

Der Dampfdiamant im S

Gehört hatte ich schon lange davon, aber der Blick auf die Landkarte hatte mich bis vor etwa zehn Jahren stets davon abschreckt: Viel zu fern, absolut abgelegen befindet sich das Maschinen- und Heimatmuseum Eslohe. Doch dann war es soweit – eines freien Morgens machte ich mich auf den relativ geraden West-Ost-Bundesstraßen-Überlandweg Düsseldorf-Eslohe über Remscheid. Mit einem unerwarteten Zwischenstop an einer zufällig entdeckten abgestellten Zettelmeyer Dieselwalze in Halver ging es zum Erstbesuch der Wocklumer Luisenhütte.

Busso Hennecke

Ansicht der Wocklumer Hütte 2007: gut sind die isolierten Dampf- und Wasserleitungen zum Kessel auf dem Boden zu erkennen. Rechts neben den Leitungen: der runde, von außen zu leerende Aschkasten

Ein Besuch im Maschinen- und Heim m

n Sauerland

Rohdiamant in Balve

Namensgeberin Luise war die Gattin des Hüttenbesitzers Ignatz von Landsberg. In der Hütte, die fast am Wege lag, ist die Zeit feinst und hochedel angestaubt stehen geblieben. Stellen Sie Ihre innere Uhr um mindestens 150 Jahre zurück. Eine in Hinsicht auf die Vollständigkeit als Kulturhistorikdenkmal einmalige, sesshaft verbliebene Anlage, die im Betriebsgang kalt vorgeführt wird. Hier wurde nur für kurze Zeit, von 1834 bis 1865, technisiert Stahl per Hochofenwerk gewonnen – bereits seit ca. 800 mit einfacheren Mitteln.

Baulich nach den Plänen des Hütteninspektors Zintgraff ausgeführt, waren der Grund für den Bau die nahen Lagerstätten mit Braun- und Roteisensteinerzen, Kalkvorkommen sowie der seinerzeit benötigte, vor Ort reichlich befindliche Vorrat an Holzkohle. Von der Verhüttung zeugen Hochofen, zwei Wasserrad- und ein dampfbetriebener Winderzeuger sowie zwei Kupolöfen in der Gießerei. Der Dampfzylinder hat 15 Zoll Durchmesser, der Blaszylinder 3 Fuß 6 Zoll. Beide haben einen Hub von 3 Fuß. Die

1853/54 gebaute Maschine leistet etwa 10 PS bei 34 Hüben pro Minute. Das vor Ort gegossene Dampfmaschinenschwungrad hat einen Durchmesser von 4,3 Metern. Ein Transport war damals, bei dieser Größe und den landschaftlichen Gegebenheiten, weder bezahlbar noch möglich.

Die Dampfmaschine wurde wegen der sommerlichen Wasserknappheit und winterlichen Eisstilllegung der Wasserradwindanlage installiert. Eine Dampfmaschine benötigt systembedingt weit weniger Wasser als ein laufendes Wasserrad. Der vorhandene Hüttenteich versorgte in jener Zeit die Kesselspeisung und deckte den allgemeinen Wasserbedarf.

Das Besondere an der Dampfwindanlage ist der weit höher liegende Dampfkessel mit mechanischer Wasserstandsregelung auf dem Speicher, wo sich auch die Gichtbrücke befindet. Unten steht die seltene Maschine Nummer 12 der fast vergessenen Firma Wilhelm Berg aus Meinhard. Von oben wurden gleichzeitig sowohl der Hochofen als auch der mit Gichtgas beheizte Kessel mit Kohle und Vorräten bestückt – über die natürliche Hanglage, ganz ohne Treppe, Aufzug oder Technik. Die durchschnittliche Stahltagesleistung betrug knapp drei Tonnen. Um 1855 bestand die Luisenhütte aus Hochofen, Maschinenhaus mit Wasserrad und Dampfmaschine, Gebläse, Windkessel, zwei Kupolöfen mit hölzernem Schwenkkran, Pochwerk, Frischfeuer, Frischhämmer und Holzkohlefabrik. Alles ist heute noch in gutem Zustand präsent.

Die weit leistungsfähigeren Kokshochofen des Ruhrgebietes und der Ausbau der Verkehrsverbindungen zwischen den Ballungszentren läuteten um 1865 das Ende der Luisenhütte durch Stilllegung ein. Ein wenig bekannter, fast vergessener Vorposten der früheren Eisenerzindustrie unserer Altvorderen.

Wie mir ein Besuch am 2. Advent 2007 bestätigte, hat die Anlage 2006, nach ihrer kompletten Renovierung, einen Bundespreis gewonnen. Direkt nebenan entstand im historischen Gebäude ein Museum für Vor- und Frühgeschichte der benachbarten Stadt Balve und eine kleine Gaststätte, die in der Zeit des offenen Museums dienlich ist. Die gesamte Anlage ist jeweils vom 1. Mai bis zum 31. Oktober für Besucher zugänglich. Anfang Juni 2008 ist ein Hüttenfest geplant. Der Besuch lohnt sich, wenn Sie von altem Funktionseisen im Originalzustand schwärmen.

ei matmuseum Eslohe

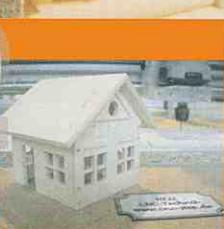
CNC Fräsen

ohne
programmieren!

- Fräsen
- Gravieren
- Schneiden
- Dosieren



Komplette Maschine
inklusive Software
schon ab 2137 Euro



Für alle Fräs-
und Gravur-
Arbeiten in:

- Holz
- Kunststoff
- Carbon
- Plexiglas
- Aluminium
- Messing
- Kupfer uva.

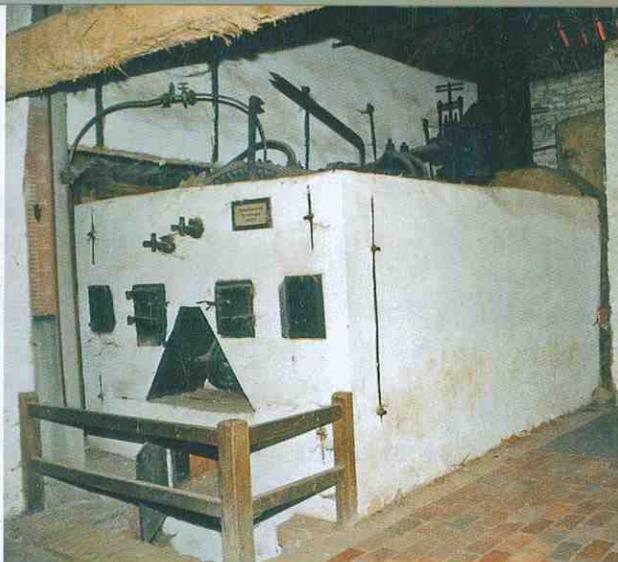
Durch die nach unten offene, sehr stabile
Rahmenkonstruktion ist auch eine
Bearbeitung von hohen Gehäusen etc.
möglich. Rufen Sie uns an.
Arbeiten wie die Profis.....

CNC-Technik **HEIZ**

Nellenkath 14, D - 47608 Geldern
Tel.: +49 (0)2831/133236

WWW.CNC-STERDE

Anzeige



Der viereckige eingemauerte Dampfkessel mit
Dreiecksöffnung zur Kohlebeschickung, mit Prüfhähnen und
unüblicher Wasserstandsanzeige per Waagebalken



Die beiden Gebläsezylinder werden durch das Wasserrad betrieben



Die stehende Bockdampfmaschine Nr.12 der Firma Wilhelm
Berg aus Meinhard

Auskunft gibt der Verkehrsverein unter
der Telefonnummer 02375/26190 oder unter
www.balve.de

Auf Schatzsuche in Eslohe

Insgesamt benötigte ich gut vier Stunden
Fahrzeit für den kürzesten, etwa 130 Kilome-
ter langen Weg nach Eslohe zum dortigen,
seit 1981 bestehenden, Heimat- und Ma-
schinenmuseum mit dem vielversprechenden
Motto:

Des Wassers und des Feuers Kraft.

Endlich dort angekommen war weit und
breit niemand zu sehen. Das Museum war
noch geschlossen. Es öffnete Mittwochs und
Samstags, wie ich damals erfuhr, erst um 15
Uhr seine Pforten sowie Sonntags um 10
Uhr. Schließzeit 17 Uhr.

Versteckt an einer außenstehenden
Speicherlokomotive werkelte ein einsamer
Anstreicher gegen den Rost – sonst war weit
und breit niemand auf der Dampfbildfläche
zu sehen. Wir kamen beim Fotografieren ins
Gespräch und als der Maler mein ernsthaftes
Interesse sah, händigte der Farbfließige mir
vertrauensvoll den umfangreichen Museums-
schlüsselbund aus und empfahl mir, mich
einmal in Ruhe umzusehen. Diesem überra-
schenden Rat folgte ich natürlich ohne Ge-
genwehr direkt und sehr gern – dazu war ich
ja angereist. Durch die aufgeschlossene Tür
des hinteren Maschinenschuppens blinzelte
mich im Dunkeln die Ruthemeyer Walze Nr.
769 von 1934 an, daneben störte ich eine alte
Lanz Lokomobile Nummer 23077 von 1909
Typ ZE 2, die tief im Mittwochmittagsschlaf
döste, während ich erst einmal vorsichtig die
Lichtschalter suchte. Nachdem ich wegen
der Fotoperspektive einige Schilder beiseite
geräumt hatte, ging es los. Hatte ich über-
haupt genug Filmmaterial für die zahlre-
ichen Exponate dabei? Industriedampfmaschinen,
Schiffsantriebe, Stationärmaschinen, befeu-
erte niedrige Grubenloks, alles in Dampf-
ausführung, vom Feinsten und zumindest
äußerlich restauriert. In der gesamten Halle
herrscht dadurch eine heißdampfdrangvolle
Enge. Hier hat jemand gesammelt und wie
so oft wuchs der Raum dazu leider nicht
mit. Das liebenswerte Schicksal vieler leiden-
schaftlicher Sammler. Aber besser drangvolle
Enge, als gähnendleere Hallen. Im Neben-
raum hockte eine potente funktionsbereite
Stehkesselanlage als Dampfpender der
Stationärmaschine am Kamin. Genau wie
unser kupferner, kohlebefeuerter Badeofen



Die mehr als 100 Jahre am Ort verbliebene Werkslokomotive der Firma König von 1898. Erbauer war Krauss, später Krauss und Maffei aus München und Linz

Das bereits 1980 fertiggestellte 1:2-Modell einer Kirmesmaschine des Altmeisters Wilhelm Leeraar – gut sind das leicht erhöhte Dach, der Schornstein, der per Lederriemen betriebene Dynamo und der verlängerte Sicherheitsventilauslass zu sehen – der Antrieb erfolgt über eine Zwei-Zylinder-Verbundmaschine. Dahinter der kleine aber funktionstüchtige LKW von Sebastian Schinke



▲ Die gut erhaltene Dampfwalze Nr. 769 vom Typ Ruthemeyer, eine Verbundmaschine auf einer Treibstange aus dem nahen Soest, ist der Nachbau eines Vorbildes der Firma Burrell aus England um 1890



in den 50ern – nur viel größer und mit Inspektionsluke. An Dampftagen werden mit seiner Hilfe viele Exponate wieder zischend zum Leben erweckt. Davor ruht eine damals neu angeschaffte und seit über 100 Jahren am Einsatzort verbliebene Schmalspurdampflok Nr. 3721 der Fa. Kraus von 1898, für deren Einsatz auf Hofschienenrangierweichen- und Wiesenkreisanlagen viele 100 Meter Schienen verlegt wurden, die mir bereits bei der Einfahrt vor dem Museum aufgefallen waren. Da die Anlage praktisch eine Kehrschleife beinhaltet, muss die tapfere Lok durch deren Führer nach jeder Fahrt umgespannt werden, um wieder voran zu fahren. Dies macht allen

sehr viel Spaß, obwohl es nicht immer ganz danach aussieht, denn es wird mitunter ganz schön eng, wenn man sich an den Dampftagen einen Weg durch die vielen Menschen auf dem Hof bahnen will. Für überraschende Zwischenfälle steht auch noch eine Jung-Diesellok von 1940 zur Verfügung. Im Nachbarhaus zeigt das Museum viel ländliche Kultur und lehrreiche Dampfmodelle u.a. für Selbstversuche.

Nebenan steht die Lok Nr. 1 der Hohenlimburger Kleinbahn der Fa. Jung zur Besichtigung im gläsernen Schlafzimmer. Gegenüber harren Schmiede- und Werkzeugmaschinen, ländliche Feuerwehr- sowie

Geschichts-, Erwerbs- und Dorfszenen aus dem Sauerland den Blicken der Besucher. Ich habe das Museum danach oft mit sehr beeindruckten Interessenten besucht, die allesamt so etwas dort nie erwartet hätten und ausnahmslos zu begeisterten Eslohe-Fans wurden. Im Frühjahr 2004 wurde mit Partner Udo Fischer der neue Personenanhänger an meinem Dampftraktor „Feflo“ ausgiebig getestet. Eslohe war genau der richtige Ort dazu. Nach den dortigen Erfahrungen wurde das hintere Fahrgestell verstärkt. Dabei waren der niederländisch-deutsche Dampfaltmeister Willem Leeraar mit seiner Kirmesmaschine im Maßstab 1:2 von 1980 und der von Seba-



Die Schmalspurdampflok Nr. 3721 auf der angrenzenden Wiese bei der Ausfahrt aus dem Schienenkreis



Speicherlokomotive, ehemals Feldmühle, hinter dem Stand der Stationär- und Schiffsmodelle 2004



▲ ...und einmal technisch und optisch herausragend restauriert

◀ Eine Zwei-Zylinder-Dieselwalze der Firma Henschel, Kassel, einmal verwaorlost...

erneuert, vergrößert und ausgebaut. Der gut ausgeschilderte Anfahrtsweg hat sich von der A 1/A 44 Kreuz Unna ostwärts über die A 46 Richtung Meschede, Ausfahrt Freienohl glücklicherweise bis auf etwa 12 Dampfmeilen an die wunderschöne Ferien-Naturalandschaft Eslohe vorgewagt. Die Fahrt vom Autobahnkreuz Dortmund Unna dauert knapp eine dreiviertel Stunde – mit Hänger und Maschine im Schlepprau. Holen Sie sich Appetit, Ideen und Mut für Ihre Voll- und Echtdampfbegeisterung aus dem Museum Eslohe, einem Dampfmuseum, das einfach lebt! Denn dort geschieht vor Ort echtdampf-freundlich viel. Fast könnte man meinen, Computer und Farbfernseher harren dort, dank Gottes Segen, dem atmosphärischen Dampf und unserer aller Freude zuliebe noch ihrer Entdeckung. Vor Ihrem Besuch ist es empfehlenswert, die genauen Öffnungszeiten unter 02973/6950 zu erfragen. Der aktuelle Referent dazu ist Franz-Josef Keite. Homepage: www.eslohe.de

strian Schinke gebaute kleine Dampf-LKW, mit der überraschend guten Performance, der uns schon aus Koblenz bekannt war. In seinen Plexiglas-Wasserbehälter gehört eigentlich noch ein kleiner Goldfisch. Die Wasserentnahme per Röhrrchen müsste dann allerdings aus Sicherheitsgründen noch etwas erhöht werden. Doch Sebastian ist engagierter Modellbauer und Tierfreund. Also muss

das Modell ohne Goldfisch auskommen. Ende September 2004 hielt der Freundeskreis Straßendampf sein Abdampfen in Zusammenarbeit mit den dortigen ehrenamtlichen Aktiven und dem Museumsförderer und Museumsleiter Rudolf Franzen ab. Jährlich feiert Eslohe zwei Museumsfeste: an den letzten Wochenenden im Mai bzw. September. In der Zwischenzeit wurde es mit viel Gefühl

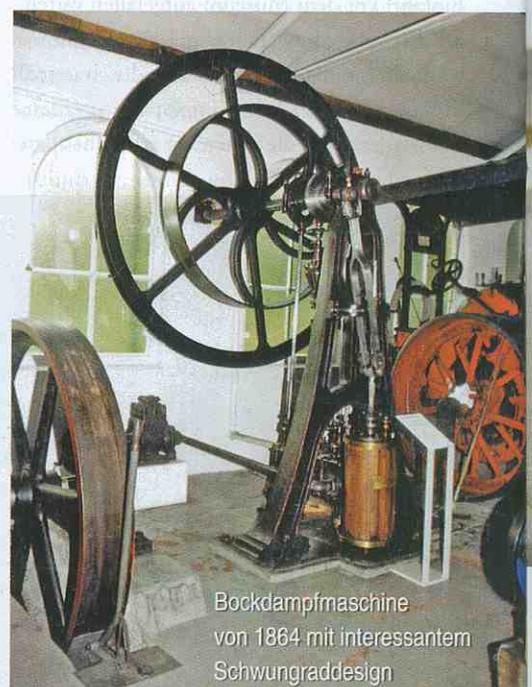


Eine direkt im Museum betriebene Einzylinder-Niederdruck-Dampfmaschine mit interessanter Ventilsteuerung



Niedrig gebaute Grubenlok aus einem nahen Bergwerk

Beide betriebsbereiten Museumslokomotiven in der Reihe mit Modellen des Freundeskreis Straßendampf. Ganz rechts das imposante und funktionstüchtige Dampftraktorunikat von Klemens Levermann



Bockdampfmaschine von 1864 mit interessantem Schwungraddesign