ISSN 0720-05IX

Eisenbahn JOURNAL

6/1980
November

DM	6,50
sfr	6,80
öS	55,–
hfl	8,30
bfr	120,–
Lire	3500,–

Modellbahn – Fachzeitschrift · aktuell · informativ

41 1225-6
H Unf Mei
13. 8.80

Deutsche Reichsbahn fährt wieder mit der BR 41

Das Raw Meiningen hat 1979/80 13 Maschinen aufgearbeitet

Es hat sich wohl herumgesprochen, daß bei der Deutschen Reichsbahn zur Zeit manches möglich ist, was auch Optimisten unter den Dampflokfreunden für unmöglich gehalten haben. Über die befristete Indienststellung einiger 01-Lokomotiven mit Rostfeuerung (Baureihen 01.1 und 01.2) berichteten wir schon. Der Zwang zur Einsparung von Dieselkraftstoff und Heizöl verhalf auch einigen schon totgeglaubten Lokomotiven der Baureihe 41 zu neuem Leben.

366 Lokomotiven dieser Baureihe gab es einst. Sie entstanden von 1936, als Schwartzkopff die beiden Baumuster 41 001 und 41 002 lieferte, bis 1941. Die Fabrikschilder trugen die Namen der Firmen Schwartzkopff, Borsig, Esslingen, Henschel, Jung, Krauss-Maffei, Krupp, MBA und Schichau.

Die Baureihe 41 entstammte einem Typenprogramm für Lokomotiven mit veränderlicher Achslast, zu dem auch die Baureihen 45 und 06 gehörten. Durch Umstecken der Lagerbolzen in den Ausgleichhebeln zwischen Lauf- und Kuppelachsen war die Achslast wahlweise auf 18 oder 20 Mp einstellbar. Der Kessel entsprach dem der Baureihe 03, wurde jedoch anfangs mit 20 bar betrieben. Der nicht alterungsbeständige Kesselbaustahl St 47 K zwang jedoch DB und DR nach dem Kriege, den Kesseldruck auf 16 bar zu reduzieren, um Kesselschäden vorzubeugen. Ende der 50er Jahre mußten beide deutsche Bahnverwaltungen dennoch ihre 41er mit neuen Kesseln ausrüsten. Die Maschinen erhielten die jeweils bei DB und DR entwickelten Neu-Ersatzkessel der Baureihen 03/03[10] in Schweißkonstruktion.

Die ersten 21 neubekesselten Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn bekamen jedoch Nachbaukessel alter Konstruktion in Schweißausführung, weil die Reko-Kessel zu diesem Zeitpunkt noch nicht zur Verfügung standen. Diese Kessel besaßen keinen Speisedom mehr. Von diesen 21 Lokomotiven erhielten 20 Stück einen Oberflächenvorwärmer Bauart Knorr und eine die Mischvorwärmeranlage der DR. Diese Lokomotiven waren außerdem an den nur 4 in einer Reihe liegenden Waschluken am Hinterkessel erkennbar.

◀ **Bild 1:** Im August 1980 stand die 41 1225-6 nach einer Hauptuntersuchung im Raw Meiningen abholbereit.

Bild 2: Das ist die Strecke Meiningen—Bad Salzungen, eine der Stammstrecken des Raw Meiningen für Last- und Leerprobefahrten. Hier kehrt die 41 1074-8 von einer Leerprobe- und Indizierfahrt ins Raw zurück (August 1979). ▶

Bild 3: Die 41 1180-3 steht nach einer Hauptuntersuchung zur Abschlußuntersuchung bereit. Die Zylinderbekleidung und Signallaternen fehlen noch (23. August 1980).

80 Lokomotiven bekamen den Reko-Kessel mit Verbrennungskammer der Baureihe 03[10], der auch bei der Baureihe 22 (ex BR 39) eingebaut wurde. Beim Reko-Kessel ist ebenfalls der Speisedom entfallen, und der Hinterkessel hat sieben Waschluken in einer Reihe. Diese Kessel haben alle Mischvorwärmeranlagen. Fünf Maschinen behielten ihren Altbaukessel, erhielten aber anstelle des Oberflächenvorwärmers die Mischvorwärmeranlage. Sie waren zudem an den drei Kesselaufbauten (Speisedom, Sandkasten, Reglerdom) kenntlich. Somit waren bei den 41ern der Deutschen Reichsbahn vier Spielarten zu unterscheiden:

1. Altbaukessel (3 Aufbauten) mit Mischvorwärmer
2. Ersatzkessel alter Konstruktion (2 Aufbauten) mit Oberflächenvorwärmer
3. Ersatzkessel alter Konstruktion (2 Aufbauten) mit Mischvorwärmer
4. Reko-Kessel (2 Aufbauten) mit Verbrennungskammer und Mischvorwärmer.

Das Raw »Helmut Scholz« Meiningen hat 1979 und bis August 1980 folgende Lokomotiven der Baureihe 41 wieder aufgearbeitet:

41 118 L 5	Juni 79
41 079 L 5	Juni 79
41 132 L 5	Juli 79
41 159 L 5	Juli 79
41 303 L 5	Juli 79
41 074 L 5	August 79
41 025 L 5	August 79
41 273 L 6	April 80
41 185 L 7	Mai 80
41 144 L 7	Juni 80
41 137 L 7	Juli 80
41 225 L 7	August 80
41 180 L 7	August 80

Bild 4: 41 1273-6 mit einem Schotterzug bei der Ausfahrt aus Haldensleben in Richtung Oebisfelde (3. August 1980).

Die Schadgruppen L 5, L 6 und L 7 entsprechen etwa den früher gebräuchlichen Schadgruppen L 2 (Zwischenausbesserung), L 3 (Zwischenuntersuchung) und L 4 (Hauptuntersuchung). Es handelt sich bei diesen Lokomotiven ausschließlich um Maschinen mit Reko-Kessel. Alle Maschinen erhielt das Bw Oebisfelde (Grenzübergang zur Bundesrepublik Deutschland), das sie im TEEM-Verkehr, im Interzonen-Schnellzugdienst und im normalen Reisezugdienst einsetzt. Befahren werden die Strecken Oebisfelde—Haldersleben—Magdeburg, —Stendal—Rathenow—Seddin, —Klötze—Salzwedel.

M. Weisbrod

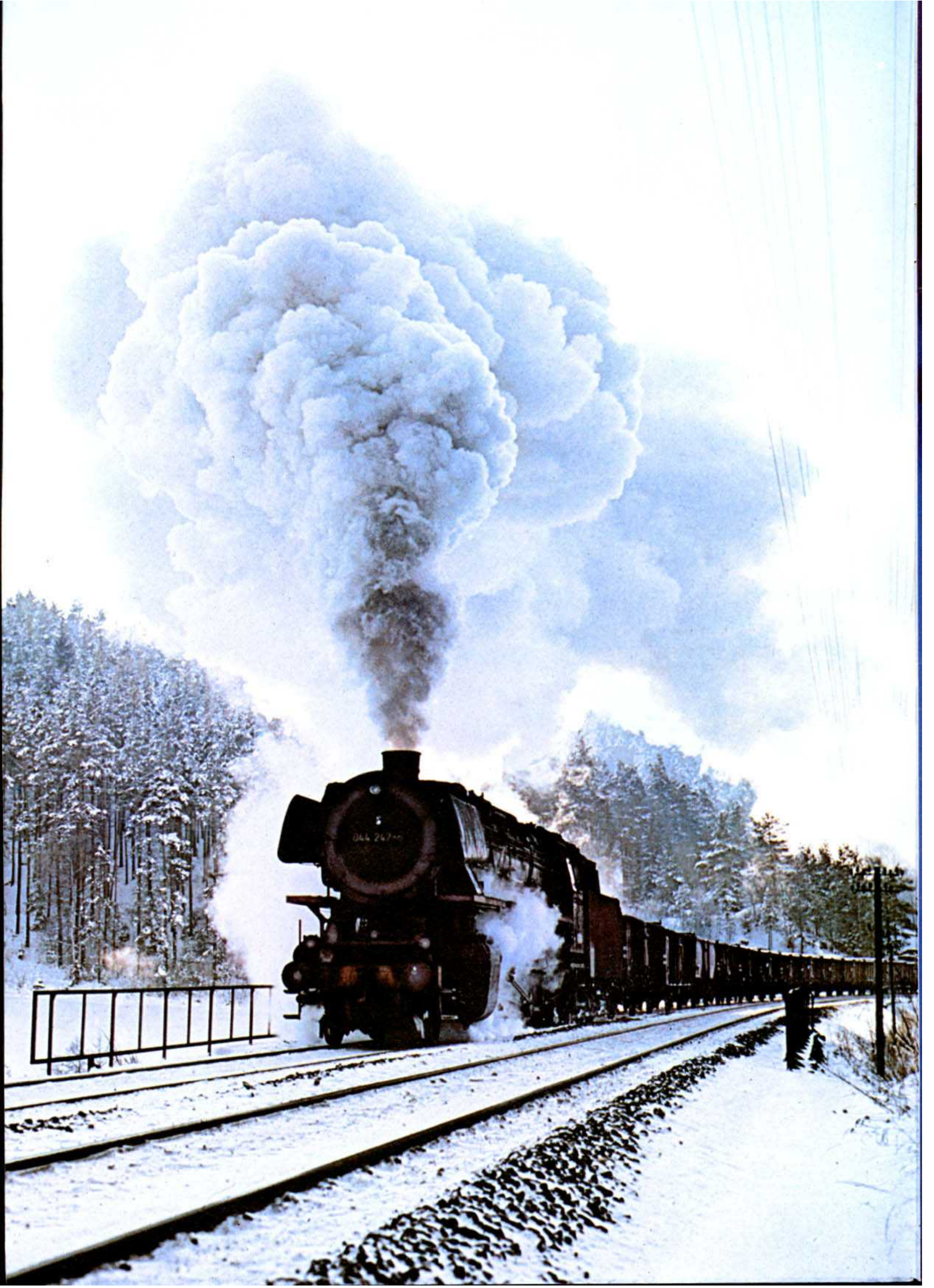
Redaktionsschluß für Eisenbahn-Journal 1/1981 ist der 10.12.1980

Suche
Eisenbahnen, Dampfmaschinen, Schiffe, Blechspielzeug aus der Vorkriegszeit.
Josef Holzapfel
8031 Gut Rottenried Tel. 081 05/82 65

Bild 5: Die 41 1074-8 nach einer L 5-Untersuchung bei einer Leerprobefahrt. Deshalb fehlen auch noch die Signallaternen (August 1979).

Bild 6: Als Nachtrag zu unserem Artikel »Unsterbliche Baureihe 01?« im Journal 5/80 möchten wir dieses Bild noch veröffentlichen. In erstklassigem Pflegezustand führt die Traditionslokomotive 01 2204-4 den E 805 (Leipzig—Saalfeld) auf der Strecke zwischen Zeitz Krossen/Elster.

Fotos 1—6: M. Weisbrod, Leipzig



◀ **Bild 1:** 044 247-5 auf der Strecke Nürnberg-Sulzbach/Rosenberg bei Etzelwang. Aufgenommen am 2.12.1973.

Bild 2: Bahnhof Neukirchen an der Strecke Nürnberg-Sulzbach/Rosenberg am 1.12.1973. Eine 44, die Vorspann leistete, hat vom Zug abgekuppelt.

Winterimpressionen

Unter demselben Titel konnten wir bereits im vorigen Jahr ein paar schöne Winterbilder veröffentlichen. Dies geschah eigentlich mit einem kleinen Hintergedanken. Wir dachten daran, die Serie über die vier Jahreszeiten hinweg entsprechend fortzuführen und hofften, unsere Leser durch gute Farbabbildungen reizen zu können, uns evtl. ähnliches an Frühjahr-, Sommer- und Herbstaufnahmen zuzusenden. Aber weit gefehlt. Was wir angeboten bekamen, waren — wenn auch gute — wiederum nur größtenteils Winteraufnahmen. Natürlich waren auch einige sehr gute Sommer- und Herbstaufnahmen dabei, was jedoch gänzlich fehlte, war das Frühjahr. Wir haben dann deshalb, wenn auch mit etwas Bedauern, damals die Serie wieder eingestellt und den meisten Bildautoren (vielleicht etwas voreilig) das Bildmaterial wieder zurückgesandt.

Die nun diesmal abgedruckten Winterimpressionen waren ursprünglich nicht geplant. Die Anregung kam hierzu von außen. Als wir unseren Bildautor, Herrn Nelkenbrecher, wegen Dia-Material für unseren Beitrag »Eisenbah-

Bild 3: Ebenfalls auf der Strecke Nürnberg-Sulzbach/Rosenberg. Die 051 575-9 fährt mit einem Militärzug am 1.12.1973 in den Bahnhof Neukirchen ein. **Bilder 1—3: J. Nelkenbrecher**

nen in der Oberpfalz« ansprachen, bekamen wir eine große Dia-Auswahl zu diesem Thema zur Verfügung gestellt: viele schöne herrliche Dias, die leider den Rahmen des vorgesehenen Farbteils in der Heftmitte bei weitem sprengten. Da wir aber im vorderen Farbteil des Heftes einen kleinen dreiseitigen Beitrag hatten, der nicht so jahreszeitgebunden war, folgte ein schneller Entschluß. Der Beitrag wurde gegen diese Winterimpressionen ausgetauscht und für eine spätere Journal-Ausgabe vorgesehen. Selbst das bereits feststehende Titelbild wurde noch schnell gegen ein Dia dieser Serie ausgetauscht. Zumal es sich auch noch gut traf, da die Baureihe 52 im Augenblick wegen des zur Auslieferung kommenden Liliput-Modells derselben Reihe sehr aktuell sein dürfte.

Wir hoffen nun, daß unseren Lesern die Winterimpressionen gut gefallen (wie natürlich die übrigen Abbildungen des Journals ebenfalls) und hoffen jetzt darauf, das eine oder andere gute Frühjahrs-Dia zu bekommen.

Journal-Redaktion

ACHTUNG!

Anzeigenschlußtermin Ausgabe 1/81:

15. Dezember 1980

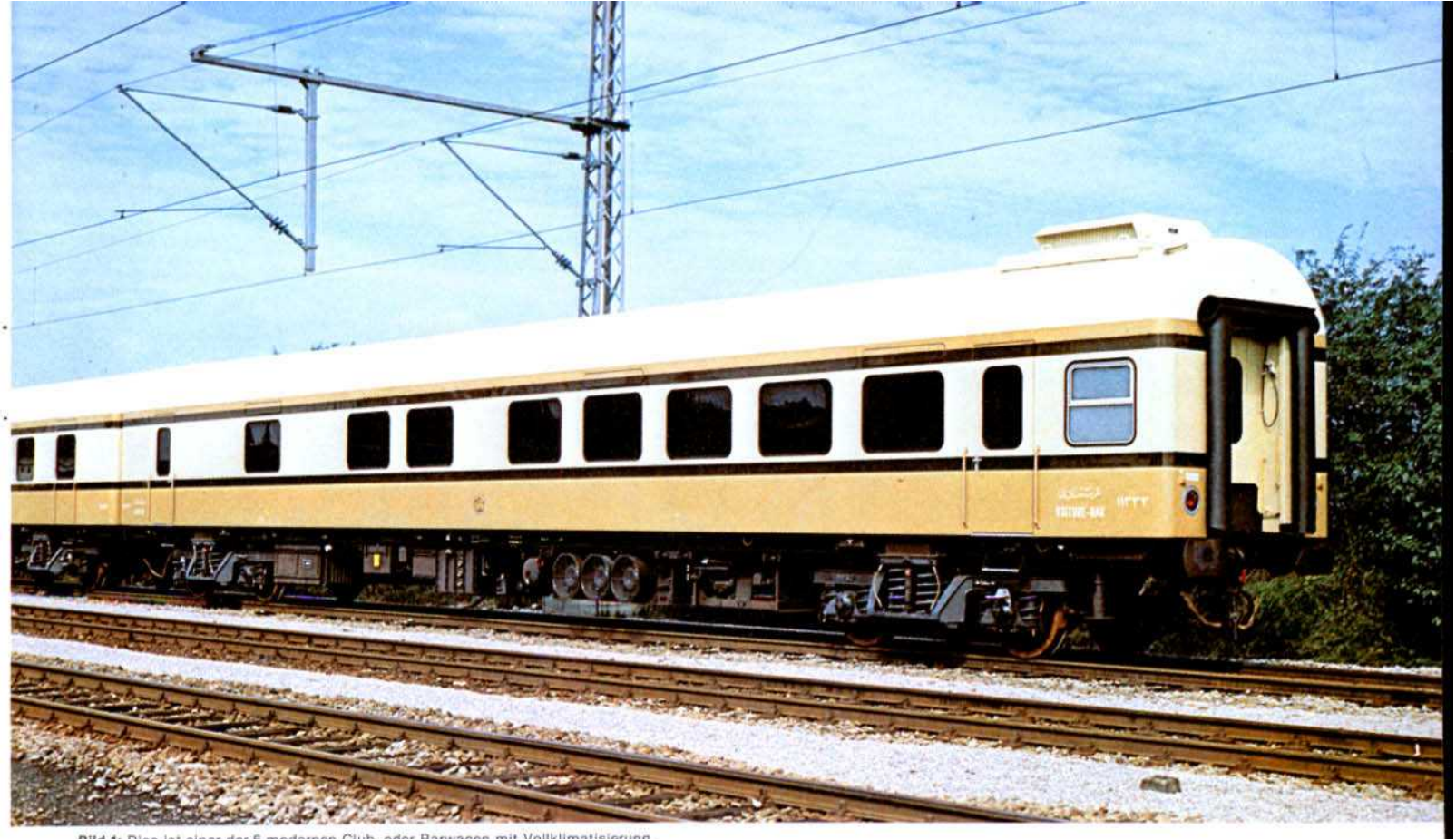


Bild 1: Dies ist einer der 6 modernen Club- oder Barwagen mit Vollklimatisierung.

MBB liefert an Ägypten

Messerschmidt-Bölkow-Blohm in Donauwörth ist einer der großen Hersteller von Schienenfahrzeugen. Der Name des Unternehmens ist untrennbar mit der Entwicklung moderner Trieb- und Reisezugwagen verbunden. Neben den Aktivitäten für die Deutsche Bundesbahn waren es immer wieder auch interessante Exportaufträge, die das Donauwörther Werk bekannt machten. Jetzt im September kam ein Großauftrag für die Eisenbahnen im Raum Kairo zur Ablieferung. Hierbei handelte es sich um eine stattliche Serie komfortabler Reisezugwagen, bestehend aus 30 Schlafwagen, 6 Club- und 6 Generatorwagen. Diese Generatorwagen dienen der Energieversorgung der vollklimatisierten Züge.

Bemerkenswert ist die schmucke Lackierung der Fahrzeuge, die dreisprachig (arabisch, deutsch und französisch) beschriftet sind. Die Dächer sind in weiß gehalten, die Wagenkästen hell- und dunkelbeige, abgesetzt mit zwei rundumlaufenden braunen Streifen. An den Stirnwandübergängen befinden sich Gummiwülste.

Am 12.9.1980 waren die Fahrzeuge im Bahnhof Rain am Lech und auf einem langen Ziehgleis außerhalb des Bahnhofs abgestellt. Nach einer letzten Überprüfung der Klima- sowie der übrigen elektrischen Anlagen konnte der Abtransport zum Verschiffungshafen erfolgen.

HO

Bild 2: Eine lange Wagenschlange war am 12.9.1980 im Bahnhof Rain am Lech abgestellt, wo eine letzte Funktionsprüfung stattfand.

Fotos: HJO

Bild 1: 52.3316 und 41 018 in Ried im Innkreis. Foto: R. Lange

Große Sonderfahrt am 7.9.80

Wie im Journal 4/80 angekündigt, fand am 7. Sept. 80 in Zusammenarbeit zwischen der Interessengemeinschaft 41 018 und dem Franckh-Verlag in Stuttgart, in Österreich eine Sonderfahrt statt, die den in den letzten Jahren wenig verwöhnten deutschen Eisenbahnfreunden Außergewöhnliches versprach. Bereits am frühen Morgen des 7. Septembers startete der Sonderzug gegen 6 Uhr mit 9 Schnellzugwagen in Stuttgart. Bespannt war dieser Zug mit der 118 041, einer noch in der alten blauen Farbe gehaltenen und noch mit alten Lampen versehenen E 18.

Die Fahrtroute führte über Schwäb. Gmünd, Aalen, Nördlingen, Donauwörth, Augsburg, München-Pasing und Rosenheim bis Salzburg. In Salzburg wurden dem Sonderzug zwei »Krokodile« vorgespannt. Hierbei handelte es sich um je ein Krokodil der Schweizerischen sowie der Österreichischen Bundesbahn. Das der SBB trägt die Betriebsnummer $Be^{6/8^{II}}$ 13257. Diese Maschine kam im Tausch gegen ein österreichisches Krokodil zur ÖBB. Nur dem unermüdlichen Einsatz einiger ÖGEG-Mitglieder, die hauptberuflich bei der HW-Linz tätig sind, sowie Herrn Walter Hinterberger von der Zugförderungsleitung Attnang-Puchheim war es zu verdanken, daß das Schweizer-Krokodil nach längerer Standzeit wieder in Betrieb genommen werden konnte.

Das zweite Krokodil war die 1189.05 der ÖBB, bei der es sich ebenfalls um eine Museumslok handelt. Zwischen Salzburg und Steindorf wurde der Sonderzug somit von 3 E-Loks befördert, was als eine noch nie dagewesene Rarität bezeichnet werden kann.

Nach der Ankunft in Attnang-Puchheim wurde der Sonderzug nach kurzem Aufenthalt von der 52.3316 und der 41 018 übernommen. Bei herrlichem Sonnenschein ging die Fahrt mit inzwischen mehr als 700 Teilnehmern über die Rampe des Hausruckgebirges bis Ried im Innkreis. Der Anblick der beiden gewaltigen Dampfloks wird wohl allen Teilnehmern in beeindruckender Erinnerung bleiben.

Ab Ried übernahm nun die 52.3316 die Zugspitze und brachte den Sonderzug in flottem Tempo zwischen 70 und 80 km/h zu seinem Zielbahnhof Schärding nahe Passau. Auch auf der Rückfahrt übernahm die 52.3316 die Führung des Zuges.

Nach Ankunft in Attnang-Puchheim und einem halbstündigen Aufenthalt beförderte die E 18 41 den Zug wieder bis nach Stuttgart.

Im westlichen Europa dürfte diese Fahrt mit der oben im einzelnen geschilderten Bespannung zu den absoluten Raritäten zählen.

Auch im kommenden Jahr sind wieder Fahrten mit der 41 018 in Österreich geplant.

C. Asmus

Bild 2: Der Sonderzug mit 3 Elloks auf dem Weg nach Attnang-Puchheim. An der Spitze des Zuges das Schweizer Krokodil Be 6/8" 13 257, dann das Österr. Krododil 1189.05 und die E 18 41. Foto: B. Wollny