

eisenbahn Modellbahn magazin

DB-Baureihe 94.5

Wie die Karriere
der preußischen
T 16.1 endete



Vorbild & Modell: Baureihe 250 der DR

Der „Container“

Stärkste Serienlok der Deutschen Reichsbahn

Karriere in der DDR

Als 155 bei der DB AG

Wo die letzten Loks
heute noch fahren

Nebenbahn in Niedersachsen



„Haller Willem“ vor der Stilllegung
und nach der Reaktivierung

Knapp & teuer: Kohle
Was Dampfbahnen jetzt tun

Modell-Oberleitung
So klappt der Fahrdrabtba

Digitalzentrale ZS2+
DCC-Betrieb dank Update

Beliebte Selbstentladewagen



Ottm 70 von Brawa, Märklin
und Roco im H0-Vergleichstest

DIE GROSSE IGE-JUBILÄUMSWOCHEN!

40 JAHRE
1982 - 2022
IGE

10.-17. September 2022
DA MUSS MAN HIN!

40 JAHRE
1982 - 2022
IGE EISENBAHN
ERLEBNISREISEN



Bayern, Böhmen, Sachsen, Thüringen,
vsl. elf Dampfloks, Abschluss mit
Jubiläums-Dampfspektakel

Großer Jubiläumssonderzug
40 Jahre IGE

5. bis 11.9.2022



Vsl. sieben Großdampfloks in Betrieb
im DDM, Dampffahrten im Stunden-
takt, großes IGE-Jubiläumfest

IGE-Jubiläums-Dampfloks-
Spektakel Schiefe Ebene

10.9.2022



Nürnberg-Hersbruck r.d.P.-Nürnberg mit
2x BR 52, Passau-Hersbruck r.d.P.-Passau
mit VT 98, Pendelfahrten Lehetal mit 2x
BR 52, Pendelfahrten Pegnitztal mit VT 98

13 Sonderzugfahrten
zum Tag der offenen Tür

17.9.2022

Großer IGE-Jubiläums-Dampfsonderzug 5.-11.9.2022

durch Bayern, Böhmen, Sachsen und Thüringen.

Große IGE-Jubiläums-Festwoche 10.-17.9.2022

10.9.2022

Dampflokspektakel „Schiefe Ebene“ im Deutschen Dampflokomotiv-Museum in Neuenmarkt-Wirsberg mit vsl. sieben Loks unter Dampf, mit Dampfloks-Pendelfahrten über die „Schiefe Ebene“ und Zubringer-Dampfsonderzug ab Nürnberg Hbf, Bf Lauf r.d.P. und Bf Hersbruck r.d.P.

12.9.2022

Eisenbahnfilmabend im Kulturbahnhof Hersbruck: „Der General“, Stummfilmklassiker von 1926 (Änderung/anderer Film möglich!). Vorfilm: Doku die frühe IGE. Beginn: 19:00 Uhr. Eintritt v. Ort € 5,- (zu Gunsten des Kulturbahnhofs);

13.9.2022

Eisenbahnfilmabend im Kulturbahnhof Hersbruck: „3 ½ Stunden“, der preisgekrönte Eventfilm von 2021 (Änderung/anderer Film möglich!). Vorfilm: Doku die frühe IGE. Beginn: 19:00 Uhr. Eintritt v. Ort € 5,- (zu Gunsten des Kulturbahnhofs).

14.9.2022

Großer Jubiläums-Festabend in der Dauphin Speed Event Halle in Hersbruck. Eine Reise durch die Geschichte der IGE mit dem Boogie-Woogie Pianisten Axel Zwingenberger und Mister Eisenbahn-Romantik Hagen von Ortloff. Durch den Abend begleiten Sie die bekannte Moderatorin und Komödiantin Karin Engelhard und der Journalist Rolf Syrgos. ***forml. Anmeldung nötig:** info@ige-bahn.de. Beginn: 18:00 Uhr. Eintritt € 75,- (inklusive 4-gängigem Abendmenü).

15.9.2022

Wie funktioniert eigentlich eine Diesellok? Technik-Erlebnis mit Diesellok 216 224 von 1968. Incl. Führerstandsmitfahrt von Bf Hersbruck r. d. P. nach Bf Neuhaus (Pegnitz) und zurück. Ca. 2h. Pauschalpreis für 3 P. € 150,- (€ 50,-/P). Treffpunktzeiten (IGE Firmenstandort, Bf Hersbruck r. d. P.): 08:30 Uhr, 10:30 Uhr, 13:30 Uhr, 15:30 Uhr, 17:30 Uhr. ***forml. Anmeldung nötig:** info@ige-bahn.de.

Eisenbahnfilmabend im Kulturbahnhof Hersbruck

„Walters Letzter Gang“, preisgekrönt, von 1988 (Änderung/anderer Film möglich!). Vorfilm: Doku die frühe IGE. Beginn: 19:00 Uhr. Eintritt v. Ort € 5,- (zu Gunsten des Kulturbahnhofs).

16.9.2022

Großer Ausbildungs-Infotag bei der IGE im Rahmen des bundesweiten „Tags der Schiene“. **Politischer Abend im Kulturbahnhof Hersbruck.** Motto: „Verkehrswende wie und wann? Es wird viel geredet aber wenig passiert!“ Mit VertreterInnen der Verkehrspolitik. Einführungsvortrag: Armin Götz. Beginn: 19:00 Uhr. Eintritt frei (Spende für den Kulturbahnhof erwünscht).

17.9.2022

Tag der offenen Tür bei der IGE im Rahmen des bundesweiten „Tags der Schiene“. Mit Dampf- und Schienenbus-Sonderzugfahrten, großer Fahrzeugschau, Draisinen- und Führerstandsmitfahrten, Spur-S-Modellbahn mit Hagen von Ortloff, Bahnpostwagen und Sonderstempel, großem Kinderprogramm, Infoständen, Musik, Speis und Trank u.v.m.

IGE - Erlebnisreisen und Reiseservice GmbH

Bahngelände 2 (im Bf Hersbruck r. d. P.)
91217 Hersbruck
Telefon: 09151 / 90 55 - 0 Fax: 09151 / 90 55 - 90

ZugKunft
kommt von
Herkunft!

E-Mail: info@ige-erlebnisreisen.de
Internet: ige-erlebnisreisen.de
Facebook: facebook.com/igeerlebnisreisen
YouTube: IGE im Gespräch
Newsletter: ige-erlebnisreisen.de/newsletter

Mängel

in der Kommunikation

Verdutzte Gesichter waren das Mindeste an diesem Vormittag im Mai 2022 in Scharbeutz. In dem kleinen Ort an der Vogelfluglinie halten auch die IC-Züge (Fehmarn) – Hamburg, zum Beispiel der IC 2413, Abfahrt kurz nach 10 Uhr. Das Problem: Der Aushang gab bis zum Kleinen Fahrplanwechsel im Juni für diesen Zug Gleis 2 an, doch hatten Einheimische ausgemacht, dass der IC regelmäßig von Gleis 1 fuhr. Fast schon flehend wies ein Bewohner von Scharbeutz die wartenden Reisenden an diesem Vormittag auf den Umstand hin – und erntete verärgerte Ablehnung. Die Bahn habe doch klipp und klar Gleis 2 als Abfahrts-gleis genannt, bekam er zur Antwort. Umso größer das Erstaunen, als der Intercity tatsächlich, wie von dem Einwohner beschrieben, auf Gleis 1 einfuhr, während die Fahrgäste an Gleis 2 warteten. Mehr noch, der Zug wartete nicht einmal, bis sie den Weg hinüber zu Gleis 1 geschafft hatten, sondern fuhr schlicht davon.

Inzwischen, sagt die Deutsche Bahn AG, soll der Missstand in Scharbeutz behoben sein. Aber kann man damit allgemein von einer Entwarnung sprechen? Wohl eher nicht, denn es gibt verschiedene Arten der Kommunikationsmängel. Mal sind es Fehler in Aushängen oder bei Laufbandanzeigen, mal falsche Durchsagen, mal falsch informierte Eisenbahner vor Ort. So wie am ersten Tag des Kleinen Fahrplanwechsels in Weilheim (Oberbayern), als sich ein DB-Mitarbeiter am Nachmittag sichtlich darum bemühte, alle Reisenden mit Ziel München zum nächst erreichbaren Zug zu bringen. Nach seiner Kenntnis falle der RE, der von Gleis 1 abfahren sollte, aus; deshalb empfahl er den Fahrgästen die RB auf Gleis 2, die laut Fahrplan eine halbe Stunde nach dem RE Weilheim verlassen sollte. Viele Kunden folgten dem Rat, während einige wenige sich an der DB-App orientierten und weiter auf Gleis 1 auf den RE warteten. Das stellte sich als richtig heraus. Denn auch der RE von Gleis 1 fuhr, zum Ärger all jener, die sich auf Gleis 2 zur später verkehrenden RB begeben hatten.

» Fehler in der Information an Kunden haben für die Deutsche Bahn eine verheerende Außenwirkung

Gewiss, solche Ereignisse sind nicht die Regel. Aber sie kommen vor und sie haben eine verheerende Außenwirkung. Sie diskreditieren das Verkehrsmittel Schiene und sie bestätigen ein Vorurteil, das manche in der Gesellschaft und bei einigen Medien nur zu gern aufgreifen: das der kundenunfreundlichen, fehlerhaften, letztlich unfähigen Eisenbahn. Dass dem nicht so ist, beweisen Tag für Tag Tausende reibungslose Fahrten mit einwandfreier Information. Und doch sollte die DB AG noch mehr daran arbeiten, Mängel wie in Scharbeutz und Weilheim zu unterbinden. Gerade jetzt, in Zeiten von Ferienreisen und Neun-Euro-Ticket, braucht es eine gut funktionierende Eisenbahn. Damit sich diese als Verkehrsmittel in den Augen der Allgemeinheit profiliert und zeigt, was sie zu leisten imstande ist.

Redaktion eisenbahn magazin

10:00 – 11:00	
10:08 IC 2413 nicht 3. Apr	Timmendorfer Strand 10:12 – Lübeck Hbf 10:34 – Hamburg Hbf 11:27 ○ → 9., 10. Apr Ankunft in Hamburg Hbf 11:43
	2

Unangenehme Überraschung für die Reisenden in Scharbeutz im Mai 2022: Laut Aushang fährt IC 2413 nach Hamburg ab Gleis 2, tatsächlich aber von Gleis 1 MHZ (2)



**Entdecken Sie
„Die Vitrine“
für Modelleisenbahnen!**

**Besuchen Sie direkt unseren
Onlineshop www.train-safe.de**

**HLS
BERG**
GmbH & Co. KG

HLS Berg GmbH & Co. KG

Alte Eisenstraße 41, D-57258 Freudenberg

Telefon +49 (0) 27 34/4 79 99-40

Telefax +49 (0) 27 34/4 79 99-41

Vertretungen:

Holland - info@train-safe.nl

Schweiz - info@train-safe.ch

info@train-safe.de, www.train-safe.de



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

12–25 DR-Baureihe 250/ DB AG-Baureihe 155

Seite 12 *Das Vorbild im Porträt*
Seite 19 *Modellübersicht von O bis Z*
Seite 24 *Bericht aus dem Führerstand*

■ Im Fokus **Titel**

12 Ellok mit Ecken und Kanten

Schon mehrfach sollten die schweren, sechsachsigen Loks der DB AG-Baureihe 155 – von einigen abfällig „Elektrocontainer“ genannt – aufs Abstellgleis rollen. Ihr Zugvermögen und der chronische Mangel an modernen Elloks hält die starken Maschinen jedoch bis heute im Einsatz

19 Kräftige Elloks für lange Güterzüge

Ähnlich wie beim Vorbild läutete die „Container“ genannte Reichsbahn-Ellok der Baureihe 250 auch in Modell Mitte der 1980er-Jahre eine neue Ära ein – allerdings nicht im weit verbreiteten Maßstab 1:87, sondern in 1:120. Inzwischen wurden aber auch die anderen Nenngrößen mit diesem Kraftprotz bedient

24 Container-Erstkontakt

Reichsbahn-Charme und starke Leistung: Bericht eines Lokführeranwärters von seiner ersten Fahrt mit der DB AG-Baureihe 155

■ Eisenbahn

6 Kein Dampf ohne Kohle?

Die weltpolitischen Ereignisse werfen ihre Schatten auch auf den Museumsbahn-Sektor: Steigende Preise für Kohle stellen Dampfbahnen vor Herausforderungen

26 Momente

Die gute alte Zeit? Rangierarbeiten auf schmaler Spur im Bahnhof Ochsenhausen

28 Entlang der Schiene

Aktuelle Informationen zum Bahngeschehen in Deutschland, Europa und der Welt

38 Bild des Monats

Pilgersonderzug mit 110 459 der Gesellschaft für Fahrzeugtechnik von Berlin nach Lourdes

40 Vorreiter der Reaktivierung **Titel**

2005 ist der „Haller Willem“ zwischen Osnabrück und Dissen-Bad Rothenfelde als erste Nebenstrecke in Niedersachsen reaktiviert worden – eine Erfolgsgeschichte

44 Die letzten 94er der DB **Titel**

Zu den letzten Länderbahn-Dampfloks der Bundesbahn zählten die Tenderloks der preußischen Gattung T 16', später Baureihe 94⁵⁻¹⁷ und zuletzt 094. Erst eine Ausmusterungsverfügung schickte die verbliebenen Veteranen Ende 1974 in den Ruhestand

50 Güterzüge auf der Brohltalbahn

Die Brohltalbahn ist eine der letzten Schmalspurbahnen in Deutschland, auf der noch regelmäßig Güterzüge unterwegs sind – auch mithilfe ehrenamtlicher Eisenbahner

■ Modellbahn

54 Das langlebige „Glaskastl“

Der Bundesbahn-Tenderlokomotive 98 307 bayerischen Ursprungs in Vorbild und Modell

58 Per Feldbahn nach Buschhöhe

Es gibt Themen für Modellbahnanlagen, die einfach schnuckelig sind. Die Schmalspur gehört auf alle Fälle dazu, was diese HOi-Anlage unter Beweis stellt

Oliver Strüber



88–94 Selbstentladewagen für Schüttgüter aus den Produktionsstätten von Brawa, Märklin/Trix und Roco sind das Thema dieses HO-Tests

Siem de Jong



58–61 Seit Busch die HOi-Feldbahn neu „erfunden“ hat, wählen viele sie als Anlagen-Thema

Martin Weltner



44–48 Die letzten Länderbahn-Veteranen der DB-Baureihe 094 schieden 1974 aus dem Dienst

Solch ein großer Bahnhof ist des Modellbahners Traum, doch hat diese HO-Anlage noch viel mehr zu bieten **108–113**

Jürgen Hörstel



40–43 Vor 20 Jahren ist der „Haller Willem“ in Niedersachsen reaktiviert worden – wir schauen auf die Geschichte der Strecke

Wolfgang Wix



62 Neu im Schaufenster

Von Sommerflaute kann keine Rede sein, was unsere zehn Seiten voller Neuheiten-Meldungen und Kurzporträts bestätigen

72 Öllok-Exot als Eigenbauprojekt

Einzelgänger einer Deutz/Henschel-Öllokomotive als Bausatzmodell in Nenngröße O

74 Qualmende Landmarken

Nahezu jeder HO-Zubehörhersteller bietet rundgemauerte Industrie-Schornsteine an. Wir haben uns nach Modellen umgesehen und geben Tipps zur Aufstellung

80 Strippen für den Ellokbetrieb

Wer über seine Modellbahnanlage elektrische Triebfahrzeuge fahren lässt, braucht eine vorbildgerechte Fahrleitung. Am Beispiel einer HO-Anlage vermitteln wir dazu die entsprechenden Praxistipps

83 Stäz-Digitalzentrale

Die ZS2+ von Modellbahn Digital ist ein echtes Nischenprodukt, mit dem man nach aktuellem Update neben Selectrix auch DCC-Lokfunktionen bis F 32 abrufen kann

86 Dekorationsdioramen

Unser Leser Andreas Thiele bastelt kleine Dioramen, die überall stehen können, wobei der Schwerpunkt Automodellen gilt

88 Transporttalent Otm 70 **Titel**

Der von Talbot zu Beginn der 1950er-Jahre entwickelte zweiachsige Drehschieber-Selbstentladewagen war eine wegweisende Konstruktion zum Transport von Schüttgütern aller Art. Wir vergleichen die HO-Modelle von Brawa, Märklin/Trix und Roco

104 Die Kleinste feiert Jubiläum

„50 Jahre Z“ wird vor allem in Göppingen groß gefeiert, denn hier wurde einst der Ursprung für diese Nenngröße gelegt

108 Pardestrecken im Hobbykeller

Um den großzügig angelegten HO-Bahnhof Stefanstadt erheben sich die Berge eines Mittelgebirges, die von den Zügen auf ihrer Reise erklommen und durchfahren werden



Michael U. Kratzsch-Leichsenring

Titelbild: Reisezüge waren keineswegs das Haupteinsatzfeld der DR-Baureihe 250 (Gütlord HO) und späteren DB AG-155, denn konstruiert wurde sie für den Güterverkehr

Service

- 95 Termine/TV-Tipps
- 96 Kleine Bahn-Börse
- 96 Fachgeschäfte
- 101 Veranstaltungen
- 102 Buch & Film
- 103 Leserbrief
- 114 Vorschau/Impressum

■ Museumsbahnen unter Druck

Kein Dampf ohne Kohle?

Die weltpolitischen Ereignisse werfen ihre Schatten auch auf den Museumsbahn-Sektor. Weil die Preise für Kohle steigen, stehen deutsche und andere europäische Dampfbahnen vor großen Herausforderungen. Unser Stimmungsbild zeichnet eine schwierige Gemengelage, die aber auch Nährboden für neue Entwicklungen sein könnte

Beim DEV in Bruchhausen-Vilsen sind die Kohlelager 2022 noch gut gefüllt. Doch viele Museumsbahnen denken inzwischen über Alternativen zu fossilen Brennstoffen für ihre Dampfloks nach

Guus Ferree

Unbestritten gerät Deutschland derzeit zunehmend in eine Phase der Engpässe im Energiesektor. Davon bleiben auch Museumseisenbahnen und Bahn Museen nicht verschont, die das historische Erbe der Eisenbahngeschichte pflegen. Sie benötigen Kohle, um ihre Dampfloks anheizen zu können, die von der Technik faszinierte Besucher anlocken und Einnahmen für die Vereins- oder Museumskasse versprechen. Doch das schwarze Sedimentgestein wird zunehmend schwerer verfügbar. Jahrelang fand russische Kohle ihren Weg nach Deutschland und zu so manchem Eisenbahnmuseum. Verursacht durch den Krieg in der Ukraine kommt es auf dem europäischen Markt zu Lieferengpässen bei Kohlesorten aus Russland und Polen, zudem hat die Europäische Union ein Kohleembargo gegen Russland auf den Weg gebracht, das noch 2022 wirksam werden soll. Auswirkungen auf die Lage hatte zudem ein Ereignis in Großbritannien: Die letzte walisische Steinkohlegrube Ffos-y-Fran nahe Merthyr Tydfil, die bislang hochwertige Kohle für Dampflokomotiven förderte, stoppte Anfang 2022 früher als erwartet den Vertrieb von Stückkohle an ihre Abnehmer. Grund dafür ist ein Schaden an der Sortieranlage. Die Stilllegung des Bergbaubetriebs war aufgrund einer nicht erneuerten Lizenz zum Abbau des fossilen Energieträgers längst beschlossene Sache, gerechnet wurde allerdings mit der Einstellung gegen Ende des Jahres 2022.

Diese schwierige Gemengelage stellt deutsche und andere europäische Dampfbahnen vor gro-



Fauchende und rauchende Dampfriesen ziehen bisweilen Heerscharen an Eisenbahnfreunden an. Kurz vor ihrer Abstellung nimmt 99 5906 am 14. Mai 2022 in Gernrode nochmal Kohle für eine ihrer letzten Fahrten bei den Harzer Schmalspurbahnen

Guus Ferrée

ße Herausforderungen. Für die laufende Saison scheint die Versorgungssituation weitgehend stabil zu sein. Beim Deutschen Eisenbahn-Verein (DEV) in Bruchhausen-Vilsen etwa waren zum Auftakt die Kohlelager gut gefüllt. Pro Jahr benötigt die Museumseisenbahn, die vom 1. Mai bis 1. Oktober an allen Samstagen und Sonntagen sowie an Feiertagen fährt, bis zu 30 Tonnen Kohle. DEV-Pressesprecher Martin Thies erklärt, dass man von einem Brennstoffhandel in der Region die Vorräte auffüllen lasse: „Wir gehen davon aus, dass wir an

unseren üblichen Fahrtagen auch mit unseren Dampfloks fahren können.“

Die Kohlelager sind voll

Sprecher Dirk Bahnsen reagiert gelassen auf die Forderung nach Offenheit über den Kohleverbrauch bei den Harzer Schmalspurbahnen (HSB): „Insgesamt haben wir einen jährlichen Bedarf von rund 6.000 Tonnen Steinkohle. Der Bedarf bezieht sich allerdings auf normale Jahre, nicht auf die Jahre 2020 und 2021 mit pandemiebedingt einge-

Bei der Mansfelder Bergwerksbahn wirken sich die steigenden Kohlepreise 2022 noch nicht auf die Tarife für Besucher aus (Hettstedt 16. April 2022)

Dirk Höllerhage





Beim Rhön-Zügler heizte man bis zuletzt mit russischer Kohle. 2022 werde die Kohlebeschaffung schwierig, glaubt der Vorsitzende Lothar Huber (Foto mit 89 7373 bei Ostheim am 16. Oktober 2021) Guus Ferrée

Fotofahrt mit 01 1519 am 2. April 2022 in Immelborn im Werratal: Veranstalter Marcus Dettenberg fragt sich, wie lange solche Aktionen bei steigenden Preisen überhaupt noch möglich sind Markus Behrla



schränkten Verkehren. Der Sprecher von Deutschlands größtem Bahnkohleverbraucher legt Wert auf die Feststellung, dass der Fortbestand seines Unternehmens nicht infrage steht. „Da wir unsere Steinkohle über Zwischenhändler aus Polen beziehen, hat der Importstopp für russische Kohle glücklicherweise keine aktuellen Auswirkungen auf unsere Versorgung. Die Lieferungen laufen und wir haben derzeit keinen Anlass, an der Erfüllung vertraglicher Vereinbarungen unseres Lieferanten bis zum Jahresende zu zweifeln. Die Preise sind bereits zu Beginn dieses Jahres gestiegen, die nächste größere Preissteigerung kommt voraussichtlich zum Jahresende.“

» Viele Museumsbahnen registrieren die steigenden Kohlepreise mit zunehmender Sorge

Bei der Mansfelder Bergbahn äußert Marco Zeddel sich nicht dazu, ob genügend Kohlevorräte vorhanden sind. Offener zeigt er sich bei der Frage, was die Herkunft der Kohle angeht. Die komme aus dem Bergwerk Wesola in Schlesien. Jährlich verbräuche die Mansfelder Bergbahn etwa 25 Tonnen Kohle: „Zurzeit (April 2022 – Anm. d. Autors) bezahlen wir etwa 300 Euro pro Tonne, die Preise steigen.“ Ob man sich in Zukunft nach einem anderen Anbieter umsehen wird, ist noch offen. „In jedem Fall“, verspricht Marco Zeddel, „werden die Fahrpreise der Mansfelder Bergbahn in diesem Jahr nicht erhöht, sondern erst 2023.“

Schwankende Qualitäten

Lokomotivkohle sei schon seit Jahren ein Problem, berichtet Frans Borghouts, Betriebsleiter bei der Chiemseebahn. Er ist schon lange mit diesem Thema beschäftigt. „Als ich noch in den Niederlanden aktiv war, haben wir auf den Lokomotiven belgische Kohle verfeuert. Das war feine, fettige Kohle, die wenig Schlacke erzeugte – und bei guter Schaufelpflege auch relativ wenig Rauch. Nach der Schließung der belgischen Zechen kam die Kohle aus dem Aachener Revier, die war praktisch gleichwertig.“

Inzwischen sind in Belgien und Deutschland alle Zechen geschlossen. Borghouts vermutet, dass gegenwärtig wohl am häufigsten Kohle aus Polen verwendet wird. Doch der gebürtige Niederländer stellt bei dieser schwankenden Qualitäten fest, obwohl die Händler Zertifikate über den Kohlenstoffgehalt und andere Werte ausstellen. „Interessant ist, dass die Werte auf den Zertifikaten fast immer gleich sind“, sagt Frans Borghouts. Doch die Qualitätsunterschiede machen sich deutlich bemerkbar. Bei guter Kohle entsteht wenig Rauch, die Verbrennung ist gut und es entsteht wenig Schlacke, bei minderwertigem Brennstoff muss man nach jeder Fahrt den Rost abziehen.

„Da unsere Strecke fast ausschließlich durch bebauten Gebiet führt, ist der Rauchaspekt für uns elementar wichtig“, betont Frans Borghouts. „In der Vergangenheit fuhren wir daher mit einem

Gemisch aus Anthrazit und Kohle (Verhältnis 1:3), das gut für die Rauchbildung und Wärmeentwicklung ist. Leider erfordert ein Anthrazitfeuer eine geübte Hand, den meisten Heizern und Lokführern fehlt heute die Erfahrung, ein solches Feuer zu bedienen und zu unterhalten.“ Nach häufigem Abbrennen der Stäbe habe die Chiemseebahn die Befeuerung mit Anthrazit eingestellt, weil die Kosten zu hoch waren.

Abwarten und Hoffen

Die Chiemseebahn verbraucht in einer normalen Saison rund 30 Tonnen Kohle, was etwa 1,5 Lastwagenladungen entspricht. „Unser Kohlebunker ist noch mit rund 14 Tonnen Kohle gefüllt“, sagt Frans Borghouts. Weil die kleine Kastendampflokomotive der Schmalspurbahn im oberbayerischen Prien nur noch samstags und sonntags fährt, reicht das noch bis 2023. Und dann? „Wir warten einfach ab, was die Zukunft bringt!“

Auch Lothar Huber, Vorsitzender der Museumsbahn Rhön-Zügler, die zwischen Fladungen und Mellrichstadt fährt, prognostiziert, dass die Kohlebeschaffung in diesem Jahr recht schwierig sein wird. „Die einzig wirklich brauchbare Lokkohle (Ssibirskij) kam zuletzt aus Russland. Diese Kohle wird aber mittlerweile komplett nach China exportiert, zudem ist der Bezug aufgrund des Krieges in der Ukraine nicht mehr möglich. Die polnische Wesola-Kohle ist aufgrund ihres hohen Gehalts an flüchtigen Bestandteilen für den Lokbetrieb nicht sonderlich geeignet und ebenfalls nur bedingt lieferbar. Für die ebenfalls nicht mehr liefer-



Auch die Zittauer Schmalspurbahn heizt aktuell noch mit Kohle (Foto vom 17. April 2022 in Bertsdorf). Dort wird künftig jedoch mit einer Leichtölfuehrung experimentiert Dirk Höllerhage

bare Ffos-Y-Fran Kohle soll absehbar eine Ersatzkohle einer anderen britischen Zeche auch auf dem Kontinent angeboten werden.“ Ab wann und zu welchem Preis, sei aber noch unklar. Lothar Huber berichtet, die Vorräte beim Rhön-Zügler würden noch bis etwa Ende Juli reichen. „Was dann ist, werden wir sehen.“

Besorgniserregende Situation

Auf Kohle aus Venezuela setzt das Museum Burtspoorweg (MBS) in Haaksbergen in den Nie-

derlanden. Frank Vergeer, ehemaliges Vorstandsmitglied des Museums, berichtet, dass die Qualität jedoch schwanke, da sie aus verschiedenen Bergwerken stamme. „Wir können nicht einfach alles verwenden. Die Kohle muss auf jeden Fall gesiebt werden.“ Vergeer fügt hinzu, dass sich die verschiedenen Eisenbahnmuseen untereinander über die immer besorgniserregendere Kohlesituation austauschen. „Wir selbst konnten gerade noch rechtzeitig im Februar Kohle für dieses Jahr bestellen. Künftig werden wir sie über einen Zwi-



Wertvoller Brennstoff? In Mügeln säuseln am 20. Mai 2022 einige IV K hinter einem großen Kohlehaufen vor sich hin Guus Ferrée



Die Dampfbahn Furka Bergstrecke in der Schweiz hat bereits 100 Tonnen Ovoid im Lager Realp liegen. Dort hofft man auf positive Ergebnisse bei der Erprobung der Biokohle (Foto mit Lok 9 bei Oberalp, 31. August 2021)

Sevrien Ferrée

Tests mit Trevithik Welsh Steaming Ovoids bei den Rigi-Bahnen

Protokoll eines Probetriebs

Kurzbericht über den Ersteinsatz der Trevithik Welsh Steaming Ovoids beim Dampfbetrieb Rigi Bahnen AG am 30. April und 1. Mai 2022. (Heizer Martin Horath/Lokführer Rolf Lüönd)

Spezifikation: Welsh Steaming Ovoids Kohle. Körnung 60 x 75 mm Wasser 4 - 6,5 % Asche 6 - 6,5 % Flüchtige 15 - 18 % Schwefel 0,8 - 1,5 %. Heizwert ca. 7500 - 7500 kcal/kg

Samstag: Überfuhr Lok 17 mit Fu1 und B5 Goldau - Staffel - Vitznau. Voraussetzungen: Vorstelllast 12 Tonnen, Zugsgewicht 36 Tonnen. Heißt: halbe Last und max. 200 Promille. Verspätete Abfahrt infolge Problemen mit Schiebebühne, Fahrt gut, Wasser und Druck gehalten mit üblichen Fahrzeiten.

Sonntag: Bestellte Fahrt mit B15/B6/75 Personen = rund 40 Tonnen Zugsgewicht (max 44,7 Tonnen). Anheizphase: frühzeitiges Erstellen eines ganzflächigen Grundfeuers notwendig, dunkle Stellen brennen kaum nach, dann eine Stunde Aufbau eines eher hochgehaltenen Feuers. Vor Abfahrt mit Bläser zur vollen Glut gebracht. Bei Abfahrt Wasser und Druck auf Maximum, hält schön bis knapp Mittlerschwanden. Trotz intensiver Beschickung nicht möglich, Wasser zu halten! Zwischenhalt Milchbänkli zum Wasser kochen. Nachher Fahrt bis Freibergen, Wasser knapp gehalten. Wasserfassen und Feuer wieder voll aufgebaut. Fahrt

bis Wichmatt, dann wieder Kesselwasser ergänzen. Kurzer Halt Kaltbad und Weiterfahrt bis Staffel/Kreuzungshalt, dann Weiterfahrt bis Kulm - Ankunft fahrplanmäßig.

Fazit:

- + Rauchfrei
- + Brandgefahr vermutlich sehr klein, da praktisch nur feinste Lösche zum Kamin raus
- + leicht zum Schaufeln
- + wenig Feinanteil in der Kohle
- Verbrauch ca. 50 % mehr
- Feuerführung anspruchsvoll
- Feuerführung sehr träge - etwa entsprechend dem Anthrazit
- Bei Fahrtunterbrechungen gibt es schnell totes Feuer / oder bläst dauernd ab
- Überhitzung kam nicht über 320° (normal bis 380°)
- Ohne Saugzug verschlackt der Rost schnell
- Viel Lösche in Rauchkammer
- Viel feinsandiger Güsel auf der Lokomotive
- Rost war nach der Fahrt flächendeckend verschlackt (dünn, leicht zu entfernen)

schenhändler beziehen. Der Vorrat reicht bis zum Frühjahr 2023. Es ist also noch genug da, um unsere ELNA, die gerade renoviert wird, im Dezember unter Dampf zu setzen.“

Fragliche Perspektiven

Auch die Reiseveranstalter stellen fest, dass die Kohlepreise steigen. Marcus Dettenberg aus Hagen zum Beispiel. Er nutzte den Abschluss der Hauptuntersuchung der Reko-Lok 01 1519 in Meiningen am 2. April 2022 für eine Fotofahrt von Eisenach nach Meiningen und zurück. „Bei der ersten Kalkulation waren wir von einem Preis von rund 350 Euro pro Tonne ausgegangen“, erinnert sich Dettenberg. „Doch nach Beginn des Krieges erhielten wir eine Preisansage von 600 Euro pro Tonne, mit der ich dann gerechnet habe. Im Augenblick warte ich noch auf die genaue Abrechnung, sodass ich noch gar nicht sagen kann, was mich die Tonnen jetzt wirklich gekostet haben.“ Er stellt fest, dass es immer schwieriger wird, solche Fotozugaktionen zu kalkulieren. Marcus Dettenberg geht aber davon aus, dass der Kohlenpreis steigen wird: „Somit werden auch die Kosten für unsere Fotozüge immer weiter steigen. Ob es dann noch Sinn ergibt, diese Züge anzubieten, wird sich zeigen ...“

Alternative Brennstoffe im Test

Somit stellt sich die Frage, wie man auf das Problem reagiert, das sich hier in zunehmend beunruhigendem Maße den Dampfbahnen stellt. Da sich die Versorgungssituation mit Bahnkohle perspektivisch kaum verbessern wird, zunehmend aber auch das Thema Klimaschutz und Emissionen eine Rolle spielt, scheint ein Abschied von der Kohle nahezu ausweglos. Europaweit gibt es bereits Versuche, Dampflok mit alternativen Brennstoffen zu feuern.

Auf eine bereits bewährte Methode will die Zittauer Schmalspurbahn bei einem Pilotprojekt zurückgreifen. Sie will die derzeit ohne Fristen abgestellte 99 787 mit einer Leichtölfuehrung ausrüsten. Die Entscheidung dazu fiel bereits 2021, im November des Jahres gab der zweite regionale Begleitausschuss im Lausitzer Revier grünes Licht für das Projekt, das unter anderem mit Mitteln aus dem Kohlestrukturfonds finanziert wird. Ziel ist vor allem eine Reduktion des CO₂-Ausstoßes um 40 Prozent. Bereits mit dieser Technologie ausgestattet sind unter anderem die Lok „Heidi“ des Club 1889 in der Schweiz sowie die Lok „Borkum“ der Borkumer Inselbahn.

Holzpellets im Hasetal

Ein anderer zukunftsweisender Ansatz wird derzeit in Niedersachsen erprobt. Das Ingenieurbüro Steam-Technologies und die Eisenbahnfreunde Hasetal untersuchen in einem von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt geförderten Projekt die Frage, ob die Feuerung der Dampflok „Niedersachsen“ (Henschel Typ Bismarck) auf Holzpellets umgestellt werden kann. Dabei handelt es sich um einen als CO₂-neutral anerkannten Brennstoff. Dazu erklären die Eisenbahnfreunde Hasetal auf ihren