

DAMPF-BAHN BERN

Technik Brattig 09-2018

Liebe Mitarbeitende und Interessierte

DBB-MPI heute Samstag: 8

Das Hauptaugenmerk lag diesmal wieder auf dem Drehgestell 2 des Bi 524. Dieser Wagen muss anfangs Mai wieder laufen und es gibt noch einiges zu tun, bis es soweit ist...

Damit am 13. April an den beiden einsatzbereiten Dampfloks die Inspektion im Betrieb erfolgen kann, müssen an beiden Kesseln Nachwalz- bzw. Nachstemarbeiten erfolgen. Beide Kessel sind für diese Arbeiten bereit.

Und dann liegen noch einige Kubikmeter Holz auf Platz, die auch noch verarbeitet werden müssen...

Arbeit ist viel vorhanden, so dass der DBB-MPI problemlos etwas höher sein dürfte...

Ich wünsche Euch allen einen schönen Sonntag und eine gute Woche.

Mit kameradschaftlichen Grüßen

Urs Gerber

Technik Brattig 09-2018

Zwischen dem 11.03. und 17.03. wurden...

- Der Auftrag für das Giessen der neuen Roststäbe erteilt
- Unter der Woche wieder einige Kubikmeter Holz gespalten
- 18 BigBags mit walischer Kohle angeliefert
- Das gespaltene Holz gelagert und der „Holzplatz“ ein erstes Mal grob gereinigt
- Der Personalraum gereinigt
- Kleinteile zum DG 2 gereinigt
- Der DG 2-Rahmen ein zweites Mal grundiert
- Die Reinigungsarbeiten am Untergestell des Bi 524 im Bereich des DG 2 weitergeführt
- Schleifarbeiten an den Schürzen des Schmucktruckli erledigt (Aussenarbeitsplatz)

Informationen

- Am Freitag dem 13.04. findet bei beiden einsatzbereiten Loks SBB 5810 und BSB 51 die äussere Kesselinspektion statt.
- Zwischen 09. und 28. April werden im Bahnhof Konolfingen nachts ab 21:45 bis 05:15 Uhr die Gleise 4 und 5 wegen den Umbauarbeiten gesperrt und die Fahrleitungen ausgeschaltet. Vom 09.04. bis 13.04. wird gleich der ganze Bahnhof gesperrt.

Die nächsten Fahrten/Events

(Diese Rubrik wird laufend aktualisiert)

- 14./15. **April** Whiskytrain mit dem Habersack
- 15. **April** Charterfahrt mit Lok BSB 51



Es könnte sein, dass die Tage unseres fahrbaren Kohlenlagers (X 9315) gezählt sind. Da die walisische Kohle recht schnell „verbrösme-let“, müssen wir darauf schauen, dass diese so wenig wie möglich umgeladen wird. Deshalb beziehen wir sie neuerdings in BigBags, welche so bereits ab Zeche zu unserem Lieferanten kommen. So entfallen gleich mehrere Umladevorgänge: vom BigBag in den LKW des Lieferanten, vom LKW in unseren Kohlewagen, vom Kohlewagen in unsere Loks.

Die BigBags können wir mit dem Stapler direkt in den Kohlekasten des Habersacks entleeren. Für das Bekohlen der kleinen Loks sind auch schon Ideen am Gären...

Auch für die Weiterverwendung des Kohlewagens ist schon eine Idee angedacht: Untergestell verschrotten, selbstverständlich erst nach vorheriger Entnahme noch brauchbarer Ersatzteile, Aufbau weiterverwenden als Lagermöglichkeit für Anfeuerholz

Mit kameradschaftlichen Grüßen

Urs Ziker