

DAMPF

Des Dampfers geheime große Freude ruht im Bürogebäude

Busso Hennecke

Maschinenhalle III/IV

In dieser Maschinenhalle steht eine 4-Zylinder Tandem Dampffördermaschine mit einer Leistung von 2500 PS. Die Treibscheibe ist eine als Koescheibe umgebaute Bobine aus der Abteufphase. Die Maschine in dieser Halle bediente den Schacht II. Ursprünglich waren vier Maschinen vorgesehen, die vierte Maschine wurde allerdings nie eingerichtet. Der vorhandene Platz wurde für die Lagerung von Getriebeteilen und Motoren genutzt.

Maschinenhalle III/IV neben
Lager Manufactum

Nähe der heutigen Autobahn A 2, etwas nordwestlich von Dortmund, liegt der Weiler Waltrop. Der kleine Flecken, bestehend aus einigen Höfen, schlummerte bis gegen das Jahr 1873 friedlich vor sich hin. Doch dann wurden vor Ort massive Steinkohlenflöze in einer Tiefe von etwa 500–800 Metern entdeckt und der Run auf das schwarze Gold begann mit Hochdruck. Um 1902 wurde die private Steinkohlengewerkschaft Waltrop in den Königlich-Preussischen Bergfiskus geführt. Und im Hinblick auf das beginnende Wettüsten in Europa wurde im Jahre 1904 mit der Kohleförderung begonnen, exklusiv geplant für die kaiserliche Marine und die

Staatsbahn. Insgesamt gab es drei Schächte auf dem Grubenfeld von insgesamt 27 Quadratkilometern. Der letzte, erst 1956 abgeteufte Schacht stand entfernt auf den Dortmunder Rieselfeldern. Die gewonnene Kohlenmenge betrug 1906 bereits 600.000 Tonnen und steigerte sich 50 Jahre später in den Wirtschaftswunderjahren auf mehr als eine Million Tonnen. 1974 wurde auch diese Menge mit insgesamt 1,13 Mio. t Steinkohle



Abschlusscheibe linkes Paar



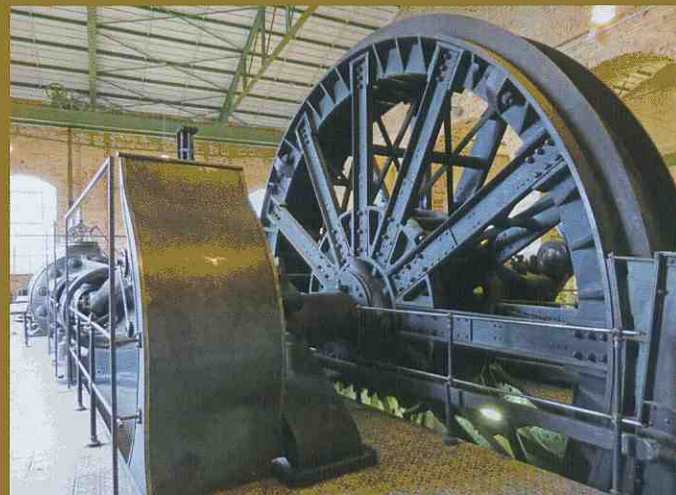
Abschlusscheibe rechtes Paar



Seitenansicht links: endständiger Hoch- davor Niederdruckzylinder



Kreuzkopf, Treibstange, Pleuel, Kurbelzapfen, Koepescheibe



Lagerbock, hinterer Bremsschuh an Koepescheibe



Zentrale Dampfumsteuerung aller Zylinder, dahinter Bosch Öler

pro Jahr noch übertroffen. Spät im Zweiten Weltkrieg wurde die Anlage samt Kokerei noch ausgebombt, zerstört wurden auch alle dahinführenden Brücken. Nach dem Krieg wurde wieder eingeschränkt aufgebaut. 1979 kam das endgültige „Aus“ in Waltrop. Der Gebäudekomplex und die Liegenschaft wurden im Rahmen der Bauausstellung Emscherpark teilsaniert, vermietet und besteht seitdem komplett als Kulturdenkmal. Bekanntester Neumietler ist dort die renommierte Firma Manufaktur, mit ihrer Zentrale bzw. Versandzentrum, die mit den guten, bewährten Dingen des alltäglichen

Lebens bundesweit an einigen finanzstarken Orten handelt. Dies ist ihr jedoch auf Discounterbasis natürlich nicht möglich. Selbst Dampfmaschinen gibt es in Halle 3/4 noch: viele kleine von Wilesco zum Kaufen und eine große neben dem Manufaktur-Warenlager in Waltrop – wie in deren Katalog gut zu sehen. Das Teil ist ebenfalls als Kulturdenkmal im Veranstaltungsraum erhalten.

Und dieser einen, mir lange vom Bild bekannten Fördermaschine, sollte mein Erstbesuch Ende 2012 mit meinem jungen dampfinteressierten Kollegen Adrian gelten. In der Gündling-Liste unter der laufenden Nummer 2135 (s. Artikel *Dampfdetektiv im Journal Dampf & Heißluft* 3/2012) in der Halle 3 bzw. 4 aufgelistet als:

Zwillings Tandem Dampffördermaschine

Hersteller: Eisenhütte Prinz Rudolph aus Dülmen

Baujahr: 1906; Leistung: 2.500 PS

Abgelesene Nr. 747 und 748 – rechtes bzw. linkes Zylinderpaar; Seilscheibendurchmesser: 10 Meter.

Auf der Kurbelwelle befindet sich eine Punze der Friedrich Krupp AG in Essen von 1905.

Geschätzte Daten:

Hubraum: 1.300 Liter

Gesamtmaschinenmasse: über 200 Tonnen

Betriebsdruck ist z. Z. noch unbekannt: etwa 16–20 kg/cm³



Teilventilblick und Fahrtanzeiger im Blickzentrum



Vorderer dampfbetriebener Bremsschuh und Gestänge an Koeschescheibe zentral neben Ventiltrieben

An den beiden Kurbeltreibzapfen, je um 90 Grad versetzt, arbeiteten jeweils ein Hoch- und Niederdruckzylinder, also insgesamt vierzylindrig zur Sicherstellung der lückenfreien, kraftvollen Startmöglichkeit und des runden Laues. Diese Dampfmaschine hat konstruktionsbedingt ihr maximales Drehmoment in jedwelchen Stillstandspositionen. Das Compound-System sorgte für die doppelte Ausnutzung des Dampfdruckes und den gleichen Dampf- und Wasserverbrauch einer Einzylindermaschine bei weit höherer Leistung. Jeglicher Abdampf wurde zu Heiz- und Trockenzwecken in der Zeche genutzt. An drei Kesseln wurde für 30 Tonnen Wasserverbrauch pro Stunde rund um die Uhr fleißig geschaufelt mit hausgeförderter, örtlicher Kohle. Bodybuilding als Hobby entfiel bei der geschaufelten Brennstoffmenge sicher für die Heizer.

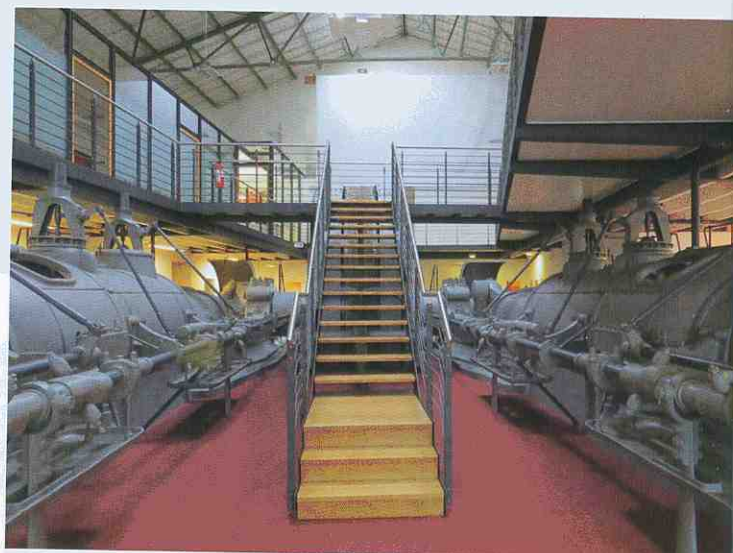
Beim ersten Besuch des Gebäudekomplexes und der verbliebenen Maschine, samstags im Februar 2013, war mir der Spurwerkturm auf der nahen Halde Brockenscheidt aufgefallen. Dieser eignete sich hervorragend zum Gesamtgeländeüberblick.

Also machten Adrian und ich mich auf den Weg hügelwärts. Oben angekommen gab es eine wunderbare Aussicht. Da wurde uns auch sofort klar, woher der Name Spurwerkturm kommt – von den Spurlatten!

Das bereits besuchte Maschinenhaus 3/4 mit seinem Lam-pionoberaufbau – wie ein alter Zirkuswagen – sprang deutlich ins Auge und nach einiger Zeit etwas rechts – noch so ein Teil? Ein Maschinenhaus 1/2? Mit Maschine? Nichts wie hin ... Gesucht, geklingelt, gefragt ... alles half nichts! Gnadenlos! Ums Gebäude gegangen – nichts! Doch da gab es auf einer Ecke der Nordseite eine verzinkte Notausgangstreppe gleich bis nach ganz oben hinauf. Vorsichtig durch die Scheiben gespäht und tatsächlich: On Top erahnte ich die geglaubte Spitze einer Koeschescheibe! Real oder Fantasie? Unten wieder angekommen, fragten wir überall, wer den Schlüssel zum Gebäude habe, doch man verwies uns auf den Montag zu Realarbeitszeiten. Darf ein Dampfdetektiv eigentlich immer arbeiten? Hat er das als Belohnung verdient?

Neuer Tag – neues Dampfdetektivglück?

Ende April danach, frühstückte ich morgens um 10.00 Uhr nach der Anfahrt erst einmal in der herrlichen alten, ehemaligen Lohnhalle, dem jetzigen Restaurant bei Manufaktur. Ein absolutes Erlebnis der Architektur, Ruhe und



Statt Umsteuerung und Bremszylinder: zentrale Treppensymetrie



Umgewidmeter, dezent ergrauter Büroaufgang mit komplett entfernten Maschinenschildern



Übersicht: Koeschescheibe, Bremsschuh und Lagerung



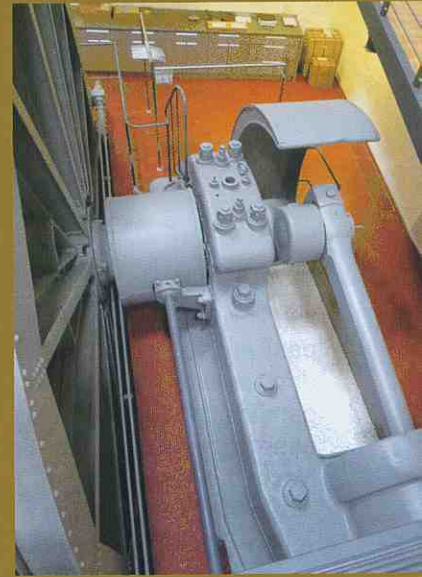
Massiver Kurbeltrieb über Kies im Kreuzkopf



Gesicherte Fixierungs- und Lagerungseinstellungsschrauben



Galerieblick über linkes Zylinderpaar



Treibzapfen, Pleuel, verdeckte Ventilansteuerung

Speisenqualität – wie überall in dieser Kette. Ja, ein absolutes Muss für jeden architektonisch oder/und maschinenkulturbistorisch Interessierten. Fahren Sie einfach mal hin! An der neu entdeckten Maschinenhalle angekommen, öffnete auf Klingelzeichen eine freundliche, angenehme Empfangsdame, die mich nachdem ich meine Wünsche vorgetragen hatte flink in das Bürogebäude führte. Und im Inneren ganz Ton in Ton bzw. Grau in Grau lag es sanft schlummernd im Hochparterre vor mir: Das zweite Dampfmaschinenensemble der Zeche Waltrop. Überwältigend. Etwa der gleiche Typ wie das erste Dinosaurier-Stahl-tier etwa 200 Meter westlich. Hervorragend entrostet und komplett grundiert und ergraut. Leider sämtliche Schilder, Nummern, Zylinderdeckel, Hinweise entfernt. Wer hat jene bitte für die Nachwelt gerettet? Sind es die Vornummern 745 und 746 der Prinz Rudolph Hütte? Oder 749 und 750? Nockenwellenseitige Änderungen zur 747 – 748 zu Verkleidungsdifferenzen sind sichtbar. Überholung, Reparatur oder Original? Austausch kriegsbedingt? Die andere Maschine in der Halle 3/4 ist sehr ähnlich. Beim Folgebesuch schaue ich, ob die Krupp Punze bei der Neuentdeckung ebenfalls kurbelwellenseitig ausgeführt ist. Wer macht mir in seinem Wohnzimmer ein



Links von der Seite mit Zischhähnen und Bediengalerien



paar aussagekräftige Fotos von den vermissten Zylinderdeckeln und Maschinenschildern? Oder wer hat Unterlagen einsicht? Wer schickt oder mailt die Dateien gern auch anonym an die *Journal Dampf & Heißluft-Redaktion*?

Nach der rücksichtsvoll kurzen, wegen der Raumgröße blitzlosen Foto Session staunte ich über den geschmackvollen, maschinenzentral angeordneten, repräsentativen Treppenaufgang und die luftig aufgehängten Büroräume überall im alten Maschinenhaus rings um sein verbliebenes, fast vergessenes, inzwischen kaltes Dampfsteelherz. Wird es wohl mal wieder aktiv? Dampfsteuerungen der Treibradbremse und der Umsteuerung wurden treppenbedingt entfernt. Und ganz oben über der schlummernd liegenden grauen Grazie toppte die im Februar von der Feuertreppe aus erspähte Koepescheibenspitze die Gesamtsituation.

Der dem *Journal Dampf & Heißluft* nahestehende Dampfdetektiv Norbert Hinder hat herausgefunden: Die graue Maschine wurde von der Isselburger Hütte Baujahr 1904 gefertigt. Beide bestehenden Maschinen haben pro Drehrichtung zwei Expansionsstufen. Andere Daten sind z. Z. unbekannt. Schauen Sie doch einfach mal auf seine Homepage: www.dampfmaschinenarchiv.de

Fazit

Nie aufgeben. Denn: Wer aufgibt verliert immer! Hinauf auf alle hohen und höchsten Feuertreppen dieser Welt und sorgfältig genau schauen, ob eine Dampfmaschine oder deren Teile ringsherum in Sicht sind! Und natürlich brav im *JDH* davon berichten!

Fotos: Busso Hennecke



Rechtes Zylinderpaar mit modernisierter Ventilsteuerung und Zylindergestaltung



Kraftübertragung und Zischhahn Niederdruckzylinder