

Dampf in Immensen

... mit „Dampfimme“ und Geschwistern

Zum zweiten Mal lud der Verein „Freunde historischer Fahrzeuge“ zum Dampftreffen nach Immensen ein, einen kleinen Ort, der etwa 25 Kilometer östlich von Hannover liegt. Der 1995 zeitgleich mit dem Freundeskreis Straßendampf gegründete Verein feierte mit vielen Exponaten, Ausfahrten und Vorführungen die Vollendung seines 10. Vereinsjubiläums. Zu sehen gab es rund 200 Traktoren, einige Autooldtimer und historische Motorräder sowie Original- und Modelldampfmaschinen. Auch Verkaufsstände waren auf dem dorfnahen Gelände aufgebaut.

Eine kurze Vorgeschichte

Im vergangenen Jahr knüpfte der Vorstand des Freundeskreises wieder an seine alte, heimatliche Verbindung mit dem Verein in Immensen an. Es ergab sich sogleich die Gelegenheit, am „Dreschefest“ mitzuwirken, einer idealen Kombination von Ausstellung und Aktion mit Vorzeigetraktoren, dem Dampffluggespann aus Niederbayern und den erstmalig in Immensen zu sehenden

Großdampfmodellen mit Personenbeförderung, so dass allen, Ausstellern wie Besuchern jeglicher Altersklasse, etwas geboten wurde.

Die Aktiven des Ortsvereins kündigten für den 20. und 21. August 2005 die Folgeveranstaltung an unter dem Motto: „Immensen macht Dampf“, und versprachen, den Freundeskreis erneut einzuladen, wie sie überhaupt ein starkes Interesse am Straßendampf bekundeten. Einige Monate danach, im Oktober

2004, ereignete sich plötzlich Folgendes: Ein Unternehmer aus Hannover fragte bei mir an, ob irgendwo in Deutschland Interesse an der Übernahme einer historischen Lokomobile der Firma Ruston und Proctor aus Lincoln, Großbritannien, bestünde. Die Lokomobile hätte bis gegen 1960 gearbeitet, sei seit der Wirtschaftswunderzeit als Ersatzteilspeicher abgestellt, und alle Teile samt Abnahmeprotokoll und Kesselbuch von damals seien noch im Original vorhanden. Die abgebende Firma hätte inzwischen, d.h. schon lange keinerlei Verwendung mehr für die Maschine. In der frühen Nachkriegszeit sei das Gerät angeschafft worden, da damals flüssiger Treibstoff äußerst knapp und unerreichbar teuer war, Kohle aber jederzeit überall billig und in jeden Mengen verfügbar. Unter anderem hätte die Lokomobile direkt nach dem Krieg große Flächen nahe Hannover per Treibriemen und Wasserpumpe, wie z.B. im Ortsteil Stöcken, leer gepumpt. Eine historische Maschine also – in ihrer „natürlichen“ Umgebung in und um Hannover.

Per Internet folgte die Kopie des Kesselbuches mit Eintragungen des deutschen TÜV um 1930. Ob die Maschine wirklich noch im oder zumindest nahe am originalgetreuen Zustand war? Oder war der Kessel durchgerostet, alle Lager fest? Fehlten die Buntmetal-

Busso Hennecke

Gleich und gleich gesellt sich gern, hier die Dampfplugmaschine Heucke aus Landshut, friedlich vereint mit Modellen im 4-, 5- und 6-Zoll-Maßstab. Möge die hier vom Kipp-Pflug beschirmte Landshuter Mannschaft noch lange durchhalten!



le und die Schilder? Hatte sonst noch jemand Interesse an der Maschine? Und wer war bereit, die Restaurierung, ja die damit verbundene finanzielle Investition zu übernehmen und wollte nicht nur weiterverkaufen, exportieren, profitieren ...?

Diese Maschine war seit mindestens 75 Jahren als „Gastarbeiterin“ in Deutschland und sollte hier nun auch, wenn irgend möglich, ihre verdiente Rente, ihr „Dampfknadenbrot“ erhalten – natürlich in Funktion! Also schnell und vertraulich die Freunde in Immensen angemalt, den Fall erklärt, Mut gemacht, den zuständigen Prüfer vom TÜV Hannover als Berater genannt, Tipps gegeben.

Günzel Schünemann, ein im Großdampf erfahrenes Mitglied des Freundeskreises aus Wolfsburg, nebenbei mit Heizerschein versehen, im 70-Kilometer-Umkreis wohnend, wurde alarmiert und arbeitete mit ganzer Kraft zu, stellte persönlich die Verbindungen her und hielt sie. Einige Zeit später kam dann die freudige Nachricht: Der Verein hat die Maschine besichtigt, gekauft und abgeholt. Alle Seiten seien hoch zu frieden.

Die Maschine war angeblich wirklich komplett und – fast – noch betriebsfähig, trotz 45 Jahren im „trockenen“ Dornröschenschlaf! In meiner Gratulation zum Erwerb des guten Stückes schlug ich sofort drei Namen für die alte Dame vor. „Dampfimme“ war dabei mein Favorit. Danach verfolgte ich über Monate per Internet die Fortschritte der Restaurierung. Bei einem derartigen Gerät,

inzwischen über 100 Jahre alt, können leicht die entscheidenden Teile einer Dampfmaschine erneuerungsbedürftig sein. Und schon allein die Erneuerung der Rohre geht oft mehr ins Geld, als manchem Besitzer lieb ist. Viele geben dann auf, reden von sinnloser, unwirtschaftlicher Investition in Höhe einer Eigentumswohnung ... Doch nicht so die heimatverbundenen, fleißigen, nach Erfolg strebenden Vereinsmitglieder aus Immensen! „Dünnholzdamper“ scheinen nicht ihr Vorbild zu sein, eher hart arbeitende „Dampfsklaven“ wie viele im und um den aktiven Freundeskreis Strassendampf.

Der Prüfer aus Hannover machte bei seiner Erstbesichtigung einen zufriedenen Eindruck. Das per Ultraschall geprüfte Maß der Kesselwandstärken und Rohre war zufriedenstellend. Zeichnungen und Unterlagen mit Reichsdienstiegel waren auch vorhanden. So gab er alsbald grünes Licht zur üblichen Wasserdruckprobe des Kessels. Diese verlief im Frühjahr 2005 erfolgreich!

Kurz vor dem „Dreschefest“ im vergangenen August segnete der zuständige Sachverständige auch noch die Betriebsprüfung ab, und bis nach Düsseldorf war deutlich mit Echo zu vernehmen, wie viele schwere Feldfindlinge dem Vereinsvorstand aus Immensen, Niedersachsen, von der Seele in Richtung Füße purzelten, zum Glück aber scharf daneben polterten. Als ich dann endlich am Samstagmorgen der Veranstaltung die Lokomobile zum ersten Mal sah, überraschte mich der völ-

lig ungeschminkte Originalzustand. Sie ist, wie sie war! Heute noch! Ein totaler Glücksfall!

Alle Teile, Bleche, Fittings sind historisch. Nichts wurde zugekauft, ergänzt, neu angefertigt. Ob die Maschine in Zukunft eine komplette Restaurierung hin zum Neuzustand oder eine schonende Aufarbeitung, mit weitgehendem Erhalt der Originalsubstanz, erhält, ist noch nicht entschieden. Vieles spricht deutlich für die letztere Version, denn so könnte ein Denkmal unserer Arbeits- und Dampfmaschinenkultur in Funktion erhalten bleiben.

Die Maschine

Es handelt sich um das perfekte Vorzeigeobjekt einer einfachen Nassdampflokobile mit einem Zylinder. Sie arbeitet nach wie vor mit einer Dampfspannung von 7 bar, nicht reduziert seit 1904, und hat ein geschätztes Gewicht von 4–5 t. Seit Kaisers Zeiten trägt sie zwei Salter-Sicherheitsventile, hat eine Handwasserpumpe und eine zweite Pumpe, die wie üblich über Exzenter auf der Kurbelwelle arbeitet. Der Hilfsbläser wurde irgendwann entfernt, wie ein kleines, vernietetes Blech am Schornsteinfuß bezeugt. Erhalten sind dagegen ein mit Wasser zu füllender Funkenfänger, ein Fliehkraftregulator und die in Deutschland übliche Zylinderölpumpe einer Firma aus Halle an der Saale. Die Bläser wurden früher oft entfernt, um die Kessel zu schonen, versuchten doch Spätaufsteher gern, mit Hilfe des Bläses die verschlafene Zeit wieder hereinzuholen, was unweigerlich

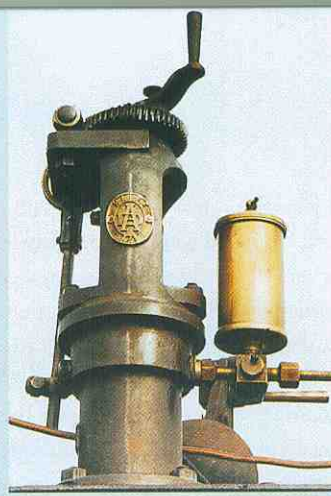




Bis zu 7 Atmosphären Betriebsdruck weist das Original-Fabrikschild von 1904 für die Lokomobile Nr. 27360 aus. Das TÜV-Gutachten 101 Jahre später bestätigt diesen Druck unverändert bis heute. Gewissermaßen Dampf für die Ewigkeit!



Das Firmenlogo im Gusseisen des Ventildeckels am Zylinderblock. Die Lilie im Kreuz des Wappens ist das Zeichen der Reinheit



Ein typischer Zylinderöler der Firma A. Dehne aus Halle an der Saale. Die Kurbel kann von Hand zum Befüllen oder Pumpen in beiden Richtungen gedreht werden. Rechts das Einfüllreservoir aus Messing, unter der Leitung das Mehrwegeventil



Das nach der Taufe enthüllte Logo mit Datum und dem gegossenen Rauchkammer-Maskottchen – der Dampfimme. Möge es ihr nie zu heiß unter den Füßen werden! Sonst fliegt sie weg

zu leckenden Kesselrohren, überhitzten Feuerbüchswänden und vielerlei mehr Kessel-schäden führte. So etwas wollte der Besitzer natürlich der Sicherheit wegen und aus wirtschaftlichen Gründen vermeiden.

Einige minimale Undichtigkeiten am Kessel der „Dampfimme“ stehen unter Beobachtung und werden bei nächster Gelegenheit beseitigt. Der Prüfer leistete seine Hilfe mit bewährtem, gutem, fachmännischem Augenmaß. Während der ganzen Veranstaltung begleitete die Maschine die Aufsicht des anzulernenden zukünftigen Heizers: Stefan Schulz, unter Oberaufsicht des diplomierten Günzel Schünemann. Alle zusammen betrieben an beiden Tagen über einen Treibriemen einen Dreschkasten der ortsnahen ehemaligen Landmaschinenfabrik Fricke aus Lamspringe. Die eigentlich dafür vorgesehene handgefertigte Lokomobile aus Langlingen kam nicht nach Immensen. Es handelte sich um die ehemalige Maschine des FKS-Ehrenmitgliedes Franz Werner, der vor fünf Jahren im Alter von über 90 Jahren verstarb.

Die Lokomobile „Dampfimme“ wurde am Sonntagvormittag durch Eileen Kochanek und Sandy Schulz, beide erst sieben Jahre alt, unter großem Beifall des fachkundigen Publikums und bei fleißigem Hilfspfeifen der anwesenden Straßendampfmaschinen mit einer Flasche Sekt standesgemäß getauft. Ihr ehemalige Besitzer, Herr Fleck, nahm an der Taufe teil und äußerte seine große Freude über den Erhalt dieser für seine Firma so wichtigen Maschine und ihre sichere Wiederinbetriebnahme durch den rührigen Verein historischer Fahrzeuge in Immensen, nahe seinem derzeitigen Wohn- und dem ehemaligen Standort der Maschine in Hannover.



Mit diesem aus Ölfässern zusammengeschweißten Dekorationsdampftraktor macht Immensen auf seine Veranstaltung aufmerksam. Wird es demnächst ein echter Traktor sein? Drücken wir den Immensern die Daumen



Die Lokomobile in voller Pracht mit Zug- und Lenkstange für den Traktor. Die lange, historische Holzversion der Stange für Ochsen oder Pferde ist in Vorbereitung. Gut sieht man den Funkenflugfänger mit Wasserbad samt dem kleinen Einfüllstutzen vor dem Schwungrad, den Transporthalter für den liegenden Schornstein, die Trittstufe zur Maschinenwartung und die Öler auf der Kurbelwelle



Dieses 22-kg-Modell ohne Vorbild mit versetzt arbeitenden Stuart-Maschinen auf Luftbereifung überzeugt durch seine Handlichkeit und Funktionstüchtigkeit. Auch der Ausritt über mehrere Kilometer war unterbrechungsfrei. Ist sie die leichteste personenbefördernde Straßendampfmaschine? Sie passt jedenfalls in den Kofferraum



Hier arbeitet die ehemalige stationäre Lokomobile des FKS-Ehrenmitglieds Franz Werner aus Habighorst an einer Dreschmaschine der Firma Wilhelm Fricke aus Lamspringe. Inzwischen gehört sie zum Heimatmuseum Langlingen und drischt dort mit Dampfkraft vielbeachtet den Weizen des Jahres 2004



Eitel Moch mit seinem Freelance-Modell, Karl Erich Ferdinand auf einem Burrell-Nachbau, Dietmar Bernd auf einer Foster, Silvia Bernd mit Beifahrer Udo auf „Feflo“ und Miss Ellie auf PR-Dampftour durch den historischen Heideort Immensen



Esterer-Lokomobile 1236 von 1936, ganz nach dem praktischen, dampferfahrenen Geschmack des Vorbesitzers: luftbereifte Traktorstützräder, zwei Boschöler für den Dauerlauf mit guter Schmierung, Treibriemen zur Licht- und Dekorationsantriebsmaschine unter der Kurbelwelle auf dem Fahrzeugrahmen, automatische und handbetriebene Zischhähne, Waschluge über dem Hinterrad, davor der Zusatzwassertank



Fleißig walzt sie die Wege auf der Wiese sichtbar glatt – an ihrem 80. Geburtstag – die Ruthemeyer Nr. 381 von Gerard Leeraar. Das gute Stück stammt von 1925 und wurde vom Besitzer nach seiner Frau „Miss Ellie“ benannt, wobei die Namensgeberin ihren Mann immer eifrigst und gekonnt von ganzem Herzen unterstützt

UNTER DAMPF

An beiden Veranstaltungstagen fuhr ganz nebenbei ein Großteil der Dampfmodelle und beförderte die schon im Vorjahr begeisterten Kinder. Die Wiedersehensfreude, die strahlenden Augen waren der Dank für die Maschinenbesitzer. Alle Fahrten waren für die Mitfahrenden selbstverständlich kostenlos. Die weit angereisten Dampfaktiven wurden für ihre Feiertagsarbeit, ihr Gesamtengagement und für die Anreise dankenswerterweise vereinsintern entschädigt.

Elke und Gerard Leeraar, Sohn des holländischen Dampfaltmeisters Willem Leeraar, waren zusätzlich mit ihrer großen Dampfwalze „Miss Ellie“ angerollt, und beide waren alle Tage pausenlos fleißig damit beschäftigt, die Fahrwege für Traktoren, Oldtimer und Dampfmaschinenmodelle rennstreckenmäßig und professionell zu präparieren. Ihre Ruthemeyer, Nummer 381, kam vom Dampfpietist Peter Borstel und trug früher den Namen seiner Ehefrau, Petra. Davor war sie seit 1925 mit 12 t Betriebsgewicht bei der Straßenbau-firma August Hake in Stadtlohn in Betrieb – bis etwa 1962. Ihre Schwestermaschine steht dort noch als Denkmal am Bahnhof.

An beiden Tagen gab es eine große Ausfahrt aller Maschinen in einträchtiger Harmonie – Dampf und Diesel –, eben in Perfektion und historisch bedingter, gewachsener Freundschaft. „Working Engines“ zu zeigen, wie auf der Great Dorset Steam Fair und in Weeting in Großbritannien, das war nicht nur das Ziel mit den befeuerten Maschinen – alle machten in Immensen begeistert mit. Und genau dies kam bei den tausenden Besuchern sehr gut an, bildete einen bleibenden Eindruck und soll natürlich 2006 am dritten Wochenende im August wiederholt und, wenn möglich, erweitert werden. Sind sie mit dabei?

Auch Petrus drückte trotz ungünstiger Wettervorhersage beide Augen zu; es flossen in Immensen nur am Samstagvormittag ein paar kleine, vereinzelt Tränen vom Himmel. Ein Bravo den Zuschauern, Medien, Teilnehmern und dem Ortsverein samt ihrer schönen Gemeinde, die all dies möglich gemacht haben und wieder für 2006 vorbereiten werden!

Ich bin mir völlig sicher, alle Freunde und Leser von MASCHINEN IM MODELLBAU drücken „mit Volldampf“ beide Daumen. Und: Die Kinder in und um Immensen, unser aller Nachwuchs und Zukunft, warten schon ungeduldig! Dampfleißig wie die (rollenden Straßen-)Bienen werden wir vom Freundeskreis sie nicht enttäuschen.