

Liebe I K-Freunde!

der achte I K-Report hat zum Schwerpunkt den Endspurt bis zur Montage der I K Nr. 54.

Wir haben gemeinsam bereits viel erreicht. Nun gilt es die letzten Teile zu fertigen, um zum Jahreswechsel die Teile auf den Weg ins Dampflokwerk Meiningen zu geben. Dort soll dann Anfang 2009 die Endmontage erfolgen.

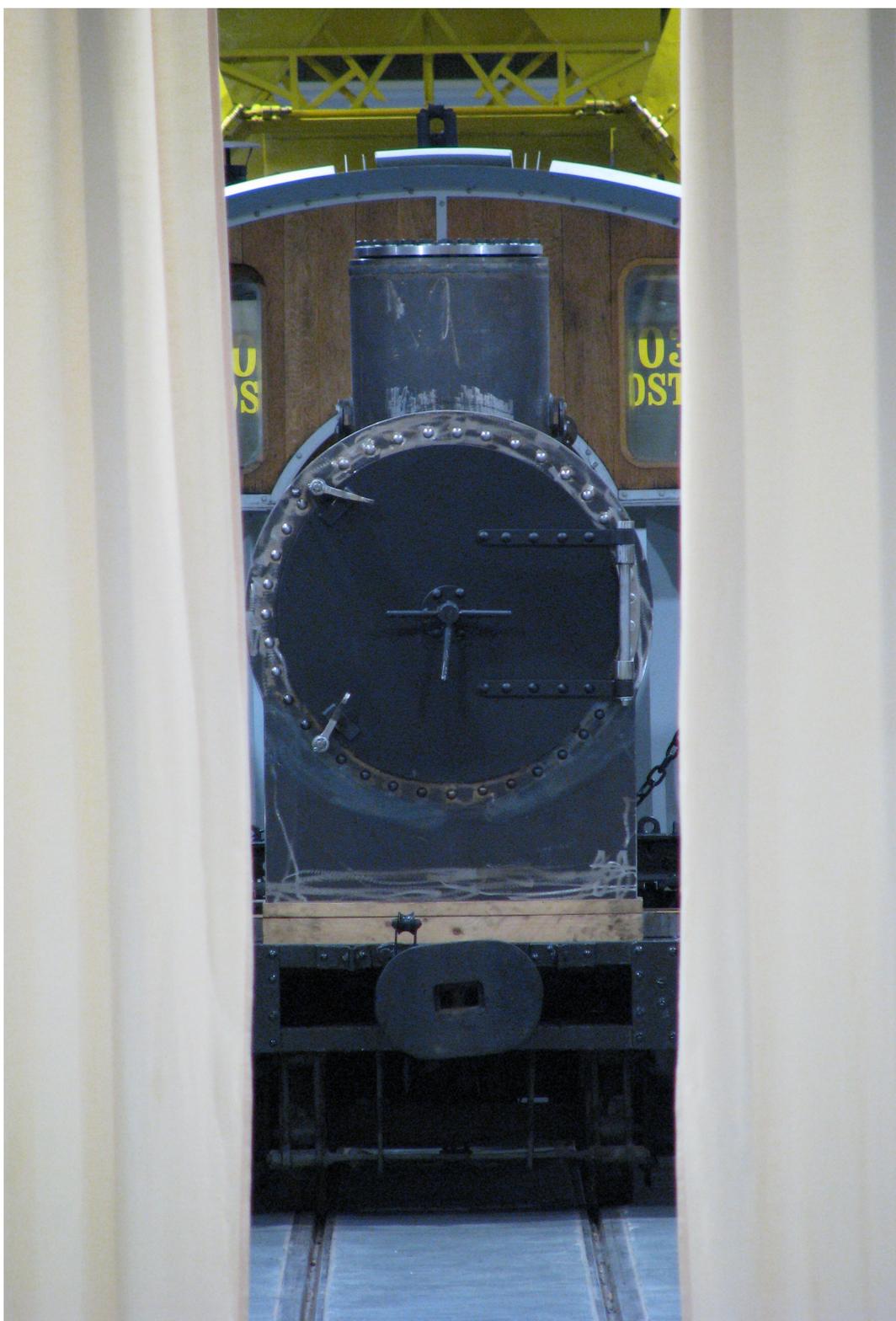
Liebe Leser und Freunde der I K, wir möchten uns bei Ihnen allen herzlich bedanken, dass Sie all dies möglich gemacht haben. Gleichzeitig möchten wir Sie noch einmal für die letzten Teile und für das Aufbringen der für die Fertigung notwendigen Gelder um Ihre Mithilfe bitten.

Wenn Sie uns bei den letzten Teilen helfen können oder auch in der nun anstehenden vorweihnachtlichen Spendenzeit auch an die sä. I K Nr. 54 denken, würden wir uns sehr freuen.

Nach dem Start im Festjahr „125 Jahre Schmalspurbahnen in Sachsen“ wäre es schön, das Projekt zum 200. Geburtstag von R. Hartmann 2009 abzuschließen. Bitte helfen Sie hieran mit!

Herzlichen Dank!
sagen
Ihre I K-Reporter

Vorhang auf zum Endspurt!



Auf Gleis 1 wird bereitgestellt ... die I K! Meilensteine des Neubauprojektes

Als vor fast 3 Jahren, am 12.01.2006, im Rahmen der Festveranstaltung zum Jubiläum „125 Jahre Schmalspurbahnen in Sachsen“ die Idee erstmals der Öffentlichkeit präsentiert wurde, hofften die Initiatoren mit dem Neubau von Sachsens erster Schmalspurlok die Herzen vieler Schmalspurbahnfreunde erreichen zu können. Doch was dann an Engagement und Begeisterung freigesetzt wurde, übertraf alle Erwartungen ...

Nach der Vorstellung des Projektes wurde es selbstverständlich rege und zum Teil auch kontrovers diskutiert. Wegen der Größe des Vorhabens zweifelten einige Hüter der „reinen Lehre“ an den Erfolgsaussichten. Aus heutiger Sicht werden die damaligen Argumente pro I K jedoch vollauf bestätigt: Die I K ergänzt den bestehenden Fuhrpark, sie ist bereits jetzt ein positiv besetzter Imageträger und sie hat keinem anderen Projekt Mittel entzogen. Wenn auch das Projekt außerordentlich viel Engagement erforderte, sind doch alle „I K-ler“ zu Recht stolz auf ihr gemeinsames Baby.

Ein Beispiel der erforderlichen Arbeiten, die nicht immer und in jedem Umfang der Öffentlichkeit sichtbar waren, sind die Konstruktionsarbeiten und technischen Abstimmungen.

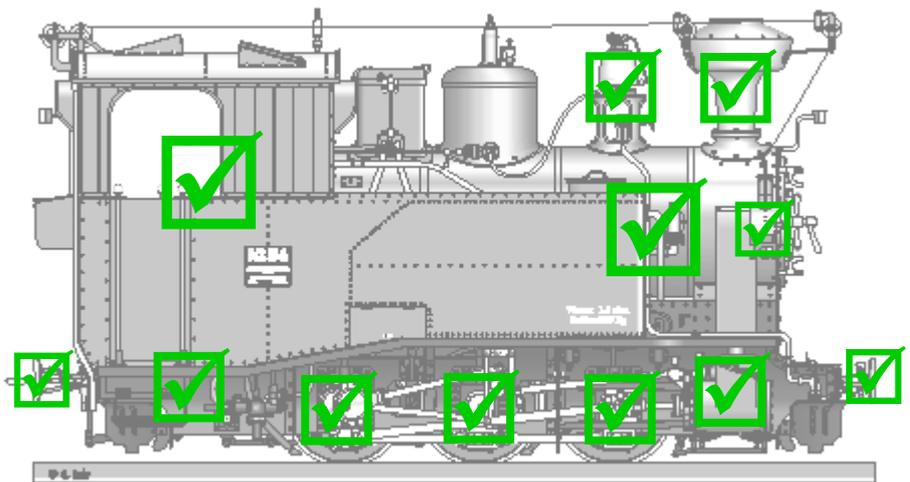
Zur Erinnerung: Basis des Neubaus waren zwei überblicksartige Zeichnungen und die verfügbaren historischen Aufnahmen. Jede Baugruppe, jedes noch so kleine Bauteil musste geprüft, erforscht und neu konstruiert werden. Hier ist die Arbeit der Arbeitsgruppe Technik, in die viel Erfahrung und Fachwissen einfließt, und der beteiligten Konstrukteure gar nicht hoch genug zu schätzen.

Berücksichtigt werden mussten zudem die technischen Anforderungen, die sich aus den aktuellen Betriebsvorschriften ergeben. Hier waren neue Lösungen zur Verbindung von historischem Vorbild und modernen Vorgaben gefragt.

Ebenso kreativ und für unsere Techniker nicht unbedingt einfacher, waren die Wünsche aus den Reihen der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit — ohne die heute kein Projekt

hieran teilhaben und so eine besondere historische Facette ihrer Ausbildung hinzufügen.

Selbstverständlich hierbei ist, dass es nicht auf die Größe oder die Position des einzelnen Beitrages ankommt oder von wem es gefertigt wurde. Worauf das Vorhaben I K Nr. 54 von Beginn an abzielte, ist das gemeinsame Erlebnis, das Zusammenwirken einer breiten Zahl von Miterbauern.



Überblick der fertigen Baugruppen

zum Erfolg geführt werden kann. Mit dem Führerhaus zu beginnen, ist eher unorthodox, machte aber die ersten Arbeiten für die Öffentlichkeit konkret sicht- und greifbar.

Dem folgten parallel Baugruppen wie Kessel und Rahmen, Radstern und Radkranz ebenso wie z.B. auch die von Hand gefertigten Laternen der I K. Auch dies ist ein Beispiel der Verbindung von moderner industrieller Fertigung und handwerklicher Meisterschaft, die in der I K zum Tragen kommt.

Besonders freut uns dies auch und gerade vor dem Hintergrund, dass viele Jugendliche

Wie weit die I K dabei ausstrahlte, zeigen die Spenden aus der Schweiz, Österreich und den Niederlanden oder die originalen Friedmann-Injektoren aus Österreich. Solche Originalteile, wie auch das originale Läutewerk, sind ein wichtiger Beitrag zur Authentizität der I K.

Nun gilt es, für die wenigen noch ausstehenden Teile noch einmal Fertiger zu finden und gemeinsam die Mittel für die Endmontage im Dampflokwerk Meiningen aufzubringen.

Wir werden Sie über den weiteren Fortgang im I K-Report und im Web unter www.ssb-sachsen.de unterrichten.

Herzlichen Dank unseren

An der IK Nr. 54 arbeiten bereits mit:

Anchor Lamina GmbH
 Bahntechnik Brand-Erbisdorf GmbH
 Behr Industry Reichenbach/V. GmbH
 Bender Industriebedarf GmbH
 Bischoff Autofedern u. Nutzfahrzeugteile GmbH
 Bjarsch, Wolfgang
 Bombardier Transportation GmbH
 Chemnitzer Zahnradfabrik GmbH & Co. KG
 CIDEON Engineering GmbH
 CNC-Technik-Maschinenbau Börner
 Continental Automotive GmbH
 DB Dampfkloswerk Meiningen
 DB Waggonbau Niesky GmbH
 Direkt Form GmbH
 Döllnitzbahn GmbH
 Dresdner Verkehrsbetriebe AG
 Dreyer, Andreas
 Frankenberger Masch.- u. Anlagenbau GmbH
 Gießerei und Glasformenbau Radeberg GmbH
 HANSA-FLEX Hydraulik GmbH
 HÖRMANN Engineering GmbH
 Hübner, Manfred
 IP Industrie-Partner GmbH
 Karosseriewerk Dresden GmbH
 KIROW ARDELTA AG
 Koenig & Bauer AG Bogenoffsetmaschinen
 Kümmer Modellbau
 Kurtz Holding GmbH & Co.
 manroland AG Werk Plamag Plauen
 May Stahl- und Metallbau GmbH & Co. KG
 MEA Metall- und Elektroausbildung gGmbH

Metallbau Schreiter
 Mohr, Matthias
 Neidhardt, Rolf
 NILES-SIMMONS Industrieanlagen GmbH
 Nöther, Andreas
 Olbersdorfer Guß GmbH
 OMERAS GmbH
 PF Pumpen und Feuerlöschtechnik GmbH
 Richard-Hartmann-Schule Chemnitz (BSZ)
 Riedel & Fuchs GmbH
 Sächs. Oberlausitzer Eisenbahnges. mbH
 SAM Anlagentechn. & Engineering GmbH
 Schmidt, Heiko
 Schmiedeberger Gießerei GmbH
 Schmiedewerke Gröditz GmbH
 Schrauben-Heidig
 SDG Sächs. Dampfisenbahnges. mbH
 Siemens AG A&D Werk Chemnitz
 Stahlguss Gröditz GmbH
 Tischlerei Ralph Sabel
 Traditionsbahn Radebeul e.V.
 TRUMPF Sachsen GmbH
 UnionStahl GmbH
 Vario-Fertigungstechnik GmbH
 WEWO Schrauben-Befestigungsteile GmbH
 Wiegel Grüna Feuerverzinken GmbH

... sowie viele Unternehmen, Eisenbahnfreunde und Einzelpersonlichkeiten, die z. T. mehrfach Geldspenden geleistet haben.
 Ihnen allen: Herzlichen Dank!

... und Sie?

Und das sind sie! (Auswahl der letzten Teile, die noch fehlen):

Achsgabelsteg links
 Achsgabelsteg rechts
 Achslagergehäuse
 Achslagergleitplatte
 Anschlussstutzen
 Beilage
 Besenhalter
 Bremszylinder (Gehäuse)
 Brillenbuchse
 Dachentwässerung und Lampenhalter
 Dichtung
 Feder
 Feder für Schmiergefäß
 Federbolzen
 Federwinkel
 Federzwischenplatte
 Gabel links
 Gabel rechts
 Gabelkopf
 Gleitplattenträger oben
 Gleitplattenträger unten
 Grundlagerbuchse
 Grundlagerschale links
 Grundlagerschale rechts
 Handhebel 230 (n. LON 2335)
 Hebel

Keillagerschale links
 Keillagerschale rechts
 Kolben
 Kulissenführung
 Kuppelstange RS 1u2 li
 Kuppelstange RS 1u2 re
 Kuppelstange Schweißteil
 Kuppelstange RS 2u3 li
 Kuppelstange RS 2u3 re
 Lagerschale
 obere Pufferstrebe
 Ölbehälter
 Ölstutzen
 Pendel hinten kpl.
 Pendel vorn kpl.
 Querblech
 Räumblech
 Rohr
 Schiene 1
 Schiene 2
 Schmiernadel vorn, \varnothing 1,8mm
 Schraubblech
 Spiralfeder
 Stegblech
 Stellkeil links
 Stellkeil rechts
 Steuerwelle

Treibstange kpl.
 untere Pufferstrebe
 Unterkasten
 Wasserkasten
 Zugfeder
 Zylinderbecher (-deckel)

Stand: 12.10.08
 tlw. mehrere Teile

Es handelt sich zumeist um Bauteile der klassischen Metallbearbeitung (Drehen, Fräsen, Bohren, u.ä.). Teilweise liegen hierzu bereits die Rohmaterialien vor, die nur noch bearbeitet werden müssen.

Wenn Sie uns hierbei unterstützen möchten, stellen wir Ihnen gern für die Detailprüfung die Zeichnung des jeweiligen Bauteiles elektronisch zur Verfügung.

Kontakt: info@ssb-sachsen.de

Kleine IK-Technikkunde: Triebwerk

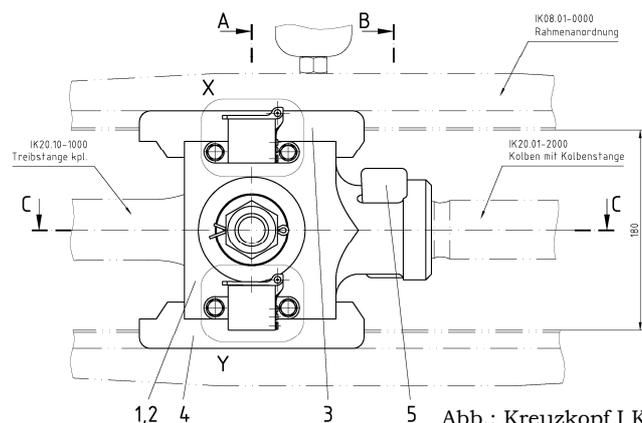


Abb.: Kreuzkopf I K Nr. 54

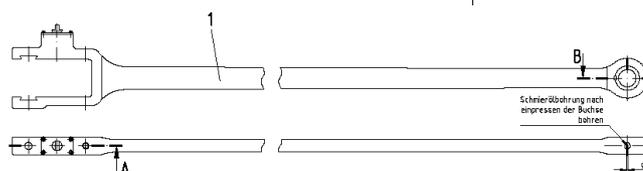


Abb.: Treibstange I K Nr. 54

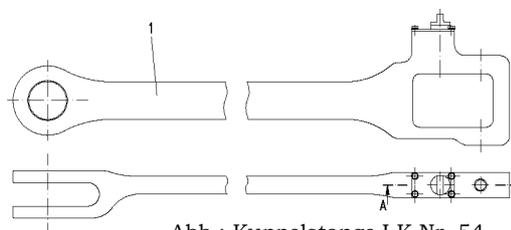


Abb.: Kuppelstange I K Nr. 54

„Die Bauteile, die die Kolbenkraft von der Kolbenstange auf die Kurbelzapfen übertragen, fasst man zusammen mit der Bezeichnung Triebwerk. Es sind dies der Kreuzkopf mit Gleitbahn und die Treib- und Kuppelstangen.

Der Kreuzkopf ist das Verbindungsglied zwischen Kolbenstange und Treibstange; er ist mit Gleitplatten versehen, mit denen er die hier auftretenden ... Kräfte auf die Gleitbahn überträgt. Da diese Kräfte je nach Fahrtrichtung nach oben oder unten wirken (Vorwärtsfahrt nach oben, Rückwärtsfahrt nach unten) wurde früher je eine Leitschiene oberhalb und unterhalb des Kreuzkopfes angeordnet. Heute ist allgemein die einschienige Gleitbahn mit I-förmigen Querschnitt üblich, ...

Die Treib- und Kuppelstangen werden aus St 50 geschmiedet und erhalten im Schaft durch Auffräsen einen I-förmigen Querschnitt, so dass sie trotz geringem Gewicht widerstandsfähig sind.

In sämtlichen Stangenköpfen sind Lager aus Rg 5 eingebaut, die außer beim vorderen Treibstangenlager, mit einem Weißmetallausguss versehen sind.

Die Lagerschalen im hinteren Treibstangenkopf bestehen aus zwei Hälften, von denen die eine nachstellbar ist, ...

Durch die Kuppelstangen wird ein Teil der von der Treibstange auf den Treibzapfen übergeleiteten Kraft auf die gekuppelten Achsen übertragen.

Da die gekuppelten Radsätze unabhängig voneinander den Gleisunebenheiten folgen, können einteilige Stangen nur zum Kuppeln des Treibradsatzes mit einem benachbarten Radsatz verwendet werden; müssen weitere Radsätze gekuppelt werden, so sind die ... immer mit der vorhergehenden durch Gelenk verbunden, so dass sie sich um eine waagerechte Achse drehen können.

Bei Lokomotiven mit vielen gekuppelten Radsätzen ist es notwendig, den ersten und letzten Kuppelradsatz seitverschieblich zu machen ...“

aus: Niederstrasser, Leitfaden f. d. Dampflokotivdienst Nachdruck der 9. unveränd. Aufl. v. 1957 durch DGEG, S. 255 f.

AG Technik

Mail:
info@ssb-sachsen.de

Fax:
(03 51) 2 55 93 79

Post:
**VSSB e.V.,
AG Technik
Bautzner Str. 17
01099 Dresden**

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

Aktueller Spendenstand:

**716.186,35 Euro
(Stand 13.10.2008)**

Herzlichen Dank
allen Spendern!

Unser Spendenstand für die I K Nr. 54 ist beeindruckend. Wir danken allen Spendern für die Unterstützung des Neubaus der I K Nr. 54, denn trotz aller Hilfsangebote kostet insbesondere die Endmontage noch viel Kraft und 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/einspenderliste.

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 Leserbriefje unter: info@ssb-sachsen.de