



Eisenbahn JOURNAL

B 7539 E
ISSN 0720-051X

9/1987
November

DM 9,50
sfr 8,50
öS 75,—

Über 180 Farbbilder · Großer Modellbahnteil in Farbe
Aktuelle und informative Vorbildberichte



(Füllseite)

9/87

ISSN 0720-051X 13. Jahrgang

Einzelausgabe

DM 9,50 öS 75,—
sfr 8,50

Verlag und Redaktion:

Hermann Merker VerlagD-8080 Fürstenfeldbruck, Rudolf-Diesel-Ring 5
Telefon (08141) 5048 und 5049

Herausgeber und Vertrieb: Hermann Merker

Redaktion: Hermann Merker
Horst Obermayer
Andreas Ritz
Anzeigen: Anne Rödel,
Layout und Grafik: Gerhard Gerstberger

Ständige Mitarbeiter:

C. Asmus, R. Barkhoff, J. Bitter,
Dr. Hufnagel, F. Jerusalem, W. Kosak,
H. Kundmann, H. Lohstädt,
B. Ottersbach, H. Rauter,
Dr. Scheingraber, P. Schiebel,
J. Stockklausner.

Modellaufnahmen:

Ing. H. Obermayer, P. Schiebel,
W. Kosak, J. GiebelhausenTextverarbeitung: H. Merker Verlag
Druck: Printed in Italy, EUROPLANNING s.r.l.
Verona — Via Morgagni, 30
1987 erscheint das Eisenbahn-Journal 11 x.
Abonnement (1987): DM 104,50 (inkl. Porto)
(Ausland zuzüglich DM 6,— Portoanteil)
Einzelheft: DM 9,50 + DM 2,— Porto
1987 erscheinen die Sonder-Journale 4 x.
Abonnement (1987): DM 68,— (inkl. Porto)
(Ausland zuzüglich DM 4,— Portoanteil)Postscheckkonto München Nr. 57199-802
(BLZ 70010080)
Volksbank Fürstenfeldbruck Nr. 21300
(BLZ 70163370)
Dresdner Bank Nr. 695918000
(BLZ 70080000)Nachdruck, Übersetzung und jede Art der
Vervielfältigung setzen das schriftliche Einver-
ständnis des Verlages voraus.Die Kündigung des Abonnements ist 3 Monate
zum Kalenderjahresende möglich.Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 9
vom 1. Januar 1987.

Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor.

Unaufgefordert eingesandte Beiträge können
nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto
beiliegt! Für unbeschriftete Fotos und Dias
kann keine Haftung übernommen werden!

Aus dem Inhalt . . .

Seite

Die Baureihe 042 der DB	4
Supermodell der Baureihe 042 in der Nenngröße H0 von Roco	14
Unser Wagenporträt (Der private Goliath Ealos)	15
Die 56 2906 mit Kohlenstaub-Feuerung Bauart AEG	19
Damals im AW Tempelhof	22
150 Jahre Bw Leipzig Hbf Süd	28
Aartalbahn zu neuem Leben erweckt	30
Am Laufsteg der Züge	32
Die Heberlein-Bremse und ihr Ende	40
Mini-Markt	52
Unsere Fachhändler-Adressenseiten	54
Down by the Riverside	56
15  Nach dem 3. Feldweg links!	64
Vom Denkmal zurück aufs Gleis	68
16  Handarbeit ist Trumpf	75
Renaissance für die Spur 0	80
Schaufenster der Neuheiten	82

Die Seiten 47–50 mit der Sektion 8 der Eisenbahn- und Verkehrskarte des Deutschen Reiches 1894 können durch Aufbiegen der Heftklammern entnommen und auf die große Grundkarte geklebt werden.

Zu unserem Titelbild:

Südlich von Leer in Ostfriesland kreuzt die Emslandstrecke Rheine – Emden die Leda. Die ansonsten zweigleisige Emslandstrecke ist hier auf einem kurzen Stück nur eingleisig. Die 042 356 überquert am 10.02.1975 die Leda-Brücke auf ihrer Fahrt mit einem Güterzug von Emden nach Rheine. Den Dampflokomotiven der Baureihe 41 Ö1 (ab 1968: 042) ist in dieser Ausgabe ein eigener Artikel gewidmet, der auf Seite 4 beginnt. Das soeben erschienene Roco-Modell in der Baugröße H0 stellen wir im Anschluß an diesen Beitrag vor.

Foto: U. Geum



Bild 1: Die 042 245 des Bw Rheine wurde Mitte der siebziger Jahre auf der Emslandstrecke Rheine – Emden im Bild festgehalten.

Foto: U. Geum

Bild 3: Am 20.03.1977 war das Ende für die Lokomotiven der Baureihe 042 nicht mehr fern; die 042 113 mußte sich ihr Gnadenbrot bereits im Bauzugdienst verdienen. Mit Volldampf verläßt sie Meppen in südlicher Richtung.

Foto: P. Kristandt

Die Baureihe 042 der DB

Die ölgefeuerten Maschinen der Baureihe 042 zählten zu den letzten Dampflokomotiven, die im Jahre 1977 noch auf den Gleisen der Deutschen Bundesbahn fuhren. Hervorgegangen waren sie aus der Baureihe 41, einer Lokomotivbauart, die von der früheren Deutschen Reichsbahn für den schnellen

Güterzugverkehr beschafft worden war. Erste Impulse für die Entwicklung jener Maschinen gingen von einem Schreiben aus, das von der Hauptverwaltung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft an das Reichsbahn-Zentralamt für Maschinenbau in Berlin gerichtet war. Angeregt wurden der Entwurf

und der Bau von Lokomotiven, die als Weiterentwicklung der preußischen G 8², Baureihe 56²⁰⁻³⁰, die Beförderung schnellfahrender Güterzüge übernehmen sollten. Als weiteres Einsatzgebiet war aber auch der Reisezugdienst im Hügelland vorgesehen. Gefordert war eine vierfach gekuppelte Maschine mit einem Treibraddurchmesser von 1600 mm und mit einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h. Die Firmen Berliner Maschinenbau AG, vormals Louis Schwartzkopff, Henschel & Sohn, Krauss-Maffei und Schichau wurden ersucht, ihre Entwürfe, zusammen mit den Angeboten, bis zum 1. April 1934 zur Begutachtung vorzulegen. Im Ausschuß für Lokomotiven fiel die Entscheidung schließlich zu Gunsten einer 1'D 1' h2-Lokomotive der BMAG.

Die beiden Baumusterlokomotiven der Baureihe 41 mit den Betriebsnummern 41 001 und 002 standen im Jahre 1936 der Deutschen Reichsbahn für eine eingehende Erprobung zur Verfügung. Nach der Auswertung der Versuchsergebnisse kam es noch zu verschiedenen Konstruktionsänderungen und ab 1938 schließlich auch zur Serienfertigung der Baureihe 41. Geplant und in Auftrag gegeben war eine Stückzahl von insgesamt 436 Lokomotiven. Die Aufträge für die 41 367 bis 390 von Schichau und die 41 391 bis 436 von BMAG mußten wegen der Kriegs-

Bild 2: Im Bw Osnabrück Rbf warten am 26.05.1976 die 042 145 und die 042 360 auf ihren nächsten Einsatz.

Foto: P. Kristandt







Bild 4: Die Lokomotiven 042 073, 042 320, 044 591, 042 052 sowie die 043 100 sind hier im Bw Emden versammelt.

Foto: U. Geum

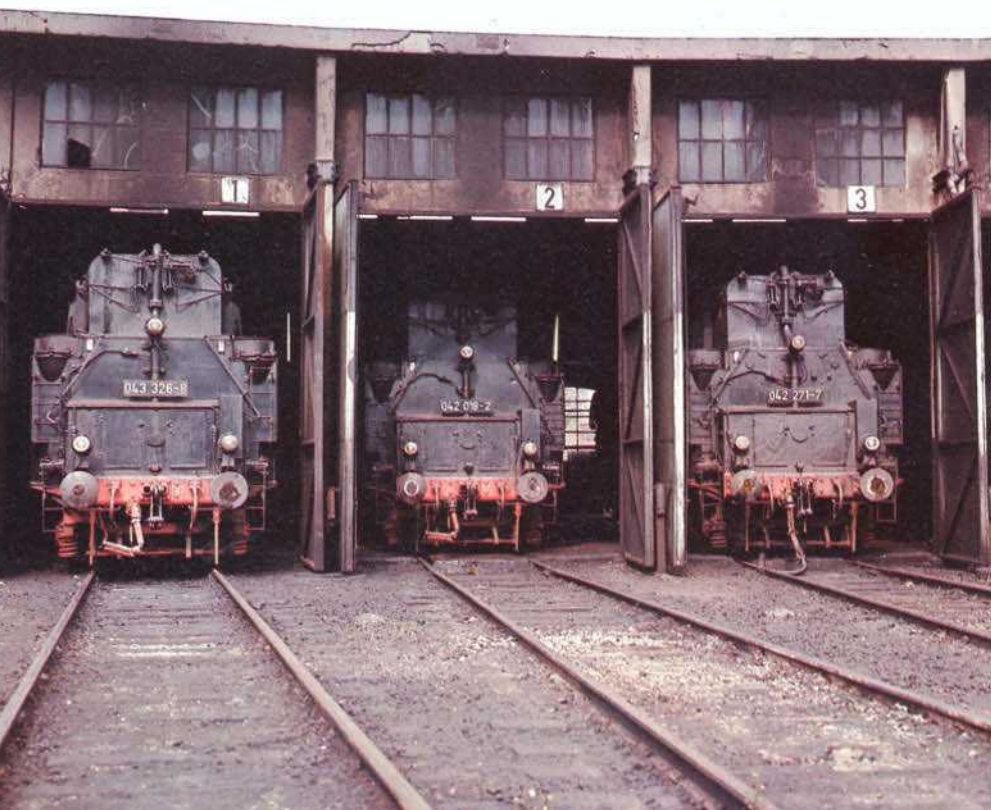
ereignisse storniert werden. Zur Ausführung gelangten nur 366 Fahrzeuge, die im Zeitraum bis Juni 1941 in Dienst gestellt wurden. Am Bau dieser Maschinen waren alle deutschen Lokomotivfabriken mit Baulosen unterschiedlicher Größe beteiligt. Bereits zu Beginn der vierziger Jahre zeigte

sich bei zahlreichen Kesseln der Baureihe 41 eine mehr oder weniger stark ausgeprägte Rißbildung. Bis zum Jahresende 1941 waren davon schon mehr als 47 Lokomotiven betroffen. Als erste Maßnahme zur Abwendung drohender Gefahren wurde noch 1941 der Kesseldruck von 20 auf 16 bar ge-

senkt. Wenig später waren bei der Deutschen Werft in Hamburg 35 und bei Krauss-Maffei fünf weitere Ersatzkessel bestellt worden, die von 1943 bis Ende 1944 zum Einbau gelangten.

Während des Zweiten Weltkrieges gingen direkt und indirekt insgesamt 38 Lokomotiven verloren. In den Bestand der späteren Deutschen Bundesbahn gelangten 216 Maschinen, und der Deutschen Reichsbahn in der DDR verblieben 112 Fahrzeuge. Der größte Teil der Lokomotiven blieb zunächst nicht betriebsfähig abgestellt. Bei der DB befanden sich dann aber 1951 wieder alle Fahrzeuge im Unterhaltungsbestand. Gegen Mitte der fünfziger Jahre zeigten sich erneut Schäden an den Kesseln. Unabhängig voneinander, aber fast zum selben Zeitpunkt, ließen beide deutschen Bahnverwaltungen neue Kessel für die Baureihen 03¹⁰ und 41 entwickeln. Diese Ersatzkessel in vollkommener geschweißter Bauweise wurden aus alterungsbeständigem Stahl gefertigt. Hauptlieferant der neuen Hochleistungskessel mit Verbrennungskammer für Lokomotiven der DB war Henschel in Kassel. Einige wenige Kessel entstanden außerdem noch bei Krupp in Essen und bei der Maschinenfabrik Esslingen. In der Zeit von Mai 1957 bis Juni 1962 erhielten insgesamt 102 Lokomotiven den neuen glattflächigen Kessel. Davon wurden wiederum 40 Maschinen ausgewählt und mit einer Ölhauptheuerung ausgerüstet. Im Jahre 1958 erfolgte der Umbau noch bei Henschel & Sohn in Kassel und ab 1960 im AW Braunschweig. Hierbei handelte es sich um die Lokomotiven mit den Betriebsnummern:

Bild 5: Sowohl die Lokomotiven der Baureihe 042 als auch die der Baureihe 043 besaßen Tender der Bauart 2'2' T 34, die mit einem Ölvorrattank ausgerüstet waren. Die Aufnahme entstand am 27.08.1972 im Bw Rheine. Foto: U. Geum



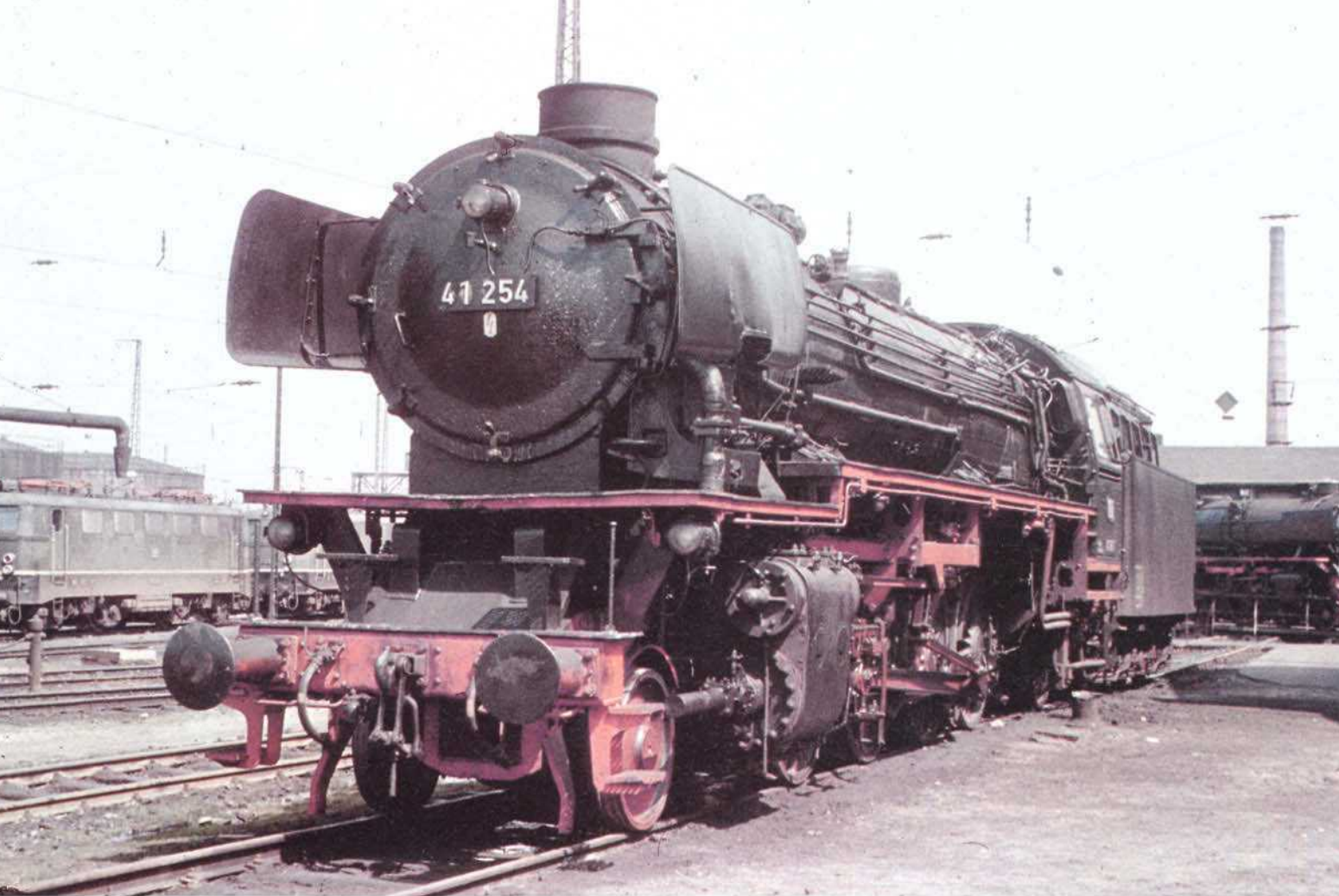


Bild 6: Noch mit alten Nummern wurde die 41 254 am 05.05.1967 im Bw Osnabrück Hbf fotografiert.

Foto: A. Schöppner

Bild 7: Beim Dampfloksabschlussfest in Rheine wurde dieses Foto geschossen. Zwischen der 012 081 und der 043 085 ist die 042 052 ausgestellt.

Foto: P. Kristandt





Bild 8: Auch als Vorspannlokomotiven vor schweren Güterzügen konnte man die ölgefeuerten 41er auf der Emslandstrecke beobachten. Die Aufnahme mit der 042 105 entstand am 29.08.1972. Foto: U. Geum

1958: 41 095, 105, 145, 164, 166, 168, 169, 175, 202, 217, 224, 241, 254, 271, 308, 356, 358, 360, 363.

1960: 41 071, 052, 083, 096, 113, 191, 206, 210, 310, 320.

1961: 41 018, 024, 073, 097, 106, 186, 218, 226, 245, 364.

Durch diesen Umbau, der keine allzu großen Änderungen an den Lokomotiven erforderte, konnten die Leistungsfähigkeit und die Wirt-

schaftlichkeit wesentlich verbessert werden. Bei Versuchs- und Meßfahrten mit der Lokomotive 41 224 konnten als Höchstwerte für die indizierte Leistung 2139 PSi ermittelt werden. Eine kohlegefeuerte Maschine der

Bild 9: Mit einem Güterzug, der u. a. fabrikneue VW-Busse befördert, hat die 042 095 soeben die nördlich von Rheine gelegene Blockstelle Bentlage passiert (16.10.1971).

Foto: A. Schöppner





Bild 10: Mit dem Tender voraus befördert hier die 042 105 drei Silberlinge.

Foto: U. Geum

Baureihe 41, ebenfalls mit neuem Kessel ausgestattet, erreichte 2050 PSI. In der Ursprungsausführung und mit einem Kessel-
druck von 20 bar war die Baureihe 41 auf
eine Leistung von 1885 PSi gekommen.

Sämtliche ölgefeuerten Lokomotiven der
Baureihe 41 waren mit Tendern der Bauart
2'2' T 34 gekuppelt. Anstelle des Kohlen-
kastens hatten die Tender geschweißte Öl-
behälter mit einem Fassungsvermögen von

12 m³ erhalten. Auf der Decke des Ölbehäl-
ters waren an dessen hinterem Ende zwei
Einfüllöffnungen vorhanden, die zunächst
noch manuell, später pneumatisch geöff-
net und geschlossen wurden. Zwei Einfüllstut-

Bild 11: Der N 3107 war am 24.05.1974 mit der 042 083 bespannt, fotografiert wurde die Garnitur bei Haren/Ems (Strecke Rheine – Emden).

Foto: A. Schöppner





Bild 12: Die 41320 war am 13.04.1968 noch nicht, wie im Nummernplan der DB vom 01.01.1968 vorgesehen, in 042 320 umgezeichnet (Bw Osnabrück Hbf).

Foto: A. Schöppner

zen waren außerdem noch direkt über der Pufferbohle des Tenders vorhanden. Der Tender konnte somit sowohl über einen Ölgalgen als auch direkt von unten betankt werden. Zur Unterscheidung von den kohlegefeuerten Lokomotiven wurden die Maschinen mit Ölhauptfeuerung zuerst als Baureihe 41 Öl bezeichnet. Ab 01. Januar 1968 trugen die Fahrzeuge dann die Baureihenbezeichnung 042.

Lange Zeit waren Kirchweyhe und Osnabrück die Hochburgen der Baureihe 41 Öl. Am Ende des Jahres 1967 war der Gesamtbestand der Baureihe 41 bereits auf 112 Lokomotiven geschrumpft. Die ölgefeuerten Maschinen waren aber alle noch im Einsatz. Bw Rheine: 41 018, 021, 024, 052, 073, 083, 168.

Bw Kirchweyhe: 41 095, 096, 097, 105, 106, 113, 145, 164, 166, 169, 191, 206, 210, 218, 224, 245, 310, 320, 347, 358.

Bw Osnabrück Hbf: 41 175, 186, 202, 217, 226, 241, 254, 271, 308, 356, 360, 363, 364.

Domäne der Baureihe 41 war der schnelle Güterzugverkehr. Recht oft kamen die Lokomotiven aber auch vor Reise- und Militärlözügen zum Einsatz, vor allem die Maschinen aus dem Bw Osnabrück Hbf, später auch die 042 aus dem Bw Rheine. Letztere sah man häufig auch vor Zügen mit fabrikneuen Autos, die in Emden verschifft wurden. Unvergessen sind auch die Leistungen vor Kohlezügen und die Einsätze als Vorspann vor den schweren Erzzügen auf der Emslandstrecke.

Rasch verringerte sich der Bestand kohlegefeuerter Maschinen. Mitte 1970 verfügte die DB nur noch über sechs betriebsfähige Exemplare der Baureihe 041. Die noch vorhandenen 36 Fahrzeuge der Baureihe 042 waren inzwischen alle im Bw Rheine behei-

matet. Ausgemustert waren die 042 021, 169, 191 und 217.

Im Zeitraum bis zum 30. Juni 1971 wurde dann auch noch die 042 224 z-gestellt. Bis zum 31. Dezember 1974 waren keine weiteren Abgänge zu verzeichnen. Ein Jahr später haben dann aber die 042 164 und 166 ihren Dienst quittieren müssen. Die Bestandsliste vom 31. Dezember 1976 enthielt dann nur noch 17 Maschinen:

042 024, 052, 073, 096, 113, 145, 186, 206, 210, 226, 241, 271, 308, 347, 356, 360, 364.

Inzwischen war für den Dampfbetrieb bei der DB die letzte Phase angebrochen. Schon seit dem Sommer 1976 war für die Baureihe 042 kein Umlaufplan mehr erstellt worden. Am 23. Oktober 1977 vollzog sich schließlich der Abschied der Reihe 042 mit dem letzten Einsatz der 042 113 vor einem Sonderzug für Eisenbahnfreunde, der von Emden zurück nach Rheine fuhr.

Bild 13: Vorder- und Rückseite - links im Bild ist die 042 226 zu sehen, auf dem Nachbargleis steht die 042 083 (Bw Rheine, 29.03.1972).

Foto: A. Schöppner

