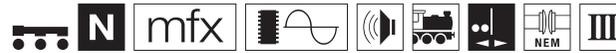


## Baureihe 05: Höhenflüge auf Schienen

Im Jahr 1935 präsentierte Borsig zwei Giganten, die moderne Konstruktion und effektives Design miteinander vereinten: die 05 001 und die 05 002 mit vollständig geschlossener Stromlinienverkleidung. Beide Maschinen erfüllten ihre Anforderungen souverän und übertrafen die Vorgaben bei weitem. 1936 wurden bei Testfahrten mit Passagieren über 200 km/h erreicht - ein Rekord, dem andere nationale Eisenbahnen nacheiferten. Tatsächlich erwies sich die Marke fast 30 Jahre lang als magische Grenze für Reisezüge. Erst die E 03 der DB hat diese Geschwindigkeit nachhaltig in Frage gestellt und damit den heutigen Schnellverkehr greifbar gemacht.

Die nachfolgende 05 003 war vermeintlich noch innovativer: ihr Führerstand wurde vorne angeordnet nach dem Vorbild der amerikanischen „Cab Forward“-Lokomotiven. 1937 begannen die Testfahrten - und die Schwierigkeiten mit dieser gewagten Konstruktion. Auf dem Förderweg des „Treibstoffs“ von über 14 m wirkten sich Qualität, Witterung und Fahrbetrieb unkalkulierbar aus. Eine bedarfsgerechte Dosierung und eine kontinuierliche Verbrennung war kaum zu gewährleisten. 1944 wurde bei der Reichsbahn die 05 003 in eine normale Lokomotive umgebaut - mit Steinkohle-Feuerung und ganz ohne Verkleidung. Alle drei Schnellfahrlokomotiven überstanden das Kriegsende in gutem Betriebszustand und kamen 1950 zur Deutschen Bundesbahn. Da auf absehbare Zeit keine neuen Hochleistungsloks für den Fernverkehr in Aussicht standen, wurden sie nicht wie andere „Splittergattungen“ aufgegeben, sondern modernisiert. Inzwischen waren alle Stromlinienloks freigelegt worden, denn wirtschaftliche Reisegeschwindigkeit war wichtiger als spektakuläre Höchstgeschwindigkeit. Die 05-er erhielten Witte-Windleitbleche und eine Indusi-Anlage, sie waren damit gut gerüstet für Höchstgeschwindigkeiten bis 175 km/h. In dieser rein zweckmäßigen Form zeigen die Maschinen den nachträglichen Höhepunkt in der Entwicklung der Einheitslokomotiven und zugleich den krönenden Abschluss. Die Baureihe 05 stellte bis 1957 die absoluten Stars im deutschen Fernverkehr.



### 39050 Dampflokomotive mit Schlepptender.

**Vorbild:** Schnellzuglokomotive Baureihe 05 der Deutschen Bundesbahn (DB). Betriebszustand der 05 003 ab 1950 ohne Stromlinienverkleidung.

**Modell:** Mit Digital-Decoder mfx, geregeltm Hochleistungsantrieb C-Sinus und Geräuschgenerator mit vielen Funktionen. Wartungsfreier Motor in kompakter Bauform im Stehkessel. 3 Achsen angetrieben. 2 Haftreifen. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Spitzensignal konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Rauchsatz 7226 nachrüstbar. Rauchsatzkontakt, Dampflokom-Fahrgeräusch, Lokpfeiff sowie Anfahr- und Bremsverzögerung mit Control Unit oder Systems schaltbar. Flackerlicht in der Feuerbüchse, Geräusche von Luftpumpe und Bremsen sowie Rangierpfeiff mit Systems schaltbar, weitere Betriebsgeräusche mit Central Station schaltbar. Tender aus Metall. Feste Kurzkupplung zwischen Lok und Tender, hinten NEM-Aufnahme mit Kurzkupplung. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Ansteckbare Kolbenstangenschutzrohre. Länge über Puffer 30,7 cm.

Die Lokomotive 39050 wird im Jahr 2007 in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt.

**märklin**  
*Insider*

**märklin**  
HO

## H0-Insidermodell 2007: Schnellzug- Dampflokomotive mit Schlepptender Baureihe 05.

### HIGHLIGHTS

- Neuentwicklung.
- Lokomotive und Tender vorwiegend aus Metall.
- Hochleistungsantrieb C-Sinus in kompakter Bauform.
- Digital-Decoder mfx und viele Soundfunktionen.

