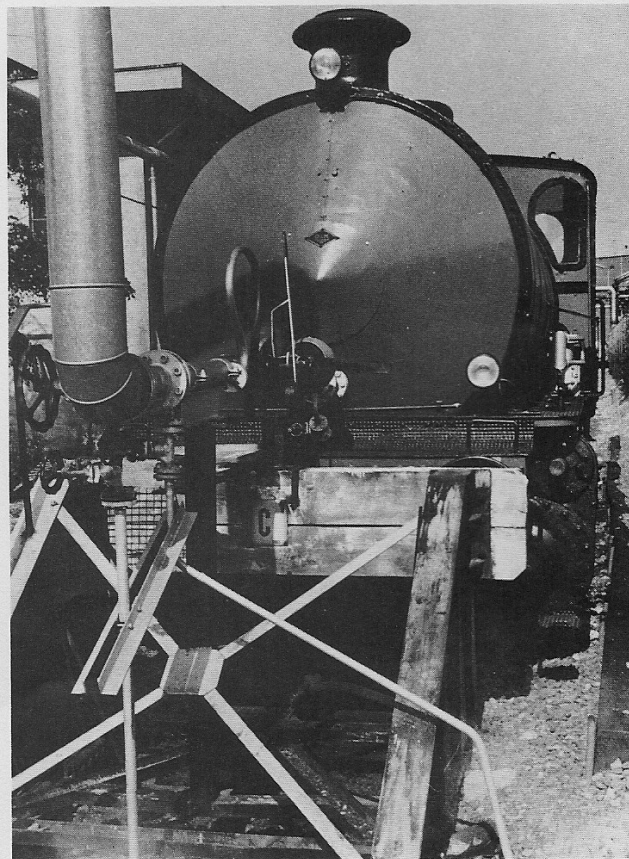


Dampfspeicherloks in Troisdorf
Artikel in der Werkzeitschrift „Dynamit Nobel“, 5/1981

Dampfveteranen erregten Aufsehen

Im Troisdorfer Werksgelände gehören sie zum gewohnten Alltag, die beiden Dampfspeicherlokomotiven. Mehr als vier Jahrzehnte alt erfüllen sie auch heute noch treu und brav ihre Zug-Pflicht: Langsam und behäbig schnaufend, aber absolut verlässlich stampfen sie über die 13,2 Kilometer langen werkeigenen Gleisanlagen des Troisdorfer Werkes. Daß diese Veteranen des Schienenverkehrs dennoch ziemlich ungewöhnliche und seltene Exemplare aus der Familie der Lokomotiven sind, erfuhr Klaus Schmitz, Redakteur des Rhein-Sieg-Anzeigers, im Gespräch mit Ulrich Sterzel, im Werk Troisdorf Abteilungsleiter für Transport und Verkehr, und Bruno Ottersbach, verantwortlich für Gleisanlagen und Schienenfahrzeuge. Seinen Bericht geben wir hier ungekürzt wieder.

Die beiden Dampfspeicherloks werden mit Wasserdampf aus der Hochdruckleitung versorgt.



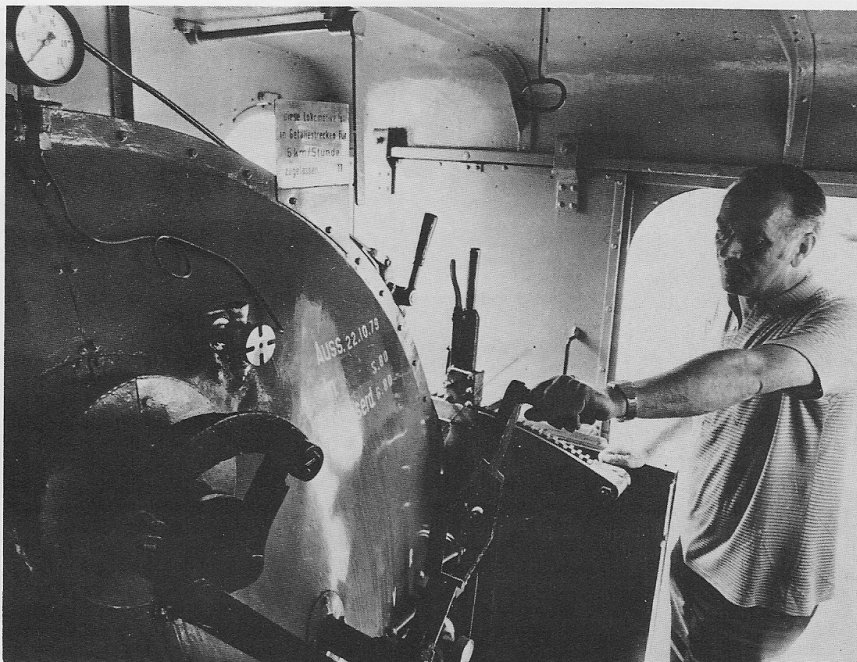
Wer aus Richtung DN-Hauptverwaltung auf der Sieglerar Straße in Richtung Oberlar fährt, kann die Loks oft an den „Zapfsäulen“ stehen sehen. Da dampft, zischt und tropft es. Der überdimensionierte Lokkessel wird etwa bis zur Hälfte mit Wasser gefüllt und dann an die Hochdruckdampfleitungen angeschlossen. So mit Energie gefüttert, kann die größere der beiden Loks (drei Achsen, Leergewicht 39,7 Tonnen, 2,5 Kubikmeter Dampfraum im Kessel, 21 kg Dampfüberdruck pro Quadratzentimeter) mit 450 Pferdestärken über die Schienen keuchen – maximal 35 Stundenkilometer schnell. Die „Lütte“, wie Ulrich Sterzel die kleinere der beiden Zugmaschinen nennt, hat nur zwei Achsen, faßt nur zwölf Kubikmeter Wasser, ist knapp zwölf Tonnen leichter als die große Schwester und darf höchstens 25 Stundenkilometer „schnell“ rollen.

Als die beiden Loks 1940 angeschafft wurden, gab es natürlich auch ein großes Angebot an herkömmlichen Dampflokomotiven, die mit Holz und Kohle gefüttert wurden. Doch solche funkensprühenden Dampftrösler waren in der Züfa nicht zu gebrauchen. Die Gleise, auf denen beide Loks rollen sollten, führten durch stark explosionsgefährdete Produktionsbereiche, wo brisante Sprengstoffe hergestellt wurden. Deshalb gab es für die beauftragten Lok-einkäufer keinen Zweifel, daß nur feuer- und funkenlose Maschinen, eben „Dampfspeicherlokomotiven“ infrage kamen.

Bruno Ottersbach, ehemaliger Fahrdienstleiter der Bundesbahn, gerät im Gespräch über die beiden Oldies ins Schwärmen: „Würden diese Loks heute noch gebaut, könnte ich auf jede andere verzichten“. Den unbestreitbaren Vorteil, daß Dieselloks viel schneller einsatzbereit und überhaupt auch mehr Tempo bringen, würde er in Kauf nehmen.

Geringe Reparaturanfälligkeit

Nicht nur im Betrieb sind die beiden Dampfspeicherloks auch heute noch kostengünstig. Vor allem auch ist es die geringe Reparaturanfälligkeit, die ihre Beliebtheit ausmacht. Und diese Loks sind im Vergleich zu Dieselmotoren leichter zu bedie-



Bruno Ottersbach demonstriert im Führerhaus die leichte Bedienungsweise der Lok.

nen, wenngleich der Arbeitsplatz des Lokführers ziemlich eng ist, und die Hebel nur mit Kraftanstrengung zu bewegen sind – kein Vergleich zu dem Cockpit einer modernen Lok mit handlichen Knöpfen und Hebeln und oft schon mit supermoderner Elektronik. Kein Problem haben Sterzel und

Ottersbach, wenn die Oldtimer alle drei Jahre vom TÜV überprüft werden. Gut fünf Wochen dauert solch ein Check, wie er derzeit an der größeren Lok durchgeführt wird. Unter anderem wird das gesamte Fahrgestell abmontiert und im Bahnbetriebswerk in Hattingen auf Herz und Nieren untersucht. ■

Als Klaus Schmitz vom Rhein-Sieg-Anzeiger unsere Dampfspeicherloks besichtigen wollte, konnte er von der großen dreifachigen Lok nur ein Rumpfgestell sehen: Das komplette Fahrgestell war für die alle 3 Jahre fällige TÜV-Überprüfung abmontiert worden.

