

*** Heizer-Erleichterung ***

„Stokerlokomotiven im Bw Ehrang. Die Baureihe 44 mit mechanischer Rostbeschickung – Exoten unter den deutschen Dampflokomotiven“, von Wolfgang Kreckler. Jünkerath 2015. 152 Seiten, Format DIN A4, gebunden. 184 s/w- und Farbabbildungen, 19 Tabellen. Herausgeber und Bezug: Eisenbahnfreunde Jünkerath e.V., Römerwall 12, 54584 Jünkerath, www.eisenbahnmuseum-juenkerath.de. Preis: 22,50 €.

(KHL) Die mechanische Rostbeschickung als Erleichterung des Heizerdienstes auf Dampflokomotiven (neben Öl- oder Kohlenstaubfeuerung) erlangte in Deutschland keine weite Verbreitung. Das wesentliche Kriterium dafür ist die Verfügbarkeit geeigneter Stokerkohle, so dass über Versuche auf der BR 45 hinaus letztlich nur 5 Lokomotiven der BR 44 über einen Zeitraum von immerhin zwei Erhaltungsabschnitten mit Stoker gefahren sind. Der Einsatz erfolgte zunächst von Würzburg aus, ab 1955 von Ehrang, da dort die geeignete Kohle im Wortsinne näher lag.

Der Autor ist Sohn eines Ehranger Lokführers der Stokermaschinen und damit der Materie nah. Das Buch beleuchtet die Geschichte der Lokomotiven von der Lieferung über die Umbauten bei der jungen Bundesbahn mit Verbrennungskammerkessel und Turbo-Speisepumpe (mit Einordnung in das gesamte Dampflok-Um- und -Neubauprogramm) und die Bauartpflege bis zur Ausmusterung. Für den Ehranger Beheimatungsabschnitt werden zahlreiche Quellen aus dem Betrieb ausgewertet, so dass ein rundes Bild der Lokomotiven entsteht.

Für den an der Dampfloktechnik Interessierten gehen die Ausführungen allerdings nicht sehr in die Tiefe. Denn der oft angeführte höhere Kohleverbrauch der Stokerloks ist nicht klar auf mögliche Ursachen heruntergebrochen. Erstens fehlt ein Vergleich zu den anderen Verbrennungskammerkessel-44, zweitens sind Dampfmotor und Verteilerstrahlen des Stokers massive Dampfverbraucher (nach dem Buch zur BR 45 mit Extremwerten bis etwa 3 t/h!), drittens wird die Turbo-Speisepumpe eine andere Dampfwirtschaft aufweisen, viertens sind die Verbrennungseigenschaften der Kohle ursächlich für die Änderung der Saugzuganlage, so dass die mit erfahrener Personal gefahrenen Werte, bezogen auf die Zugleistungen, keine Nachteile mehr erkennen lassen. Es wird wohl so sein, dass entsprechende detaillierte Unterlagen nicht aufgefunden werden konnten.

Das Buch ist reichlich bebildert, Zeichnungen erläutern die technische Ausführung der Maschinen, Betriebsbücher und Werkkarten sind reproduziert wiedergegeben. Ausblicke zu UP-Big Boy und CSD-475 zeigen, was mit Stoker serienmäßig möglich war und ist. Das Buch als Produktion eines Vereines ist sehr empfehlenswert und wird vom Rezensenten als das deutsche Dampflok-Technik-Buch des Jahres 2015 angesehen.