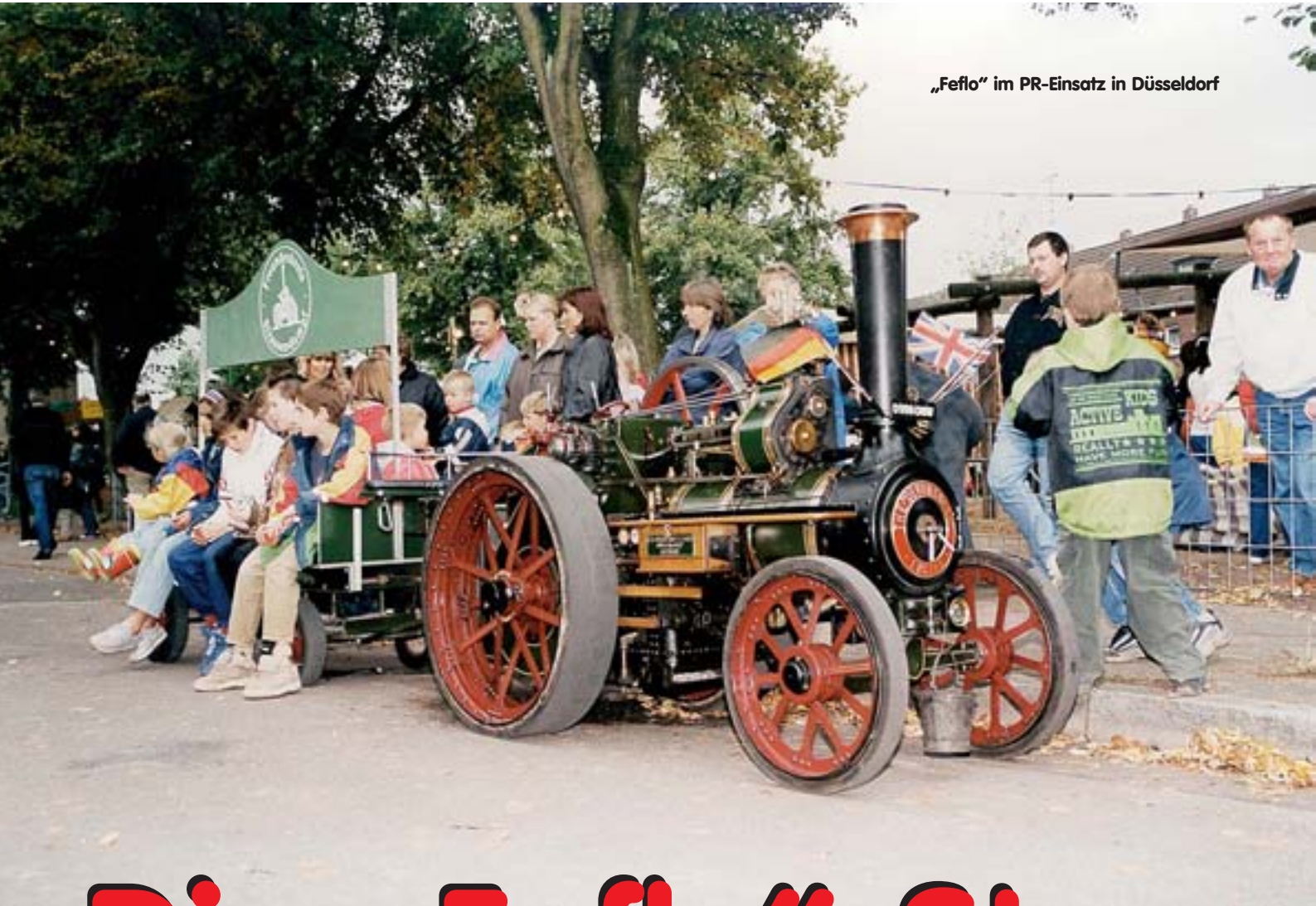




„Feflo“ im PR-Einsatz in Düsseldorf



Die „Feflo“-Story

Busso Hennecke

Aufmerksame Leser fanden 1977 in der englischen Dampfzeitung „Steaming“ die Annonce eines gewissen Chris Lord aus Weymouth/Dorset, der damals als Erster eine Serie von fünf noch zu bauenden betriebsfähigen Dampftraktoren im Maßstab 1:2 anbot. Ein Preis wurde in der Annonce nicht genannt. Damals waren es gute alte, aber auch stolze 30.000 englische Pfund, umgerechnet 135.000 DM! Dafür waren auf dem freien Markt seinerzeit leicht sechs betriebsfähige Ori-

ginaldampfwalzen zu je 5.000 Pfund zu erhalten. Man hatte die Auswahl ... Heutiger Preis: 30.000 Pfund pro Stück. Tendenz steigend.

Als Maschinentyp hatte sich Chris Lord eine Light Traction Engine der Firma Charles Burrell aus Thetford ausgesucht. Die Maschine trägt die Nummer 2644 von 1904 und wird in Irland betriebsfähig, wenn auch nicht mehr ganz vorbildgetreu, erhalten. Dieser Typ ist der Vorläufer für die späteren Steam Tractors, die Ende der 20er-Jahre mit maximal 6 t Gewicht auf öffentlichen Straßen gefahren werden durften. Die

Devonshire Engine, so ist die Typbezeichnung bei Burrell, wurde von 1890 bis 1918 speziell für die engen, von Hecken gesäumten Straßen in der Grafschaft Devon entwickelt und wog netto 9,5 t. Schlanke Maschine – wie eine Schmalspurlokomotive – und leichter, war die Devise. Der Maschinentyp fand sehr schnell seine Freunde in ganz England.

Als Triebwerk verwandte Burrell seine 1889 erfundene und patentierte Einkurbel- Verbundmaschine. Ein Nachfolgemodell – „Aberdeenshire“ genannt – hatte danach weit weniger Fans und versank in der Dunkelheit.

Weniger als zehn Stück wurden gebaut. Die als „Devonshire“ bezeichnete Maschine, zuerst 5, später 6 NHP stark (1 New Horse Power = 7 PS), sollte die ökonomischen Vorteile einer zweizylindrigen Verbundmaschine mit einer platzsparenden Bauweise verbinden: zwei Zylinder, fast nur um Treibstangenbreite übereinander versetzt, weniger Treiblager, wegen des Kolbengleichlaufs der Tandemmaschine nur zwei Exzenter mit zwei Schieberkästen, sowie geringerer Kohle- und Wasserverbrauch.

Dies war zweifellos die berühmteste Erfindung der Firma

Burrell. Sie vereinfachte den Gebrauch einer Doppelexpansionsmaschine auf ein Minimum. Und dies alles mit der einfachen Mechanik nur einer Treibstange. Diese Bauform wurde sowohl bei Lokomobilen, Dampfwalzen, Dampftraktoren, Pflugmaschinen und Straßenlokomotiven erfolgreich angewandt. Von Spaßvögeln wird dieser Maschinentyp auch „eineinhalbzylindrig“ genannt. Trotz Burrells Enthusiasmus für diese Bauart gab es stets eine weitere Nachfrage nach Einzylinder- und Zweizylindermaschinen – letztere mit zwei Treibstangen und um 90 Grad versetzter Kurbelwelle –, in jeder Lage selbst anlaufend. Bezeichnung: Double Crank Compound. Auch diese Maschinen wurden bei Burrell ständig gebaut. Ein Maschinentyp wie die „Feflo“ wurde als Dampfwalze in Deutschland von der Firma Rutmeyer, Soest, in großen Stückzahlen in Lizenz gefertigt – und ist auch bei uns noch überraschend oft erhalten ge-

blieben. Die betriebsfähige blaue „Lilian“ der Firma Teerbau, von Erhard Beloch in Essen mit viel Feingefühl liebevoll aufgearbeitet, aber nicht überrestauriert, ist dazu ein perfektes Anschauungsobjekt. Solche Walzen wurden bis in die 50er-Jahre des vorigen Jahrhunderts gefertigt. Das von Mister Jesty zuerst im Maßstab für Chris Lord gezeichnete Modell der „Devonshire“ wiegt wenig – leer etwa 1,3 t – und ist deshalb leicht beweglich und transportabel. Das Betriebsgewicht einer halbgroßen Maschine ist nicht die Hälfte des Vorbilds, sondern nur etwa ein Achtel – gemäß der Formel: halb so lang mal halb so breit mal halb so hoch. Genau umgerechnet ist ein Modell meist etwas schwerer, weil zum Beispiel der Kessel in den gleichen Materialstärken wie beim Vorbild ausgeführt ist. Naturgesetze sind nun einmal nicht verkleinerbar. Da die verhältnismäßig große Unwucht wie beim Vorbild nicht mit Hilfe von Gegenge-

wichten auf der Kurbelwelle ausgeglichen wurde, sind Drehzahlen von über 200 pro Minute auch im Modell wenig empfehlenswert. Das Vorbild ist mit 150 U/min am sinnvollen Ende. Die Geschwindigkeit ist, obwohl übersetzungsmäßig unverändert, bei Vorbild und Modell etwa gleich: nämlich Schritt-Tempo. Der zweite Gang ist langsam – und der erste Gang zu langsam. Beide Gänge sind über die Umsteuerung vorwärts und rückwärts benutzbar. Die Leistung beträgt je nach Betriebsdruck etwa 5–7 PS.

Im ersten Gang hat „Feflo“ die 16-t-Maschine „Lilian“ aus der Werkstatt gezogen. Und regelmäßig bei der Burrell-Hausralle in Weeting, Grafschaft Norfolk, kann ein mit etwa 40 Personen gegengezogenes Tau die halbgroße Zugmaschine nicht stoppen. Manchmal stieg dabei allerdings die Vorderachse bedenklich für Bruchteile einer Sekunde an ... Natürlich hatte ich dazu den goldenen Messingknopf zur zusätzlichen Nutzung des Niederdruckzylinders mit Volldampf gedrückt, fuhr „Feflo“ also als Zweizylinder-

„Feflo“ im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen



„Feflos“ erster Tag in Deutschland



„Feflos“ Erbauer: Roy Strickland.



Unter Dampf



„Feflo“ betreibt eine Säge aus den Niederlanden.



Roy Strickland fährt mit der späteren „Feflo“ vor der 1:3-Walze „William“ in den Veranstaltungsring in Elvaston Castle, 1990.



Kraftprobe Mensch-Maschine in Weeting



Die spätere „Feflo“ entsteht in der Werkstatt. ►



1979 stellt Chris Lord (mit Hut) die erste Maschine aus seiner Serie vor.



Vorbild und Modell (1:8) in Weeting, 1998. Deutlich sieht man den Massenunterschied.

volldruckmaschine. 1978 hatte Chris Lord seine erste Maschine gebaut und lackiert und stellte sie dem staunenden Publikum auf der 8. Great Dorset Steam Fair vor. Diese mittlerweile berühmte Ausstellung hieß damals noch Stourpaine Bushes fand nur jeweils am letzten Wochenende im September statt. Doch die Kunden blieben trotz absoluter Perfektion im Bau, hervorragender Funktion und guter Transportfähigkeit aus. Als ich die Maschine damals das erste Mal sah, war sie mir zu groß – kein Modell mehr. Doch irgendwie ging sie mir nie aus dem Sinn. Mr. Lords Rechnung ging leider nicht auf. Die Firma verschwand in Liquidation Anfang 1980.

John Forshaw, ein in England bekannter „Steam Man“ kaufte die fertige Maschine, eine halbfertige und die drei verbliebenen Gussteilesätze. Und dessen ersten Satz davon erwarb 1980 auf einer Auktion als Nummer 3 ein gewisser Roy Strickland aus Oakham, Rutland, heutige Grafschaft Leicestershire.

Roy, gelernter Landmaschinenschlosser, hatte bereits ein halbes Dutzend Personen befördernde Dampfmaschinen gefertigt und vorgestellt, viele Preise damit gewonnen, danach stets Neues gebaut und dann die alte Maschine verkauft – wie es in England halt üblich ist. Der Weg ist das Ziel ...

Das Projekt der „Devonshire“ ging er zusammen mit seiner Frau Diana und der Ruhe von sieben Jahren an und stellte „Feflo“ nach etwa 4.000 Arbeitsstunden gezielt zum 100. Patentjubiläum des Burrell-Systems im Jahr 1987 auf der Modellrallye in Whissendine, etwa drei Meilen von seiner Haustür entfernt, vor. Mit dabei hatte er auch schon die Gussteile für sein Unikatmodell „Allchin“ im 5-Zoll-Maßstab, denn irgendwie musste es ja vorangehen. Danach hat er ein Jahr lang ausnahmslos alle ersten Preise auf den für ihn erreichbaren Dampftrreffen abgesahnt – und natürlich drehte schon lange wieder das Neuprojekt auf der Werkbank. Der Bau fand in ei-

ner mit alten Maschinen, Ersatzteilen und Zubehör gespickten Doppelgarage neben dem Wohnhaus statt. Diana, Roys Frau, Kleidergröße 36, hat außer am Kessel alle Gewinde an der Maschine und an den Rädern geschnitten. Das ist keine Frauen-Arbeit, sondern Liebe, denn Roy „fühlt“ sich im rechten Arm etwas behindert, zum Glück immer nur bis zur nächsten Maschine, versteht sich. Bis zum Jahr 2003 haben Diana und Roy weitere drei Großmodelle – alles Unikate – fertig und den Modellbauern zur Verfügung gestellt. Die Quelle ist noch aktiv ...

Im Herbst 1991 war ich dann endlich so weit und wollte telefonisch mit Roy den Übernahmepreis verhandeln, doch leider war das Modell wenige Monate vorher an einen Interessenten nach Weymouth in Dorset verkauft worden. Unentschlossenheit ist kein Pech, nur ein Grund für künftiges klares Denken. Flinker sein!

Ein Jahr später erweckte dann eine Chiffre-Anzeige meine Aufmerksamkeit. Ich antwortete diesmal schneller, erhielt jedoch keine Reaktion. Ein Jahr später – die gleiche Anzeige. Ich schrieb wieder hin – und vier Wochen später gab es eine Antwort. Ein Mister F. aus Weymouth erzählte mir von seiner großen Autosammlung und von der für seinen Sohn erworbenen Dampfmaschine, des seiner Meinung nach besten „Devonshire“-Modells. Der Sohn wollte die Maschine aber gar nicht. Denn Roy hatte, vorsichtig wie er ist, auf der Rückseite eines Cornflakes-Kartons neben seinen Handzeichnungen beschrieben, wie man die Maschine anheizt, wo und wann sie zu ölen ist – und dabei noch die Produkthaftungswarnung ausgesprochen: „Vorsicht, eine Dampfmaschine ist eine potentielle Bombe! Die gespeicherte Energie reicht für eine Mondreise“. Und so wagte es der Besitzer nur wenige Male und nur sehr behutsam, die Maschine anzuhetzen.

Glücklicherweise hatte nahe bei Weymouth in Bridport Chris Lord seine Zweitfirma Finetec gegründet und persönlich das

Modell auf Geheiß des dampfunerfahrenen Mister F. gewartet und zum Originalbetriebsdruck von 160 psi – 11 bar – zurückgeführt, die Zulassung für den Straßenverkehr erwirkt, es versteuern und versichern lassen. Zusätzlich wurde bei Land Rover ein passender offener Hänger mit Winde und viel Stauraum gebaut.

In England gibt es keinerlei Hängerzulassung. Ein einfaches Brett mit filzstiftgeschriebenen Zugfahrzeugkennzeichen und Beleuchtungseinrichtungen, die mit Schraubzwingen gehalten werden, reichen.

Doch nun wollte Mister F. alles zusammen, inklusive eines stabilen Modellpersonenanhängers aus Holz in gleicher Farbe, abgeben. 1993, auf der Great Dorset Steam Fair No 25, der Silver Rallye, kam er und begutachtete den Sohn meines Vaters –

lud mich ein. Wir verstanden uns gut. Zwei Monate später kam ich zu ihm nach Hause zur Probefahrt. Und Anfang 1994 holte ich die Maschine, die damals noch „Lord Jesty“ nach dem Familiennamen ihres ersten Erbauers und Originalzeichners hieß, endlich ab. Es war ein sonniger Freudentag.

Auf dem offenem Anhänger, abgedeckt mit maßgeschneiderter Plane, ging es an einem warmen Wintertag in die Heimat. Hierbei fiel mir auch der Maschinennamen „Feflo“ ein die Zusammenziehung von Felix und Florian – der Namen meiner beiden Söhne. Angeheizt wurde natürlich schon am Folgetag, vorsichtig vor der eigenen Garage.

Wenige Tage später ging es dann auf die damalige Winterallye in die Niederlande nach Rosmalen. Einige Monate



Die Werkstatt mit Projekt 1998



Roy Stricklands Werkstatt



danach holte ich auch den Modellanhänger, der inzwischen in der Nähe von Bremen einem Liebhaber gehört. Ersterbauer Chris Lord fertigte die Namens-tafel „Feflo“ an. Den Transportanhänger habe ich mit deutschem Kennzeichen zugelassen und mit einem Planenaufbau versehen. Darin finden inzwischen auch der neuere Kindertransportanhänger mit abgenommener Hinterachse und Seitenwänden sowie Betriebsstoffe, Zubehör und Ersatzteile ihren Platz. Außer im Winter ist immer alles betriebsfähig gepackt, voll Wasser bis in das Zylindersteigrohr, korrosionsgeschützt, fertig zur Abreise.

„Feflos“ ehemalige englische Straßenzulassungsnummer mit dem ungeliebten englischem Q davor wurde ausgewechselt gegen eine „ordentliche“ mit einem D davor.

Die Maschine ist in England versichert, versteuert, zugelassen und darf überall auch auf

der Straße fahren. „Q“ steht für ein nicht identifiziertes Baujahr und eine ebensolche Herkunft, D für das Baujahr 1987. Die hinteren Buchstabenkombinationen der Kennzeichen in England geben den Hinweis auf die Zulassungsgrafschaft. ONW bedeutet Dorset. Ein Nummernschild bleibt in Großbritannien stets das gleiche.

Wer in England eine elegante alte Nummer wünscht, zum Beispiel SL 600, wird tief in die Tasche greifen müssen und sie dem Vorbesitzer oder einem Vermittler abkaufen. Einige Tausend Pfund dafür sind keine Seltenheit. Börsen stehen in Automobilzeitschriften.

Bei jährlicher TÜV-Prüfung erkennt die Versicherung Lloyds in Großbritannien seit 1997 die deutsche bzw. westeuropäische Sicherheitsbescheinigung an. Die europäischen Kesselrichtlinien haben die Engländer bislang nicht angenommen. Bei allen englischen Rallyes werden inzwischen vor dem Feuer-

machen die Kesselpapiere und die Haftpflichtversicherung überprüft. Einer Maschine vom berühmten Museumsbesitzer und Dampfman Tore B. aus Schweden – ohne anerkannte Papiere – wurde das Stehen auf öffentlicher Veranstaltung nur unangeheizt auf Holzpaletten zugestanden, damit das Gerät nicht bewegt wird.

Die Versicherung für einen Betrieb mit bis zu 120 psi (ca. 8 bar – ausreichend für den Verbundantrieb), die „Feflo“ früher aus Vereinfachungsgründen hatte, erledigt in England jeder Modellclub für wenige Pfund – und für seine Mitglieder in ganz Europa. Aber damit darf man nur auf Rallyes oder privatem Gelände fahren. Die in Deutschland übliche 6-km/h-Regelung gibt es nicht.

Ob eine solche Abnahme durch Modellbauclubs bei uns ähnlich funktioniert, versuche ich als Vorsitzender des Freundeskreises Strassendampf gerade zusammen mit dem DBC-D und

dem Dampfbootverein herauszufinden. Schau'n wir mal ... „Feflo“ hat in Deutschland etwa 35 Einsatztage pro Jahr und fährt mit stets prall gefülltem Personenanhänger unseren Nachwuchs – unsere gemeinsame Zukunft. „Catch them young“ – „Begeistere sie früh“, sagt ein englisches Sprichwort. Die Saison läuft jeweils vom April bis zum Januar des Folgejahres – letzter Termin: Echtdampftreffen in Sinsheim. Danach gibt es eine Pause von etwa zehn Wochen.

Wenn Sie einen Klub in Großbritannien suchen, der vielleicht Ihre Modellversicherung für Sie sehr zufrieden stellend und preisgünstig tätigen soll, dann fragen Sie bitte kurz bei mir an. „Feflo“ und Team helfen Ihnen gern! Wir haben durch eine über 20-jährige aktive Erfahrung auf alle Fragen die erschöpfende Auskunft zu einem individuell und überall zu betreibenden Dampfmaschinenhobby: dem Straßendampf!

Anzeigen