

**BR P 10 / BR 39 – Starke Lok im Mittelgebirge.**

1919 begannen die Entwicklungen bei der Firma Borsig in Berlin für eine Schlepptender-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 vierfach gekuppelten Maschinen die Werkshallen, die die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (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 ersetzten. 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 Dampflokomuseum in Neuenmarkt in Oberfranken, am Fuß der berühmt-berüchtigten „Schießen Ebene“ besichtigen.

Digital Funktionen	Central Unit	Control Unit	Mobile Station	Central Station
Spitzensignal	x	x	x	x
Rauchsatzkontakt		x	x	x
Dampflok-Fahrgeräusch		x	x	x
Lokpiff		x	x	x
Direktsteuerung		x	x	x
Luftpumpe			x	x
Feuerbüchsenflackern			x	x
Rangierpiff			x	x
Dampf ablassen			x	x
Bremsenquietschen aus				x
Kohleschaufeln				x
Schüttelrost				x



**39390 Schlepptender-Personenzuglokomotive.**

**Vorbild:** Personenzug-Dampflokomotive Baureihe 39.0-2 der Deutschen Bundesbahn (DB), Bauart 1'D1'h3. Gebaut ab 1922 als Serie P 10 der Preußischen Staatsbahnen. Betriebszustand um 1964. Einsatz: Personenzüge und leichte Schnell- und Eilzüge. **Modell:** Mit Digital-Decoder mfx und Sound-Generator. Geregelter Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus, wartungsfreier Motor in kompakter Bauform. 4 Achsen angetrieben, Hafträfen. Lokomotive und Tender weitgehend aus Metall. Gleistradiusbezogen verstellbare Kurzkupplung kulisengeführt zwischen Lok und Tender.

Eingerichtet für Rauchsatz 7226. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen LED. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und nachrüstbarer Rauchsatz konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Am Tender kinematikgeführte Kurzkupplung mit NEM-Schacht. Befahrbarer Mindestradius 360 mm. Kolbenstangenenschutzrohre liegen bei. Länge über Puffer 26,6 cm.

€ 399,95 \*

**märklin**  
**Insider**

Die Lokomotive 39390 wird im Jahr 2009 in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt.



## HO-Insider-Modell 2009.

### Personenzug-Dampflokomotive BR 39.0-2.

#### HIGHLIGHTS

- Komplette Neuentwicklung.
- Besonders filigrane Metallkonstruktion.
- Hochleistungsantrieb Softdrive Sinus in kompakter Bauform.
- mfx-Decoder.
- Vielfältige Betriebs- und Sound-Funktionen digital schaltbar.



#### 42269 Eilzug-Wagensem.

**Vorbild:** Eilzug E 554 Münster - Lünen - Dortmund - Essen-Altenessen - Düsseldorf - Köln - Gerolstein - Trier - Saarbrücken. Eilzug besteht aus einem Hecht-Gepäckwagen, Bauart D4ü, einem Personenwagen „Hecht“, 1. Klasse, Bauart A4üe, einem Personenwagen „Schürzenwagen“ 2. Klasse, Bauart B4üwe und zwei Personenwagen „Silberlinge“ 2. Klasse, Bauart B4n. Betriebszustand Winter 1964/65.

**Modell:** Hechtwagen: Detaillierte Ausführung im vollen Längenmaßstab. Typspezifisch gestaltete Unterböden. Wiedergabe des Epoche III-Betriebszustandes in chromoxidgrüner Farbgebung. Typspezifisch gestaltete Drehgestelle für Gepäckwagen und Schwanenhals-Drehgestelle für Personenwagen. Vorbereitet für Strom führende Kupplungen 7319 oder 72020/72021, Innenbeleuchtung 73400/73401 (2x) und Schleifer 73405. Schürzenwagen: Voller Längenmaßstab. Wiedergabe des Epoche III-Betriebszustandes in chromoxidgrüner Farbgebung. Vorbereitet für Strom führende Kupplungen 7319 oder 72020/72021, Innenbeleuchtung 73400/73401 (2x) und Schleifer 73405. Silberlinge: Neuer großzügiger Längenmaßstab. Typspezifisch gestalteter Unterboden. Weißaluminium/schwarze Farbgebung. Drehgestelle mit Klotzbremsen. Vorbereitet für Strom führende

Kupplungen 7319 oder 72020/72021, Schleifer 73406, Innenbeleuchtung 73400/73401 (2x) und Zugschlussbeleuchtung 73409. Gesamtlänge über Puffer 126,1 cm. Gleichstromradsatz je Wagen 4 x 700580.

€ 199,95 \*

Das Wagensem wird im Jahr 2009 in einer einmaligen Serie nur für Insider-Mitglieder gefertigt.



Die passende Zuglok zum Eilzug E 554 ist die BR 39 der Deutschen Bundesbahn, die Sie als Insider-Modell 2009 im Märklin HO-Sortiment unter der Artikelnummer 39390 finden.

## HIGHLIGHTS

- Nachbildung eines authentischen Eilzuges der Epoche III.
- Passender Eilzug zur Personenzug-Dampflok BR 39 (Insider-Modell 2009).
- Komplette Neukonstruktion der Hechtwagen.

## HO-Insider-Modell 2009.

## Eilzug-Wagensem zur Dampflok BR 39.0-2.

#### Tolle Hechte im Eilzug.

Der 1902 in Bayern eingeführte Eilzug bezeichnet in der Regel einen schnellen Zuglauf über mittelweite Distanzen mit wenigen, kurzen Aufenthalten in den wichtigsten Bahnhöfen. Durch die Geschwindigkeit war es üblich in Eilzügen ältere Schnellzugwagen einzusetzen, so auch in den 1950er- und 1960er-Jahren die ehemals im hochwertigen Schnellzugverkehr eingesetzten „Hechtwagen“. Der Eilzug war besonders für die Pendler interessant, die täglich in und aus den großen Ballungsräumen strömten. Viele Eilzugläufe wurden daher in den Ballungsräumen selbst über kurze Strecke und im Umland auch über weniger frequentierte Nebenbahnen geführt; letztere wurden vom Volksmund als Heckeneilzüge tituliert und hatten durchaus Fernverkehrsfunktion. Die Modernisierung der Bahn hat für den Namen „Eilzug“ keine Verwendung mehr, die City Bahn, der Interregio oder am besten der Regional Express umschreibt am besten das Aufgabengebiet der Eilzüge von „anno dazumal“.

