

Letzte Aktualisierung zur Aufarbeitung der P8

Ein letztes Hallo aus der Werkstatt, denn es ist geschafft.

Damit es jedoch keine Lücken gibt, hier der Abschlußbericht.

Entgegen der Ankündigung des letzten Berichtes wurde der Kessel schon beim ersten Aufsetzen auf den Lokrahmen abgesetzt und dort gelassen. Alle Bohrungen – z.B. Verschraubung der Rauchkammerstütze mit der Rauchkammer, Schweißungen, Schleif- und Anpassungen haben wir an Ort und Stelle durchgeführt. Nach dem Aufsetzen des Kessels wurde auch das Führerhaus aufgesetzt. Der Kessel war bereits mit dem Dampfsammelkasten und eingeschweißten Rohren gekommen. Vor dem Aufsetzen haben wir unser Bestes gegeben und schon die Stehkesselblechverkleidung mit Isolierung und das Reglergestänge mit Regler und Reglerbock angebaut. Vielmehr ging nicht, da der Kessel noch angehoben werden mußte.

Zurück zum Aufsetzen: die Verschraubung der Rauchkammerstütze mit der Rauchkammer wurde von den Schlossern der Firma Malowa durchgeführt. Man sah sofort, dass sie Übung mit diesen Sachen haben.

Von uns wurden die Überhitzerelemente überprüft und abgedrückt. 4 Stück mussten neu angefertigt werden.

Danach ging alles Schlag auf Schlag, Überhitzerelemente einbauen und anschließen, Speise- und Luftpumpe anbauen, Sanddom, Luftpumpe, Oberflächenvorwärmer, Rohre, Rohre und Rohre angebaut.

Selbstverständlich auch alle Teile die eine Dampflok zum Betrieb benötigt wie z.B. Ölpöttchen, Tropfbecher, Entwässerungen, Ablasshähne, Verteiler, Ventile und eben alles was gebraucht wird. Unserem alten Wunsch folgend, die 38 2267 in den Auslieferungszustand zurück zu bauen, planten wir die lackierten Bundmetalle zu entfärben und nur mit einer Schutzlackierung zu versehen. Daher sind die Wasserstände, Reglerbock, Ventile und die meisten Leitungen „naturbelassen“.

Nach und nach wurde in monatelanger Arbeit der Führerstand wieder als solcher aufgebaut. Genauso unermüdlich wie wir waren auch unsere Elektriker am Werk um alles Elektrische wieder auf den neuesten Stand zu bringen und anzuschließen. Am liebsten hörten wir immer: Elektrisch ist alles in Ordnung. Es war wirklich eine super gute und schnelle Arbeit.

Einen ganz besonderen Dank geht auch an unsere 1-Euro-Kräfte die in wirklich schweißtreibender Angelegenheit den Domdeckelsitz eingeschliffen haben. Der Domdeckel selber ließ sich recht schnell einschleifen, aber der Sitz hat sich etliche Stunden geweigert in Form bringen zu lassen.

Viele Male mußte der Einschleifring abgenommen werden bis es endlich so weit war.



Anbau des Luftpessels



Anbau der Speisepumpe

Gleichzeitig haben wir auch noch den Kessel und das Fahrwerk mit all ihren Einzelteilen fertiggestellt. Nach diesem ganzen Anbau sah die Lok schon wieder wie eine solche aus.

Jetzt ging es daran Einzelkomponenten wieder zu verbinden und funktionsfähig zu machen.

Luftbetriebene Teile wie auch die Bremsanlage konnten wir mit Druckluftfremdeinspeisung auf Funktion testen und einstellen. Es gab eine Menge zum Einstellen! Manchmal sah man überhaupt kein vorankommen mehr, aber es wurden immer weitere Sachen angeschlossen und einer Funktion unterzogen.

Die überholten Druckausgleicher und Luftsauger haben wir auch angebaut und überprüft.

Dann kam der Tag an den wieder die Schlosser der Firma Malowa zu uns stießen. Sie fertigten an Ort und Stelle die Ein- und Ausströhmrohre an, brannten die Durchgangslöcher in die Rauchkammer und bauten einen Feuerschirm in unserer Feuerbüchse ein. Alles verlief nach Plan. Leider konnten die alten Bleche zur Rohrdurchgangsverkleidung nicht mehr angebaut werden und so mussten neue angefertigt werden.

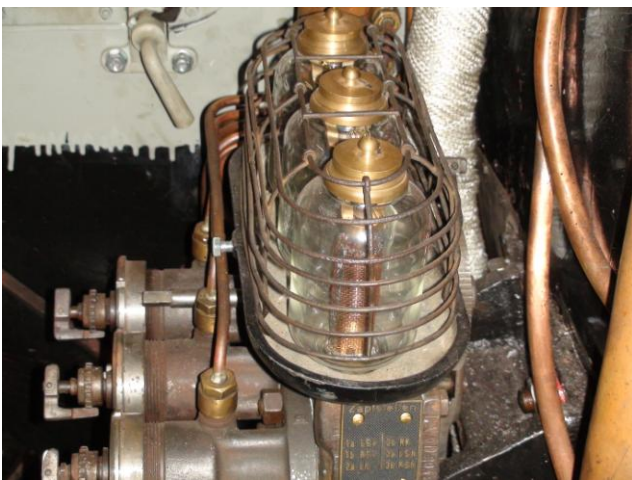
Wir setzten das Blasrohr ein und richteten es aus, danach konnte der Schornstein wieder einmal aufgesetzt und verschraubt werden. Kurz danach erhielt das Blasrohr auch die Blasrohrstütze.

Es stellte sich heraus dass der alte Funkenfänger nicht mehr passte. Also musste ein neuer Funkenfänger nach den jetzigen Vorgaben konstruiert und angefertigt werden.

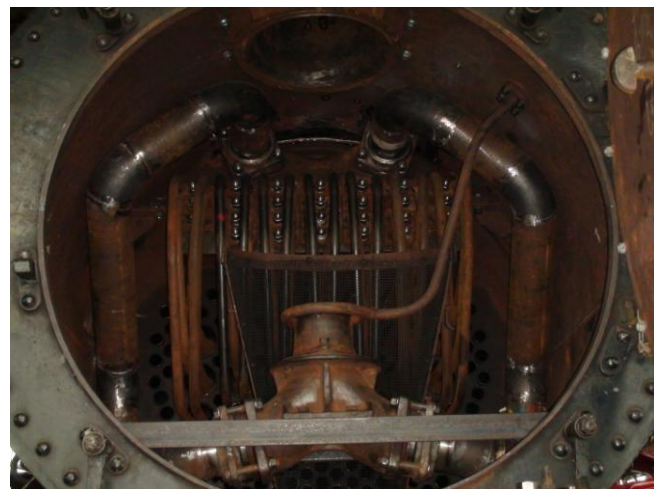
Als Bauteile wurden noch die Spurkranzschmierung, Gestras, Pralltöpfe und Ölsperren angebaut.

Auf dem Führerstand mussten wir den Lokführersitzplatz ausbauen da die neue PZB 90 Anlage viel Platz in Anspruch nimmt. Jetzt haben wir allerdings die komplette Anlage mit allen Rohren, Verteilern und Anschlüssen auf der Lok untergebracht so dass wir im Tender mehr Platz haben. In

Kürze werden wir uns auch was für die Lokführer zum sitzen einfallen lassen. Es wurde der Michalköler wieder eingebaut – ein komplett überholter und super funktionierender – der die Ölversorgung der Zylinder und der Schieber sicherstellt. Nachdem auch die Ölleitungen und die dazu gehörenden Ölsperren angebaut waren, wurden die Leitungen mit Öl gefüllt. Das nahm 2 ½ Stunden in Anspruch.



Der Michalköler vor der Erstbefüllung



Kessel mit Überhitzern, Blasrohr, Bläser, Ein- und Ausströhmrohre

Da die Lok in einem sehr weit fortgeschrittenen Zustand war konnten wir uns erst mal um den Tender kümmern. Die Drehgestelle wurden aus Zeitgründen bei der Firma EWK komplett zusammengebaut und uns einsatzfertig zur Verfügung gestellt. Nach kurzer aber intensiver Arbeit wurde der Tendaraufbau auf die Drehgestelle abgesenkt. Das klappt recht schnell. Nun stand auch das letzte Teil wieder auf seinen eigenen „Füße“ Dann ging auch hier das Verschrauben und Versplinten los. Die Luftleitungen, Heizleitung und die Bremsanlage wurden wieder zusammengebaut. Unsere Elektriker sorgten auch gleichzeitig am Tender für eine tadellos funktionierende Stromführung.

Um unnötige Biegungen und Längenmeter der Wasserleitung zur saugenden Strahlpumpe zu verkürzen haben wir die Rohre entfernt und wollten etwas Neues konstruieren. Damit wir nicht ständig zwischen Tender und Lok hin und her rennen mußten haben wir kurzerhand den Tender zum Maße nehmen hinter die Lok gerollt. Von einigen wurde das zwar schon als Hochzeit bezeichnet, (Hochzeit = feste Verbindung zwischen Lok und Tender) jedoch erfolgte die Scheidung schon knapp eine Stunde später nachdem wir alle Maße hatten.

Die eigentliche Hochzeit fand ganz unspektakulär am 6. Oktober statt.



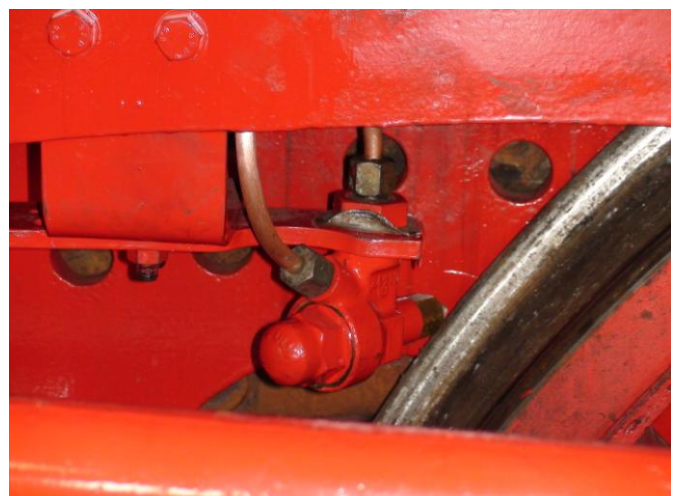
Tender Minuten vor dem Aufsetzen



Noch sind sie getrennt



Unsere saugende Strahlpumpe Bauart Strube



Eine der Spurkranzschmierungen



Tender beim Einachsen



Nun steht er wieder auf seinen eigenen Füßen (Rädern)

Zum Schluss bearbeiteten wir alle Stangen, Stangenfenster und Lager und bauten diese an. Danach wurde die ganze Lok auf ihre Funktion hin Stück für Stück untersucht, Auffälligkeiten beseitigt und alle Lager, Ölpöttchen und Ölbehälter mit frischem Öl gefüllt. Der Tender wurde zum ersten Mal wieder mit Kohle und Wasser gefüllt. Abends stellten wir fest dass der Führerstand zu dunkel war und die Führerstands Lampen noch nicht von den Elektrikern fertig gestellt worden sind. Also kam unsere Elna zum Zuge. Wir borgten uns ihre Lampen kurzfristig aus.



Sieht schon fast wieder wie ein Führerstand aus



Elektrisch ist alles in Ordnung.....

Dann kam der Tag des ersten Anheizens. Zugegen waren ein Sachverständiger, Firma EWK, Firma Malowa und unsere Wenigkeiten. Am ersten Tag wurde der Kessel ganz langsam auf 8 Bar gebracht und spät nachmittags wurden alle Dampfleitungen durchgeblasen um die Rohre von allem zu befreien was zum Betrieb da nicht hinein gehört. Abends wurde dann noch der Schieber angebaut und mit der Schwinde verbunden. Am nächsten Tag sollte es dann so früh wie es geht eine

Probefahrt gemacht werden. Geplant waren so ca. 10 Uhr, aber es dauerte dann doch noch bis zum frühen Abend bis wir nach harter Arbeit endlich so weit waren mit unserer Lok die ersten Schritte zu versuchen.

Alle hatten ihr O.K. gegeben und so bewegten wir zum ersten mal nach 3 Jahren wieder den Regler um unsere Lok durch eigene Kraft vorwärts zu bringen. Wir waren alle bis aufs äußerste gespannt um sofort einen Fehler zu bemerken. Doch nach einer kräftigen Dampf Wolke bewegte sie sich wirklich langsam und sicher vorwärts. Was für ein Gefühl !!



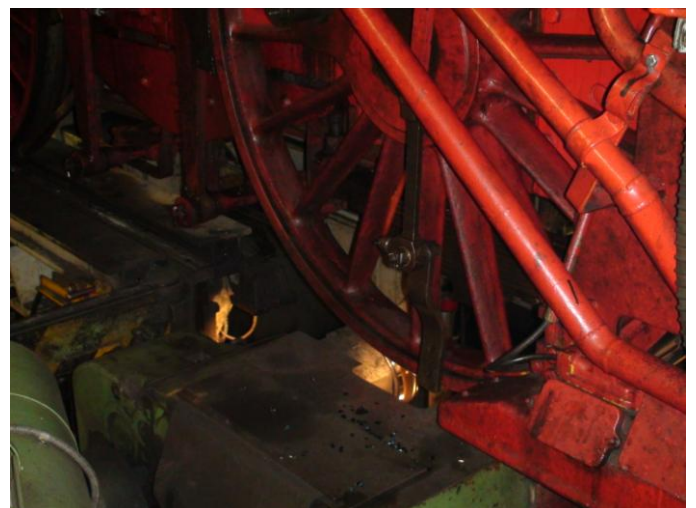
Die ersten Gehversuche



Dampf machen geht schon



Waschhalle oder Stangen Montagehalle in Seelze

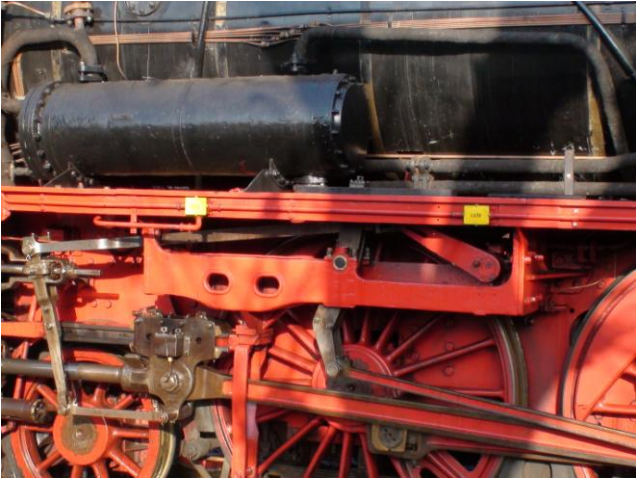


Auf der Unterflurdrehbank

Zuerst nur vor dem Lokschuppen bis zur Drehscheibe und danach bis auf das Gleis 42 – unser Führerstandsmithfahrgeleis. Mehrmals im Museum auf und ab gefahren und alles lief so problemlos als wäre sie nie zerlegt worden. Dann wollten wir es wissen und haben uns einen Fahrplan von Hattingen bis nach Essen besorgt. Mit unserer V100, 2 Wagen und unserer P8 ging es dann nach Hattingen. Wegen der noch nicht abgenommenen PZB Anlage musste die V100 vorne am Zug bleiben, aber wir haben die Antriebskraft erzeugt. Es wurde die Ausfahrt gezogen und los ging es. Diese Strecke ist mit 70 km/h zugelassen und diese erreichten wir auch in kürzester Zeit. Wir glaubten uns schon an das Ziel unserer Träume als wir kurz vor Essen erfahren mussten wo es noch ein Problem gab. Also wieder zurück ins Museum und noch einmal nacharbeiten. Schon 3 Tage später ging es wieder zur Probefahrt. Diesmal war es die Strecke von Essen nach Bochum, die mit 120 km/h zugelassen ist. So konnten wir unsere Höchstgeschwindigkeit von 100 Km/h ausfahren was auch ohne Mühe klappte. Damit hatten wir die erste Abnahme für unsere Lok. Alle weiteren Abnahmen bis auf die PZB wurden nach und nach erhalten. Für unsere Lok bestand die Auflage als erste Fahrt zum Radsatzabdrehen zu fahren. Das wurde dann am 19. bis 21 Oktober gemacht. Mit der V100, dem Pärchen und unserer P8 ging es nach Seelze bei Hannover. Auch hier gab es reichlich zu tun. Zum Abdrehen der Radsätze mussten die Treib- und Kuppelstangen abgebaut werden. In der Zeit des Abdrehens haben wir die Lager und die Stangen bearbeitet. Am Nachmittags des 20. Oktobers wurde unsere Lok zur Stangenmontage wieder in die Waschhalle geschoben. Dort arbeiteten wir bis spät in die Nacht um alles wieder anzubauen. Auch wenn wir sehr viel Arbeit dafür aber kaum Pausen hatten, machte es uns allen einen Riesenspaß. Mit den abgedrehten Radsätzen hatten wir wieder eine Auflage erfüllt um unsere Lok frei einsetzen zu können. Nach unserer Rückfahrt die am 21. Okt. morgens im Museum endete, wurde auch als letzte Baustelle die PZB Anlage abgenommen.

Es ist geschafft!!





Am Tag der Probefahrt gab es noch einiges zu tun.

Bei den hunderten von Teilen habe ich nicht jedes einzelne aufgeschrieben, ebenso auch nicht alle Einstell- und Anpassungsarbeiten, das würde zu weit führen.



Keine Ahnung wer das auf der Innenseite der Rauchkammer geschrieben hat



Die neue EBA Nummer

3 Jahre teilweise sehr harte Arbeit haben sich gelohnt.

Wenn man bedenkt das wir erst im März den Kessel aufgesetzt haben und im Oktober schon fahren konnten und das als Wochenendschrauber, ist es eine sehr schnelle Endmontage gewesen.

Inzwischen sind nicht nur die Anlauffahrten abgeschlossen sondern auch alle Belastungsfahrten.

Unsere P8 war auch an dem Brückenfest in Solingen beteiligt und wer das problemlos übersteht dem kann sich nichts mehr im Weg stellen.

Mit den Probefahrten dauert es noch etwas, wir wollen ja eine fehlerfreie Lok im nächsten Jahr haben. In der Winterpause – für uns mal wieder ein Wort ohne Wert – werden wir uns ausgiebig um die Stangenlager, Stangenfenster und Lagerschalen kümmern. Dies ist noch ein Schwachpunkt, aber die Probleme sind gefunden und werden beseitigt. Wir freuen uns schon alle auf die Saison 2010 und hoffen unserer Mühe Arbeit über die Gleise jagen zu können.

Freie Fahrt und noch viele Kilometer für unser P8 wünscht die Werkstattbesatzung von ganzem Herzen.

In meinen Berichten zur Aufarbeitung der 38 2267 habe ich grundsätzlich auf Namen verzichtet, wir haben alle auf ein Ziel hin gearbeitet.

Aber wer Interesse hat kann gerne mal nachfragen wer die Verrückten sind die sich eine solche Arbeit neben ihrer eigentlichen Arbeit zutrauen nämlich zu planen, organisieren, Zeichnungen wälzen und fehlende bestellen, Teile abbauen, instandsetzen, überprüfen, Protokolle schreiben, Teile wieder anbauen und das so gut wie jedes Wochenende bei Kälte, bei Hitze, bei Sturm seit 3 Jahren einfach immer.

An allen Beteiligten, und sei es nur für kurze Zeit, in monatelanger oder jahrelanger Hilfe, ein herzliches Danke schön, daß wir unser Ziel erreicht haben.

In der Hoffnung dass meine Berichte nicht allzu langweilig waren möchte ich mich verabschieden.

Man sieht sich im Museum oder auf der Strecke

Rainer Meick

