



An die Mitglieder, Unterstützer und Freunde des Fördervereins zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen e. V. (FVME)

Ein auch für uns arbeitsreiches Jahr strebt langsam bereits dem Ende entgegen und bei uns wie auch allerorten werden die Früchte der Arbeit eingefahren. So haben wir von mehreren interessanten und für die Ziele unseres Vereins bedeutsamen Themen und Ereignissen zu berichten:

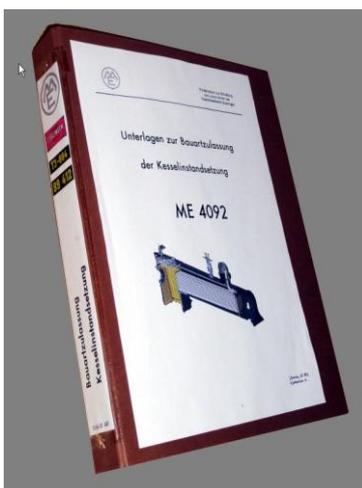
Bauartzulassung des Kessels ist vom Eisenbahnbundesamt genehmigt !

Bei der Aufarbeitung der ME 4092 musste ja auch der Kessel einer umfangreichen Instandsetzung im Langkessel und Rauchkammerbereich unterzogen werden. Natürlich wurden diese Bereiche nicht mehr in der alten Niettechnik erneuert, sondern mit heutigen Fertigungs-Technologien sowie mit den heute verfügbaren Kesselblech-Werkstoffen in einem Kesselbau-Fachbetrieb. Die Auslegung erfolgte unter Berücksichtigung heute gültiger Normen und Richtlinien. Da der Kessel einer Dampflok unter die "überwachungsbedürftigen Anlagen" fällt, musste für den Kessel in der jetzigen Form eine neue Bauartzulassung nach VwRiLi 3213 01 00 beim Eisenbahnbundesamt beantragt werden. Eine umfangreiche Dokumentation des Kessels, bestehend aus den alten Zulassungsurkunden des Originalkessels, alten und neuen Kesselzeichnungen, Berechnungen, Werkstoffzeugnissen, Prüfattesten der Fertigungsbetriebe, den Berichten unseres Kesselsachverständigen und vielem mehr wurden vom FVME beim Eisenbahnbundesamt eingereicht. Ein weiterer, vom FVME unabhängiger Gutachter prüfte die gesamten Unterlagen und erstattete dem EBA Bericht.

Vor wenigen Tagen erreichte uns nun der Zulassungsbescheid für den Kessel unserer T3.

Für uns ein absoluter Freudentag. Die jahrelangen Arbeiten am Kessel sind nun zum positiven Abschluss gebracht. Es dauerte zwar lang, aber ohne jeden Umweg - in der heutigen Industriewelt spricht man von "100% Geradeauslauf". Leider kostet auch dieser unvermeidliche Genehmigungs-Akt neben viel Vorbereitungs-Arbeit unserer eigenen Fachleute auch noch "eine gewisse Gebühr" beim Amt und für den notwendigen 2. Sachverständigen.

Spenden mit dem Vermerk "BAZ" nehmen wir deshalb gerne an.



Geschäftszeichen	Datum
59471 LEA 13/T34092	21.10.2013
Bauartzulassung BaWü 59471 AZ13/T34092	
<p>Aufgrund von § 33 Abs. 1 Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 08.05.1967 (BGBl. II, S. 1563), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. Juli 2012 (BGBl. I, S. 1703) in Verbindung mit § 1 Eisenbahn-Arbeitsschutzzuständigkeitsverordnung vom 08.11.1994 (BGBl. I, S. 3435) werden die auf der</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zeichnung-Nr.: ME Esslingen T3 -1.701 , Ausgabe 17.02.2007, zuletzt geändert 15.12.2012 - Kessel mit geschweißtem Langkessel Nr. 4092 <p style="text-align: center;">dargestellten</p> <p style="text-align: center;">Bauartänderungen am Lokomotivdampfkessel (Fabriknummer 4092),</p> <p style="text-align: center;">der mit der</p> <p style="text-align: center;">Dampflokomotive T3 "90 80 00 89 412-5"</p> <p style="text-align: center;">fest verbunden ist, der Bauart nach zugelassen.</p>	

Fast 2 Kilo Papier:
Die beim EBA eingereichten Unterlagen
zu unserem Kessel.

Das Kernstück des Bescheides: Die Bauartzulassung !

Aktueller Stand unseres Aufbaues des Lok-Rahmen:

Im Sommer konnten wir durch die Unterstützung einer Fachfirma unser neues Rahmenmittelteil an zwei Tagen mit einer digitalen Messanlage vermessen. Nachdem die Zylinder und die fertigen Achslagerführungen montiert waren musste das Teil (und somit sein Hersteller) "Farbe bekennen". Nach der Auswertung der vielen tausend Zahlen (allein an jeder Achslagerführung waren zur Bestimmung der Lage und Winkligkeit aller Flächen 77 Punkte mit jeweils 3 Koordinaten bis zur zweiten Stelle hinter dem Komma zu verarbeiten) schauen wir heute zuversichtlich auf die weiteren Aufarbeitungsschritte.

Das von dem ja besonders zertifizierten Stahlbauer (auch Sponsor des FVME) erstellte Ersatzteil liegt mit seinen Toleranzen zum Teil weit unterhalb dem, was nach der für Dampflokomotiven-Bauteile gültigen "TVL -Toleranzvorschrift Lok von 1952" für neugefertigte Teile zulässig wäre. Nur die alten Achslagerführungen zeigen deutliche Abweichungen, die wir aber jetzt, nachdem wir die Maße kennen, durch entsprechende Gestaltung der für einen derartigen Ausgleich vorgesehenen Gleitbacken an den Achslagergehäusen ausgleichen können.

Die nächsten Schritte sind der Anbau der Pufferbohlen und vor allem die (kostenträchtige) Beschaffung der Achslager-Gleitbacken. Allein das dafür notwendige Rotguss-Material kostet einige Tausend Euro.....

Dass wir da natürlich jede Unterstützung brauchen können, nun ja - Sie denken es sich auch so.



Neue Homepage des FVME in Arbeit :

Manch einer wird es schon bemerkt haben. Auf unserer Homepage war immer mal wieder, und immer öfter, "Pause" angesagt. Der Stand ist nicht mehr aktuell genug und so mancher Besucher fragte sich vielleicht, ob der FVME wohl seine aktive Phase schon beendet hat. Nun, dem ist natürlich nicht so! Wir haben einen neuen Webmaster gefunden, der sich bestens mit dem "Metier" auskennt. Die doch veraltete Oberfläche muss neu gestaltet werden. Der Umgang mit Bildern und Texten wird wesentlich vereinfacht – ein Manko, unter dem der bisherige Betreuer leider sehr leiden musste.

Die neue Homepage wird Sie zukünftig viel aktueller über den FVME informieren.

Da wir aber auf keinen Fall das übliche "Baustellenschild" zeigen wollen, geschieht der ganze Neuaufbau parallel zur alten Homepage. Wenn alles fertig ist "leiten wir um". Seien Sie gespannt, was unser neuer Webmaster da alles für Sie bereit hält.

„Esslinger Dampfdruck“- No.2 vor Herausgabe:

Nachdem die erste Ausgabe sehr schnell ihre Abnehmer fand und unsere Herren - "die mit den sauberen Händen" - dafür unisono nur großes Lob bekamen, sind sie aktuell mit Verve dran die 2. Ausgabe fertig zu stellen. Ziel ist, Ihnen den "Dampfdruck-No.2" noch vor Weihnachten präsentieren zu können. Wieder werden Beiträge aus der Geschichte der Maschinenfabrik Esslingen und der K.W.St.E. enthalten sein, die Sie so noch nirgends entdecken konnten. Unter anderem wird an Hand der Alb-Klasse die Diskussion um die damalige Fahrwerksgestaltung aufgezeigt, die ihre Ursprünge in Amerika hatte. Und mit einer chronologischen Reihe wird die Berichterstattung über die Aufarbeitung unserer T3 gestartet.

Freuen Sie sich auf den Esslinger Dampfdruck No.2! Erhältlich wieder beim Stadtmarketing & Tourismus-Büro und beim Stadtmuseum in Esslingen, bei Fa. Schweickhardt in Waiblingen/Beinstein oder über den FVME.



Förderverein zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen e.V. (FVME)

Postanschrift: Verein zur Erhaltung von Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen e.V., Kastanienweg 24, 73732 Esslingen

Dr. Hans-Thomas Schäfer, Tel. 0711-3180535; ME-Vorstand@t-online.de; www.foerderverein-me.de

Besucheranschrift : Emil-Kessler-Straße 51, 73733 Esslingen, Telefon 0711-1760902

Spendenkonto: Esslinger Volksbank AG BLZ 61190110, Konto 263400000

Der FVME ist als gemeinnützig anerkannt und berechtigt, Spendenbescheinigungen auszustellen.