

Donnerbüchsen Befehlswagen Cid- 27

Auflösung : 1024 x 768 Pixel

Ersteller: Ingo Wittenberg

Vorschaubild: Osnabrücker Dampflokreunde e. V.

Führerstands bild: mit Genehmigung der Osnabrücker Dampflokreunde e. V.

www.osnabruecker-dampflokreunde.de

Der Cid- 27 wird mit der BR 78 und der V 36 als jeweilige Schublok angeboten.

BR 78 mit 6 Wagen

V36 mit 4 Wagen

Steuerung der Lok erfolgte über ein Hagenuk Steuergerät also indirekt.
Gebremst werden konnte direkt aus dem Führerstand des Befehlswagen .
Sicherungsausrüstung bestand nur aus der Sifa ZW.

Über die Taste „G“ (Funktion Glocke) kann der jeweilige Zug bei der Abfertigung
am Bahnsteig gehört werden.

Diese Taste bitte 2 x drücken sonst spielt der Sound weiter .



**Die Urheberrechte vom Vorschaubild und dem Führerstands bild liegen beim
jeweiligen Autor .**

Das Urheberrecht am Führerstand für den Loksim liegt bei mir.

Support oder Fragen bitte im Loksimforum oder an

ingowittenberg@hotmail.com

Hier dann noch ein paar Bilder im Anschluß:

Führerstände :



Die Dampflokomotive Br 78 :



Quelle Wikipedia :

Die Deutsche Bundesbahn baute mehrere Maschinen der BR 78 für den [Wendezugverkehr](#) auf kürzeren Pendelstrecken um, z. B. für den Einsatz zwischen [Frankfurt](#) und [Wiesbaden](#) sowie zwischen Hamburg-Bergedorf und Aumühle (S-Bahn-Vorlaufbetrieb).

Nummerierung:	DB 78 1001–1002
Anzahl:	2
Hersteller:	Krauss-Maffei
Baujahr(e):	1951
Ausmusterung:	1961
Achsformel :	2'C2'
Spurweite :	1435 mm (Normalspur)
Länge über Puffer:	17.237 mm
Höhe:	4.550 mm
Gesamtradstand:	14.070 mm
Leermasse:	81 t
Dienstmasse:	110,0 t
Reibungsmasse:	51,1 t
Radsatzfahrmasse :	17,3 t
Höchstgeschwindigkeit:	100 km/h
Indizierte Leistung :	868 kW
Treibraddurchmesser:	1.750 mm
Lauf­raddurchmesser vorn:	1.000 mm
Lauf­raddurchmesser hinten:	1.000 mm

<u>Steuerungsart:</u>	Heusinger
Zylinderdurchmesser:	575 mm
Kolbenhub:	630 mm
Kesselüberdruck:	12 bar
Anzahl der Heizrohre:	123
Anzahl der Rauchrohre:	26
Heizrohlänge:	4.700 mm
Rostfläche:	2,58 m ²
<u>Überhitzerfläche:</u>	58,90 m ²
Verdampfungsheizfläche:	143,28 m ²
Wasservorrat:	17 m ³
Brennstoffvorrat:	5 t
Bremse:	Druckluftbremse

Die Diesellokomotive V 36:



Quelle Wikipedia :

Die V 36.1, .2 und .4 wurden sogar im [Wendezugdienst](#) vor und hinter Reisezügen eingesetzt. Dabei kam die sogenannte „indirekte [Wendezugsteuerung](#) der Einheitsbauart“ zum Einsatz. Das heißt, beim geschobenen Zug (wegen der fehlenden Zugheizung der V 36 meistens vierachsige [Steuer-](#) und [Beiwagen](#) von [Dieseltriebwagen](#), aber auch Plattformwagen der Bauart „[Donnerbüchse](#)“) befand sich der [Lokomotivführer](#) im Steuerwagen, während die Lok, die in der Regel mit dem Vorbau am Zug stand, von einem „maschinentechnischen Begleiter“ besetzt war. Die Übermittlung der [Fahrbefehle](#) (die [Bremse](#) wurde vom Lokführer bedient)

erfolgte über eine Klingelleitung und eine Art „Maschinen-Telegraph“. Sieben Lokomotiven erhielten zwischen 1955 und 1959 auch noch eine elektropneumatische Steuerung, die einmännig zu bedienen war.

Nummerierung:	DR : V 36
	DB : 236
	DR : 103
	ÖBB : 2065
	FS : D 236
Hersteller:	ČSD : T 334.0
	O&K , BMAG , Deutz ,
	Jung , Henschel , DWK ,
	Krupp , Holmag , MAK
Baujahr(e):	1937–1950
Ausmusterung:	DB: bis 1981
	DR: bis 1985
	FS: bis 1971
	ČSD: 1957
Achsformel :	C
Länge über Puffer:	9200 mm
Dienstmasse:	39 bis 43 t
Höchstgeschwindigkeit:	55/60 km/h
Installierte Leistung:	265 kW / 360 PS
Anfahrzugkraft:	127 bis 140 kN
Treibraddurchmesser:	1100 mm
Motorbauart:	1 6-Zylinder Diesel-
	Reihenmotor mit 98 l Hubraum
Leistungsübertragung:	hydraulisch
Tankinhalt:	1500 l
Lokbremse:	Druckluftbremse