



Hauptuntersuchung bei der Lok 2

## Wenn Lokomotiven Geschichten erzählen

**Vor wenigen Wochen fand die Hauptuntersuchung der Lok 2 am Standort Dormagen statt. Und wer könnte davon besser und mehr erzählen als die Lok selbst?**

Hallo zusammen, ich bin die Lok 2. Ihr kennt mich nicht? Ihr müsst mich doch kennen. Denn ich fahre schon seit über 20 Jahren im CHEMPARK Dormagen und Sorge mit meinen Lokrangierführern für die pünktliche Zustellung und Abholung der Waggons. Ach ja, ihr kennt mich noch mit dem „alten Kleid“ – ich war lange Zeit in rot gekleidet. Und jetzt bin ich gelb. Wie es dazu kam, möchte ich euch gerne erzählen.

Ich kam am 01. Oktober 1990 als „niegel-nagelneue“ Lok zu den Verkehrsbetrieben der damaligen Bayer AG nach Dormagen. Gebaut wurde ich in Kiel. Dort steht eine

große Fabrik, die neben Motoren für Schiffe aller Größen auch Lokomotiven herstellt. Mich nennt man auch, technisch gesehen, eine „MaK G 1203“. Von dieser Baureihe gibt es nur 19 Loks. Und ich bin eine davon.

### Ein Rückblick: Vor 23 Jahren in Dormagen

Als ich vor fast 23 Jahren nach Dormagen kam, habe ich hier noch andere Lokomotiven kennengelernt. Die hatten an ihren Führerhäusern Nummern. Ich bekam auch eine Nummer, und zwar eine 2. Eigentlich war ich ja ganz schön sauer, nur die Nummer 2 zu sein. Aber da half kein Jammern. Erst später habe ich erkannt, dass das nur eine Nummerierung und keine Rangfolge war. Trotzdem habe ich mich angestrengt, denn ich bin ja eine G 1203 und wollte gut bei den Lokführern ankommen. Die hatten mich

auch gleich in ihr Herz geschlossen. Die Lokführer wussten, dass sie mit einer diesel-hydraulischen Lokomotive, die über einen schnelllaufenden Motor von MTU (ehemals „Motoren- und Turbinen-Union“) verfügt, ein kleines Kraftpaket haben. Und das habe ich denen auch gezeigt. Mit meinen 745 kW oder auch 1.013 PS kann ich arbeiten wie ein Pferd. Die schweren Bahnkesselwagen – jeder etwa 80 bis 90 Tonnen schwer – zog ich mit meiner geballten Kraft bis in den Bahnhof. Dort übernahm eine andere Lok die Wagen und ich kehrte mit leeren Wagen am Haken zurück zu den Ladestellen im CHEMPARK. Das tat ich fast jeden Tag. Nur nicht nachts, da hatte ich – wie auch von Samstagmittag bis Montagmorgen – frei und konnte mich in der Werkstatthalle im Gebäude Da 32 ausruhen. Dort werde ich an ein Stromkabel angeschlossen, das



Die Lok 2 in neuem Glanz ist wieder einsatzbereit.



dafür sorgt, dass das Kühlwasser für den Dieselmotor vorgewärmt bleibt und die Batteriespannung nicht abfällt.

## Von Zipperleins und Hauptuntersuchungen

Nun ja, jetzt mache ich schon seit 23 Jahren hier meinen Dienst. Und dabei ergeht es mir wie den Menschen, die mich bedienen. Ab und zu habe ich meine Zipperlein. Dann kommen andere Menschen, mit „Blaumännern“ bekleidet, die mich von dem einen oder anderen Zipperlein befreien. Nach einer längeren Dienstzeit muss ich zu einer großen Untersuchung, der so genannten Hauptuntersuchung (HU). Die HU findet so spätestens alle acht Jahre statt – dazwischen werden in regelmäßigen, vorgegebenen Abständen mehrere kleine Untersuchungen durchgeführt, die man Wartungen und Fristen nennt. Alle Untersuchungen werden dokumentiert und in einem Betriebsbuch festgehalten. Eine HU kennt ihr ja vom Auto. Beim Auto dauert diese HU aber nur eine halbe Stunde. Bei mir dauert das viel länger. Und das ist eine ganz spannende Geschichte, die ich euch erzählen will.

## Neuerdings bin ich sonnengelb

Mein Betreuerteam von der Fahrzeugtechnik, Dieter Ziegler und Dennis Giersiepen, sowie Tobias Bruntsch, als Eisenbahnbetriebsleiter mein Chef, haben alles vorbereitet und die Arbeiten für die Hauptuntersuchung mit dem Einkauf der Chemion Logistik abgestimmt und ausge-



Von links: Dieter Ziegler (Fahrzeugtechnik) und Gerd Clemens (Betriebsleiter Bahn)

schrieben. Es dauerte nicht lange und schon haben sich einige gemeldet, die mich untersuchen wollten. Nach einem Auswahlverfahren bekam die Firma Ajax Loktechnik aus Hamburg den Auftrag. Die kamen auch bald vorbei und haben mich erst einmal von allen Seiten angesehen und mich einer ersten Inspektion unterzogen. Die haben sich wirklich alles angeschaut. Ich war also gespannt, was mit mir passieren wird.

Eigentlich gibt es – wie auch beim Arzt – einige Untersuchungen. Hier und da werden kleine Teile ausgewechselt, geölt, geschmiert, geschliffen und poliert. Aber nicht so bei mir. Vor einiger Zeit hatte ich mir in einer Ladestelle eine Beule am Kopf (Führerhaus)

zugezogen. Etwas später hat sich bei einer Untersuchung herausgestellt, dass das Führerhaus verzogen ist. Also musste es abgebaut und neu gerichtet werden. Dabei wurden auch die anderen Gehäuseteile abgebaut und in eine Werkstatt verschickt. Nach der Reparatur des Führerhauses wurde ich neu lackiert. Damit ich bei meiner Arbeit schon optisch auffalle, wurde entschieden, mir die Farbe Sonnengelb (RAL 1037) zu geben.

## Und dann ging es mir auch noch an den Motor

Also, damit war ich schon mein Gehäuse los. Dann ging es an den Motor. Auch dieser wurde mir entrissen. Die Loktechniker haben ihn ausgebaut und auf einen LKW verladen,



Foto links: die Lok 2 in den 90er Jahren vor der Einfahrt in den CHEMPARK Dormagen mit Lokrangierführer Rudi Kruchen; Foto Mitte: die halbfertige Lok nach Einbau des Motors; Foto rechts: die Lok 2 auf den Hebeböcken in Erwartung der Drehgestellrahmen





der ihn zur Überholung nach Spelle ins südliche Emsland zur Firma Storm fuhr. Dort wurde der Motor, ein MTU 8 V 396 TC 13 – 8 Zylinder-Motor, gründlich überholt.

Dann wurden mir die Radsätze, das heißt die Achsen mit den Rädern, unter der Lok weggezogen. Die Schluffen waren schon in die Jahre gekommen und brauchten neue Bandagen. Das wurde in Duisburg gemacht. Also verlor ich jetzt auch meine alten Schluffen, die auf einen Sattelschlepper geladen wurden.

**Die haben wirklich alles untersucht**

Insgesamt muss ich sagen, dass die wirklich alles untersucht und geprüft haben – hier ein kurzes Untersuchungsprotokoll:

- Das Drehgestell: Untersuchung auf Risse, Überprüfung der Schweißnähte, Überprüfung des rechten Winkels im Drehgestellrahmen
- Rahmen: Vermessung des Rahmens, Überprüfung der Puffer und der Pufferbohlen
- Überprüfung der Bremsanlage: Alle Bauteile der Bremsanlage werden überprüft
- Überprüfung der elektrischen Anlage
- Überprüfung der Achsgetriebe, Achswellen und Radsätze (Federn, Stoßdämpfer und Gelenkwellen)
- Überprüfung der Hydraulikanlage inklusive Pumpen
- Überprüfung der Zug- und Druckstangen inkl. Zughaken



Tim Müller (links) und Swen Böhm beim Aufsetzen einer Feder

Meine Leistung wird nicht in gefahrenen Kilometern, sondern in Betriebsstunden gemessen. Mit meinen fast 23 Jahren habe ich schon etwas Besonderes zu bieten. Ich habe bisher eine Leistung von 64.360 Betriebsstunden (Motorleistung) absolviert. Das sind auf 23 Jahre gerechnet circa 6,8 Betriebsstunden pro Schicht – ganz schön viel, oder?

**Da passierte noch ganz viel, bis ich wieder fahren konnte**

Jetzt kam ich mir aber so richtig nackt vor. Ich sah so trostlos aus. Aufgebockt auf so genannte Hilfsräder wartete ich auf die überholten und erneuerten Teile, die dann wieder nach und nach in Dormagen eintrafen.

Dann kamen die Loktechniker von Ajax und arbeiteten an mir. Die von Ajax haben viele Loktechniker, am häufigsten waren aber Gunnar Jobst, Tim Müller, Thomas Todt und Swen Böhm bei mir. Der Gunnar kennt sich mit Lokomotiven so richtig gut aus. Er und seine Kollegen waren sehr fleißig. Das hat auch die Chefin von Ajax, Maja Halver, gesehen. Sie ist nicht nur die Geschäftsführerin, sondern auch Diplom-Ingenieurin und kennt sich ebenfalls mit Lokomotiven sehr gut aus.

Also hat Gunnar mit seinen Kollegen mich nach und nach wieder aufgebaut. Ich bekam sogar eine neue Funkfernsteuerungsanlage von Theimeg eingebaut. Damit können die Lokführer mich fernsteuern. Ein neuer Fahrtenschreiber wurde auch gleich eingebaut.

Dann war es endlich soweit. Es kam ein neutraler Gutachter, Herr Gebel, der mich und mein Innenleben prüfte. Er hat genau hingeschaut, ob alles in Ordnung ist. Jawohl, alles war o.k., ich durfte wieder arbeiten. Vor meiner ersten Schicht hat der Lokführer – wie vor jedem Einsatz – meine Funktionen überprüft. Das wird „Vorbereitungsdienst“ genannt und das wird ganz schön penibel durchgeführt. Nachdem der Lokführer den Vorbereitungsdienst in das Übergabebuch eingetragen hat, fuhren wir beide los. Endlich wieder arbeiten!

 Kurt Krefft  
Kurt.krefft.kk@chemion.de



Foto oben: Die abgedrehten Radsätze im Drehgestellrahmen; 2. Foto von oben: Tim Müller (links), Gunnar Jobst (Mitte) und Swen Böhm schieben den Drehgestellrahmen in die Halle; 2. Foto von unten: Die Lok wird langsam herabgelassen; Foto unten: Gunnar Jobst kontrolliert das Herablassen der Lok.