



Wo der Wind nach einem alten Lied so kalt pfeift, dort bleibt mancher Dampfkessel angeheizt. Und wie modern und umweltverträglich die Dampftechnik sein kann, auch das verrät Busso Hennecke in seinem Beitrag für **MASCHINEN IM MODELLBAU**.

Dampftreffen

Busso Hennecke

In den wenig erschlossenen Landstrichen unserer Republik blieb die Nutzung der Dampfkraft länger erhalten als in den Balungscentren. So erging im Sommer 2007 eine Einladung an Feflo und Dampfteam zu einer PR-Veranstaltung anlässlich eines Tages der offenen Tür in einem Holz verarbeitenden Werk in Langenbach bei Kirburg im Westerwald. Dort angekommen begrüßte schon am Eingang des ausgedehnten Firmengeländes eine Dieselswalze von Zettelmeyer aus den 50er-Jahren, auch stand ein amerikanischer Jeep aus dem Zweiten Weltkrieg vor der Garage, hohe Schornsteine verkündeten Wärmeprozesse und auf dem Hof begann gerade die Anheizprozedur bei einer gut restaurierten, mir bis dahin unbekanntem Lanz-Lokomobile – ein Umfeld wie geschaffen für ein dampfinteressiertes Publikum und dampfbegeisterte Aussteller.

Die Exponate

Die Lokomobile war erst vor kurzem aus Brasilien in ihr Ursprungsland zurückgekehrt. Eines der beiden Schwungräder unterschiedlichen Durchmessers hatte man zur Ergänzung angebaut, um die Maschinendrehzahl spürbar zu begrenzen.

Einige der heutigen „Importeure“ von Dampfmaschinen aus Südamerika sind mir bekannt. Die Maschine kam über die Soester Gegend in das gute Heim im Westerwald, genau



Unser junger Dampfnachwuchs auf dem Olymp vor der Brauerei im Freilichtmuseum. Die funktionierende Waage als Unterlage war leider gerade außer Betrieb, der Anhänger stand wegen „Überlastung“ zum Teil dahinter. Die steile Auffahrt zum oberen Museumsplatz ist eine Dampfübung für Fortgeschrittene

in die richtigen Hände. An diesem Tag arbeitete sie auf dem Gelände lediglich, um die Zuschauer zu erfreuen. Bei Stippvisiten in der Umgebung spaltet sie auch schon mal Holz, generiert Strom, pumpt, drischt, zerkleinert Steine und erledigt so zur Freude aller Beteiligten vielerlei Aufgaben – dekorativ, sicher und dampfdruckvoll, genau wie in altväterlicher Zeit.

Auf dem Gelände des Holzwerks sah ich auch große Schuppen, diverse Garagenreihen und Holzpelletthaufen. Was das wohl bedeutete? Im Sägewerk war zwar keine Dampfmaschine mehr, aber im eigenen Holzbrikettschuppen, versteckt hinter Brennmaterial, sollte noch eine stehen. Also kletterte ich, bewehrt mit dem Fotoapparat, vorsichtig hinauf und hinüber – und da stand sie: eine Verbundmaschine mit Fliehkraftregler auf dem Kessel, tief schlafend, gänzlich verstaubt,

aber rostgeschützt durch einen leichten Anstrich. Und es sollte dort sogar noch mehr dampffleißige Objekte geben.

Inzwischen hatte Feflo seine Betriebstemperatur erreicht, es saßen auch bereits genügend Kinder auf dem Hänger und als voll biologische Servohilfe für die Kettenlenkung hatten wir den Sohn unseres Sponsors akquiriert. Und so ging es los mit der Kinder glücklichfahre. Es begann die erste der individuellen Rundfahrten auf und neben dem Betriebsgelände, durch den Ort, zur Gemeindehalle und auch zum Friedhof – wo es für den aktiven Straßendampfer, wie auch bei Blumenläden, Brunnen, Weihern, immer eine feine Wasserzapfstelle gibt.

Unsere junge, menschliche Lenkhilfe fuhr sofort gekonnt wie ein alter Hase, die Übungsfahre mit den Betriebsfahrzeugen

im Westerwald und in Hagen

Die frisch restaurierte Henschel-Walze Nr. 5062 von 1952 der Firma Klaus Stevering aus Gemmen bei Borken, 15 t Betriebsgewicht; davor das 1:2-Modell Feflo. Gut sieht man den Massenunterschied, der gegenüber dem Vorbild in Originalgröße 1: 8 beträgt, denn die Hälfte wurde in der Länge, der Breite und der Höhe gemindert, die Hälfte in der dritten Potenz! Die Lenkungsstange der kettenlosen Walzenlenkung ist beim Vorbild in der gesamten Länge bis zu den Kegelrädern gut zu erkennen. Gut sieht man auch die schweren Zusatzgewichte in den Hinterrädern



Kleine Straßenlokomotive, großer Dampffreund: Günzel Schünemann mit seinem neuen Aveling & Porter-Traktor. Dies ist meine Maschinenempfehlung für alle Traktorfreunde, die mit wenig Aufwand eine große Freude haben wollen!



Eine Straßenwalze der Firma Stevering mit Arbeitsteam in den 30er-Jahren des vorigen Jahrhunderts. Die runde Zylinderverkleidung gibt einen Hinweis auf das Fabrikat: Lanz oder Zettelmeyer. Letzterer Hersteller kommt wegen der örtlichen Nähe eher in Frage



wie Gabelstapler und Jeep hatte die Vorarbeit zum Verständnis der Kettenlenkung eines Dampftraktors exzellent geleistet. Außer einer minimalen Schlabberabwasserpause gab es für die Bio-Lenkhilfe keinerlei Ausfallzeiten. Selbst der Hunger war den ganzen Tag über vergessen, die Mutter kämpfte mit Getränken und Speisenangeboten vergeblich gegen die „erfahrbare“ Dampfattraktion zum Lenken.

Und dann standen im anderen Schuppen die moderneren Dampfvarianten – Spilling-Dampfmaschinen, die auch heute noch, fast wartungsfrei, ihre Arbeit verrichten. Aktuell im Einsatz sind die riesigen Abspannungsmotoren an den Gaspipelines aus dem Osten, die den hohen Lieferdruck auf den Betriebsdruck reduzieren und so fast kostenlose Leistungen zum Nulltarif generieren.

Zu den ausgestellten Motoren gehörte ein 500 kW leistender 6-Zylinder-Dampfmotor von 1943, der wegen Ölmangels heiß gelaufen war und überholt werden musste; ein 4-Zylinder-Dampfmotor flankierte ihn. Außerdem gab es einen Motor im Dauerlaufbetrieb mit einer Leistung von 685 kW an der Kupplung zu besichtigen. Alle diese Motoren erreichten oder erreichen 1.000 Touren im Dauerbetrieb und bestehen aus Hoch- und Niederdruckmodulen von 30 und 9 bar; der Hub beträgt 126 mm.

Gefüttert mit dem Dampf eines Holzpellet-gefeuerten Kessels stand der „Dauerläufer“ da, brummte schnurrend vor sich hin, speiste permanent Strom ins Netz – aus alternativer, nachwachsender Energie aus deutschen Wäldern. Da schlugen alle Beobachterherzen höher, und nicht nur Grüne freuten sich über die gute Energiebilanz der auch als Blockheizkraftwerk zur Wärmegegewinnung genutzten Anlage, denn im Westerwald pfeift doch der Wind so kalt ...

Freilichtmuseum Hagen

Weit weniger kalt blies der Wind im Tal des Freilichtmuseums Hagen. Dort traf sich am Wochenende des 20. und 21. Juni 2008 der Freundeskreis Straßendampf turnusmäßig zu seiner 2-Jahres-Veranstaltung. Als Höhepunkt war die 2007 frisch restaurierte Henschel-2-Zylinder-Verbund-Walze mit doppelt gekröpfter Kurbelwelle von 1952 angeheizt. Erhard Beloch, Franz Günter Leringer und Werner Enk haben die Maschine in der Rekordzeit von sechs Monaten restauriert. Der stolze Besitzer, Klaus Stewering, nicht selten mit seinem anderen Oldtimerluftgefährt über



◀ Die linke Maschinen-
seite zeigt das geschmiedete Schwungrad aus der Zwischenheimat

Die Lanz-Einzyylinderlokomobile
Nr. 41537, Baujahr 1924 –
in den Westerwald
heimgekehrt aus Brasilien



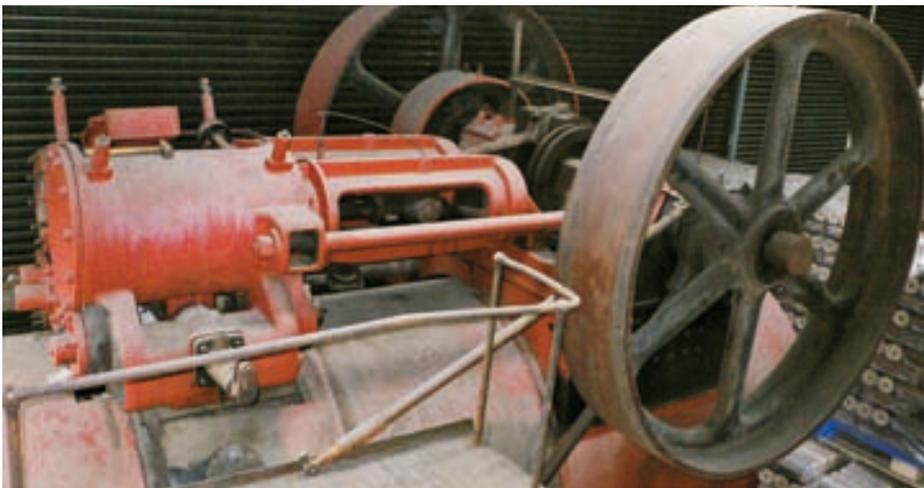


Dieses exzellent ausgeführte 2-Zylinder-Modell der englischen Firma McLaren im Maßstab 1:4 von Günter Kossmann errang in Hagen den Dieter-Kleining-Preis 2008. Wegen des übergroßen Vorbilds entspricht das Modell optisch eher dem allgemein bekannten Maßstab 1:3. Auffallend sind die runden Kohlebunker, die im Modell das Anbringen eines Sitzes erschweren.



Drei Gänge, die Sirene, das schwere Gegengewicht auf der Kurbelwelle, der Bauchtank und das speichenlose Schwungrad signalisieren, dass es sich um eine Straßenlokomotive handelt. Die runde Ölpumpe und eine dampfbetriebene Wasserpumpe sind eine weitere Besonderheit. Man beachte die meisterlich saubere Linienführung der bewegten Massen und der Kupferleitungen

Die genau einstellbaren Sicherheitsventile, die Pfeife, die Sirene und der justierbare Fliehkraftregler für den Stationärbetrieb bilden eine funktionelle und optische Einheit. Am Fuß der Sirene, über der Dampfummantelung der Zylinder, ist der Wassereinfüllstutzen angebracht



▲ Diese stationäre 2-Zylinder-Lokomobile unbekanntes Fabrikats betrieb lange Jahre die Maschinen einer Sägemühle. Welcher MiM-Dampfdetektiv kann die Rätsel Fabrikat, Baujahr, Baunummer lösen? Schauen Sie bitte mal in Ihrer Schildersammlung nach!



▲ Sehr schön sind die Markierung für den niedrigsten Wasserstand und die beiden Zischhähne zu erkennen. Der hervorragende Zustand der Nieten und Kesselbleche zeigt, dass diese Maschine ständig trockenstand. Die Buchstaben „col“ ganz links deuten auf die Ausführung als Kolonialmaschine hin. Wahrscheinlich ist die Feuerbüchse vergrößert ausgeführt



Mit ihrem neuen 1:4-Allchin-Dampftraktor betreibt die Familie Leschner am Flachriemen eine Kreissäge. Working Engines – genau wie in Dorset. Am Abend feierte diese Voll-dampf-familie ihre 25. gemeinsame Dampfsaison mit mir



den Wolken unterwegs, brachte außerdem einen ebenfalls piekfein restaurierten Bau- und Wohnwagen als Schlafgelegenheit für vier Dampfänner mit und bewies in Form eines historischen Fotos, dass schon seine Altvorderen mit einer Dampfwalze hantierten und damit nach dem Ersten Weltkrieg ihr Brot im Straßenbau verdienten.

Dazu gesellten sich ein Dutzend Modelle in den Maßstäben 1:8 bis 1:2. Mit ihren Neuerwerbungen glänzten Herbert Gröne und Günzel Schünemann, und den Dieter-Kleining-Preis räumte am Abend vor versammelter Runde Günter Kossmann mit seiner selbst gebauten, traumhaft funktionstüchtigen und schönen Mc-Laren-2-Zylinder-Straßenlokomotive im 3-inch-scale, also im Maßstab 1:4, ab. Dieses Modell setzt Maßstäbe, braucht sich nirgends zu verstecken, ist selbst in Großbritannien und Dorset gut für einen ersten Preis! Doch wie bekommen wir den Günter mit Maschine nach Dorset? Mit seinem dritten Großmodell hat Günter all seine Erfahrungen vervollkommnet. Respekt! In Deutschland kenne ich hinsichtlich Bauweise und Vorbildtreue nichts Besseres.

Im Museum drehte vor der Sägerei die hauseigene Lanz-Lokomobile leicht qualmend, aber ohne Aufgabe langsam vor sich hin. Die große Abteilung der Museumsdampfmaschinen war gut besucht und die Bootssparte dampfte permanent über den Hausteich



DER FREUNDKREIS STRAHENDAMPF WÜNSCHT ALLEN LESERN
"DER MASCHINEN IM MODELLBAU"
EIN SCHÖNES WEIHNACHTSFEST UND EIN FROHES NEUES JAHR!



Sechs Spilling-Einzylindermotoren, je zwei Hoch- und zwei Niederdruckzylinder gekoppelt, ergeben dieses Energiebündel, das ohne Ölförderung betrieben wurde und sich gerade in Reparatur befindet

Lokomobile, Haltestelle und Dampftraktor-Modell ergänzten sich den ganzen Tag über. Sehr schön sieht man den unter der Feuerkiste der Lokomobile mit Abstand angebrachten ausländischen Aschkasten, der einer genauen Luftregulierung nur wenig zuträglich ist



Von dem Oldtimertraktor mit angeflanschter Frontsäge wird erst einmal das passende Feuerholz für die Lokomobile vorbereitet – Kohle ist für den Betreiber absolut tabu!

