

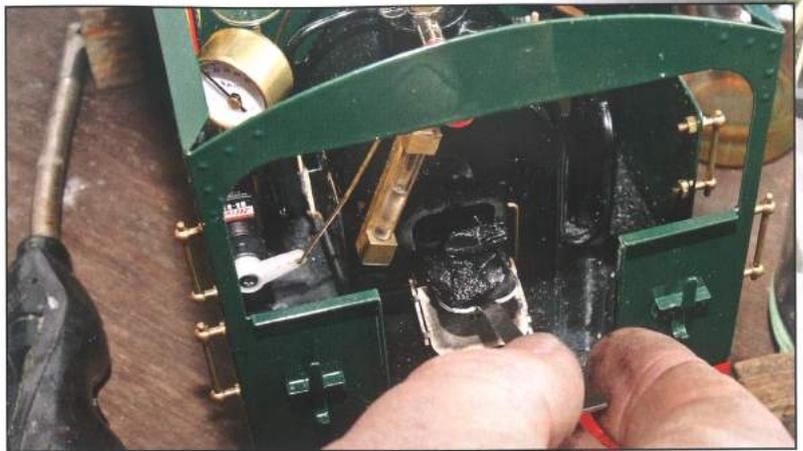
Kessel-Umbausatz für Kohlefeuerung von Riverdale Locomotives/NL

Schwarzes Gold

Der Niederländer Joep Janssen bietet komplette Kesselbaugruppen zur Umrüstung von gasgefeuerten Roundhouse-Echtdampfloks auf Kohlefeuerung an. Die beiden Modelle können aus Bausätzen auch selbst montiert werden. Wir schnupperten einen Tag in seiner Werkstatt und unternahmen ausgiebige Probefahrten.

Joep Janssen und ich hatten uns einen klaren, trockenen Wintertag gewünscht, um mächtige Dampffahnen in die Luft zu blasen. Das Thermometer zeigt -3 Grad an und der Boden ist schneebedeckt, als ich mich der niederländischen Metropole Eindhoven nähere – nur von den versprochenen fünf Stunden Sonne ist noch nichts zu sehen, und das wird auch fast den ganzen Tag so bleiben. Trotzdem freue ich mich auf das Treffen mit Amy und Elke, den beiden Zöglingen von Joep Janssen. An der Tür seines Einfamilienhauses weist nichts darauf hin, dass sich hier die kleine Werkstatt von Riverdale Locomotives befindet, in der die Kessel, Feuerbüchsen und Armaturen für kohlegefeuerten Echtdampflokomotiven entstehen.

Vor zwei Jahren hat sich der Konstrukteur selbstständig gemacht und entwickelte am Computer per CAD-Technik komplette Kesselbaugruppen, die aus Bausätzen üblicher gasgefeuerter Echtdampfloks solche mit Kohlefeuerung entstehen lassen. Das Ergebnis nehmen wir auch über die Nase auf – man riecht den kleinen Unterschied. Doch zunächst: Wer sind Amy und Elke? Glänzend schwarz und grün lackiert, erinnern sie an eine britische Herkunft. Tatsächlich, viele Bauteile stammen von Roundhouse und versprechen somit erprobte Echtdampftechnik. Riverdale Locomotives fertigt nämlich keine kompletten kohlegefeuerten Dampfloks, sondern lediglich die Umrüstkomponenten. Wer bei Riverdale einen der Kohlelok-Bausätze erwirbt, erhält also



Angefeuert wird mit getränkter Holzkohle; ein Lüfter auf dem Schlot sorgt dafür, dass das Feuer sich gut ausbreitet und sorgt anfangs für jede Menge Qualm, der sich aber bald verzieht, wenn echte Kohle ins Spiel kommt.

Aus der Fertigung von Riverdale Locomotives: Teil einer Kesselarmatur mit dem Öler-Behälter



das vornehmlich aus Kupfer gefertigte Herzstück aus Feuerbüchse und Langkessel mit Armaturen sowie eine komplette Liste der direkt von Roundhouse zu beziehenden Lokbauteile der gasbefeuerten Modelle Lady Anne oder Billy. Die kohlebefeuerten Kesselbaugruppen kosten bei Riverdale Locomotives in unlackiertem Zustand um 1000€. Wer sich den Selbstbau der kompletten Lok partout nicht zutraut, der kann auch fertig aufgebaute Kohleloks erwerben, derzeit sind es zwei Modelle. Jeweils ohne Pfeife und Fern-



bedienung verlangt Joep Janssen für die manuell bedienbare Elke (den kleinen B-Kuppler) 2890 €, für die dreiachsige Amy sind 3090 € fällig, dafür sind beide Loks auch fertig lackiert.

In frischem Glanz erstrahlend, erwarten die beiden Modelle heute meinen Besuch... Joep Janssen hat an diesem Morgen schon mit einem Blechschar die Strecke von Schnee befreit. So breit, dass die Zylinder der Loks nicht am Schnee vorbei streifen, denn das würde für unerwünschte Abkühlung sorgen. Die dünne Gleisspur, die sich jetzt durch den weiß bedeckten Garten zieht, wirkt ungewöhnlich schmal. Hier liegen Gleise der Spurweite 32 Millimeter, denn die Briten rechnen ihre Dampfloks der Spurweite 600 Millimeter im Maßstab 1:19 um – das ergibt rund 32 mm. Natürlich kann man die Modelle auch auf 45 Millimeter umpuren, aber die optische Wirkung auf diesem echten Schmalspurgleis ist

unvergleichlich. Und wir werden an diesem Tag erleben, dass die Kohleloks trotz flotter Fahrt nicht ein einziges Mal neben die schmale Spur geraten werden.

Brauchen große Dampfloks mehrere Stunden um auf Temperatur und den nötigen Kesseldruck zu kommen, so geht das im Modell viel schneller – und kaum länger als bei einer Gaslok, deren Tank auch erst ordentlich befüllt sein will. Und so stehen bei Joep Janssen statt einer Gasflasche eben vier Gläschen mit unterschiedlichen Kohlesorten auf dem Tisch, jede erzeugt ein anderes Feuerchen auf dem Rost.

Doch zunächst einmal muss überhaupt erst ein Feuer brennen. Ein paar



Löffel Holzkohle, satt in Lampenöl getränkt, sind eine gute Rezeptur – die Nase bekommt davon auch was ab. Das Stabfeuerzeug in die Feuerbüchse gehalten, anzünden, und dann wird die Klappe kurz geschlossen.

Die schwarze Mischung auf den Rost brennt wie Zunder, spätestens nach zwei Minuten müssen jetzt die ersten richtigen Kohlestückchen nachgelegt werden, bevor die Holzkohle sich vollends in Asche verwandelt hat. Löffel um Löffel wandert in die tiefe Feuerbüchse, die von Kesselwasser umspült wird und als Bauteil eine Einheit mit dem Langkessel bildet. Das bisschen Wasser darin wird jetzt richtig schön warm, bald wird es daher Zeit, mit der Blase mehr Wasser in den Kessel zu pumpen. Mit wenig Wasser anzufangen statt mehrere 100 Milliliter auf einen Schlag aufzuwärmen, das ist der Trick, auf den Joep Janssen schwört. Zwischendurch

Pump-Pause, Klappe auf – ein Blick aufs Feuer und wieder wandern ein paar Stückchen Kohle in die Feuerbüchse. Fette Kohle steht heute auf dem Speiseplan der Lok, auf den Verbrauch achten wir mal nicht. Wir wollen mächtige Dampfzügen in die kalte Winterluft schreiben, und blicken gemeinsam erwartungsfroh auf das Manometer von Elke, der kleinen zweiachsigen Tenderlok mit Allan-Steuerung, nur wenig größer als eine Stainz. Ihr kleiner Führerstand gibt sich für eine Echtdampflok ungewohnt aufgeräumt. Das muss er auch sein, denn die Feuerbüchse muss gut zugänglich sein. Die ausgeschnittene Führerhausrückwand hat da ihren Sinn, das bei Roundhouse einfach wegklappbare Führerhaushausdach



Auch nach über einer halben Stunde fährt Amy wie in der ersten Minute – unter Vollampf, obwohl während der Fahrt keine Kohle nachgelegt wurde.

mehr braucht ein Kohlelokfahrer nicht, um glücklich zu sein.

Das Feuer in der Büchse lodert nun ganz alleine vor sich hin. Heißer Dampf strömt in die Zylinder, ohne Entwässerung kommt Elke ohne Umschweife zur Sache: dem Fahren, begleitet von viel Dampf. Ein Anblick, bei dem uns warm wird um Herz, während unsere Füße im kalten Schnee stecken. Was macht das schon? Gute 20 Minuten später – ohne Nachheizen – hat Elke viel Dampf abgelassen und ihre Kräfte verloren, das Feuer in ihrem Kessel ist zu einer kleinen Glut zusammengesackt. Joep Janssen nimmt sie vorzeitig vom Gleis, stellt sie in der Werkstatt mit den Pufferbohlen auf zwei Holzleisten und öffnet den Rost der Feuerbüchse.

Feuer aus, Feierabend? Nein, denn auch die dreiachsige Amy will noch zeigen, was in ihr steckt. Beim Blick unter die angeheizte Lok erkennt man gut die Glut, die sich auf dem Feuerrost bildet. Löffelweise wandert wieder fette Kohle in die Feuerbüchse, der C-Kuppler scheint einen guten Appetit zu haben. Die Rituale gleichen sich, nur macht sich später beim Fahren im Garten der Unterschied der größeren Lok bemerkbar: Trotz verschwenderischer Fahrweise – der Dampfzügen wegen – zieht Amy weit über eine halbe Stunde ohne Nachspeisen von Wasser oder Nachfüllen von Kohle ihre Runden, die Aufnahmedaten der Digitalkamera liefert den Zeitbeweis. Hätte man unsere kalten Füße befragt, es wären gefühlte zwei

Stunden gewesen. Doch wir wollen mal nicht übertreiben... Auch Amy ergeht es auf der Werkbank wie zuvor Elke. Rost heruntergeklappen, das Feuerchen heraus nehmen, die Lok kann abkühlen; das Manometer quittiert es mit sinkender Tendenz. Dass der Heizer während der Fahrt nicht nachschaufeln muss und nur der Lokführer gefordert ist, erklärt Joep Janssen so: „Mit einer Feuerregulierungsklappe hält man den Druck im Kessel auf einem konstanten Wert – bei jeder Zuglänge und Geschwindigkeit. Dabei ist auch die Fernsteuerung der Regulierungsklappe möglich.“ An dieser Technologie hat er zwei Jahre lang gefeilt, auf das Bauprinzip seines schier nahtlos geformten Kohle-Kessels ist er richtig stolz. „Damit werden nun Laufzeiten ohne Nachfüllen von Wasser und Kohle möglich, die denen von gasbefeuerten Loks gleichen“, verspricht er.

Wir haben es erlebt, es funktioniert. Mit Janssens Kesseltechnik werden die ursprünglich als Gasloks konzipierten Roundhouse-Modelle Lady Anne und Billy zu den Kohleloks Amy und Elke. Aber einen Unterschied zu den Gasloks sieht man ihnen jetzt an: Die prächtigen Dampfzügen haben einen schmutzigen Film auf dem Lack-Haut von Elke und Amy hinterlassen. Etwas Spülmittel im Wasserbad und eine weiche Bürste werden es wieder richten. Aber unsere Nase liebt diese Patina: Der Geruch von Öl und Kohle ist das Parfüm des Echtdampfers.

Hans-Joachim Gilbert



Vor dem Anheizen muss die Rost-Platte unter die Feuerbüchse eingesetzt werden.

ebenso. Rechts der Öler, links das Manometer, in der Mitte der Dampfregler und das schräg eingebaute Wasserschau-glas – Joep Janssen kontrolliert den Wasserstand und pumpt wieder nach. Ein Kohlelok-Heizer hat zu tun, Pausen sind jetzt nicht drin, deswegen geht ein Routinier auch vor dem Anheizen zur Toilette. Um das Feuerchen auf Touren zu bringen und das Kesseldruckmanometer nach der Wasserbetankung zum Ausschlagen, wird beim Anheizen ein Hilfsbläser eingesetzt. Dieser selbst gebastelte, elektrisch angetriebene

Lüfter wird auf den Schlot gesetzt – jetzt hat das Feuer richtig Zug. Die Wirkung zeigt sich prompt, es qualmt mächtig auf dem Anheiztisch. Jetzt wird es langsam ernst. Klappe auf, Kohle nachfüllen bis „Unterkante Oberlippe“ und

noch ein bisschen warten, bis sich der Qualm verzogen hat: Jetzt schließt Joep Janssen die kleine Elke in seine Arme und trägt sie hinaus in den Garten, wo ein paar Güterwaggons schon auf ihre Beförderung warten. Angekuppelt wird per Kette, so richtig schön altmodisch. Neue Technik kommt nur ins Spiel, um die drei an der linken Seite des Wasserkastens eingebauten Servos zu bedienen: Steuerung für Vor- und Rückwärtsfahrt, Dampfreglerventil und Dampfpeife –

Bezugsquellen

Die Bauteile für die Kohlefeuerung samt einer Liste der ab Werk zu beziehenden Roundhouse-Bauteile (einfach per Internet-Bestellung) erhält man über Riverdale Locomotives (Niederlande)
Tel. +31-499-476808
www.riverdale-loco.com
(Joep Janssen spricht deutsch)

Roundhouse Living Steam Railways
www.roundhouse-eng.com