

BAUREIHE 36 0-4, preussische Gattung P 4²

Zu Beginn der neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts reichte die Leistungsfähigkeit der preussischen Gattung P 3 nicht mehr aus, um den stark angewachsenen Personenzugverkehr zu bewältigen. Im Jahre 1891 schuf Henschel zunächst acht stärkere Versuchslokomotiven mit zwei gekuppelten Radsätzen und mit einem führenden zweiachsigen Drehgestell. Dies war der Beginn der Beschaffung einer grösseren Anzahl von Fahrzeugen der preussischen Gattung P 4 mit Zwillings-Triebwerk. Nachdem mit dem Wechselventil der Bauart Dultz eine wirksame Anfahrhilfe zur Verfügung stand, folgte ab 1898 der Bau einer Variante der P 4, die über ein Verbund-Triebwerk verfügte und als P 4² bezeichnet wurde. Von dieser Bauart beschaffte die Königlich Preussische Eisenbahn-Verwaltung insgesamt 707 Maschinen, die bis zum Jahre 1910 von den Lokomotivfabriken Henschel, Schwartzkopff, Humboldt, Linke-Hofmann und Hanomag in unterschiedlicher Stückzahl geliefert wurden. Die Fahrzeuge der Gattung P 4² galten als sehr zuverlässig und als recht sparsam im Wasser- und Kohleverbrauch. Die Lokomotiven waren mit Tendern der preussischen Bauarten 3 T 12, 3 T 15 und 2'2' T 16 gekuppelt. Mit gutem Erfolg konnten die Personenzugmaschinen auch vor Eil- und Eilgüterzügen eingesetzt werden. Zu den 707 Fahrzeugen kamen auch noch die beiden Versuchslokomotiven von 1891 und fünf Maschinen der Gattung P 4, die im Jahre 1902 von einstufiger Dampfdehnung auf Verbundwirkung umgebaut wurden. Nach demselben Musterblatt III-1e erwarb die Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn 31 Lokomotiven der preussischen Gattung P 4². Weitere acht Maschinen derselben Bauart, zum Teil mit Lentz-Ventilsteuerung ausgestattet, lieferte Hanomag an die Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen. Auch die fünf Lokomotiven für die Lübeck-Büchener Eisenbahn entsprachen weitgehend der preussischen Bauart nach dem Musterblatt III-1e, hatten aber einen etwas kürzeren Achsstand. Die preussischen Lokomotiven kamen in 18 verschiedenen Direktionsbezirken zum Einsatz. Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges verblieben mehr als 100 Fahrzeuge in Polen, in den baltischen Staaten und im Saarland. In den Bestand der Deutschen Reichsbahn gelangten noch 439 Lokomotiven, die im endgültigen Nummernplan als 36 001 bis 438 und 36 601 geführt wurden. Die von Mecklenburg übernommenen Maschinen trugen die Betriebsnummern 36 602 bis 620 und 36 651 bis 662. Den acht Lokomotiven aus Oldenburg waren die Nummern 36 1251 bis 1258 vorbehalten. Ab 1939 war eine grössere Anzahl von Lokomotiven der Gattung P4² aus Polen wieder in den Fahrzeugbestand der Deutschen Reichsbahn eingegliedert worden. Diese Maschinen hatten die Betriebsnummern 36 441 bis 521 erhalten. Nach 1945 waren nur noch einzelne P 4² vorhanden und betriebsfähig. Eine dieser Maschinen, die aus Polen zurückgekehrte 36 457, erhielt bei der Deutschen Reichsbahn eine Kohlenstaubfeuerung der Bauart Wendler, Windleitbleche und einen grossen vierachsigen Tender. Im Jahre 1959 wurde aber auch diese Lokomotive ausgemustert.

Technische Abmessungen und Daten

Bauart	2'B n2v	Rostfläche	2,31 m ²
Treib- und Kuppelraddurchmesser	1'750 mm	Verdampfungsheizfläche	118,85 m ²
Lauferraddurchmesser vorn	1'000 mm	Zylinderdurchmesser	460/680 mm
Länge über Puffer*	17'611 mm	Kolbenhub	600 mm
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h	Achslast max.	14,9 t
Leistung	580 PSi	Reibungslast	29,6 t
Kesseldruck	12 bar	Dienstlast	50,4 t

*mit Tender pr 2'2' T 16

ZERTIFIKAT

DAS LEMACO MODELL IN SPUR HO - MASSSTAB 1:87

Ein Messinghandarbeitsmodell aus über 600 Einzelteilen zusammengebaut, fein beschriftet und lackiert. Jedes Modell ist einzeln numeriert und datiert.

Technische Daten

Stromaufnahme:	100 mA	Gewicht:	300 g
Länge über Puffer:	201 mm	Mind. Radius:	420 mm

Folgende Versionen und Stückzahlen wurde gebaut

HO-034	DR BR 36 ⁰⁻⁴	schwarz/rot	400 Exemplare	1-400	1992
HO-034/1	KPEV P4 ²	grün/rot	300 Exemplare	1-300	1993
HO-034/2	DRG BR 36 ⁰⁻⁴	grau	75 Exemplare	1-75	1993

- Führerstand mit fein detaillierter Inneneinrichtung, beweglichen Türen und Uebergangsblech
- Radsterne aus Messing nachgebildet
- Treibräder gefedert
- Radreifen und Gestänge aus Neusilber
- Federpuffer
- Rauchkammertüre zum Oeffnen mit detaillierter Rauchkammer
- Antrieb durch Faulhabermotor 1319 mit präzis ausbalancierter Schwungmasse
- Konstantbeleuchtung mit Schalter am Tender
 - alle Laternen an
 - Wechsel in Fahrtrichtung
- Auswechselbare Kupplungshaken für Märklin und Fleischmann