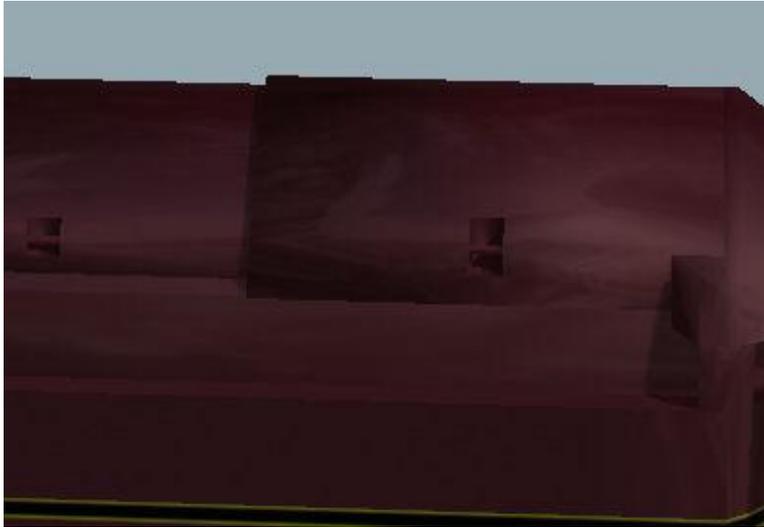
- Die Rolläden werden geöffnet.



Tender

Kohleklappe

- Die Kohlekastenabdeckungen werden geöffnet



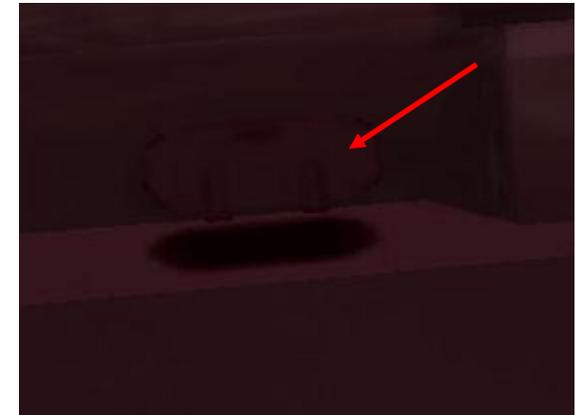
Kohle

- Die Kohlemenge im Tender kann verändert werden



Wasserkasten_links
Wasserkasten_rechts

- Die Wasserkastendeckel werden geöffnet.



Faltenbalg

- Der Faltenbalg kann ausgefahren werden und so an den nachfolgenden Wagen angepasst werden.

