7 Juli 2018 – 56. Jahrgang, Heft Nr. 613 EUR 7,50 (D)

eisenbahn Modellbahn magazin

eisenbahn magazin 7/2018

Bundesbahn vor 30 Jahren

„D-Zug" im Takt: So veränderte der InterRegio den DB-Fernverkehr

Vorbild & Modell:

Baureihe 42

Der Kraftprotz bei DB und DR

+ Die neuen Modelle der 42 von Märklin/Trix und Liliput im direkten Vergleich

EUR 8,25 (A) · SFr 12,00 (CH) · EUR 8,70 (BeNeLux)

Baureihe 42 • InterRegio-Start 1988 • V 20 im H0-Test • H0e-Anlage Dorfchemnitz • Bahnhof Mülheim-Speldorf • Unterwegs im Wasserstoff-LINT • Dioramenbau-Wettbewerb

Verglichen & gemessen

V 20 in H0

Die Lenz-Formneuheit gegen Rivarossis Klassiker

Bauen Sie ein Diorama!

Wettbewerb mit vielen Tipps

Technik-Idyll im Revier

Der Bahnhof Mülheim-Speldorf

Wasserstoff-Triebwagen

So ist das Fahrgefühl im iLINT

Epoche III im Erzgebirge

Dorfchemnitz: Wie eine verschwundene Bahn in H0e wieder auferstand

Eigen ART ig

EUROTRAIN®
...Ideen erster Klasse

märklín **H0 Dieselok BR 218 469 „Betty Boom“ der Railsystems RP GmbH**

Die Firma Railsystems RP GmbH befasst sich mit der Gestellung von Schienenfahrzeugen und Wagons, Fahrleitungsmontagefahrzeugen und Fahrleitungs- und Tunnelinstandhaltungstechnik sowie Personal und logistischer Projekterstellung. Modell mit Digital-Decoder mfx+ und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb. Alle vier Achsen angetrieben. Haftreifen. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal und 2 rote Schlusslichter konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen und roten Leuchtdioden. Angesetzte Abgashutzen. Angesetzte Griffstangen seitlich und stirnseitig aus Metall. Detaillierte Pufferbohle. Ansteckbare Bremsschläuche liegen bei. Epoche VI. Länge über Puffer ca. 18,9 cm. Abbildung zeigt Vorserienmuster. Einmalige, limitierte Sonderauflage; ausschließlich in den EUROTRAIN- und idee+spiel-Fachgeschäften erhältlich, solange Vorrat reicht.

Art.-Nr. 39273 **€ 299,99**

Preis-, Farb- und Modellabweichungen möglich. Nur solange der Vorrat reicht. Preise inkl. Umsatzsteuer. Angebot bei allen teilnehmenden idee+spiel-Händlern; zu finden unter www.ideeundspiel.com/de/fachgeschaefte/ / Werbung konzipiert von: idee+spiel, Fördergemeinschaft Spielwaren Fachintelleihandel-GmbH & Co.KG, Dainilering 4, 31135 Hildesheim.

Wir danken – Sie jubeln!

Der EUROTRAIN-Bit-Stift GRATIS!*

*Ab einem Einkauf in Wert von 25,- € in einem der teilnehmenden EUROTRAIN-Fachgeschäfte erhalten Sie den abgebildeten Bit-Stift-Halter im Wert von 4,99 € gratis! Nur solange Vorrat reicht.

25 JAHRE EUROTRAIN

EXKLUSIVE NEUHEIT
JULI/AUGUST 2018

EUROTRAIN by idee+spiel
Umsatzstärkster Modellbahn-Fachhändler-Verbund der Welt. Über 800 kompetente Geschäfte.
Info-Telefon: 0 51 21/51 11 11 Montag - Freitag: 9.00 – 17.00 Uhr www.eurotrain.com

Die fast vergessene 1´E

In keinem anderen Land der Welt hatte die Achsfolge 1´E unter dem Dampfloks eine solche Bedeutung wie in Deutschland. Ja, in den USA hatte die Pennsylvania Railroad rund 500 Decapods (= Zehnfüßer), wie die Achsfolge dort genannt wird, beschafft und in England entstanden zum Abschluss der Dampflokzeit in den 50er-Jahren noch 250 solcher Loks.

Hierzulande war die 1´E die Güterzug-Dampflok schlechthin: Schon die preußische G 12 erlebte eine „Auflage" von über 1.300 Exemplaren und wurde nicht nur von der KPEV beschafft. Zu Zeiten der Einheitsloks wurde die 1´E zum ganz großen Renner: Rund 2.000 Loks der Baureihe 44 mit Dreizylinder-Triebwerk wurden bis in die Jahre des Zweiten Weltkriegs beschafft, über

» Bei der Bundesbahn hatte die Baureihe 42 kein langes Leben mehr – die Loks waren einfach überflüssig

3.100 50er mit zwei Zylindern bevölkerten die Schiene. Da verwundert es nicht, dass die 44 und 50 zu den letzten Dampfloks überhaupt bei der DB zählten. Über 6.000 Exemplare wurden schließlich von der Kriegslok der Baureihe 52 gebaut, die nichts anderes als eine entfeinerte 50er darstellte.

Slg. Rudolf Heym

Bei der Deutschen Reichsbahn wurde die 42 noch länger benötigt als bei der DB. Hier ist die 42 1791 Mitte der 60er-Jahre mit einem langen Kesselwagenzug zu sehen

Welche Baureihe fehlt jetzt noch? Natürlich die 42, die zweite Kriegslok, mit der russische Gleise erobert werden sollten und die in einer Stückzahl von 8.000 Exemplaren angedacht war. Dazu kam es nicht mehr: Als die erste Lok im Jahre 1943 auf die Schienen gestellt wurde, war die Wehrmacht längst auf dem Rückzug und es blieb bei – teilweise erst nach dem Krieg montierten – 866 Loks.

Warum ist die 42 dennoch weitgehend in Vergessenheit geraten, trotz der ganz ordentlichen Stückzahl? Das liegt daran, dass sich die Nachkriegs-Reichsbahn in den westlichen Zonen und die junge Bundesbahn schnell von den Loks trennten – man brauchte sie einfach nicht, es waren genug andere 1´E-Maschinen vorhanden. So geriet die 42 schnell in Vergessenheit, wenngleich sie bei der DR, in Österreich und Luxemburg sowie in vielen Ländern des ehemaligen Ostblocks noch lange Jahre gute Dienste leistete.

So möchten wir die 42 etwas aus der Vergessenheit entreißen, stellen die Lok ausführlich vor und beschreiben die vielen Modelle, die es von der glücklosen zweiten Kriegslok in Laufe der Jahre gegeben hat bzw. gibt.

Martin Weltner, Redakteur Eisenbahn

10–23 Im Fokus: Baureihe 42

- *Seite 10: Das Vorbild im Porträt*
- *Seite 18: Alle Modelle von 1 bis N im Überblick*
- *Seite 20: Die neuen H0-Modelle von Märklin/Trix und Liliput im Kurztest*

Jürgen Gottwald

Im Fokus

10 Kriegslok als Nachkriegslok Titel
Die Auslieferung der „zweiten Kriegslok" 42 begann erst im Jahre 1943. Und ein paar Jahre später brauchte die junge Bundesbahn die Loks schon nicht mehr

18 Kraftprotze in allen Nenngrößen
Die Kriegslokomotiven der Baureihe 42 standen beim Vorbild weit hinter der 52er zurück – doch nicht so im Modell, wo beide Konstruktionen von der Industrie mit guten Umsetzungen in allen Nenngrößen gewürdigt wurden

Eisenbahn

6 Zukunftsvision mit Unterton
Der iLINT ist da! Mitte April trat der neuartige Triebzug mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technik zur ersten Fahrt mit Fahrgästen an, und zwar im Rhein-Main-Gebiet.

24 Entlang der Schiene
Aktuelle Meldungen vom Eisenbahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

36 1988: Interregio am Start Titel
Vor 30 Jahren, zum Sommerfahrplan 1988, nahm die Deutsche Bundesbahn den Vorlaufbetrieb eines neuen Zugsystems auf, das den D-Zug ablösen sollte

46 Bahnpost wie früher
Beim Dampfspektakel Trier kam es vom 28. April bis 1. Mai zum einem Comeback der Bahnpost-Beförderung

48 Bahn-Paradies Berlin
Zum 60. Geburtstag lud der Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde in die Hauptstadt ein und bot den Gästen Einblicke auf den umfangreichen Bahnverkehr

52 Weiter mit Mechanik
Im Bahnhof Mülheim-Speldorf erhielt die mechanische Stelltechnik eine Auffrischung

57 Kurioses Sammelsurium
Zwei Elloks und zwei Reisezugwagen: Dieser besondere Zug zeigt, dass es auch in der Epoche VI auf deutschen Gleisen noch abwechslungsreich zugehen kann

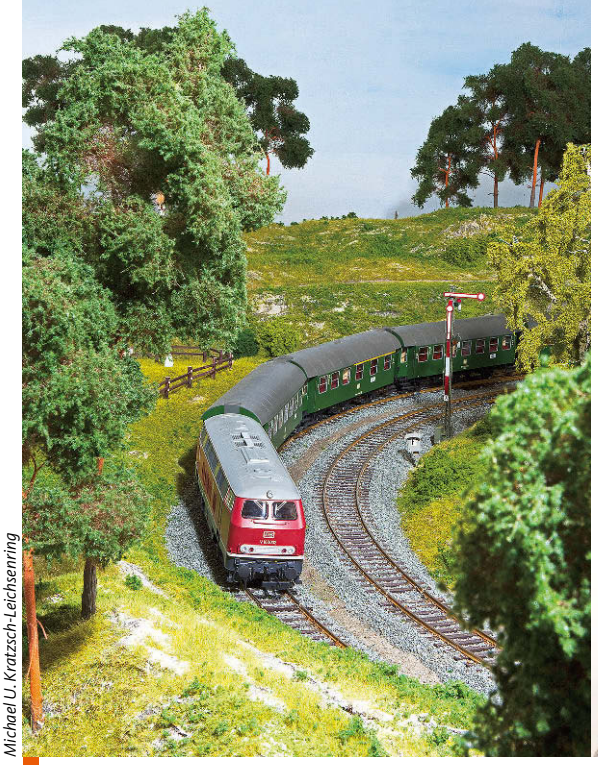
Modellbahn

58 Firmenanlage für 0-Fans
Das Modellbau-Team Köln baute im Auftrag des 0-Herstellers Lenz eine neue Messeanlage, die zur InterModellBau Dortmund Premiere hatte und um die Gunst des Publikums warb

64 Neu im Schaufenster
Was Sie aktuell beim Fachhändler demnächst an Neuheiten finden, präsentieren wir Ihnen auf zehn Seiten

Service

106 Leserbriefe
108 Termine/TV-Tipps
110 Kleine Bahn-Börse
110 Fachgeschäfte
114 Veranstaltungen
115 Buch & Film
122 Vorschau/Impressum



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Jürgen Hörstel

36–45
1988 begann bei der Bundesbahn das Interregio-Zeitalter

MM

74–78
Die kleinen V-20-Diesel von Lenz und Rivarossi im Vergleich

118–121
Schmalspur-Dampf in Dorfchemnitz in 1:87

58–63
Eine sehenswerte Anlage in Baugröße 0 mit doppelgleisiger Hauptbahn

48–52
Erneuerte alte Technik in Mülheim-Speldorf

MM

Jürgen Albrecht

74 Dieselnde B-Kuppler Titel
Die Baureihe V 20 ist neu als H0-Modell von Lenz erschienen und muss dem alten Lima/Rivarossi-Modell beweisen, wie gut es ist

80 Fahrspaß für DB- und DR-Fans
Die Nenngröße TT ist inzwischen bundesweit etabliert, da ist es kein Wunder, dass auch der Modulgedanke den Maßstab 1:120 längst erfasst hat

8 Seiten extra Meisterschule Modelleisenbahn

Bahnbauwerke – Brücken vorbildlich im Modellbau ab Seite **82**
Brücken, Viadukte und Durchlässe: Von den Grundlagen zur Modellbahn-Praxis
Realistisch gestaltete Brücken zählen zu den Glanzpunkten vieler Modellbahnanlagen, ganz gleich, ob es sich um kleiner Bauwerke oder beispielsweise um eine mächtige Fischbauchträgerbrücke handelt.

92 Handwerker mit Ideen gesucht
Wer baut das schönste Schaustück zum Thema „Entlang der Schiene"? Unser 8. Dioramenbau-Wettbewerb wartet auf Ihre Anmeldung!

96 Straßenzug mit Einblicken
Trotz eines reichhaltigen Zubehörangebots scheuen sich viele Bastler, Modellbahn-Gebäude mit Inneneinrichtungen zu versehen. Wir zeigen Beispiele für unterschiedliche Raumausstattungen

100 Stopp der Lok im richtigen Moment
Auf einer analogen Modellbahnanlage bremst der Zug mehr oder weniger sanft vor dem Halt zeigenden Signal. Doch wie wird das auf einer Digitalanlage gemacht, bei der kein Computer den Betrieb steuert?

104 Blick über den Tellerrand
Nichts geht über den Erfahrungsschatz unserer Leser. Sie werden staunen, was praktisch veranlagte Modellbahner für Tipps & Kniffe zum Nachahmen parat haben

116 Rangier-Diorama
Klein, fein und mein! Nach diesem Motto hat ein Leser aus Heiligenhaus seine lediglich einen halben Quadratmeter messende H0-Anlage gebaut

118 Schmalspur-Dampf in Dorfchemnitz Titel
Das Gestalten von vorbildgerechten Motiven aus der Heimat macht Spaß und kommt bei Zuschauern gut an. In diesem Sinne reisen wir in H0e gen Osterzgebirge

Georg Otte, Slg. Matthias Hengst

Titelbild: Bei der DR fuhr die Baureihe 42 noch Mitte der 60er-Jahre, wie hier 42 1409 in Angermünde

Oben: Im Inneren des Zuges weisen Laufbänder schon mal darauf hin, was an diesem Tag passiert. Rechts: Maßgeblichen Anteil an der Fahrt haben Dr. Stefan Schrank, Alstom-Produktmanager für den iLINT (im Bild l.), und Triebfahrzeugführer Marcel Pillot

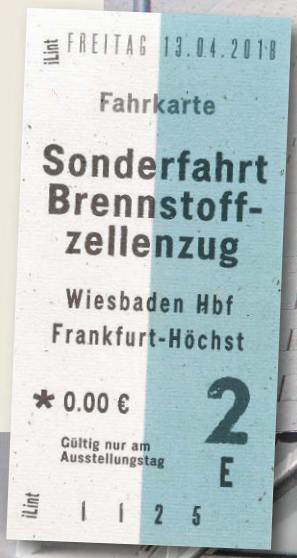
Aufnahmen, wenn nicht anders angegeben: THD

■ Premiere des iLINT

Zukunftsvision

mit Unterton

Der iLINT ist da! Mitte April trat der neuartige Triebzug mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technik zur ersten Fahrt mit Fahrgästen an, und zwar im Rhein-Main-Gebiet. Wie macht sich das Fahrzeug?



Fast alle haben Platz genommen, gleich geht's los. Rund 150 Gäste sind eingeladen, als der iLINT 654 102/602 am 13. April von Wiesbaden Hbf nach Frankfurt-Höchst fährt (u.). Zum „Eintritt" berechtigt eine speziell für diesen Tag ausgestellte Fahrkarte (r.)

Abergläubisch sind die Veranstalter offenbar nicht. Die Premiere steigt an einem Freitag, dem 13., außerdem hat Petrus seine Schleusen über dem Rhein-Main-Gebiet geöffnet, aber das stört hier niemanden. Gegen Viertel nach zehn am Vormittag schleicht der himmelblaue Triebzug in die geschwungene Halle des Wiesbadener Hauptbahnhofs. Ja, schleicht, denn der Coradia iLINT kommt fast unbemerkt auf Gleis acht an. Einfahrt für einen großen Start: Der Alstom-Versuchsträger für Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technik soll erstmals mit Fahrgästen unterwegs sein.

Ein Zug in Blau und Weiß

Einmal anwesend, steht der zweiteilige Triebzug 654 102/602 gleich im Mittelpunkt. Von allen Seiten drehen sich die Köpfe neugierig zu ihm hin, was freilich auch am pfiffigen Design liegt. Das Himmelblau der Wagen wirkt selbst in der von dunklen Regenwolken eingetrübten Halle hell und fröhlich. Das wuselig-weiße Muster aus Wasserstoff- und Wasser-Molekülen heizt das Interesse zusätzlich an. Da ergeht es den Reisenden und dem DB-Personal auf den Nachbarbahnsteigen nicht anders als den Gästen der iLINT-Fahrt, die sich langsam an Gleis acht einfinden. Wie viele Außenstehende wohl ahnen, dass das Muster für die neuartige Energieversorgung des Zuges steht?

» Der erste Eindruck vom Innenraum: schick, neu und nur ein leises Sirren

Bis zur Abfahrt bleibt noch etwas Zeit und die Gelegenheit, den exotischen Zweiteiler näher kennen zu lernen. Der erste Eindruck: schick. Drinnen im Zug setzt sich das muntere Molekülmuster auf blauen Sitzen fort. Alles ganz neu, der Geruch erinnert an ein neues Auto. Künstlich, aber nicht aufdringlich. Fast mucksmäuschenstill ist es, nur ein leises Sirren begleitet all jene, die den Innenraum eifrig erforschen. Zugegeben, viel lässt sich dabei nicht entdecken. Der Pionierzug entspricht weitgehend dem gewöhnlichen LINT-Dieseltriebzug aus dem Alstom-Programm.

Emsig weisen unterdessen die Vertreter des Herstellers draußen auf die Besonderheiten ihres Fahrzeugs hin. Sie deuten auf die wuchtigen Wasserstofftanks auf dem Dach, die mit 150 bar Druck den Brennstoff lagern. Sie lenken die Blicke auf die Brennstoffzellen gleich daneben, die Wasserstoff und Sauerstoff zusammenführen und damit den Strom für die Fahrmotoren erzeugen. Sie erwähnen die Tanköffnungen, über die der Lokführer neuen Wasserstoff für seinen Zug bunkert.

Und vor allem zeigen sie immer wieder nach oben, auf die weißen Wölkchen, die sich kaum merklich aus den Öffnungen der Brennstoffzellen kräuseln. „Sehen Sie, das sind unsere Abgase – Wasserdampf und Wasser."

Bis zu 90 Prozent weniger CO_2

In Zeiten, in denen Klimawandel und Treibhausgase tägliche Negativschlagzeilen liefern, saugt

Der Führerstand des Coradia iLINT unterscheidet sich fast nicht von dem eines Dieseltriebzugs der LINT-Reihe. Neu sind lediglich die Schalter „Energieversorgung ein/aus“ (roter Kreis). Links: die Nummer des Triebzugs im Fahrzeug-Einstellungsregister

man solche Fakten dankbar auf. Die Zukunftsvision, die hier am Bahnsteig steht, könnte das Thema Abgase ganz neu definieren. Und folgt man den Zahlen des Herstellers, auf einen beeindruckend niedrigen Level drücken. Wird er mit Wasserstoff aus der Erdgas-Produktion gefüttert, soll der iLINT 40 Prozent weniger Kohlendioxid abgeben als die Dieselausführung. Bei Wasserstoff, der aus solarzellengespeister Elektrolyse von Wasser stammt, sollen diese Emissionen gar um mehr als 90 Prozent sinken. Faszinierende Werte, bei denen man sich verwundert die Augen reibt.

Lagerung nach bewährter Methode

Andererseits wäre da das Thema Wasserstoff. Ein leicht entzündliches chemisches Element, das verheerende Brände auslösen kann. Eine Gefahr? Die Fachvertreter winken unisono ab. Der Wasserstoff werde, so ihr Argument, beim iLINT ja gasförmig in festen Behältern und unter enormem Druck gelagert. Die Methode habe sich bei Brennstoffzellenbussen bewährt, zusätzlich gebe es ein strenges, über Jahre entwickeltes Regelwerk für die Anwendung. Da könne nichts passieren.

Und wie fährt der Zug? Die Spannung steigt von Minute zu Minute. Um 11 Uhr soll die Alstom-Neuheit von Wiesbaden nach Frankfurt-Höchst aufbrechen – dorthin, wo der Industriepark steht, ein riesiger Chemiekomplex, der Wasserstoff quasi als Abfallprodukt für den Zug liefert. So ist es zumindest gedacht, wenn ab 2022 insgesamt 26 Züge für den Rhein-Main-Verkehrsverbund nicht elektrifizierte Strecken im Großraum von Frankfurt (Main) bedienen.

Rasanter Beginn ...

Obwohl sich die Festredner kurz fassen, fällt es schwer, ihre Grußworte abzuwarten. Jeder möchte den Brennstoffzellenzug erleben, das zeigt sich spätestens, als die 150 Gäste in dem Zweiteiler sortiert werden müssen. Um kurz nach 11 Uhr haben die Vertreter der Veranstalter alle Personen verstaut. Endlich geht es los. Der iLINT setzt sich in Bewegung, und wie! Ziemlich flott sticht 654 102/602 aus der Bahnhofshalle hinaus. Draußen fährt er kurz etwas verhaltener, gleich darauf aber rasant weiter. Nicht nur deshalb fühlt man sich an eine S-Bahn erinnert. Den Eindruck bestätigen die robusten Sitze im Kreuz und die leicht klagenden Motoren im Ohr, wenngleich das Geräusch klar unter dem Pegel eines „Quietschie“ der Baureihe 423 liegt. Es ist eher wie beim Geruch im Innenraum: spürbar, aber nicht aufdringlich.

Ende der Vorführfahrt: Nach rund 20 Minuten hat der iLINT Frankfurt-Höchst erreicht

Auch Hessens Verkehrs- und Wirtschaftsminister Tarek Al-Wazir (Bündnis 90/Grüne) ist bei der Fahrt dabei. Das Bundesland und hessische Unternehmen beteiligen sich an dem Projekt

„Hier kommt der Wasserstoff 'rein!" Dr. Stefan Schrank zeigt die Tanköffnung am iLINT. Die Tanks fassen 260 Kilogramm Wasserstoff – das reicht für 1.000 Kilometer Fahrt

Eilig strebt der Triebzug durchs Wiesbadener Umland, unbeirrt vom mittlerweile strömenden Regen, vorbei an blühenden Bäumen. Frühling für eine neue Technologie. Das ist wohl auch die Intention derer, die heute zur Mitfahrt geladen haben: der Hessischen LandesEnergieAgentur und der Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Initiative Hessen zusammen mit Infraserv Höchst.

... plus eine Begleiterscheinung

In der Tat, die Reise im iLINT überzeugt. Selbst bei höherem Tempo liegt er ruhig im Gleis. Nur bei der Geräuschkulisse wendet sich von einem Moment auf den anderen das Blatt. War es eben noch verträglich, setzt plötzlich vom Dach her ein helles Heulen ein. Der hohe, sirenenartige Ton schwillt an, schwillt ab, wie wenn der Wind scharf durch eine Ritze in der Wand pfeift. Je länger das dauert, umso mehr zehrt es an den Nerven. Der Triebzug – eine Zukunftsvision mit Unterton.

> » Die Fahrt überzeugt. Nur bei der Geräuschkulisse wendet sich mit einem Mal das Blatt

Im Fahrgastraum blicken sich Reisende fragend an. Was ist das? Woher kommt das? Mit den Fahrmotoren scheint der hohe Ton nicht zu tun zu haben; der Zug rollt gleichmäßig dahin. Während einige noch diskutieren, legt sich das Geräusch so rasch, wie es erschien. Bis zur Ankunft in Frankfurt-Höchst taucht es auch nicht mehr auf. Der iLINT zeigt sich so angenehm und flott wie zu Fahrtbeginn. Nach rund 20 Minuten erreicht der 654 den Bahnhof von Frankfurt-Höchst. Eine schöne Reise mit einem vielversprechenden Fahrzeug. Wenn nur das seltsame Heulen nicht wäre ...

Tags darauf berichtet die Frankfurter Allgemeine Zeitung von der Fahrt und erwähnt dabei auch, dass der sirenenartige Ton mit dem Luftaustausch in der Brennstoffzelle zusammenhänge. Die Abstimmung der Brennstoffzelle auf das Fahrzeug solle nach Aussage eines Alstom-Vertreters noch optimiert werden; dann höre man es nicht mehr so stark.

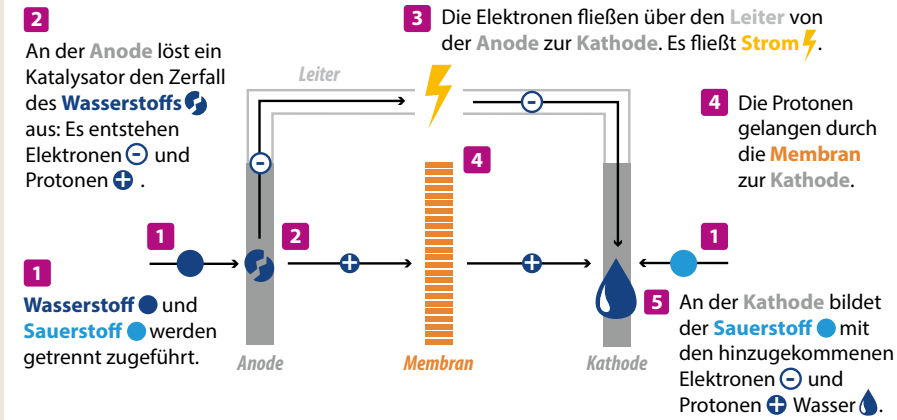
Zwei Wochen später greift der Hersteller das Thema in einer offiziellen Stellungnahme auf. Beim präsentierten Fahrzeug, so Alstom, handele es sich um einen Prototypen, dessen Geräuschentwicklung den gesetzlichen Anforderungen entspreche. Weiterhin heißt es: „Während des Probebetriebs hat Alstom ... festgestellt, dass der akustische Komfort der Coradia iLint Prototypen noch über die Zulassungsanforderungen hinaus verbessert werden könnte. Das betrifft sowohl Art als auch Lautstärke der Geräusche, die im Fahrbetrieb – vor allem an bestimmten Stellen im Innenraum – auftreten." Und schließlich: „Die in Frage kommende Geräuschquelle wurde gefunden und näher untersucht. Es wurde eine Lösung entwickelt, die in alle Serienzüge integriert werden soll."

Ob es gelingt, dieses wohl einzige Manko des neuen Zuges zu beseitigen, dürfte sich bald zeigen. Spätestens, wenn der Regelbetrieb mit den wegweisenden Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeugen beginnt. *THD*

So funktioniert eine Wasserstoff-Brennstoffzelle

Wasserstoff ● und **Sauerstoff** ● erzeugen durch eine chemische Reaktion **Strom** ϟ. Dabei entsteht kein Abgas, sondern Wasser 💧.

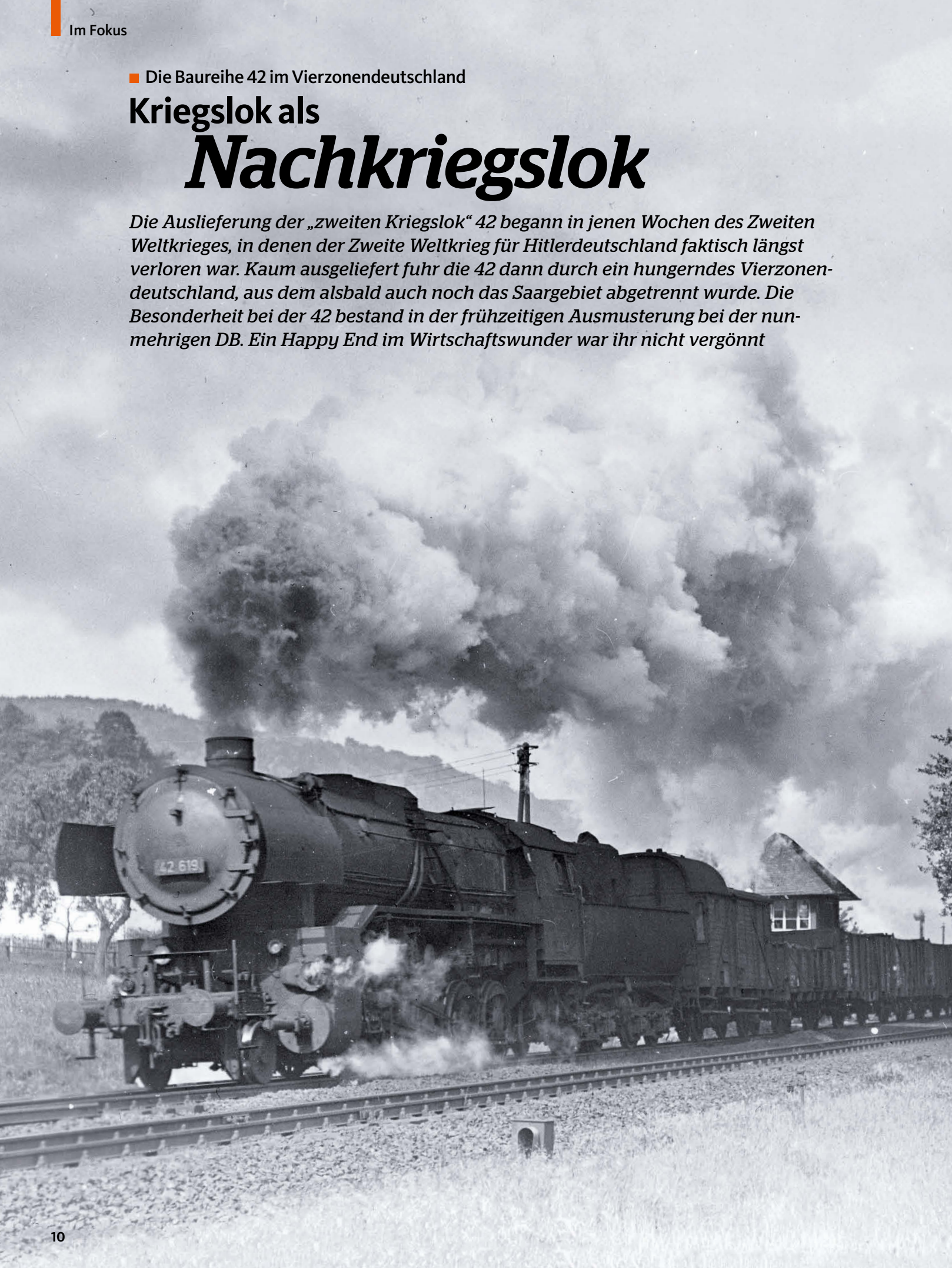
Ausgangszustand: Eine Brennstoffzelle besteht aus zwei Kammern, die durch eine **Membran** getrennt sind. In jeder Kammer befindet sich eine **Elektrode** (**Anode** bzw. **Kathode**).



Nach diesem Prinzip erzeugt die Brennstoffzelle aus Wasserstoff und Sauerstoff Strom – zum Beispiel für die Fahrmotoren des iLINT

dpa-Infografik

Die Baureihe 42 im Vierzonendeutschland

Kriegslok als *Nachkriegslok*

Die Auslieferung der „zweiten Kriegslok“ 42 begann in jenen Wochen des Zweiten Weltkrieges, in denen der Zweite Weltkrieg für Hitlerdeutschland faktisch längst verloren war. Kaum ausgeliefert fuhr die 42 dann durch ein hungerndes Vierzonendeutschland, aus dem alsbald auch noch das Saargebiet abgetrennt wurde. Die Besonderheit bei der 42 bestand in der frühzeitigen Ausmusterung bei der nunmehrigen DB. Ein Happy End im Wirtschaftswunder war ihr nicht vergönnt