

Sonderausgabe

Eisenbahn JOURNAL

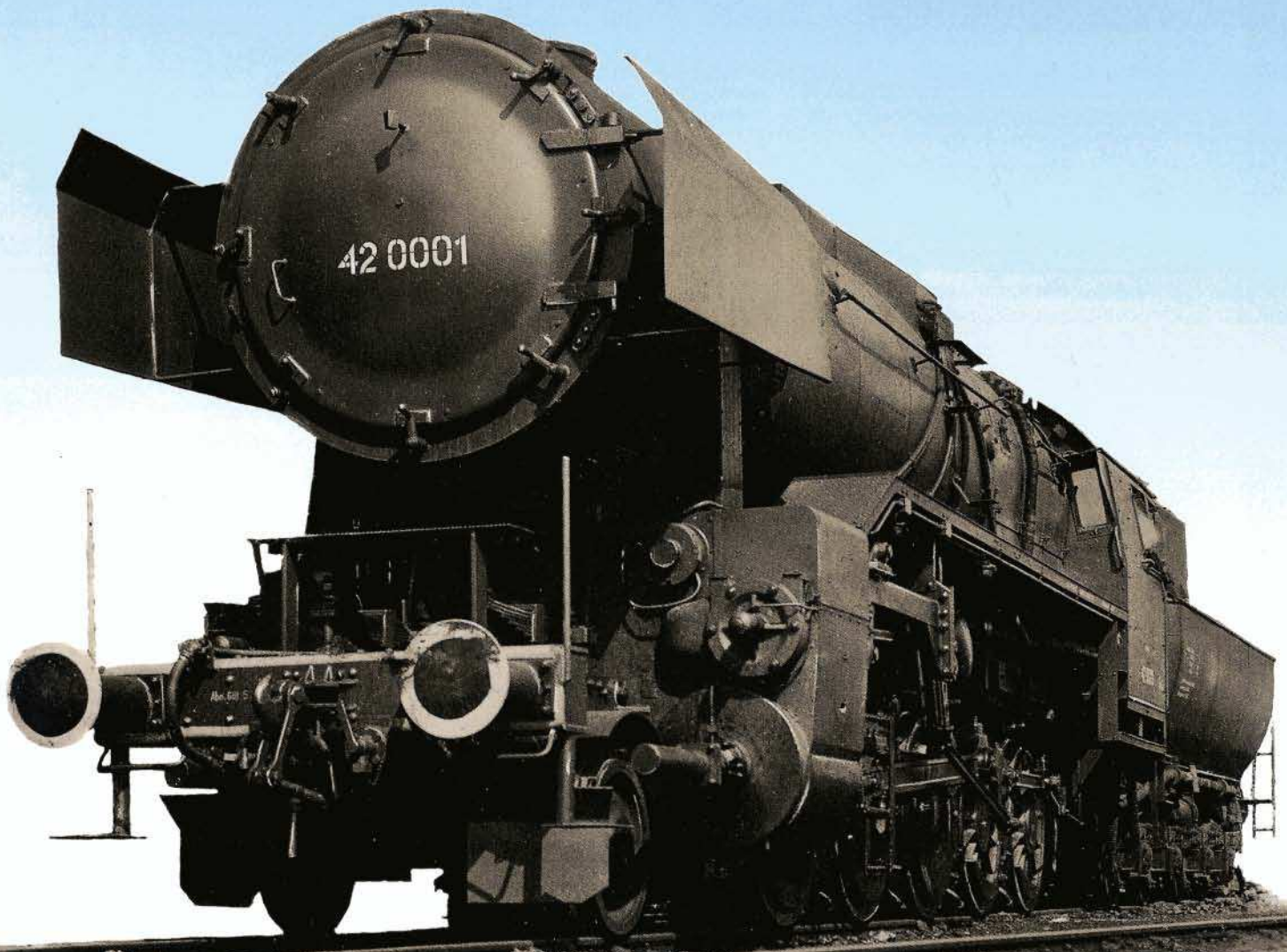
B 10533 F
ISSN 0720-051 X

III/99

DM 22,80
sfr 22,80
S 170,-
hfl 29,-
lfr 490,-
Lit 27 000

Die BR 42 **Eine Kriegslokomotive**

Hans Wiegard
Manfred Weisbrod



Inhalt

Bild 1 (Titel): Die erste Lokomotive der Kriegslok-Baureihe 42 – vom Fotografen gekonnt in Szene gesetzt. **Abb.: Werkfoto WLF (R. Dötsch), Slg. Asmus**

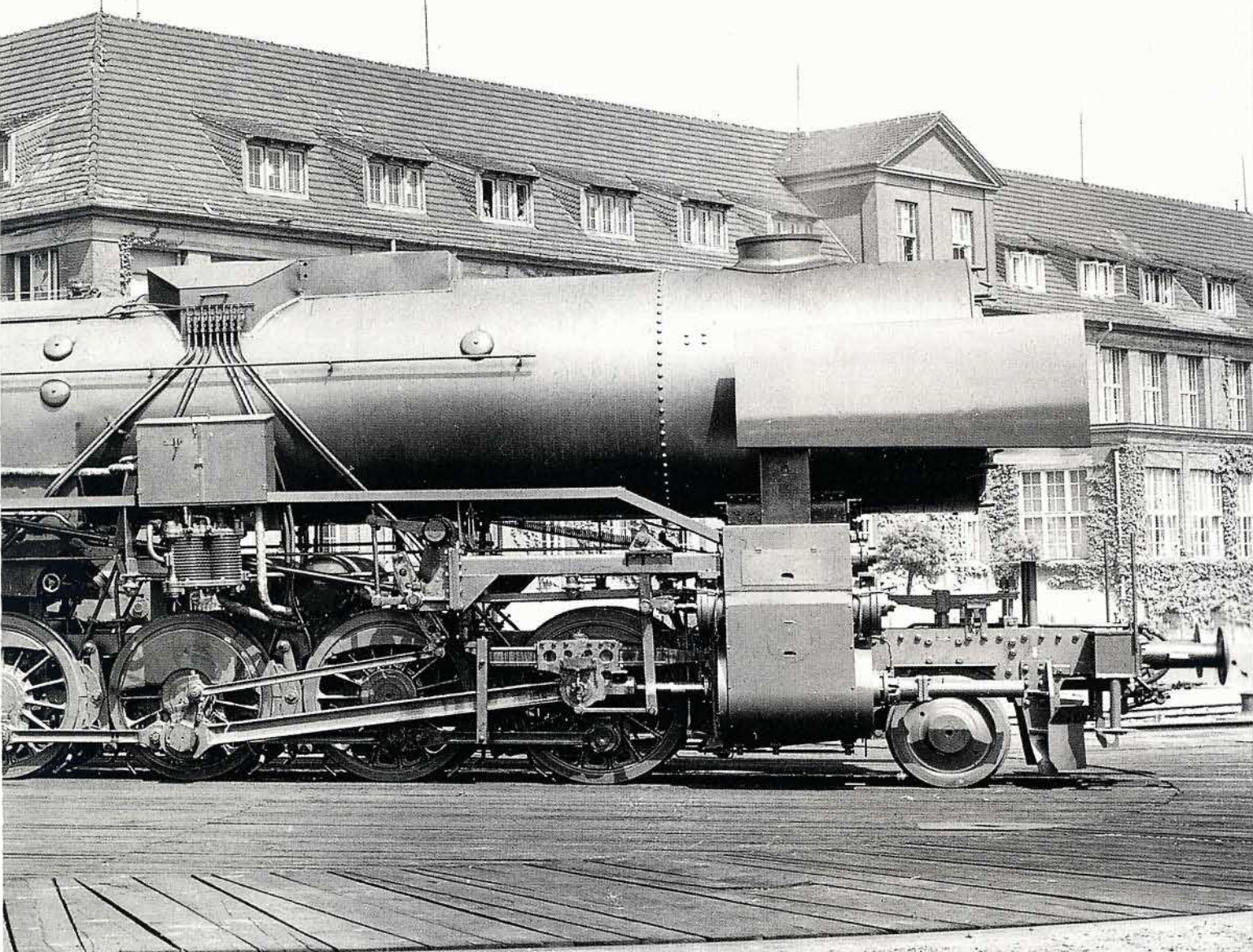
Bild 2: Anschauliche Typenaufnahme der 42 506. Die von der Berliner Maschinenbau AG, vormals L. Schwartzkopff, gefertigte Lok steht hier im Juni 1944 kurz vor der Ablieferung an die Deutsche Reichsbahn, weshalb die Beschriftung noch nicht komplett ist. **Abb.: Werkfoto Schwartzkopff, Sammlung Troche**

Bild 181 (Rücktitel): Das Ende der CFL-5514: Am 14. Juli 1965 hat die Zerlegung durch den Schrotthändler De Smet im Hafengebiet von Antwerpen begonnen. **Abb.: M. Delie**

| | |
|---|----|
| Einleitung | 6 |
| Baugeschichte | 12 |
| Hauptkennndaten | 16 |
| Vorbereitungen zur Überleitung der BR 42 in die Fertigung | 20 |
| Die Baureihe 42 – Lieferfirmen und Baulose | 24 |
| Die Prototypen 42 0001 und 42 0002 | 26 |
| Die Serienausführung der Baureihe 42 | 32 |
| Betriebseinsatz bis zum Kriegsende | 42 |
| Die 42 von 1945 bis zum Ende des Betriebseinsatzes | 44 |
| Nachkriegsbestände der Baureihe 42 | 45 |
| Deutsche Reichsbahn in der DDR | 46 |
| Chemische Werke Buna | 57 |
| Deutsche Reichsbahn (West) / Deutsche Bundesbahn | 58 |



| | |
|--|----|
| Einsatz von Lokomotiven der Baureihe 42 im Ausland | 74 |
| Österreich (ÖBB) | 74 |
| Polen (PKP) | 78 |
| Sowjetunion (SZD) | 80 |
| Ungarn (MÁV) | 80 |
| Bulgarien (BDZ) | 80 |
| Luxemburg (CFL) | 82 |
| Rumänien (CFR) | 83 |
| Museumslokomotiven der Baureihe 42 | 82 |
| Modelle der Baureihe 42 | 84 |
| Quellenverzeichnis | 85 |
| Fachhändler-Verzeichnis | 86 |
| Impressum | 88 |



Einleitung

Mit der vorliegenden Sonderausgabe wird dem Leser eine Lokomotive vorgestellt, welche unter allen von der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft beschafften Schlepptender-Güterzuglokomotiven eine Sonderstellung einnimmt. Die Baureihe 42 war ursprünglich in keinem Beschaffungsprogramm vorgesehen. Sie wurde erst nach dem 1938 erfolgten Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich spruchreif, denn damals wurde eine leistungsfähige 1'E-Lok dringend benötigt, um auf den Strecken der sogenannten „Ostmark“ die erheblich gestiegenen Zuglasten zu bewältigen. Für schweren Güterzugdienst hatte die DRG lediglich die Einheitslok der Baureihen 43 und 44 entwickelt, welche mit ihren 20 t mittlerer Kuppelradsatzfahrmasse für die österreichischen Strecken zu schwer waren. Die Entwicklung einer leichteren, aber ebenso leistungsfähigen 1'E, welche mit 18 t Radsatzfahrmasse für die österreichischen Strecken geeignet war, ließ sich daher nicht mehr umgehen. Erst recht bestand Nachfrage nach einer 18-t-Schlepptenderlok, nachdem das Deutsche Reich am 1. September 1939 den Zweiten Weltkrieg vom Zaun gebrochen hatte und sich spätestens im Verlaufe des Polenfeldzuges herausgestellt hatte, daß ein Einsatz der 15-t-Schlepptenderlok der Baureihe 50 auf den polnischen, gleich den österreichischen Hauptstrecken für 18 t ausgebauten Magistralen unwirtschaftlich war, eine probeweise Verwendung der Baureihe 44 aber hier wie dort schwerste Oberbauschäden verursacht hatte.

Entsprechend dem sogenannten „Führerprogramm“ von 1942 sollte die Reichsbahn binnen zwei Jahren insgesamt 15 000 neue Schlepptender-Dampflokomotiven erhalten. Der Dringlichkeit der Lokomotivbeschaffung verlieh man insofern Nachdruck, als der Neubau von Dampflokomotiven bereits im Januar 1942 Vorrang vor allen anderen Rüstungsvorhaben mit Ausnahme des Ausbaus der Mineralölindustrie erhielt. Die Untauglichkeit der an der Ostfront eingesetzten Dampflokomotiven überwiegend preußischer Länderbauart unter den Bedingungen des russischen Winters hatte vorerst zu der Planung geführt, die neu zu beschaffenden 15 000 Maschinen ausschließlich als vereinfachte, dafür aber frostgeschützte Baureihe 50 bauen zu lassen, nachdem zunächst ein E-Kuppler nach einem Entwurf der Wiener Lokfabrik als künftige Kriegslok in Erwägung gezogen worden war. Ab Juni 1942 stand jedoch fest, daß neben einer gegenüber der Baureihe 50 ÜK noch mehr vereinfachten 50 (der späteren Baureihe 52 bzw. nach dem Typenprogramm des Hauptausschusses Schienenfahrzeuge (HAS) der KDL 1) eine weitere normalspurige, jedoch schwerere Kriegslok (Baureihe 42 bzw. KDL 3) gefertigt werden sollte.

Die zweite Reichsbahn-Kriegslok sollte ursprünglich aus dem seit 1940 vorliegenden Zeichnungssatz für die Baureihe 42 (Einheitslok) durch Vereinfachung abgeleitet werden. Dieses Vorhaben ist im wesentlichen auch verwirklicht worden – trotz einiger im folgenden noch genannten Umwege und ungeach-

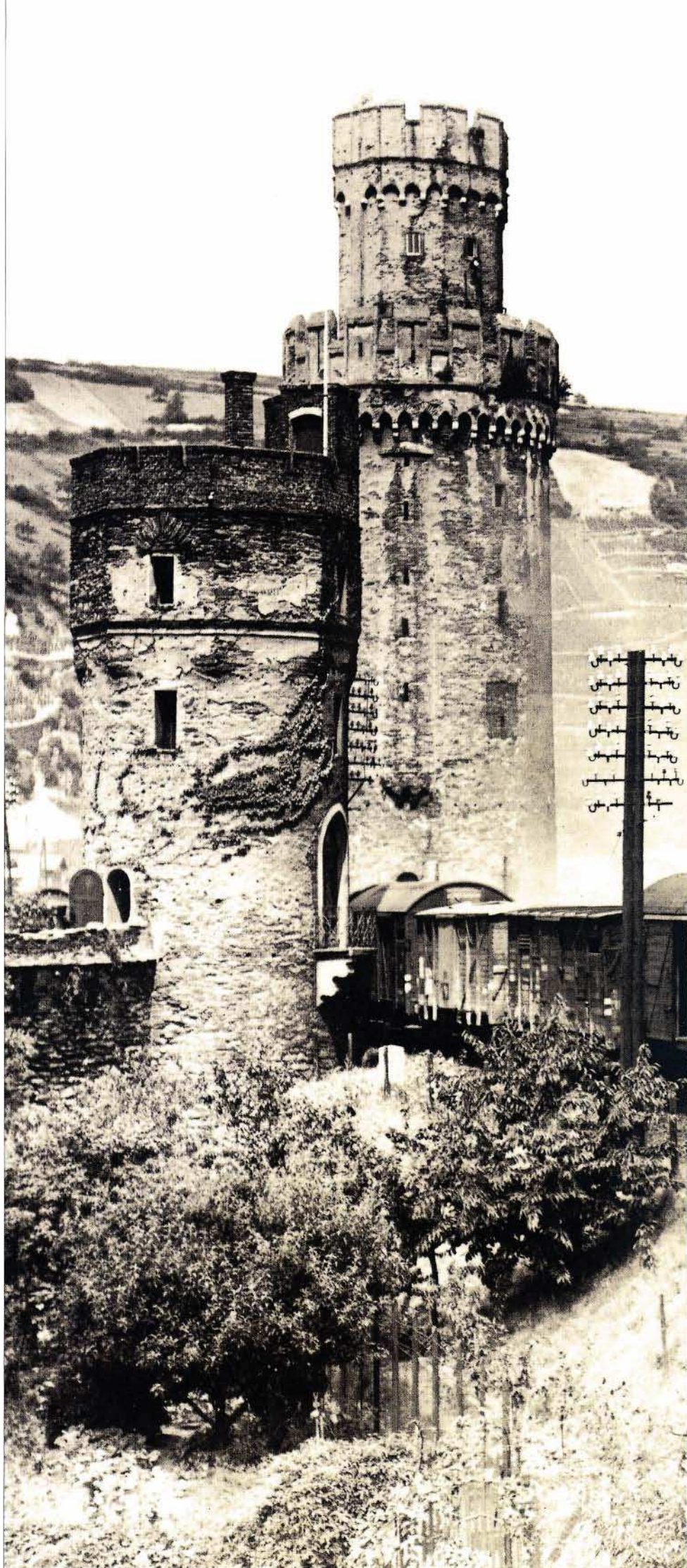


Bild 3: 42er des Bahnbetriebswerks Bingerbrück kamen auch auf der linken Rheinstrecke planmäßig bis Koblenz. 42 747 im August 1949 bei Oberwesel. **Abb.:** C. Bellingrodt, Sammlung Schröpfer



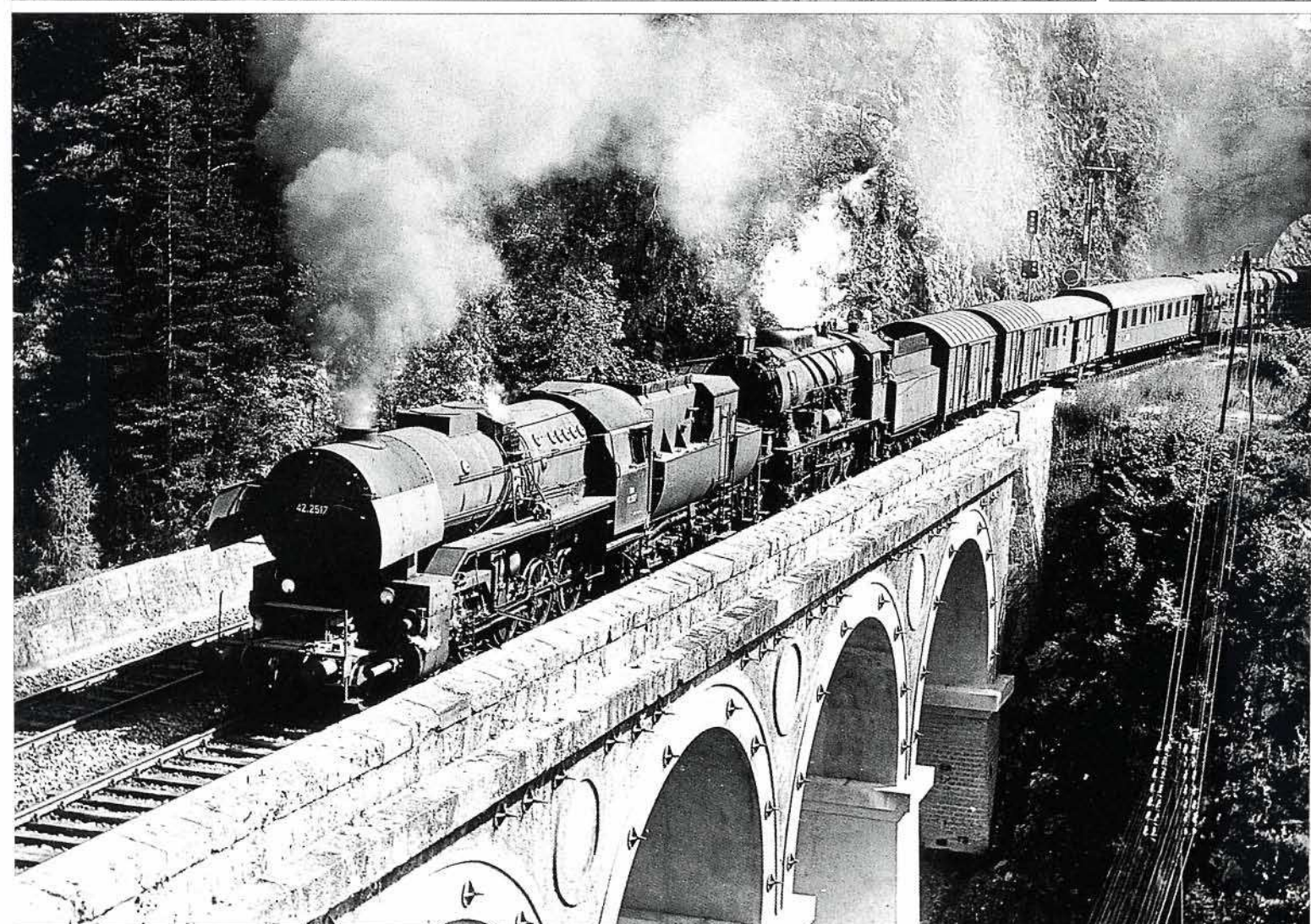


Bild 4 (linke Seite oben): Auch Luxemburg kaufte nach der Gründung einer eigenen Bahnverwaltung 1946 Lokomotiven der Baureihe 42 an. Die Lokomotiven 5512, 5516 und 5514 geben sich am 22. Juli 1963 ein Stelldichein.

Bild 5: Ab 1952 erhielt Bulgarien 33 fabrikneue 42, die von der Wiener Lokomotivfabrik gefertigt worden waren, und reichte sie als Baureihe 16 ein. 16.16 bespannte am 3. September 1967 einen Güterzug bei Kesarevo. **Abb. 4 bis 6: A. Luft**

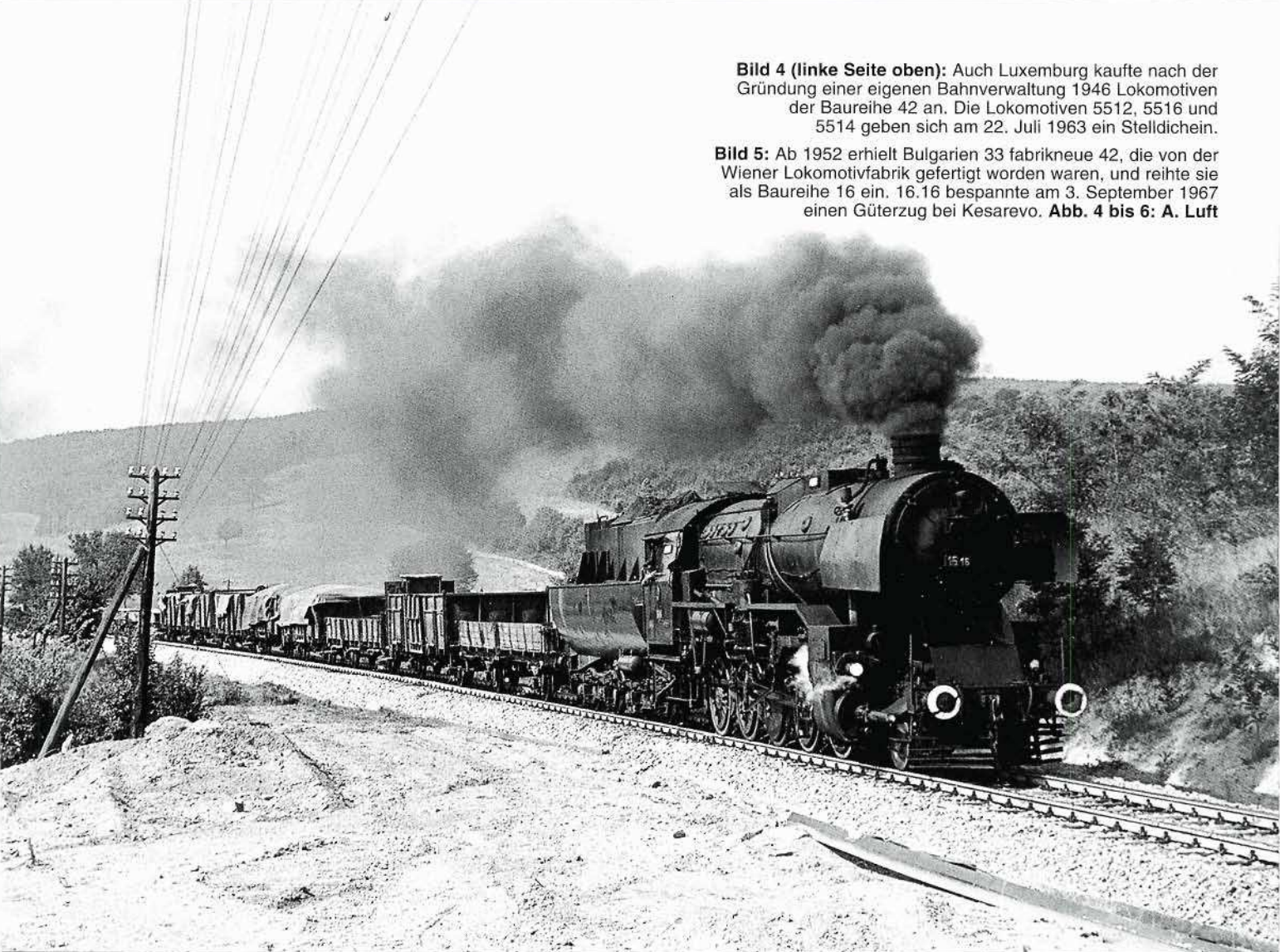
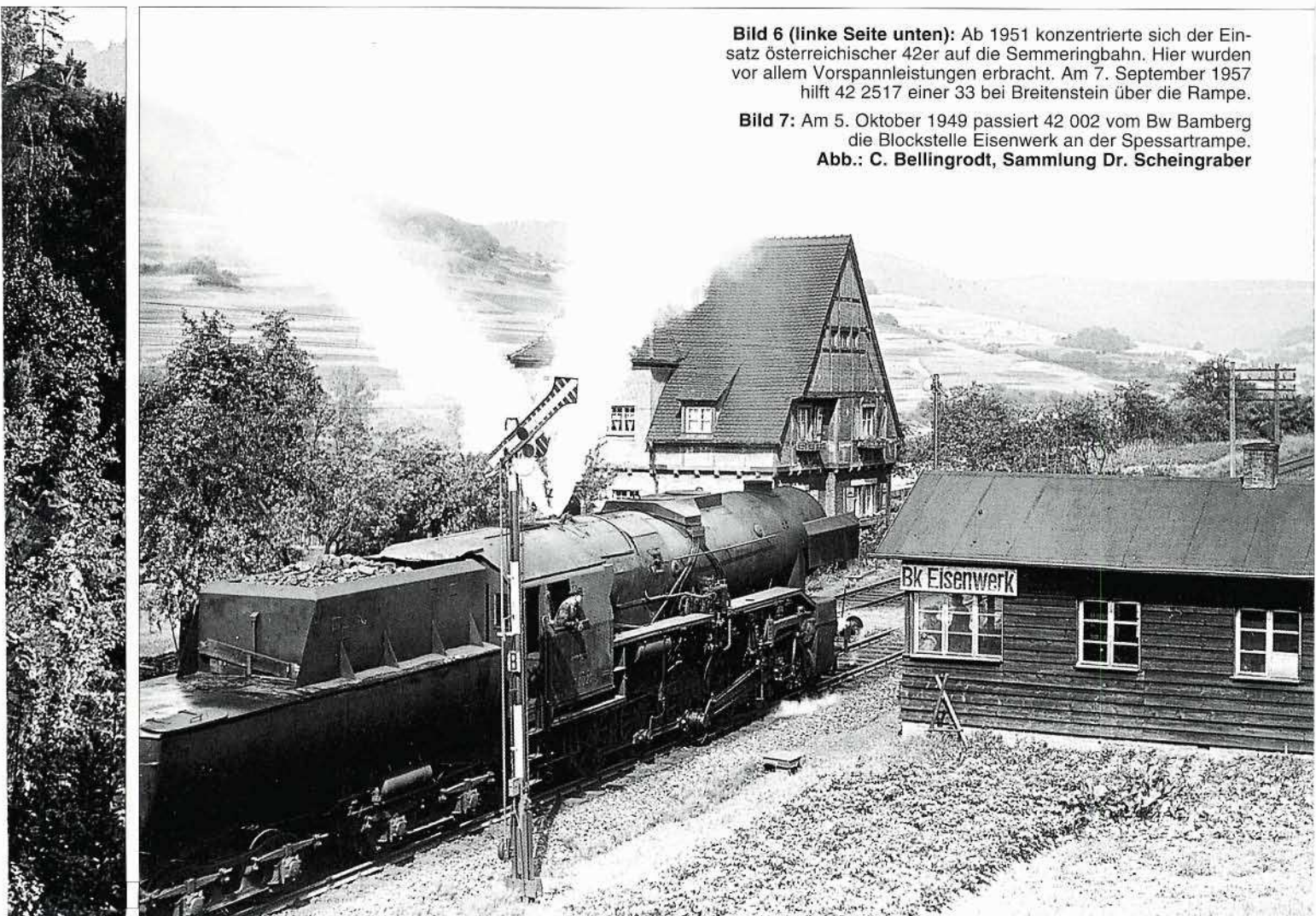


Bild 6 (linke Seite unten): Ab 1951 konzentrierte sich der Einsatz österreichischer 42er auf die Semmeringbahn. Hier wurden vor allem Vorspannleistungen erbracht. Am 7. September 1957 hilft 42 2517 einer 33 bei Breitenstein über die Rampe.

Bild 7: Am 5. Oktober 1949 passiert 42 002 vom Bw Bamberg die Blockstelle Eisenwerk an der Spessartrampe.
Abb.: C. Bellingrodt, Sammlung Dr. Scheingraber



tet der Tatsache, daß man 1942 kurzzeitig in Erwägung gezogen hatte, auf die Baureihe 42 gänzlich zu verzichten. Als KDL 2 hatte der Hauptausschuß Schienenfahrzeuge übrigens die CSD-Lok der Reihe 534.0 eingeordnet, deren Weiterbau für die Strecken des Sudentenlands und Österreichs ursprünglich beabsichtigt, im Herbst 1942 jedoch storniert worden war.

Nachdem feststand, daß außer der KDL 1 noch die KDL 3 gefertigt werden würde, teilte man die Gesamtstückzahl beider Typen zunächst in 7000 52er und 8000 42er auf. Bei dieser ursprünglichen Planung blieb es jedoch nicht; die entsprechenden Vorgaben wurden mehrmals geändert, wobei die vorgesehene Gesamtstückzahl von 15 000 Lokomotiven stets unverändert blieb. Das Ende des Zweiten Weltkriegs bedeutete auch das Ende des Kriegslokomotivprogramms – ungeachtet der Tatsache, daß nach 1945 noch mehrere Baulose beider Kriegsbauarten bei verschiedenen europäischen Bahnverwaltungen in Dienst gestellt worden sind. Doch weder bei der Baureihe 52 noch bei der Baureihe 42

handelte es sich dabei um echte Nachbauten – ausnahmslos alle nach Kriegsende ausgelieferten Maschinen entstammten, das sei hier ausdrücklich bemerkt, bereits vergebenen und angearbeiteten Reichsbahn-Aufträgen. Im Gegensatz zur Baureihe 52, deren ursprünglich geplante Stückzahl mit über 6720 fertiggestellten Maschinen fast erreicht wurde, sind vom Typ KDL 3 insgesamt nur 1061 Lokomotiven gebaut worden – ein reichliches Achtel der geplanten Anzahl.

Daß die Baureihe 42 als zweite Kriegslokomotive in die Fertigung genommen wurde, war vor allem der Tatsache zu verdanken, daß man für die Nachschubzüge an der Ostfront und für die Beförderung der Züge mit Beutegut nach dem „Reich“ dringend einen leistungsfähigeren Typ als die Baureihe 52 benötigte. Der Einsatzgebiet lag – wie dasjenige der Baureihe 50 – im mittelschweren Güterzugdienst; die tatsächlichen Zugmassen von und zur Ostfront entsprachen aber weit eher der Kategorie „schwerer Dienst“.

Die Beschränkung der Radsatzfahrmasse der zweiten Kriegslokomotive auf projektierte 18 t (tat-

sächlich nur 17 t) mag deshalb nicht ganz einleuchten, zumal auf den Strecken in den okkupierten Gebieten der Sowjetunion zum Teil 19 bis 21 t zugelassen waren. Doch hier ist ins Kalkül zu ziehen, daß infolge der eilends und behelfsmäßig erfolgten Umspurung von russischer Breitspur auf europäische Regelspur die Tragfähigkeit des Oberbaus erheblich gelitten hatte, so daß 18 t Radsatzfahrmasse bereits die Grenze darstellten. In dessen hatte sich 1944, als die Serienfertigung der Baureihe 42 anlief, das Kriegsgeschehen bereits weitgehend gen Westen verlagert, so daß die KDL 3 an die ihr eigentlich zugeordneten Aufgaben so gut wie nicht mehr herankam. Deshalb, das sei hier vorausgeschickt, verzichtete man auch auf die geplante Unterbaureihe 42 Kon, und aus demselben Grund erhielt auch keine 42er den wie bei der Baureihe 52 für einen Teil der Maschinen ursprünglich geplanten erweiterten Frostschutz. Von erweitertem Frostschutz bei der Baureihe 42 ist zwar in kaum einer der erhaltenen schriftlichen Unterlagen des HAS explizit die Rede; doch sprechen die Entwurfs-



zeichnungen des Jahres 1942 für sich – bei einigen Entwürfen waren alle Attribute des erweiterten Frostschutzes vorgesehen: Schornsteinklappe, unter die Kesselbekleidung verlegte Dampf- und Schmierleitungen etc.

Insgesamt hat die Baureihe 42 die in sie gesetzten Erwartungen nicht erfüllt. Letztlich nichts weiter als eine verstärkte Barrenrahmen-52, hat sie weder die vorgesehene Rei-

bungsmasse von 90 t noch die beabsichtigte Leistungssteigerung von 20% gegenüber der Baureihe 52 erreicht. Mithin hätte die Baureihe 42 nach den Vorstellungen der Reichsbahn exakt die gleiche Leistung erbringen müssen wie die Baureihe 44, um allen Anforderungen zu genügen.

Trotz ihrer Schwächen hat die Baureihe 42 wie ihre leichtere Schwester, die Baureihe 52, den Hauptanteil ihres Betriebseinsatzes nicht

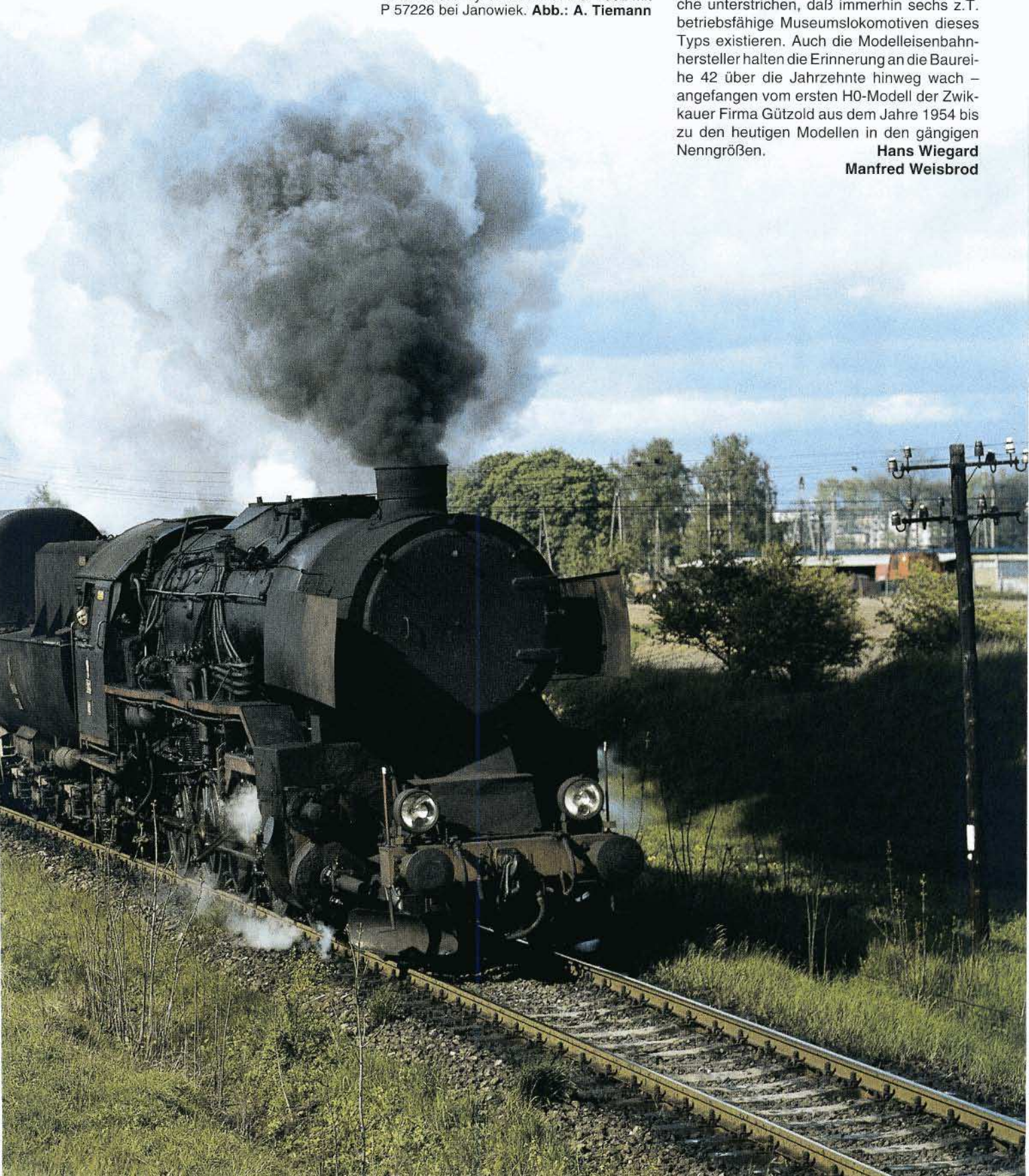
als Kriegs-, sondern als Friedenslok erlebt. Abgesehen von der Deutschen Bundesbahn, welche sich bereits 1954 von fast allen 42ern getrennt hatte, standen die Maschinen bis in die sechziger und siebziger Jahre, bei den PKP und BDZ sogar bis weit in die achtziger Jahre, im harten Betriebseinsatz. Die Bauartänderungen und konstruktiven Verbesserungen, welche man an den noch vorhandenen Lokomotiven vornahm, hielten sich allerdings im Vergleich zu anderen Baureihen in Grenzen.

Daß der KDL 3 eine gewisse Popularität nicht abzusprechen ist, wird u.a. durch die Tatsache unterstrichen, daß immerhin sechs z.T. betriebsfähige Museumslokomotiven dieses Typs existieren. Auch die Modelleisenbahnerhersteller halten die Erinnerung an die Baureihe 42 über die Jahrzehnte hinweg wach – angefangen vom ersten H0-Modell der Zwickauer Firma Gützold aus dem Jahre 1954 bis zu den heutigen Modellen in den gängigen Nenngrößen.

Hans Wiegard

Manfred Weisbrod

Bild 8: Die in Polen eingesetzten Ty 43 waren nach Kriegsende aus angearbeiteten 42ern entstanden. Ty 43 82 am 7. Mai 1982 mit P 57226 bei Janowiek. **Abb.: A. Tiemann**





Baugeschichte

Vorplanungen zur BR 42 als Einheitslok nach den Baugrundsätzen von 1925

Die Entwicklung der Baureihe 42 ist keinesfalls geradlinig verlaufen. Vielmehr war die Geschichte von Konstruktion und Bau der KDL 3 von manchem Umweg gekennzeichnet – ein wesentlicher Grund dafür, daß die Serienproduktion erst im Jahre 1944 aufgenommen werden konnte. Ursprüngliche Vorstellungen hatten eine klassische Einheitslok zum Inhalt, welche aus den Baureihen 44 und 50 abgeleitet werden sollte. Lauf- und Triebwerk sollten von der Baureihe 50 unverändert über-

nommen werden; als Kessel war hingegen derjenige der Baureihe 44 mit um 300 mm gekürzter Rohrlänge vorgesehen. Vorausschauende Berechnungen ergaben für die neue 1'E h2 eine Reibungsmasse von 90 t und eine indizierte Leistung von ca. 1850 PSi. Mit ihrem von der 50er übernommenen Barrenrahmen, dem 44er-Kessel mit zwar kürzerem Langkessel, dafür aber mit etwas längerer Rauchkammer, mit vier Kesselaufbauten, dem in einer Rauchkammernische platzierten Knorr-Oberflächenvorwärmer, den großen Wagner-Windleitblechen und der geschlossenen Frontschürze hätte die 42er-Einheitslok sich architektonisch nahtlos in die seit 1925 entwickelte Typenreihe eingefügt. Als

Tender war der Einheitstender 2'2' T 34 vorgesehen. Anfang 1941 lag der vom DLV-Vereinheitlichungsbüro unter Alfons Meckel erstellte Zeichnungssatz komplett vor.

Es war vorgesehen, zunächst 100 Maschinen der neuen Einheitsbaureihe zu fertigen und noch 1942 an die Reichsbahn abzuliefern. Abgesehen von der noch später durchkonstruierten 1'E1' h2-Tenderlok der Baureihe 83, deren Bauzeichnungen jedoch nicht im VB, sondern bei Schwartzkopff entstanden waren, stellte die Einheitslok der Baureihe 42 die letzte in Friedensausführung konstruierte Dampflok für die Deutsche Reichsbahn dar. Die Ursache dafür, daß die Einheitslokomotiven der Baureihe 42 ein Reißbrettentwurf