



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Oberhessische Presse
Tageszeitung für den Kreis Marburg-Biedenkopf

SERIE: EISENBAHN IM HINTERLAND, TEIL 16

Feuerlose Loks machen mächtig Dampf

Gladenbach. Der Bau der Eisenbahnen im Hinterland brachte nicht nur für den Reiseverkehr erhebliche Erleichterungen, sondern auch für den Warenverkehr.

Am allermeisten profitierten davon die heimischen Hüttenbetriebe und Gießereien.

Wie überall im Deutschen Reich standen die Industrialisierung und der Ausbau des Bahnnetzes in enger Wechselwirkung. Das wichtigste Unternehmen der heimischen Montanindustrie war der Hessen-Nassauische Hüttenverein.

Neben verschiedenen Gruben im Schelderwald betrieb dieser 1911, als die Scheldetalbahn eröffnet wurde, neben dem Hochofenwerk in Oberscheld unter anderem die Ludwigshütte, die Wilhelmshütte und die Amalienhütten.



Eine Dampfspeicherlok hat einen Güterwagen italienischer Bauart im Bahnhof Burg Anfang der 80er Jahre von der Bundesbahn übernommen und bringt diesen ins Werk.

© Manfred Ritter



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Die Geschäfte liefen so gut, dass in Folge der weiteren Unternehmensexpansion 1913 die Breidenbacher Hütte errichtet wurde - ohne die Scheldetalbahn hätte man sich damals mit Sicherheit nicht für den Standort Breidenbach entschieden. Es wurden nicht nur die Fertigprodukte von den Hütten abtransportiert, sondern auch Rohmaterialien für die Weiterverarbeitung zugeführt, insbesondere in Form von im Hochofen Oberscheld erzeugtem Roheisen.

Während die Zustellung und Abholung von Güterwagen bei der Aurora- und der Justushütte von den Güterzugloks der Staatsbahn erledigt wurde, die schon den Güterzug zur nächstgelegenen Staatsbahnstation gebracht hatten, waren die Rangierarbeiten beim Hessen-Nassauischen Hüttenverein so umfangreich, dass er eigene Lokomotiven anschaffen musste.

So kam es, dass der Hessen-Nassauische Hüttenverein zwischen Jahrhundertwende und Erstem Weltkrieg insgesamt fünf eigene Lokomotiven beschaffte. Dies waren allesamt Dampfspeicherloks, und eine davon war 1908 für die Wilhelmshütte bestimmt, wie Werner Pfeiffer in seinem Beitrag „Feuerlose Lokomotiven“ für das Altenkirchener Heimat-Jahrbuch 2001 schreibt.

Diese fünf Lokomotiven stammten alle von der Lokomotivfabrik Jung aus Jungenthal bei Kirchen an der Sieg, dabei handelte es sich um die der heimischen Region nächstgelegene Lokfabrik. Solche Dampfspeicherloks sind von den Dampfloks abgeleitet. Sie haben ein Triebwerk, das prinzipiell mit denen der Dampfloks identisch ist. Der Kessel macht aber den Unterschied. Hierbei handelt es sich um einen einfachen einwandigen Druckbehälter.

Dampfspeicher-Lokomotivenkommen ohne Heizer aus

Dieser ist mit einer geringen Menge Wasser befüllt. Im Produktionsprozess der Wilhelmshütte wurde - vielleicht auch als Abfallprodukt - unter Druck stehender Wasserdampf gewonnen. Damit wurde der Kessel der Dampfspeicherlok betankt. Mit diesem Dampf konnten dann die Zylinder der Lok versorgt werden und die Lok somit fahren.

Durch den nun im Kessel fehlenden Dampf, sank der Druck im Kessel und damit auch der Siedepunkt für das im Kessel befindliche Wasser. Dieses konnte somit nachverdampfen und stand damit auch für die Fortbewegung der Lok zur Verfügung.

Nach einer gewissen Zeit war der Druck im Kessel so weit abgefallen, dass die Lok wieder mit neuem Dampf befüllt werden musste.

Man brauchte also kein Feuer und keine Kohlen, ebenso konnte auf einen Heizer verzichtet und die Lok von einer Person bedient werden. Dampfspeicherloks wurden deshalb auch feuerlose Lokomotiven genannt. Durch den unkomplizierten Aufbau der Lok konnte diese auch von den Arbeitern der Wilhelmshütte selbst instand gehalten werden.



Heimat- und Museumsverein "Amt Blankenstein" e.V.

Wie lange diese sehr wirtschaftliche und umweltfreundliche Lok dort eingesetzt wurde, ist leider nicht bekannt. Allerdings sind diese Vorteile auch heute noch aktuell, weshalb solche Dampfspeicherlokomotiven bis heute von verschiedenen Kraftwerken oder chemischen Fabriken eingesetzt werden. Die letzte Dampfspeicherlok in unserer näheren Umgebung war eine bei den Burger Eisenwerken. Diese war bis Mitte der 1980er-Jahre im Einsatz und ist heute in Dillenburg als Museumsstück zu besichtigen.

von Stefan Runzheimer

Veröffentlicht am 15.04.2013 19:02 Uhr



Quelle: www.op-marburg.de