Eisenbahn JOURNAL
Special
1
2013

Deutschland € 12,50
Österreich € 13,75 – Schweiz sfr 25,00
Belgien, Luxemburg € 14,40 – Niederlande € 15,85
Italien, Spanien € 16,25 – Portugal (con.) € 16,40

www.eisenbahn-journal.de

Baureihe 41

Technik
Einsatz
Museumsloks

Konrad Koschinski

B 10533 F – ISBN 978-3-89610-373-4 – Best.-Nr. 54 13 01

Truppenzüge bei der DR

Den beiden Eisenbahn-Journal-Sonderausgaben über Militärtransporte auf Schienen durch Bundeswehr und US-Army schließt sich eine Publikation an, die noch vor kurzem kaum jemand für möglich gehalten hätte: Anhand bisher noch nie veröffentlichter militärischer Dokumente und einer Fülle einmaliger Fotos von Truppentransporten aller Art erläutert Harald Grafe das Militärtransportwesen von der Kasernierten Volkspolizei der 1950er-Jahre bis zum Ende der DDR, wobei der engen Verzahnung mit der Deutschen Reichsbahn besondere Bedeutung zukommt. Neben einer Erläuterung einschlägiger Vorschriften geht es vor allem um Ver- und Entladungen, Verladetechniken, Rampen aller Art, Fahrzeuge, Zugbildung und Zugauflösung, Truppenzüge mit Panzern, Artillerie, Raketen und anderer Militärtechnik.

100 Seiten im DIN-A4-Format, mit über 150 Abbildungen, Zeichnungen und Schautafeln, Klebebindung
Best.-Nr. 711201 · € 15,–

FOTO: MILITÄRHISTORISCHES MUSEUM DER BUNDESWEHR

Weiterhin lieferbar

Militärtransporte auf der Schiene, Band 1:
Bundeswehr und Verbündete
Best.-Nr. 710701 · € 15,–

Militärtransporte auf der Schiene, Band 2:
US Army in Deutschland
Best.-Nr. 710901 · € 15,–

Eisenbahn JOURNAL

Erhältlich im Zeitschriften- und Fachhandel oder direkt beim
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Schönes Multitalent

Aufgrund ihrer ungemein vielseitigen Verwendbarkeit gilt die in 366 Exemplaren beschaffte Baureihe 41 als einzige deutsche Universal-Dampflokomotive. Für den schnellen Güterverkehr entwickelt, bespannte sie jahrzehntelang Züge fast aller Gattungen, darunter auch D-Züge. Spurtstark im Antritt und trotz der offiziell zulässigen 90 km/h auf Tempo 100 hochgejagt, hielt sie für die 01 oder 03 berechnete Pläne weitgehend ein.

Wohl nicht so majestätisch anmutend wie die großrädrigen „Pacifics", wirkten die 1' D 1'-Maschinen mit ihrem Treibraddurchmesser von immerhin 1600 mm, dem filigranen Fahrwerk und dem schlanken Kessel ausgesprochen elegant. Allerdings wandelte sich durch die Ausrüstung mit neuen Kesseln das Erscheinungsbild – weniger bei den Rekoloks der DR, markant hingegen bei den DB-Umbauloks. Viele Betrachter empfanden und empfinden die Architektur der Ursprungsausführung als harmonischer.

Unstrittig waren die 41er die besten deutschen „Mikados". Dabei hatte die DRG 1934 noch eine 1' D-Type als Nachfolgerin der Baureihe 56^{20} gewünscht. Nur zusätzlich reichte die Berliner Maschinenbau AG den Entwurf für eine 1' D 1'-Type ein, die dann wegen evidenter Vorteile zum Zuge kam. Der Kessel entsprach weitgehend dem der Baureihe 03, wurde aber zur Leistungssteigerung für 20 atü Betriebsdruck ausgelegt und aus hochfestem Sonderstahl St 47 K gefertigt. Dessen Neigung zu Rissbildungen zwang allerdings bald dazu, den Druck auf 16 atü zu begrenzen.

Einige Maschinen bekamen schon während des Zweiten Weltkriegs Ersatzkessel aus bewährtem Stahl St 34, der wegen des zunächst noch immer vorgesehenen Betriebsdrucks von 20 atü freilich dickere Kesselwandungen erforderte. Weitere Loks rüstete die DR in der DDR mit von vornherein nur für 16 atü konzipierten Nachbaukesseln aus, ehe sie ebenso wie die DB neue Verbrennungskammerkessel beschaffte. Mit diesen erreichten die 41er nicht nur wieder ihr ursprüngliches Leistungsniveau. Die mit Ölfeuerung ausgerüsteten DB-Maschinen übertrafen es signifikant – ebenso die mit Steinkohle statt Braunkohle beschickten Reko-41er der DR.

Was die Technik betrifft, so lenkt dieses EJ-Special die Aufmerksamkeit auch auf in bisherigen Publikationen kaum Beachtetes. Clou der 41er war ja die wahlweise auf 18 oder 20 Tonnen einstellbare Kuppelachslast. Aber durften die mit dickwandigeren, daher schwereren Ersatzkesseln „Bauart 1943" ausgerüsteten Loks überhaupt noch auf 20 Tonnen eingestellt sein? Und war die Kuppelachslast der DB-Umbauloks wirklich generell auf 18 Tonnen festgelegt, obwohl es im schweren Erzverkehr auf möglichst hohes Reibungsgewicht ankam? Wir geben die Antwort. Über all der Technik kommt die bei DB wie DR bis zum Ende der Dampfära währende Einsatzgeschichte der „schönen Mikados" in Wort und Bild nicht zu kurz.

Konrad Koschinski

High-Tech aus Deutschland

Krauss-Maffei-Loks bei Southern Pacific und Rio Grande

941201 Nr. 14
€ 10,-

941101 Nr. 13
€ 15,-

941001 Nr. 12
€ 15,-

940901 Nr. 11
€ 6,90

940710 Nr. 10
€ 15,-

910405 Nr. 5
€ 9,80

940709 Nr. 9
€ 6,50

910404 Nr. 4
€ 9,80

910303 Nr. 3
€ 9,80

910202 Nr. 2
€ 9,80

910101 Nr. 1
€ 9,80

Nr. 15 94 12 02

Es waren für diese Zeit echte Hightech-Produkte, die den amerikanischen Loktypen hinsichtlich der Effizienz weit überlegen waren. Allerdings war der Wartungsaufwand relativ hoch, sodass der geringere Energieverbrauch wegen des sehr niedrigen Dieselpreises in den USA keine große Rolle spielte. Außerdem weckten diese Hightech-Produkte aus Deutschland die amerikanische Lokindustrie auf, die dann sehr schnell ebenso leistungsfähige Lokomotiven entwickelte. Daher wurden die „Krauts“, wie die deutschen Loks in USA sehr schnell genannt wurden, nach einigen Jahren wieder verschrottet.

Die MEB-Redaktion dokumentiert die Geschichte dieser außergewöhnlichen Lokomotiven mit seltenen Dokumenten und einzigartigen Bildern, vor allem vom Bau und von den Probefahrten in Deutschland, aber auch von den vielfältigen Einsätzen in den USA. Ein weiterer Schwerpunkt in der Sonderausgabe sind exzellente Modellbahnen in allen Spurweiten.

Passend zum Heftthema enthält diese Spezial-Ausgabe als Gratis-Beilage eine Video-DVD mit dem 55-Minuten-Film „Mit dem Challenger durch die Rocky Mountains", der die größte betriebsfähige Dampflok der Welt unter Volldampf zeigt.

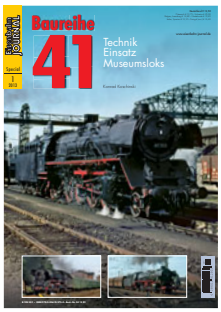
Das neue Sonderheft der MEB-Redaktion beleuchtet ein besonderes und fast vergessenes Kapitel der deutsch-amerikanischen Wirtschaftsbeziehungen. In den 1950er-Jahren war die amerikanische Lokomotivindustrie nicht in der Lage oder nicht bereit, starke Diesellokomotiven für den Einsatz in den Rocky Mountains und an der Pazifikküste zu bauen. Unter dem Motto „zuerst der Volkswagen, dann Lokomotiven“ bestellten daraufhin die berühmten amerikanischen Bahngesellschaften Rio Grande und Southern Pacific bei der bekannten deutschen Lokfabrik Krauss-Maffei zwei Serien von Diesellokomotiven mit einer Leistung von 4000 PS.

84 Seiten, Format 22,5 x 29,5 cm, über 150 Abbildungen, Klebebindung

Lassen Sie sich inspirieren! Eine Leseprobe gibt es in unserem Internetshop auf www.vgbahn.de und in unserem Bahn-Kiosk.

Brandaktuell in unserem **Bahn-Kiosk** im AppStore für iPhone und iPad! Ab sofort sind die aktuellen Monats- und Sonderausgaben abrufbar.

Modell Eisen Bahner VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141/ 53481-0, Fax 08141/53481-100, www.vgbahn.de



TITELFOTOS:
M. Delie (großes Bild; 41 160 im Bw Koblenz-Mosel, 4.9.1964), J. Nelkenbrecher, Th. Mäuser

FOTOS AUF DIESER SEITE:
U. Paulitz, L. Rotthowe, M. Krolop, K. Koschinski

22 Technik

46 Einsatz/Technik DB

70 Einsatz/Technik DR

84 41er museal

Editorial
Schönes Multitalent 3

Galerie 6

Historie
1 D 1 „Mikado“ 14

Entwicklung
Eine Lok für den Güterschnellverkehr 18

Technik
Alleskönner mit „Handicaps“ 22

Einsatz bis 1945
Nahezu reichsweit präsent 42

Einsatz/Technik DB
Vom Main bis zur Küste 46

Einsatz/Technik DR
Noch über 40 Jahre im Geschäft 70

Europäische Mikados
Blick zu den Nachbarn 82

41er museal
Der Nachwelt erhalten 84

Statistik
Fahrzeugliste Baureihe 41 86

Quellenverzeichnis 88

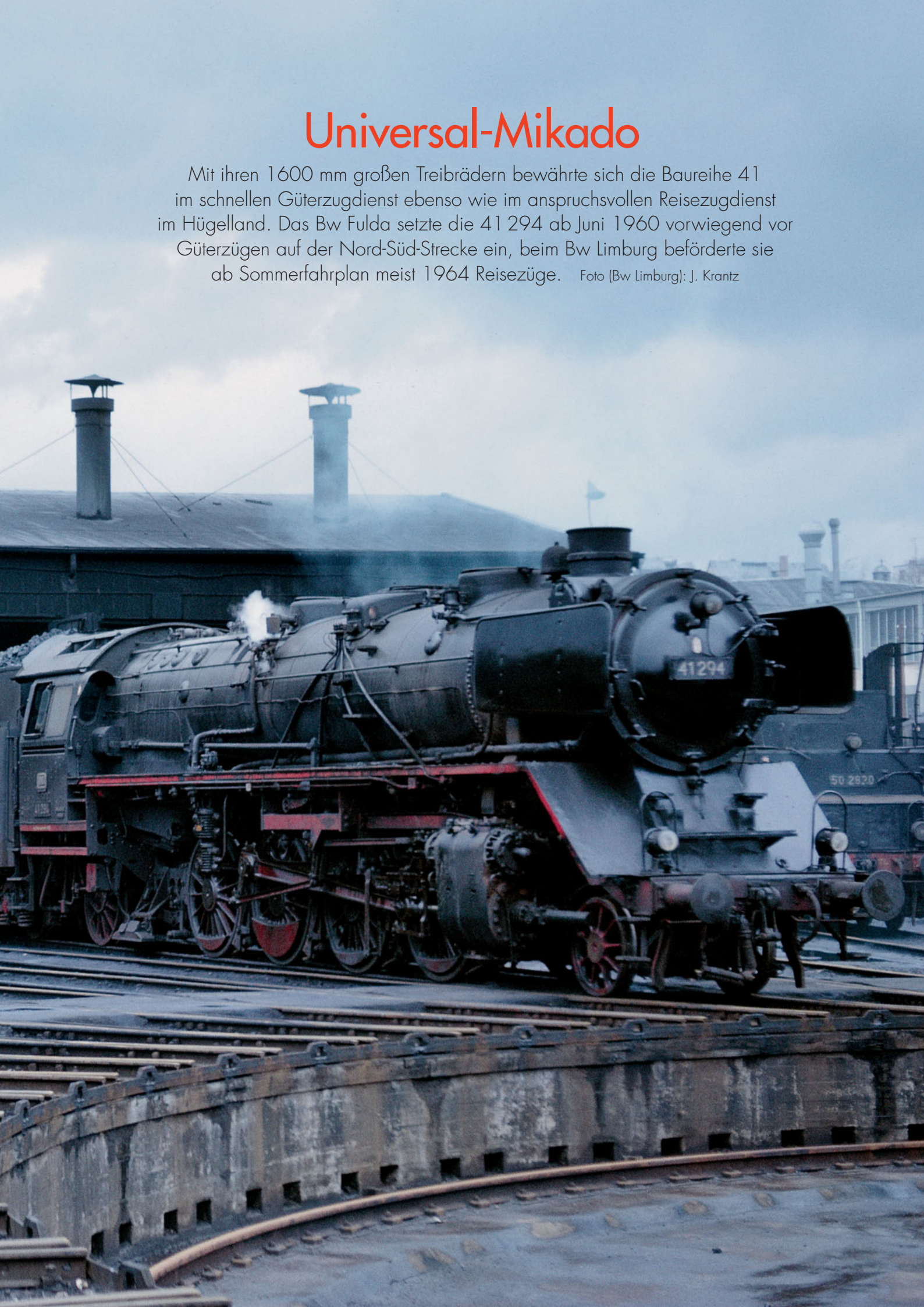
Impressum & Vorschau 89

Fachhändler-Adressen 90

23 022
23 031
50 236

Universal-Mikado

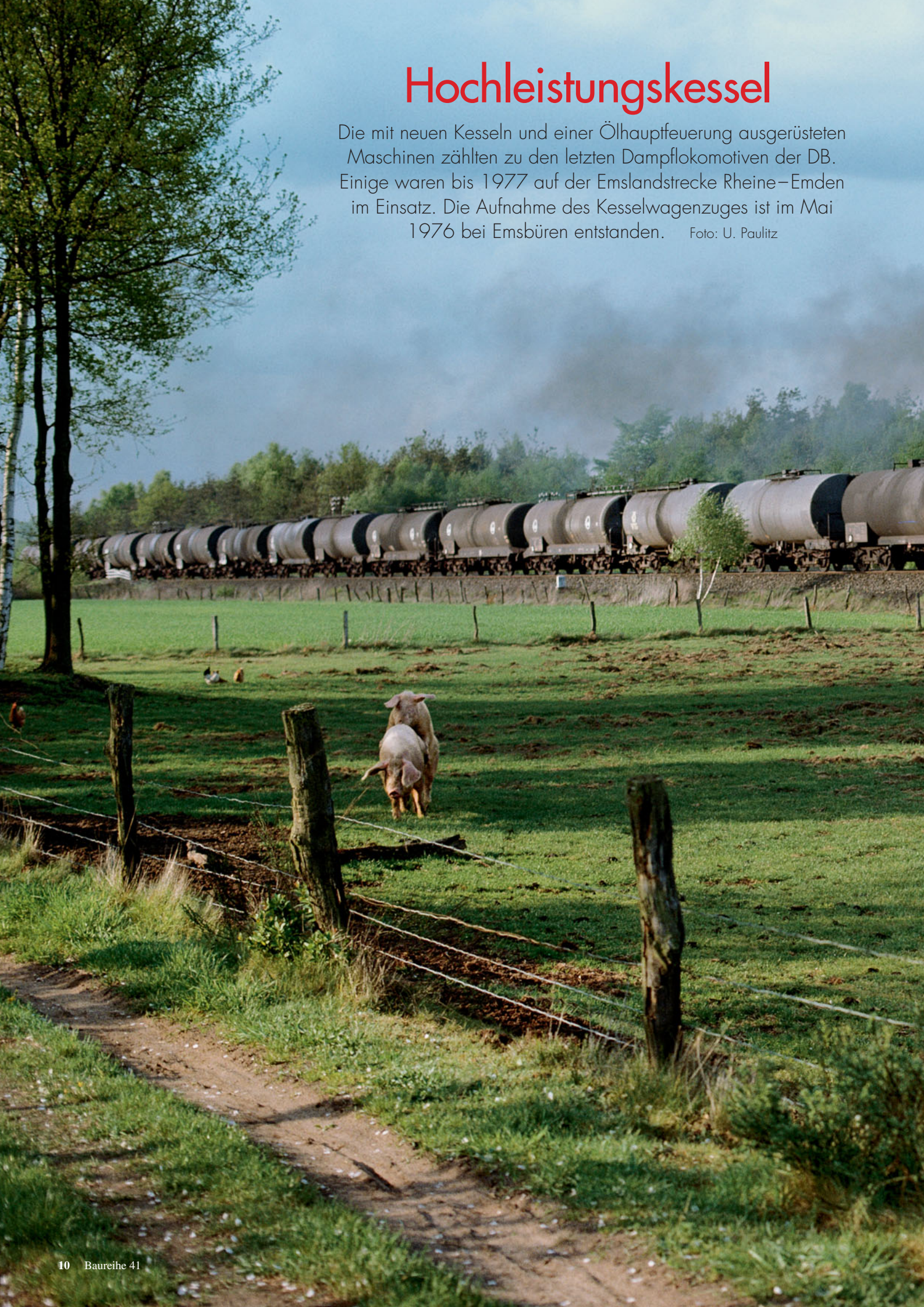
Mit ihren 1600 mm großen Treibrädern bewährte sich die Baureihe 41 im schnellen Güterzugdienst ebenso wie im anspruchsvollen Reisezugdienst im Hügelland. Das Bw Fulda setzte die 41 294 ab Juni 1960 vorwiegend vor Güterzügen auf der Nord-Süd-Strecke ein, beim Bw Limburg beförderte sie ab Sommerfahrplan meist 1964 Reisezüge. Foto (Bw Limburg): J. Krantz



41 108

Aus der Mitte heraus

Mit dem Eilzug 579 (Frankfurt/Main–Celle) und zwei leeren Milchkesselwagen trifft die 41 108 am 10. Mai 1956 in Marburg (Lahn) ein, wo sie von 1948 bis 1958 beheimatet war. Aus der Mitte heraus bespannte sie Reise- und Güterzüge auf der Main-Weser-Bahn Frankfurt–Kassel. Foto: C. Bellingrodt/Slg. Hufschläger



Hochleistungskessel

Die mit neuen Kesseln und einer Ölhauptfeuerung ausgerüsteten Maschinen zählten zu den letzten Dampflokomotiven der DB. Einige waren bis 1977 auf der Emslandstrecke Rheine–Emden im Einsatz. Die Aufnahme des Kesselwagenzuges ist im Mai 1976 bei Emsbüren entstanden. Foto: U. Paulitz