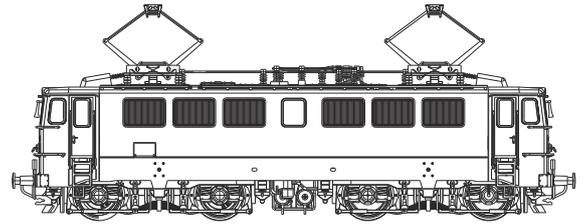




Art.-Nr. 500946 - BR 242 376-2, der DR, Ep. IV

Art.-Nr. 500947 - BR 242 035-4, der DR, Ep. IV

### DAS VORBILD



Die E 11/42 ist die erste Neubaulokomotive, die von der Deutsche Reichsbahn nach dem 2. Weltkrieg in Betrieb genommen wurde. Nachdem einige Altbau Eloks aus den Reparationsleistungen aus der UdSSR zurückgeführt wurden, nahm die Reichsbahn ab 1955 den elektrischen Zugbetrieb im ehemaligen Mitteldeutschen Netz schrittweise wieder auf. Die Unterhaltung der wieder aufgearbeiteten Maschinen war nicht einfach, wiesen sie doch alleine von ihrem Alter her größere Verschleißerscheinungen auf. Mit der Ausdehnung des elektrischen Zugbetriebes reichte die Anzahl der vorhandenen Lokomotiven auch nicht aus. So entstand die Notwendigkeit der Beschaffung neuer, modernerer und leistungsfähiger Maschinen. 1957 erteilte die DR den Lokomotivbau-Elektrotechnischen Werke Henningsdorf (LEW) den Auftrag, eine Vollbahnlokomotive für 15 kV 162/3 Hz zu entwickeln. Der Versuch, einen Lizenzbau der Bundesbahn E 10/40 für die DR zu realisieren, scheiterte an den politischen Bedingungen. So wurde im LEW Henningsdorf mit der Konstruktion einer neuen Lokomotive begonnen. Als Basis diente eine von LEW für die PKP gebaute Lokomotive, die mit Drehgestellen nach Konstruktionszeichnungen der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur ausgerüstet war. Der Antrieb erfolgt auf allen Achsen mittels Tatzlagermotoren. Die Getriebeübersetzung ist bei E 11 und E 42 unterschiedlich. Dadurch erhöhte sich die Anfahrzugkraft der als Güterzuglok vorgesehenen E 42 um 29 kN gegenüber der E 11. Mit einer Stundenleistung von 2900 kW liegen die Maschinen im gleichen Leistungsfeld zeitgenössischer vierachsiger Loks anderer europäischer Bahnen. Die projektierte Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h konnte auf den Strecken der DR nicht gefahren werden. Daher wurde die Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h begrenzt. Der Leistungsüberschuß der Motoren kam so einem besseren Beschleunigungsverhalten der Lok zugute. Der Prototyp der E 11 wurde 1961 geliefert, die E 42 wurde ohne Baumuster in Serie gebaut. Das Baumuster 2 der E 11 hatte versuchsweise einen von der LEW entwickelten Kegelringfederantrieb, der aber erst in der BR 243 zur Serienreife kam. Um die Rüttelschwingungen der Fahrmotoren zu dämpfen, wurde bei der E 11 das Großzahnrad abgefedert. Federpakete zwischen Großrad und Radstern dämpfen dabei die Drehmomentschwankungen des Motors.

Die Serienlieferung begann 1962 mit der E 11 003. Im gleichen Jahr folgten die E 42 001 und E 42 002. Die E 11 wurde 1962 und 1963 bis zur E 11 042 gebaut. Da der Bedarf an Güterzugloks größer war, wurde ab 1963 bis 1970 nur E 42 gebaut. Erst ab 1970 wurden wieder kleinere Stückzahlen E 11 beschafft. Die Beschaffung beider Baureihen endete 1976.

Äußerlich waren die Loks beider Baureihen, die bis Ende 1963 beschafft wurden, gleich. Ab 1964 wurden die Sicken im Bereich des Rahmens weggelassen und die Loks erhielten sechs einzelne Mehrfachdüsen-Lüftungsgitter, statt den bis dahin in zwei Gruppen aufgeteilten acht Stück. Die ursprünglich angebaute Schürze unter der Pufferbohle wurde sehr schnell wieder weggelassen und an den anderen Maschinen zurückgebaut. Ursache waren ungünstige Verwirbelungen, die auch die Kühlung der Motoren negativ beeinflussten. Schneeräumer waren an einigen Maschinen der Rbd Dresden angebracht, die viel auf dem sächsischen Dreieck nach Karl-Marx-Stadt unterwegs waren. Die Dachlaufbretter aus Holz wichen später verzinkten Gitterrosten. Aus sicherheitstechnischen Gründen wurde das vordere Umlaufblech verbreitert und die Griffstangen über dem Führerstandsfenster vergrößert. Die unter dem Führerstandsfenster angeordnete zweiteilige Griffstange wurde durch eine einteilige ersetzt. Damit die Personale nicht den vorderen Sandkasten als Trittstufe benutzen, wurde später an den Aufstiegsleitern eine kleine Verlängerung angebracht. Bis zum Erscheinen der BR 250 und BR 243 wurde die E 42 im Güterzugdienst auch viel in Mehrfachtraktion eingesetzt. Dazu hatten die Loks eine Vielfachtraktionssteckdose. Für den Einsatz mit Wendezügen gab es eine Wendezugdose. Einige Maschinen bekamen später eine UIC Dose angebaut. Die Ausrüstung der Loks mit diesen Dosen ist aber nicht einheitlich. Es kam auch zu Umbauten. Die Aufhängung der Hauptluftbehälter an einem gemeinsamen Gestell war offensichtlich nicht stabil genug. So wurden beide Hauptluftbehälter einzeln versetzt aufgehängt. Dieser Platzgewinn konnte später für den Anbau der Indusi genutzt werden. Die anfängliche Farbgebung Grün mit Roten Drehgestellen wechselte Anfang der Siebziger in Rot mit Dunkelgrauem Fahrwerk. Ein umlaufender Zierstreifen in Elfenbein stellte eine Kontrastfläche zur besseren Wahrnehmung der Frontseite der Lok dar. Dieser Streifen wurde später an den Seiten schmaler gehalten. Ab dieser Zeit war auch der ganze Lokkasten Rot lackiert. Nur die abnehmbaren Dachhauben waren dann noch Hellgrau. Das ab Werk Dunkelgraue Fahrwerk wurde vom RAW bei Revisionen Hellgrau lackiert.

Die Loks der Reihe E 11/42 bewährten sich sehr gut. Sie wurden in allen Zuggattungen auf dem elektrifizierten Streckennetz eingesetzt. Trotz der Beschaffung der BR 243 und BR 250 waren sie unverzichtbar für die DR, auch wenn sie nicht mehr den schweren Güterzug- und Schnellzugdienst in Doppeltraktion verrichten mußten. Mit der politischen Wende und dem Zusammenschluß der DR mit der DB ging ein vermindertes Transportaufkommen auf der Schiene einher, so daß die Loks dieser Reihe entbehrlich schienen. Da insbesondere die Schweizer Bahnen Bedarf an Lokomotiven hatten, mieteten sie sich von der DR die BR 243 und BR 250 an. Zum vorgesehenen Ankauf kam es aber nicht mehr, weil die DB nunmehr diese Loks selber benötigte. Stattdessen wurden die nunmehrige BR 109 (ex 211) und BR 142 (ex 242) billig zum Kauf angeboten. So kaufte die Lokoop AG (ein Konsortium aus Mittelthurgaubahn, Reisebüro MThB und Südostbahn) 20 Lokomotiven. Diese wurden mit einer elektrischen Widerstandsbremse ausgestattet, deren Widerstände auf dem Dach in einem besonderen Gestell anstelle des zweiten Stromabnehmers angeordnet wurden. Inzwischen sind einige dieser Loks bei deutschen Privatbahnen im Einsatz.

## E 42

(mit 6 Lüftergittern)



### DAS MODELL

Das Modell ist eine maßstäbliche Wiedergabe des Originals mit authentischer Farbgebung und Dekoration. Der Antrieb erfolgt mit einem fünfpoligen Motor über alle Achsen. Je Drehgestell trägt ein Radsatz einen Haftreifen. Die Stromabnahme erfolgt von allen Radsätzen. Sie ist auf Oberleitungsbetrieb umstellbar. Der Schalter befindet sich auf der Leiterplatte unter dem Lokdach. Für einen funktionierenden Oberleitungsbetrieb sind alle Gelenkstellen und die Schleiffläche der Dachstromabnehmer vom Lack zu befreien. Die Beleuchtung des Fahrzeuges erfolgt fahrtrichtungsabhängig mit Dreispitzenlicht und Schlußlicht. Zur weiteren Detailierung liegen dem Modell Zurüstteile bei. Optimale Fahreigenschaften werden nach einer Einfahrzeit von ca. 30 min in beide Richtungen erreicht. Ein Nachfetten oder Nachölen ist erst nach einer Betriebszeit von ca. 50 Stunden erforderlich. Dazu ist ein säure- und harzfreies Fett oder Öl zu verwenden (z.B. Tillig Art.-Nr. 08973).

Das Lokoberteil ist auf dem Fahrgestell aufgerastet. Die Rastungen befinden sich in den Durchbrüchen unter den Führerstandstüren. Zum Abnehmen des Oberteils ist dieses im Bereich der Führerstandstüren leicht zu spreizen und vom Fahrwerk nach oben abzuziehen. Bei diesem Vorgang werden die vier am Fahrzeugende befindlichen Sandkästen abfallen, da diese nur zwischen Fahrzeugoberteil und Fahrwerk eingeklemmt sind.

### DIGITALISIERUNG

Für den Einsatz eines Digitaldecoders befindet sich eine Schnittstelle S nach NEM 651 in der Lok. Die Schnittstelle befindet sich an der Fahrzeugseite. Der Entstörsatz ist gegen den Decoder zu tauschen. Pin 1 ist am Steckplatz oben.

### ZURÜSTTEILE

Aus verpackungstechnischen Gründen können leider nicht alle Teile an dem Modell vor dem Versand angebracht werden. Je nach Modellausführung kommt eine Auswahl der beiliegenden Teile zum Einsatz. Prinzipiell werden die Teile in der Farbe des Untergrundes am Fahrzeug befestigt. D.h. Grüne Griffstangen am Grünen Lokkasten, Schwarze Trittstufen am Schwarzen Rahmen, Elfenbeinfarbene Dosen auf Elfenbeinfarbenen Streifen etc. Die Anbringung der beim Vorbild auch variierenden Anbauteile kann natürlich auch nach Belieben vorgenommen werden. Die in der Tabelle angegebenen Teile entsprechen dem Zustand, wie er nach unseren Recherchen zum Zeitpunkt des angeschriebenen Untersuchungsdatums vorgelegen hat. (Beschrieben werden nur die Teile, die eine Auswahl zulassen.)

<u>Lok-Nr.</u>	<u>Trittstufen</u>	<u>Umlauf</u>	<u>Griffstange unter Fenster</u>	<u>Dosen</u>	<u>Schneepflug</u>	<u>mech. Sifa</u>
BR 242 376-2	mit kleinem nein Tritt	breit	ungeteilte Ausführung	keine	nein	
BR 242 035-4	mit kleinem	breit	ungeteilte Ausführung	keine	nein	