Nach einer kurzen Ausschreibung erteilte die Deutsche Reichsbahn 1943 Entwicklungsaufträge für eines der letzten und seinerzeit schon utopischen Projekte: eine überschwere schnelle Güterzug-Lokomotive für Langstrecken-Betrieb in schwierigem Gelände. Der vorgelegte Entwurf von Borsig sah eine Gelenk-Lokomotive Bauart Mallet mit 4 Zylindern vor. Mit einer Leistung von fast 3000 PS und einer Achslast von unter 20 t hätte sie auch auf einfachem Unterbau in beiden Richtungen 80 km/h erreicht und einen Zug von 1700 t noch über 8 ‰ Steigung mit 20 km/h ziehen können, selbst im Bogen mit 360 m Radius. Beweisen konnten die Ingenieure von Borsig diese theoretischen Leistungs-Daten jedoch nicht mehr, ein funktionsfähiger Prototyp wurde nie fertiggestellt.

Ende 1943 soll für die erste Riesen-Lokomotive zumindest das Fahrwerk, der Rahmen und der Kessel aufgebaut worden sein, der große Tender fehlte jedoch noch völlig. Sicherlich hatte der Aufbau eines solchen Prototypen hinter der laufenden Produktion zurückzustehen.

Zu dieser Zeit wurden in Deutschland praktisch nur die schweren Loks der BR 42 und vor allem die wendigen Maschinen der BR 52 noch in beachtlichen Stückzahlen gebaut. Allerdings waren gerade bei Borsig in Berlin inzwischen die Kriegsschäden so verheerend, daß eine geregelte Produktion nicht mehr möglich war - 1944 wurden gerade noch 2 Borsig-Loks fertiggestellt. Die laufenden Aufträge wurden schließlich großenteils zu Henschel nach Kassel verlagert, ebenso viele noch brauchbaren Maschinen und Materialien.

Dadurch ergaben sich für das Projekt der großen Mallet-Lokomotive wieder neue Möglichkeiten. Anstelle des vorgesehenen Großraum-Tenders hätte der hohe Wasserbedarf der vier Zvlinder auch mit dem bei Henschel vorhandenen Kondens-Tender 3'2'T16 gedeckt werden können.

Das Kondensations-Verfahren hätte zudem gerade bei dieser übergroßen Lokomotive eine Synthese von hoher Leistung und relativer Wirtschaftlichkeit ermöglicht. Zum Umbau der "53er" in eine Kondens-Lokomotive kam es jedoch nicht, auch entsprechende Konstruktions-Änderungen des Geheimprojekts sind nicht belegt. Vermutlich wurden die weiteren Arbeiten und Überlegungen endgültig eingestellt, als nach kompletter Lieferung der ersten Serie der 52er Kondens-Loks keine 5-achsigen Tender mehr frei waren und die folgenden Lokomotiven nur noch mit den für die Borsig-Lok zu kleinen Tendern 2´2`T13,5 ausgerüstet werden durften. So blieb es bei der Idee, der zweiten Vision von der größten deutschen Dampflokomotive, die nach einer Entwicklungspause von 63 Jahren ietzt zumindest im Maßstab 1:220 doch noch realisiert werden kann.















## 88053 Dampflokomotive mit Kondenstender.

Vorbild: Schwere Güterzuglokomotive, vorgesehen als Baureihe 53.0 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Studie zu einem Prototyp der Borsig-Werke Berlin, ergänzt mit einem Kondenstender von Henschel Kassel. Bauart Mallet mit Hoch- und Niederdruck-Zylindern. Langstreckenausführung mit Speisewasser-Rückgewinnung im Tender.

Modell: Mit 5-poligem Motor. Beide Treibgestelle schwenkbar gelagert und mit allen 7 Kuppelachsen angetrieben. Beleuchtung mit wartungsfreien Leuchtdioden. Befahrbarer Mindestradius 145 mm. Länge über Puffer 143 mm.

## **Z-Insidermodell 2007**:

## **Dampflokomotive** mit Kondenstender.

Die Kondenstender-Lokomotive 88053 wird im Jahr 2007 in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt.



## **HIGHLIGHTS**

- Komplette Neukonstruktion.
- Beide Fahrwerke angetrieben.
- Lok-Aufbau aus Metall.
- Die größte Lok zur kleinsten Bahn: LüP 143 mm.

Abbildung in Originalgröße.

