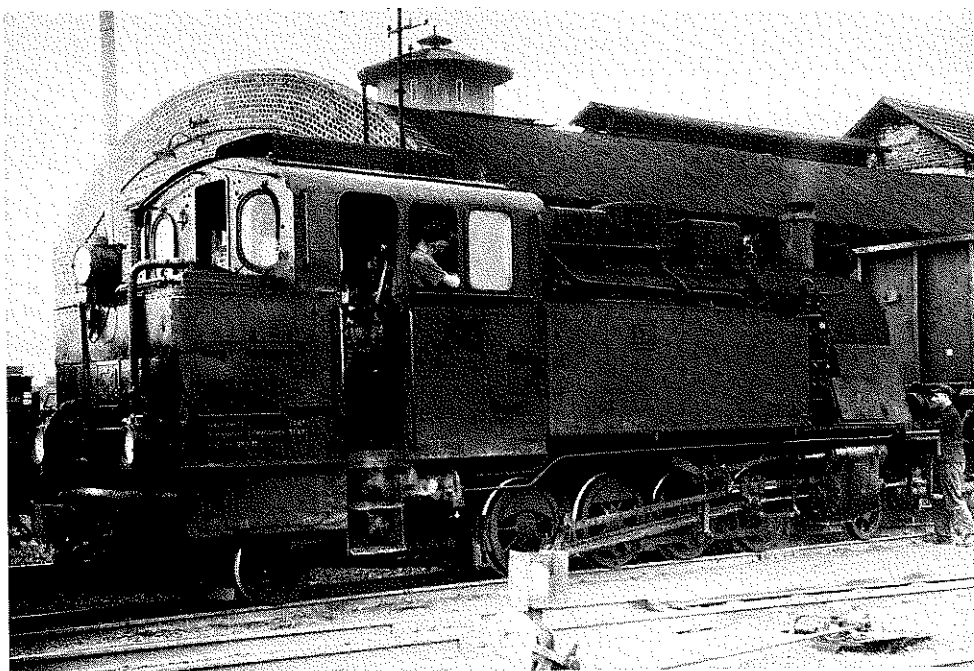


Gerhard Moll

Ölhauptfeuerung bei Kleinbahn-Dampfloks

Der Umbau von Schmalspurdampflokomotiven auf Ölhauptfeuerung wird z. Z. vielerorts diskutiert. Und im Zittauer Gebirge sowie auf dem schweizerischen Rothorn stehen jüngst (um-)gebaute ölgefeuerte Dampfloks in Betrieb. Da liegt die Idee nahe, in einer technikhistorischen Fachzeitschrift auch einmal einen Blick in die Geschichte zu werfen. Der nachstehende Bericht bezieht sich ausschließlich auf den Umbau von Privatbahn-Dampflokomotiven in den alten Bundesländern. Daß diese allesamt eine schmale Spurweite aufwiesen, ist purer Zufall. Beide deutsche Staatsbahnen, die DB und die DR haben damals in großen Stückzahlen schwere Schnellzug- und Güterzug-Dampflokomotiven auf Ölfeuerung umgebaut. Auf diese Umrüstungen sei hier aber ebensowenig eingegangen wie auf die ab 1976 im Raw Görlitz vorgenommenen Umbauten der großen 1'E1h2t Tenderlokomotiven der Harzer Schmalspurbahnen. Letztgenannter Umbau wurde mit knapper werdenden Devisen der ehem. DDR relativ schnell wieder rückgängig gemacht, um wieder Kohle aus den „sozialistischen Bruderstaaten“ verbrennen zu können. Durch die politischen Mißstände wurden so ungeheure Geldmengen vom Volksvermögen vergeudet.



Bei Deutschen Klein- und Werksbahnen gab es in den 50er Jahren viele Pläne, Dampflokomotiven auf Ölhauptfeuerung umzustellen. Obwohl es ausgereifte Entwürfe gab, blieb dieser Umbau sehr selten. Interessant ist, daß es oft Werksbahnen waren, die mit der Lokomotivindustrie oder mit von Werks- und Kleinbahnen genutzten Hauptwerkstätten (z. B. Westfälische Lokfabrik Reuschling in Hattingen) solche Umbauten bis ins Detail ausarbeiteten.

In der damaligen Lokwerkstatt der Stahlwerke Südwestfalen in Geisweid Kreis Siegen wurden 1957 sehr umfangreiche Entwürfe mit Kostenausgaben, Wirtschaftlichkeitsberechnungen usw. zum Umbau auf Ölhaupt- und auch einer Ölzusatzfeuerung angefertigt. Es blieb bei den Plänen, denn die nun in großer Zahl auf den Markt gekommenen Dieselloks machten solche Vorhaben unnötig. Es waren nur noch 2 Schmalspurbahnen, die solche Pläne aufgriffen und Lokomotiven auch tatsächlich umbauten: Die Brohltalbahn (BEG) und die Rhein-Sieg Eisenbahn (RSE).

Bereits 1955 gab es bei der BEG Pläne, die schweren Lokomotiven, die auf der Steilstrecke Dienst taten, auf Ölhauptfeuerung mit mittelschwerem Heizöl umzubauen. Das waren die Krauß-E-Tenderlok Nr. I und die schwere C'C-Mallet Nr. II. Letzere hatte nämlich – obwohl Verbundlok – einen sehr hohen Kohlenverbrauch. Als man aber von der Nassauischen Kleinbahn deren recht moderne Jung-Lok Nr. 15, einen schweren Fünfkuppler, erwarb und bei Probefahrten einen sehr günstigen Kohleverbrauch feststellte, waren die Ölfeuerungspläne erst einmal vom Tisch. Gleichzeitig plante man das Aus für die schwere C'C-Mallet-Lok.

Anfang 1956 griff die nahe gelegene RSE den Plan auf, hochbelastete Streckenlokomotiven auf Ölfeuerung umzubauen, und kontaktierte die Lokfabrik Jung in Jungenthal, die schon Erfahrungen mit ölgefeuerten Lokomotiven für den Export gesammelt hatte. Diese wurden mit den Plänen der RSE und – wie mir der Werkmeister der BEG sagte – mit den von der BEG ausgearbeiteten Grundausrüstungen in der RSE-Werkstatt in Hennef Ende 1956 in die Tat umgesetzt. Die erste mit mittelschwerem Heizöl umgebaute Kleinbahnlok war die 1'D1'h2-Jung-Tenderlok Nr. 51, die im Spätsommer 1956 ihre ersten erfolgversprechenden Probefahrten machte.

Oben: 1956 baute die RSE die Lok 51 (1'D1'h2t, Jung 1923/3403) als erste ihrer Dampflokomotiven um. Bf. Hennef, 18. 9. 1963, Foto: Gerhard Moll

Links: Lok RSE 31 wird zerlegt, Hennef, 16. 12. 1961, Foto: Gerhard Moll

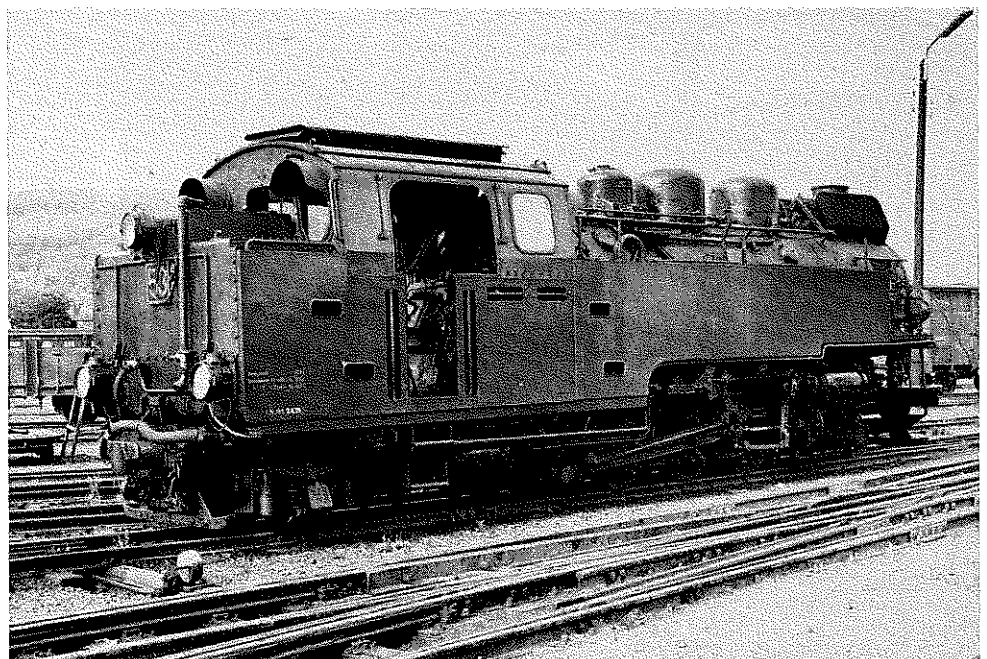
Das Heizöl wurde aus normalen Tanks ohne Vorwärmung verbrannt. Das Befüllen der Vorratsbehälter der Lokomotive dauerte etwa eine Viertelstunde. Das Ausschlacken, Löscheziehen, Rohrblasen, Kohlenladen usw. entfiel, was beachtliche Zeitersparnisse zur Folge hatte. Doch war der Ölverbrauch im schweren Streckendienst recht hoch und somit auch kostspielig.

Für die Kesselbedienung wurde der Heizer nicht mehr benötigt, doch in seiner Funktion als Beermann zur Streckenbeobachtung konnte man im Betrieb einer herkömmlichen Dampflokomotive nicht auf ihn verzichten. Die damals gestellten Anträge, einmännig fahren zu dürfen, wurden von der Eisenbahnaufsichts-Behörde abgelehnt, denn der Lokführer kann unmöglich am Langkessel vorbei die linke Seite überblicken. Nur unter bestimmten Auflagen durfte die Lok im Bahnhofs- und Rangierdienst nur mit dem Lokführer besetzt fahren. Dieser Betrieb war aber sehr umständlich, weil der Lokführer aufgrund der Gleislage im Bogen und aufgrund langer Rangierabteilungen häufig auf die Heizerseite wechseln mußte, um Rangiersignale aufzunehmen.

Technisch war der Umbau der Lok 51 – von wenigen Kinderkrankheiten einmal abgesehen – ein voller Erfolg. 1957 baute man anlässlich einer fälligen Untersuchung die 1'D1'h2t Borsigtenderlok Nr. 31 auf die gleiche Ölfueuerung um. Bei dieser Lokomotive war die Lage des Kohlenkastens ungünstig, er mußte durch einen Aufbau vergrößert werden, um den Ölverbrauch aufnehmen zu können. Hier rentierte sich der Umbau nicht mehr, denn die Maschine fuhr nur etwas mehr als 3 Jahre lang mit vielen Unterbrechungen mit Ölfueuerung. 1961 wurde sie zunächst abgestellt und im Dezember des selben Jahres in Hennef verschrottet. Der Verfasser sah sich damals die Anordnung des Ölbrenners im abgebrannten Stehkessel an, versäumte aber leider, die sicher interessanten Einzelheiten im Bilde festzuhalten.

Ein Umbau der Lok 32 erfolgte nicht mehr, weil bei ihr größere Kesselschäden schon 1959 zur Verschrottung führten. Auch war ein stetig sinkendes Verkehrsaufkommen ein Grund, größere Investitionen in die Fahrzeuge zu vermeiden.

Als nächste Lokomotive der RSE ging die 1'D1'h2-Tenderlok Nr. 53 im Jahre 1957 mit einer Ölhauptfeuerung auf Strecke. Wie die Eisenbahner damals sagten, brachte der Umbau dieser Lok die besten Erfolge. Diese Maschine war dann auch als letzte Dampflokomotive bis 1965 bei der RSE in Betrieb. 1968 kaufte sie die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte e. V. (DGEG) und bewahrt heute die eisenbahngeschichtlich so wertvolle Maschine für das Kleinbahn-Museum in Bruchhausen-Vilsen auf.



Oben: Der Umbau auf Ölhauptfeuerung hat sich auf das äußere Erscheinungsbild der Lokomotive nur wenig ausgewirkt, wie der Vergleich der Aufnahmen veranschaulicht. 1944, Werkfoto: Jung, Slg. DGEG

Mitte: Vergleichsbild vom 28. 7. 1962 in Hennef, Foto: Gerhard Moll

Unten: Im wesentlichen an der Umrüstung des Kohlenkastens zu einem Öltank mit den Versorgungsleitungen erkennt der Fachmann die Ölfueuerung. RSE 53 in Hennef, Datum und Urheber unbekannt, Slg. Gerhard Moll

1958 baute die RSE zum letzten Mal eine Dampflokomotive auf Ölhauptfeuerung um. Mit Abnahme der Hauptuntersuchung am 10. 11. 1958 wurde die 1'D1^h2t Jung-Tenderlok Nr. 52 dem Betrieb übergeben. Im erhaltenen Betriebsbuch steht dazu lediglich: „Lok auf Ölfeuerung umgebaut.“ Einzelheiten fehlen leider. Bis zum Ablauf ihrer Kesselfrist blieb sie – zuletzt als Reservemaschine – im Dienst. Mit Datum 20. 4. 1964 steht im Betriebsbuch: „Nach Überprüfung und Probefahrt kann die Frist bis höchstens 20. 4. 1965 verlängert werden.“ Im März 1965 verschrottete man die sehr gelungene Lok in Hennef – eine Rhein-Sieg Eisenbahn brauchte oder wollte man nicht mehr.

1958 holte man auch bei der BEG die Pläne zum Umbau der Steilstreckenloks wieder aus der Schublade. Vorgesehen war ebenfalls die Verfeuerung von mittelschwerem Heizöl. Man entschloß sich zum Umbau der E-Tenderlok Nr. I anlässlich der fälligen Untersuchung Anfang 1959. Schon am 23. März 1959 konnten die ersten Probefahrten erfolgreich durchgeführt werden. Angeblich waren bei dieser Lok aber dann doch mehr Probleme aufgetreten, als bei den RSE-Maschinen. Nach Änderungen am Brenner, der Ausmauerung usw. war der Sache ein voller Erfolg beschieden, und die sehr leistungsfähige Metterspurlok blieb bis 1966 in Betrieb. (Übrigens hatte sie vorne Beugniot-Hebel.)

Die Ersparnisse gegenüber der Kohlefeuerung ergaben sich aus den kürzeren Anheizzeiten, dem einfachen Betanken und der Entlastung des Heizers. Bei voller Lokbelastung – was damals bei den beachtlichen Zuglasten bei der BEG regelmäßig vorkam – war die Ersparnis allerdings nicht allzu groß. Die BEG plante, weitere Maschinen auf Ölhauptfeuerung umzubauen, so z. B. die Jung-Tenderlok Nr. III. Wohl in Anbetracht der enttäuschten Hoffnung auf deutlichere Einsparungen scheute man jedoch die beachtlichen Investitionen für den Umbau.

Zusammengefaßt kann gesagt werden, daß der Umbau der vorgenannten Lokomotiven zweifellos ein Fortschritt war. Leider kamen diese – man möchte schon sagen – „Versuche“ viel zu spät. Der Gedanke der Ölhaupt- oder Zusatzfeuerung ist ja sehr viel älter. Aus heutiger Sicht war die recht einfache Ausführung der damaligen Ölhauptfeuerung nicht gerade umweltfreundlich. Der Verfasser erinnert sich an eine Mitfahrt auf Lok I^h der BEG am 7. 5. 1960, an abtropfendes Heizöl, starke Geräusche im Führerhaus und z. T. starkes Qualmen durch schlechte Verbrennung. Alle diese Mängel wären natürlich auch schon damals zu beheben gewesen. Die Dampfleistung des Kessels war vor dem schweren Zug jedoch erstaunlich gut. Ein weiterer, heute kaum noch erwähnenswerter Vorteil war, daß der Kesseldruck durch die Ölfeuerung bei Talfahrt viel besser niedrig aber konstant und hoch genug zum Antrieb des Luftsaugers für die Hardy-Saugluftbremse gehalten werden konnte.

Es gibt 3 Gründe dafür, warum nur so wenige Lokomotiven auf Ölfeuerung umgebaut wurden:

1. Die Ersparnisse an Betriebsstoffkosten fielen geringer aus als erwünscht.
2. Die Investitionen für den Umbau und die Schaffung der benötigten Infrastruktur (Tankstellen) waren recht hoch.
3. Als großes Hindernis erwies sich aber der hoffnungslos mit derartigen Innovationen überforderte Beamtenapparat der Aufsichtsbehörden (meist DB-Maschinenämter). So wurden umständliche Genehmigungsverfahren eingeleitet und viele Auflagen gemacht, die viel Zeit und Geld vergeudet haben. Der Umbau einer C-Tenderlok der damaligen »Stahlwerke Südwestfalen« in Geisweid auf Ölfeuerung kam um 1957 nicht zustande, weil das zuständige ehemalige DB-Maschinenamt in Siegen gegen alles irgendwelche Bedenken hatte und sogar eifrig beim BZA Minden nach Vorschriften fragte. Immerhin mußte die Lok ja auch auf DB-Gleisen Wagen holen – und das ging mit so etwas modernem nicht. Zum Glück haben sich diese Zeiten geändert, und es gibt manche Anzeichen für eine noch weitergehende Vereinfachung der Eisenbahnaufsichtsbehörden.

Oben: BEG I^h bei Weibern. Der Verfasser hat sie am 7. 5. 1960 selbst gefahren. Foto: Gerhard Moll

Links: Größere Werksbahnen ließen sich nicht so leicht durch inkompetente Aufsichtsbehörden beirren. So gab es später doch noch einige ölgefeuerte Dampflokomotiven auf Werksbahnen und bei entsprechender Konzessionierung wie z. B. bei den Verkehrsbetrieben Salzgitter auch bei öffentlichen Privatbahnen, die aber nach nur kurzer Einsatzdauer durch Diesellokomotiven verdrängt wurden. Lok 18 am 25. 9. 1967 Foto: Gerhard Moll

