



Das Prachtexemplar Bünger Bagger in Eystrup 2014: Die schnaufende, abblasende Schönheit von Peter Meyer mit weit offenem Greifer vor farblich abgestimmter Kulisse. Foto von R. Gerdes.

Busso Hennecke

Echtdampf
in Eystrup:

Europas einziger aktiver Echtdampfbagger!

Der historische Tag – vom alten Schlag! Über die Senffabrik Leman wurde bereits in der Ausgabe *Journal Dampf Heißluft* 3/2014 in einem feinen Artikel von Klaus-Uwe Hölscher berichtet. Es tut sich was – unter Dampf – ist das perfekte Hinweismotto in Eystrup! Vom 30. Mai bis zum 1. Juni 2014 gab es an der Fabrik neben dem Bahnhof einen Güterumschlag genau wie vor 60 Jahren. Historische Lkw, Pkw, Eisenbahn- und Nutzfahrzeuge, Modelldampfmaschinen und

Ansicht von rechts: vorn stehende 2-Zylinder-Hochdruckmaschine, dahinter Großzahnrad der Seiltrommel, unter den beiden Trommelantriebszahnrädern kleiner, geheimer Vorratsschrank.



die schwere hauseigene liegende Stationärmaschine wurden dank des rührigen Ortsvereines vielfach wieder unter Dampf vorgeführt. Dazu gesellte sich 2014 ein ganz spezielles Schmankerl: Einziger Dampfbagger außerhalb der englischen Insel unter der Regie seines Retters, Restaurators und Fahrers Peter Meyer. Ganz hinten rechts auf dem Gelände stand stolz das Gerät – für mich bis dato nur von Abbildungen bekannt – äußerlich so gut wie fabrikneu.

Der blaue Bünger. Eine mir bis dahin unbekannte Marke ehemals aus Düsseldorf-Derendorf. Im hiesigen Stadtteil Benrath gibt es zu Ehren der ehemaligen, berühmten Firma noch eine Büngerstraße! Heutige Bagger- und Kran-



Einbau des fertigen Kessels und des Wassertanks von rechts, Oktober 2008.



Erster Drucklufttest der montierten Dampfmaschine: Kraft per Kettenübertragung, alter Verbrennungsmotor totgelegt, hier noch am späteren Tank- und Kesselplatz, Sept. 2005.



15. Sept. 2010: Nachmittags gibt der TÜV seinen Dampfbaggerkesselsegen. Der beharrlich-fleißige und verdient stolze Besitzer Peter Meyer steht nun in seinem betriebsfähigen Baggerzuhausel!

firmen wie Komatsu, Demag sind heute hier noch vor Ort! 2011 hatte ich das Teil im Hessenpark bei Groß Anspach wegen eines Paralleltermines bedauerlicherweise verpasst. Damals hatte ich mich etwas geärgert, aber nun war es endlich soweit! Also nichts wie hin!

Dies ist der derzeit einzig dampfaktive Seilbagger Europas vom, unter Fachleuten wohlbekannten Dampfpan, „Baggermeyer“ aus der niedersächsischen Landeshauptstadt Hannover. Der redampfkongvertierte, königsblaue Bünger, ein Unikat, ist ein Kleinbagger aus dem Baujahr 1930. Die Firma Bünger war zu allererst bereits seit 1875 mit englischen Vorbildern als Importeur und danach mit Eigenkonstruktionen und -fabrikaten bis 1957 aktiv. Dann kam das plötzliche Aus. Warum, konnte mir bislang niemand sagen. Das Gelände wurde danach zuerst von der Firma DKW, und seit deren Zusammenbruch bis heute von der Firma Mercedes-Benz genutzt.

Peter hat 1995 den damals bereits lange zum Diesel kongvertierten Bagger nahe Mainz in einer Sandgrube entdeckt. Dann 2001 für sich und seine sowie unsere persönlichen Zwecke – nach Hannover sichergestellt und danach ganz klammheimlich wieder aufgebaut. Ungestört, ohne Zeitdruck wollte er sich allein an die Riesenaufgabe wagen. Auch war er sich nur zum Teil sicher, ob dies auch gelingen könnte, denn mit etwas Ölspray, einem Kreuzschlitzschraubenzieher, einem Döschen Farbe aus dem Baumarkt und einem Wasserschlauch



Stehkessel hinter Kabeltrommel betriebsbereit vollständig angeschlossen, Feuertür, Kohlenkasten am Platz, Schaufel mit Holzstil steckt, Wasserstände, Druckanzeiger, kl. Mannloch gut sichtbar im März 2009.

mit zwei Schellen allein war es hier keinesfalls getan. Es brauchte einen realen Dampfsklaven oder besser gleich ein ganzes Team davon!

Der Bagger bringt satte 12 Tonnen auf die Waage und hat einen Löffelinhalt von 0,3 Kubikmetern. Betriebsdruck sind volle 10 bar. Alles ist ordnungsgemäß entstanden, per



TÜV abgenommen. Die stehende Zwillingmaschine mit doppelt gekröpfter Kurbelwelle arbeitet mit Nassdampf, Wechselschieber und Volldruck. Natürlich ausreichend Kraft in jeder Maschinenstellung – und diese Kraft, das Drehmoment ist, wie bei allen Dampfkolbenmaschinen im Stillstand am größten! Die Wasserspeisung saugt selbststartend per zwei Injektoren. Die rechts neben dem Baggerführersitz arbeitende Zwillingshochdruckmaschine entwickelt etwa 30 PS an der um 90° doppelt gekröpften Kurbelwelle. Ein mechanischer Zentralöler versorgt 12 schmiermittelhungrige Lager. Weitere müssen vorarbeitstägig per Fettpresse ruhig, leise und fein funktionsfähig gehalten werden.



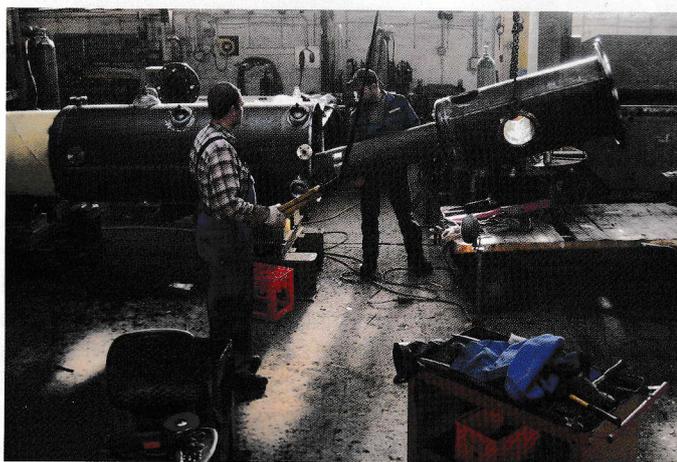
Zum Rückbau von Diesel auf Dampf war es nötig, die passende Dampfmaschine zu finden und an den ursprünglichen Standort zu platzieren. Hinten am angestammten Platz kam der Kessel wieder ins dampfaktive Leben zurück! Dazu wurde weiterhin die Antriebswelle wie im



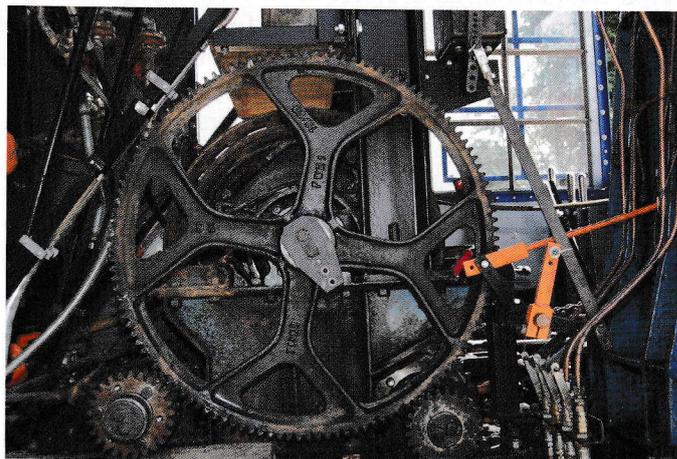
Sicherheitsventile blasen ab beim heimlichen nächtlichen Erstandampfen mit Führerhausverkleidung im Nov. 2009.

Original nach vorn verlagert und ist per kraftübertragender Kette, genau wie ursprünglich, rundumlaufend beschäftigt. Früher waren am Dampfhammer weitere zwei Hilfsmänner mit den Arbeiten im und um das Arbeitsgerät vollzeitlich beschäftigt. Nun übernimmt Peter konzentriert und fleißig zusätzlich ihre Tätigkeit: Selbst das Verladen und die Fahrten per Tieflader sind seine große Aufgabe! Ein Fulltimejob.

Der zum Rückbau benötigte Quersiede-Kessel ist Peters Eigenkonstruktion, wurde in Hannover von einer ortsan-



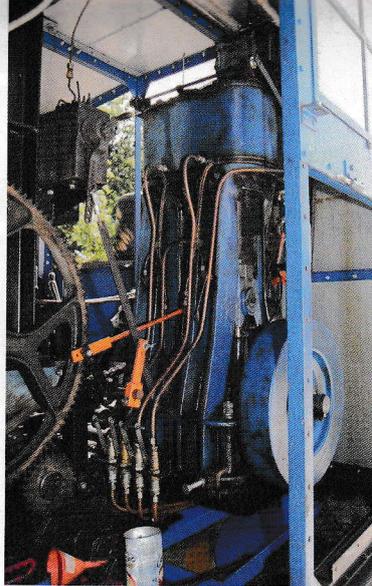
Einbau der Büchse in den Kesselmantel im Nov. 2007.



Zwei kleine Antriebsräder von Dreh- und Fahrwerk, das große Zahnrad treibt die beiden Seiltrommeln an.



Beengter Sitzplatz im Originalzustand, verstellbar.

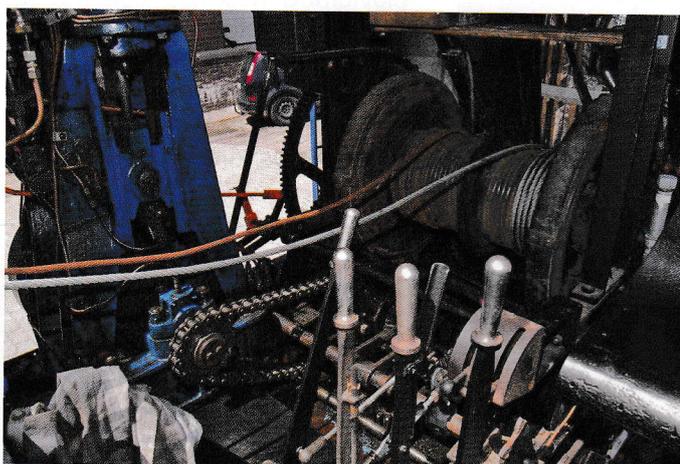


Antrieb mit Schwungrad und Leitungen zur Zylinderentwässerung.

sässigen Firma gefertigt und war 2008 einbaubereit. Alles natürlich ordnungsgemäß genau nach den TÜV Regularien und hinterher problemlos abgenommen. Während der Arbeit benötigt der Bagger zeitweise mehr Dampf, als eigentlich der Kessel per Konstruktionsleistung und -berechnung liefern kann. Dampfmaschinen sind stets kurzzeitig überlastbar und werden es auch bleiben! Während der Ruhepausen arbeitet der Dampfspeicher über und um die Feuerbüchse dann wieder zeitnah flink alles Dampfnotige auf. Ganz genau wie die Dampfplüge, die im Paar immer nur je 50 Prozent unter Last arbeiten. Auch ihre Kessel sind sozusagen „konstruktionsmäßig temporär unterdimensioniert“!

Peters Geheim- und Gesamtgroßprojekt zur Wiederbelebung des Dampfbaggers nahm volle acht Jahre von 2001 bis 2009 in Anspruch. Zur Szene entwickelte er während des Gesamtaufbaus nur sehr zurückhaltend einschlägige Kontakte. Ihn persönlich lernte ich beim vergangenen Sinzheimer Echtdampftreffen schätzen und brachte ihn seinem Wunsche gemäß zu dem von mir lange vorher gegründeten und geführten Dampfverein. Bagger sind nun mal auch Straßenfahrzeuge – damals stets auf Ketten! Seitdem tauschen wir sporadisch Infos und Fotos.

Als Unterlagen standen Peter lediglich zwei magere Vorkriegsprospekte der Firma Bünger zur Verfügung. Welcher aktive Leser von Europas einzigem „Dampf- und



Das über Rollenkette auf die Fahrwerkswelle angetriebene Windwerk mit den zwei Arbeitstrommeln.



Eine Ladung Kies für den historischen Büssing Lkw aus Braunschweig, Ende Mai 2014, Foto von R. Gerdes.



Beladen eines historischen Henschel Lkws auf und mit heimischem Erdgut, Foto: E. Weber.

Heißluftjournal“ kann da bitte per Kopie oder Original ihm oder mir entscheidend weiterhelfen Licht in das Dunkel der Geschichte der Firma Bünger zu bringen? Bitte einfach an die Redaktion *Journal Dampf Heißluft* oder den Verfasser zur Weiterleitung an Baggererbauer und -führer Peter Meyer!

Ja und da ich in Eystrup schon einmal in der Gegend der Aller war, habe ich auch die nächste mir bekannte Dampfwalze nach Jahrzehnten wieder einmal besichtigt. Es handelt sich hier um eine exzellent vollständig erhaltene Henschel Dampfwalze mit der Nummer 4392 und dem Baujahr 1939 von der heute noch existierenden Straßenbaufirm Matthai in Verden an der Aller.



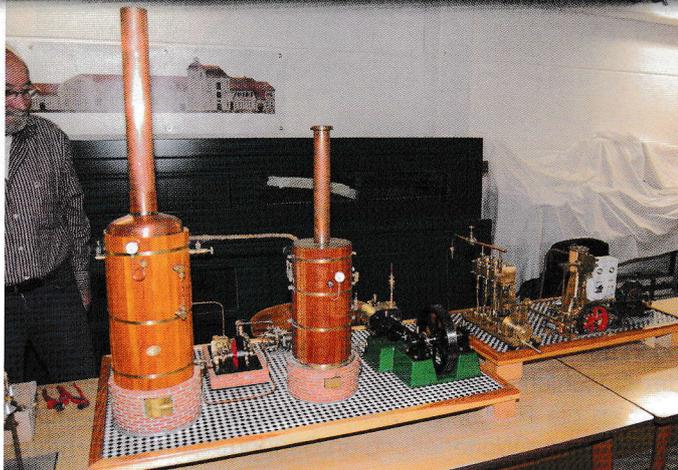
Die linke Seite des feinen Seildampfbaggers.



Gehörige Sammlung von Stationärdampfmaschinen.



Traktor per Kettenantrieb mit zusätzlichem Steuerrad.



Anlagen mit Kupferkessel.



Multipaddelboot mit Balanciermaschinen.

Bei der Konstruktion handelt es sich um eine Verbundmaschine mit doppelt gekröpfter Kurbelwelle, vollständig konstruiert und gebaut von der in Kassel ehemals ansässigen Firma. Und dann gab es in Eystrup in der ehemaligen Kantine nicht nur etwas zum Essen, sondern auf den Tischen noch feinste Dampfmodelle aller couleur zu bestaunen. Die Eystruper Echtdampfmodellwelt! Bravo! Selbst die Anreise von je Fahrt gut 300 km macht schon allein wegen des großen Stationärmaschinenpaares unter Echtdampf sehr viel Sinn. Es hatte sich wieder mehr gelohnt als man es sich vorher vorstellen konnte.

Besuchen Sie doch unbedingt den nächsten Güterumschlag an der noch voll arbeitenden Fabrik Eystrup neben dem Bahnhof! Sie werden direkt dabei, danach oder längstens drei Tage später ewiger Eystruper Echtdampf-Fan – wie meine Wenigkeit! Versprochen.

Bei Fragen bitte Kontakt über www.feflo.de aufnehmen.

Fotos Busso Hennecke: Seite 64 unten, Seite 66 o. rechts, m. links, u. rechts, Seite 67 o. links, o. Mitte, u. links und rechts, Seite 68. Alle anderen Fotos: Archiv Peter Meyer.

Anzeige

Dampfpinasse Moritz

Best.-Nr. 9793

Preis 26.- [D]



www.neckar-verlag.de