

Trainini



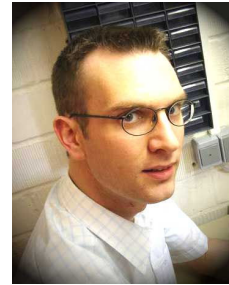
Themen dieses Hefts:

Baureihe 39: Technik und Geschichte
Märklin-Neuheit 2005 bewertet

Ein Vorwort

Liebe Z-Freunde,

hier liegt sie nun vor Euch: eine zweite Ausgabe meiner losen Veröffentlichungen.



Meinem Selbstverständnis nach möchte ich nicht an nunmehr alte Zeiten anknüpfen und auch nicht als Lückenfüller für 220dasjournal missverstanden werden.

Ich möchte einfach über die Dinge schreiben, die ich für unsere Spurweite als befruchtend erachte und die in den anderen bekannten Medien nicht oder nicht mit angemessener Reichweite publiziert werden: Jeder Z-Bahner weiß die hervorragenden Produkte vieler Kleinserienhersteller zu schätzen und sinnvoll einzubeziehen. Aber wie sieht es mit denjenigen aus, die neu zu uns stoßen und von ihrer eigenen Anlage träumen?

Wir erreichen sie meist nicht über die großen Fachzeitschriften, denn da spielt die Kleinste nur eine Außenseiterrolle. Das Märklin Magazin gibt tolle Tipps für den Anlagenbau im Maßstab 1:220 und stellt hauseigene Produkte vor. Konkurrierende Produkte werden aus nachvollziehbaren Gründen ignoriert. Foren und andere Internetplattformen sind ein tolles Kommunikationsmittel, aber dafür muss man schon die Szene etwas kennen.

Hier möchte ich persönlich eine Lücke schließen und da sehe ich die einzige Verbindung zum eingestellten 220dasjournal: Es war bekannt und leicht im Web zu finden, weil es Brücken zwischen den Anhängern verschiedener Spurweiten geschlagen hat, ohne der Spur Z untreu zu werden.

Nach dem durchweg positiven Feedback möchte ich den eingeschlagenen Weg nun langsam aber beständig fortsetzen. Thematisch wird er auch mal neugierig über den Tellerrand blicken; auch die Produkte von Märklin sollen hier kritisch gewürdigt werden.

Damit sind wir beim Thema dieser Publikation: Zur Baureihe 39 mit der Artikelnummer 88092 habe ich hier harte, aber ehrliche Worte gefunden. Sie zählt wahrlich nicht zu den Glanzleistungen des Göppinger Marktführers, ist aber auch nicht repräsentativ für das Gesamtprogramm. Wenigstens hat man beim DB-Modell mit dem Einheitstender noch versucht, zu retten, was zu retten ist.

Modell sein heißt immer auch vereinfacht zu sein und Kompromisse eingehen zu müssen. Manche sind – wie hier – weniger gelungen, andere dafür umso mehr. Auch das soll hier Erwähnung finden. Die BR 110.3 ist ein Musterstück für gute Umsetzung, der Henschel-Wegmann-Zug kann es noch werden.

Ehrlichkeit ist wichtig – sicher auch für die Göppinger. Sonst werden sie uns irgendwann mit einem unserer größten Wunschmodelle, der DB-012, ebenso bitter enttäuschen wie mit der 39 statt uns endlos zu begeistern.

Ihr

Holger Späing

Trainini – Ausgabe 2

Kostenloses, privates Online-Magazin

Kurzgeschichte der BR 39 / preuß. P10
„Kohlenfresser“ mit Flair

Die Geschichte der BR 39 ist keine wie die anderer Dampfloks. Vieles erscheint uns heute kurios oder außergewöhnlich und nur im historischen Kontext schlüssig. Im Folgenden soll das Vorbild vorgestellt werden.

Die Geschichte der preuß. P10 beginnt kurz nach dem ersten Weltkrieg. In die Zeit des Zusammenschlusses der Länderbahnen unter dem Dach der Deutschen Reichsbahn und steigender Zuglasten bei wirtschaftlichen Nöten und Mängeln entstand Bedarf nach leistungsstarken Dampfloks für schwere Schnell- und Personenzüge auf den deutschen Mittelgebirgsstrecken.

Daher strebte die Reichsbahn schon früh die Vereinheitlichung der Loktypen an, um wirtschaftlicher arbeiten zu können. Bis zur Erstellung und Umsetzung der endgültigen Typenpläne wurden bewährte Länderbahnloks wie etwa die bayer. S 3/6 oder die preuß. P8, G8.2 und T20 weiterbeschafft.

Die P10 wurde noch unter der Federführung der KPEV entwickelt, aber zumindest in der Serie schon durch die Deutsche Reichsbahn übernommen, die ersten von Ihnen noch als P10 und dann als BR 17. Nach dem endgültigen Nummernschema gehörten die Loks wegen ihres Treibraddurchmessers von 1.750 mm nicht mehr zu den Schnellzugloks und wurden als Personenzuglok der Baureihe 39 geführt.

Aus wirtschaftlichen Erwägungen sollte keine völlig neue Lok auf die Schiene gestellt werden, sondern vielmehr höchstmögliche Tauschbarkeit und Einheitlichkeit mit den



Blick auf das Außentriebwerk der Führerhausseite von 39 230. Die einzige P10 mit Hängeeisen-Steuerung ist Anfang August 1965 in Radolfzell kalt abgestellt.
Foto: Helmut Dahlhaus

anderen, preußischen Loks ihrer Zeit bestehen. Daraus resultiert eine gewisse optische Verwandtschaft mit der G12 (Baureihe 58) und der T20 (Baureihe 95), die auch einen Belpaire-Stehkessel besaßen. Damit ist die P10 keine mehr als typisch preußisch erkennbare Maschine, sondern steht an der Schwelle zu den Einheitslokomotiven.

Konkurrentinnen der P10 waren die sächs. XX HV (BR 19) und die P8 (BR 38.10), wenn auch nicht in allen Pflichtaufgaben. Aus diesem Zusammenhang ist aber zu verstehen, warum man zwischen den Alternativen des 4-Zylinder-

Verbundtriebwerks und des 3-Zylinder-Triebwerks mit einfacher Dampfdehnung schwankte, während die preußentypische 2-Zylinder-Lok offenbar nicht zur Debatte stand. Von der P8 sollte sie allerdings im Wesentlichen das bewährte Fahrwerk erben, dass ursprünglich nur um eine Kuppelachse verlängert werden sollte. Dass dies nicht so kam, lag an der Forderung, dass die Lok auf 20-m-Drehscheiben wendbar bleiben sollte. Damit schied ein Vorlaufdrehgestell nach P8-Bauart aus und es musste eine Nachlaufachse her. Diesem Umstand verdankt die P10 / BR 39 ihr typisches, gedrungenes Aussehen (Gesamtradstand 19.345 mm; LüP 22.980 mm).

Damit waren aber längst nicht alle Probleme gelöst und es kam zu einem Kompromiss, der unserem Vorbild sein Leben lang negativ anhaftete: Der Rost und Aschkasten waren nicht in herkömmlicher Bauart unterzubringen, sondern rutschten in Trapezform zwischen die vierten

Trainini – Ausgabe 2

Kostenloses, privates Online-Magazin

Kuppelräder. Trotzdem kann die P10 insgesamt als gelungen und wegweisend bezeichnet werden.

Ihre Kinderkrankheiten, die erst nach dem zweiten Weltkrieg konsequent angegangen wurden, waren ein zu großer, weil nachträglich erweiterter Blasrohrdurchmesser und schlechte Feueranfachung. Die Ursache lag vor allem in der ungünstigen Trapezform des Aschkastens: Es bedurfte schon einiger Erfahrung des Heizers, die BR 39 richtig zu befeuern und dem Kessel volle Leistung abzurufen. Die Reichsbahn verkannte das wahre Problem und versuchte, mit Blick auf den Gegendruck der Dampfmaschine, die Leistungsfähigkeit durch eine Blasrohrerweiterung zu lösen. Obwohl die Rechnung nicht aufging und die Maßnahme eher noch kontraproduktiv war, erfolgten keine Rückbauten. Die Baureihe 39 musste daher zeitlebens mit dem Ruf leben, ein Kohlenfresser zu sein, weil sie die Rohstoffe nicht optimal ausnutzen konnte.

Weitere Probleme waren schlechte Kesselspeisung wegen zu schwacher Pumpen und Brüche im Bereich des Triebwerks, z.B. der Gegenkurbeln. Diese zu schwachen Teile hatten die Maschinen von ihren leistungsschwächeren, technischen Schwestern geerbt.

Insgesamt wurden 260 Loks im Jahr 1922 (10 Vorserienloks) und von 1923 – 1927 (250 Maschinen) geliefert. Der größte Teil kam von Borsig und Henschel. In der Epoche 2 gehörten u.a. das BW Berlin Ahb (Anhalter Bahnhof) zur Heimat der BR 39, weshalb die Lok zusammen mit den vierachsigen Preußen-Abteilwagen hervorragend zum Themenschwerpunkt von Märklin passt.



Bei diesem Vorbild wäre Märklins Modell recht stimmig gewesen (Tender, Windleitbleche und fehlende Indusi): 39 011 mit Ruhefeuer in Radolfzell (1965). Gut zu erkennen ist das gedrungene Erscheinungsbild der Baureihe 39. Foto: Helmut Dahlhaus

Nach dem Krieg konnte vorerst nicht auf die Loks verzichtet werden. Deshalb bekamen sie bei der DB als Ersatz für die verrosteten Originaltender 2'2' T 31,5 in Sonderausführung den Einheitstender 2'2' T 34 ausgemusterter Dampflokomotiven. Bei vielen Loks wurde das Blasrohr wieder verkleinert und eine Indusi-Einrichtung angebracht, was äußerlich nicht nur am Magneten auf der Lokführerseite zu erkennen war – der Luftbehälter musste dafür nämlich weichen. Alle Lokomotiven erhielten ab 1956 das Dreilicht-Spitzensignal.

Eine P10 erkannte man übrigens nicht nur am typischen Sound des Dreizylindertriebwerks. Typisch war vielmehr das Zischen ihres Luftsaugventils, das nicht wenige DB-Maschinen später verloren. Nicht durchgesetzt hat sich aber im Gegensatz zu anderen Baureihen das (teilweise) Entfernen der Frontschürze.

Da die DB über genügend Maschinen der Baureihen 01, 03, 01.10 und 03.10 verfügte und den Traktionswandel stetig vorantrieb, war das Ende der BR 39 im Westen schnell absehbar. Eine erforderliche Neubekesselung mit dem Hochleistungskessel der BR 41 wurde so unter Verweis auf eine Restnutzung von etwa 10 Jahren Ende der 1950er Jahre abgelehnt. Tatsächlich erlebte keine einzige P10 mehr die Umnummerierung zum 1.1.1968! Anders kam es bei der DR Ost, wenn auch dort das Jahr 1968 schon P10-frei zu Ende ging: Die DR hatte massiven Mangel an Loks ihrer Klasse. Gerade mal 65 Loks der Reihen 01, 03

Trainini – Ausgabe 2

Kostenloses, privates Online-Magazin

und 74 verblieben in ihrem Bestand. Hinzu kamen 16 Maschinen der Reihe 03.10 und die insgesamt 85 Maschinen der BR 39. Durch Rohstoffmangel musste zudem mit wesentlich ungünstigerer Braunkohle gefeuert werden.

Dies erforderte konsequentes Handeln: Die verrotteten Kessel wurden im Rahmen eines Rekonstruktionsprogramms gegen einen Verbrennungskammerkessel Typ 39 E getauscht, weil eine Generalreparatur die bauartbedingten Mängel nicht hätte beseitigen können. Der Aschkasten wurde für bessere Luftzufuhr durch die Bauart Stühren ersetzt, die Tender gegen 2'2' T 32 und 2'2' T 34 getauscht. Anschließend wurden die Maschinen neu in die Reihe 22 eingeordnet. Viele Teile waren nun mit den Neubauloks der Reihe 23.10 tauschbar.

Leider blieben nicht viele Maschinen erhalten. Eine steht heute im Werksmuseum von Linke-Hofmann-Busch in Salzgitter (im nicht originalen, preußischen Anstrich). 39 230 diente als Kranprüfgewicht und entkam so nur knapp der Verschrottung, bis sie für die Jubiläumsparaden 1985 in Nürnberg in einen vorzeigbaren Zustand zurückversetzt wurde und wieder einen Ursprungstender erhielt.



Eine von nur zwei erhaltenen 39ern: Die 39 230 überlebte eher zufällig als Kranprüfgewicht und wurde für die 150-Jahr-Feiern 1985 in Nürnberg aufgearbeitet. Man beachte den sog. „Heiligenschein“ um die Rauchkammer. Foto: Helmut Dahlhaus

Anzeige



Sie haben entschieden: klare 95 % Zustimmung zur Serienfertigung!

V36.2 der DB (Artikel 5136) und V36 Ursprungsausführung der DR (5137).
Exklusiv bei Lokomotiven Bahls. Lieferbar ab Ende 2005.

Mehr Infos zum Bezug unter www.lokomotiven-bahls.de!

Trainini – Ausgabe 2

Kostenloses, privates Online-Magazin

Märklins Modell der BR 39

Ist sie eine Lok ohne Vorbild?

Kann man den Göppinger „Hoflieferanten“ für Freunde der kleinsten Modellbahn in punkto Vorbildauswahl nur loben, hätte es bei der technischen Umsetzung wohl nicht schlimmer kommen können. Oder doch?

Schon meine Einleitung macht deutlich, dass ich nicht von Begeisterungstürmen erfasst werde, wenn ich mir das Märklin-Modell der BR 39 im Maßstab 1:220 anschau. Seit einigen Wochen wird unter der Artikelnummer 88092 diese Lok als Epoche-3-Modell in Ausführung mit Witte-Windleitblechen und Einheitstender 2'2' T 34 der Deutschen Bundesbahn ausgeliefert.



Ein Beispiel für ein gelungenes Modell der preuß. P10: BR 39 der DB in Ausführung mit Witte-Blechen und preußischem Tender 2'2' T 31,5 von Fleischmann im Maßstab 1:160.

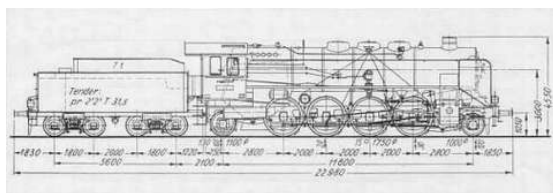
Hat man im Zusammenhang mit dem Schwerpunktthema Anhalter Bahnhof eine beliebtes und erwartetes Vorbild ausgewählt, wofür man nur Lob und Anerkennung äußern kann, so sehr muss man hinsichtlich der Modellumsetzung den Kopf schütteln. Warum?

Nicht liegen kann es an der Metallausführung von Fahrwerk und Gehäuse. Der 5-Pol-Motor liefert bekannte Fahreigenschaften ohne Überraschungen. Lackierung und Bedruckung sind, wie von Märklin fest gewohnt, vorbildlich. Was ist es dann?

Das Modell hat das Fahrwerk von der BR 41 (Artikelnummer 8827) geerbt. Vom 5-Poler mal abgesehen, ist dieses Fahrwerk seit etwa 30 Jahren unverändert im Einsatz. Modellpflege, z.B. das zeitgemäße Umrüsten auf LED-Beleuchtung, ist wie auch zum Beispiel beim „Kartoffelkäfer“ (NOHAB-Lok) nicht zu erkennen – leider. Viel schlimmer wiegt aber der Umstand, dass das Vorbild der preuß. P10 außer der Achsfolge 1' D 1' nichts, aber auch gar nichts mit der 41 gemeinsam hat:

- Bei der 39 als 3-Zylinderlok mit Innentriebwerk fällt das größere Gegengewicht der Treibachse versetzt aus, was bei der 41 mit 2-Zylinder-Triebwerk nicht der Fall ist.
- Die 39 musste auf einer 20-m-Drehscheibe umsetzbar sein. Deshalb erhielt sie ein auf den ersten Blick erkennbar gedrungenes Äußeres, welches die ohne solche Einschränkungen entwickelte Einheitslokomotive der BR 41 nicht hatte.
- Die BR 41 hatte als Mehrzwecklok einen Treibraddurchmesser von 1,60 m, die schnellfahrende BR 39 erhielt wie die preuß. P8 (Baureihe 38.10 – 38.40) 1,75 m hohe Räder.

Das Märklin-Modell wurde für mein Empfinden einfach zu vielen betriebswirtschaftlichen



Typenzeichnung zur BR 39: Die Lok wirkt im Gegensatz zu den späteren Einheitsloks sehr gedrungene. Quelle: Deutsche Reichsbahn HVM. DV 939 Tr

Zwängen unterworfen, so dass von Kompromissen bei der Modellumsetzung nicht mehr die Rede sein kann. Daher kann ich nur jedem Kaufinteressenten dieses Modells den Tipp geben, die Lok nicht gegen Fotos und Zeichnungen des Vorbilds abzugleichen; als Baureihe 39 wäre sie dann nämlich nur noch mit viel Phantasie erkennbar.

Trainini – Ausgabe 2

Kostenloses, privates Online-Magazin

Akzeptabel ist die geringfügige Verlängerung des Führerhauses, um dort den Motor unterbringen zu können. Mit dem Einheitstender der Modelle 8827 und 8885 hat sie nun auch endlich einen vorbildgerechten Tender erhalten, was zuvor bei den beiden DRG-Ausführungen mit dem der württembergischen Klasse C (BR 18.1) nicht der Fall war. Das deutliche, vorbildwidrige Absetzen der eh viel zu groß geratenen Sicherheitsventile und Dampfpeife auf dem Kessel in Chrom entspricht leider wohl einer alten Märklin-Tradition.

Völlig ins Auge gegangen ist das Aufquetschen des Aufbaus auf ein 41er-Fahrwerk. Ist es eh schon annähernd unmöglich, die gedrungene Optik des Fahrwerks wegen der Spurkränze glaubhaft wiederzugeben, so hat man es gar nicht erst versucht. Nicht einmal das versetzte Gegengewicht oder der korrekte Treibraddurchmesser wurden berücksichtigt.

Der Kessel mit seinen drei Domen konnte sich da nicht mehr am Vorbild orientieren: Die Lage der Dome ist von der Schraubverbindung zum Fahrwerk vorgegeben, der Rest musste deshalb über Gebühr gestreckt werden, um das gesamte Gehäuse irgendwie aufzusetzen – schnell zu erkennen am viel zu großen Abstand zwischen 3. Dom und Stehkessel. Die ganze Lok ist so fast 1 cm zu lang geraten.

Besonders deutlich wird dies am folgenden Vergleich der Maße: Das Vorbild misst mit dem gleichen Tender über Puffer 22.845 mm, die Modellmaße von 112 mm ergeben umgerechnet aber eine LÜP von 24.640 mm! Das Modell ist damit knapp 8% oder im Vorbild ca. 1,80 m zu lang ausgefallen – nicht gerade eine Kleinigkeit im Vergleich zum korrekten Treibraddurchmesser von 1,75 m beim Vorbild...

Bei der Vorbildnummer wurde dann die letzte Chance vertan: Die Lok 39 198 gehörte zu den



Norden – unangenehm auffallend die Sicherheitsventile, zu kleine Kuppelräder und die unmaßstäbliche Länge der Märklin-Lok 88092.

mit Indusi ausgerüsteten Maschinen und trug damit keinen Luftbehälter mehr auf der Lokführerseite des Führerhauses. Aber das ist nur noch das i-Tüpfelchen auf der Fehlerliste und spricht wohl für schlechte Vorbildrecherchen. Märklin-Freunde können davon schon ein Liedchen singen.

Bei allem Verständnis für Wirtschaftlichkeit und Konzipierung von Standardfahrwerken: Bei der 39 wurde für mich im Gegensatz zu vielen anderen Modellen - dies sei ausdrücklich erwähnt - der Bogen überspannt. Nicht umsonst hat sich dieses Modell unter den Zetties schon den Spitznamen „Ebay-Blei“ erworben...

Das schlimmste für mich ist, dass sich nun mangels Absatzchancen kein Kleinserienhersteller mehr an diesem Modell versuchen dürfte. Auch eine optische Aufwertung der Lok ist nicht möglich.

Und da liegt für mich nun auch der einzige Grund, dieses Modell zu kaufen. Weitere Varianten erscheinen mir aber verzichtbar.

Trainini – Ausgabe 2

Kostenloses, privates Online-Magazin

Die Nummer 1 aus dem EK-Verlag

Das Buch zur Geschichte der Baureihe 39

Mit der Geschichte der preuß. P10 startete der Eisenbahn-Kurier schon 1971 seine beliebte Reihe der Baureihen-Portraits. Bis heute folgen ständig neue und interessante Veröffentlichungen.

Unter dem Titel „Die Baureihe 39 – Die Geschichte der preußischen P10“ veröffentlichte der Eisenbahn-Kurier 1971 sein erstes Baureihen-Portrait im EK-Verlag. Das Buch wurde wiederholt neu aufgelegt und überarbeitet.

Fachkundig und wie man es heute vom EK gewohnt ist, hat der Autor Hansjürgen Wenzel sämtliche Fakten und Fotos der Lok zusammengetragen. Er verliert sich nicht in Spekulationen, sondern beschreibt umfangreich und kompetent die Geschichte einer außergewöhnlich interessanten Dampflok. Was nicht sicher belegt ist, wird auch als solches ausgewiesen und kritisch hinterfragt.



Das Buch beginnt chronologisch mit der Entstehungsgeschichte und den Rahmenbedingungen der Entwicklung sowie einer Beschreibung der Ursprungsbauart (10 Prototypen) und des angepassten Tenders 2'2' T 31,5.

Es folgen Erprobung und Bewährung, die Bestandsentwicklung sowie statistische Daten zu Lieferern, Fabriknummern und Verbleibe.

Den weitaus größten Teil nehmen natürlich die Einsätze bei den Direktionen der Deutschen Reichsbahn bis 1945, sowie nach 1945 in den Westzonen bzw. bei der DB und der DR Ost ein.

Der Umbau zur Baureihe 22 bei der DR und ins Ausland verschlagene P10 werden eher am Rande erwähnt. Der Grund ist darin zu suchen, dass dieser Bauart eine besondere Rolle im Osten unserer Republik zukam, die in einem separaten Band aufgegriffen wird.

Ausklingen tut das Buch mit Erinnerungen an die P10, Betriebsbuchauszügen und ausgewählten Farbfotos. Da erinnert man sich – wenn auch etwas schwermütig – an diese einzigartige Maschine mit dem typischen Zischen der Luftsaugventile an den Außenzylindern zurück...

Hansjürgen Wenzel

**Die Baureihe 39
Die Geschichte der preußischen P10**

**EK-Verlag Freiburg, 1971 - 2002
www.eisenbahn-kurier.de**

**ISBN 3-88255-138-0
EUR 39,90**

Impressum:

Diese Veröffentlichung ist privater Natur. Sie gibt ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Sofern der Beitrag nicht namentlich gekennzeichnet ist, ist der Verfasser mit dem Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, vom Herausgeber.

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing; Kontakt: presse@trainini.de

Alle in dieser Veröffentlichung erwähnten Firmennamen und Bezeichnungen sind entweder Firmennamen oder Warenzeichen des jeweiligen Herstellers oder Inhabers der Rechte. Diese werden ohne die Gewährleistungen der freien Verwendbarkeit genutzt. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in jedwelcher Form übernehme ich keine Haftung.

Diese Berichte erscheinen unregelmäßig in loser Form und stehen für alle interessierte Modellbahner, besonders Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Download auf www.trainini.de bereit. Beim Download können fremde Verbindungs- und Providerkosten entstehen. Ein Einstellen dieser Beiträge auf anderen Servern ist ausdrücklich erlaubt, solange deren Download nicht kostenpflichtig angeboten wird.

Alle Beiträge, Fotos und Berichte unterliegen dem Urheberrecht. Kommerzielle Verwertung ohne vorherige, ausdrückliche Genehmigung des Herausgebers sind ausdrücklich untersagt und werden nicht toleriert.