

Protokoll

über die

Druckprobe des neuen Lokomotivkessels № 2498 (Fabriknummer)

geht in die Maschinenfabrik Esslingen.

Der Kessel ist bestimmt für die Lokomotive № 35 Serie A der Jura Simplon Bahn.

Skizze des Kessels (1/2) mit Hauptmaßen und Blechstärken

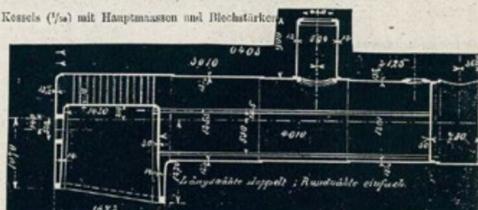


Abbildung 146 45/2
Längsfläche 6410 m²
Längsfläche 1395 m²

Nett... 4,31 m²
Nett... 13,44 m²
Total 101,26 m²

Flanschfläche 3,6 m²
Flanschfläche 1,02 m²

Feuerbüchsen-Deckenverkleidung

Ausschnitt aus der Feuerbüchsen-Deckenverkleidung von Gitter Feuerbüchsen
Kesselmantel Feuerbüchsen-Deckenverkleidung von Gitter Feuerbüchsen
Feuerbüchsen-Deckenverkleidung von Gitter Feuerbüchsen
Siederohr Homogenisierung von Feuerbüchsen Gussdose

Resultate allfällig vorgenommener Materialproben:

Flanschblech: Mittel aus 4 Stichen
d. in der Längsrichtung 41,25 kg pro m² bei 35,7% Dehnung
d. in der Querrichtung 41,64 kg pro m² bei 33,4% Dehnung

Kuppelblech: Mittel aus 3 Stichen
22,45 kg pro m² bei 35,7% Dehnung.

Probendruck 15 Atm., Überdruck

Resultat der Probe Gut

Zulässiger Arbeitsdruck

15 Atm., Überdruck

Protokoll der ersten Druckprobe des Kessels der JS Nr. 35 im Jahr 1891.



Fabrikschild MF Esslingen, noch mit Gründer Emil Kessler.



Viele Teile wie Aschekästen (hier mit alter Rauchkammertür) ...



... oder das Führerhausoberteil mussten ganz oder teilweise neu gefertigt werden.

verlegte und montierte man den Kessel auf das bereits aus Delémont zurückgekehrte Fahrwerk und den Aufbauten.

Die Arbeiten der Dampfgruppe

Diese gingen in Balsthal über die Bühne. Das Fahrwerk mit Zylindern und Triebwerk, der Führerstand und die Wassertaschen verlegte man nach Balsthal. Der Rahmen wurde total zerlegt, sandgestrahlt, neu zusammengebaut, grundiert und schwarz gestrichen. Das gleiche gilt für den Drehgestellrahmen. Die Aufarbeitung der Lok hatte die Herstellung etlicher Neuteile zwangsläufig zur Folge. So sind die Führerhausseitenwände, das rückwärtige Blech des Kohlenkastens und das ganze Umlaufblech neu angefertigt worden. Die Rangiertritte mussten ebenfalls ersetzt werden. Das Steuerrad aus Offenburg, welches bereits nicht mehr dem Original entsprach, ersetzte man durch ein neu gefertigtes, das wiederum dem Ursprünglichen nachempfunden ist.

Neu geprägt wurden auch die Nummerntafeln während dem die Esslinger Fabrikschilder noch original sind. Der Geschwindigkeitsmesser aus Offenburg wurde ersetzt durch einen Hasler Messer und erhielt einen neuen Antrieb auf der Heizerseite. Insgesamt sind heute nicht weniger als etwa 200 neue Teile an der Lok.