



Bild 3: Lediglich 15 Monate war die 41 347 – hier mit dem P 3344 am 29.08.1968 in Bramstett bei Syke unterwegs – in Osnabrück Hbf zu Hause. **Foto: U. Montfort**

Bild 4: Die 41 360 befindet sich als betriebsfähige Museumslokomotive auch heute im Bestand der DB. Am 13.01.1968 war sie mit einem Güterzug nach Osnabrück bei Vehrte im Wiehengebirge unterwegs. **Foto: L. Rothhove**

Vorwort

Bereits Anfang der dreißiger Jahre bemühte sich die ehemalige Deutsche Reichsbahn um eine Nachfolge für die in die Jahre gekommene Baureihe 56²⁰⁻²⁹. Nach langer Diskussion einigte man sich im Lokomotivausschuß auf einen Entwurf von Schwarzkopff: Unter Verwendung des Kessels der Baureihe 03 wurde eine 1'D1² Lokomotive in Auftrag gegeben, die als Baureihe 41 bezeichnet wurde. Der Kesseldruck sollte 20 bar betragen, der Achsdruck zwischen 18 t und 20 t einstellbar sein. Gefragt waren die Charakteristika einer Mehrzwecklokomotive: Sie sollte sich gleichwohl im Güterzugdienst wie auch im Reisezugdienst, mitunter auch vor Schnellzügen einsetzen lassen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit war auf 90 km/h festgelegt worden. Doch auch bei 100 km/h zeigten die Maschinen noch eine beachtliche Laufruhe.

Bis Mitte 1941 konnten dann 366 Einheiten in Dienst genommen werden. Allerdings ergaben sich bereits nach 1945 erstmals große Probleme mit den 41ern: Der verwendete Kesselbaustahl St 47k war nicht alterungsbeständig. Die Folge war zunächst eine Verringerung des Kessel-

drucks auf 16 bar. Angesichts der damit einhergehenden Leistungseinbußen entschloß sich die Deutsche Bundesbahn, einen Hochleistungskessel zu entwickeln. Er wurde in geschweißter Konstruktion hergestellt und zeichnete sich, dank der neuen Verbrennungskammer, durch gute Strahlungsheizfläche aus.

Zwischen 1957 und 1961 rüstete die Deutsche Bundesbahn 103 Lokomotiven der Baureihe 41 mit den Hochleistungskesseln aus. Zusätzlich erhielten 40 Fahrzeuge eine Ölhauptfeuerung, die zunächst von Henschel in Kassel, später dann im AW Braunschweig eingebaut wurde. Die ölgefeuerten Lokomotiven zeichneten sich gegenüber den Kohle-Lokomotiven durch höhere Leistung aus, da die Rauchgas- und Überhitzertemperaturen bei Ölfeuerung weitaus höher liegen. Der Wirkungsgrad erreicht bei der Baureihe 41 Öl immerhin 8,5 %, denn der Dampfverbrauch ist geringer als bei den Kohle-Lokomotiven.

Seit 1968 werden die ölgefeuerten Lokomotiven der Baureihe 41 als Baureihe 042 bezeichnet. Bedingt durch ihre hohe Wirtschaftlichkeit konnten sie sich bis zum planmäßigen Ende des Dampfbetriebes

bei der Deutschen Bundesbahn halten, wenn auch am 01.06.1977 nurmehr sieben Maschinen einsatzfähig waren. Die letzten Exemplare waren beim Bahnbetriebswerk Rheine beheimatet.

Mit der nun vorliegenden Sonderausgabe über die Baureihe 042 wollen wir die 1984 bei uns erschienene Sonderausgabe über die Baureihe 41 (DB und DR) fortführen. (Diese ist übrigens noch beim Verlag erhältlich.) Bewußt haben wir damals die ölgefeuerten Lokomotiven ausgeklammert, denn die Fülle des zur Verfügung stehenden Bildmaterials wäre nur durch gewaltige Kürzungen in einer einzigen Sonderausgabe unterzubringen gewesen. Zudem handelt es sich bei der Baureihe 042 um eine echte Weiterentwicklung der Deutschen Bundesbahn, während die Baureihe 41 bekanntlich bei beiden deutschen Bahnverwaltungen heimisch gewesen ist. In Wort und Bild vertiefende Informationen und weitere Anregungen für Ihr Hobby zu geben, war unser Anliegen. Wir würden uns freuen, wenn uns das gelungen ist.

Hermann Merker
Herausgeber