

r
e
d

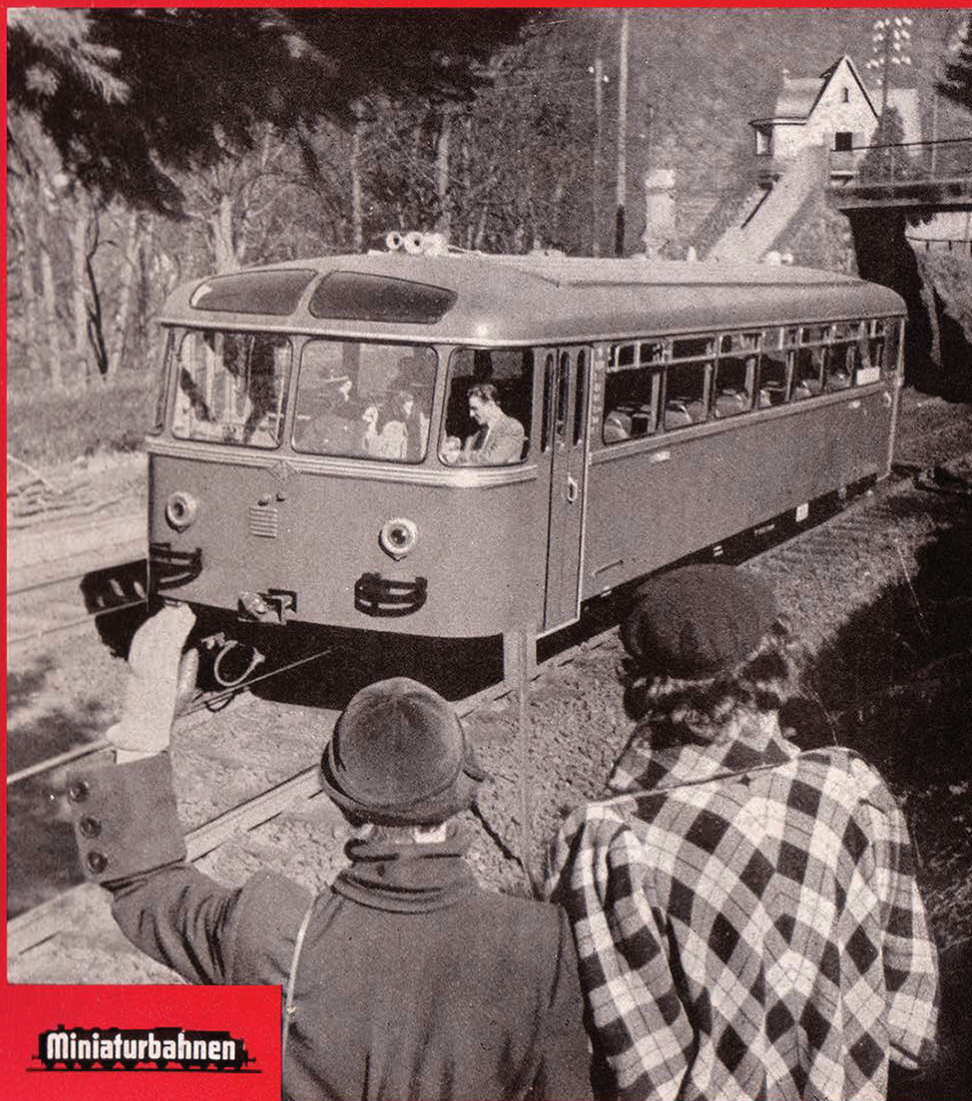
Über große und kleine

Eisenbahnen aus aller Welt

berichtet:

Miba-Reporter

B
I
L
D
E
R
M
A
G
A
Z
I
N



Miniaturbahnen

5

MIBA-VERLAG NÜRNBERG



Ein Seitensprung des Fotografen war in diesem Fall ausnahmsweise am Platze, da mit ihm die über das Pfaffenberg-Viadukt (Tauernbahn) heranrollende Güterzug-Ellok nicht zerquetschte. (Aufn Gruber)

Snap-shot taken from Pfaffenberg tunnel in Austria. — Entre deux tunnels, un viaduc. Vue de la ligne autrichienne du col de Tauern

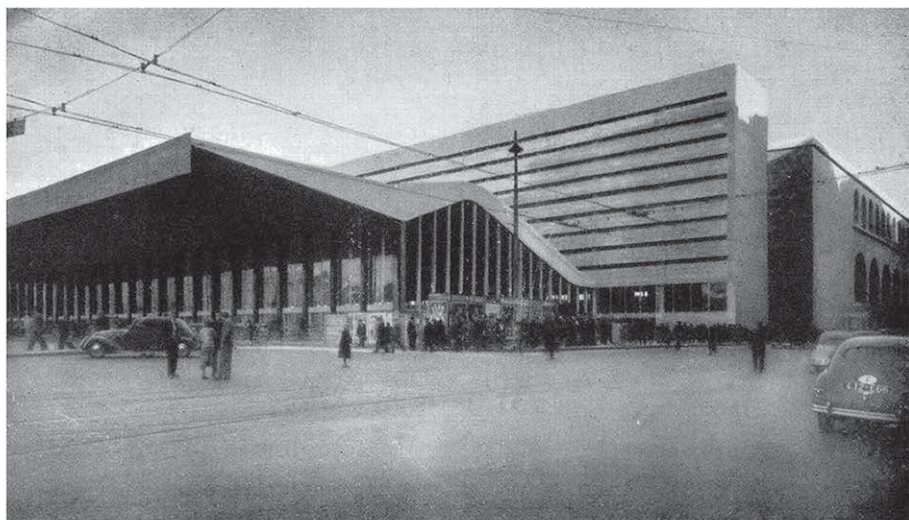


Moderne Linien *im Lande der Pinien*

Neuartig in Form und Linienführung dürfte Roms neues Empfangsgebäude des Hauptbahnhofes in schroffem Gegensatz zu seinen verschörkelten antiken Bauwerken stehen. Man mag darüber denken wie man will — der Zweck heiligt bekanntlich die Mittel (und diese waren anscheinend vorhanden).

Modern realism in romantic Italy. New main central station of Rome could have been built anywhere in USA.

Le bâtiment hypermoderne de la nouvelle gare centrale de Rome.



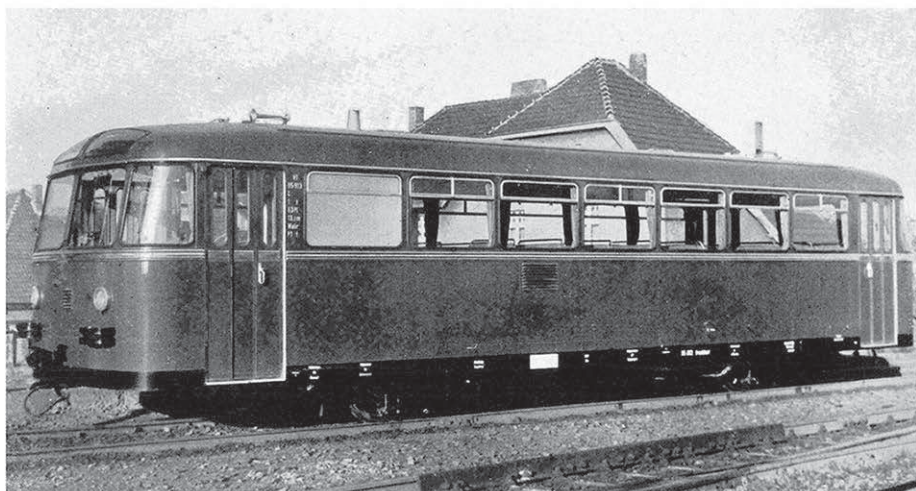
Waggonfabrik Uerdingen „präsentiert mit Gewähr“ ihre neueste Konstruktion

Schienenomnibus VT 95

(nunmehr mit 6 m Achsstand und 135-PS-Motor)

Als im Frühjahr 1950 die ersten zehn Schienenomnibusse VT 95 mit 4,5 m weitem, festem Achsstand eingesetzt wurden, startete noch ein weiteres Versuchsfahrzeug mit dem erstmaligen festen Achsstand von 6 m. In der Folgezeit hat dieser letztere Typ das Rennen gemacht und wurde nun im Frühjahr dieses Jahres in mehreren Exempla-

Gänge verfügt. Der fünfte Gang ist in diesem Fall der direkte Gang (für eine Stundengeschwindigkeit von 70 km bei Einsatz auf Nebenbahnen), während der sechste Gang als Schnellgang beim Einsatz auf Hauptbahnstrecken verwendet wird. Ein besonderes Achswendegeräte ermöglicht die Fahrt in beiden Richtungen mit den er-



So sieht der neue, größere und stärkere VT95 mit 6 m Achsstand aus. (Siehe auch Titelbild.)
Painted Burgundy red the new railcars of the German Federal Rys. are of light weight and therefore economical.

La nouvelle micheline allemande. Vitesse maxima 90 Km h. Puissance: 135 CV

ren auf den verschiedensten Strecken eingesetzt. Die Motorleistung hat man von 110 auf 135 PS erhöht und zur Schonung der Spurräume eine automatische Spurradschmierung eingebaut (nach 180 000 km ergab sich trotz des großen festen Achsstandes eine geringere Spurradsabnutzung als bei freilaufenden Lenkachsen). Der liegende Diesel-Büssing-Motor ist einschließlich Getriebe im Fahrgestell untergebracht. Kein Teil der Maschinenanlage ragt über den Fußboden des Wagenkastens hinaus, so daß die gesamte Grundfläche des Fahrgastraumes voll und ganz ausgenutzt werden kann (63 Sitz- und 38 Stehplätze). Für den Geschwindigkeitsbereich bis 90 km/h genügte ein normales Vierganggetriebe nicht mehr. Der VT 95 weist ein neuentwickeltes Elektromagnetgetriebe auf, das über sechs

wählten sechs Geschwindigkeitsstufen (Führersitz an beiden Wagen-Enden).

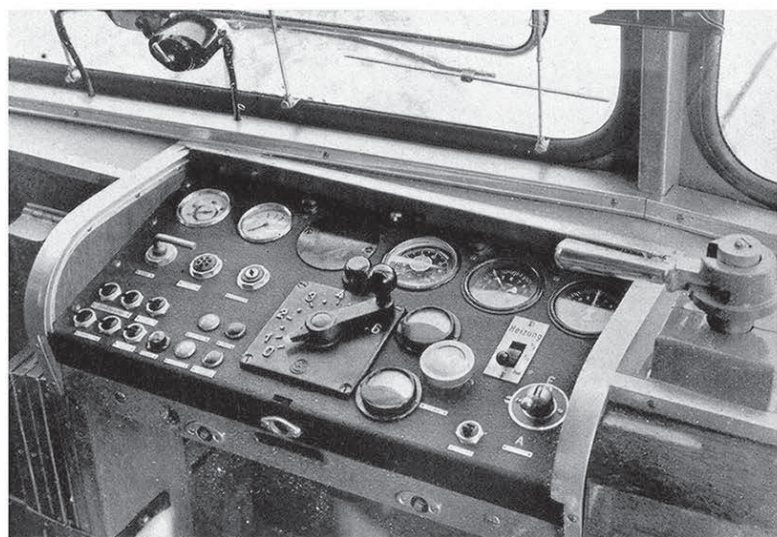
Für die Bequemlichkeit der Reisenden ist bestens gesorgt: Gut gefederte und gepolsterte Sitze mit umklappbaren Rücklehnen bieten ihnen die Annehmlichkeit, stets in Fahrtrichtung zu sitzen und die Aussicht durch besonders große Spiegelglasfenster zu genießen. Daß das Fahrzeug heizbar ist und auch eine Toilette aufweist, ist selbstverständlich. Ein besonderer Gepäckraum befindet sich nur in dem meist obligatorischen Anhänger.

Die Gesamtlänge des Fahrzeuges über Stirnwände beträgt 12,75, die Fußbodenhöhe über S.O. nur 1,09 m. Durch Zusammenstellung von Motorwagen, Anhängern und Steuerwagen (mittels Fernsteuerung)



Leicht und unbeschwert und weitaus angenehmer als in einem Landstraßenautobus fährt es sich im Schienenbus. Der Führer sitzt in bequemem Sessel vor seinem „Schaltpult“, um das man ihn als Modellbahner beneiden könnte.

Operator's seat and controls. — La cabine de la micheline.

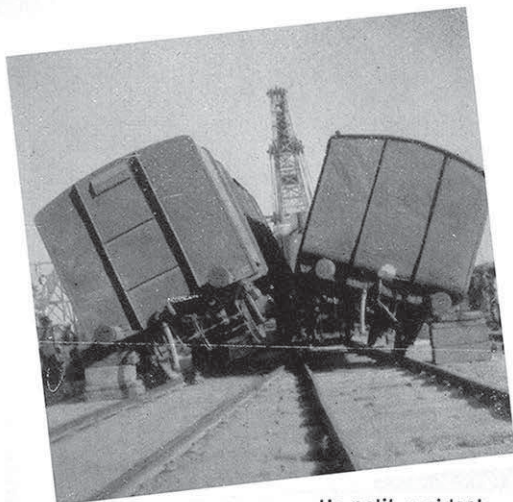


Mit „Karacho“ in Karachi . . .

... führen zwei Güterwagen recht heftig aufeinander bzw. sich in die Flanken. Der Kran im Hintergrund steht schon bereit, um die „aneinandergerateten“ Fahrzeuge wieder ins Gleis zu bringen. Aber nicht nur in Pakistan, sondern auch in Deutschland kommen die Kranwagen

mit Volldampf voraus

angerauscht, wenn es gilt, die Gleise möglichst schnell wieder für den Verkehr freizumachen. Es kann beim besten Eisenbahnbetrieb passieren, daß mal ein Wagen „aus den Pantinen“ kippt oder sonst ein „Malöhrchen“ geschieht. In diesem Falle (siehe gegenüberstehende Bilder) genügt ein 15/25-to-Kran, um das Hindernis auf dem Hauptgleis zu beseitigen.



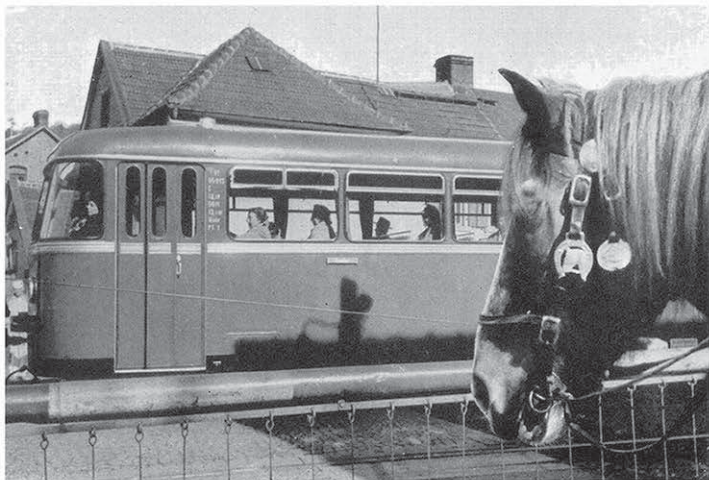
Un petit accident, et comment on y porte remède — en haut au Pakistan, à droite en Allemagne.

Upper: Weird scene in Pakistan, and (on right) the counterpart on a German station.

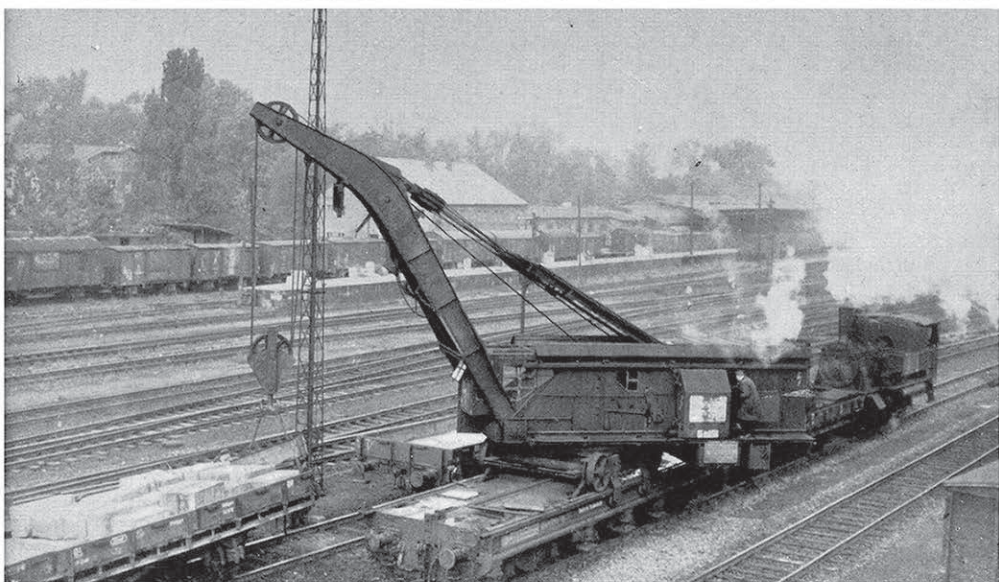
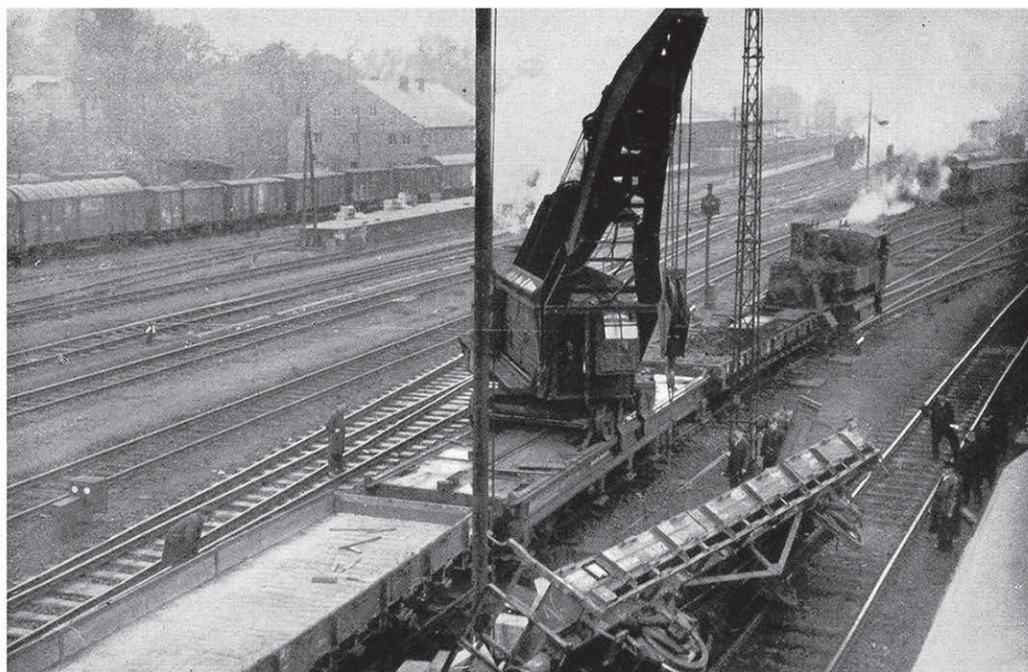
ergeben sich vielfältige Möglichkeiten, schwankenden Verkehrsanforderungen gerecht zu werden. Diese kleineren oder größeren Triebwagen - Verbände können streckenweise gemeinsam und dann wieder

getrennt weiterfahren. Ein Kuppeln mit normalen Eisenbahnfahrzeugen ist infolge der kleinen Scharffenberg-Kupplung und der fehlenden Puffer nicht möglich und nur in Ausnahmefällen zulässig.

Die Fotos wurden freundlicherweise von der Waggonfabrik Uerdingen zur Verfügung gestellt.

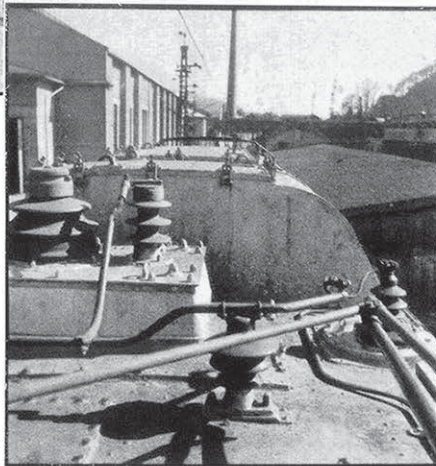
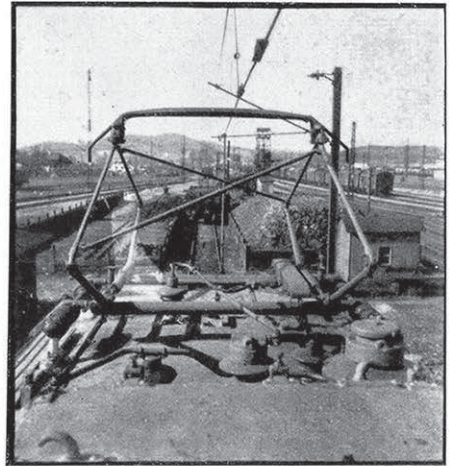
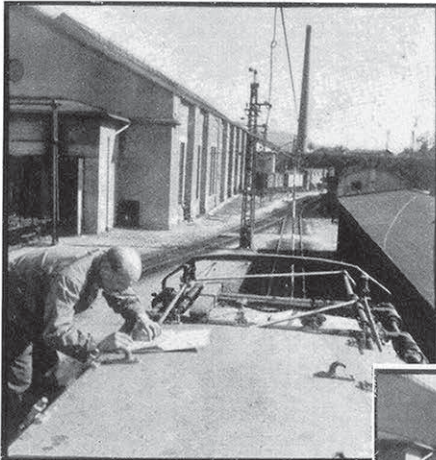


Ob dem resignierenden Hottehüh wohl der Spruch bekannt ist, den die alten Fuhrleute noch auf ihren Pfäifenköpfen stehen hatten: „Der Teufel Dampf bringt uns ums Brot Dem Herrn geklagt sei unsre Not“? — Nun, nicht alle technischen Neuerungen gereichen der Menschheit zum Nachteil, sondern — wie der neue Uerdinger Schienenbus — auch zu ihrem Vorteil.



Fotos: Lokbild-Archiv Bellingrodt

*Wer nennt den Ellok-Typ genau,
Gezeigt hier aus der Vogelschau?*



*Aufnahme:
Gruber*

Wer ihn nicht kennt, der ratet miß,
Wie das so ist beim Bilder-Quiz.
Wer 94 sagt, wird siegen,
Denn der sind wir aufs Dach ge-
stiegen

A model railroader looking things
over on top of an electric locomotive
before starting to build.

Superstructure de la locomotive
électrique allemande 94 pour trains
de marchandises.

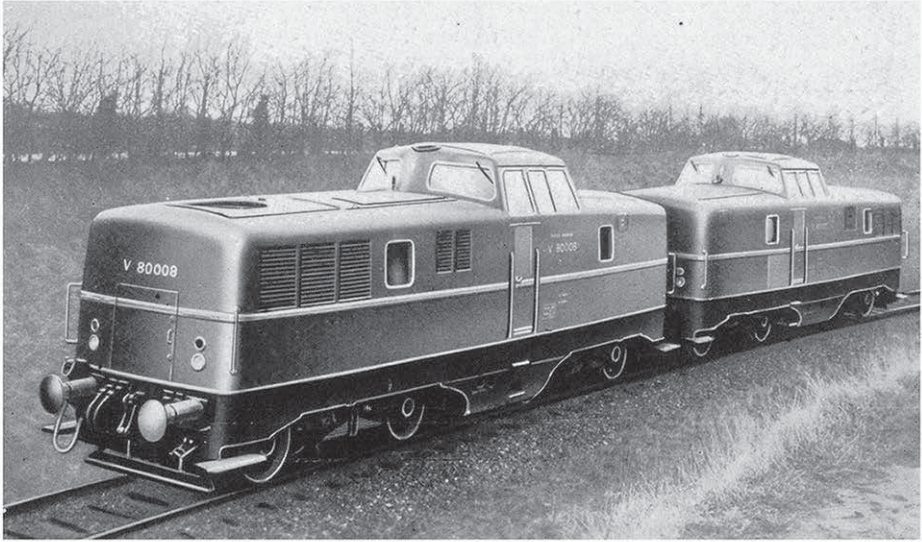


Die neue 1000 PS - Mehrzwecke - Diesellok V 80 der DB

Die vom Eisenbahn-Zentralamt München als Gemeinschaftskonstruktion deutscher Lokomotivfabriken entwickelte und seit einiger Zeit in wenigen Stück eingesetzte Diesellok V 80 ist für die Beförderung leichter

2. In der Mitte angeordneter hoher Führerstand mit freier Sicht über die gesamte Lok nach allen Seiten.

Daß die Grundsätze der Einheitsbauweise weitgehend Berücksichtigung fanden, ist



Zwei 1000-PS-Diesel-Lokomotiven, Baureihe V 80, bei Kuppelfahrt in Vielfachsteuerung. (Werkfoto der Maschinenbau Kiel AG, Kiel-Friedrichsorf.)

The latest Diesel locomotive of the German Federal Railways (see also page 154).

Sur la nouvelle motrice Diesel allemande, voir page 154.

Reise- und Güterzüge im Streckendienst auf Haupt- und Nebenbahnen und gleichzeitig auch für den Rangierdienst bestimmt. Die völlig neuartige, ungewohnte Form dieser Lok mit Vollsichtkanzel dürfte nicht nur den Eisenbahnfreund, sondern auch den Laien beeindruckend. Eine Schilderung, wie es zu diesem Lok-Typ kam und welche Erwägungen zu Grunde liegen, würde zu weit führen. Daher — wie stets — das Wichtigste in Kürze:

Von den besonderen technischen Neuerungen, die — ebenso wie das äußere Gewand — bisher im Lokbau unbekannt waren, sollen als hauptsächlichste erwähnt werden:

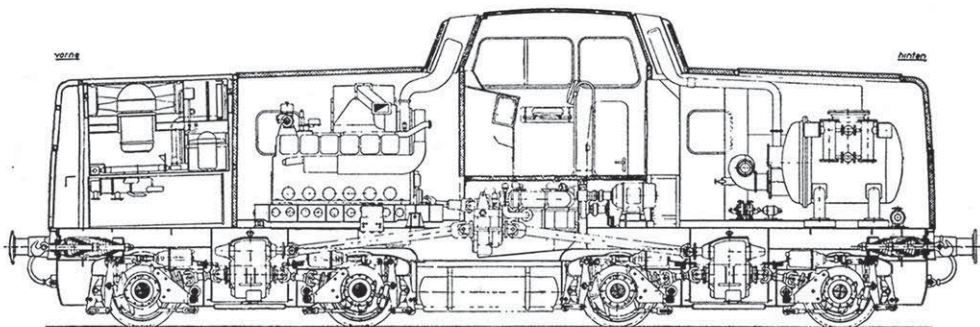
1. Der Antrieb aller vier Drehgestellachsen über Gelenkwellen von einem Getriebe aus (bei Drehgestell-Loks bisher nicht üblich),

eigentlich selbststredend. Fällt z. B. die Maybach-Dieselmachine aus, so kann sie ohne weiteres durch eine gleichartige von Daimler-Benz oder MAN ersetzt werden, wodurch die Lok in kürzester Frist wieder betriebsklar ist.

Mit Rücksicht auf die Verwendung im Rangierdienst (für den übrigens das Lok-Gesamtgewicht von rund 60 t zur Erhöhung des Reibungsgewichtes mittels Ballast auf 64 t gebracht werden kann, wurde die V 80 so kurz wie möglich gebaut; ihre Länge über Puffer beträgt nur 12,80 m. Die Achsanordnung B' B' gestattet das Befahren von Krümmungshalbmessern bis zu 80 m herab.

Im Maschinenraum direkt vor dem Führerhaus befindet sich ein 800-PS-12-Zylinder-Diesel-Motor (bei einigen Loks sogar ein 1000-PS-Motor, noch stärkere Motoren sind in Planung), der über ein Flüssigkeits-

Rangierloks im Wandel der Zeiten: V. I n. r.: Die fast nurmehr zum Rangieren gebrauchte Baureihe 55, die 200-PS-Diesel-Lok V 20 und die neueste Rangier- und Strecken-Diesel-Lok V 80 (Foto Bellingrodt.)



Längsschnitt durch die V 80, Zeichnung im Maßstab 1:100

LüP	12 800 mm	Größe Höhe	4100 mm	Größe Breite	3060 mm
Gesamtlängst.	9200 mm	Drehgestell-Achsst.	2900 mm	Abst. der Drehgestell-Mitten	6300 mm
Treibraddurchmesser neu abgenutzt	940 890 mm	Größter Achsdruck ohne mit Ballast	15/16 t		

Getriebe die Gelenkwellen antreibt (Voith-Getriebe T 36 oder Maybach-Mekyro-Getriebe K 104).

Das Getriebe selbst ist so ausgebildet, daß es auch bei langsamster Fahrt die volle Motorleistung abgeben kann (wenn z. B. ein langer Güterzug über eine Ablauframpe geschleppt werden soll).

Im vordersten Teil der Lok befindet sich die Kühlanlage mit der Kühlergruppe (Kühlerblöcke, 2 Gebläse, Ausgleichsbehälter usw.). Die Luft wird durch die Lüftungsgitter in der Lok-Seitenwand angesaugt und nach oben ausgeblasen. Da die Maschinenanlagen in der gewählten Konstruktion einen verhältnismäßig geringen Platz beanspruchen, war es möglich, die V 80 mit einer vollselbsttätigen Dampferzeugungsanlage für die Zugheizung auszurüsten, die sich im hinteren Lokteil befindet. Der liegende Kessel wird automatisch mit Öl geheizt und ist für die Beheizung von 5-6 Reisezugwagen ausreichend.

Das geräumige Führerhaus, das mit seinen modernen Schaltpulten eher einem kleinen technischen Labor gleicht, ist mit zwei kompletten Führerständen und je einem Führersitz für jede Fahrtrichtung ausgestattet. Der nichtbenutzte Führersitz kann umgewendet und vom Zugführer benutzt werden, wobei die Rücklehne durch Umklappen zum Schreibpult wird.

Die verschiedenen Fahrgeschwindigkeiten werden mit einer 6-stufigen Fahrkurbel gesteuert. Die Umschaltung auf Strecken- bzw. Rangiergang (100 km bzw. 50 km/h) erfolgt pneumatisch. Der Richtungswendegriff regelt die Umschaltung von vorwärts auf vollwertige Rückwärtsfahrt.

Die Ausrüstung der V 80 mit Vielfach-Steuerung gestattet das Zusammenlaufen mehrerer Loks im Zugverband, wobei die Fernsteuerung von einem einzigen Lokführerstand oder von einem Steuerwagen aus erfolgt. Praktisch können auf diese Weise bis zu sechs Loks zusammengekuppelt und -gesteuert werden.

Die große Leistungsfähigkeit und die vielseitige Verwendungsmöglichkeit dieser Neukonstruktion der Bundesbahn wurde inzwischen durch die Praxis bestätigt. Die größten wirtschaftlichen Einsparungen gegenüber Dampfloks ergeben sich wärme-wirtschaftlich (keine unnütze Energievergeudung), besonders im Rangierdienst. Der betriebliche Vorteil liegt weiterhin darin, daß man bei der Diesel-Lok einfach auf den Anlasser drückt, um schon nach wenigen Minuten die Fahrt anzutreten, während das Anheizen einer Dampflok bis zur Einsatzbereitschaft viel Zeit erfordert. Leistungsmäßig ist die V 80 — besonders mit dem 1000-PS-Motor — auch dem schwersten

Fortsetzung Seite 154

