

Liebe I K-Freunde!

Unsere 5. Ausgabe hat den Kessel als Schwerpunktthema.

Auf der Titelseite zeigen wir Ihnen aktuelle Bilder von der Fertigung des Kessels für die IK Nr. 54 aus dem Dampflokwerk in Meiningen

Gefertigt wurde der Kessel auf der neuen Kesselschweißanlage des Dampflokwerks. Wir freuen uns mit dem DLW, dass mit einem symbolträchtigen Stück wie dem Kessel der IK Nr. 54 die neue Anlage ihre Feuertaufe bestanden hat und wünschen weiterhin viele erfolgreiche Schweißgänge!

Auf die technischen Details der Kessels gehen wir in der Fortsetzung unserer kleinen Technikkunde auf Seite 4 näher ein.

Fortsetzung findet ebenfalls die kleine Serie zur Geschichte der Einsätze der IK in Sachsen. Diese finden Sie auf Seite 2.

Die Bombardier Transportation GmbH — einen unserer Premiumpartner — stellen wir Ihnen auf Seite 3 vor. Wir bedanken uns für die Unterstützung durch Bombardier, durch unsere Projektpartner und Spender und natürlich durch Sie, liebe Leser,

Danke! sagen
Ihre I K-Reporter

Vor Ort in der IK-Kesselschmiede



oben: letzte Innenarbeiten am Langkessel
Mitte: Feuerbüchse gefertigt und bereit zum Einpassen
unten: Langkessel mit eingefügter Feuerbüchse

IK-Geschichte - früherer Einsatz in Sachsen (Teil 2)

Parallel zur für 1884 geplanten Fertigstellung weiterer Sekundärbahnen mit 750-mm-Kleinspur bestellten die Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen (K.Sächs.Sts.E.B.) Ende 1883 bei der Sächsischen Maschinenfabrik vormals R. Hartmann AG in Chemnitz (SMF) insgesamt elf weitere Lokomotiven der späteren Gattung I K.

Die SMF stellte sie in zwei Losen fertig: Die Loks 7 bis 11 (Fabriknummern 1329 bis 1333) im ersten Quartal 1884 sowie die Loks 12 bis 17 (Fabriknummern 1365 bis 1370) Anfang des ersten Halbjahres. Alle Maschinen trugen bei Auslieferung noch Kegelschornsteine (Hohlfeld'sche Funkenfänger) und kleine, runde Sandkästen, welche erst später gegen größere, eckige ersetzt worden sind, während die alten Schlote zylindrischen bzw. herkömmlichen Kobel-schornsteinen wichen.

Im Jahr 1884 nahmen die K.Sächs.Sts.E.B. den Verkehr auf insgesamt vier Schmalspurbahnen auf:

am 15. September 18 km von Mügeln nach Großbauchlitz (am 2. November 1884 bis Döbeln verlängert)

am 16. September 17 km von Radebeul nach Radeburg (RRg-Linie)

am 17. Oktober 20 km von Klotzsche nach Königsbrück

am 11. November 14 km von Zittau nach Markersdorf

Die Gesamtlänge aller Kleinspurbahnen betrug im Königreich damit gerundete 108 km. Auf der RRg-Linie wurde der Betrieb mit den Lokomotiven 11, 12 und 13 aufgenommen. Bis 1896 blieben diese Maschinen auf dieser Strecke.

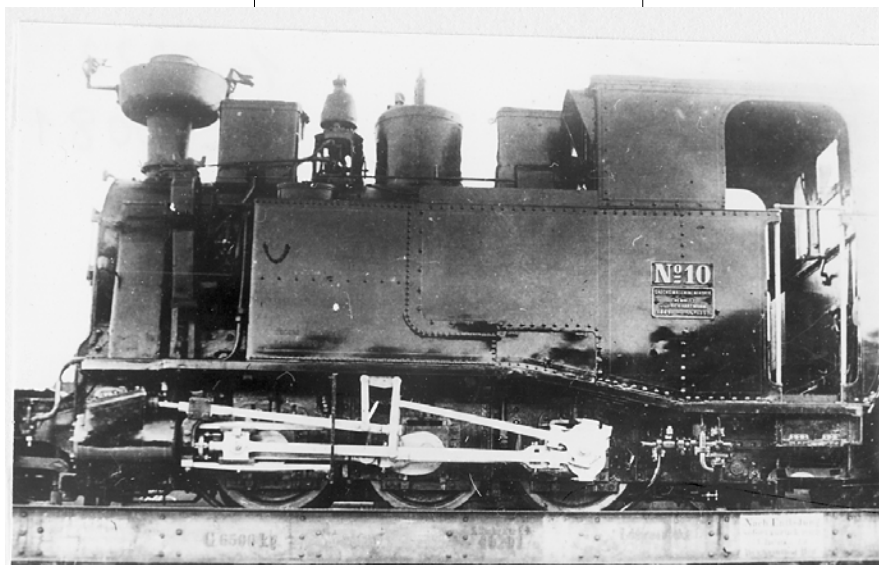
Zur Erstausrüstung der Zittauer Linie gehörten die I K 7, 9 und später 16.

Auf der Linie nach Großbauchlitz nahmen die K.Sächs.Sts.E.B. 1884 die Lokomotive 10 in Dienst, auf der Strecke nach Königsbrück zählten die Loks mit den Betriebsnummern 14, 15 und 16 zu den in den ersten Betriebsjahren eingesetzten Maschinen.

Im Jahr 1885 lieferte die SMF weitere drei, im Jahr 1886 weitere fünf I K an die Staatsbahnen. Mit ihnen gelang es, den Lokomotivbedarf nach der Eröffnung der Linien von Oschatz nach Mügeln (am 7. Juli 1885), von Mosel nach Ortmannsdorf (am 1. November 1885), von Potschappel nach Wilsdruff (am 1. Oktober 1886) sowie von Wilischthal nach Thum (am 15. Dezember 1886) abzudecken.

Nicht alle der acht neuen I K absolvierten dabei ihren Werkanlauf auf einer der neuen Linien, sondern kamen oft zunächst auf bereits bestehende Bahnen, so z. B. nach Hainsberg, Klotzsche oder Zittau.

Aus der Anfangszeit der sächsischen Schmalspurbahnen sind zahlreiche Entgleisungen überliefert. Die Ursachen dafür lagen meist im sehr schwachen Oberbau oder gar im Schabernack von Jugendlichen begründet. Trotzdem machte sich die Generaldirektion der Staatsbahnen über eine Verbesserung der Lauf-eigenschaften der kleinen C-Kuppler Gedanken. Doch darüber lesen Sie im Teil 3!



IK Nr. 10

Herzlichen Dank unseren

BOMBARDIER



HÖRMANN
Engineering



RÖVERBRÖNNER
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft | Steuerberatungsgesellschaft

Bombardier Transportation Görlitz Eine sächsische Erfolgsgeschichte

Bombardier Transportation, die Bahnsparte des kanadischen Konzerns Bombardier Inc., hat seinen weltweiten Hauptsitz in Berlin und ist in 60 Ländern vertreten. Über 100.000 Schienenfahrzeuge von Bombardier sind rund um den Globus unterwegs. Als Weltmarktführer in der Schienenverkehrstechnik bietet Bombardier Transportation das umfassendste Produktportfolio.

Die Bombardier Transportation GmbH unterstützt als Premiumpartner das IK-Projekt.

Bombardier Transportation in Görlitz



Der Standort Görlitz der Bombardier Transportation ist zu dem an den Aktivitäten zum Neubau der I K mit Engineeringleistungen, Materialbereitstellungen und mit der Fertigung von Rahmenteilen beteiligt.

Seit 1849 werden im Görlitzer Waggonbau Schienenfahrzeuge gebaut. Mit der erfolgreichen Entwicklung von Triebfahrzeugen, Doppelstockwagen und Drehgestellen schrieb das ostsächsische Unternehmen ein Stück Ei-

senbahngeschichte. Seit 1948 wurden über 16.300 Schienenfahrzeuge (davon über 6.700 Doppelstockwagen) an verschiedene Bahnverwaltungen im In- und Ausland geliefert. Seit 1998 gehört der Standort Görlitz zur Bahnsparte von Bombardier.

Das heutige Werk der Bombardier Transportation ist der größte industrielle Arbeitgeber der Stadt und ein stabiler Standort im international aufgestellten Konzern Bombardier.

Seit 1990 wurde der Görlitzer Waggonbau von Grund auf restrukturiert und modernisiert. Innovative Technologien und Fertigungsabläufe sind Basis, Spitzenprodukte auf dem nationalen und internationalen Markt zu platzieren.

Die Kernkompetenzen des Werkes liegen im Bau von Wagenkästen aus Aluminium, Schwarzstahl und rostfreiem Stahl sowie im Bau von Komplettfahrzeugen, insbesondere Doppelstockwagen.

Die Produkte des Waggonbaues Görlitz

Die 1992 neu entwickelten und den Kunden- sowie technischen Anforderungen ständig angepassten modernen Doppelstockwagen bewähren sich bei der Deutschen Bahn AG. Auch die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen setzt auf Doppelstöcker aus Görlitz. Doppelstockwagen der neuesten Generation fahren zudem in Dänemark,

Luxemburg und Israel und ab 2009 auch in Polen.

Die Doppelstockwagen haben eine hohe Transportkapazität und erfüllen optimal die Anforderungen im Nah- und Regionalverkehr. Sie sind in vielen Regionen wichtiger Baustein innovativer Verkehrskonzepte. Die klimatisierten Fahrzeuge haben einen hohen Fahrgastkomfort mit großzügigen Mehrzweckflächen, behindertengerechten Einrichtungen und natürlich kundenspezifische Sonderausstattungen.

In laufender Produktion sind derzeit Doppelstockwagen für die Deutsche Bahn AG und die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen.

Mitte dieses Jahres ist die Fertigung von lackierten Rohbauten Doppelstockwagen für die Niederländischen Staatsbahnen angelaufen.

Im Bereich der einstöckigen Fahrzeuge war Görlitz mit dem Bau der Stahl-Rohbauten an der Fertigung von Fahrzeugen LVS Marschbahn für Connex, Nord-Ostseebahn beteiligt.

Als europäisches Kompetenzzentrum der Bombardier Transportation für die Verarbeitung von rostfreien Stählen fertigt das Werk Görlitz für den rumänischen Bahnbetriebsbetreiber Metrorex Wagenkastenbaugruppen für die Metro Bukarest, Stainless Steel-Rohbauten für Elektrotriebzüge für verschiedene schwedische Verkehrsunternehmen und in naher Zukunft einen Teil eines Großauftrages von U-Bahnwagen und flat packs für Metro Delhi.

Weitere Informationen: www.bombardier.com (weiter zu Transportation)

Premiumpartnern:



Alles im grünen Bereich. Alles.



Kleine IK-Technikkunde (2): Der Kessel



„Der Kessel besteht aus den Hauptteilen: Hinterkessel, Langkessel u. Rauchkammer.

Die Dampfdrücke betragen bei den Länderlokomotiven 12 bis 14 kg/cm², bei Einheitslokomotiven im Allgemeinen 14 bzw. 16 kg/cm².

..., dass neue Kessel jetzt geschweißt werden, d.h. dass alle Verbindungen die bei dem früher üblichen, genieteten Kessel durch Vernieten, Einwalzen oder Einschrauben hergestellt wurden, durch Schweißverbindungen ersetzt sind.

Der größte Teil der Heizfläche ist in Form von Rohren in dem Langkessel untergebracht, der aus mehreren einzelnen zylindrischen und auch koni-

schen Kesselschüssen mit kreisrundem Querschnitt besteht.

Die Blechdicke richtet sich nach Dampfdruck, Kesseldurchmesser und Kesselbaustoff.

Nach vorn wird der Langkessel gegen die Rauchkammer durch die Rauchkammerrohrwand abgeschlossen. Diese wird aus Stahl mit Umbug gepresst und entweder in den Langkessel eingeschoben oder vor den Langkessel gesetzt. Beim geschweißten Kessel wird eine ebene Rohrwandplatte in einen T-förmigen Ring eingeschweißt.

Auf einem, meist dem hinteren Kesselschuss sitzt ein Dampfdom, der mit dem Kes-

selinneren über einen Kesselausschnitt in Verbindung steht und den Regler enthält.

Der Hinterkessel besteht aus dem Stehkessel und der Feuerbüchse. Die Wände sind je nach Kesseldruck 14 bis 18 mm dick.

Die Rauchkammer wird im wesentlichen aus Rauchkammerrohrwand, -mantel, -türwand und -tür gebildet.

... In die Rauchkammer werden während der Fahrt glühende Brennstoffteilchen übergerissen die von Zeit zu Zeit abgelöscht werden müssen.“

aus: Niederstrasser, Leitfaden f. d. Dampflokotivdienst Nachdruck der 9, unveränd. Aufl. v. 1957 durch DGEg, S. 122 ff.

sä. IK Nr. 54:

Kessel:
geschweißt

Dampfdruck:
15 bar

Gewicht:
ca. 3 t

Spendenstand für die IK Nr. 54 Jeder Beitrag und jede Sachleistung zählt!

Aktueller Spendenstand:

481.953,27 Euro
(Stand 01.10.2007)

Herzlichen Dank
allen Spendern!

Unser Spendenstand für die I K Nr. 54 wächst erfreulich an. Wir danken allen Spendern für die Unterstützung des Neubaus der I K Nr. 54, denn trotz aller Hilfsangebote wie z.B. für Führerhaus und Kessel braucht die Realisierung Geld.

Die vielen Spender machen es uns leider unmöglich, alle hier zu erwähnen.

Wir haben uns deshalb entschlossen, im Web eine Spenderliste zu veröffentlichen. Die Liste finden Sie unter: www.ssb-sachsen.de/eink-spenderliste.

Selbstverständlich erhalten alle Spender eine Spendenquittung, die beim Finanzamt vorgelegt werden kann.

Wir brauchen auch weiterhin Ihre Unterstützung. Bitte spenden Sie zu Gunsten der neuen I K Nr. 54 auf folgendes Sonderkonto:

Konto 4000 900 20
der Dresdner Bank Dresden
BLZ 850 800 00
Betreff: I K

Bitte geben Sie für die Zusendung der Belege Ihre Adresse an, um uns so Rechercheaufwand zu vermeiden.

Impressum

VSSB Verein zur Förderung Sächsischer Schmalspurbahnen e.V.,
Bautzner Str. 17, 01099 Dresden
Tel. (03 51) 21 36 71 - 00, Fax: -10, www.ssb-sachsen.de,
Herausgeber: B. Finger, Th. Moldenhauer, Dr. A. Winkler
Red.: A. Marks, Th. Moldenhauer/VSSB (Leitg.), J. Müller, I. Neidhardt
Kostenloses Mail-Abo und Leserbriefe unter: info@ssb-sachsen.de