

Neues „Farbmuster“ im DDM ...



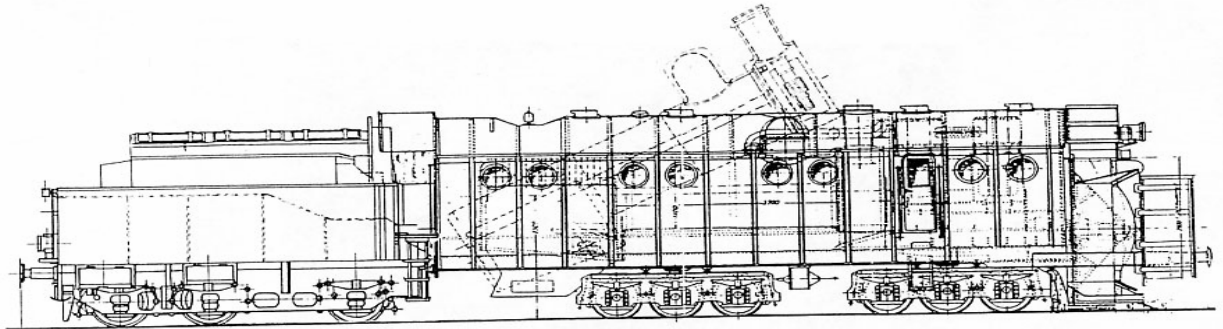
Seit etwa 1 ½ Jahrzehnten beherbergt das DDM neben den zahlreichen Lokomotiven auch eine Dampf-Schneesleuder der „Bauart Henschel“, die im Jahr 2005 mit einem neuen, sehr wahrscheinlich dem Ablieferungszustand entsprechenden (Teil-) Anstrich versehen wurde. Diese 1941 bei der Firma Henschel & Sohn GmbH in Kassel unter der Fabrik-Nr. 26.687 hergestellte Schneesleuder entstammt einer Kriegsbauserie und war mit der Gattungsbezeichnung „Dresden, Nr. 700 617“ zur Ablieferung vorgesehen (die damalige Bestellung umfasste übrigens insgesamt 25 Maschinen). Von der Deutschen Reichsbahn wurde die „700 617“ am 27.1.1942 dann aber mit der Nr. „730 033“ übernommen.

Im Gegensatz zu allen ihren anderen museal erhaltenen Schwestermaschinen ist diese Schneesleuder mit einem Tender der preußischen Bauart 3T20 gekuppelt, der mit seinem Baujahr 1919 ein um 22 Jahre höheres Alter als die Sleuder aufweist. Nachfolgend einige technische Einzelheiten, die im Wesentlichen der DR-„Beschreibung der sechsachsigen Henschel-Schneesleuder mit stehender Dampfmaschine; Baujahr 1941/42“, entnommen wurden:



Unter den verschiedenen „Schneebekeämpfungsmaschinen“ (so der „Originalton“ 1941) für Eisenbahnstrecken nahm die Schneesleuder die hervorragendste Stelle ein. Sie fand überall dort Anwendung, wo die Schneepflüge leichter und schwerer Bauart die Schneehöhen nicht mehr zu bewältigen vermochten, womit Schneelagen von über 1,5 m Höhe gemeint waren. Man hatte in den seinerzeitigen Wintern mit Hilfe der Schneesleuder Schneeverwehungen von 5 - 6 m Höhe anstandslos beseitigt. Um diese gewaltige Leistung zu ermöglichen, wurde der auf der Schneesleuder im Dampfkessel erzeugte Dampf aber nur zum Antrieb des Sleuderrades - also allein zur Schneebe-seitigung - verwendet. Da die Schneesleuder keinen eigenen Antrieb zur Fortbewe-gung besaß, musste sie zusammen mit ihrem Tender durch eine oder mehrere Schub-lokomotiven gegen den Schnee gedrückt werden.

Die damalige Bauart der Reichsbahn-Schneeschilder wurde in den Jahren 1931/32 entwickelt. Diese wurden teils vierachsiger, teils sechsachsiger geliefert. Die mit den Baujahren 1941/42 herausgebrachten Schneeschilder stellten die Fortentwicklung dieser Vorlieferung dar. Damit die Schneeschilder auch auf Strecken für geringeren Achsdruck (bis zu 13 t) eingesetzt werden konnte, wurde 1941/42 die sechsachsige Bauart als Einheitsbauart eingeführt. Sie war mit einer stehenden Vierzylinder-Dampfmaschine als Antriebsorgan für das Schleiderrad ausgerüstet, welche seinerzeit von der Firma Schichau, Elbing, entwickelt wurde.



Jede Schneeschilder bestand aus folgenden Hauptteilen:

- 2 dreiachsiger Drehgestelle, deren vorderes zusätzlich den Eisbrecher trägt,
- Hauptrahmen, mit Wagenkastenaufbau, an dessen vorderem Ende sich das Schleiderradgehäuse befindet,
- Dampfkessel mit Speisevorrichtungen und allen notwendigen Armaturen,
- Dampfmaschine zum Antrieb des Schleiderrades,
- Druckluftherzeugungsanlage für die Betätigung der Seitenflügel, Bodenschaufel und Eisbrecher,
- Schneeräumgeräte (Schleiderrad, Seitenflügel, Bodenschaufel, Eisbrecher),
- Luftdruckbremse, Tender.

Hauptabmessungen der Schneeschilder:

Spurweite	1.435 mm
Raddurchmesser	850 mm
Gesamtradstand	6.550 mm
Schleiderraddurchmesser	2.900 mm
Größte Höhe	4.250 mm
Größte Breite	3.130 mm
Leergewicht	60,9 t
Dienstgewicht	66,12 t
Gesamtradstand von Schneeschilder und Tender (2'2'T26).....	16.870 mm

Nachfolgend werden die einzelnen Bauteile und die Bedienung der Apparate erläutert:

Drehgestell

Die dreiachsigen Drehgestelle besaßen außerhalb der Räder liegende Gleitlager normaler Tenderbauart. Zwischen zwei Blechrahmenwangen war eine Stahlgussstrebe eingefügt. Die äußeren Räder wurden gebremst. Die Belastung des vorderen Drehgestelles war infolge des großen vorderen Überhanges, der durch das Schleiderradgehäuse mit dem Schleiderrad verursacht wurde, größer als diejenige des hinteren. Der

Achsdruck des vorderen Drehgestelles betrug ungefähr 11,62 t und erhöhte sich für die erste Achse auf ungefähr 12 t, da das zusätzliche Gewicht des Eisbrechers sich auf diese Achse auswirkte. Der Achsdruck des hinteren Drehgestelles betrug dagegen nur ungefähr 10,3 t.

Hauptrahmen

Der Hauptrahmen bestand aus zwei Längsträgern vom Differdinger-Profil 30 cm mit kräftigen Blech- und Winkelleisen-Versteifungen. Er trug auf seinem hinteren Teil den Dampfkessel, auf seinem vorderen Teil die Dampfmaschine. Er stützte sich auf die beiden Drehgestelle und zwar auf jedes Drehgestell mittels vier Gleitstützen, wodurch eine erhöhte Standfestigkeit gegenüber dem Drehmoment des Schleuderrades erreicht wurde. Die Drehzapfen dienten also nicht zur Lastübertragung.

Wagenkasten

Das **Führerhaus** der Schneeschleuder wurde durch einen Wagenkasten gebildet, welcher der Schneeschleuder den äußeren Eindruck eines gedeckten Güterwagens gab und alle Teile sowie die Mannschaft vor den Einflüssen der Witterung schützte. Die Holzverschalung des Wagenkastens war durch senkrechte U-Eisenstreben versteift. Zahlreiche feste Fenster in den Seitenwänden gewährten eine ausreichende natürliche Beleuchtung. Die runde Form der Fenster wurde gewählt, weil erfahrungsgemäß diese Form gegen äußeren Druck am widerstandsfähigsten ist. Nur in den beiden Seitentüren, welche im vorderen Teile des Wagenkastens zur Dampfmaschine und zum vorderen Bedienungsstand führen, wurden viereckige Fallfenster eingebaut. Am vorderen Führerstand wurden in der Vorderwand oberhalb des Schleuderradgehäuses ebenfalls runde Fenster angebracht, die zur Streckenbeobachtung dienten.

Der mittlere Teil des Daches konnte abgehoben werden. Durch drei Lüftungsaufsätze im Dach mit Klappen, die nach hinten öffneten, konnte die warme Luft aus dem Führerhaus abgeleitet werden. Seitliche Laufstege neben Kessel und Dampfmaschine verbanden den vorderen Bedienungsstand mit dem Heizerstand. Der Raum des Wagenkastens war nach dem Tender zu offen. Der hintere Heizerstand wurde durch die auf dem Tender befindliche vordere Schutzwand abgeschlossen, wobei Segeltuchvorhänge die verbleibenden Öffnungen abschirmten.

Dampfkessel

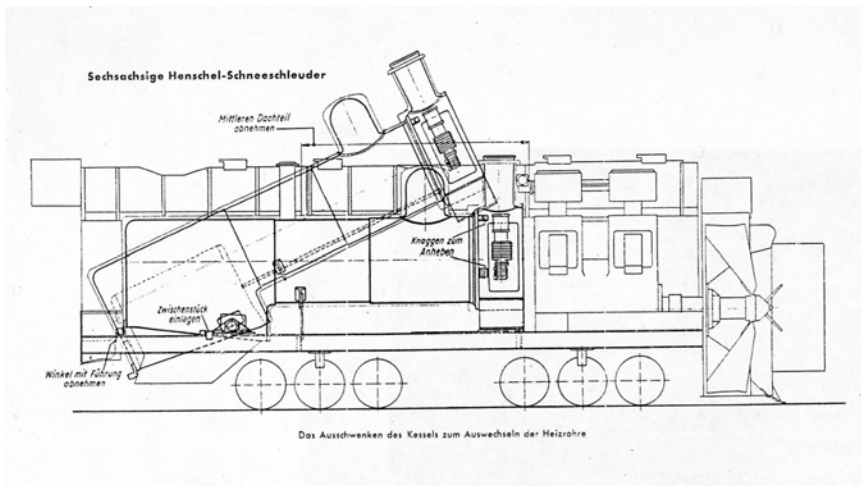
Der Kessel war für einen Betriebsdruck von 13 atü (heute: bar) konstruiert. Er war ein Nassdampf-Lokomotivkessel normaler Bauart mit einer Feuerbüchse aus Izett II Stahl. Der Stehkessel besaß Auforn-Stehbolzen, -Deckenstehbolzen und -Queranker.

Der Durchmesser der Heizrohre betrug 44,5 x 2,5 mm
der Abstand zwischen den Rohrwänden 3.700 mm

Die Hauptabmessungen des Kessels waren folgende:

Rostfläche	2,5 m ²
Heizfläche der Feuerbüchse	10,68 m ²
Heizfläche in den Rohren	113,32 m ²
Verdampfungsheizfläche des Kessels fb.....	124,00 m ²

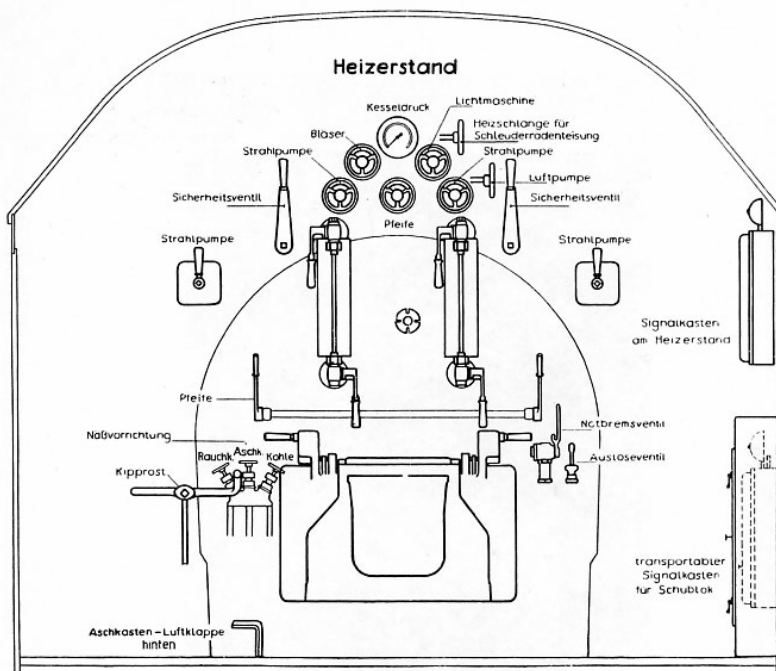
Die Rauchkammertür befand sich - für einen Lokomotivkessel unüblich - auf der linken Seite des Rauchkammermantels und war an dessen Rundung angepasst. Diese Anordnung war gewählt worden, weil unmittelbar vor der Rauchkammerstirnwand die stehende Dampfmaschine jeden Zugang zur Rauchkammer von vorn unmöglich machte. Deshalb befand sich in der Rauchkammerstirnwand nur ein festverschlossenes Mannloch an Stelle einer aufklappbaren Tür.



Um die Heizrohre bei Reparaturen auswechseln zu können, ohne den Kessel vom Fahrzeug abheben zu müssen, waren die seitlichen Stehkesselträger mit Gelenken versehen. Um diese konnte der Kessel gedreht werden. An den Seiten der Rauchkammer befanden sich Knaggen, welche dazu dienten, den Kessel an diesen Stellen nach Abheben des mittleren Dachteiles anzuheben, so dass sein Vorderende schräg aus dem Wagenkasten nach oben herausragte. Auf diese Weise wurde der freie Zugang zu der Rauchkammer und den Heizrohren von vorn her ermöglicht.

Heizerstand

Die Einrichtung wich im allgemeinen nicht von der einer Lokomotive ab. Die beiden Wasserstände waren an den dafür üblichen Plätzen vorgesehen. Links neben der Feuertür befand sich der Verteilungsstutzen für die verschiedenen Nässvorrichtungen, darunter über dem Fußboden der Griff der Zugstange für die hintere Aschkastenklappe; seitlich neben dem Kessel links das Handrad der Kipprostspindel. Rechts an der Kesselhinterwand befand sich Auslöseventil und Notbremsshahn, wie auch auf dem vorderen Bedienungsstand.



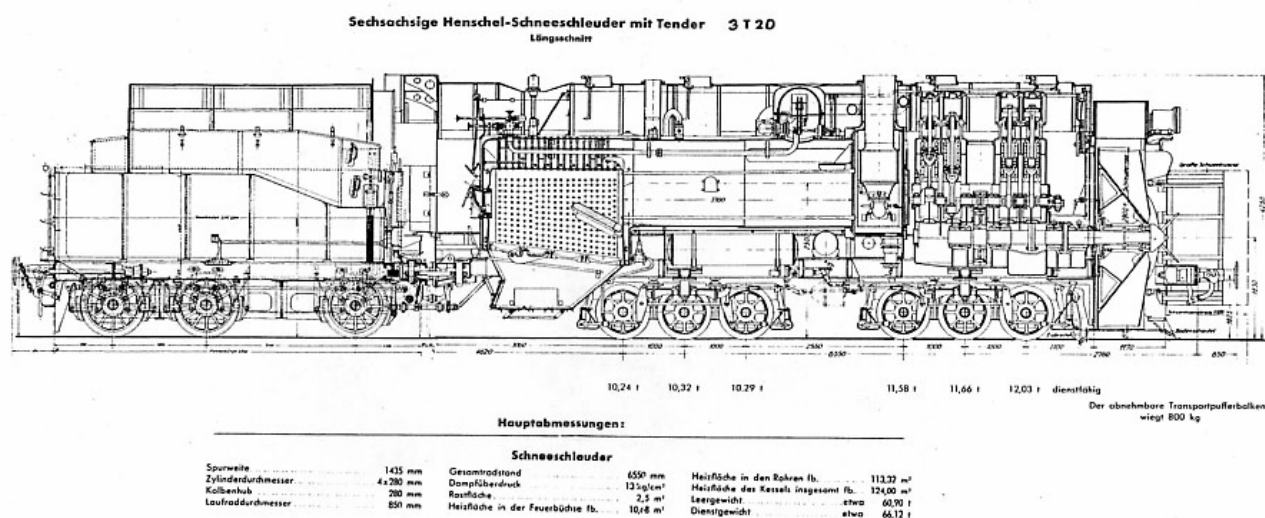
Die Dampfstrahlpumpen waren am Kessel rechts und links in Reichhöhe befestigt. Zwischen beiden befanden sich oberhalb des Stehkessels rechts und links je ein Hebel zur Lüftung der Sicherheitsventile sowie oberhalb der Feuertür je ein Hebel zur Betätigung der Dampfpeife.

An der rechten Führerhaus-Seitenwand hinten befand sich als Empfänger ein elektrischer Signalkasten mit Klingel. An der gleichen Stelle oberhalb des Fußbodenbelages war ein Behälter mit Türen angebracht, in welchem der transportable Signalkasten aufbewahrt wurde, welcher für den Führerstand der Schublokomotive benötigt wurde.

Dampfmaschine

Die stehende umsteuerbare Vierzylinder-Dampfmaschine für einfache Dampfdehnung Bauart Schichau besaß Marshall-Steuerung und war nach Art der Schnellläufer-Schiffsmaschinen gebaut. Ihre Hauptabmessungen waren folgende:

- 4 Zylinder vom Durchmesser..... 280 mm
- Kolbenhub 280 mm
- Umlaufzahl..... 500 - 550 U/min
- Gewicht des gesamten Aggregates einschl.
Zahnradvorgelege und Schleuderradwelle 10.730 kg



Das Drehmoment der Kurbelwelle wurde durch ein Stirnradvorgelege (Übersetzung 1:3,3) auf die Schleuderradwelle übertragen, welche mit ihren Lagerstellen sowie dem Zahnradpaar mit Doppel-Schrägverzahnung in den unteren Teil des Dampfmaschinenständers eingebaut war. Die Leistung der Dampfmaschine betrug etwa 700 PS.

Zylinder und Schieber wurden durch eine mechanische heizbare Schmierpresse der Firma Bosch mit Öl versorgt. Sämtliche Getriebe und Maschinenlager wurden von einer mit der Maschine gekuppelten Zahnrad-Ölumlaufröhre geschmiert, hinter welcher ein Ölfilter eingebaut war. Außerdem war eine Handölpumpe vorhanden, mit deren Hilfe die Lagerstellen nach längerem Stillstand mit Öl versorgt werden konnten. Mit einem schwimmerbetätigten Ölstandsanzeiger sowie einem Öldruckmesser und einem Thermometer konnte Menge und Zustand des Öles beobachtet werden. Die Stirnzahnräder besaßen Eintauchschmierung. Der Axialschub der Schleuderradwelle wurde durch ein Segment-Druckringlager aufgenommen.

Die Dampfmaschine war außerdem mit einer Anstellvorrichtung und einem federbelasteten Drehzahlregler ausgerüstet. Die Dampfmaschine war so einreguliert, dass die

Schleuderrad-Drehzahl nach Wahl 160 U/min bzw. 120 U/min nicht überschritt. Beide Drehzahlen waren durch einen Hebel an der rechten Führerhausseitenwand einstellbar.

Druckluft-Erzeugungsanlage

Um die früheren Schwierigkeiten beim Einfrieren der dampfbetätigten Hilfsvorrichtungen zu vermeiden, erhielt die neuere Schneeschleudermaschine eine eigene Druckluft-Erzeugungsanlage, welche jedoch in keiner Weise mit der Druckluftbremsleitung in Verbindung stand. Sie versorgten lediglich die Zylinder für die Betätigung der Schneeräumgeräte. Die zugehörige doppeltwirkende Luftpumpe Knorr war in einer Nische auf der rechten Seite der Rauchkammer untergebracht. Sie erzeugte Druckluft von 10 atü (heute: bar), mit welcher die beiden Hauptluftbehälter von je 400 l aufgefüllt werden konnten. Aus diesen Behältern wurde die Pressluft zur Betätigung der Apparate entnommen, deren Druck für den Betrieb durch einen Schnelldruckregler auf 8 atü (heute: bar) gehalten wurde.

Schneeräumgeräte

Der Wellenstumpf der Schleuderradwelle, welche vorn aus dem Ständer der Dampfmaschine hervorragte, „durchbrach“ die vordere Führerhauswand und trug an seinem vorderen Ende das Schleuderrad, welches sich quer zur Fahrtrichtung drehte. Dieses Schleuderrad hatte einen Durchmesser von 2.900 mm und bestand aus 10 auf einer kreisrunden Planscheibe befestigten Blechtrichtern, die an der Vorderseite aufgeschnitten waren und an den so gebildeten Kanten stählerne Messer trugen. Die Messer je zweier benachbarter Trichter waren untereinander so verbunden, dass sie sich, je nach der Drehrichtung, selbsttätig einstellten und mit ihrer vorderen Schneide den Schnee erfassten, den sie ins Innere der Trichter warfen. Der Schnee wurde darin von dem mit großer Geschwindigkeit umlaufenden Schleuderrad herumgerissen und am oberen Ende des das Rad umgebenden Gehäuses in hohem Bogen quer zur Fahrtrichtung seitwärts geschleudert.

Zwecks Enteisung des Schleuderrades wurde zwischen diesem und der Gehäusehinterwand eine **Heizschlange** vorgesehen, deren Anstellventil am Heizerstand zu bedienen war.

Durch eine verstellbare **Leitschaufel**, die mit der Auswurföffnung verbunden war, wurde die Wurfrichtung nach rechts oder links, je nach den Gelände- oder Windverhältnissen, ermöglicht. Die Umlaufrichtung des Schleuderrades musste entsprechend der Wurfrichtung natürlich ebenfalls umgesteuert werden.

Das **Gehäuse des Schleuderrades**, welches das Rad als ziemlich dicht abschließender Zylinder umgab, erweiterte sich nach vorn zum Umfange des Umgrenzungsprofils und füllte dieses auf einer Breite von 3.130 mm bis auf einen Spielraum von 10 mm und in einer Höhe von etwa 3.000 mm aus.

Zwei Seitenflügel, die während der Überführungsfahrt innerhalb des zulässigen Umgrenzungsprofils eingeschwenkt waren, konnten durch Druckluft bis auf eine größte Räumbreite von 5.000 mm ausgeschwenkt werden. Jeder Flügel war allein zu betätigen und konnte auch auf Zwischenstellungen vom vorderen Bedienungsstand aus eingestellt werden. Zu diesem Zweck wurden mit Hilfe von Handrädern Spindeln betätigt, welche Anschlagmuttern in entsprechende Stellungen brachten und durch Zeiger an einer Skala die Räumbreite der Seitenflügel erkennen ließen. Die durch Druckluft vorgeschobenen Kolben- und Spreizstangen für die Seitenflügel fanden an diesen Muttern Halt und Begrenzung ihres Weges. Für die größte Räumbreite von 5.000 mm wurde es für notwendig erachtet, für jeden Flügel zwei Spreizstangen außerhalb des Wagenkastens anzubringen, um ein Verbiegen der Seitenflügel durch den Anprall der Schneemassen zu verhindern. Diese Spreizstangen konnten nur von Hand bei stillstehendem

Fahrzeug angebracht werden. Sie waren zu beiden Seiten des Rahmens am Wagenkasten aufbewahrt. Das Einschwenken der Seitenflügel in das Umgrenzungsprofil geschah ebenfalls durch Druckluft, konnte aber auch notfalls von Hand durch Drehen der obengenannten Handräder mit Spindeln erfolgen.

Grundsätzlich sollte der Räumbetrieb zuerst mit eingeschwenkten Seitenflügeln erfolgen und der Schnee durch das Schleuderrad beseitigt werden, soweit er durch das Gehäuse erfasst wurde. Erst beim Nachräumen wurden die Seitenflügel ausgeschwenkt, wenn auch die an den Seiten stehengebliebene Schneewand erfasst und damit das Profil verbreitert werden sollte.

Da das Gehäuse naturgemäß nicht bis zur Schienenoberkante herunterreichen durfte, sondern 137 mm darüber blieb, so musste der unten noch verbliebene Schnee durch besondere Vorrichtungen entfernt werden. Hierzu gehörte zunächst die Bodenschaufel, welche an der Unterkante des Schleuderradgehäuses gelenkig angeordnet war. Sie erfasste den restlichen Schnee auf einer Breite von 2.000 mm und stellte auf diese Weise eine Vertiefung des Schleuderradgehäuses nach unten dar. Die Bodenschaufel wurde ebenfalls durch Druckluft vom Bedienungsstand aus betätigt. Für eine längere Überführungsfahrt war es möglich, das Gestänge durch einen Einsteckbolzen derart zu verriegeln, dass die Bodenschaufel horizontal gestellt wurde und nicht mehr unten in das Umgrenzungsprofil hineinragte.

Ferner sind **Eisbrecher** zu erwähnen, welche vor den ersten Rädern des vorderen Drehgestelles angebracht waren und die Rillen für die Spurkränze seitlich der Schienen von Eis und Schnee befreiten. Diese Eisbrecher waren am Drehgestellrahmen beweglich aufgehängt und konnten beim Überfahren von Straßen, Zwangsschienen, Weichen usw. vom vorderen Bedienungsstand aus durch Druckluft gehoben und wieder gesenkt werden. Außerdem war eine Handspindel in der Mitte des rechten Führerhausseitenganges vorhanden, durch welche der Eisbrecher ebenfalls gehoben und bei längeren Überführungsfahrten in dieser Stellung festgelegt werden konnte. Die Handspindel musste gelöst und der Eisbrecher ganz gesenkt werden, bevor die Druckluftbetätigung zur Anwendung kommen konnte.

Bremse

Die beiden Drehgestelle der Schneeschleuder wurden durch die Druckluftbremse Knorr (Wagenbauart) gebremst. Die hierfür benötigte Bremsdruckluft wurde jedoch nicht auf der Schneeschleuder selbst erzeugt, sondern den Luftbehältern der Schublokomotive entnommen. Die Bremsregulierung erfolgte infolgedessen auch durch das Führerbremssventil auf der Schublokomotive. Für den Notfall befand sich jedoch auf dem vorderen Bedienungsstand sowie auf dem Heizerstand (wie vorher bereits beschrieben) je ein Notbremshahn zur Einleitung der Schnellbremsung. Ferner war auf beiden Bedienungsständen ein Entlüftungshahn vorgesehen, welcher nicht zur Bremsung, sondern zur Lösung der Bremsklötze an den Drehgestellen der Schneeschleuder dient.

Eine Handbremse war an der Schneeschleuder nicht vorhanden. Zur Festlegung der Schneeschleuder musste, wie das auch bei Dampflokomotiven üblich war, die Tenderhandbremse benutzt werden.

Elektrische Beleuchtung

Zur Erteilung verschiedener Fahrbefehle vom vorderen Bedienungsstand der Schneeschleuder zum Führerstand der Schublokomotive war eine elektrische Signalanlage. Die elektrische Beleuchtung der Schneeschleuder wurde durch eine Henschel-Lichtmaschine Type L 0,5 V von 500 Watt mit Strom von 25 Volt Spannung versorgt. Die Lichtmaschine war auf dem Kessel untergebracht. Oberhalb des Schleuderradgehäuses befand sich ein großer Scheinwerfer, rechts und links daneben zwei Strecken-

signallampen. Das Innere des Wagens wurde durch drei Deckenlampen erhellt. Für jeden Wasserstand wurde außerdem eine elektrische Lampe vorgesehen. Zur Benutzung einer Handkabelampe wurde im Inneren des Wagens vorn und hinten Steckdosen angebracht.

Die Lichtmaschine musste während einer Schneeräumfahrt auch am Tage in Gang gesetzt werden, da sie zugleich den Strom für die elektrische Signalanlage hergab.

Signalanlage

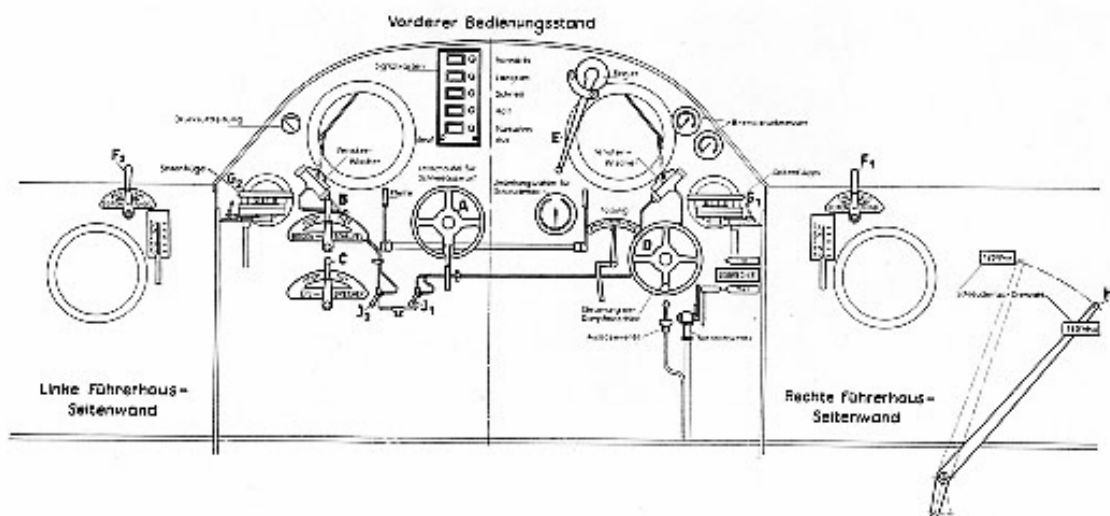
Zur Erteilung verschiedener Fahrbefehle vom vorderen Bedienungsstand der Schneeschleuder zum Führerstand der Schublokomotive war eine elektrische Signalanlage vorhanden, durch welche es möglich wurde, verschiedene Schriftfelder mit den Aufschriften: „Vorwärts“, „Langsam“, „Schneller“, „Halt“, „Rückwärts“ aufleuchten zu lassen. Durch eine besondere Taste „Anruf“ konnte ein Achtungs-Klingelzeichen gegeben werden. Eine weitere Taste „Aus“ löschte die gegebenen Lichtsignale aus.

Um dem Heizer, welcher den Dampfkessel der Schneeschleuder bediente, diese Befehle gleichzeitig zur Kenntnis zu geben, war ein weiterer Signalapparat als Empfänger mit Glocke, jedoch ohne jede Taste, am Heizerstand angebracht. Der Signalkasten, welcher auf dem Führerstand der Schublokomotive aufgehängt war, wurde ebenfalls als Empfängerapparat ausgebildet; er besaß eine Glocke und die Taste „Aus“, durch deren Betätigung das Personal bekannt geben konnte, dass der Fahrbefehl verstanden wurde. Er war transportabel und mit den Apparaten auf der Schneeschleuder durch ein bewegliches Kabel verbunden. Dieser transportable Signalapparat wurde, wenn er nicht benötigt wurde, im Inneren des Wagenkastens der Schneeschleuder in einem besonderen Behälter untergebracht.

Weitere Verständigungen der Personale untereinander mussten durch die Dampfpeife bewirkt werden.

Vorderer Bedienungsstand

Der vordere Bedienungsstand im Führerhaus, unmittelbar hinter dem Schleuderradgehäuse, war durch die beiden seitlichen Wagentüren von außen und durch die beiden Seitengänge im Inneren der Schneeschleuder von hinten her zugänglich. Das Bedienungspersonal konnte während der Bedienung sämtlicher Apparate durch die Fenster in der Vorderwand die Strecke dauernd im Auge behalten.



Die Fenster waren mit druckluftbetätigten **Fensterwischern** Bauart Knorr versehen,

um den während des Räumbetriebes hochgewirbelten Schnee fernzuhalten und stets gute Sicht zu gewährleisten. Der rechtsstehende Führer hatte unmittelbar vor sich den **Reglerhebel E** zur Anstellung des Frischdampfes. Unter diesem befand sich das **Handrad D** für die Bedienung der **Steuerung** der Dampfmaschine. Mit ihm war ein Zeiger verbunden, welcher mit dem Füllungsgrad zu gleicher Zeit die Wurfrichtung des Schnees angibt. Links davon war der **Umdrehungszähler „Deuta“** für die Schleuderradwelle angebracht. Er zeigte von der mittleren Nullstellung nach rechts oder links ausschlagend gleichzeitig die Drehrichtung des Schleuderrades an. In der rechten oberen Ecke waren die beiden **Bremsdruckmesser** angeordnet, der eine für die Hauptleitung, der andere für die Bremsleitung. Zur rechten Hand fand der Führer den **Entlüftungshahn** und den **Notbremshahn**. Quer über die Stirnwand verlief der **Pfeifenzug**, von beiden Seiten bedienbar. Das in der Mitte darüber befindliche **Handrad A** mit Stirnzahnrad diente zur **Umlegung der Leitschaufel** für den Auswurf des Schnees.

Sowohl auf der rechten wie auf der linken Seite des Führerstandes befand sich ein waagerechtes **Handrad G**, welches mittels einer Spindel die Anschlagmutter für die Bewegung der **Seitenflügel** verstellte. An der rechten und linken Seitenwand gaben Zeiger auf einer Skala die Räumbreite der Seitenflügel an. Darüber waren die Betätigungsventile F für das druckluftgesteuerte Ein- und Ausschwenken der Seitenflügel angebracht.

Auf der linken Seite des Bedienungsstandes befand sich der Betätigungshebel B für die druckluftgesteuerte **Bodenschaufel** und darunter ein gleicher Hebel C für die druckluftgesteuerten **Eisbrecher**. In der linken oberen Ecke der Vorderwand war der **Druckmesser für die Druckluftanlage** zur Betätigung der Schneeräumsondergeräte vorhanden. Auf der rechten Seite ist eine Zeigervorrichtung angebracht, durch welche die Stellung des Eisbrechers in hoher bzw. tiefer Lage angegeben wurde.

An der rechten Führerhaus-Seitenwand, nicht viel über dem Fußboden, befand sich der **Umstellhebel für die Höchstumdrehungszahlen H** des Schleuderrades 160 bzw. 120 U/min.

Nach rückwärts gewendet, konnte der Führer den **Druckmesser für das Getriebeöl** der Dampfmaschine, den **Schieberkastendruckmesser** sowie **Kesseldruckmesser** und **Wasserstand** neben der Rauchkammer beobachten.

Transport-Pufferbalken

Zur Ausrüstung der Schneeschleuder gehörte ein schwerer Transport-Pufferbalken (800 kg) mit Zug- und Stoßvorrichtung (Hülsenpuffern leichter Bauart), welcher bei Überführungsfahrten der Schneeschleuder nach anderen Bezirken vor dem Schleuderradgehäuse mit zwei seitlich hervorstehenden U-Eisen verschraubt wurde.

Ein leichter Hilfspufferträger (240 kg), der wohl eine Zugvorrichtung, jedoch nur einfache feste Stoßpuffer besaß, konnte an Stelle des vorgenannten Transportpufferbalkens eingefügt werden. Dieser Hilfspufferträger diente jedoch nur dem Zweck, ein Hervorziehen der Schneeschleuder auch auf der Schleuderradseite zu ermöglichen und Rangierfahrten bei mäßiger Geschwindigkeit durchzuführen. Er durfte jedoch keinesfalls in Anwendung kommen, wenn die Schneeschleuder innerhalb eines Güterzuges mit großer Geschwindigkeit befördert werden musste.

Tender

Der zu jeder Schneeschleuder gehörige Tender hatte grundsätzlich die normale Bauart eines Tenders 2'2'T26 der Lokomotivbaureihe 50. Er wurde lediglich dadurch für den Schneeräubetrieb abgeändert, dass er über dem Kohlenraum eine Abdeckung durch Klappen erhielt, welche die eingebrachte Kohle vor der Nässe des Schnees schützen sollte. Der dienstfähige Achsdruck des mit allen Vorräten gefüllten Tenders, das heißt, 26 m³ Wasser und 8 t Kohle, beträgt ungefähr 15 t. Wenn der Achsdruck jedoch denjenigen der Schneeschleuder nicht wesentlich überschreiten, also nicht größer als 12 - 13 t betragen sollte, so mussten die Vorräte im Tender entsprechend verringert werden.

Während ihrer Einsatzzeit wurden die Henschel-Schneeschleudern auch mit anderen Tendern ausgerüstet. Bilddokumente überliefern verwendete Tender der Bauart 2'2'T34 ohne Abdeckung, aber auch zumindest einen solchen, der dem der Bauart für die preußische Lokomotive „P 8“ nicht unähnlich war.



Der Tender der preußischen Bauart 3T20, mit dem die DDM-Schneeschleuder ab dem 19.10.1942 verbunden wurde, gehörte zuvor zu den Güterzuglokomotiven 58 1543 und 58 1921.

Stationierungen

Abnahme	27.01.1942
Saalfeld/Saale	29.01.1942 - 25.06.1943
Neuhaus am Rennweg	26.06.1943 - 15.11.1943
Saalfeld/Saale	16.11.1943 - 15.03.1945
Neuhaus am Rennweg	16.03.1945 - 05.01.1946
Saalfeld/Saale	06.01.1946 - 15.03.1946
Neuhaus am Rennweg	16.03.1946 - 15.10.1946
Saalfeld/Saale	16.10.1946 - 10.1986 (ausgemustert)