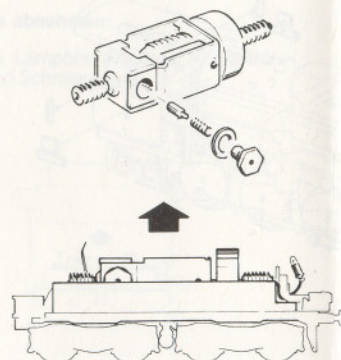


Kohlebürstenwechsel:

Carbon Brush Changing:

Echange des balais:



Haftreifenwechsel:

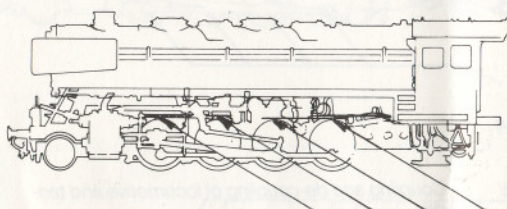
Changing of traction tyres :

Changement des bandages d'adhérence :

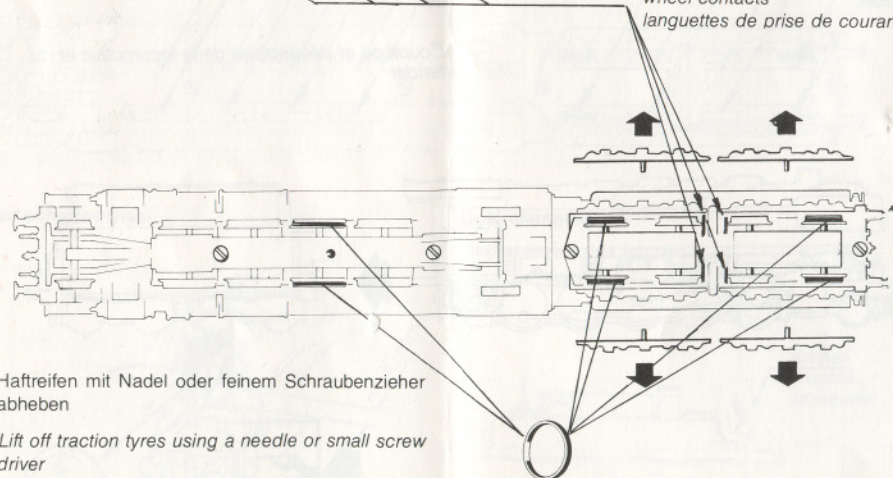
Reinigung der Radstromkontakte:

cleaning of wheel contacts:

nettoyage des frotteurs de roues:



Radstrom-Kontakte
wheel contacts
languettes de prise de courant



Haftreifen mit Nadel oder feinem Schraubenzieher
abheben

Lift off traction tyres using a needle or small screw
driver

soulever les bandages d'adhérence à l'aide d'une
aiguille ou d'un petit tournevis



Artikel Nr.

43244

H0-Modell der Deutschen Bundesbahn, Dampflokomotive BR 042

1936 war das Geburtsjahr der ersten Lokomotive der Baureihe 41 (Achsfolge 1'D1'). Bis 1941 wurden dann insgesamt 366 Lokomotiven dieser als Universallokomotive für mittelschwere Züge geeigneten Lokomotive gebaut. Von den nach dem Zweiten Weltkrieg in den Besitz der DB gelangten Maschinen erhielten Ende der 50er Jahre 99 Loks neue, vollständig geschweißte Ersatzkessel. Von diesen Neubaukesselmaschinen erhielten dann 40 Stk. eine Öl-Hauptfeuerung. Im neuen Nummernschema der DB wurden diese Loks ab 1968 als BR 042 geführt. Gemeinsam mit der BR 043 waren sie denn auch die letzten „Dampfmohikaner“ auf Bundesbahngleisen. Im legendären Dampf BW Rheine konnten sie noch bis 1977 im Einsatz beobachtet werden. Mit der 41018, die sich im privaten Vereinseigentum befindet, existiert heute noch eine betriebsfähige Vertreterin dieser interessanten Baureihe. Leistung 1.442 kW, Höchstgeschwindigkeit 90 km/h.

H0-model of DB, Steam locomotive type BR 042

1936 was the year of origin of the first locomotive of class 41 (wheel arrangement 2-8-2). 366 locomotives of this type were built until 1941. The locomotive was a general purpose design which could be used for hauling medium heavy trains. 99 of this type of locomotive which came into the inventory of the DB after the end of the second World War were fitted with entirely new, welded replacement boilers. 40 of these engines with re-built boilers were changed over to oil burning. Starting in 1962 these locomotives were designated class 042 as part of the new DB numbering system. Together with the class 043 they became the very last "steam horses" on Federal Railway tracks. In the Rheine operations centre they remained in service until 1977. No. 41018 which is owned by a private club, is the last existing engine of this interesting locomotive class. Its power output was 1442 kW and it had a top speed of 90 km/h.

Modèle H0 de la DB, Locomotive à vapeur BR 042

L'année 1936 voyait la naissance de la première locomotive de la série 41 de l'ancienne „Deutsche Reichsbahn“, une machine de type 141 à deux cylindres et à simple expansion. Jusqu'en 1941 suivirent d'autres 365 machines de cette série conçue comme locomotives tous services pour des trains à charges moyennes. Sur ces machines qui se retrouvèrent au parc de la DB après la fin de la deuxième guerre mondiale, 99 exemplaires furent reconstruites vers la fin des années cinquante et reçurent des nouvelles chaudières de rechange entièrement soudées. 40 de ces machines ainsi reconstruites furent transformées à la chauffe au mazout. Les machines ainsi transformées se voyèrent attribuées à la nouvelle série 042 en 1968 lors de l'application du code UIC par la DB; les autres machines (chauffées au charbon) se retrouvèrent ensuite regroupées dans la série 041. Ensembles avec les machines de la série 043 (également chauffées au mazout) les locomotives de la série 042 étaient finalement „les dernières des Mohicans“ de l'ère de la vapeur sur les voies de la DB. Au dernier dépôt à vapeur de la DB, le dépôt légendaire de Rheine, on pouvait les observer encore jusqu'en 1977 rendre leurs services à la DB sur la ligne d'Emden. Grâce à un club privé qui a préservé la locomotive n° 41 018 un exemplaire de cette série intéressante existe encore en bon état de marche. Ces machines disposaient d'une puissance de 1.442 kW et d'une vitesse maximale admise de 90 km/h.