

BAUREIHE 50

Die Baureihe 50 wurde von der Deutschen Reichsbahn entworfen, um einen leistungsfähigen Nachfolger für die vorhandenen Länderbahn-Güterzuglokomotiven zu schaffen. Zwar gab es mit der Baureihe 44 schon eine 1'E-Güterzuglokomotive, diese konnte wegen ihrer Achslast von 19,7 t jedoch nur auf Hauptbahnen eingesetzt werden. Insbesondere auf den Strecken, die nur für 16 oder 18 t Achslast ausgebaut waren, machte sich in den dreissiger Jahren ein Mangel an leistungsfähigen Güterzugloks immer stärker bemerkbar. Obendrein waren die vorhandenen Länderbahnloks mit Höchstgeschwindigkeiten von z.T. unter 60 km/h für diese Einsatzzwecke inzwischen zu langsam. Eine deutliche Beschleunigung des Verkehrs, wie sie nicht zuletzt aus strategischen Gründen gefordert wurde, war mit den vorhandenen Lokomotiven nicht möglich. Die ersten Entwürfe für eine neue leichte Güterzuglok gingen bis auf das Jahr 1937 zurück. Es dauerte jedoch noch bis zum Jahr 1939 bis mit 50 001 die erste von 12 von Henschel gelieferten Baumstermaschinen zur Verfügung stand. Noch im gleichen Jahr begann die Serienfertigung, an der folgende Firmen beteiligt wurden: BMAG (ehem. Schwartzkopff), Borsig, CKD (Prag), Cockerill, Couillet, DWM (Posen), Société Energie, Mf Esslingen, Franco-Belge, Haine St. Pierre, Henschel, Jung, Krauss-Maffei, Krupp, La Meuse, MBA (ehem. Orenstein & Koppel), Ostrowiec (Warschau), Schichau, Skoda (Pilsen), Tubize (Belgien) und WLF (Wien-Florisdorf). Insgesamt wurden bis 1944 3141 Loks der Baureihe 50 für die Deutsche Reichsbahn gebaut, von denen ab 1942 ein grosser Teil mit kriegsbedingten Vereinfachungen abgeliefert wurde. Diese ÜK-Loks besaßen z.B. keine Windleitbleche, die Frontschürze entfiel ebenso wie der Speisedom und die vorderen Führerhausfenster, und an vielen Teilen wurden Vereinfachungen in der Bearbeitung vorgenommen, so dass ein nahezu fließender Uebergang zu der Kriegslok der BR 52 entstand.

Technische Abmessungen und Daten

Höchstgeschwindigkeit (vorwärts/rückwärts)	80/80 km/h
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1'400 mm
Laufabbrad Durchmesser	850 mm
Gesamtgewicht mit vollen Vorräten	146,85 t (mit 2'2'T 26)
Grösste Achslast	15,2 t
Indizierte Leistung	1625 PS

ZERTIFIKAT

DIE LEMACO MODELLE IN SPUR HO - MASSSTAB 1:87

Messinghandarbeitsmodelle aus über 850 Einzelteilen zusammengebaut, fein beschriftet und lackiert. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

Technische Daten

Stromaufnahme:	150 mA	Gewicht:	450 g
Länge über Puffer:	265 mm	Mind. Radius:	450 mm

- Führerstand mit fein detaillierter Inneneinrichtung, beweglichen Türen und Uebergangsblech
- Radsterne aus Messing nachgebildet
- Treibräder gefedert
- Radreifen und Gestänge aus Neusilber
- Federpuffer
- Rauchkammertüre zum Öffnen mit detaillierter Rauchkammer
- Antrieb durch 5-poligen Canon 12V-Gleichstrommotor mit Freilaufgetriebe
- Auswechselbare Kupplungshaken für Märklin und Fleischmann

Folgende Versionen und Stückzahlen wurden gebaut

HO-035	DB 50 993	schwarz/rot	450 Exemplare	1-450	1990/1991
HO-035/V	DB 50 993	schwarz/rot	50 Exemplare	1-50	1992 verwittert
HO-035/1	DRG 50 1503	schwarz/rot	150 Exemplare	1-150	1992
HO-035/2	NS 4903	schwarz/rot	50 Exemplare	1-50	1992 *
HO-035/3	SNCB 25.017	grün/schwarz	50 Exemplare	1-50	1992
HO-035/4	SNCF 150Z410	schwarz	50 Exemplare	1-50	1992

* exklusiv Philotrains, NL-Apeldoorn