

Abb. 1. Die Original-Lok E 45 (allerdings mit der österreichischen Reihenummer).  
Vmax = 80 km/h

## Bauplan einer Bo'Bo' – E 45

Eine Lokomotive, die den meisten Ellokfreunden wenig bekannt sein dürfte, ist die E 45. Diese in Österreich entwickelte und auch hauptsächlich dort eingesetzte Ellok wurde „seinerzeit“ in 33 Stück von der Reichsbahn nachbeschafft und ist heute z. B. auf der Bundesbahn-Strecke Innsbruck-Scharnitz – Mittenwald – Garmisch – Griesen – Reutte eingesetzt. Welche deutschen Strecken diese Loktype noch befährt, entzieht sich unserer Kenntnis.

Wie dem auch sei, ihr Bau stellt in Modellbahnerkreisen eine kleine Besonderheit dar, ist die Maschine doch nicht schon in mehreren hundert Modellen vorhanden wie die E 44.

Infolge ihrer ausgezeichneten Kurvenläufigkeit und ihrer universellen Verwendbarkeit für alle Zuggattungen (Schnell-, Personen- und Güterzugdienst), eignet sich die E 45 besonders gut für den Modellbau. Vor allem die Inhaber kleiner Modellbahnanlagen

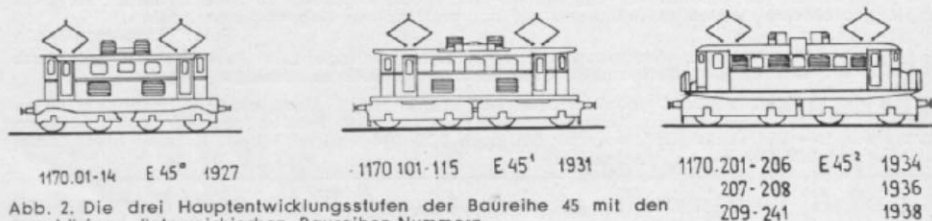


Abb. 2. Die drei Hauptentwicklungsstufen der Baureihe 45 mit den zugehörigen österreichischen Baureihen-Nummern.

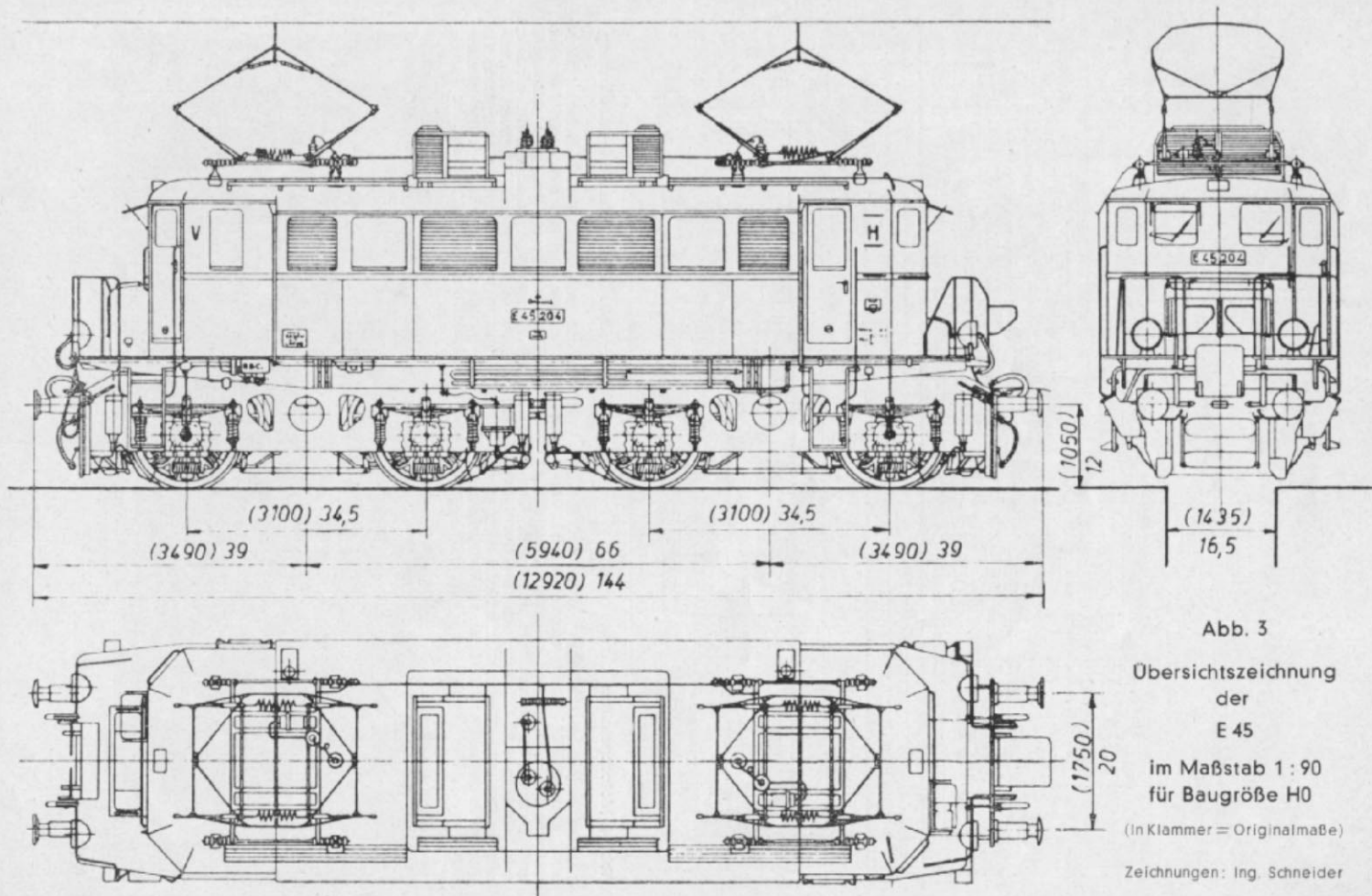


Abb. 3

Übersichtszeichnung  
der  
E 45

im Maßstab 1 : 90  
für Baugröße H0

(In Klammer = Originalmaße)

Zeichnungen: Ing. Schneider

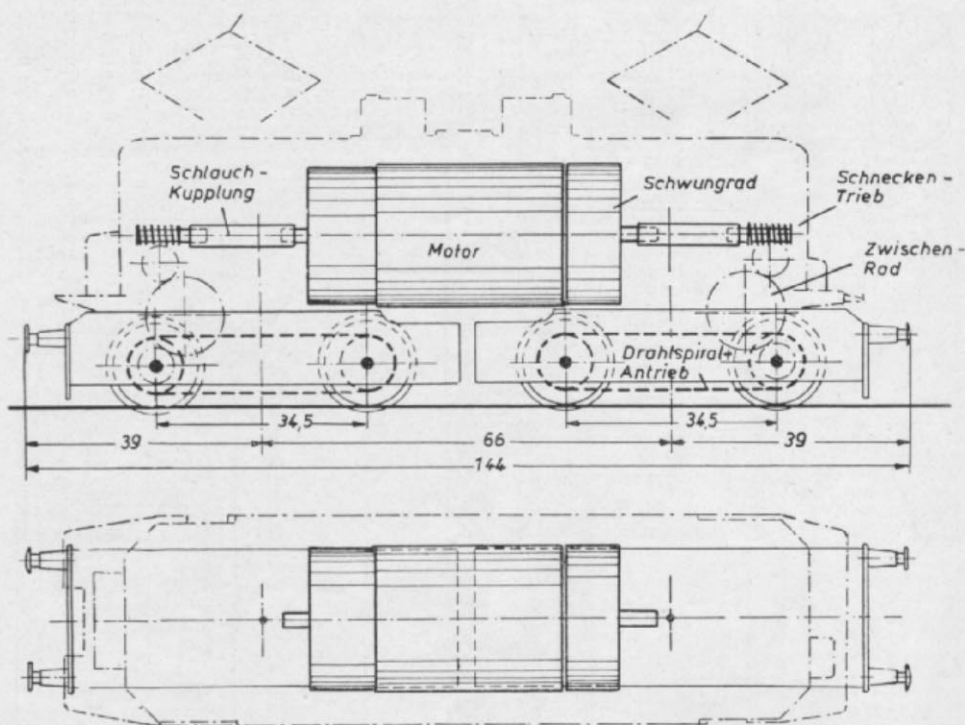
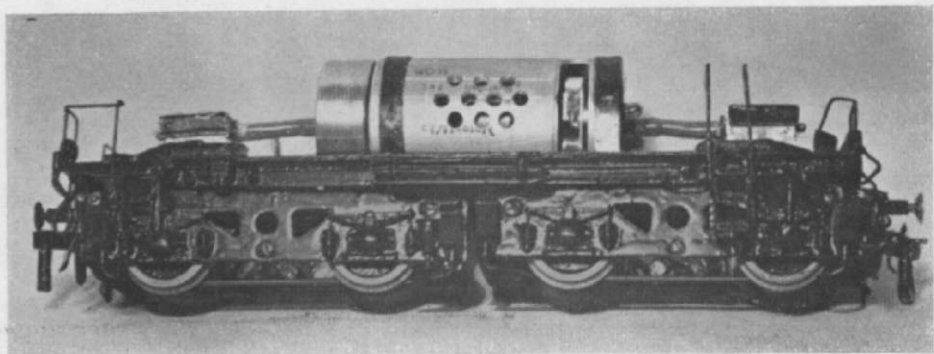


Abb. 4. Motoreinbau-Schema (1:120).

Unten: Abb. 5. Die praktische Ausführung.

gen werden es zu schätzen wissen, daß diese Lok einwandfrei über engste Gleiskrümmungen fährt, ohne daß störende Überhänge und Drehgestell-Ausschläge auftreten. Lassen wir nun den Erbauer des in Abb. 6 gezeigten Modells, Herrn Kurt Ernst von der „Modellbaugemeinschaft 1:70“ zu Worte kommen:

„Bevor wir mit dem Bau beginnen, müssen wir uns über die Art des Antriebes klar werden. Der Einbau von vier Motoren, welche die Achsen wie beim Vorbild einzeln antreiben, ist in Spurweite H0 praktisch unmöglich, und wir müssen in dieser Hinsicht eine kleine Konzession machen. Es bleiben uns grundsätzlich drei Möglichkeiten:



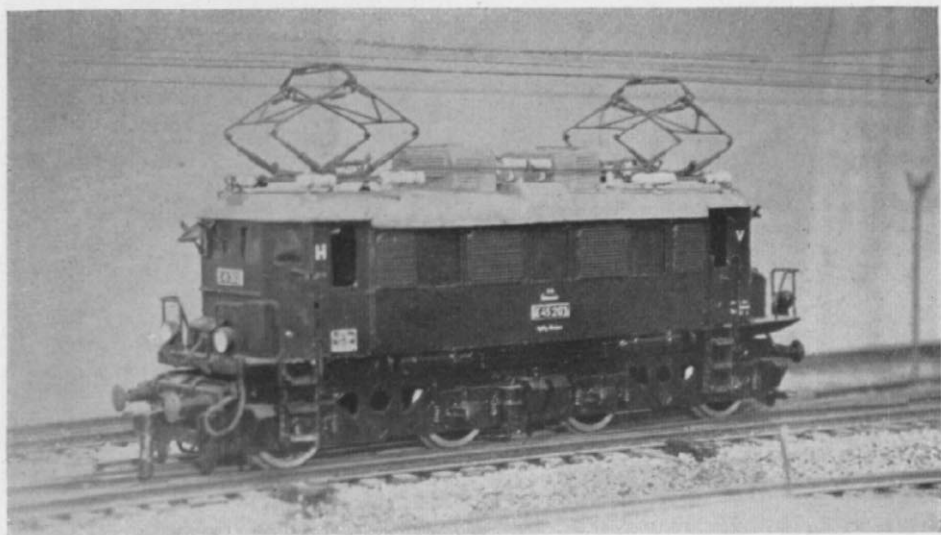


Abb. 6. 200 Arbeitsstunden benötigte Herr Kurt Ernst, Wien, für das Modell der E 45 im Baumaßstab 1:70. Beide, Lok und Erbauer, gehören zur bekannten „Modellbaugemeinschaft 1:70“ Wien.

1. der Einbau je eines Motors je Drehgestell, etwa nach Art des im Mibaheft 10/II S. 346 gezeigten Varney-Drehgestells, (Kraftübertragung durch Drahtspirale und Schnecke.)

2. der Einbau je eines Motors je Drehgestell, wobei die Ankerwelle quer zur Fahrtrichtung steht. (Stirnzahnräder-Übertragung.)

3. die Lagerung eines Motors im Hauptrahmen mit Kardantrieb der Drehgestelle, wie er von Dipl.-Ing. Göls im Mibaheft 7/II, S. 221, angegeben wurde.

Vom Antrieb nur eines Drehgestelles und Ausrüstung des zweiten mit Laufachsen kann nur abgesehen werden, da der dadurch eintretende Zugkraft-Verlust beträchtlich ist.

Ich wähle die dritte Einbauart, die der weiteren Beschreibung zugrunde gelegt wird. Wie aus Einbau-Skizze Abb. 4 ersichtlich, muß der Motor zwei Achsstummel aufweisen. Das Aufsetzen einer Schwungmasse auf

einen Achsstummel trägt wesentlich zum ruhigen Lauf der Lok bei. (In diesem Zusammenhang verweisen wir auf den Artikel „Das Schwungrad im Modelleisenbahn-Triebwerk“, Heft 7/III, Die Red.). Soweit käufliche Motore nicht zwei Achsstummel besitzen, bleibt nichts anderes übrig, als den zweiten von einem Mechaniker anbringen zu lassen. Zur Kuppelung der Achsen jedes Drehgestells untereinander verwendete ich Drahtspiralen von 1,5 mm  $\phi$ .

Nach Klärung der gewünschten Antriebsart kann der Bau beginnen. Erfahrungsgemäß dauert es eine gewisse Zeit, bis man sich an Hand der Zeichnungen und Fotos mit der geplanten Lok vertraut gemacht hat und zu den praktischen Arbeiten ansetzt. Ich glaube, daß es also nicht allzu schlimm ist, wenn ich mit der Bauanleitung erst im nächsten Heft beginne (es erscheint ja schon in drei Wochen!). Dafür verspreche ich, sie in dem gleichen Heft zu Ende zu führen.“

## Mit einem Regenschirm am Abend — Ein kleiner Trick von Th. Spiegel, Iserlohn

Winkelprofile sind eine teure Angelegenheit, und da sind wir auf folgenden Trick gekommen: Schirmstangen verwenden! Diese gibt es in allen Variationen, kleine, lange, dünne, dicke, breite, schmale und ohne Geld, wenn man Regenschirme sammelt, oder für wenige Pfennige beim Schirmmacher.

Zur Darstellung von Regenrinnen gibt es modellmäßig nichts Besseres. Oberleitungsmaste, wie in Heft 14/I beschrieben, kann man sehr gut damit herstellen. Man nehme zwei Schirmstangen und dazwischen im Zick-Zack gebogenen Blumendraht. Auf einem Brett werden Nägel in Zick-Zack-Linie ein-

geschlagen, der Draht darum gebogen, zwei Schirmstangen mit den Öffnungen nach innen an beiden Seiten festgelötet oder geklebt, und fertig ist der schönste Oberleitungsmast.

Selbst die Rahmen von Wagen und vornehmlich die Seitenprofile habe ich aus Schirmstangen hergestellt.

Zu beachten ist, daß die Schirmstangen zuerst ausgeglüht werden müssen. Man schiebt zu diesem Zweck erst die eine, dann die andere Seite in den Ofen. Aber nicht die Finger dabei verbrennen!