

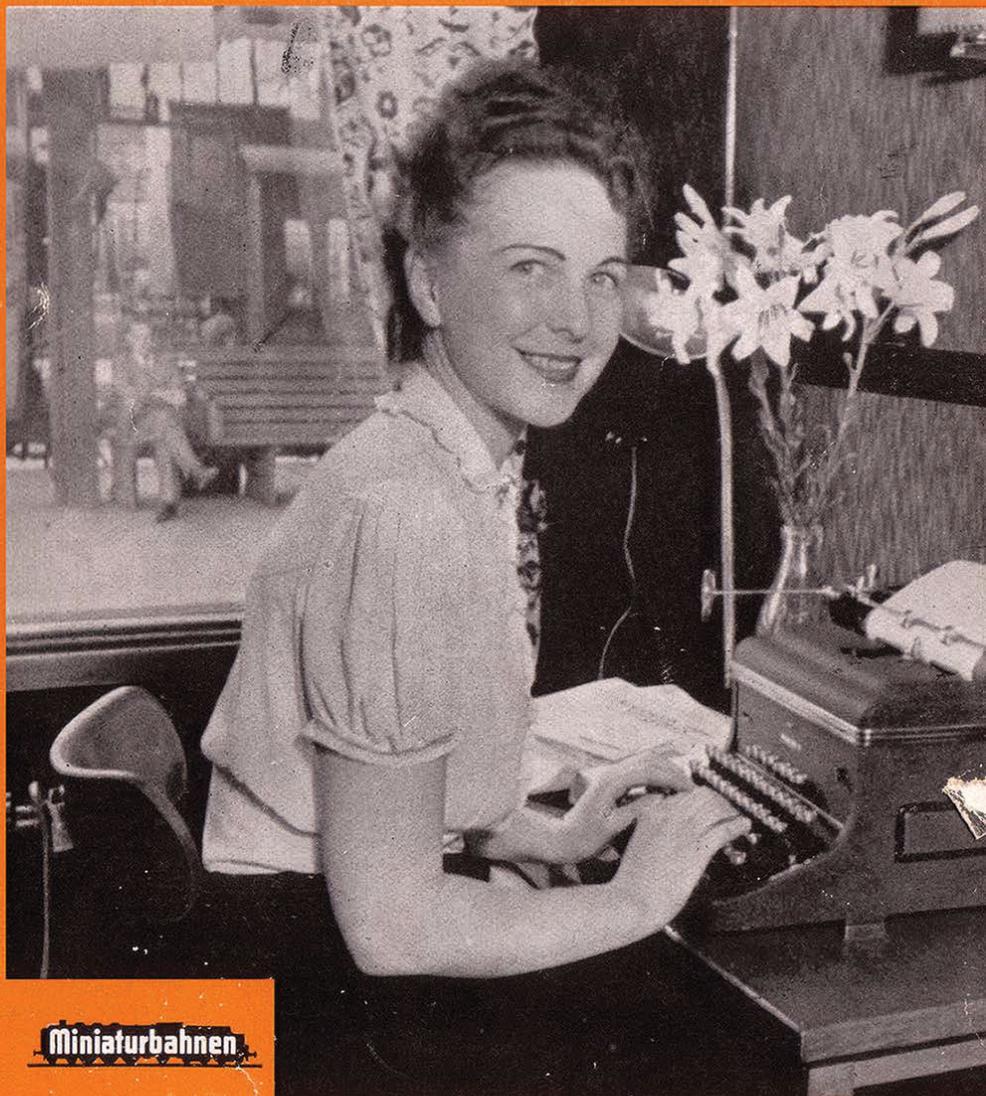
r
e
d
e
r

Über große und kleine

Eisenbahnen aus aller Welt

berichtet

Miba-Reporter



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

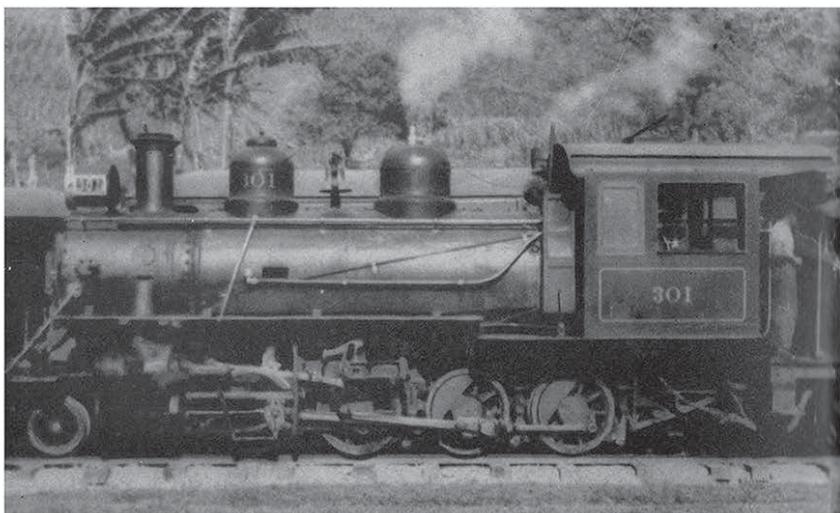
4

Miniaturbahnen

MIBA-VERLAG NÜRNBERG

Wenn
einer
eine
Reise
tut...

kann er
was erzählen



Eine 1'D-Lok für Holzfeuerung unter Palmen

Alle Mann zum Holzcufladen



Seit ich vor einigen Monaten aus Bayreuth abgefahren bin, habe ich manches erlebt. Lokt. soll hiervon nicht die Rede sein. Ich möchte nur kurz über eine idyllische Bahn berichten, die ich in Brasilien entdeckt habe, und zwar vom „Blumenauenser-Expres“. Sie erinnert mich irgendwie an unsere bekannte „Schwäbische Eisenbahn“. Mit vollbeladenem Tender fährt man da zum Beispiel vom Ausgangsbahnhof ab und schon nach ungefähr 50 km bleibt der Zug auf freier Strecke stehen. Dann müssen alle Mann ran, um Brennholz auf den Tender zu laden. Von einer Quelle am Berg wird mittels einer Rinne das Wasser zum Tender geleitet. Dann schaukelt man über klapprige Schwellen und lose Schienen in den kleinen Waggonen weiter und benötigt zu rund 92 km mindestens vier Stunden, evtl. auch 24 Stunden. Es kommt ja nicht so genau darauf an. Einen Minutenfahrplan kennt man nicht, und es kommt nicht selten vor, daß ein Waggon auch mal aus den Gleisen springt. Die Reisenden des betreffenden Waggonen werden dann eben aufgefordert, sich in die anderen Fahrzeuge zu verteilen, und in Schrittgeschwindigkeit zieht die Lok den Zug und den humpelnden Waggon in den nächsten Bahnhof.

An dieser 92 km langen Eisenbahnlinie Blumenau-Trombudo/Brasilien baute man über 20 Jahre und hat inzwischen immerhin „schon“ 92 km fertiggestellt. Daß der Eisenbahndamm zu 99% auch als Straße benutzt wird, sei nur am Rande vermerkt.

Wenn es hier also auch nicht an Vorbildern und Motiven fehlt, so bin ich doch gütig, auch weiterhin die MIBA und den MIBA-Reporter hierher gesandt zu erhalten.

Kurt Och, Blumenau/Brasilien

Drüben – überm großen Teich



Auch ohne viel Worte weiß man sofort: das kann nur in Amerika sein! Sehr richtig: und die genaue Ortsbestimmung? — Chicago Hauptbahnhof. Der „California Zephyr“ mit dreiteiliger Dieselmachine und Aussichtswagen schlängelt sich rückwärts in die Station.

To American readers such a picture is "old stuff" but to British railway fans it is just as unusual as it is to us. Train de luxe of the Burlington route in a Chicago station.

Des photographies de trains étrangers comme celle-ci ont de quoi plaire également à un ami français des chemins de fer. Il s'agit d'une rame américaine de luxe, arrêtée en gare de Chicago, le «California-Zephyr», avec sa locomotive à double articulation et sa voiture panoramique.

To page 98: Easy going railway traffic in Brazil. The wood burning locomotive has to replenish fuel after 30 miles of travel. For the total length of 60 miles the train needs from 4 to 24 hours

Page 98: Une paisible ligne brésilienne. La locomotive est chauffée au bois. Au bout de 50 km environ, la provision de bois doit être renouvelée. Pour parcourir les 98 km de la ligne il faut au train 4, parfois même 24 heures.

Kühne Projekte - und was aus ihnen wurde

Der Eisenbahnfreund steht meist voll Stauen vor irgendeiner neuen Lokomotivtype, vor allem dann, wenn sie irgendeine Sonderbautart darstellt. Wieviel Vorarbeiten zur Realisierung der neuen Ideen notwendig sind, ahnt er wohl kaum. Er interessiert sich brennend für die verschiedenen Vorentwürfe, aber über diese herrscht meist eisiges Schweigen. Sie bleiben in den Archiven liegen und geraten in Vergessenheit.

Ohne lange Worte: Heute sollen von zwei einmaligen Loktypen deren ebenso einmaligen ersten Entwürfe veröffentlicht, sogar erstmalig veröffentlicht werden. Wir haben eine Type aus dem jetzigen und eine aus dem vorigen Jahrhundert ausgewählt. Lassen wir galanterweise dem Alter den Vortritt!

Etwa 1890 genügten in vielen Fällen zur Beförderung der noch recht leichten Schnellzüge Lokomotiven mit nur einem Treibradsatz. Lediglich beim Anfahren gab es Schwierigkeiten. So mancher Konstrukteur bemühte sich damals, diese mit so geringen Kosten als nur möglich auszuschaften. Ein Entwurf der Lokomotivfabrik Krauß & Co., vom Jahre 1893 zeigt deutlich diese Bestrebungen: eine siebenachsige Lok mit nur zwei angetriebenen Achsen! (Abb. 1 S. 101.) Von diesen beiden ist die vordere als sogenannte „Vorspannachse“ ausgebildet, d. h. sie läuft nur beim Anfahren. Ist der Zug in Fahrt gebracht, wird diese Achse mittels Dampfdruck etwa 80 mm vom Gleis abgehoben.

Der große Kessel, der ungewöhnliche Treibraddurchmesser von 2360 mm, die Anordnung der beiden Drehgestelle mit den dazwischen im Hauptrahmen gelagerten Antriebsradsät-

zen und der für damalige Begriffe sehr große Wasservorrat bilden beachtenswerte Details. Die Lok hätte aber auch ohne Wasserwagen fahren können, da sie einen bescheidenen Wasservorrat und den gesamten Kohlenvorrat mitführt. Sie ist also eigentlich eine Halb-Tenderlok.

Obwohl das Projekt in jeder Hinsicht weit von der Wirklichkeit entfernt war, blieb die hier erstmalig aufgezeigte Idee der Vorspannachse erhalten und wurde an der im Jahre 1896 gebauten bayerischen Lok Nr. 1400 versucht (Abb. 2). Die Maschine war im Verbrauch natürlich wirtschaftlicher als gleichartige 2'B-Lokomotiven, verursachte aber infolge des doppelten Triebwerkes und der Achsenvorrichtung hohe Erhaltungskosten. Sie wurde deshalb 1907 zu einer 2'L-Lok umgebaut und versah in dieser Form, ab 1925 von der DR als 36 861 bezeichnet, noch bis 1933 treu und brav ihren Dienst.

Das zweite Projekt (Abb. 3) ist in anderer Hinsicht einmalig. Die Achsfolge F1' findet man nirgends auf dem ganzen Erdball an irgendeiner Lokomotive. Bald hätte Österreich die Welt mit einer solchen Lok überrascht, denn das im Sommer 1938 aufgestellte Projekt einer schweren Zahnradlok zeigt diese Achsfolge. Aus Gewichtsrücksichten — die besseren Laufeigenschaften waren hier un wesentlich — mußte man sich später zur Achsfolge 1'F1' entschließen. Die Maschinen wurden als Reihe 97^a von der DR bestellt und von der Wiener Lokomotivfabrik 1941 in zwei Exemplaren geliefert. Sie sind in dem Buch „25 Jahre Deutsche Einheitslok“ ausführlich beschrieben.

H. Stockklausner, Wien.

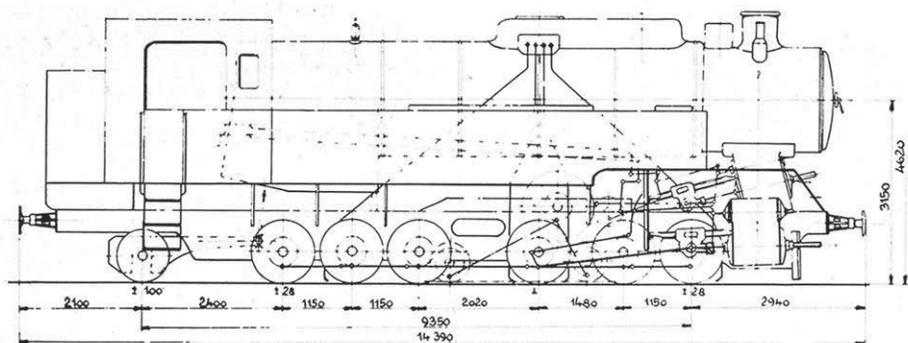
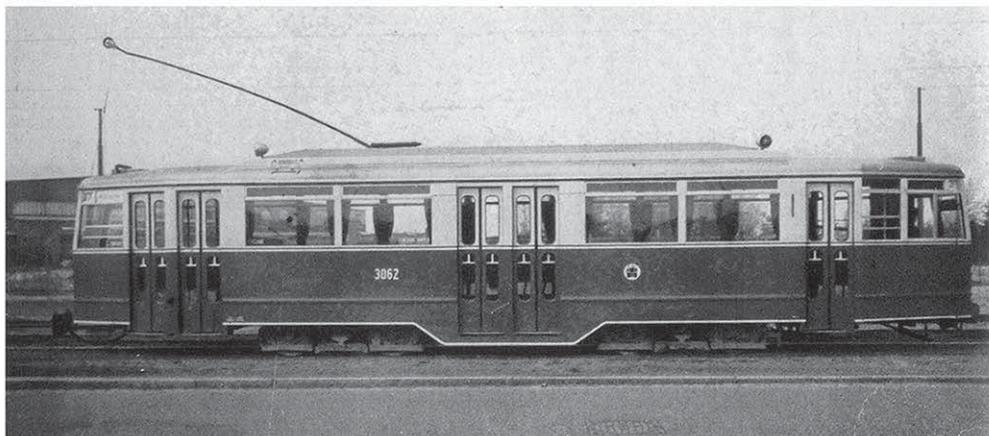


Abb. 3. Der Lokentwurf mit der einmaligen Achsfolge F 1', aus der die Reihe 97^a — die stärkste Zahnradlokomotive der Welt — mit Achsfolge 1' F 1' hervorging.

Fig. 3. Design of a 0-12-2 cog wheel locomotive. — Projet d'une locomotive 0-6-1 pour ligne à crémaillère.

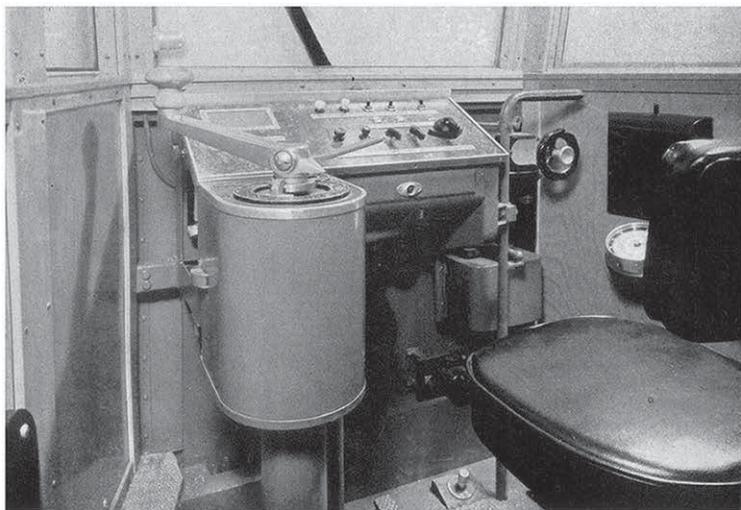
Eine piekfeine Straßenbahn . . .

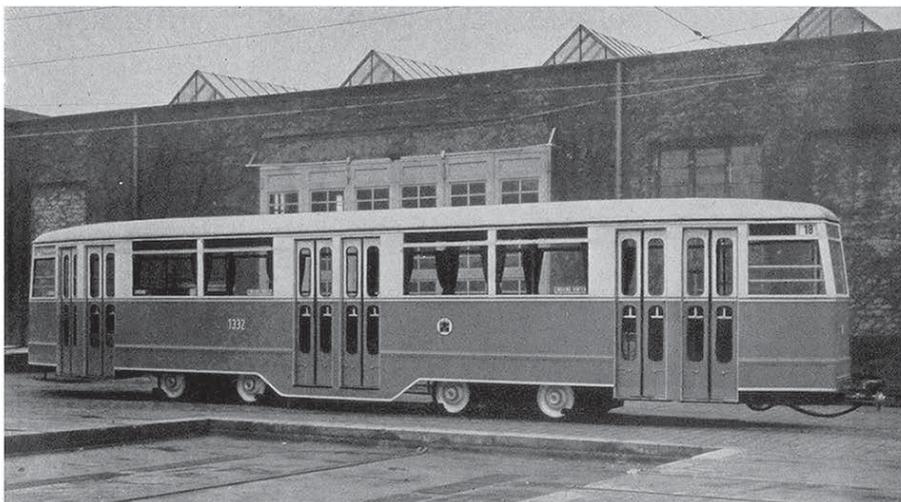


. . . . haben sich die Hamburger angeschafft! Von diesen Triebwagen mit bequemen, tief-liegenden Einstiegen sollen — nebst Beiwagen — bis Oktober 1952 100 Stück laufen (hat man hören sagen). Der Führerstand — was heißt „Stand“, der Führer sitzt! — ist ebenfalls nach modernsten Gesichtspunkten ausgestattet (Bild unten).

Hamburg is modernizing its tramways buying up-to-date motorcoaches and trailers. While German motormen are generally forced to drive their coaches standing up the new cars will give them a chance to relax.

Celui qui, se rendant à Hambourg, ne dispose pas d'une quantité suffisante de devises pour circuler en taxi, trouvera plaisir, à l'avenir, à utiliser les nouvelles voitures des tramways.





Die Beiwagen (in Leichtmetallbauweise) haben sogar gummbereifte Räder.

The new trailers of Hamburg tramways have rubber-tyred wheels.

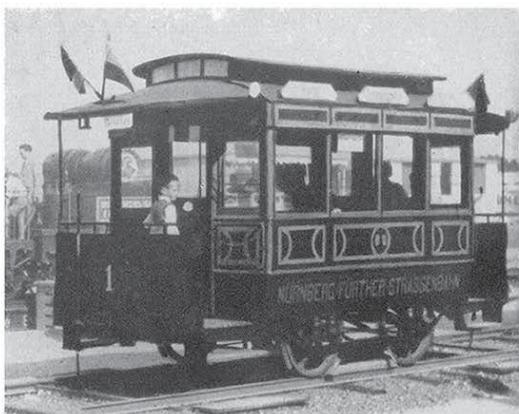
Procédé bien connu en France, nouveauté en Allemagne: roues montées sur pneus.

Im Zuckeltrab, mit Hottehüh ...

fuhr in der „guten, alten Zeit“ — wie anderorts — auch die erste Nürnberger Straßenbahn. Kein Mensch dachte seinerzeit an gummbereifte Räder, Neonlicht und sonstige Scherze. Man fuhr auch gemütlich, aber auf andere Art. Und der „Urtyp“ des Straßenbahnwagens hat sich eigentlich bis heute gehalten.

During Queen Victoria's reign nobody thought of rubber-tyred wheels. City traffic was handled by horse-drawn tram cars.

L'une des premières voitures du tramway Nuremberg-Fürth. Sa puissance n'est encore que d'un cheval nature, puisqu'elle est hippomobile



Zum In - die - Tasche - stecken ...!

Keine Kleinst-Straßenbahn und kein Kleinst-Omnibus! Vielleicht eine Buba-Taxe? (Buba = Bundes-Bahn). War' nicht schlecht! Aber keines von den dreien, sondern eine Draisine mit Volkswagen-Motor, damit den Fahrgästen nicht mehr so der Wind um die Ohren pfeift und sie besser ausreißen können, falls doch mal ein Zug von hinten heranrauschen sollte. Wäre ja schade um die schöne Karosserie!

New inspection railcar of German Federal Railways.

Une nouvelle draisienne des chemins de fer fédéraux allemands.

Ein ganzer Wald von Lichtsignalen . . .

. . . . wächst allmählich im ED-Bezirk Köln heran, zu Nutz und Frommen des modernen Eisenbahnbetriebs mit elektrischen Gleisbildstellwerken und sonstigen Errungenschaften, zum Leidwesen des Anhängers der alten Eisenbahnromantik mit Flügelsignalen, Gockerschlägen und sonstigem Brimborium. Ob die Lichtsignale auch bei gleißender Sonne sichtbar sind, entzieht sich unserer Kenntnis. Wie dem auch sei, die Bilder zeigen einige Hauptsignale (mit Vorsignalen kombiniert).

German Color Light Signal of a type that eventually will replace all semaphores (Fig. 1, page 105).

Signaux lumineux allemands qui remplaceront peu à peu les signaux mécaniques (Fig. 1, page 105).



To pages 105—108: →
The "Tauern Express" runs from the Channel to the Adriatic in 27 hours. Our report shows a number of through coaches from different countries. In Fig. 1 you may notice several German semaphores.

Pages 105—108: →
Le «Tauern-Express» mène d'Ostende à Ljubljana (Yougoslavie), donc de la Manche à l'Adriatique. Sur la fig. 1, quelques signaux mécaniques allemands.

„Bitte Türen schließen! Zug fährt ab!“

Vom Kanal zur Adria:

Der Tauern-Express



Abb. 1. F 154 fährt in München Hbf. ein. — Fig. 1: Train F 154 arrives at Munich Central Station.
Fig. 1. Remorqué par la locomotive électrique rapide E 18, le «Tauern-Express» arrive à Munich.

Die gegenwärtigen politischen Verhältnisse sind naturgemäß auch nicht ohne Einfluß auf den internationalen Eisenbahnverkehr geblieben. So hat beispielsweise der berühmte „Orient-Express“, der Jahrzehnte hindurch den Verkehr zwischen Westeuropa und dem Balkan vermittelte, derzeit an Bedeutung ganz erheblich verloren, befährt er doch nurmehr die Strecke Paris—Wien. Die Verbindung zwischen West- und Nordwesteuropa und dem Nahen Osten hat heute weitgehend der „Tauernexpress“ (F 153/154) übernommen, der seit Beginn des Sommerfahrplans 1951 auf der Strecke Ostende—Laibach. eingesetzt ist.

Seine Bedeutung liegt einerseits in der erheblichen Fahrzeitverkürzung gegenüber den bisherigen Zügen, die über Frankreich und Italien liefen, und andererseits in der Möglichkeit, durch Benützung eines der vielen Kurswagen eine Vielzahl von Städten ohne Umsteigen erreichen zu können. Der Zug beginnt nach Aufnahme des Anschlusses von London (ab 10.00 Uhr) um 17.20 Uhr in Ostende-Kai und erreicht über Brüssel und Lüttich um 23.17 Aachen. Um 0.47 Uhr verläßt

er nach einem Aufenthalt von 22 Minuten Köln und fährt die Nacht durch über Koblenz — Mainz — Ludwigshafen — Heidelberg nach Stuttgart, von wo er um 7.19 Uhr früh in Richtung München weiterfährt. Hier trifft er um 10.35 Uhr ein und setzt um 11.00 Uhr seine Fahrt fort. Um 13.00 Uhr erreicht er Salzburg und ist genau vier Stunden später in Villach. Bei Rosenbach-Jesenice überschreitet er die Grenze zwischen Österreich und Jugoslawien und trifft um 20.30 Uhr, also nach einer Fahrt von 27 Stunden und 10 Minuten in Laibach ein. Dort gehen zwei Kurswagen auf den Simplon-Orient-Express nach Belgrad über mit Anschluß nach Istanbul und Athen.

Im Rahmen unseres begrenzten Raumes können wir nicht alle Kurswagen aufführen, die den Tauernexpress auf seiner langen Reise ein Stück Wegs begleiten. Abb. 2 soll hier das Nähere erläutern helfen. In Köln werden aus dem Holland — Italien - Express (F 107/108) Wagen beigestellt, die von Amsterdam über München nach Klagenfurt laufen, und aus dem D 254/255 Wagen von Hoek van Holland nach München und nach Innsbruck.

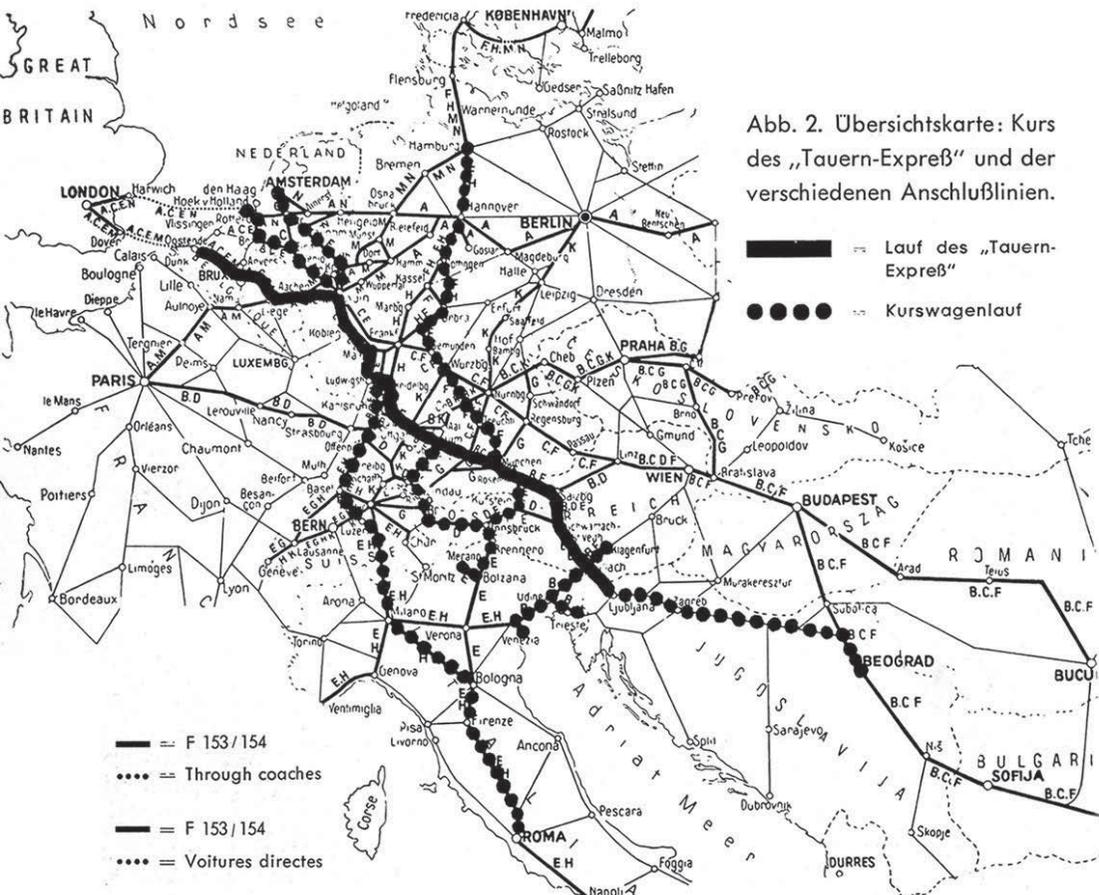


Fig. 2: Showing the way the "Tauern Express" takes and the connecting lines. — Fig. 2. Malgré la pan-Europe, pas de correspondance directe de Paris, Pourquoi? Peut-être plus tard?

Abb. 3. Der Kurswagen Amsterdam—München wird abgezogen.

Fig. 3: Trough coach Amsterdam-Munich. — Manoeuvre de la voiture directe hollandaise à Munich.

