

Oberbauausstellung nimmt Gestalt an

Der hintere Teil des Museumsgebäudes wurde in den vergangenen Monaten umfangreich umgebaut, um dort endlich Teile der Oberbausammlung der TU Darmstadt auszustellen. Jetzt wurde mit dem Einräumen der Exponate begonnen, so dass die Ausstellung voraussichtlich im nächsten Jahr allen Besuchern gezeigt werden kann.



Die Oberbausammlung der TU Darmstadt findet ihren neuen Platz



Anerkennung für das Eisenbahnmuseum im Rahmen des Ludwig-Metzger-Preises 2009

Die Sparkasse Darmstadt verleiht jährlich den Ludwig-Metzger-Preis an gemeinnützige Vereine, Institutionen und weitere Organisationen. In diesem Jahr wurde erfreulicherweise auch dem Museumsbahn e.V. eine Anerkennung und damit verbundene Spende

in Höhe von 3.000 € zu Teil, mit der das ehrenamtliche Engagement zum Wohl der Gemeinschaft ausgezeichnet wird. Die Aktiven des Museums freuen sich über die Anerkennung ihrer Arbeit und bedanken sich herzlich bei der Jury!

Erstes Schuppentor erneuert

Die alten grünen Tore im Lokschuppen sollen auch Stück für Stück durch Eisenschwerkstrukturen mit Holzbeschlag und Glas ausgetauscht werden. An der Rückseite des Schuppens ist bereits das erste Exemplar zu sehen.

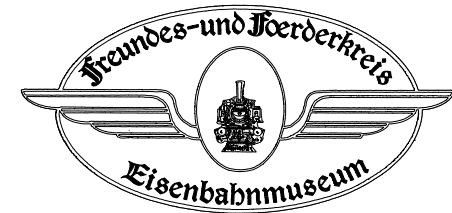



Nächste Veranstaltungen

- 10. April**
Dampffahrt Bensheim - Worms
- 12. und 13. April**
Dampffahrt zum Bessunger Forsthaus mit dem Osterhasen
- 1. Mai**
Dampffahrt zum Bessunger Forsthaus
- 3. Mai**
Dampftag im Museum
- 16. Mai**
Europaweite Nacht der Museen
- 21.-24. Mai**
Kranichsteiner Bahnwelttage

Impressum:
Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein
Steinstr. 7, 64291 Darmstadt
Internet: www.museumsbahn.de
eMail: info@museumsbahn.de
Verantwortlich für den Inhalt: W. Pielhauer
Fotos und Texte: Dieter Wahl und Werner Pielhauer

Der Darmstädter Dampfkurier



Mit freundlicher Unterstützung der Druckerei der 

Ausgabe 1/09

Am 14.12. ist unsere 23 042 zu ihrer letzten Sonderfahrt im Jahr 2008 aufgebrochen. Ziel war der Weihnachtsmarkt in Alsfeld. Zuerst ging es auf der Hauptstrecke nach Giessen zügig voran, dann wurde auf der landschaftlich wunderschönen, eingleisigen Strecke nach Alsfeld langsamer gefahren. Der Weihnachtsmarkt in Alsfeld bot allen Fahrgästen ausreichend Gelegenheit, sich schon vorab reichlich in vorweihnachtliche Stimmung zu versetzen. Leider hat die 23 042 kurz vor Frankfurt ein typisches Dampflokschicksal ereilt: das linke Stangenhauptlager ist heiß gelaufen. Trotzdem ist es dank äußerst vorsichtiger Fahrweise gelungen, Fahrgäste und Zug – zwar mit Verspätung – doch noch nach Kranichstein zu bringen.

Zur Zeit wird das Hauptlager neu ausgegossen, gleichzeitig werden die planmäßigen



Eine ungewöhnliche Perspektive aus dem Schlusswagen: mit Volldampf nach Giessen
Wartungsarbeiten durchgeführt, wie Kessel auswaschen, Hitzeschutz am Boden der Rauchkammer erneuern, Schieberrevision. Schließlich muss die Lok für die erste Ausfahrt im April wieder einsatzfähig sein.



Abziehen des Schiebers



Stehbolzen ausbohren

Kennen Sie schon unseren Heizwagen?

In den Zeiten, in denen die meisten Personenwagen nur mit Dampf beheizt werden konnten, gab es auf elektrifizierten Strecken ein Problem: elektrische Lokomotiven haben keine Möglichkeit den für die Zugheizung benötigten Dampf zu erzeugen. Außerdem waren Heizwagen auch schon zu Dampflokzeiten notwendig, da längere Reisezüge bei großer Kälte nicht ausreichend durch die Heizleistung der Zuglok erwärmt werden konnten. Gerade die hinteren Wagen hatten darunter zu leiden. Deshalb waren die Heizwagen meistens in der Mitte des Zuges eingestellt. Zusätzlich wurden die Vorräte der Dampflok geschont, um durch den erheblichen zusätzlichen Dampfverbrauch nicht die Reichweite der Lok zu reduzieren.

In den späteren Jahren wurden die Reisezugwagen umgerüstet - und konnten sowohl mit Dampf als auch elektrisch beheizt werden. Der Einsatz der Heizwagen bei der DB reichte etwa bis 1965, bei der DR erreichten die Wagen dagegen noch in vollem Einsatz bis 1976.



Unser Heizwagen wird derzeit optisch aufgearbeitet. Ein betrieblicher Einsatz ist jedoch nicht vorgesehen. Technische Daten: Wasservorrat 15 m³, Kohle 7 t, Baujahr 1943.

Wismarer wird vorbereitet für die Saison

Auch unser Wismarer Schienenbus wird langsam wieder aus seinem Winterschlaf erweckt. Trotz seiner robusten Mercedes-Benz Diesel-Motorentechnik müssen vor dem ersten Anlassen eine Reihe von Kontroll- und Wartungsarbeiten durchgeführt werden. Außerdem muss das „Schnäuzchen“ wieder auf Hochglanz gebracht werden.



Motorinspektion am Wismarer

Arbeiten an der E 16

Auch an der E 16 finden Maßnahmen zu äußerlichen Aufarbeitung statt. Begonnen wurde mit der Vorbereitung für einen Neuanstrich und Abdichtung des Dachs, außerdem ist einer der Stromabnehmer zwischenzeitlich in der Werkstatt zur Aufarbeitung gelandet.



Der Pantograph der E16 wird restauriert

Instandsetzung der 98 727

Die Arbeiten an unserer Zuckersusi gehen voran. Das Aufmeißeln und Aufbohren der rund 400 Stehbolzen ist äußerst zeitaufwendig und anstrengend. Zwischenzeitlich ist die Feuerbüchse vom Stehkessel gelöst und wird auf einem Rollbock zur weiteren Bearbeitung vorbereitet. Zunächst müssen hier die Stehbolzenreste entfernt werden.



Alle Nieten des Bodenrings sind raus



Jetzt auch der Bodenring



Die Stehbolzenreste werden entfernt

