

Bekohlungs- anlage

Wie kommt die Kohle zur Lok?

Kohle war früher die Grundlage von Wirtschaft und Verkehr. Mit Kohle wurden Fabriken und Häuser geheizt, ebenso wie Schiffe, Kraftwerke oder die Hochöfen der Stahlwerke.

Kohle war bis Ende des 20. Jahrhunderts fester Bestandteil im Alltag der Menschen. Sie war Sinnbild für Wohlstand und wurde oft als „Schwarzes Gold“ bezeichnet.

Auch die meisten Dampflokomotiven wurden mit Kohle gefeuert. Schwere Güterzug-Lokomotiven der Baureihe 44 verschlangen auf 100 Kilometern durchschnittlich 2,2 Tonnen Steinkohle. Im Jahr 1928 kaufte die Deutsche Reichsbahn für ihre Lokomotiven rund 13,1 Millionen Tonnen Kohle – dies entspricht einem Güterzug mit einer Länge von 4.660 Kilometern. Zu Spitzenzeiten im Jahr 1957 wurden im Ruhrgebiet, wo sich die größten Steinkohlevorkommen in West-Deutschland befanden, über 123 Millionen Tonnen abgebaut.

In den Bahnbetriebswerken mussten die Loks in möglichst kurzer Zeit mit Brennstoff versorgt werden. Dazu wurden je nach Bedarf Bekohlungsanlagen in verschiedenen Größen eingerichtet. Die abgegebene Menge und die Nummern der versorgten Lokomotiven wurden genau notiert. Lokführer und Heizer, die mit einer „sparsamen Fahrweise“ Energie sparten, erhielten von der Eisenbahn zur Belohnung eine sogenannte Kohlenprämie.

Coaling Facilities

How does the coal get to the loco? Coal was in former times the foundation of all industry and transport; Factories and houses were heated with coal, just as were ships, power stations or the ovens and retorts of the steelworks.

Until the end of the 20th. century coal was a basic commodity in everyday life. It was a symbol for prosperity and was often referred to as 'Black Gold'.

Most steam locomotives were also fired with coal as fuel. Heavy freight locomotives such as the Class 44 (2-10-0) would swallow on average around 2.2 tons of coal per 100 kilometres. In 1928 the Deutsche Reichsbahn purchased 13.1 million tons of coal for its locomotives – this would mean for the times a goods train 4,660 kilometres long! At the peak period in 1957 in the Ruhrgebiet, where at this time the largest coal reserves in West Germany were being worked, over 123 million tons were mined.

In the Motive Power Depots the locomotives had to be resupplied with fuel in as short a time as possible. For this purpose coaling gantries of different sizes were developed and built. The number of the receiving locomotive and the exact amount of coal provided would be noted in detail. Engine drivers and firemen who were able to spare energy and fuel by an 'economical driving style' would get from the railway as a reward a so-called 'Coal Premium'.