



2010

37915 / 43969 Insider Jahreslokomotive H0 2010



37915 :

Schnellzug-Dampflokomotive Baureihe 03.10 der Deutschen Bundesbahn (DB). Unverkleidete Umbauversion mit Neubau-Hochleistungskessel, Witte-Windleitblechen, DB-Reflexglaslampen und umgebautem Schlepptender mit Kohlenkastenklappen und Nachschubeinrichtung. Vorlauf-Drehgestell vorbildentsprechend mit Scheibenräder. Betriebsnummer 03 1001. Betriebszustand um 1963.

mfx-Decoder und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb mit Glockenanker und Schwungmasse im Kessel. 3 Achsen angetrieben. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen LED. Kurzkupplung mit Kinematik zwischen Lok und Tender.

Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Kohlenkasten-Abdeckklappen sind mechanisch zu öffnen und zu schließen.

Befahrbarer Mindestradius 360 mm.

Kolbenstangenschutzrohre liegen bei.

Länge 27,5 cm.

€ 399.95



42269 :

Schnellzugwagen-Set

6 verschiedene Schnellzugwagen unterschiedlicher Bauarten der DB als D-Zug
D 265 Basel SBB – via Wuppertal – Hagen, authentisch für den Streckenabschnitt
Köln – Hagen.

- 1 Gepäckwagen D4üm-60,
 - 1 Abteilwagen A4üm-61, 1. Klasse,
 - 1 Abteilwagen AB4üm-63, 1./2. Klasse,
 - 2 Abteilwagen B4üm-63, 2. Klasse,
 - 1 Speisewagen WR4ü(e)-39.
- Betriebszustand um 1963.

Neukonstruktion des Gepäckwagens in chromoxidgrüner Farbgebung. Vorbildgemäß detaillierte Fahrwerkspartie mit Klotzbremsen und Achsgeneratoren. Gepäck- und Personenwagen im großzügigen Längenmaßstab 1:93,5. Schürzen-Speisewagen im vollen Längenmaßstab. Gepäck- und Personenwagen mit aufgedruckten Zuglaufschildern und Ordnungsnummern. Für den Zugschluss ist ein 2. Klasse Schnellzugwagen bereits serienmäßig ausgestattet mit roter Schlussbeleuchtung.

Gesamtlänge 169,0 cm.

€ 289.95

Von den 45 Exemplaren der ehemaligen Stromlinienlokomotive BR 03.10, die nach 1945 noch vorhanden waren, befanden sich 26 im Bestand der DB. Mitte der 50er-Jahre war der Zustand der Kessel bereits so schlecht, dass die DB eine umfangreiche Rekonstruktionsmaßnahme mit neuen Kesseln beschloss. Das Aussehen der Lokomotive veränderte sich dadurch erheblich und ähnelte stark dem der ebenfalls neubekesselten BR 01.10. Allerdings war die Umbaumaßnahme bei der BR 03.10 technisch nicht so gut gelungen wie bei der BR 01.10, so dass die Maschine bald in den Eilzugsdienst abwanderten. Alle waren in Hagen stationiert und wurden bis 1966 ausgemustert.

Die durch den Zweiten Weltkrieg und seine Nachwirkungen in Deutschland fast vollständig unterbrochene Entwicklung beim Reisezugwagenneubau lebte erst Ende der 1940er Jahre mit der Planung und dem Bau von insgesamt 16 Probewagen wieder auf. Während sich die ersten dieser Probewagen konstruktiv und im Grundriss im Wesentlichen an die Vorkriegsbauarten anlehnten, stellte Wegmann aus Kassel drei neuartige, 26,4 m lange Eilzugwagen mit Mitteleinstieg auf die Schienen. Die Grundkonzeption und die wesentlichen Merkmale der technischen Ausrüstung dieser Wagen wurden nicht nur weitgehend unverändert für verschiedene Serien von insgesamt rund 750 solcher Eilzugwagen übernommen, sondern bildete darüber den Ausgangspunkt der Nachkriegsentwicklung im deutschen Reisezugwagenbau schlechthin und entwickelte sich sogar zum UIC-Standard. Die neue Entwicklung im Bau von Reisezugwagen war damit primär durch die Verlängerung der Wagen auf eine für alle Gattungen einheitliche Länge von 26,4 m über Puffer gekennzeichnet. Sämtliche neuen Reisezugwagen erhielten das schraubengefederte Drehgestell der Bauart Minden-Deutz. Ferner kam zu den konstruktiven Vorteilen des Drehgestells an sich die große, geführte Länge des Fahrzeugs hinzu, die sich aus dem ungewöhnlichen Drehzapfenabstand von 19 Meter ergab. Kennzeichnend für die 26,4 m- Wagen der DB waren daher für die Mehrzahl der Sitzplätze vorzügliche Laufeigenschaften, die mit einem einfachen Laufwerk erzielt wurden und über lange Betriebszeiten erhalten blieben. Abgesehen von der größeren Sitzbreite konnte man allgemein eine beachtliche Erhöhung des Reisekomforts in beiden Wagenklassen der Fahrzeuge für den Fernverkehr konstatieren. Bewirkt wurde dies durch eine bessere Beleuchtung mit Leuchtstofflampen, in Liegestellung ausziehbare, gepolsterte Sitze, verstellbare Kopfpolster, Leselampen, zusätzliche Waschräume sowie insgesamt eine zweckmäßige Innenausstattung, die eine bessere Sauberhaltung des Wageninnern ermöglichte. Die Wagenkästen aller 26,4 m-Wagen glichen sich weitgehend und waren aus leichten Walzträgern geschweißt, wobei die Außenhaut mit zu den tragenden Teilen gehörte. Nachdem auch für den Fernverkehr die ersten Prototypen geliefert worden waren, lief ab 1952 die Serienfertigung verschiedener Bauarten der neuen Schnellzugwagen an. Neue Vorschriften der UIC bezüglich der Festigkeit erforderten ab 1960 eine Modifizierung des Wagenkastens, so dass der Bereich am Wagenende stoßfester ausgeführt wurde. Dies wiederum bedingte eine modifizierte Rahmenkonstruktion. Statt der bisherigen vierflügeligen Falttür wurde am Wagenende nun eine zweiflügelige von Hand zu bedienende Schiebetür eingebaut. Von den wesentlichen Gattungen wurden folgende Stückzahlen von der DB beschafft:

- 344 Abteilwagen 1. Klasse (A4üm),
- 718 Abteilwagen 1./2. Klasse (AB4üm),
- 3.180 Abteilwagen 2. Klasse (B4üm),
- 182 Gepäckwagen (D4üm) sowie
- 301 kombinierte Gepäck- und Abteilwagen 2. Klasse (BD4üm).

Zu weiteren, neuen Ehren kamen die 26,4 m-Schnellzugwagen beim Start des erstklassigen Intercity-Netzes 1971 sowie der Erweiterung der IC auf die zweite Wagenklasse im Jahr 1979. Dort war ihr Einsatz erst 2005 beendet.