

Insider Jahreslokomotiven Spur H0



2009

39390 / 42269 Insider Jahreslokomotive H0 2009



39390 :

Personenzug-Dampflok Baureihe 39.0-2 der DB, Bauart 1'D1'h3.
Gebaut ab 1922 als Serie P 10 der Preußischen Staatsbahnen. Betriebszustand
um 1964. Achsfolge 1' D 1'.

Rotes Gußfahrgestell, vier angetriebene Achsen - alle über Kuppelstangen, rot
ausgelegte Gestänge. Roter Rahmen mit weißen Aufschriften.

mfx-Decoder und Sound-Generator. Geregelter Hochleistungsantrieb Softdrive
Sinus.

Schwarzes Guß/Kunststoff-Gehäuse, Witte Windleitbleche, eingesetzte Fenster,
angesetzte Handläufe. Betriebs-Nr.: 39 048, weiße Aufschriften und DB-Embleme.
Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen LED. Fahrtrichtungsabhängig wech-
selndes Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Be-
trieb, digital schaltbar.

Vierachsiger Tender (2' 2' T 34) aus Guß und Kunststoff. Tender fest mit Lok ge-
kuppelt. Befahrbarer Mindestradius 360 mm.

Kolbenstangenschutzrohre beiliegend.

Länge 26,7 cm.

€ 399.95



42269 :

Reisezugwagen-Set "Eilzug".

Eilzug E 554 Münster - Lünen - Dortmund - Essen-Alteneessen - Düsseldorf - Köln - Gerolstein - Trier - Saarbrücken. Der Zug besteht aus einem Hecht-Gepäckwagen, Bauart D4ü, einem Schnellzugwagen „Hecht“, 1. Klasse, Bauart A4üe, einem Personenwagen „Schürzenwagen“ 2. Klasse, Bauart B4üwe zwei Nahverkehrswagen „Silberlinge“ 2. Klasse, Bauart B4n. Betriebszustand Winter 1964/65.

Gesamtlänge 126,1 cm.

Gepäckwagen.

Schwarze Drehgestelle aus Kunststoff. Schwarzes Kunststoff-Untergestell mit Trittbrettern und beigefarbener Rahmenbeschriftung, chromoxidgrüner genieteter Wagenkasten, Schiebetüren (nicht zu öffnen), eingesetzte Fenster, grüngraues Dach mit Dachaufbauten, Inneneinrichtung, Faltenbalgübergänge. Wagen-Nr.: 105 105 Mst, beigefarbene Aufschriften und DB-Embleme. Länge 21,7 cm.

Schnellzugwagen "Hechtwagen" 1. Klasse.

Schwarze Schwanenhals-Drehgestelle aus Kunststoff. Schwarzes Kunststoff-Untergestell mit Trittbrettern und beigefarbener Rahmenbeschriftung, braungrüner genieteter Wagenkasten, eingesetzte Fenster, grüngraues Dach mit Dachaufbauten, Inneneinrichtung, Faltenbalgübergänge. Wagen-Nr.: 11 207 Mst, beigefarbene Aufschriften und DB-Embleme, Klassenkennzeichnung "1", Zuglaufschilder Münster - Saarbrücken. Länge 23,7 cm.

Reisezugwagen 2. Klasse.

Schwarze Drehgestelle aus Kunststoff. Schwarzes Kunststoff-Untergestell mit Trittbrettern und beigefarbener Rahmenbeschriftung, chromoxidgrüner Wagenkasten, eingesetzte Fenster, silberfarbenedach mit Dachaufbauten, Inneneinrichtung, Faltenbalgübergänge.

Wagen-Nr.: 17 543 Mst, beigefarbene Aufschriften und DB-Embleme, Klassenkennzeichnung "2", Zuglaufschilder Münster - Saarbrücken.
Länge 23,7 cm.

Nahverkehrswagen 2. Klasse (Silberling).

Schwarze Drehgestelle mit Klotzbremsen aus Kunststoff. Schwarzes Kunststoff-Untergestell, silberfarbener Wagenkasten mit Pfauenaugendekor aus Kunststoff, eingesetzte Fenster mit grauem Rahmen, silberfarbenes Dach mit Dachaufbauten, Inneneinrichtung, Gummiwulstübergänge.

Wagen-Nr.: 41 779 Mst, schwarze Aufschriften und DB-Embleme, Klassenkennzeichnung "2".
Länge 28,2 cm.

Nahverkehrswagen 2. Klasse (Silberling).
wie vor, jedoch Wagen-Nr.: 41 281 Mst

€ 199.95

BR P10 / BR 39 – Starke Lok im Mittelgebirge.

1919 begannen die Entwicklungen bei der Firma Borsig in Berlin für eine Schleppender-Personenzuglokomotive mit der Achsfolge 1'D1' „Mikado“. Ihr Aufgabenbereich war vor allem die Bewältigung des schweren Schnellzugbetriebes im Mittelgebirge. Am häufigsten war sie auf der Main-Weser-Bahn, der Eifelbahn, der Schwarzwaldbahn, der Gäubahn und in Sachsen anzutreffen. Zwischen 1922 und 1927 verließen insgesamt 260 Exemplare der vierfachgekuppelten Maschinen die Werkshallen, die die DRG als Baureihe 39 einordnete und nach dem 2. Weltkrieg in beiden deutschen Staaten unverzichtbar war.

Die 22.890 mm langen und 100,4 t schweren Maschinen erreichten mit ihrem Dreizylinder-Triebwerk eine Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h und eine induzierte Leistung von 1.620 PSi. Die BR 39 überschritt allerdings die geforderte Achslast von 17 t um einiges, somit konnten mehrere der starken Loks erst nach dem Ausbau der Strecken eingesetzt werden. Die P 10 galt als die stärkste Personenzuglokomotive der Länderbahnen. Bei der Deutschen Bundesbahn erhielten die meisten Lokomotiven Witte Windleitbleche und den Tender 2'2' T 34, die den Tender pr2'2' T 31,5 ersetzen. Ihren Einsatz bei der DB beendete die BR 39 in Stuttgart, wo 1967 die letzten drei Exemplare aus dem aktiven Dienst schieden. Für die Deutsche Reichsbahn der DDR waren die bei ihr verbliebenen 85 Lokomotiven unentbehrlich und sie wurden in das Rekonstruktionsprogramm mit einbezogen und danach als Baureihe 22 eingereiht. Die 39 230 der Deutschen Bundesbahn wurde der Nachwelt erhalten und man kann die beeindruckende Lok derzeit im Deutschen Dampflokomotiv Museum in Neuenmarkt in Oberfranken, am Fuß der berühmten-berühmten „Schiefen Ebene“ besichtigen.