

15./16. Juni

Auch dieses Datum verdient im Rahmen dieser Meldung erwähnt zu werden! Das **BEM Bayer. Eisenbahn-Museum Nördlingen** feierte den **Fünfzigsten!** Wer eine oder gar mehrere Modell-„Dampfer“ am Leben erhält, kann evtl. erlauben, was es auch für einen nicht kleinen Club mit Hunderten von Ehrenamtlichen bedeutet, **10 Dampflokomotiven** unter Dampf vorführen zu können! Und das gelang den „Nördlingern“ an diesem Wochenende.

Ein unerwartetes „highlight“ war sicher die Wiederinbetriebnahme einer kleinen **Dampfspeicherlok** (Krauss & Co 1912), die Jahrzehntelang (bis 1973) Kohlewagen zum (München)-Schwabinger Krankenhaus zu schleppen hatte.

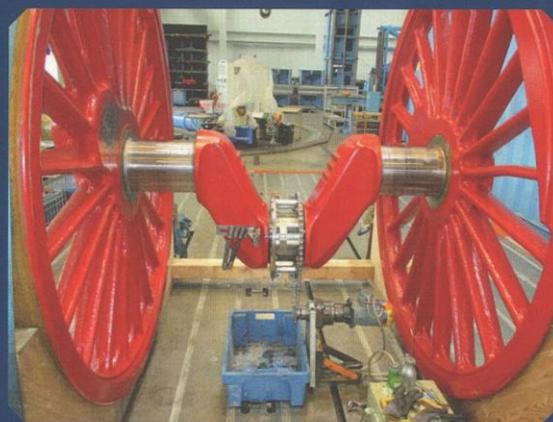
Nachdem das BEM drei betriebstaugliche Schnellzugdampflok (bayer. S 3/6, 01 066 und 01 180) einsatzfähig unterhält, wurde die Freude von einer **unerfreulichen Nachricht** überlagert, dass die nun seit Jahrzehnten fast ununterbrochen im Einsatz befindliche 01 118 der „Frankfurter“ den Augen der Eisenbahnfreunde offenbar für alle Zeit entzogen werden wird! Ein privater Oldtimer-Sammler aus dem Sauerland habe die Lok (mit abgelaufenen Fristen) gekauft, und die Lok werde zusammen mit anderen (wertvollen) Oldtimern fortan in einer unzugänglichen Halle „aufbewahrt“!

Der deutsche Schnellzugdampf „geht an Krücken“! Für Außenstehende völlig unerwartet kam die Meldung im Frühjahr, dass die „ex-Seidensticker“-01 150 **neue Radreifen** auf den sechs Treib/Kuppelrädern brauche. Im Zuge des Abdrehs von Flachstellen bzw. Ausbrüche würde das Grenzmaß unterschritten, so dass es zu einer Neubeifung keine Alternative gäbe. Bekanntlich musste schon im September 2018 das „Rennpferd“ 18 201 wegen abgelaufener Kesselfristen „auf unbestimmte Zeit“ abgestellt werden.

Tröstlich: Nicht mehr 2019, aber – vielleicht – 2020 ...

... könnte es so weit sein, dass die Aktiven um Jürgen und Sandor Nicklich es schaffen, die Öl-gefeuerte **01 1104** wieder zum Laufen zu bringen! Es ist eine der Loks, die der englische „Lok-Fan“ Dr. Peter Beet für ein vorgesehenes Museum für einige Jahre in England hatte. Schon 2017 wurde die tonnenschwere Kropfachse von Krefeld zu Metalock nach Norderstedt geschafft. Die Firma gilt als der Spezialist für die Bearbeitung von Kurbelwellen und -zapfen! Schaut man sich im Web die Fotos von der „zusammensetzbaren“ Rundschleifmaschine und eine nach der gleichen Methode gebaute „Drehmaschine“ an, bleibt nur Staunen, dass es mithilfe (über Gliederketten antriebener) Drehmeißel und Schleifscheiben möglich war, die Ungenauigkeiten und Unrundheiten der Lauffläche zu korrigieren, was bei anderen Maschinen dieser Baureihe mangels passender Anlagen bisher offenbar unterbleiben musste. Auf Anfrage bei Metalock und der EWK-Krefeld war zu erfahren, dass vor dem eigentlichen Rundschleifen der Lauffläche erst Fluchtfehler an den (Kropfachs)-**Flanken** korrigiert werden mussten. Das „Un-Runde“ der Lauffläche selbst hätte „nur“ 0,5 mm betragen. Wer auf die Idee kam, dies auf so eine Art zu korrigieren, verdient ein

ganz dickes Lob, das wir uns in Richtung der beiden Fachfirmen zu schicken getrauen! Ein ähnliches (spätes) Lob verdienen auch die Werkmeister und Schmiede bei Maffei und Esslingen, wenn sie vierzig, ja fünfzig Jahre eher Achsen mit zwei Kröpfungen in den S 2/6, S 3/6, IVh oder C so „klasse“ hinbekommen haben, dass diese Schmiedeteile größtenteils viele hunderttausend, teilweise sogar Millionen von Kilometern durchgehalten haben. Herr Th. Huhn von der EWK ist sich sehr sicher, dass die Kropfachsen aus einem Stahl von der Güte St 60 geschmiedet wurden.



Die Bearbeitung der Kropfachse bei Metalock (Werkfoto Metalock)

Wer Details der Wiederaufarbeitung der wahrlich nicht kleinen Lok sehen möchte, sei auf die Web-Seite „Projekt Faszination Dampf e.V.“ verwiesen. Dass solche „Sonderarbeiten“ die Aufarbeitung einer so vierteiligen Lok verzögern, sollte nicht wundern. Waren für die Instandsetzungsarbeiten in der **EWK Krefeld** anfangs gerademal 70 Wochen veranschlagt worden, werde an der Lok jetzt bereits seit **4 Jahren** gearbeitet.

Apropos Fluchtfehler! Freunde, es hat den Anschein, dass wir uns in „guter Gesellschaft befinden“, wenn sich (auch) Dampfmodellbauer ertappen, wenn die Gleitbahn und die Kolbenstange nicht hundertprozentig fluchten und – klemmen! Das präzise Ausrichten von **fünf Fixpunkten** (Kolben, Kolbenstange, Stopfbüchse, Kreuzkopf und Gleitbahn) erfordert viel Genauigkeit. Außer dem beschriebenen Fluchtfehler bei den 01.10 sind mir noch zwei Fälle (eine P 8 und eine 41er) bekannt, wo die Gleitschuhe in einem Kreuzkopf erstaunlich rasch verschlissen waren – wegen Fluchtfehler der Gleitbahn!

Es hat den Anschein dass die obige Bezeichnung „auf **Krücken**“ für einen Teil der erhaltenen ex-TEE-Triebwagen Vt 11.5 sogar zu milde beschrieben wäre. Für den viele Jahre im Bahnpark Augsburg z.T. als Restaurant benutzten Vt 11.5-Triebzug hatte sich bis Sommer kein Käufer gefunden. Was erstaunt: Die Chassis der insgesamt 12 Wagen zeigen **keine Rostschäden!** Sie sind aus – Alu, und hätten die nicht wenigen Jahre ungeschützt im Freien erstaunlich gut überlebt. Es gäbe sogar eine „amtliche Lauffähigkeitsbescheinigung – nur keinen Käufer! Das