

Kohle-Dampflok „Irene“ von Riverdale Locomotives

Fahnen-Trägerin

Mit einer fernbedienbaren Feuerklappe als Innovation schickt der niederländische Anbieter von Umbaukits für kohlebefeuerte Modeldampfloks seine neueste Kreation „Irene“ auf die Gartenbahngleise. Die Satteltanklok basiert auf dem Roundhouse-Modell „Katie“ und macht das Zusammenspiel von Kohlefeuer, Luft und Wasser zu einem beherrschbaren Erlebnis.

Läuft auf Gleisen von 45 und 32 Millimetern Spurweite und ist eigentlich dem Maßstab 1:19 zuzurechnen, passt aber auch zu LGB-Güterwägelchen: Kohlelok „Irene“ mit Gehäuse und Fahrwerk von Roundhouse

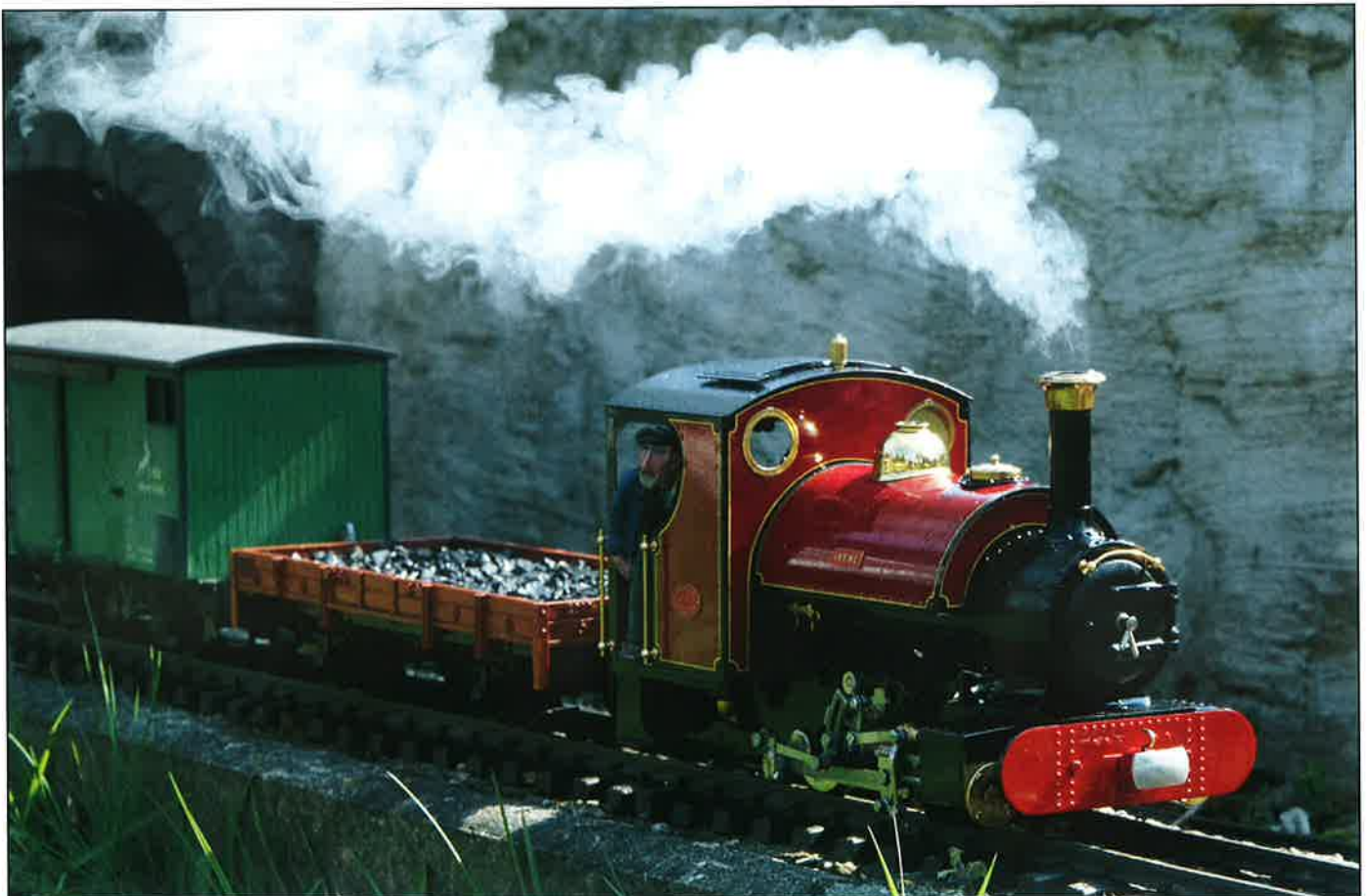
Livesteam ist in Großbritannien ein weit verbreitetes Hobby unter Gartenbahnern, denen die mitgliederstarke „Association of 16 mm Narrow Gauge Modellers“ eine gern genutzte Plattform für Treffen und den Erfahrungsaustausch bietet. Auf der Insel bevorzugt man Modelle im Maßstab 1:19, die auf Spurweiten von 32 (entsprechend 600 mm Schmalspur) oder 45 mm (für 3-Fuß oder Meterspur) gefahren werden. Jährliches Großevent für die über 4000 Livesteamer ist

die National Garden Railway Show, die dieses Jahr auf den 12. April terminiert war (www.16mm.org.uk). Hier stellte der Niederländer Joep Janssen von Riverdale Locomotives seine neueste kohlegefeuerte Lokomotive vor, das Satteltankmodell „Irene“.

Die Ähnlichkeit mit einer Roundhouse-Modeldampflok kommt nicht von ungefähr. Janssen konstruiert nämlich bislang keine kompletten eigenen Echtdampfloks, sondern rüstet Roundhouse-Bausätze auf Kohlenfeuerung um, neuerdings die Lok „Katie“. Herzstück ist ein völlig neuer Langkessel mit Stehkessel und Feuerbüchse aus Kupfer, der als Komplettbauteil exakt auf das Roundhouse-Fahrgestell und Führerhaus abgestimmt ist. Riverdale-Kunden können entweder ein reines Kessel-Kit erwerben, eine vorhandene gasbefeuerte Lok des britischen Herstellers umbauen, oder aber die passenden

neuen Lokbauteile bei Roundhouse bestellen und sich ihre kohlegefeuerte Lok mit dem Riverdale-Kessel selbst aufbauen, wobei auch das Lackieren der Gehäuseteile dazu gehört – bei den hochglänzenden Ausführungen keine einfache Sache. Alternativ bietet Riverdale komplett montierte Loks an, für die man auch ein paar Monate Geduld aufbringen muss, bis der Duft des Kohlenfeuers durch den Garten weht.

Joep Janssen war Ende März zu Besuch beim Gartenbahn Profi, um seine neue Irene vorzuführen. Inzwischen stellt sie die dritte kohlebefeuerte Echtdampflok dar, technisch dem B-Kuppler „Elke“ verwandt (siehe GBP 2/2013). Die Satteltanklok basiert ebenfalls auf einem zweiachsigen Außenrahmen-Fahrgestell, so dass sich die innen liegenden Räder sehr einfach durch Verschieben auf der Achse auf Spurweiten von 45 oder 32 mm adap-



tieren lassen, ohne dass ein Radsatz getauscht werden muss.

Der charakteristische aufgesetzte Satteltank ist eine reine Dekoration, er verdeckt lediglich die unter der Blechhaut liegende Dampfpfeife und bevorratet kein zusätzliches Wasser. Das wird per Pumpflasche lediglich in den Langkessel eingefüllt, wozu Riverdale Locomotives neuerdings die Superior-Spritzflasche von Jacksons anbietet, die mit wenigen Pumpübungen auskommt um den Kessel zu befüllen. Das Füllventil der Lok sitzt unter einer abnehmbaren glänzenden Abdeckung auf dem Satteltank, dahinter sitzt das obligatorische Sicherheitsventil, falls der Dampfdruck im Kessel zu groß wird.

Irenes Führerstand zeigt sich sehr aufgeräumt: Rechts, vor dem Platz des Lokführers, entdeckt man den Öler, dessen Destillat unter dem Führerhaus abgelassen werden kann. Die Kesseltür wird optisch von der nun auch rot-weiß schraffierten und sehr gut ablesbaren Wasserstandsanzeige dominiert. Links daneben ist das Manometer platziert, weiter unten die mittig angeordnete Klappe der Feuerbüchse, die in ihrer Funktion einen neuen Entwicklungsstand präsentiert. Sie ist unten angeschlagen und lässt sich mit Hilfe eines Servoantriebs selbst während der Fahrt in eine leichte Kippstellung bringen. Durch die angekippte



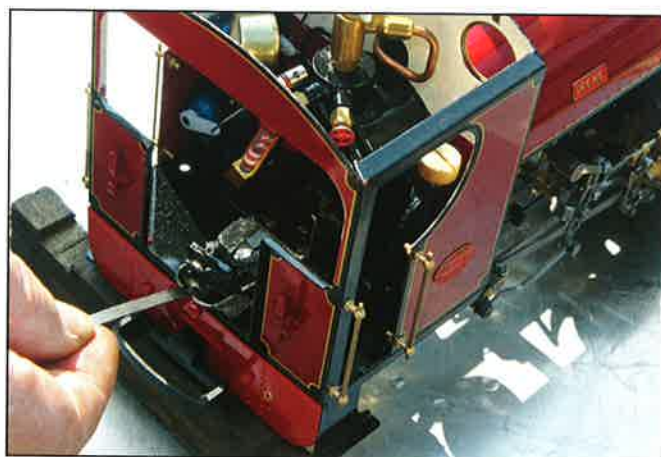
Auch bei früh-sommerlichen Temperaturen kann Irene schöne Dampffahrten ausstoßen. Ein kleiner Trick macht's möglich: Ein paar Spritzer Wasser im Schornstein der betriebswarmen Lok formen sich zu mächtigen Dampffahrten.

Fotos:
Hans-Joachim Gilbert

Klappe reguliert der Modell-Lokführer den Luftzug in der Feuerbüchse, beeinflusst damit das Kohlen-Feuer und letztlich die Dampfentwicklung im Kessel. Bewegt wird die Klappe durch Servoantrieb Nr. 3, dessen Ruderarme einerseits für die Dampfpfeife, andererseits für die Feuerklappe zuständig sind. Durch die geschickte Ausnutzung der Leerlaufbewegung zu jeder Armseite ist die getrennte Ansteuerung dieser beiden Funktionen möglich. So kann

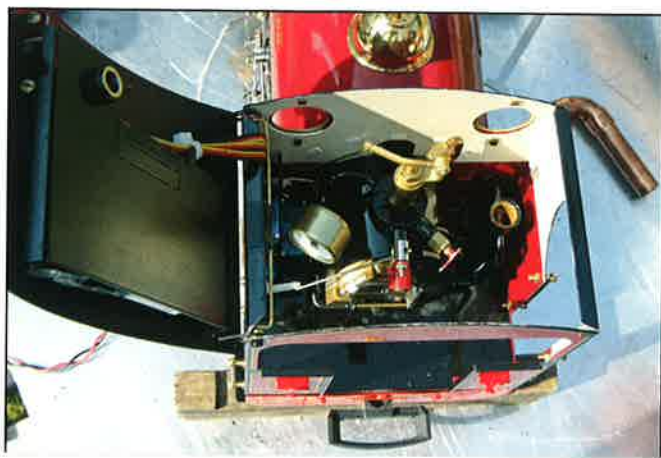
auf ein viertes Servo verzichtet werden, dafür wäre im kleinen Führerhaus auch kaum noch Platz gewesen. Die beiden anderen Servos steuern die Fahrtrichtung sowie das Dampfregelventil zur Geschwindigkeitssteuerung.

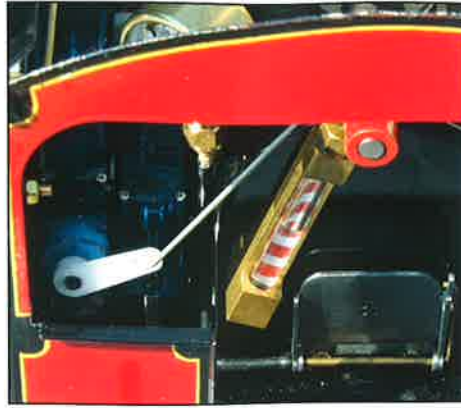
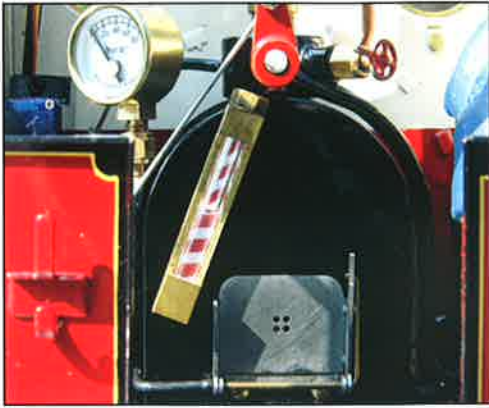
Traditionelle Feuerklappen besitzen meist einige Löcher, die durch einen nur per Hand verstellbaren Schieber geöffnet oder verschlossen werden. Auf Strecken, die leichte Steigungen und Gefällabschnitte aufweisen, wird der



Löffelweise wird das Brenngut in die Feuerbüchse geschaufelt – zuerst mit Lampenöl versetzte Holzkohle, dann etwas Steinkohle. Ein auf den Schornstein aufgesetzter elektrischer Lüfter facht das Feuer an, bis eine erste Glut entsteht. Danach wird ein Kupfer-Winkelrohr aufgesetzt, damit bei den ersten Kolbenbewegungen das Kondenswasser nicht auf die Dampflok niedergeht.

Akkus und Funkempfänger sind im aufklappbaren Führerhausdach untergebracht.





mal noch in die Feuerbüchse, für ein oder zwei Zugabe-Runden. Dann aber nimmt man dem Feuer die Luft, lässt es erlöschen und wartet auf Abkühlung, um sich beim Herausnehmen des Rostes und Aschekastens nicht die Finger zu verbrennen. Die Kohle verbrennt meist nicht vollständig zu Asche, gerne bleiben da auch größere Körnungen übrig, die nicht durch den Rost fallen können und ihn verstopfen können. Da hilft nur, den Aschekasten samt Feuerrost auszubauen und zu leeren, bevor

Die farbig schraffierte Wasserstandsanzeige ist bestens ablesbar. Eine Innovation bei Riverdale ist die per Servo kippbare Feuerklappe, wodurch eine gezielte Zugabe von „Falschluff“ möglich ist um das Feuer zu zügeln.

Modell-Dampflokführer diese Neuerung zu schätzen wissen, denn er kann sparsamer mit seinem schwarzen Gold in der Feuerbüchse umgehen, wird seltener das Zischen des Überdruckventils hören. Vorausgesetzt, er hat entsprechende Übung, denn vorausschauendes Fahren ist bei einer Kohle-Dampflokomotive noch viel wichtiger als bei einem gasbetriebenen Modell, dessen Brenner über ein Gasregelventil in der Heizleistung sehr direkt gesteuert wird. Wichtig ist in beiden Fällen, dass man regelmäßig einen Blick aufs Manometer wirft, am



Nach zwei Fahrzyklen hat sich schon einiges an Asche und nicht verbrannten Kohleresten angesammelt. Aschekasten und Feuerrost müssen daher regelmäßig von Rückständen gereinigt, erst dann kann man wieder Kohle nachlegen für die nächsten Runden.

besten alle zwei Minuten. Wenn der befahrene Rundkurs nicht zu groß ist und die Lok in dieser Zeit eine ganze Runde drehen kann, braucht man der kleinen fauchenden Irene nicht ständig hinterher zu laufen, sondern kann ihr von einem Standpunkt aus zusehen, wie sie ihre Dampfahnen verbreitet.

Ein guter Luftzug entsteht aber nur bei fahrender Dampflok, die deshalb vorrangig in Bewegung gehalten werden sollte. Bleibt man doch mal einige Minuten stehen, so lässt

sich an einem kleinen Handrad rechts an der Kesselrückwand die durch eine Drosselklappe in der Rauchkammer gesteuerte Luftmenge nachregeln.

Bei geübter Fahrweise und eingefahrenem Dampftrieb erreicht die kleine Satteltanklok vor einem typgerechten Fünf-Wagen-Zug locker eine Fahrzeit von 20 Minuten, selbst auf einem Rundkurs mit kurzen leichten Steigungen von bis zu 1,5 Prozent – der niederländische Kessel-Hersteller spricht von 21 Minuten. Dann muss man auf jeden Fall Wasser nachfüllen, damit der Kessel nicht zu heiß wird – ob man nun weiter fahren will oder nicht.

Auch mit der neuen Kippfunktion kann die Kesselklappe mit einer Fingerbewegung geöffnet werden, ein paar Schippen Steinkohle passen alle-

man die Lok neu anheizt. Die Prozedur kennen GBP-Leser schon von Amy und Elke aus Heft 2/2013: Ein halbes Dutzend Löffel voll – mit Lampenöl getränkten – Holzkohlestückchen, dann zwei Löffel Steinkohle drauf, den Kessel nur zu etwa einem Drittel mit Wasser befüllt, damit er schneller auf Temperatur kommt. Ein auf den Schlot gesetzter elektrischer Ventilator leistet gute Dienste als Hilfsbläser und facht das Feuer schnell an. Zeigt sich nach einigen Minuten eine Glut, kann man ein gutes halbes Dutzend Löffelfüllungen an Steinkohle nachlegen, den Kessel weiter mit Wasser befüllen und beobachten, wie der Zeiger des Manometers nun erkennbar in Richtung Betriebsdruck wandert.

Das Anfahren der Lok nimmt man übrigens am besten noch auf dem Anheizstand vor, wo sich die schwebenden Räder frei drehen lassen. Die ersten Radumdrehungen sind von einem Ausstoß von Wasser aus dem Schlot begleitet, denn nun drücken die relativ großen Kolben das kondensierte Wasser aus den



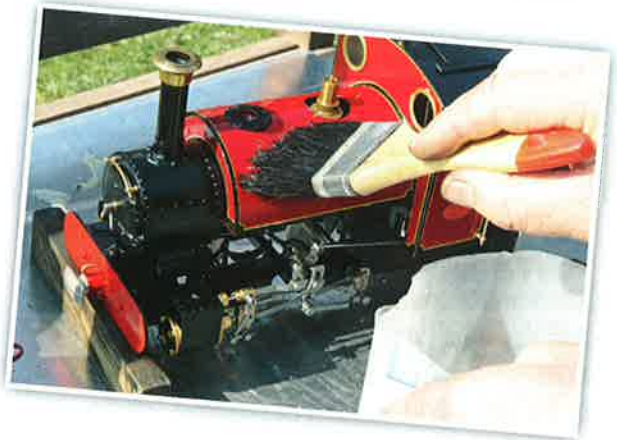
anfangs noch kalten Zylinderblöcken. Wie aus einem Springbrunnen genährt, würde es Dreck aus Irene herabregnen. Joep Janssen kennt das Spektakel, längst hat er den elektrischen Hilfsbläser gegen ein abgewinkeltes Kupferrohr ersetzt, welches das Kondenswasser neben die Lok leitet – und Irene bleibt sauber. Vorerst. Nach drei Fahrzyklen kann aber auch der unter der März-Sonne glänzende rote Lack nicht verbergen, dass er eine Dampflok zierte. Schwarze Schlieren ziehen sich über den Satteltank, über Zylinder und das Führerhausdach. Nur jetzt nicht abwischen, denn die wenigen kleinen Kohlestückchen, die aus dem Schlot entweichen, sind messerscharf und können den Lack verkratzen. Ein weicher Pinsel und Autowaschmittel sind beim Abrüsten die geeigneten Hilfsmittel um die Spuren des Betriebstages zu beseitigen. Dabei hatten wir im Bestreben nach fotogenen Dampfzügen sogar etwas nachgeholfen, damit aus dem Schlot ordentlich Dampf entweicht – mit ein paar Spritzern Wasser in die Rauchkammer, denn es war an diesem sonnigen



Nach der letzten Ausfahrt wird die Lok mit Autowaschmittel und einem weichen Pinsel gereinigt, damit die feinen scharfen Kohlepartikel keine Kratzer im Lackkleid hinterlassen.

Märztag fast schon zu warm für lange Dampfzügen, wie man sie auf zwei der Bilder sehen kann – und diese sind „echt“. Den Geruch, den eine betriebswarme Kohlelok versprüht, kann man nur live erleben. Das hat auch seinen Preis: Das kohlengefeuerte Ready-to-Run-Fertigmodell samt drei Servos, Pfeife und 2,4 GHz-Funkfernsteuerung kostet rund 3500 €, der Kohle befeuerbare Austauschessel zur Roundhouse-Lok Katie kann für 1010 € erworben werden. www.riverdale-loco.com

Hans-Joachim Gilbert



Lange Loks und Wagen brauchen schlanke Weichen!

M1 : 22,5 passend zu LGB^R Code 332

THIEL liefert

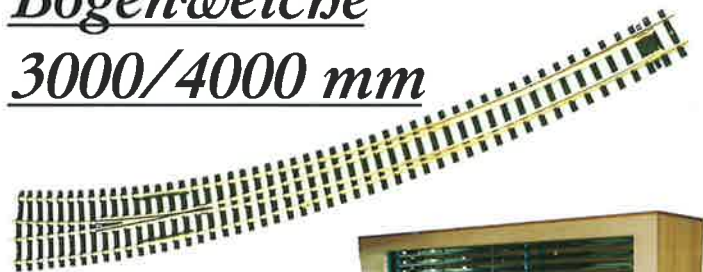
- ein komplettes Gleissystem mit 11 fertigen Radien
- Flex-Gleis-Bausätze bis 3 m
- 24 verschiedene Weichentypen
- viele Kleinteile zum Gleis- und Weichenbau
- alles in Messing und Messing matt vernickelt

Wir vernickeln auch Ihr altes Messing Gleismaterial

Thiel-Gleis erhalten Sie beim Gartenbahn-Fachhändler, oder direkt bei uns.

Funktionsmodellbau Ralf Kesselbauer
Robert-Bosch-Str. 4, D - 71711 Murr
Tel. 07144/97494 Fax 07144/897997
www.thiel-gleis.de info@thiel-gleis.de

Bogenweiche
3000/4000 mm



Paternoster

Individuelle Fertigung
nach Kundenwunsch



Alle Züge fahrbereit abstellen !

Für alle Spurweiten ab N bis Spur II

Über
30 Jahre

THIEL

www.thiel-gleis.de
info@thiel-gleis.de

THIEL-Gleis, der Spezialist für vernickeltes Messinggleis