

Fleischmann 1105 BR50 622

Category: Dampfloks Spur H0

geschrieben von Oliver Wiedwald | 7. August 2022

Vorbild der Fleischmann 1105 BR50 622:

Schleppender-Güterzug-Dampflokomotive der Baureihe 50 der Deutschen Bundesbahn (DB).

Die ab 1939 gebauten Einheits-Güterzuglokomotiven der Baureihe 50 mit einer führenden Laufachse und fünf Kuppelachsen zählen zu den gelungensten Konstruktionen der Deutschen Reichsbahn.

Diese Baureihe wurde im Rahmen der Kriegsvorbereitung in Deutschland beschafft. Bis 1948 wurden 3164 Maschinen der 80 km/h schnellen Baureihe 50 von nahezu allen europäischen Lokomotivfabriken – zuletzt als Übergangskriegslokomotive 50 ÜK – gebaut. Sie wurde mit diversen Schleppendern betrieben, die den Betriebsvorrat an Wasser und Brennstoff mitführten.

Am Ende der Dampflokezeit ist sie zur Universalgattung geworden, die dank der niedrigen Achslast auch auf Nebenbahnen mit leichterem Oberbau eingesetzt werden konnte. Da es im Nebenbahnnetz nicht überall für derartig lange Maschinen ausreichende Drehscheiben gab, wurden die Lokomotiven für eine Geschwindigkeit von 80 km/h in beiden Richtungen ausgelegt. Auffälliges Merkmal ist deshalb eine Schutzwand mit Fenstern an der Vorderseite des Tenders (2'2' T 26).

Textquelle:

Wikipedia, DR Baureihe 50

Modell:

Lok und Tender teils aus Kunststoff, teils aus Metall. 3poliger Fleischmann Scheibenkollektor-Motor, Antrieb auf drei Achsen am Tender, jeweils mit Haftreifen. Die Lok wird analog über einen mechanischen Umschalter im Kessel (Zugang über abnehmbares Führerhaus) gesteuert. 3-

Licht Spitzensignal beidseitig. LüP: 264 mm

Umbau:

Die Lok wurde mit einem Tams LD-G-42 digitalisiert. Dazu wurde das Motorschild modifiziert, dabei wird die vorhandene Verbindung eines Motorpols zur Fahrzeugmasse unterbunden. Dies geschieht durch zwei Einschnitte und das daraus folgende Trennen der Leiterbahnen auf dem Motorschild. Der Decoder findet im Kessel Platz. Dort war bisher der mechanische Umschalter untergebracht. Es ist genug Platz um auch andere Decoder unterzubringen. Die vordere Beleuchtung ist nicht massiefrei. Die ist nur zu realisieren, wenn eine zusätzliche Litze eingezogen wird. Da dies jedoch nur sichtbar gemacht werden kann (ohne Löcher ins Fahrwerk zu bohren) habe ich darauf verzichtet. Die hintere Beleuchtung wurde ersetzt und massiefrei ausgeführt. Für die zusätzlichen Litzen zwischen Lok und Tender ist mehr als genug Platz. Der Motor ist nicht gerade der leiseste, aber er zieht gut, und die Fahreigenschaften der Lok sind nach meiner Auffassung echt gut.

Da die Lok wirklich sehr schön ist, hatte ich mich nachträglich dazu entschieden, ein neues Lagerschild mit 6-poliger Digitalschnittstelle zu beschaffen, und der Lok einen ESU LokPilot V5 Multiprotokolldecoder zu spendieren.







