

80 Jahre Baureihe 50- 50 Jahre Baureihe 50 in N

Wer hätte das gedacht? Vor 80 Jahren, im Sommer 1939 wurde die erste Lok der erfolgreichen Baureihe in Dienst gestellt. Die Lok sollte den Nebenbahnbetrieb beschleunigen und war vorwärts und rückwärts für 80 km/h zugelassen, bei 15t Achsdruck. Bis 1943 wurden 3.146 Loks in Dienst gestellt, aus dieser Lok wurde die Kriegslok der BR 52 weiterentwickelt. Ab 1942 wurden die Loks zunehmend vereinfacht und als ÜK- Loks in Dienst gestellt und ähnelten immer mehr der späteren BR 52. Nach 1945 verblieben etwa 70% der Loks bei der DB und dort stellte sie mit Abstand die häufigste Lok dar. Nach dem Krieg waren Loks in fast allen Nachbarländern vorhanden und wurden dort übernommen.

Lange mussten die Modellbahner warten, bis das erste Modell dieser Baureihe in der Spur N erschien. 1969 erschien sie als erste Dampflokomotive in N von Fleischmann. In den letzten 45 Jahren gab es 27 verschiedene Varianten, davon 23 von Fleischmann, 8 Loks nach ausländischen Vorbildern. Seit 2012 gibt es die Lok auch von Minitrix, bislang in 4 Versionen. Allerdings hat die Minitrix- Lok eher das Aussehen einer BR 44 (falscher Achsstand, zu dicker Kessel u.a.m.). 1969 erschien die erste BR 50-Lok im Epoche IV- Dekor mit Kabinentender; ein Jahr später folgte die Version (Ep IV) mit normalen Tender 2'2' T26. Dabei blieb es die nächsten 15 Jahre. 1984 folgte die erste Variante in Ep. III mit Wannentender. 1996 wurde die Lok überarbeitet; ein feineres Gestänge und brünierte Räder waren u.a. die neuen Zutaten. Der Kessel hatte jetzt 4 Dome, auch gab es Loks mit Wagner- Blechen. 2009 wurde die Lok nochmals überarbeitet; die letzten Versionen sind Loks mit Kabinentender in Epoche III und eine DRG- Lok mit Beschriftung aus 1941. 2019 wurde eine weitere Variante nachgeschoben: Diesmal eine DRB Vorserien 50er. Sie hat wieder einen Antrieb im Tender auf alle vier Achsen, wobei die 1. und 4. Achse Haftreifen aufweisen.

Zwei neue „Fünfinger“ im Vergleich Die Vorbilder

Die BR **50 1503** Giesl (Minitrix Art.-Nr. 12350 – nur für Clubmitglieder): Gebaut wurde die Lok 1942 von Henschel, Kassel. Ihr Erst-Bw war Osnabrück Hbf (RBD Münster), wo sie bis 1948 blieb. Im selben Jahr wurde sie zum Bw Hamm, ED Essen umgesetzt. In der Direktion Essen blieb sie bis zur Ausmusterung 1973. Um 1950 entfiel die Zentralverriegelung an der Rauchkammer. 1955 wurde die Lok vom BZA Minden ausgesucht, um den Flachejektor der Bauart Giesl zu erproben. Offenbar waren Kohlen- und Wasserverbrauch höher als erwartet, daher wurde der Lok 1958 der Giesl- Ejektor wieder ausgebaut. Ende 1956 bekam sie Witte-Windleitbleche. Bis 1972 blieb die 52 1503 in Hamm, in diesem Jahr wurde sie zum Bw Osterfeld-Süd umgesetzt, wo sie ein Jahr später auch ausgemustert wurde. Das Modell zeigt den Zustand der Lok um 1955/ 56.

Die BR **50 981** (Fleischmann-Art.-Nr. 718402 – UVP 229 Euro) wurde 1941 von Krupp, Essen gebaut. Gekostet hat sie 179.000 RM. Sie wurde noch in friedensmäßiger Ausrüstung geliefert, d.h. mit 4 Domen und Wagner-Windleitblechen. Ihr Erst-Bw war RBD Hannover, Bw Seelze. 1944 war die Lok im Bw Lehrte stationiert. Anfang 1945 wurde sie zur Westverteidigung zur RBD Köln umgesetzt. Seit 1945 war die 50 981 in der RBD / BD Köln eingesetzt, 1945-1959 im Bw Rheydt. 1959 bekam sie den Kabinentender, vmtl. beim AW- Aufenthalt auch die Vollscheibenräder. Von 1959 bis 1971 war sie im Bw Hohenbudberg (so ist auch das Modell beschriftet), 1971 bis 1975 im Bw Mayen-Ost, von 1975 bis zu ihrer Ausmusterung 1976 im Bw Gremberg.

Die Optik

Alle beiden Modelle geben ihre Vorbilder gut wieder. An Detaillierung, Lackierung und Beschriftung gibt es nichts wirklich auszusetzen. In diversen Foren wird behauptet, man habe bei der Minitrix BR 50 das Fahrgestell der BR 44 übernommen. Ich halte das, sollte es denn so sein, für nicht besonders verwerflich,

haben doch BR 44 und BR 50 den gleichen Raddurchmesser von 1400 mm. Ihr Achsabstand je Achse differiert um 50 mm. Das macht in unserer Baugröße gerade einmal 1,2 mm aus und kann durchaus vernachlässigt werden. Der Abstand zwischen Vorlaufachse und erster Kuppelachse differiert in N um 1,6 mm. [summa summarum 2,8mm] Da muss der N-Bahner, dem dies ohne Einsatz des Messschiebers auffällt, schon ein sehr geschultes Auge haben (?)..

Die Technik

Die Fleischmann-Lok hat noch einen „altgedienten“ Motor, ist aber ebenso wie die Minitrix BR 50 (Glockenankermotor im Kessel) wunderbar leise. An den Auslauf der BR 50 von Minitrix kommen die andere natürlich nicht heran. Am zweitbesten schneidet in dieser Disziplin die Fleischmann Kabinentenderlok ab, weil sie eine kleine Schwungmasse besitzt. Die Minitrix BR 50 hat ab und zu Kontaktprobleme auf DKWs, die von den anderen anstandslos auch in Schleichfahrt gemeistert werden.

Außer der BR 50 von Minitrix hat die die andere Kandidatin „altertümliche“ Beleuchtung mittels Glühbirnchen – was aber durchaus positiv gesehen werden kann, wirkt doch deren Lichtfarbe immer noch unerreicht „echt“. Im Einzelnen: Minitrix BR 50: Lichtwechsel, frühzeitig sichtbar, aber zu grell. BR 50 Fleischmann: kein Lichtwechsel, Licht vorne etwas schwach.

Alle beiden Loks liegen bis zur – außer bei der Minitrix BR 50 – deutlich überhöhten Höchstgeschwindigkeit absolut ruhig im Gleis, auch in komplizierten Weichenstraßen.

Die Fleischmann-Lok hat Tenderantrieb auf vier Achsen im Kabinentender, bei dem Minitrix-Modell sind jeweils alle Lokräder angetrieben, wobei bei der neuen BR 50 nur drei Achsen über Zahnräder angetrieben und die restlichen zwei von den Kuppelstangen mitgenommen werden.

Die Fleischmann-Lok kann auf einer 2,5-Prozent-Steigung einen Zug aus zwölf „Langen“ von Minitrix problemlos anfahren, die Minitrix BR 50 schafft nur acht davon. Alle Modelle haben jeweils vier Haftreifen.

Die Minitrix BR 50 ist zwischen Lok und Tender und an der Tenderrückseite mit Kurzkupplungskulisse ausgestattet. Bei der Fleischmann BR 50 gibt es die Kurzkupplungskulisse nur zwischen Lok und Tender. Eine Digitalschnittstelle hat nur die Trix-Lok.

Das Fazit

Der N-Bahner kann sich angesichts der großen Auswahl, die ihm an Loks der BR 50 geboten wird, bzw. wurde, überaus glücklich preisen. Dieser Vergleich hat gezeigt, dass es eigentlich keine eigentlich schlechten N-Triebfahrzeuge mehr gibt – aber auch immer noch keine wirklich perfekten. Nicht mehr produzierte Modelle werden bei einigen Händlern bzw. auf Tauschbörsen noch zu erwerben sein, und die Hersteller zeigen nach wie vor großes Interesse daran, sie in immer wieder neuen Varianten anzubieten, die dann auch im Detail weiterentwickelt worden sind. Bleibt zu hoffen, dass sich die Preise nicht auch immer weiter nach oben entwickeln.

Einen Überblick aller bislang lieferbaren Loks zeigt nachstehende Übersicht.

Klaus Kosack (2014, ergänzt 2022)

Hersteller				Bau j.	Ep.	Bezeichnung	Loknummer	Bild
F	2063	Z	1	1969	IV	DB BR 050 Kab 3 Dome, Witte-Windleitbleche offene Schürze	050 058-7	
F	2363		1	1969	IV	DB BR 050 Kab 3 Dome, Witte-Windleitbleche offene Schürze	050 058-7	
F	7175		1	1970	IV	DB BR 050 Kab 3 Dome, Witte-Windleitbleche offene Schürze	050 058-7	
F	9371	Z	1	1970	IV	DB BR 050 Kab 3 Dome, Witte-Windleitbleche offene Schürze	050 058-7	

F	7177		2	1971	IV	DB BR 051, Tender 2'2'T26 3 Dome, Witte-Windleitbleche offene Schürze	051 628-6	
F	7178		3	1971	III	div. schwarz Schlepptenderlokomotive Aufkleber div. Europäischer Bahnen 3 Dome		
F	9371	Z	1	1973	IV	DB BR 050 Kab 3 Dome, Witte-Windleitbleche offene Schürze	050 058-7	
F	7179		4	1984	III	DB BR 50 Wannentender 4 Dome, Wagner-Windleitbleche, geschl. Führerhaus	50 662	

F	7181		5	1996	III	DR BR 50 Tender 2'2'T26 4 Dome, Wagner-Windleitbleche Museumslok	50 849	
F	7182		6	1997	III	DB BR 50 Kab 4 Dome, Witte-Windleitbleche, geschl. Schürze, Scheibenräder	50 493	
F	8 7182		6	1997	III	DB BR 50 Kab (DCC) 4 Dome, Witte-Windleitbleche, geschl. Schürze, Scheibenräder	50 493	
F	7183		7	1999	III	DB BR 50 Wannentender 4 Dome, Wagner-Windleitbleche	50 220	

F	7184		8	2005	IV	DB BR 050 Tender 2'2'T26 4 Dome, Wagner-Windleitbleche	050 646-9	
F	8 7184		8	2005	IV	DB BR 050 Tender 2'2'T26 4 Dome, Wagner-Windleitbleche	050 646-9	
F	7184 02		9	2013	III	DB BR 50 Kab 4 Dome, Witte-Windleitbleche, offene Schürze, Scheibenräder	50 981	
F	7184 82		9	2013	III	DB BR 50 Kab (DCC) 4 Dome, Witte-Windleitbleche, offene Schürze, Scheibenräder	50 981	

F	7180 02		5	2016	II	DRB 50 Tender 2'2'T26 4 Dome, Wagner-Windleitbleche	50 119	
F	7180 82		5	2016	II	DRB 50 Tender 2'2'T26 (DCC) 4 Dome, Wagner-Windleitbleche	50 119	
F	7182 02		10	2016	III	DB BR 50 Kab mit 4 Dome, Wagner-Windleitbleche	50 519	
F	7182 02		10	2016	III	DB BR 50 Kab (DCC) 4 Dome, Wagner-Windleitbleche	50 519	

F	7182 04		8	2021	IV	DB BR 050 mit 4 Dome, Wagner- Windleitbleche	050 592-5	
F	7182 84		8	2021	IV	DB BR 050 (DCC) mit 4 Dome, Wagner- Windleitbleche	050 592-5	
F	7182 03		9	2017	III	DB BR 50 Kab 4 Dome, Wagner- Windleitbleche offene Schürze	50 2565	
F	718003		5	2019	II	DRB BR 50 Vorserie 4 Dome, Wagner- Windleitbleche	50 008	

F	718083		5	2019	II	DRB BR 50 Vorserie (DCC) 4 Dome, Wagner-Windleitbleche I	50 008	
M	12350		11	2013	III	DB BR 50 Giesl Tender 2'2'T26 (Club) 4 Dome, Wagner-Windleitbleche	50 1503	
M +F	--		12	1973	III	DB BR 50.40 Franco-Crosti- Abdampf-Vorwärmer Umbausatz für Flm 7175/76 Kessel, Führerhaus und Abdeckklappen neu	50 4001	

F= Fleischmann; M+F= Merker und Fischer; M= Minitrix; Z= in Zugpackung