

# Die Baureihe 45 der Deutschen Reichsbahn

Für den schweren Güterdienst entwickelte die Firma Henschel & Sohn in Kassel eine 1' E 1' h3-Lokomotive und lieferte im Jahre 1938 die beiden Vorausmaschinen 45 001 und 002 an die Deutsche Reichsbahn. Die Lokomotiven verfügten über Kessel mit drei Domen und über Tender der Bauart 2'3 T 38 ohne Seitenstreben am Kohlenkasten.

Die Serienlieferung, wiederum von Henschel, erfolgte 1940 und 1941 mit den Fahrzeugen 45 003 bis 028. Eine Fertigung der Lokomotiven bis 45 132, für die Henschel bereits die Fabriknummern festgelegt hatte, unterblieb wegen der Kriegereignisse.

Die Maschinen der Serienlieferung hatten Kessel mit vier Domen, Dampf-, Speise- und zwei Sanddome, erhalten. Am Kohlenkasten des Tenders waren Seitenstreben angebracht. Alle 28 Lokomotiven waren mit grossen Windleitblechen der Bauart Wagner und mit Riggenbach-Gegendruckbremsen ausgestattet. Die beiden Prototypen 45 001 und 002 wurden sofort nach der Abnahme dem Bw Offenburg der RBD Karlsruhe zugewiesen. Die Serienlokomotiven gingen direkt zum Bw Würzburg der RBD Nürnberg, zu dem dann auch die beiden ersten Maschinen kamen.

Ab 1945 blieben alle Fahrzeuge zunächst kalt abgestellt. Die 45 001 und 002 mussten mit Kriegsschäden ausgemustert werden. Die 45 024 verblieb bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Ende 1948 kam als erste Lok die 45 011 wieder zum Einsatz. Danach folgten die 45 004 und 003, die zunächst ebenfalls als Bremslokomotiven des Versuchsamtes Göttingen dienten. Ein Teil der anderen Fahrzeuge wies mehr oder weniger grosse Kesselschäden auf. Die Hauptverwaltung der DB ordnete deshalb die Entwicklung von fünf Ersatzkesseln an, die in die Lokomotiven 45 010, 016, 019, 021 und 023 eingebaut wurden. Bei unverändertem Langkessel erhielten die Maschinen 45 008, 009, 012, 014 und 022 neue Stehkessel, die ebenfalls von Krupp gefertigt und ab 1952 im AW München-Freimann eingebaut wurden. Gleichzeitig wurden die 10 Maschinen mit Schüttelrost, mechanischer Rostbeschickung und die Tender mit Stokereinrichtung ausgerüstet. Auch die umgebauten Fahrzeuge fuhren zunächst noch mit den grossen Wagner-Windleitblechen. Erst später erhielten die Maschinen mit den neuen dreidomigen Kesseln, bei denen der Speisedom entfallen war, die kleineren Bleche der Bauart Witte.

Die Lokomotiven der Baureihe 45 bewährten sich im schweren Eil- und Güterzugdienst, bis gegen Ende der fünfziger Jahre verschiedene Kessel- und Zylinderschäden zur Ausmusterung der meisten Maschinen führten, die bis 1959 abgeschlossen war. Vorhanden waren nur noch fünf Lokomotiven mit den Hochleistungskesseln, die nun dem BZA Minden als Versuchs- und Bremslokomotiven zur Verfügung standen. Zuvor waren die Stokeranlagen ausgebaut und die Maschinen auf normale Rostfeuerung umgerüstet worden. Mit einem Schaden am Mittelzylinder fiel zuerst die 45 021 aus, danach im Jahre 1964 die 45 016. Die Ausmusterung der 45 019 und 023 erfolgte am 2. Oktober 1968 und die 45 010 wurde am 3. März 1969 aus dem Bestand gestrichen. Letztere ist als Museumslokomotive erhalten geblieben und in die Obhut des Verkehrsmuseums Nürnberg gekommen.

## Technische Abmessungen und Daten

Treib- und Kuppelraddurchmesser	1600 mm	Rostfläche	4,47 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	1000 mm	Verdampfungsheizfläche	269,02 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	1250 mm	Überhitzerheizfläche	120,00 m <sup>2</sup>
Länge über Puffer	25645 mm	Zylinderdurchmesser	520 mm
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h	Kolbenhub	720 mm
Leistung indiziert	2800 PSI	Reibungslast	97,2 t
Kesseldruck 16 bar	Dienstlast	125,5 t	

## ZERTIFIKAT

### DIE LEMACO-MODELLE IN SPUR N - MASSSTAB 1 : 160

Neue Super-Modelle der Lemaco-Modellbauer. In präziser Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus über 500 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln nummeriert und datiert.

### Technische Daten

Länge über Puffer	166 mm
Gewicht inkl. Tender	146 g
Stromaufnahme ohne Belastung	80 mA bei 12 V
Mind. Radius	300 mm

### Folgende Versionen wurden gebaut:

<b>Kat.-Nr N-011/a</b>	DRG BR 45 020, schwarz-rot	1 - 150150 Exemplare	1995
<b>Kat.-Nr N-011/b</b>	DRG BR 45 012, schwarz-rot	1 - 150150 Exemplare	1995
<b>Kat.-Nr N-011/1</b>	DB BR 45 003, schwarz-rot	1 - 200200 Exemplare	1995

- Fünfpoliger Präzisions-Gleichstrommotor 12V
- Antrieb auf 4. Treibachse, restliche Treibachsen über Kuppelstangen angetrieben wie beim Vorbild
- Fahrtrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung
- Radreifen aus Neusilber
- Reichsadler für DRG-Versionen beiliegend
- Kolbenstangenschutzrohre beiliegend (Nur für Vitrinengebrauch!)

# Die Baureihe 45 der Deutschen Reichsbahn

Für den schweren Güterdienst entwickelte die Firma Henschel & Sohn in Kassel eine 1' E 1' h3-Lokomotive und lieferte im Jahre 1938 die beiden Vorausmaschinen 45 001 und 002 an die Deutsche Reichsbahn. Die Lokomotiven verfügten über Kessel mit drei Domen und über Tender der Bauart 2'3 T 38 ohne Seitenstreben am Kohlenkasten.

Die Serienlieferung, wiederum von Henschel, erfolgte 1940 und 1941 mit den Fahrzeugen 45 003 bis 028. Eine Fertigung der Lokomotiven bis 45 132, für die Henschel bereits die Fabriknummern festgelegt hatte, unterblieb wegen der Kriegereignisse.

Die Maschinen der Serienlieferung hatten Kessel mit vier Domen, Dampf-, Speise- und zwei Sanddome, erhalten. Am Kohlenkasten des Tenders waren Seitenstreben angebracht. Alle 28 Lokomotiven waren mit grossen Windleitblechen der Bauart Wagner und mit Riggenbach-Gegendruckbremsen ausgestattet. Die beiden Prototypen 45 001 und 002 wurden sofort nach der Abnahme dem Bw Offenburg der RBD Karlsruhe zugewiesen. Die Serienlokomotiven gingen direkt zum Bw Würzburg der RBD Nürnberg, zu dem dann auch die beiden ersten Maschinen kamen.

Ab 1945 blieben alle Fahrzeuge zunächst kalt abgestellt. Die 45 001 und 002 mussten mit Kriegsschäden ausgemustert werden. Die 45 024 verblieb bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Ende 1948 kam als erste Lok die 45 011 wieder zum Einsatz. Danach folgten die 45 004 und 003, die zunächst ebenfalls als Bremslokomotiven des Versuchsamtes Göttingen dienten. Ein Teil der anderen Fahrzeuge wies mehr oder weniger grosse Kesselschäden auf. Die Hauptverwaltung der DB ordnete deshalb die Entwicklung von fünf Ersatzkesseln an, die in die Lokomotiven 45 010, 016, 019, 021 und 023 eingebaut wurden. Bei unverändertem Langkessel erhielten die Maschinen 45 008, 009, 012, 014 und 022 neue Stehkessel, die ebenfalls von Krupp gefertigt und ab 1952 im AW München-Freimann eingebaut wurden. Gleichzeitig wurden die 10 Maschinen mit Schüttelrost, mechanischer Rostbeschickung und die Tender mit Stokereinrichtung ausgerüstet. Auch die umgebauten Fahrzeuge fuhren zunächst noch mit den grossen Wagner-Windleitblechen. Erst später erhielten die Maschinen mit den neuen dreidomigen Kesseln, bei denen der Speisedom entfallen war, die kleineren Bleche der Bauart Witte.

Die Lokomotiven der Baureihe 45 bewährten sich im schweren Eil- und Güterzugdienst, bis gegen Ende der fünfziger Jahre verschiedene Kessel- und Zylinderschäden zur Ausmusterung der meisten Maschinen führten, die bis 1959 abgeschlossen war. Vorhanden waren nur noch fünf Lokomotiven mit den Hochleistungskesseln, die nun dem BZA Minden als Versuchs- und Bremslokomotiven zur Verfügung standen. Zuvor waren die Stokeranlagen ausgebaut und die Maschinen auf normale Rostfeuerung umgerüstet worden. Mit einem Schaden am Mittelzylinder fiel zuerst die 45 021 aus, danach im Jahre 1964 die 45 016. Die Ausmusterung der 45 019 und 023 erfolgte am 2. Oktober 1968 und die 45 010 wurde am 3. März 1969 aus dem Bestand gestrichen. Letztere ist als Museumslokomotive erhalten geblieben und in die Obhut des Verkehrsmuseums Nürnberg gekommen.

## Technische Abmessungen und Daten

Treib- und Kuppelraddurchmesser	1600 mm	Rostfläche	4,47 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser vorn	1000 mm	Verdampfungsheizfläche	269,02 m <sup>2</sup>
Lauferraddurchmesser hinten	1250 mm	Überhitzerheizfläche	120,00 m <sup>2</sup>
Länge über Puffer	25645 mm	Zylinderdurchmesser	520 mm
Höchstgeschwindigkeit	90 km/h	Kolbenhub	720 mm
Leistung indiziert	2800 PSI	Reibungslast	97,2 t
Kesseldruck 16 bar	Dienstlast	125,5 t	

# ZERTIFIKAT

## DIE LEMACO-MODELLE IN SPUR N - MASSSTAB 1 : 160

Neue Super-Modelle der Lemaco-Modellbauer. In präziser Handarbeit ausschliesslich aus Messing hergestellt und bis ins kleinste Detail dem grossen Vorbild aus über 500 Teilen nachgebaut, fein lackiert und beschriftet. Jedes Modell ist einzeln numeriert und datiert.

### Technische Daten

Länge über Puffer	166 mm
Gewicht inkl. Tender	146 g
Stromaufnahme ohne Belastung	80 mA bei 12 V
Mind. Radius	300 mm

### Folgende Versionen wurden gebaut:

<b>Kat.-Nr N-011/bV</b>	DRG BR 45 012, schwarz-rot, <b>verwittert</b>	1 - 40	40 Exemplare	1998
-------------------------	---	--------	--------------	------

- Fünfpoliger Präzisions-Gleichstrommotor 12V
- Antrieb auf 4. Treibachse, restliche Treibachsen über Kuppelstangen angetrieben wie beim Vorbild
- Fahrtrichtungsabhängige Konstantbeleuchtung
- Radreifen aus Neusilber
- Reichsadler für DRG-Versionen beiliegend
- Kolbenstangenschutzrohre beiliegend (Nur für Vitrinengebrauch!)