

Insider Jahreslokomotiven Spur Z



2007

88053 Insider Jahreslokomotive Z 2007



Schwere Güterzuglokomotive, vorgesehen als Baureihe 53.0 der DRG.

Achsfolge (1' C) D der Bauart Mallet mit Hoch- und Niederdruck-Zylindern. Schwarzes Gußfahrgestell, beide Triebgestelle schwenkbar gelagert, sieben angetriebene Kuppelachsen, dunkelrote Speichenräder, dunkelrot ausgelegte Gestänge. Schwarzes Gußgehäuse, roter Rahmen, Witte-Windleitbleche.

Betriebs-Nr.: 53 0001, weiße Aufschriften. LED Zweilicht-Spitzensignal vorn. Fünfsachsiger Kondensstender (3' 2' T 16) aus Kunststoff, dunkelrote Drehgestelle, schwarzer Tendaraufbau, weiße Aufschriften.

Befahrbarer Mindestradius 145 mm.

Länge 143 mm.

€ 299.00

Nach einer kurzen Ausschreibung erteilte die Deutsche Reichsbahn 1943 Entwicklungsaufträge für eines der letzten und seinerzeit schon utopischen Projekte: Eine überschwere schnelle Güterzug-Lokomotive für Langstrecken-Betrieb in schwierigem Gelände. Der vorgelegte Entwurf von Borsig sah eine Gelenk-Lokomotive Bauart Mallet mit 4 Zylindern vor. Mit einer Leistung von fast 3.000 PS und einer Achslast von unter 20 t hätte sie auch auf einfachem Unterbau in beiden Richtungen 80 km/h erreicht und einen Zug von 1.700 t noch über 8 ‰ Steigung mit 20 km/h ziehen können, selbst im Bogen mit 360 m Radius. Beweisen konnten die Ingenieure von Borsig diese theoretischen Leistungsdaten jedoch nicht mehr, ein funktionsfähiger Prototyp wurde nie fertiggestellt. Ende 1943 soll für die erste Riesenlokomotive zumindest das Fahrwerk, der Rahmen und der Kessel aufgebaut worden sein, der große Tender fehlte jedoch noch völlig. Sicherlich hatte der Aufbau eines solchen Prototypen hinter der laufenden Produktion zurückzustehen. Zu dieser Zeit wurden in Deutschland praktisch nur die schweren Loks der BR 42 und vor allem die wendigen Maschinen der BR 52 noch in beachtlichen Stückzahlen gebaut. Allerdings waren gerade bei Borsig in Berlin inzwischen die Kriegsschäden so verheerend, daß eine geregelte Produktion nicht mehr möglich war - 1944 wurden gerade noch 2 Borsig-Loks fertiggestellt. Die laufenden Aufträge wurden schließlich größtenteils zu Henschel nach Kassel verlagert, ebenso viele noch brauchbare Maschinen und Materialien. Dadurch ergaben sich für das Projekt der großen Mallet-Lokomotive wieder neue Möglichkeiten. Anstelle des vorgesehenen Großraumtenders hätte der hohe Wasserbedarf der vier Zylinder auch mit dem bei Henschel vorhandenen Kondensender 3'2'T16 gedeckt werden können. Das Kondensationsverfahren hätte zudem gerade bei dieser übergroßen Lokomotive eine Synthese von hoher Leistung und relativer Wirtschaftlichkeit ermöglicht. Zum Umbau der "53er" in eine Kondens-Lokomotive kam es jedoch nicht, auch entsprechende Konstruktionsänderungen des Geheimprojekts sind nicht belegt. Vermutlich wurden die weiteren Arbeiten und Überlegungen endgültig eingestellt, als nach kompletter Lieferung der ersten Serie der 52er Kondensloks keine 5-achsigen Tender mehr frei waren und die folgenden Lokomotiven nur noch mit den für die Borsig-Lok zu kleinen TENDERN 2'2'T13,5 ausgerüstet werden durften. So blieb es bei der Idee, der zweiten Vision von der größten deutschen Dampflokomotive, die nach einer Entwicklungspause von 63 Jahren jetzt zumindest im Maßstab 1:220 doch noch realisiert werden kann.