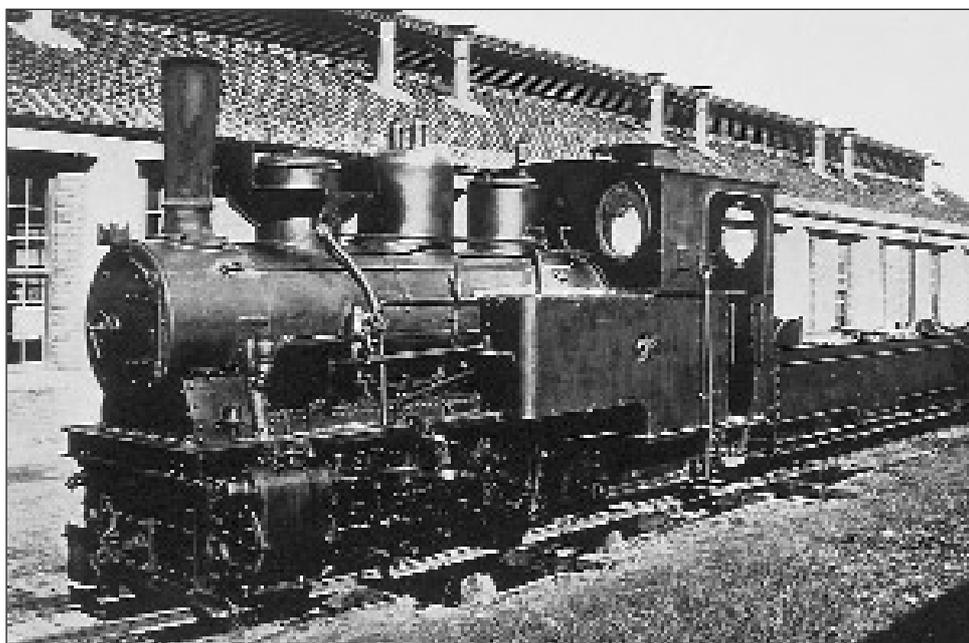
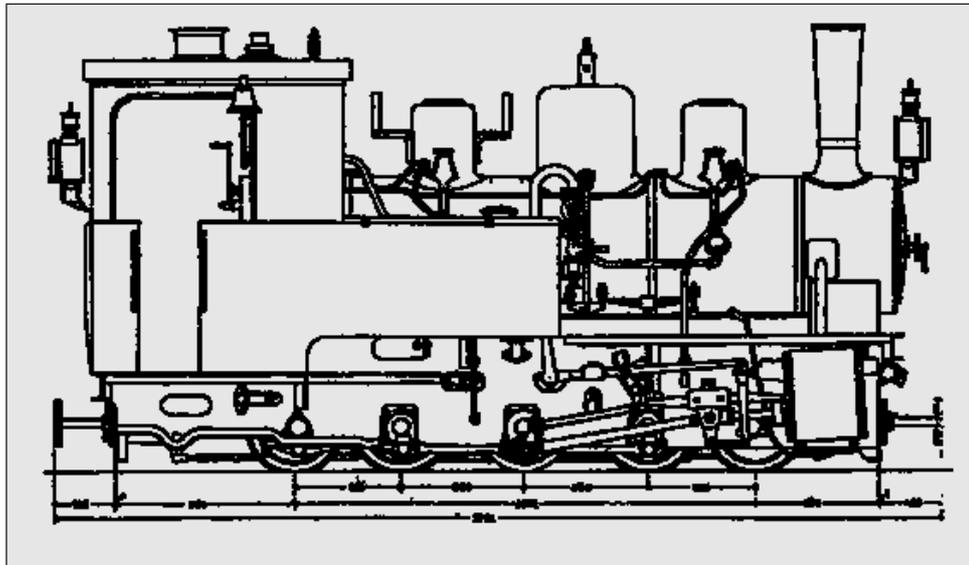
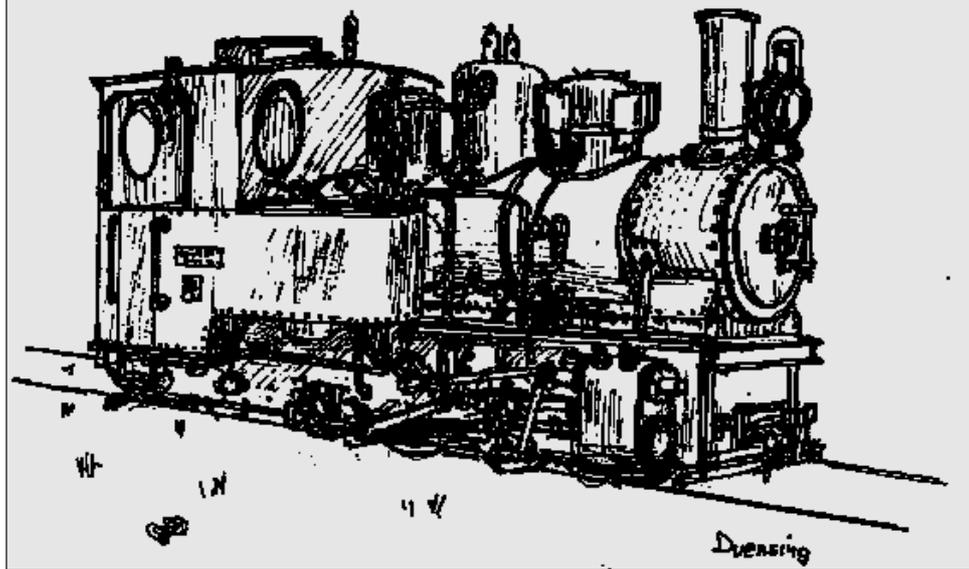


Udo Przygoda

„E 103“ soll wieder dampfen!



Am 4. 12. 2002 traf im Frankfurter Feldbahnmuseum ein seit 50 Jahren abgestellter Fünfkuppler aus Japan ein. Seither arbeitet das Museum an der Wiederinbetriebnahme der spektakulären Feldbahn-Dampflokomotive. Die Lok ist mit ihrem Luttermöller-Antrieb bei fünf angetriebenen Radsätzen eine in Deutschland einmalige technische Rarität. Die für die kaiserlich japanische Heeresfeldbahn gebaute Naßdampflok (O & K 1925/11.073) entspricht einer Konstruktion und Lieferung für die kaiserliche deutsche Heeresfeldbahn aus dem Jahr 1918 und wurde als Nachbestellung in zwei Serien zu 31 Exemplaren nach Japan geliefert. Noch bis 1945 in militärischen Diensten, wurde sie vom Armeelager Chiba aus zu einem Kieswerk in Ahina transportiert, wo sie als Lok 3 der Seibu Eisenbahngesellschaft bis ca. 1951 eingesetzt wurde.

Ab etwa 1971 bis zur Schließung des Parks wurde die Lok im Seibu Unesco Park in Tokorozawa bei Tokio ausgestellt. 1993 erwarb die Gemeinde Maruseppu auf Hokkaido als Denkmal, gab sie aber dann nach zweijährigen Verhandlungen mit den japanischen Freunden des FFM ab. Die Verladung fand im Hafen Ishikari auf Hokkaido in einen Überseecontainer statt. Im Dezember 2002 erreichte die Lok an Bord des Schiffes HYUNDAI FEDERAL den Hamburger Hafen und wurde am 4. 12. 2002 in das Frankfurter Feldbahnmuseum überführt. Der Erwerb und die Transportkosten haben vorläufig die finanziellen Möglichkeiten des Vereines erschöpft. Nun müssen wir die betriebsfähige Restaurierung durch Spenden und Zuschüsse realisieren.

Trotz des schlechten Zustandes ist eine betriebsfähige Herrichtung der Lok geplant. Bedingt durch ca. 53 jährigen Aufenthalt unter freiem Himmel sind allerdings beträchtliche Schäden entstanden. Lang ist die Liste der erforderlichen Arbeiten und viel Geld wird erforderlich sein, ehe E 103 wieder einmal dampfen wird. Das Restaurierungsprojekt kann in den nächsten Jahren aus Kapazitätsgründen nicht in eigener Werkstatt ausgeführt werden.

Der Beginn des Restaurierungsprojekts E 103 wurde im Juni 2004 mit dem Abtransport zur Bahnwerkstatt MALOWA in Benndorf eingeleitet. Mit Hilfe der Adolf-Christ-Stiftung und des Hessischen Museumsverbandes wird die Maschine in einem langfristigen Förderungsprogramm restauriert. In der ersten Stufe ist eine äußerliche Restaurierung vorgesehen, damit die Lok in einem überschaubaren Zeitraum in einen ausstellungswürdigen Zustand versetzt werden kann. Der zeitliche Rahmen ist im Wesentlichen von der Höhe der Zuschüsse und von Spenden abhängig. Eine erste Kostenschätzung nennt 210.000 €. Wir haben uns auf eine mehrjährige Abwesenheit der Lok eingerichtet, und schon die äußerliche Restaurierung wird so erfolgen, daß in einer zweiten Stufe die Wiederinbetriebnahme möglich bleibt.

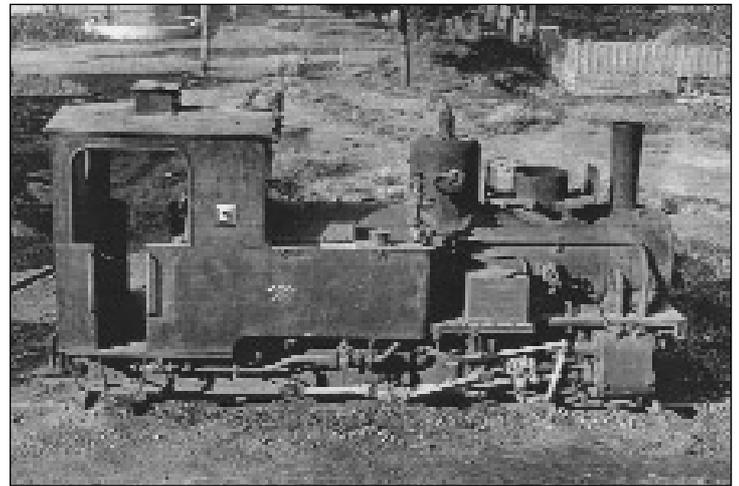
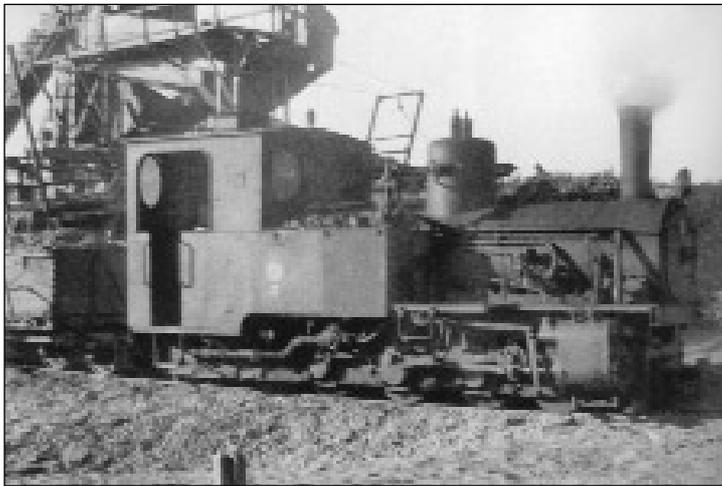
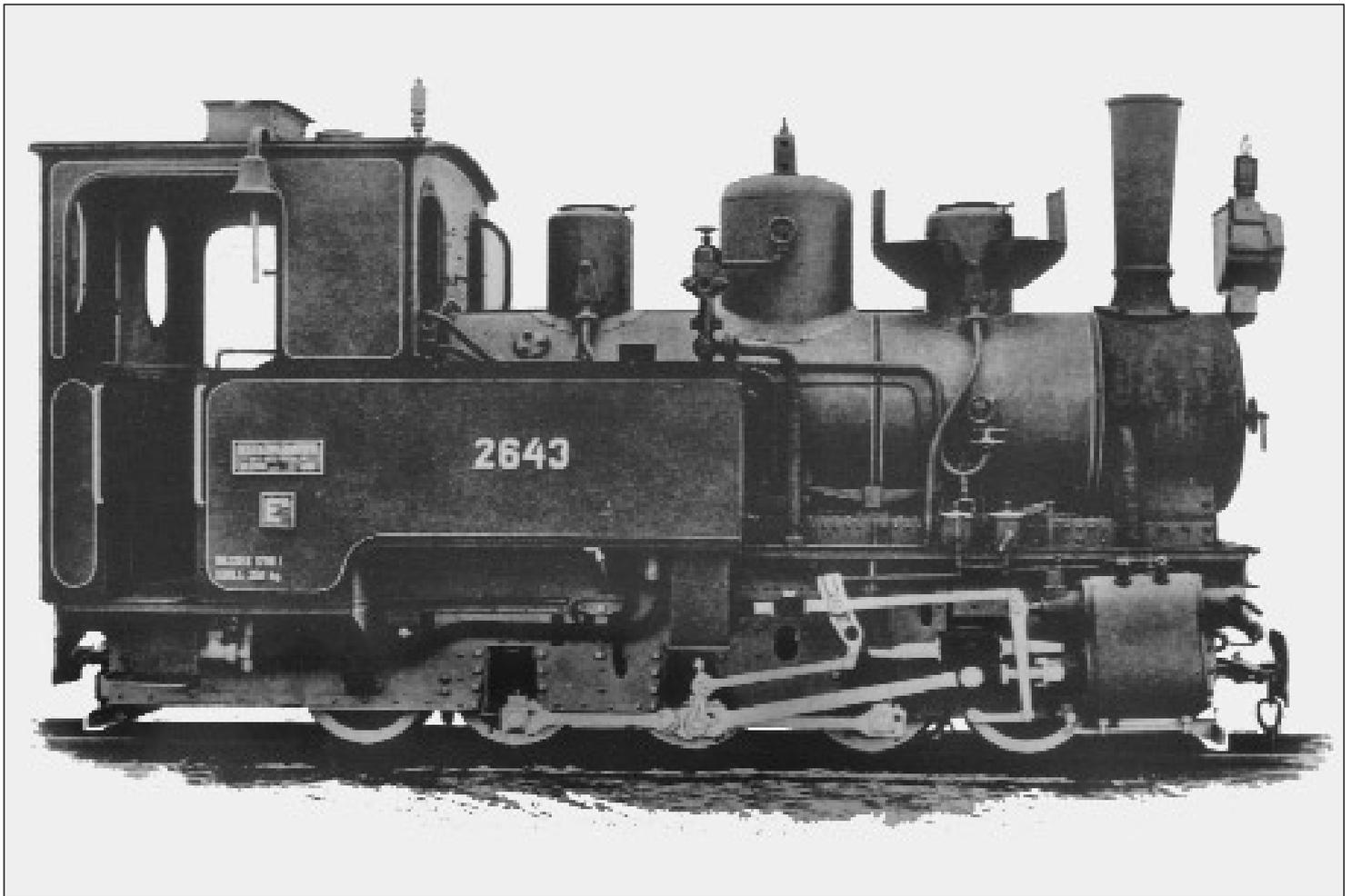
Links: Einsatz der Lokbaureihe beim japanischen Militär

Nächste Seite oben: Werkfoto, O & K, 1925

Mitte links: Einsatz der Lok im Kieswerk Ahina, ca. 1950

Mitte rechts: Abgestellt im Kieswerk

Unten: Die Lok als stehendes Denkmal in den 1990er Jahren





Im September 2004 erfolgte bei der MALOWA die Zerlegung. Führerhaus einschl. Kohle- und Wasserkästen sowie Kessel und Fahrwerkrahmen sind nun für eine Begutachtung frei zugänglich. Bei unserem Besuch im Oktober galt unser besonderes Interesse den ausgebauten Luttermöller-Antrieben. Im nächsten Schritt wird der Fahrwerkrahmen gesandstrahlt und der innere Wasserkasten begutachtet. Darauf aufbauend können wir entsprechend unseren finanziellen Mitteln den nächsten Restaurierungsschritt beauftragen.

Die Probleme beim Durchfahren von Kurven sind schon seit der Anfangszeit des Dampflokbetriebes bekannt. Die Antriebsräder beider Lokomotivseiten sind über starre Achsen miteinander verbunden, die fest im Rahmen gelagert sind. Sollten die Radsätze eines Schienenfahrzeuges exakt dem Verlauf eines Kreisbogens folgen, dann müßte sich jeder Radsatz radial - zum Kreismittelpunkt hin - einstellen können. Es gibt moderne Fahrzeuge, die dieser Forderung weitgehend entsprechen. Bei einer Dampflokomotive ist dies wegen der Eigenart ihres Antriebes über Treib- und Kuppelstangen nicht möglich.

Eine besondere Art einer radial einstellbaren Achse ist der Luttermöller-Antrieb. Bei ihm ist die fest im Rahmen gelagerte Achse des vorletzten Kuppelradsatzes in der Mitte kugelig ausgebildet. Um sie kann ein Zahnradgehäuse schwenken, in dem drei Zahnräder die Welle des letzten, nicht gekuppelten Radsatzes antreiben; diese Zahnräder laufen in Öl. Das Zahnradgehäuse wirkt wie eine Deichsel und erlaubt die Einstellung des Radsatzes. Eine Rückstellvorrichtung bringt den Radsatz wieder in seine Ausgangsstellung.



Technischen Daten

Bauart	En2t
Hersteller, Baujahr	O & K 1925 / 11.073
Dienstgewicht	15 t
Länge ü. P.	5,8 m
Leistung	90 PS
Kohlenvorrat	0,3 t
Wasservorrat	1,1 m ³
Dampfdruck	12 bar
Rostfläche	0,7 m ²
Verdampfungsheizfläche	28,3 m ²
Zylinderdurchmesser	270 mm
Kolbenhub	300 mm
Raddurchmesser	600 mm
Steuerungsart	Heusinger



Oben und Mitte: Lok E 103 als Lok 16 im Frankfurter Feldbahnmuseum, 4. 12. 2002

Links und nächste Seite untere Hälfte: Luttermöller-Antrieb der Lok, zerlegt bei der Malowa, 2004

nächste Seite oben: Verladen der Lok in Japan und Ankunft in Hamburg, Dez. 2002

2. Reihe: Ankunft zur Aufarbeitung bei der Malowa, der ausgebaute Kessel, 2004

Unten rechts: Reservistentreffen im Feldbahnmuseum zusammen mit der Heeresfeldbahnlok 8, 2003

Alle Fotos: Frankfurter Feldbahnmuseum

