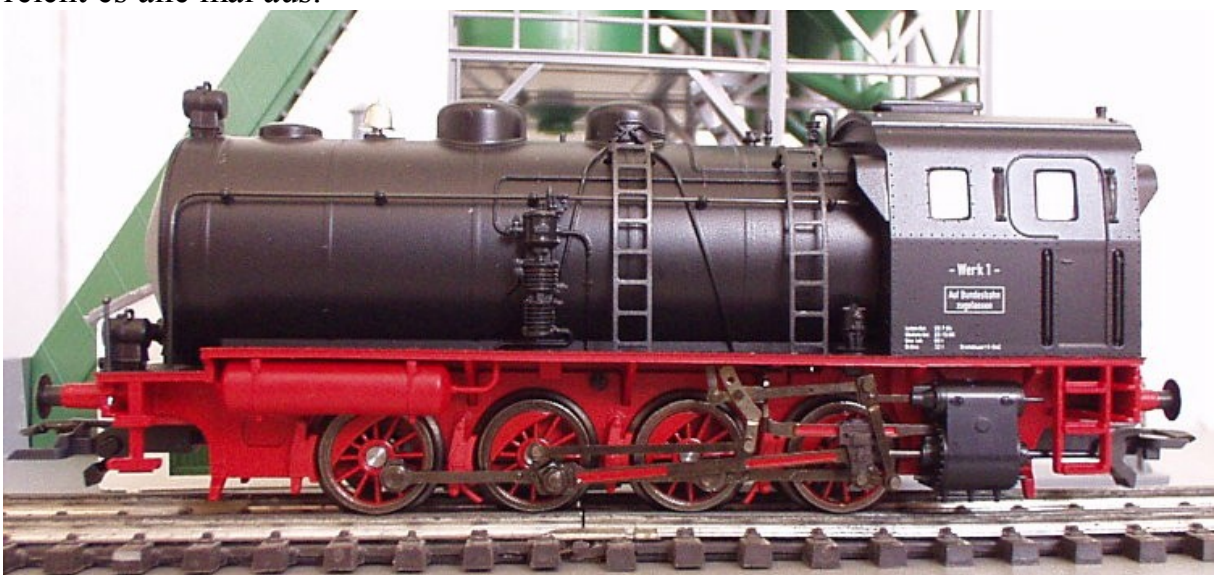


Speicherdampf

Auch an explosionsgefährdeten Orten, werden Güter per Bahn verschoben. Hierzu eignen sich sowohl die Diesel-, Elektro- bzw. die herkömmliche Dampftraktion nicht, da bei der jeweiligen Antriebsart durch Funken oder Feuer eine Katastrophe entstehen könnte. Als sicher und noch dazu kostengünstig hat sich hier der Dampfspeicherbetrieb erwiesen.



In den meisten chemischen Betrieben entsteht bei der Bearbeitung zum Endprodukt Dampf. Dieser Fremddampf wird in den mit Wasser gefüllten Kessel der Dampfspeicherlok zugeführt, wodurch sich dieses auf bis zu 200 Grad Celsius überhitzt. Solange das Kesselwasser über 100 Grad Celsius warm ist, kann die Lok selbst Dampf für die Fahrt erzeugen. Große Strecken sind mit einem solchem Antriebskonzept zwar nicht zu bewältigen, aber für den Rangierbetrieb reicht es alle mal aus.



Fast alle namhaften Hersteller haben bzw. hatten solche Lokomotiven in Ihrem Programm.

Im Modellbahnsektor gibt es derzeit drei solcher Loks in Spurgröße HO im Handel:

Zwei Modelle sind von Liliput erhältlich:

- ein B-Kuppler von Henschel; hier in der Variante als Lokomotive der Zuckerfabrik Elsdorf, Epoche IV
- ein C-Kuppler; abgebildet ist die Lok der Union Kraftstoff Wesseling, Epoche V

Die Firma Trix hat eine D-Kuppler von Henschel nachgebildet. Das Modell ist von der Beschriftung her neutral gestaltet, so dass kein konkretes Vorbild genannt werden kann. Trix hat die Lok im Zusammenhang mit dem Thema „Feuer und Wasser“ gestaltet.



Eine kleine Anekdote am Rande. Als ich mir den Liliput B-Kuppler gekauft hatte, stellte ich diesen auf einem Analoggleis zum Test auf. Das Modell fuhr etwa drei Zentimeter, um dann mit einem Knall das Führerhaus in hohem Bogen durch die Luft zu schießen. Was war geschehen? Der Kondensator im Führerhaus war explodiert. Soviel also zum Thema „Explosionsschutz“ bei Dampfspeicherlokomotiven.

Die auf dieser Seite gezeigte Lok ist die zweite Lokomotive dieser Art.