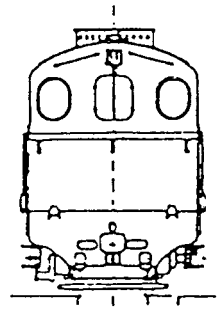


Die Brohltalbahn



*Mitteilungen der Interessengemeinschaft
Brohltal-Schmalspureisenbahn e.V.*

*22. Jahrgang
Nr. 1 / 2010*

Neue Perspektiven



Bergfahrt der offensichtlich gut ausgelasteten Gambrinusfahrt von Brohl nach Engeln am 17.10.2009 mit den Lokomotiven D5 und D2. Kurz hinter dem Heimatbahnhof sind nun nach den Freischneidearbeiten im Herbst des vergangenen Jahres wieder derartige Perspektiven möglich. Hoffen wir für unsere Brohltalbahn auf ähnlich gute Aussichten für 2010.

AUFARBEITUNG DER LOKOMOTIVE 11SM

Im Frühjahr 2009 wurde der Originalkessel durch die Firma MaLoWa von dem Fahrgestell der Lokomotive getrennt und nach Polen in das Werk der Firma Interlok verbracht, er dient als Vorlage für die Konstruktion des neuen Kessels.

Einige Formteile des Altkessels werden als Matrize zur Herstellung der neuen Stehkesselkumpelteile dienen. Der Kesselneubau unterliegt den aktuell gültigen EU-Regelwerken.

Die für die Firma Interlok zuständige polnische Behörde in Warschau erteilt somit alle Genehmigungen zum Bau und Betrieb des Kessels für den gesamten Bereich der Europäischen Union.

Die Konstruktion und Berechnung ist seit Ende des vergangenen Jahres abgeschlossen, und die entsprechenden Zeichnungen, Berechnungen und deren deutsche Übersetzung liegen uns vor.

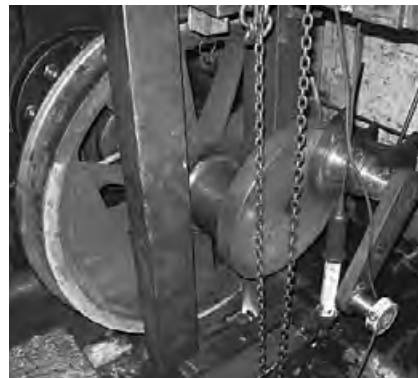
Diese Unterlagen haben wir umgehend unserer Aufsichtsbehörde, der Landeseisenbahnaufsicht des Landes Rheinland-Pfalz, zur Kenntnisnahme mit der Bitte um Anmerkungen bzw. Zustimmung vorgelegt, obwohl von dort, wie bereits oben erwähnt, keine Genehmigung für den Kessel ausgesprochen wird.

Dieser Arbeitsschritt dient lediglich dazu, die Landeseisenbahnaufsicht bereits jetzt in den Prozess einzubinden, da die Aufsicht über

den Betrieb der Lokomotive und damit auch des Kessels später in deren Zuständigkeit fällt. Anschließend werden die Unterlagen der zuständigen polnischen Behörde zur Genehmigung der Konstruktion für den Neubau vorgelegt.



Die erste und zweite Achse nach der Demontage im Ausbesserungswerk. Die Radsatzwellen müssen erneuert werden.



Abpressen der vierten Achse



Achslageraufarbeitung

Das Fahrwerk und die Aufbauten der Lokomotive sind bereits im Sommer 2009 komplett demontiert und besichtigt worden. Gemeinsam mit der Firma MaLoWa wurden Arbeits- und Instandsetzungspläne erarbeitet.

Nach der Demontage der Lokomotive kamen einige große Überraschungen ans Tageslicht. Im Laufe der Betriebsjahre wurden in unsere Lokomotive Bauteile ihrer längst verschrotteten Schwestern 10SM und 12SM eingebaut.

So gehörten die erste Achse ehemals zur 10SM, die dritte und vierte Achse ehemals zur 12SM. Diese Zuordnung konnte auf Grund von Stempelungen an den Radsatzwellen vorgenommen werden, welche jetzt zu Tage traten.

Da diese und die damit in Verbindung stehenden Bauteile zum Zeitpunkt des Einbaus in die Lok 11SM sich in jeweils unterschiedlichen Erhaltungszuständen im Vergleich zum Rest der Lokomotive befanden, wurden Anpassungen an die Originalbauteile durchgeführt.



Nur noch Schrott: Verschlissene Treib- und Kuppelzapfen

Bei der Überprüfung dieser Komponenten hat sich ebenfalls gezeigt, dass die drei vermeintlich identischen Lokomotiven 10SM, 11SM und 12SM doch nicht so gleich waren, wie bisher vermutet, was den Anpassungsarbeitsaufwand beim Einbau der Teile weiter erhöht hat.

Teilweise wurde dabei die Substanz der Bauteile soweit abgearbeitet, dass diese heute für die Wiederinstandsetzung leider nicht mehr verwendbar sind.

Wir haben lange überlegt und uns schweren Herzens, verbunden mit entsprechenden Mehrkosten, für die ursprünglich nicht geplante Erneuerung aller Radsatzwellen, Achs- und Treiblagernschalen sowie Treib- und Kuppelzapfen entschieden. Ebenso



Der Rahmen vor der Zerlegung.



gemessen und ausgerichtet. Die Achswellen wurden neu hergestellt, vor dem Aufpressen der Radkörper auf die Achsen wurden die Radkörper zuvor umfangreich instandgesetzt.

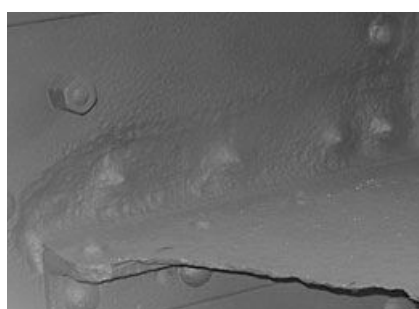
Die neuen Radreifen werden zu Beginn des Jahres 2010 unmittelbar nach dem Zusammenpressen der Radsätze aufgezogen.



Die Bilder zeigen Frostschäden am Hochdruckschieber (oben), das Vermessen der Kreuzkopfgleitbahnen (Mitte) und die verschlissenen Stangenlager-Stellkeile. Viele Teile müssen neu gefertigt werden.

wird nach Frostschäden vergangener Jahrzehnte die Erneuerung zweier Schieberkörper notwendig sein. Auch die Kolben und Kolbenstangen sind weit unter das vertretbare Maß abgenutzt, eine genaue Analyse und Lösung zur Reparatur steht noch aus.

Zum Jahreswechsel befanden sich die beiden Rahmenteile in der Instandsetzung, die Kreuzkopfgleitbahnen sind aufgearbeitet, neu ein-



Das Bild oben zeigt den Vorderwagen mit der oberen und unteren Kreuzkopfgleitbahn.

Die Versteifungsbleche der Rahmenkonstruktion weisen erhebliche Korrosionsschäden auf, wie hier unter dem Führerstand (Bild unten).

Alle Achslagergehäuse sind repariert und die sich im Januar in der Neufertigung befindlichen Lagergehäuse werden umgehend eingepasst.

Sobald die Radsätze in die Rahmenteile eingebaut sind, wird mit der Instandsetzung bzw. Erneuerung der Triebwerks- und Steuerungsteile begonnen.

Text und Fotos: **Harald Zimmer**

