

Elektrische Lokomotive E 41 <141>

Die kleinste Einheits-Ellok der DB

Im Typenprogramm der DB, aufgestellt 1954, war für den leichten Reise- und Güterzugverkehr auch eine vierachsige elektrische Einheitslokomotive vorgesehen. Eine Ellok, mit begrenzter Radlast von 17 to, die sich für den Einsatz auf Nebenbahnen eignet. Entsprechend den Anforderungen war an eine einfache, kostengünstige Bauart gedacht.

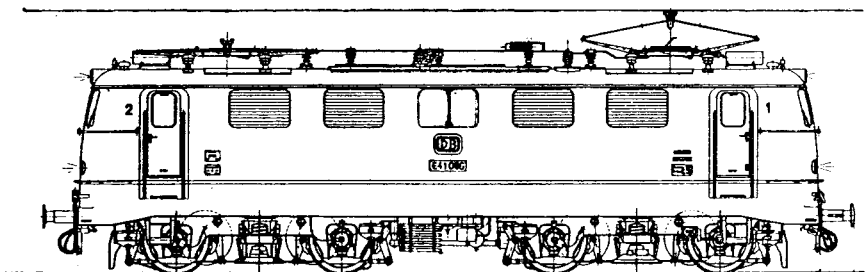
Die mechanischen und elektrischen Teile sollten möglichst mit anderen elektrischen Einheitslokomotiven, wie z.B. E 10/40 und E 50 übereinstimmen. Nach Leistung und Gewicht entsprechend angepasst.

Die Konstruktion des Fahrzeugteils führte Henschel, Kassel, aus. Die Führerstände und die elektrische Ausrüstung übernahm BBC.

Der Fahrzeugkasten besteht aus einem geschweißten Hohlträger - Brückenrahmen. Seitenwände und Dachteile sind eine tragbare Einheit (röhrenartig). Führerstand und Fahrpult sind ebenfalls einheitlich gestaltet, mit den anderen DB-Elloktypen identisch.

Abweichend von den übrigen Ellok, ist jedoch kein Hochspannungsschaltwerk eingebaut worden, sondern ein 28stufiges Niederspannungsschaltwerk. Dadurch entfällt der sonst übliche Dachaufbau.

In den Seitenwänden war ursprünglich auf jeder Seite ein Maschinenraumfenster vorgesehen. Ab der Lok-Nr. E 41 026 sind dann lediglich fünf Lüftergitter auf jeder Seite eingebaut worden. Typisch für die E 41 (141) ist die Schlag-Glocke auf beiden Führerhausdächern, wie sie im Nebenbahnbetrieb vorgeschrieben ist.



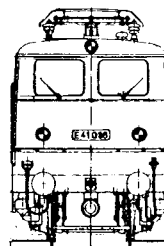
Maße Original	M 1 : 120		TT-Umbaumodell
Rad-Durchmesser:	1250 mm	10,4 mm	10,0 mm
Drehgestell-Radstand:	3200 mm	26,7 mm	28,0 mm
Länge über Puffer:	15660 mm	130,5 mm	132,0 mm
Dachhöhe über SO:	3845 mm	32,1 mm	33,5 mm
Höchstgeschwindigkeit:	120 km/h	27,8 cm/sek.	
Gewicht: Baujahr 1956:	66 to	Lok-Nr.:	141 001 - 446
ab Baujahr 1969:	72 to	Lok-Nr.:	141 447 - 451

Alle 451 Maschinen sind heute noch im Einsatz.

F.Kaupsch

EIN UMBAUVORSCHLAG

DR E 242 = DB E 141



Nachdem es in der Bundesrepublik keinen TT-Großserienhersteller mehr gibt, ist es für den TT-Bahner nicht einfach, eine vielfache elektrische Zugförderung im DB-Vorbild auf seiner Modellbahnanlage nachzuvollziehen. Denn Ellok-Modelle in Nenngröße TT sind nicht in großer Typenauswahl vorhanden.

Bei den ROKAL'ern hat man mit der E 10/40 und TEE O3 immerhin drei verschiedene DB-Elloktypen.

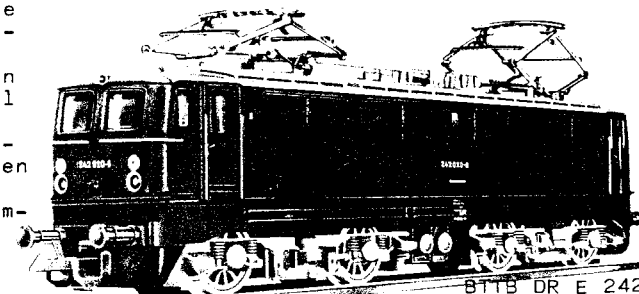
Für den, der nur mit BTTB fährt, bleibt lediglich die Version DB E 194 178-0 (ozeanblau/beige), die bei der Bundesbahn als Einzel exemplar in Dienst ist. Das andere Modell DR E 254 (grün) muß auf DB umgezeichnet und an den Drehgestellen anthrazit umlackiert werden.

Als ein weiteres, mögliches Triebfahrzeug wäre noch die E 44 vom Studio Kroner zu nennen.

Angesichts dieser Realität entstand der Gedanke zu prüfen, welches BTTB-Ellokmodell eignet sich zur Umwandlung in ein DB Modell ?

Nach Form und Abmessungen bietet sich dazu die BTTB DR E 242 erfolgversprechend an. Durch einige nicht sehr schwierige Änderungen läßt sich daraus eine (quasi) DB E 41 (141) machen.

Natürlicherweise muß man einen etwas großzügigen Blick haben, wenn es um die Detailierungen geht. Aber in der Silhouette und in den Abmessungen ist eine Übereinstimmung mit der DB E 41 vorhanden.



Während der MODELLBAU '84 in Dortmund lief eine, nach dem hier folgenden Umbauvorschlag, geänderte Ellok auf der AKTT-Vorführanlage drei Tage fast ununterbrochen, ohne als "Fehlfarbe" erkannt zu werden.

Umbauanleitung

Folgende Arbeiten sind für die Änderung nötig:

Gehäuse von der BTTB E 242 abnehmen, Drehgestelle ausbauen, Drehgestellblenden und Radsätze demontieren.

Fortsetzung Seite 10

Bei den Drehgestellblenden wird die Steinschlagschürze unterhalb der Pufferbohle vorsichtig waagrecht abgesägt, entfernt und die Bohlenunterseite egalisiert. Die beiden Langträgerspitzen bleiben dabei soweit wie möglich erhalten. Diese werden anschließend von oben-vorn in Richtung unten-rückwärts abgeschrägt. (gemäß nebenstehender Skizze)

Danach Unterteil, Drehgestellkörper und =Blende dunkelgrau-matt (REVELL 78) lackieren.

Das gleiche empfiehlt sich auch bei den Radinnen und =Außenseiten.

Am Gehäuse werden alle erhabenen Bahn- und Nummernschilder gleichzeitig abgeschabt (am besten eignet sich dazu ein Feder- oder Radiermesser).

Beschnitten wird ferner, die Umlaufblende an der Unterseite der Führerhaus-Stirnwand. Möglichst nur ganz flach einen Rest bestehen lassen.

Alle dunklen Schab- und Schnittflächen am Gehäuse, werden zum Abschluß nun mit Farbe ausgebeisert. Dazu nimmt man SCHREIBER Farbe "micro color" Nr. 80 m (grasgrün-matt) oder man mischt sich die Farbe selbst. Auf einem Täfelchen aus Plast, Glas oder Holz mischt man REVELL 36 (grün/matt) mit REVELL 37 (braun-matt) in folgendem Verhältnis:

Zwei (2) Pinsel grün mit einem (1) Pinselspitzchen braun. Bei größerem Bedarf die entsprechende Menge mehr anrühren (mischen).

Ist die Farbe trocken, wird die Ellok wieder zusammengebaut und probegefahren.

Übrigens, farblich nachbehandeln (altern), sollte man auch die Isolatoren und Stromabnehmer.

Abschließend wird das Gehäuse mit DB-Embleme versehen. DB weiß auf schwarzem Grund (Standartserie). Wer keine Embleme hat, kann nach meinem Vorschlag im KURIER 28/83, Seite 15, verfahren.

Die Loknummern sind infolge Verschmutzung, beim Original oftmals kaum zu lesen. Mangels TT-Beschriftung habe ich deshalb auf das Anbringen der Loknummern verzichtet. Wenn man nicht nach diesen Nummern sucht, fällt dies dem Beschauer beim Fahrbetrieb kaum auf.

Natürlich stimmt die Lüftereinteilung nicht! Ebenso hat die DB E 141 keine Seitenfenster zwischen Tür und Stirnwand!

Das Ändern der Lüfterfenster ist kaum möglich. Die Seitenfenster vor den Türen, kann man allerdings mit Stabilit zuspachteln. So wirkt das Modell noch vorbildgerechter und es könnte auch ozeanblau/beige lackiert werden.

Mit relativ wenig Mühe erhält man so ein hübsches Ellokmodell, das den Triebfahrzeugpark des TT'lers bereichert.

Bei der Bundesbahn wird die E 41 (141) vielseitig eingesetzt.

F. Kaupsch

