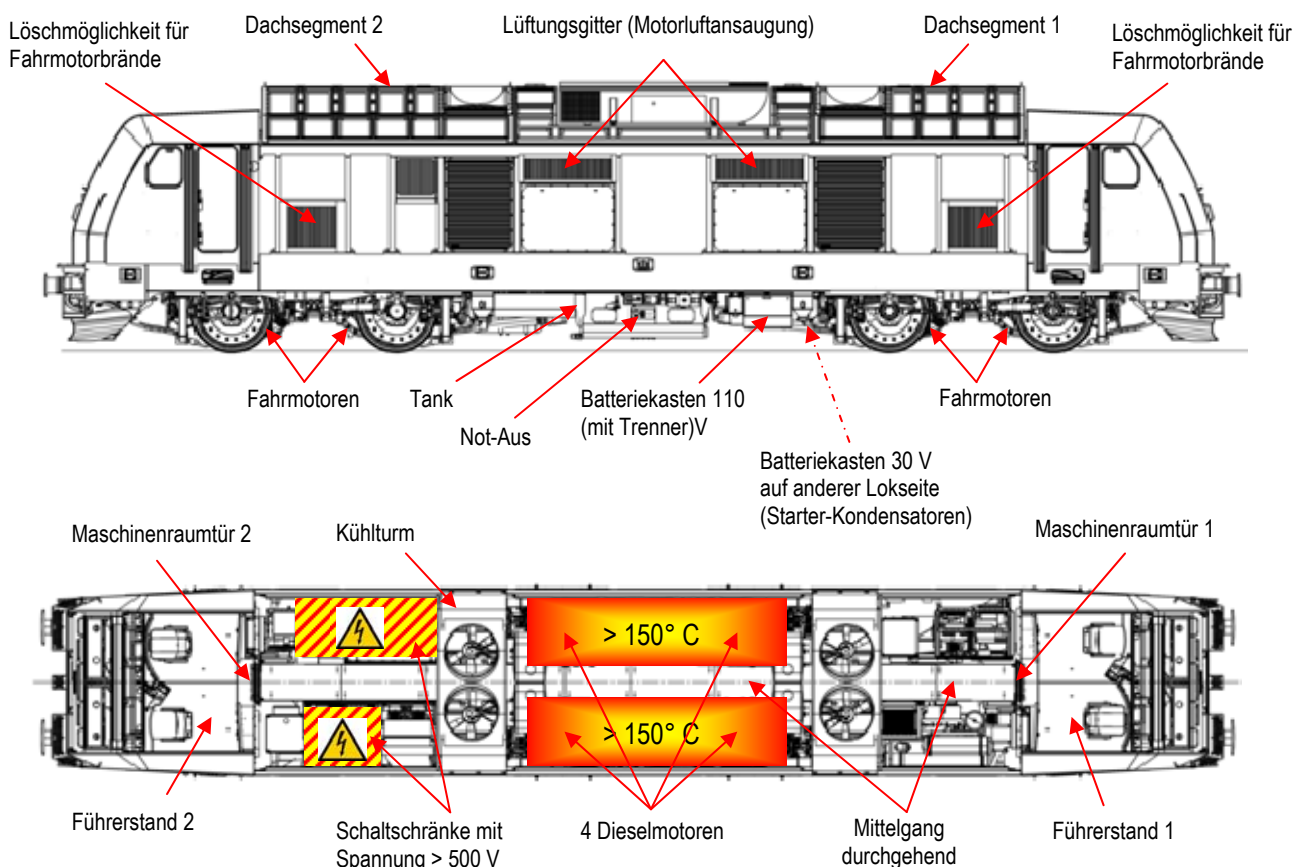


## Diesellokomotive

Baureihe **245**

### 1. Fahrzeugaufbau

#### ■ Fahrzeugansicht:



#### ■ Material der Wagenwände und des Daches: Verwendete Werkstoffe:

- Stahl: Rohbau, Drehgestelle, Stärke 2-20 mm
- Aluminium: Teile im Innenausbau (Schränke, Verkleidungsteile), Kabelkanäle, Dachsegmente, Batteriekästen, Laufbleche, Trennwände und Türen
- Kunststoffe: Teile im Innenausbau, Durchführungen

#### ■ Besonderheiten:

- Eindringen in den Maschinenraum über Fahrerstände vorgesehen. Möglichkeiten auch über das Dach (s. Fahrzeugansicht sowie unter Pkt. 2 Abschnitt „Dachsegmente“).
- Fahrzeug verfügt über 4 einzelne Dieselmotoren. Der „Not-Aus“ befindet sich mittig an der Seitenwand. Durch luftdichtes Abdecken der Motorluftansaugung (s. Fahrzeugansicht) kann der Motor gestoppt werden.

#### ■ Besonderheiten zu Löschangriffspunkten:

Fahrmotorbrand kann auch über die Lüftungsgitter im Seitenwandbereich bekämpft werden.  
Achtung: Maschinenraumbrand kann **nicht** über Belüftungsöffnungen bekämpft werden.

### 2. Rettungs- und Versorgungsöffnungen (nach Priorität)

#### ■ Türen:

Auf jeder Seite sind zwei Türen. Sie befinden sich auf Höhe der Führerstände. Die Führerstände sind über den Mittel- und Seitengang im Maschinenraum verbunden.

- **Notausstiege:** Nicht vorhanden

- **Fenster:**

Frontscheiben VSG, 15 mm; Öffnungswerkzeug: Feuerwehraxt oder Trennschleifer mit Steinscheibe.  
Seitenscheiben zur Rettung nicht geeignet.

- **Seitenwand unter Fenster:**

2,5mm Stahlblech; zusätzlich waagerechte 60mm „Z-Profile“ aus 3mm Stahlblech. Führerhäuser gedämmt und mit GfK oder AL verkleidet.

- **Dachsegmente (1 und 2):**

Dachsegment (Masse ca. 400 kg) kann entfernt werden.

Befestigung: 16 M16-Schrauben (demontieren), Abheben mit entsprechendem Hebegerät möglich.

### 3. Weitere Gefahren durch elektrischen Strom

- **Netz- und Hochspannung:**

Teilweise sind in den Schaltschränken Kondensatoren vorhanden. Hier sind auch nach dem Abrüsten des Fahrzeuges noch Restspannungen (bis 2 KV) vorhanden. Über eine Entladeeinrichtung sind diese Kapazitäten nach ca. 20 min abgebaut (Ausnahme sind die 30V Starter-Kondensatoren auf der linken Fahrzeugseite im Untergestell). Durch einen Brand oder einen Unfall kann die Entladeeinrichtung defekt sein. In diesen Fällen könnte, trotz abrüsten, noch eine Spannung vorhanden sein.

- **Batteriespannung: 110 V DC**

Die Lok verfügt über eine Bordspannung von 110 V DC über Batterien.

Um die Lok von dem Bordnetz zu trennen, wird der Batterietrenner auf der linken Fahrzeugseite neben dem Batteriekasten betätigt.

Dazu mit Bahnvierkant den Deckel öffnen und die Klappe mit den Sicherungen kräftig ziehen. Um Verletzungen zu vermeiden, Handschuhe, Schutzanzug und Gesichtsschutz getragen werden (s. Bild).



- **Achtung:** Bei abgestellter Lok Fremddanschluss beachten. Auch zweite Lok kann betroffene Lok mit Elektrizität versorgen (andere Lok abschalten!).

### 4. Brennbarkeit der Materialien

- Kabelisolation besteht aus halogenfreien Material.

### 5. Gefahren durch Flüssigkeiten und Gase

	Inhalt / Stoff	Mengenangabe	Besonderheiten
Kraftstoff	Diesekraftstoff	2700 l	
Schmiermittelkreislauf	Motoröl	4 x 70 l	(Caterpillar DEO ULS 15W40)
	Hydrostatiköl	4 x 33 l	
Kühlung . Dieselmotor Stromrichter Generatoren	Kühlmittel	4 x 70 l	(Caterpillar ELC)
	Wasser-Glykol	85 l	(Antifrogen N)
	Wasser Glykol	4 x 70 l	(Antifrogen N)
Radsatzgetriebe	Getriebeöl	4 x 4 l	
Batterie	Schwefelsäure	150 l	
Klimaanlage Führerstand	Kühlmittel R 134A	2 x 1 l	
Spurkranzschmierung	Schmierfett	max. 18 l	Locolub Eco; Behälter im Bremsgerüst
Luftbehälter	Druckluft	mehrere Behälter	max. 10 bar; im gesamten Fahrzeug

Weitere Schmiermittel sind in geringen Mengen im Fahrzeug enthalten!