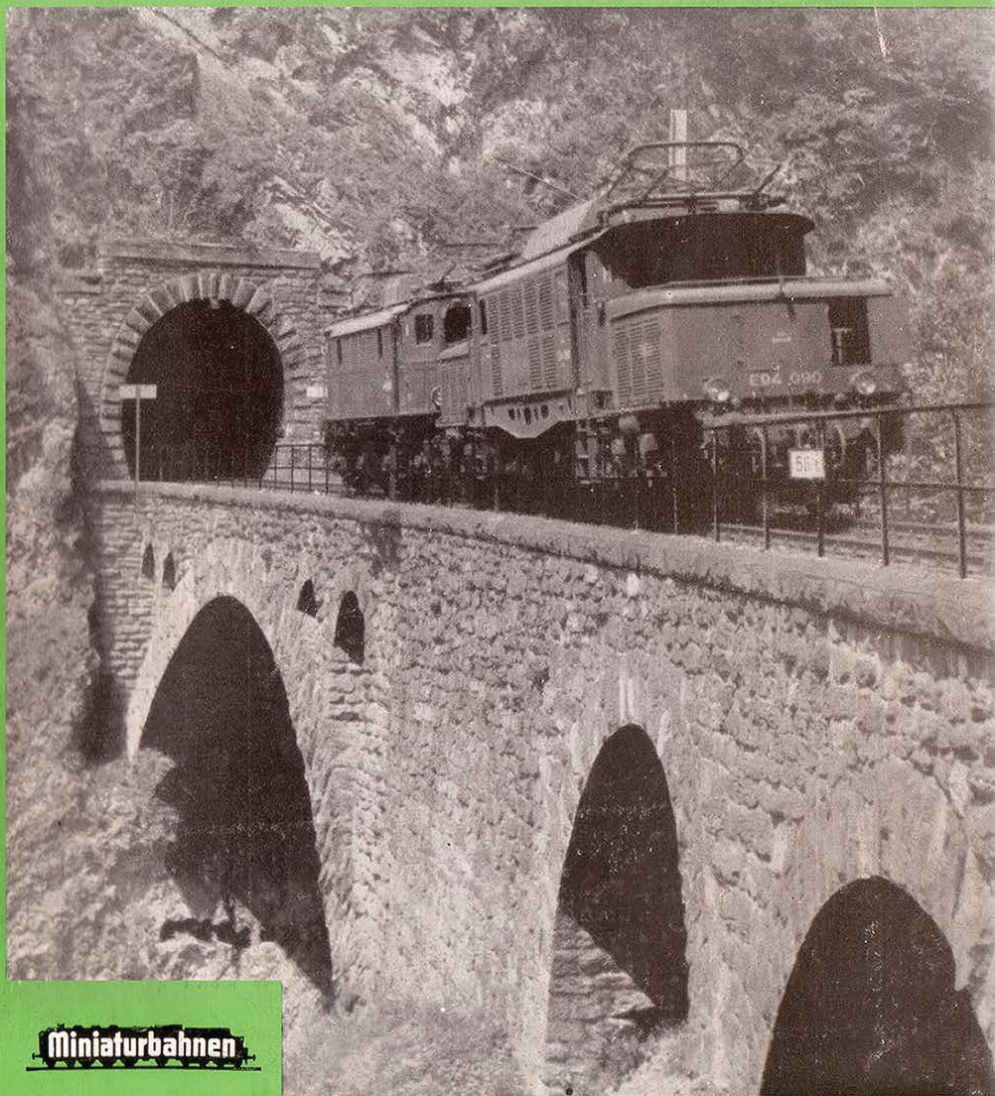


Über große und kleine

*Eisenbahnen aus aller Welt*  
berichtet

# Miba - Reporter



**Miniaturbahnen**

BILDERMAGAZIN

6

MIBA-VERLAG NÜRNBERG

# Sie wußten es besser...!

## Hamburger Straßenbahn (Reporter Nr. 4 Seite 102 3)

„... Von den bis jetzt laufenden ca. 80 Trieb- und Beiwagen haben Sie den einzigen Aufenseiter mit Klapptüren erwischt. Alle anderen haben Schiebefüren. Dem Beiwagen gummibereifte Räder anzudichten, war ein verfrühter Aprilscherz Ihrerseits. Zu Ihrer Orientierung: Der Beiwagen verläßt gerade irgend eine Werkstatt auf einem gummibereiften Transportgestell und soll seine Drehgestelle mit Eisenrädern erst noch erhalten.“

Karl Rosenbaum, Hamburg

## Die erste U-Bahn unseres Kontinents (MIBA-Reporter Nr. 3 S. 85):

„... Vielleicht interessiert Sie, daß der abgebildete Wagen, mit dem Kaiser Franz Josef 1896 die U-Bahn eröffnete, während und nach dem letzten Krieg noch in Benützung stand. Er hatte seinen Platz ursprünglich im Verkehrsmuseum (wenigstens bis 1939). Da aber während des Krieges — durch Ausfall des Autobusverkehrs infolge akuten Reifenmangels — die Straßen- und U-Bahn überlastet und eine Neukonstruktion wahrscheinlich nicht möglich war, entschloß man sich, den alten Wagen aus dem Museum zu holen. Er dürfte neue Motoren und sogar ein neues Drehgestell erhalten haben, denn er kam fast lautlos daher (im Gegensatz zu den übrigen Wagen, die auch ein ganz nettes Alter gehabt haben dürften).

Um den Straßenbahnmangel zu beheben, wurden übrigens die stillliegenden Omnibusse umgebaut. Sie bekamen Eisenbahnräder, die Lenkung wurde arretiert und das Ganze dann auf den Straßenbahnschienen gegen die friedlichen Fahrgäste losgelassen. Sie ratterten ganz abscheulich daher, wahrscheinlich wegen der verstärkten Federung und den für diese Art des Fahrens zu leichten Aufbauten.“

Peter Hryzak, Wien

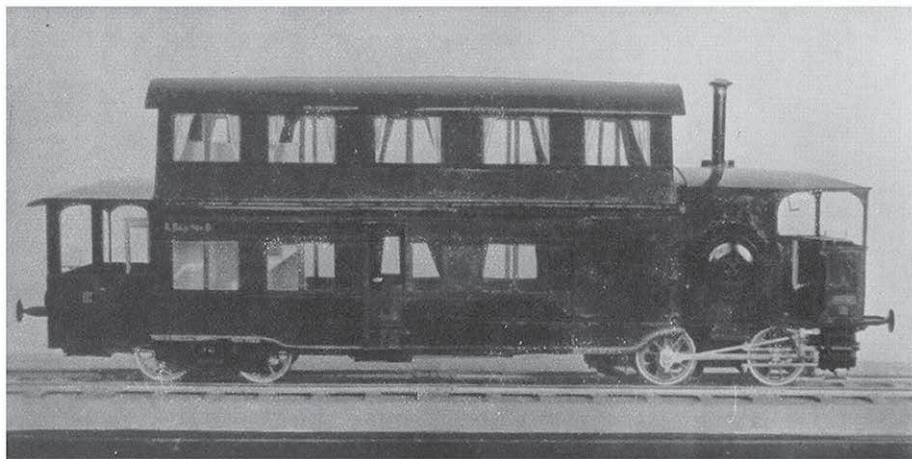
## Deutsche Gemütlichkeit (MIBA-Reporter Nr. 6 S. 159)

„... Die gute alte bayerische Lok gehört leider der Vergangenheit an. Damals, als Speyer noch seine Schiffsbrücke hatte, wurde diese T-Lok dazu benutzt, einen aus 2-3 Wagen bestehenden Zug von Speyer nach Station „Lusshof“ und zurück zu befördern. Da diese Lok leicht war, hatte kein Mensch Bedenken, daß die Schiffsbahn samt Zug „absaufen“ oder - vornehmer ausgedrückt - „in den Fluten versinken“ konnte (was dafür der 1937 errichteten festen Fachwerkbrücke im letzten Krieg passierte).“

Günther Zulay, Heidelberg

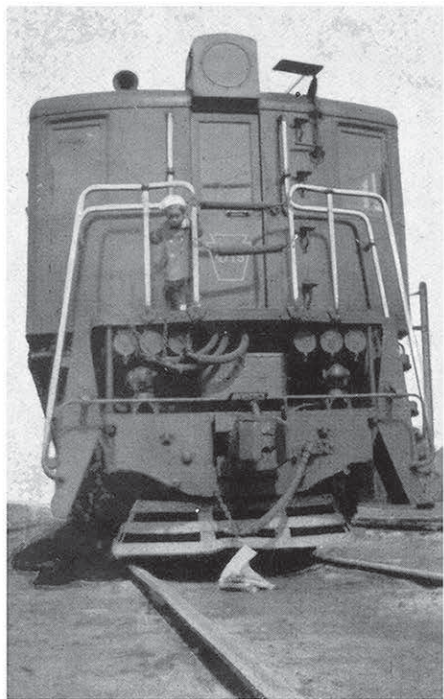
„... Die alte bayerische B-n-2 trat 1937 in die Dienste der Holzhandlung Scheutj in Maximiliansaus/Rhein, wo sie heute noch ist.“

Uwe Becker, Speyer



**Schon 1882** fuhr man zweistöckig — in Bayern, mit dem Doppelstock-Dampftriebwagen der Firma Krauss & Co. (jetzt Krauss-Maffel). Wie praktisch und rationell auch damals schon die tüchtigen Krauss-Ingenieure dachten, geht daraus hervor, daß der Antriebsteil vom übrigen Wagen abgetrennt war; Regler und Bremse konnten von beiden Wagenenden aus bedient werden. Der Kessel lag quer zur Fahrtrichtung. Das Bedienungspersonal bestand aus Triebwagenführer, Heizer und Schaffner. Das 1:10-Modell dieses ersten bayerischen Dampftriebwagens überhaupt steht im Nürnberger Verkehrsmuseum.

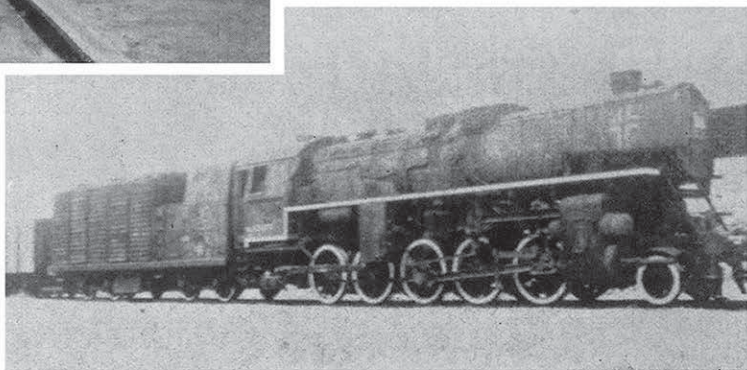
Ancient Bavarian doubledeck steam railcar. — Un ancien autorail à vapeur bavarois avec étage.



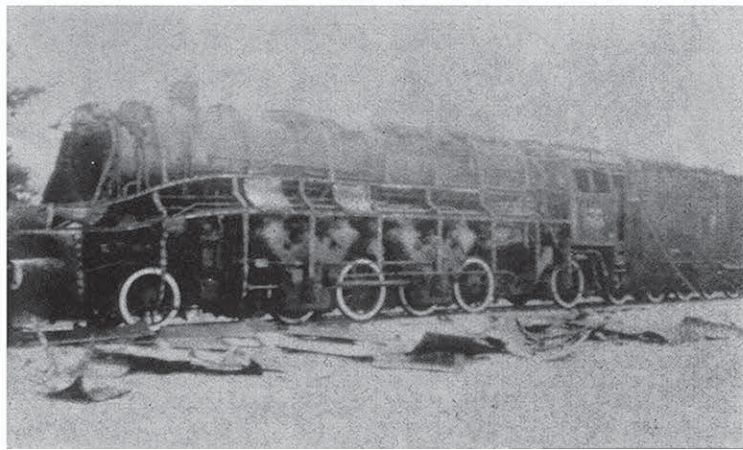
**Eingewandert** in die USA ist nicht Klein-Marilyn, auch nicht die Lok, sondern „Daddy“ Pellisier, dem der Schnappschuß von der seit Miba-Reporter Nr. 4 (S. 122), steckbrieflich gesuchten 19 1001 gelang. Das nebenstehende Lok-Konterfei gehört zu einer elektrischen Güterzuglokomotive der Pennsylvania-RR.

**Ausgewandert** — zwangsweise — ist die 19 1001 (mit Einzelachsenantrieb). In unserm Artikel in Reporter 4 stellten wir die Frage nach ihrem weiteren Schicksal. Mr. Pellisier, Sommerville (USA), hat sie entdeckt, bei Fort Eustis Virginia — abgestellt und zum größten Teil ihres Stromliniengewandes beraubt (Bild unten). Sie soll angeblich bei den Versuchsfahrten ebenso wenig befriedigt haben wie die Kondenslokomotive 52 2006, die Mr. P. ebenfalls aus weiter Ferne „abschießen“ konnte (Bild Mitte). Sie soll — wie die 19 1001 — im Juni 1952 verschrottet worden sein.

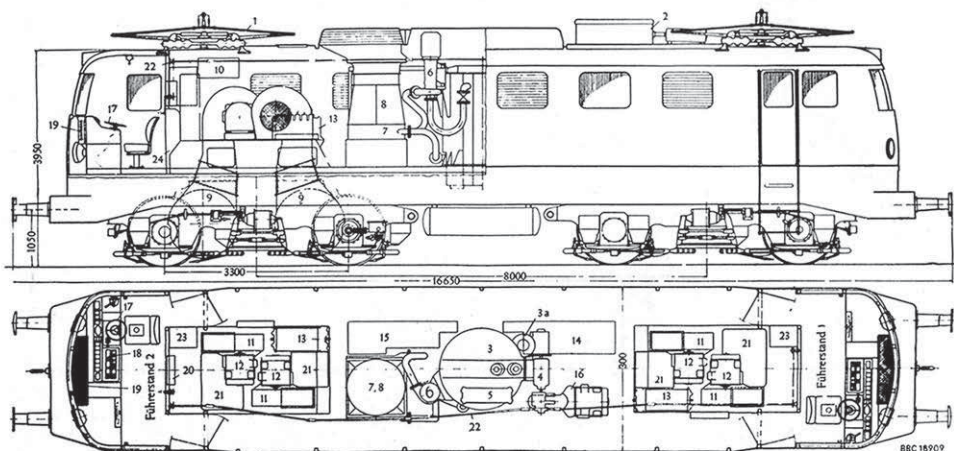
Découvert aux USA · La locomotive à vapeur 19 1001 avec commande par essieu unique „exportée“ à la fin de la guerre pour des fins d'essais (Rep. No. 4 P. 122) et la locomotive à condensation 52 2006. Du fait que les résultats ne furent pas satisfaisants, elles furent livrées à la ferraille.



Finally discovered in USA German steam motor-driven locomotive No 19 1001 (see „Reporter“ No. 4, page 122) which was „exported“ after the war for trials, and German war type locomotive No. 52 2006 fitted with condensing tender. Results of trials over there are said to have been disappointing



# Neue Bo'Bo'-Elloks Reihe E 10 der DB



Typenskizze der E 10 002 der Lokomotivfabrik Krupp, Essen (elektrische Ausrüstung BBC)

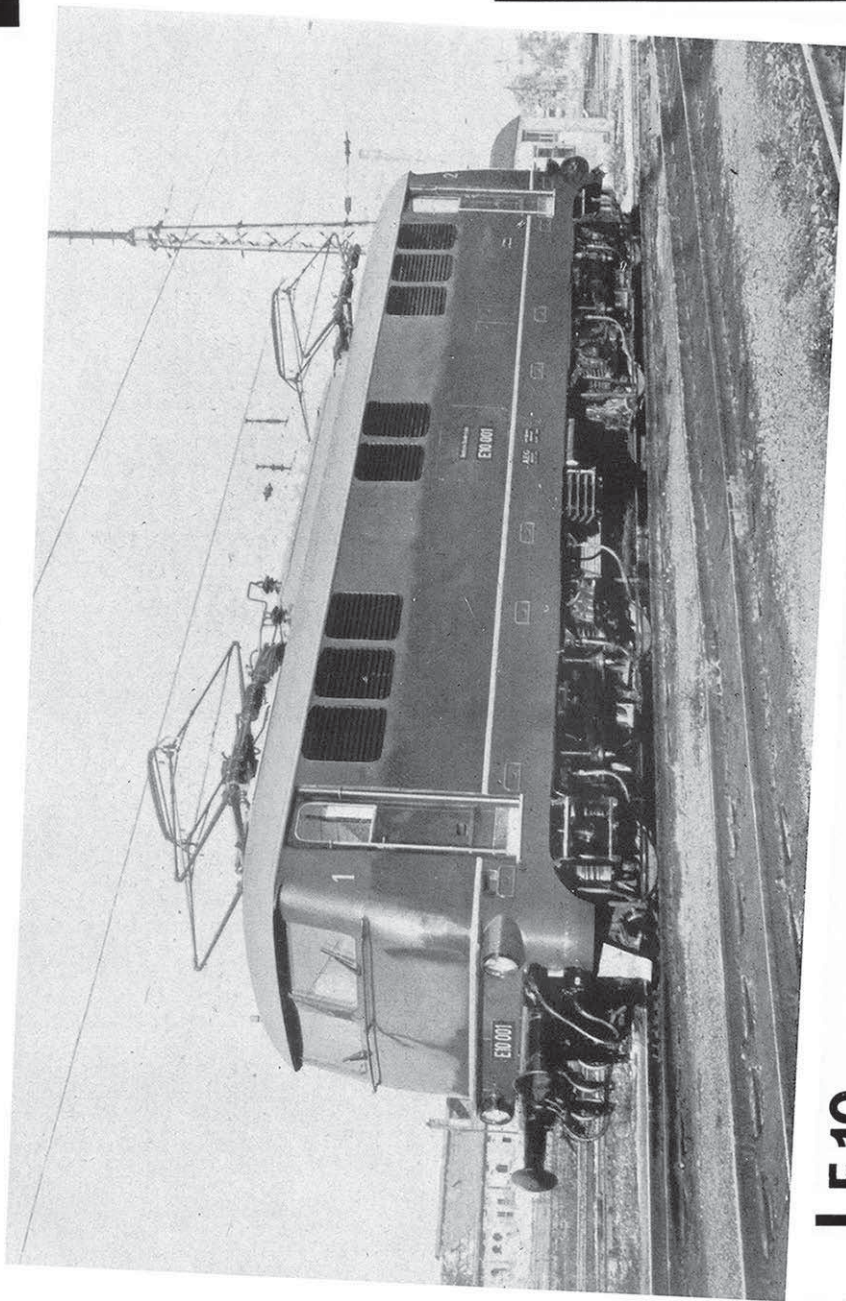
1 — Stromabnehmer	6 — Ölpumpe mit Antriebsmotor	12 — Antriebsmotor für Fahrmotorlüfter	18 — Führerfisch m Kleinschaltern und Meßinstrumenten
2 — Druckluftschneid-schalter	7 — Ölkühler	13 — Richtungswender	19 — Führerstandsheizg.
3 — Transformator	8 — Lüfter für Ölkühler	14 — Apparaterüst I	20 — Lichtschalttafel
3a — Überspannungs-ableiter	9 — Fahrmotoren	15 — Apparaterüst II	21 — Kollektorklappen
4 — Stufenschalter	10 — Wendepolwiderstände für Fahrmotoren	16 — Luftpumpe mit Motor	22 — Handantrieb für Stufenschalter
5 — Überschaltwiderstand		17 — Fahr-schalter	23 — Kochnische
			24 — Klappbett

Treibrad-Durchmesser bei der E 10 001 = 1,35 m, bei den E 10 002-5 = 1,25 m.

In den Jahren 1951/52 hat das Eisenbahn-Zentralamt München 5 elektrische Lokomotiven der Reihe E 10 im Verein mit den elektrotechnischen Großfirmen und 3 Lokfabriken entwickelt. So wie die Ausführung der Lokfabrik Krauss-Maffei von der Krupp-Type abweicht, so unterscheidet sich auch die der Henschelwerke rein äußerlich von den beiden andern Entwürfen. Sämtliche 3 Konstruktionen sind jedoch auf den gleichen Verwendungszweck und die gleichen Leistungen ausgerichtet: universelle Verwendbarkeit für Schnellzug-, Personenzug- und leichten Güterzugdienst, Achsdruck 20 t bei einem Gesamtgewicht von ca. 82 t, Höchstgeschwindigkeit 120 km/h. Sie sind eingerichtet für Mehrfachsteuerung und für Zugsteuerung, sodaß sie also entweder an der Zugspitze oder — in Verbindung mit Steuerwagen — auch am Ende oder in der Zugmitte laufen können. Die eingebaute Motorleistung ist bei diesen ersten 5 Probelokomotiven ein wenig verschieden und beträgt zwischen 4100 und 4600 PS (3100—3400 kW). Bei der Bemessung der Fahrmotorleistung ist besonderer Wert auf ein reichliches Anfahrvermögen und ein ausreichendes Beschleunigungsvermögen (auch noch im Bereich über 100 km/h) Wert gelegt worden. Um das Anfahrvermögen aus dem Stillstand auch bei voll ausgelasteten Güterzügen in größeren Steigungen voll ausnüt-

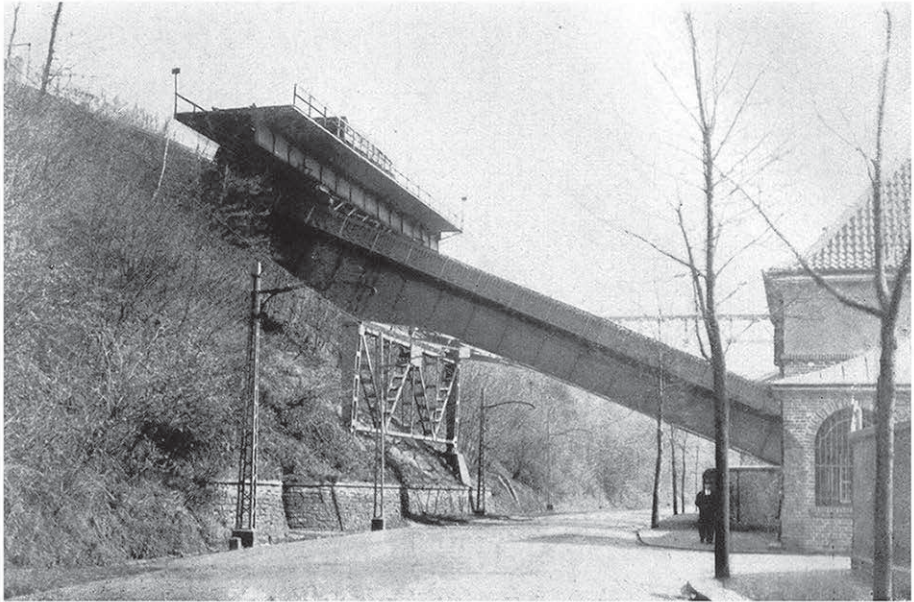
zen zu können, ist eine feinstufige Steuerung ebenso notwendig wie eine große Stabilität des Laufwerkes. Großer Drehzapfenabstand und tiefe Drehzapfenlage sind hier die wesentlichen Voraussetzungen. Bei 4 der Probe-Elloks wurde das verbesserte Laufwerk der E 44 übernommen, der Drehzapfenabstand jedoch von 6,3 m auf 8,00 m erweitert; an Stelle der starren Dreieckskupplung (zwischen den Drehstellen) tritt eine elastische Querkupplung in Form einer diagonal angeordneten Rohrverbindung (mit eingebautem Federtopf).

Die Motoren sitzen fest in den Fahrgestellrahmen, die Kraftübertragung erfolgt über neuartige Kardanscheiben (Weiterentwicklung des im Kraftfahrzeugbau bekannten Kardanantriebs mit 2 elastischen Scheiben). Hierdurch werden die durch Stöße verursachten Achsbewegungen von den Motoren ferngehalten. Darüber hinaus wirkt die zwischen den Scheiben liegende Kardanwelle bei großen Drehmomentbeanspruchungen und beim Springen der Treibachsen als Drehfeder, was als besonders vorteilhaft bei schweren Anfahrten zu bewerten ist. Der Scheibenantrieb ist dem sonst so gerühmten Tatlagerantrieb nicht nur hinsichtlich der geringeren Unterhaltungskosten überlegen, sondern er vermeidet auch dessen großen Nachteil: die Belastung der Treibachse durch nahezu das halbe Motorengewicht.



**E10** — in der Ausführung 001 der Fa. Krauss-Maffei (elektr. Teil AEG)

## Die Güterwagen-„Rutsche“



Nanu, eine Rutschbahn für Güterwagen oder gar Loks? -- Nicht ganz, dafür aber ein Schrägaufzug des Elektrizitäts-Werkes Mark (bei Hagen). Diese Sonderbauart war nötig, um eine große Brückenschleife zu ersparen, für die zwischen einem Berg und dem Werk mit angrenzendem Fluß) kaum Raum gewesen wäre. So wurde der Schrägaufzug im Jahre 1925 bei der MAN Nürnberg in Auftrag gegeben. Bei einer Tragfähigkeit von 182 Tonnen und einer Bühnenlänge von 26 m konnten dann in der Folgezeit alle Anlieferungen von Transformatoren, Generatoren usw. auf dem Bahnweg durchgeführt werden. Mit der Vergrößerung des Werkes wurde der Aufzug immer mehr zur Beförderung der Kohlenwagen (je nach Größe 2-3 Wagen, zum 30 m tiefer gelegenen Werksplatz herangezogen und ist seit vielen Jahren nun im Dauerbetrieb eingesetzt.

Bei einer Höhe von 31,1 m beträgt die Länge der „Fahrbahn“ 78 m. Die Bühne hängt an 2 Stahldrahtseilen von 52 mm  $\varnothing$ , welche mit einer elektrischen Aufzugwinde auf Trommeln auf- bzw. abgewickelt werden. (Foto: Lokbildarchiv Bellingrodt)

A somewhat unusual pit traverser for freight cars inclined hoist at Mark power plant (Germany).

Un ascenseur sur plan incliné pour wagon de marchandises de la centrale électrique Mark (Allemagne). Par les circonstances provinciales, cette forme est devenue nécessaire.

Welche der 5 Prototypen nun für den Serienbau infrage kommt, steht zur Zeit noch nicht fest. Die endgültige Entscheidung ist umso wichtiger als die bestbewährte Konstruktion der Entwicklung weiterer neuer Elloks zugute

kommen soll; die geplanten größeren Elektrifizierungsvorhaben und die Überalterung des vorhandenen Fahrzeugbestandes und der Mangel an leistungsfähigen Schnellzug-Elloks hat eine Neuentwicklung immer dringender gemacht.

Photo and drawing on pages 172—173: The German Federal Rys. are testing at present five new electric locomotives of class „E 10“. They are designed for express, passenger, and light freight service and are capable of doing 80 m.p.h. after a fast pick-up speed. Load capacity is figured at between 4100 and 4600 H. P.

Photo et illustration à page 172—173: Actuellement, les Chemins de Fer Fédéraux allemands essaient la nouvelle locomotive électrique de la série E 10. Mode d'application: Service de trains rapides pour personnes et de trains de marchandises légers. Vitesse maximum: 130 km/heure. Puissance: 4100.4600 CV.

## Um Haaresbreite..

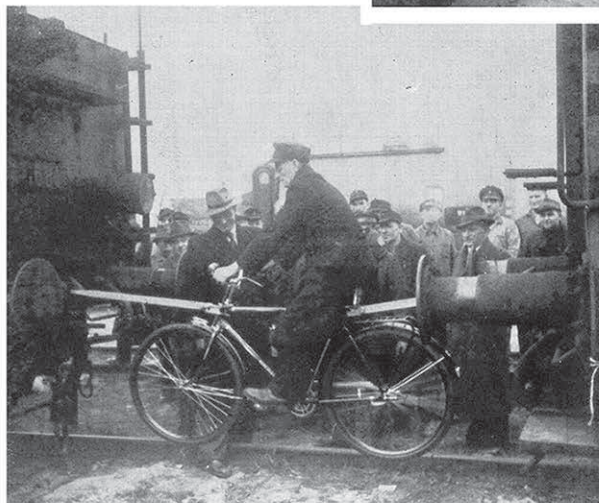
..ging es meistens, als der Transport einer 59 t schweren Karosseriepresse der BMW von Bremen nach München im 25 km-Tempo über die Strecke „schlich.“ Signalkästen, Geländer und sogar Dachrinnen mußten entweder demontiert oder zur Seite gebogen werden, um dem Ungetüm — das mit 4.10 m Breite aus dem Umgrenzungsprofil für Fahrzeuge ragte — den Weg freizumachen. (Ein Landtransport war schon garnicht möglich!) Buchstäblich in die Enge getrieben wurde der Koloss allerdings, als er den kleinen Schnarrenberg-Tunnel bei Stuttgart-Münster (unser Bild rechts) — glücklicherweise ohne Zwischenfall — passierte.

Photo on right:  
„Close shave“ as transport of 59 ton car body press passes.

Photo below: Made in Germany! Bicycle enduring the tremendous stress when being coupled between a locomotive and 8 freight cars.

Photo à droite: De telles choses arrivent quelquefois dans le transport d'une presse à carrosserie de 59 tonnes.

Photo en bas: Une bicyclette allemande de qualité comme accouplement entre une locomotive et 8 wagons de marchandise. Elle a tenu le coup!



## Hier irrte Ben Akiba..

... denn ein Fahrrad als Kupplung zwischen einer Lok und 8 Güterwagen hat es bestimmt noch nie gegeben! Ein wahllos aus der Serie genommenes Fahrrad einer namhaften Nürnberger Fabrik hielt dieser Zerreißprobe stand. Erst als man einen Hemmschuh vor die Räder der Güterwagen legte, ging es „aus dem Leim“ — beachtenswerterweise nicht an den Lötstellen, sondern das Rahmenrohr selbst riß nach Überschreiten der zulässigen Höchstbelastung. Glückliche, wer solche Fahrradmarke — made in Germany — sein eigen nennt!



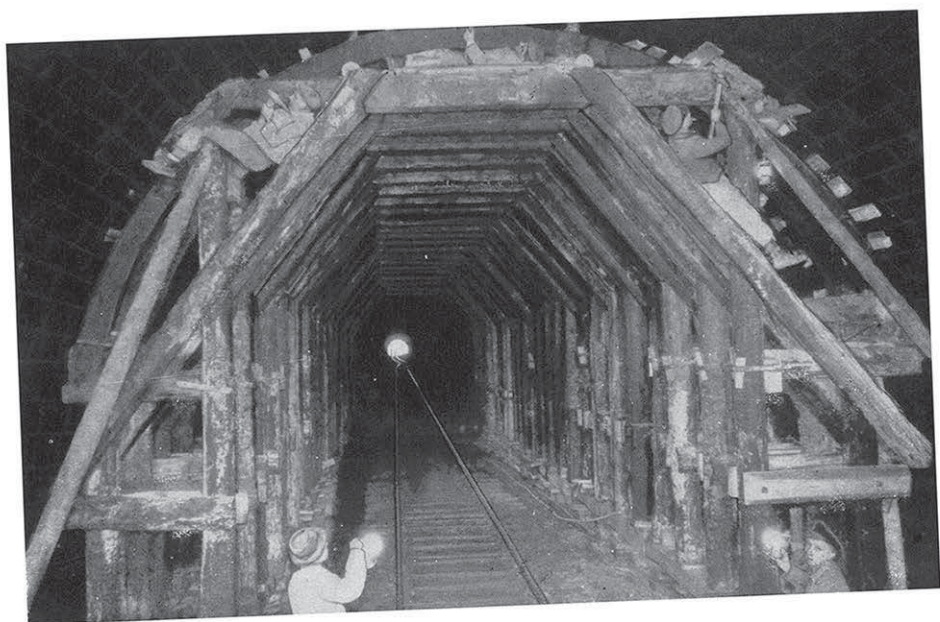
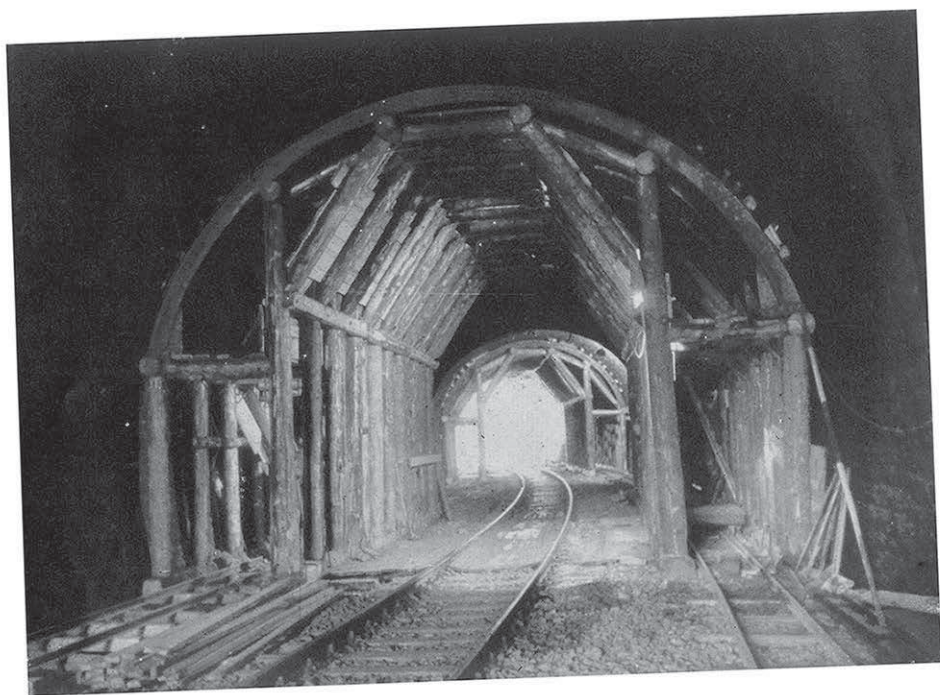
Wie eine Goldschmied-Filigranarbeit so schon wirkt auch -  
trotz imposanter Größe die Trisanna-Brücke,  
über die soeben der Arlberg-Express (mit einer E 94) donnert (und dabei fast den Fotografen mitnahm!)  
Foto W Gruber

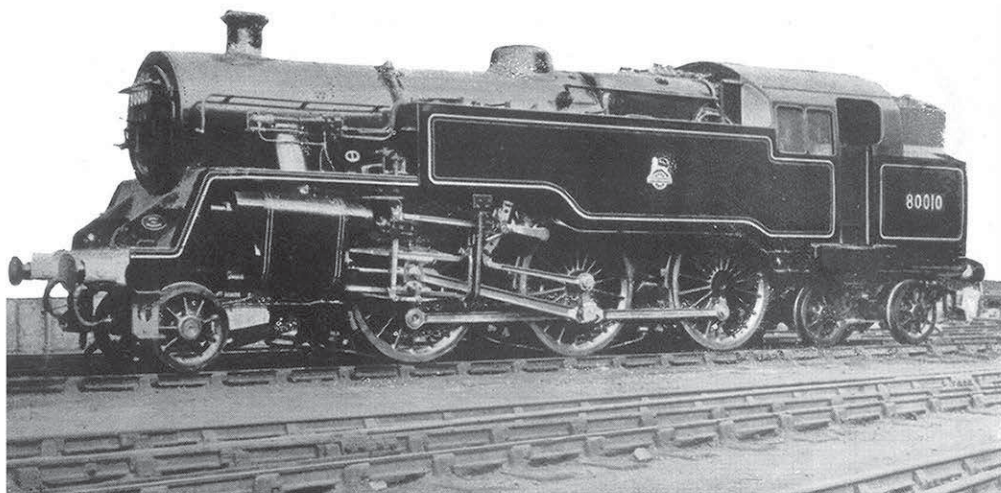
**Ein Tunnel wird „operiert“!** Es kann passieren, daß ein 75-jähriger allmählich „undicht“ wird, wie dies beim 916 m langen Oberbeisheimer Tunnel (unteres Bild) der Fall ist! Stück um Stück — unter Aufrechterhaltung des vollen Betriebes — wird Tag und Nacht der Tunnel ausgebessert. Über den Gerüsten wird das schadhafte Gewölbe aufgebrochen und ein regelrechter „Bergwerksstollen“ vorangetrieben. Obwohl bereits 1939 mit den Arbeiten begonnen wurde, sind heute erst etwas über 50% der Gesamtlänge instandgesetzt. Erschwert werden die Arbeiten durch die ungünstigen geologischen Verhältnisse, d. h. zu hohen und ständig arbeitenden Bergdruck (Verwerfungen). Es konnte passieren, daß bei Kriegsende ein Eisenbahngeschütz ausgerechnet in einem Tunnel gesprengt werden mußte. Dieses „ausgerechnet“ mußte der Bückener Tunnel (nahe der Müngstener Brücke) über sich ergehen lassen, was ihm nicht gut bekam. Ergebnis: 3,4 Millionen Mark Instandsetzungskosten plus 50 000.— DM für die Errichtung eines zeitweisen eingleisigen Betriebes während der Bauzeit (oberes Bild). Arbeitsverfahren wie oben beschrieben.

Repairing German tunnels.

Travaux d'amélioration dans un tunnel allemand.







1'C 2'-Tenderlok für Haupt- und Nebenbahnen der British Railways

(Foto: BR)

E. J. Wolff,  
Schwelm i. W.

## Tradition und Fortschritt

bei den Britischen Eisenbahnen

Vor dem 2. Weltkrieg auf dem Euston-Bahnhof in London. Der Postzug nach Irland, die Irish Mail, steht abfahrtsbereit. In die roten Postwagen, die in großen Goldbuchstaben die Aufschrift „Royal Mail“ und die Insignien König Georg V. tragen, werden die letzten Pakete, Postsäcke und Zeitungspacks eingeladen. Wir gehen an der langen Reihe der Post- und Schlafwagen zur Lokomotive, die der Royal Scot-Klasse, eine 2'C-h3-Maschine, angehört, und die mit ihrem roten Anstrich aussieht, als hätte sie eben die Werkstatt verlassen. Aus dem Fabrikschild geht allerdings hervor, daß sie bereits 1927 von den British Locomotive Works in Glasgow gebaut worden ist. In England hat jede Lokomotivklasse ihre Bewunderer, und so haben sich auch jetzt alte und junge Lokomotivfreunde eingefunden, um der Abfahrt dieses bedeutenden, seit 1848 laufenden Zuges beizuwohnen. Obwohl noch fünfzehn Minuten bis zur Abfahrt zur Verfügung stehen, ist der Kessel über den roten Strich aufgeheizt. Es ist eine Tradition der Lokomotivpersonale der großen Expreßzüge, lange vor der Abfahrt den Dampfdruck bis zum Abblasen zu halten, um so die Abfahrtsbereitschaft ihrer Maschinen auffällig zu machen. Im Lande der Kohle spielte die Wirtschaftlichkeit nicht die große Rolle als auf dem Kontinent und man konnte sich diese kleine Verschwendung leisten.

Wir wollen aber nicht das Inangsetzen des schweren Postzuges von 48 Achsen, mit den Schlaf- und Speisewagen, beobachten, sondern Zeugen eines der schönen alten Bräuche sein, an denen England so reich ist. Allerdings sind durch den Krieg manche in Vergessenheit geraten.

Bevor der Zug um 20<sup>10</sup> Uhr — oder wie der Engländer sagt, 8<sup>45</sup> p. m. = past meridiem — die Euston Station verläßt, kommt ein Bote des Generalpostmeisters auf den Bahnhof, um dem Zugführer ein kleines Lederkästchen zu übergeben, in dem sich ein Chronometer befindet. In Hollyhead, dem Fährhafen für Irland, muß der Zugführer dem Zahlmeister des Dampfers nach Irland die Zeit des Chronometers mitteilen und ihn dann wieder nach London bringen. Dieser Brauch stammt noch aus der Zeit der Postkutsche, als noch kein Telegraph die Übertragung der genauen Greenwich-Zeit ermöglichte. Wir sehen hier einen Beweis der bis ins kleinste durchgearbeiteten Verwaltung des immer rebellischen Irlands, das auch durch minutengenaue Zeitübereinstimmung mit Großbritannien verbunden sein sollte. Durch den Krieg wurde dieser alte Brauch, der trotz Radiozeitzeichen fortlebte, eingestellt.

Die Bedeutung der „Irischen Post“ geht aber auch noch aus der Tatsache hervor, daß der Zug alle Betriebsvorrechte genießt,