

Mit Tempo 200 die Gleise entlangschmaufen

Eine Gruppe von Dampflokealisten will eine Maschine mit modernster Technologie entwickeln – Nische Touristikmarkt

Bahnfans bitte von der Modelleisenbahn unterm Weihnachtsbaum aufblicken! Wir stellen das Projekt einiger britischer Enthusiasten vor, die eine echte Dampflokomotive für das 21. Jahrhundert planen.

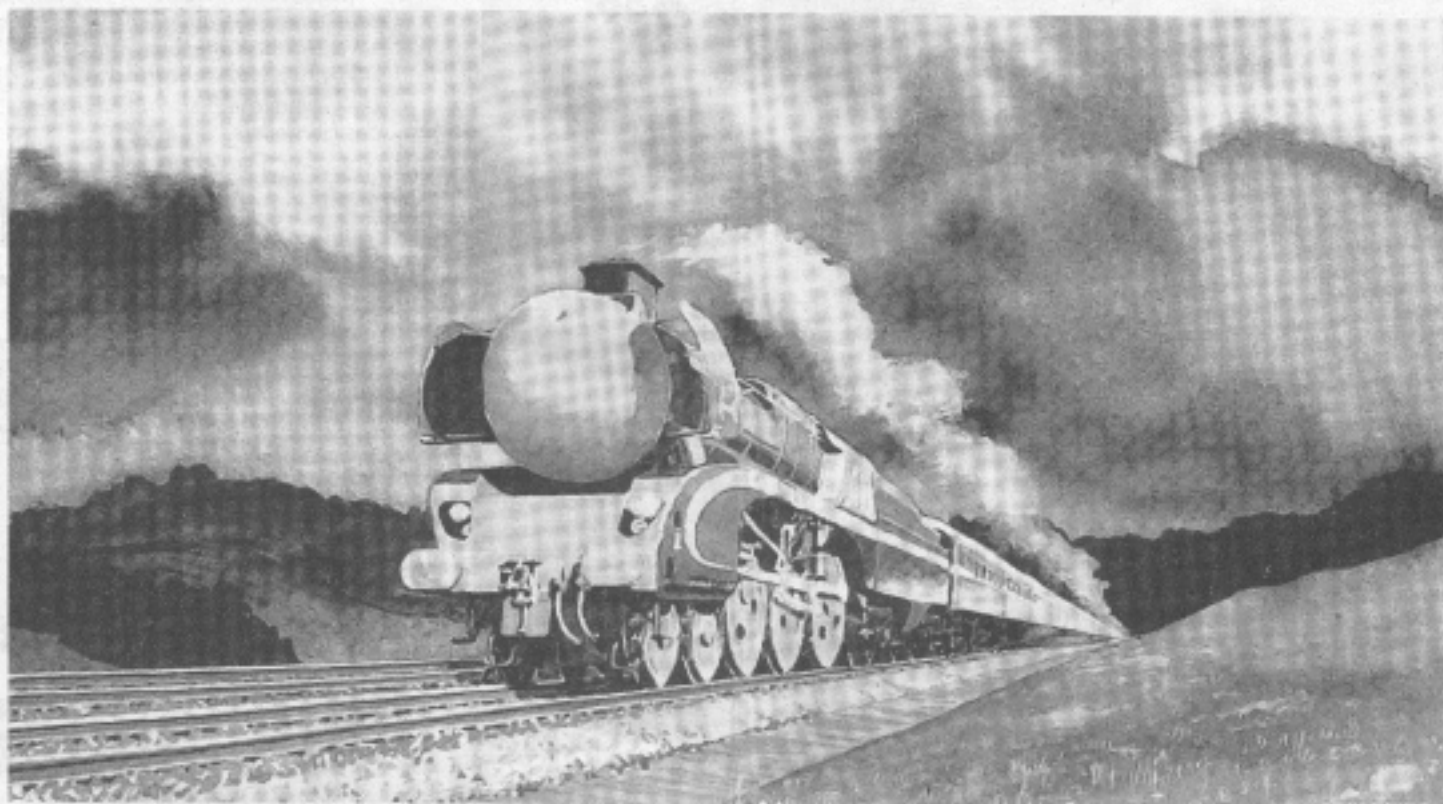
Von Andreas Geldner

Perfekte Isolierung, hocheffiziente Verbrennungstechnik, eine Geschwindigkeit von bis zu 200 Kilometern in der Stunde. Auf den Zeichenbrettern einer kleinen Gemeinschaft von Ingenieuren hat die Technik der Zukunft schon ein Gesicht – und sie sieht bewusst nostalgisch aus wie anno dunnemals.

Vielleicht muss man etwas verrückt sein oder einen britischen Geschmack für sympathische Schrulligkeiten haben, um seine Lebensaufgabe darin zu sehen, einer vermeintlich überholten Technik wieder Leben einzuhauchen. Doch seit Mitte dieses Jahres gewinnt der Plan einer weiter entwickelten Dampflokomotive für das 21. Jahrhundert konkret Gestalt. Die Techniker, die sie entwerfen wollen sind von Australien, Argentinien bis Großbritannien um den Globus verteilt. Doch sie sind keine weltfremden Idealisten, sondern ganz nüchterne Ingenieure. Sie glauben daran, dass es in einem kleinen, aber feinen Teil des Touristikmarkts eine wirtschaftlich tragfähige Nische für Dampfloks gibt. Das beweisen um die Weihnachtszeit zahllose Sonderzüge, die mit dicken Dampfwolken durch die mehr oder weniger verschneite Gegend schnaufen.

„Es wird aber in Zukunft immer schwieriger werden, solche Züge auch auf Hauptstrecken fahren zu lassen“, sagt Alan Fozard, einer der Spezialisten, der sich um die wirtschaftlichen Aspekte des Vorhabens kümmert. Traditionelle Lokomotiven könnten nicht mehr die Geschwindigkeit erreichen, die nötig ist, um bei der modernen Eisenbahn im Verkehr mitzuschwimmen. Die Sicherheitsbestimmungen würden immer strenger – und nicht zuletzt müssten auch die Idealisten unter den Eisenbahnfreunden immer mehr auf die Wirtschaftlichkeit achten, die bei alten Loks, die fünfzig und mehr Jahre auf dem Buckel haben, oft dürrig ist.

Zwar gibt es mit der Schweizer Maschinenfabrik DLM schon heute einen Hersteller, der seit einigen Jahren mit neu konstruierten Dampfloks halbwegs erfolgreich den kleinen Nischenmarkt bedient. Doch das sind kleinere Konstruktionen für Zahnradbahnen und Nebenstrecken, die nicht den technischen Anspruch der Lokomotive hatten, die den britischen Bahnenthusiasten vorschwebt.



So könnte die Dampflokomotive der Zukunft aussehen: Moderne Technik wird in nostalgischen Maschinen versteckt.

Illustration Robin Barnes

Denn die technischen Parameter dieses Projekts sind imposant und lassen die geplante, ohne Kohletender schon 80 bis 90 Tonnen schwere Maschine manche moderne Diesellok in den Schatten stellen: 180 Kilometer in der Stunde Dauergeschwindigkeit, Auslegung sogar für 200 Kilometer in der Stunde; Leistung am Zughaken 1890 Kilowatt (rund 2500 PS), also genug um einen 1000 Tonnen schweren und 29 Personenwagons langen Zug in der Ebene mit etwa 110 Kilometern in der Stunde zu ziehen. (Für Feinschmecker: die Maschine ist ein klassisch britischer Dreikuppeler mit zwei vorderen Laufachsen (Achsfolge 2' C) und soll trotz hoher Leistungsanforderungen nur zwei Heißdampfzylinder haben, also kein kompliziertes Verbundtriebwerk besitzen).

Entscheidender Vorteil der Maschine sollen aber weniger technische Superlative als wirtschaftliche Aspekte sein. Gute Isolation, hoher Kesseldruck und hohe Dampftemperatur, optimale Abstimmung der Dampfzylinder für den Antrieb und dadurch bewirkter niedriger Dampfverbrauch sollen aus jedem

Kilogramm Brennstoff die maximale Leistung herausholen. Dazu soll auch die Befehrerung mit Heizöl beitragen, die schon in den fünfziger Jahren bei den leistungsstärksten Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn üblich war. Ein großer Tender für Kohle und Wasser soll den Einsatzradius der neuen Dampflokomotive deutlich vergrößern, weil es nur noch wenige Anlagen gibt, um diese Vorräte zu ergänzen.

Da sich das kleine Team der Idealisten keine großen Versuchsreihen leisten kann, sollen die Komponenten der Lok auf den bisherigen Erfahrungen mit den besten Dampflokomotiven der Welt aufbauen. Das Potenzial der Technik sei aber in der Schlussphase des Dampflokbbaus nirgends mehr ausgereizt worden, sagt David Wardale, der führende Konstrukteur des Projekts. Die Dampflokomotive habe am Ende von vorneherein als rückständig gegolten. Aber sie sei noch lange nicht am Ende ihrer Möglichkeiten angelangt: „Wir können Vergleiche ziehen mit anderen technischen Erzeugnissen der fünfziger Jahre. Sogar ein so grundlegender Gegen-

stand wie das Fahrrad wurde in den letzten etwa 40 Jahren erheblich verbessert.“ Nicht alle teilen diesen Optimismus. So waren etwa in Deutschland unter Dampflokmännern kritische Stimmen zu hören, die das Vorhaben für unrealistisch halten. Es sei billiger und besser, so argumentieren sie, vorhandene Maschinen zu modernisieren und für die Nachwelt zu erhalten.

„Das ist unsere letzte Chance zu zeigen, was in der Dampftechnik für ein Potenzial steckt“, sagt Alan Fozard und widerspricht der Kritik. Noch lebe die letzte Generation von Ingenieuren, die mit der Dampftechnik praktische Erfahrungen habe. Danach sei dieses Wissen unwiederbringlich verloren. Der Zeitrahmen ist lange genug: Wenn alles gut geht, Geldgeber und Sponsoren gefunden werden, könnte der erste Prototyp im Jahr 2010 rollen. Die erste Etappe ist gesichert. Ein Mäzen hat die nächsten 18 Monate Arbeit finanziert, in denen Konstrukteur David Wardale die Pläne baureif machen soll.