

Das mit den beigelegten Zurüstteilen aufgerüstete Modell paßt nur bedingt wieder in die Originalverpackung. Wir empfehlen, den Blister an den entsprechenden Stellen mit einem scharfen Messer auszuschneiden.

Ferner empfehlen wir die Originalverpackung aufzubewahren, sie ist der beste Schutz für Ihr Modell, wenn dieses nicht gerade auf Ihrer Anlage unterwegs ist. Beim Betrieb der Lok auf Teppichböden kann die feine Mechanik durch Fasern zerstört werden.

Verschiedene Digital-Systeme bieten die Möglichkeit über eine bestimmte Adresse konventionelle Gleichstromloks zu betreiben, oft "Adresse 80" genannt. Davon raten wir Ihnen dringend ab! Durch unvermeidbare Wechselstromkomponenten im Spannungsverlauf können sich die Motoren unverhältnismäßig hoch überhitzen oder elektronische Bauteile zerstört werden. Die Motoren sind nicht für diese unnatürliche Belastung gebaut. Bachmann wird deshalb Motorschäden, die auf einen solchen Betrieb zurückzuführen sind, nicht als Reklamationsgrund anerkennen.

Bachmann Industries Europe Ltd.
Moat Way · Barwell · Leicestershire
LE 98 EY · England



Made in China



Änderungen in Konstruktion und Ausführung vorbehalten. Bitte bewahren Sie diese Beschreibung zum späteren Gebrauch auf.

Subject to changes in design, version and technical data. Please retain these data and instructions for further reference.

Diese Produkt wurde nach Vorschriften der europäischen Spielzeugrichtlinie (CE) hergestellt. Sollten Sie Probleme mit Funkentstörung feststellen, empfehlen wir Ihnen den Einsatz eines Anschlußgleises mit einem Kondensator von 100nF.

This product has been manufactured according to the European Toy Safety Directive (CE). Should you face problems with radio interference we recommend to use a terminal track with a capacitor of 100nF.

Garantie

Dieses Modell hat ab Kaufdatum die gesetzlich gültige Garantie auf Reparaturen und Teile. Nur gültig, wenn dieses Zertifikat beim Kauf vom Händler abgestempelt und das Kaufdatum eingetragen ist.

Warranty

This model has the legal warranty for repairs and spare-parts from the date of purchasing. Valid only, if this certificate is stamped from the dealer and the day of purchasing is filled in.



WIMA
Wienker KG
Varendorfer Str. 21
48145 Münster
Tel. 0251/135767, Fax 135769
04.12.02
Händlerstempel • Dealer stamp

Adr. 26



Betriebsanleitung für Artikel: L 1042..
Instruction sheet for: L 1042..

Baureihe 42

Obwohl die BR 42 als 2. Kriegslokomotive (KDL 2) bezeichnet wird, ist sie in ihrer Entstehungsgeschichte älter als die BR 52, die 1. Kriegslokomotive.

Von den Lokomotivfabriken wurden bis Ende 1942 20 Vorschläge eingereicht, von denen elf in die engere Wahl kamen. Es wurden zwei Baurichtungen eingeschlagen:

1. BR 42 mit Blechrahmen und Brotankessel, basierend auf einem Vorschlag der WLF (Wiener Lokomotivfabrik Floridsdorf) und 2. BR 42 mit Barrenrahmen und einem Stehrohrkessel.

Zuerst sollten die Maschinen mit Brot-Kessel gebaut werden, weil dieser fertigungstechnisch einfacher war und dadurch zu Anfang ein recht hoher Monatsausstoß erreicht werden konnte. Witte warnte jedoch davor Maschinen mit Brotankessel an die Front zu schicken, da kaum Betriebserfahrungen mit dieser Kesselbauart vorlagen.

Der Hauptausschuß Konstruktion legte am 16. April 1943 fest, das 2500 Loks mit Stehbolzenkessel und Barrenrahmen, 1150 Loks mit Brotankessel und Blechrahmen und 650 Loks mit Brotankessel und 5achsigen Henschel-Kondenstender gebaut werden sollten.

Nach ersten Tests wurde auf der 25./26. Sitzung des Hauptausschusses Konstruktion in Wildau der alleinige Weiterbau der BR 42 mit Stehbolzenkessel beschlossen. Von diesen wurden insgesamt 844 Maschinen in den Jahren 1944/45 an die DRB geliefert.

In Westdeutschland wurden nach Kriegsende noch 14 Maschinen für die DB und eine für die Saarbahn gebaut. Im Raw Stendal wurden 1948/49 aus vorhandenen Teilen noch 3 Lokomotiven zusammengebaut, die als 42 001 - 42 003 (Zweitbesetzung) zur DR kamen.

1948 wurden bei der DB die 42 001 und 42 002 umgezeichnet, die als 42 1067 vorgesehene 1947 von Esslingen gebaute Lok wurde als 42 003 eingeordnet. An die DRB, DB und DR sind 865 Loks der BR 42 geliefert worden. Es produzierten Schwartzkopff 307, WLF 266, Schichau 200, Esslingen 87, Raw Stendal 3 und Henschel 2 Lokomotiven der BR 42.

Von 1945 bis 1949 sind von Florisdorf (Wien) noch 72 weitere Maschinen für die ÖBB und von der Lokomotivfabrik Chrzanow in Polen 126 Stück als Ty 43 für die PKP gebaut worden.

Insgesamt wurden 1063 Lokomotiven der Baureihe 42 gebaut. Nach dem Krieg hatte die DB noch 701 und die DR 49 Lokomotiven in ihrem Bestand. Die Maschinen der DB waren vorwiegend in den Bw's Minden, Hameln, Braunschweig, Hildesheim und Kirchweyhe stationiert. Bei der DR wurden alle Maschinen 1968/1969 ausgemustert, mit Ausnahme der 42 807, die bereits am 28.5.1954 ausgemustert wurde. Zu Anfang war der DR-Bestand auf die Bw's Stralsund, Berlin-Schöneweide, Dresden-Friedrichstadt und Karl-Marx-Stadt (Chemnitz) verteilt und wurde später in den Bw's Pasewalk und Angermünde der Rbd Greifswald zusammengezogen.

During the 2. World War two different "so-called" War-Locomotives were built in Germany. First the BR 52 and then the BR 42.

From the BR 42 locomotives 844 examples were supplied to the DRG during the years 1944/45. After the war a few more machines were assembled: 14 for the western part of Germany, 3 for the eastern and one for the Saarbahn (in the French occupied sector of Germany).

Between 1945 and 1949 another 72 BR 42 were built in Vienna for the Austrian Railways and 126 (under the name Typ 43) in Poland for the PKP.

In total 1063 locomotives of the BR 42 were built. In the fifties the DB had 701 BR 42 and the DR 49 BR 42 in their stock.

Today all BR 42 are gone.