

# Baubericht zur BR 053 121-0

Michael Pilone, Lohrheim, den 11.09.2013



Nachdem der Umbau von 053 009-7 sehr gelungen abgeschlossen war, dachte ich darüber nach, auch eine meiner BR 50 nach realem Vorbild zu verändern. Die Wahl fiel dabei auf das Märklin Modell 37843 mit Kabinentender, welches als 053 121-0 umgestaltet werden sollte. Dies war die einzige BR 50 in Deutschland mit einem Kabinentender für Lokomotiven mit geschlossenem Führerhaus. Als Orientierung diente eine Aufnahme von 1973 im Bahnhof Weiden, bei der Lokführer und Heizer an der rechten Führerhausseite zu sehen sind.

Ebenfalls begann ich wieder mit der Demontage von Kessel bzw. Ten-deraufsatz vom Fahrwerk. Die Luftbehälter zwischen dritter und vierter Kuppelachse mussten zunächst abgesteckt, danach mit einem Kuttermesser getrennt und den hinteren Behälter direkt auf den Rahmen wieder mit Sekundenkleber aufgesetzt werden. Zudem entstand über der Vorlaufachse die Trittstufe zur Rauchkammertür aus Pappe. Entsprechend der Anordnung bei der BR 52 waren sowohl die Luftbehälter, als auch der Stufentritt bei manchen BR 50 ÜK schon vorhanden. Am Tenderuntergestell wurde abschließend noch ein langes Rohr oberhalb der Drehgestelle aus einer gerade gebogenen Büroklammer ergänzt. Für den Umbau des Führerhauses musste dieses

abmontiert werden, was durch die einfache Steckung leicht möglich ist. Daraufhin habe ich anhand von Originalaufnahmen und dem Vergleich mit der BR 42 9001 erst die Scheiben und die vorderen runden Fensterschirme entfernt. Anschließend wurden die Frontfenster mit einer Feile eckig ausgeweitet und auch eckige Fensterschirme aus Pappe aufgeklebt. Sodann folgte die Schließung des vorderen Seitenfensters mit dünnem Papier, wobei der Fensterrahmen leicht abgeschliffen werden musste um ein hervorstehen zu verhindern.



Der restliche Teil des Führerhauses entstand aus der gleichen Pappe und wurde Stück für Stück anfangend mit der Rückwand über Boden und Seitentüren und endend mit den Griffstangen aus Kupferdraht und der Aufstiegsleiter fertiggestellt.



Am Kessel selbst wurden nur noch die Glocke und die Aufstiegsleiter zur Rauchkammertür entfernt, die achteckigen Sanddome rundgeschliffen und die eckigen Einströmrohre durch runde Aluminiumrohre in Form der Nachkriegsversion ersetzt. Die Umgestaltung des Kabinentenders erforderte das vollständige Entfernen der Aufstiegsseite des Tenders am Übergang zur Lokomotive. Mit Hilfe einer Laubsäge wurde dabei nicht nur die besagte Wand, sondern auch das Kohle-Imitat ausgesägt. Die Rückwand wurde dabei wie die des Wannentenders mit Kreisabschnitt wieder hergestellt und die Seitenwände des Kohlekastens bis zur Kante verlängert. Ebenso wurden der Boden des Kohlekastens und dessen abschüssiger Trichter mit Pappe

ausgefüllt. In Höhe der Wasserklappen erweiterten noch die Haltegriffe aus Kupferdraht sowie angesetzte Scheibenwischerblätter an der Kabine das filigrane Erscheinungsbild.



Als Besonderheit für die Kabine dachte ich an eine Inneneinrichtung, bei deren Gestaltung ich mich an einem Modell in Spur 1 orientierte, das ein Regal, Funkanlage, Uhr, Elektroleitungen und eine Schaffnerfigur beinhaltete. Auf einer Grundplatte wurde ein winkelförmiger Einbau aus Pappe geschaffen und seitlich eingepasst.



Die Lokschilder entstanden am Computer in Schriftgröße 6, Arial Narrow mit Einstellung weiße Schrift und schwarzer Hintergrund. Die Lackierung und Alterung per Pinsel erfolgte mit Acrylfarben und Pigmenten und wurde durch Mattlack endgültig fixiert. Der Tender wurde mit echter Kohle von einem gemörserten Kohlebrikett schwächer bestückt, Lokführer- und Heizerfigur wurden ergänzt.

Die echte BR 053 121-0 wurde 1943 bei der Maschinenbau Aktiengesellschaft Berlin MAG als 50 3121 ÜK gebaut. Als letztes Heimat-Bw ist Weiden in der Oberpfalz bis zur Ausmusterung am 21.8.1975 bekannt, bei dem die Lokomotive insbesondere im Güterzug- und Schubdienst auf den Rampen eingesetzt wurde. Kurz vor ihrer z-Stellung soll sie allerdings noch auf die Normalversion mit offenem Führerhaus und Aufstieg am Tender umgebaut worden sein. Weiteres ist nicht überliefert.

Bauvarianten, bei Unterschieden genannt:

BR 50 Urform im Jahr 1939	BR 053 121-0 im Jahr 1973
---------------------------	---------------------------

Fahrwerk, Rahmen, Luftbehälter	Rahmen mit vereinfachten Ausschnitten und versetzte Luftbehälteranordnung (wie bei BR 52)
langer Umlauf und geschlossene Schürze	kurzer Umlauf, keine Schürze, Rauchkammertürtritt wie bei BR 52
Glocke	entfällt
runde Haltebügel über Frontscheinwerfern	-
Domanordnung D/S/D/S (Dampfspeise-/Sand/Dampf-/Sanddom)	Sanddome in rund gebogener Form
offenes Führerhaus mit zwei Seitenfenstern, Seitenquerlüftern und runden Fensterschirmen	Geschlossenes Führerhaus mit einem Seitenfenster und eckigen Fensterschirmen
Kastentender 2'2'T26	Kabinentender 2'2'T26 aus Kastentender für BR 52 K2'2'T26

Baumaterialien: 0,1mm Papier, 0,5mm Pappe, 0,1mm Kupferdraht, Stecknadeln, Plastikbausatzteile, Sekundenkleber, diverse Feinmechanikwerkzeuge

Vorrecherche und Bauzeit: zwei Wochen

Bericht und Modellbau Michael Pilone

Quellen:

- [www.bundesbahnzeiten.de/bauartunterschiedebaureihe50db](http://www.bundesbahnzeiten.de/bauartunterschiedebaureihe50db)
- [www.drehscheibe-online.de/dampfaufderOberwesterwaldbahn](http://www.drehscheibe-online.de/dampfaufderOberwesterwaldbahn)
- [www.albert-gieseler.de](http://www.albert-gieseler.de)
- Das große Loktypenbuch, Transpress
- Dampflokomotiven in Deutschland, Bertelsmann
- Baureihe 50, Weltbild



