

STRASSENDAMPF



Busso Hennecke

Die Restaurierung einer Dampfwalze – Baujahr 1

Im Frühjahr 2007 nahm Christian Ahlers zu mir Kontakt auf bzgl. einer aufzuarbeitenden Henschel-Dampfwalze Bj. 1951. Der stolze Besitzer in der Nähe von Hude bei Oldenburg ist in der Traktoren- und Dampfzene lange kein unbeschriebenes Blatt mehr. Also vereinbarten wir gleich einen zeitnahen Termin, denn die Dampfsaison begann bald. So startete ich am Samstagmorgen aus Düsseldorf zu der gut 300 Kilometer langen Fahrt. An der Autobahnabfahrt entdeckte ich Stunden später einen hoch stehenden Kamin in der Ferne. War das Gottes Fingerzeig auf den Wohnsitz eines Dampfreundes?

Ja, genau dort war eine große Ziegelei, heute noch unter Volldampf. Direkt neben dem Parkplatz stand unter einem seitlich offenen Dach eine große Hanomag Einzylinder Fabrikmaschine aus dem Baujahr 1908. Die Nummer ist z. Z. noch unbekannt. Gut restauriert, funktionsfähig, aber schwierig zu fotografieren, wegen der ungünstigen Lichtverhältnisse. An der Haustür begrüßten wir uns freundlich und sprachen über die Industriemaschine aus Hannover, welche fleißig ihre Dienste geleistet hatte und dem Schneidbrenner glücklicherweise entgangen war. Im Gespräch erfuhr ich dann von einer anderen Lanz Lokomobile Baujahr



standen diverse Maschinen und Gerätschaften, vom Traktor über ein Fahrrad bis zur Schiffsdampfmaschine, Verbrennungsmotoren etc., alles was so ein eifriger Sammler und Restaurator eventuell später noch einmal gebrauchen könnte ... Die Szene lag allerdings im Halbdunkel und war kaum mit einem Fotoapparat zufrieden stellend zu dokumentieren.

Im Hause des Besitzers warteten danach zahlreiche Bücher, Broschüren und Dokumente aus alter Dampfzeit auf Sichtung. Da Christian kein Kesselbuch für seine Walze vom den ehemaligen Besitzern erhalten hatte,

überreichte ich ihm ein solches, typgleiches, zum Studium und zur eventuell späteren Vorlage beim TÜV und ein Bündel Drucksachen und Fotos von Walzen der Firma Henschel.

Auch die Fotokopie einer Teileliste für die Walze gab

ich ihm als Gastgeschenk. Die Liste hatte ich direkt aus den Händen von Herrn Gora gegen 1980 in Kassel in der Firma Henschel erhalten. Bereits gegen 1990 hatte jene Liste global gute Dienste geleistet. Eine Anfrage aus der Türkei über England wurde von dort direkt an mich in Deutschland weitergeleitet. Ein gewisser Herr Koc aus dem vorderen Orient besaß eine Henschel-Walze, die einfach nach einem erfolgreichen Arbeitsleben als Schrott auf einer Müllkippe entsorgt worden war. Herr Koc besitzt mehrere große, dampfbetriebene Fährschiffe, die erfolgreich über viele Jahrzehnte direkt am Bosphorus, unweit der später gebauten Bosphorusbrücke eingesetzt waren. Seinen Einladungen bin ich leider bislang nicht gefolgt, habe ihm aber damals angeboten, die Ersatzteillisten mit genauen Zeichnungen per Fax zu übermitteln. Dies hat auch prima funktioniert und ein gutes Jahr später übersandte er mir ein Foto der restaurierten Maschine im Museum.

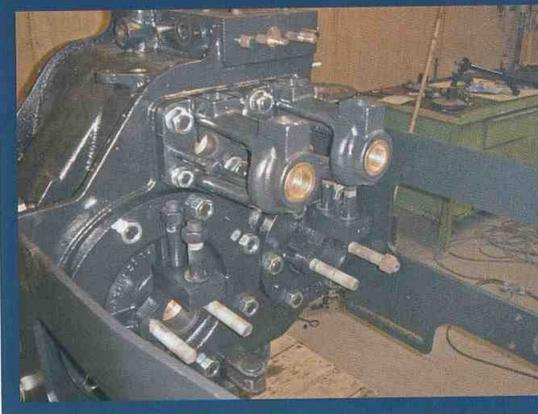
Die Frontgabel der Walze ist zwar etwas zierlich gehalten, aber in einem Stück gegossen, das Ergebnis ist ansprechend. Welcher Leser des Journals Dampf & Heißluft fährt einmal dort hin, schreibt uns einen Museumsbericht, auch über

die alten Dampffähren, und überprüft dies bitte? Macht mir ein paar schöne Fotos rundherum? Danke im Voraus! Ich freue mich darauf! Genau sehen und dokumentieren möchte ich, was aus dieser Restaurierung per Fax über die Grenzen unseres Kontinentes im Orient geworden ist und damit anderen Mut machen. Straßendampf ist mir nun mal eine absolute Herzensangelegenheit. Da bin ich nun mal sehr neugierig und gebe die Informationen gern

er Henschel- r 1951

1909, Nr. 23789, die weit hinten an der Ziegelei in einer engen Garage, vom Besitzer ebenfalls aufgearbeitet, stand. Dann ging es wieder weiter über das Riesengrundstück am Walzenzylinderblock vorbei zu einem alten Schuppen, in dem die Restaurierung der Walze begonnen hatte. Im gleichen großen Raum





an Gleichgesinnte weiter. Natürlich am liebsten im Austausch mit anderen News über mir bis dato unbekannte Dinge.

In den wenigen Jahren danach gab es weitere An- und Nachfragen von Christian. Er war in den Freundeskreis Straßendampf e. V. eingetreten und besuchte uns sporadisch in Dortmund bei den vom Freundeskreis anberaumten Weihnachtsfeiern usw. bis zum Besuch im Hagener Freilichtmuseum am Dampftag. Christian kaufte eine weitere ihm angebotene, bauartgleiche Maschine von der Firma Dahlenburg bei Lüneburg an. Aus diesen beiden Maschinen entstand eine neue, TÜV abgenommene und den Dampffreunden vorgestellte, zweite wieder in Deutschland funktionsfähige Henschel-Dampfwalze.

Der 23. Juli 2011 war das Datum des 2. Walzengeburtstages. An diesem Samstag besuchten Webmaster Christoph Beyer mit Sohn Bela aus Lübeck und einige andere Dampffreunde, unter anderem der bekannte Dampftraktorist Friedrich Duschek aus Buchholz, Dampfmaschinen-, Museums- und Zoobesitzer Uwe Wilhelm aus Braunschweig, allesamt zusammengefasst im und um den Freundeskreis Straßendampf e. V., den Restaurateur und natürlich sein Schmuckstück persönlich. Schon bei der Suche nach einem Restaurant fürs Mittagessen vor der Besichtigung war Christoph Beyer bei Hude ein Plakat mit einer Dampfwalze aufgefallen. Der sofortige Notstopp und die flinke Rückwärtsfahrt klärten, dass es die einzuweihende Walze war, schon plakatiert für ein späteres, ortsnahes Traktortreffen im August.



worben und am 20. Dezember 1951 dort ausgeliefert. Sie war in Betrieb bis zum November 1961. Am 29.5.1963 wurde die Maschine endgültig stillgelegt und am 12. September 1963 abgemeldet. Anschließend ging die Dampfwalze auf einen Kinderspielplatz. Fast 10 Jahre später am 14. März 1972 kaufte die Firma Piel aus Solingen zum Preise von 5.000 DM der Firma Steinborn die Maschine ab. Am 2. März war sie bereits dorthin überführt worden. Der damalige neue Besitzer beklagte, dass alles Demontierbare bereits nicht mehr vorhanden war. Jede Öffnung war von den Kindern mit Sand und Kies gefüllt worden. Nach einigen Irrwegen landete die Arbeitsmaschine – siehe Artikel im Journal Dampf & Heißluft 1/2012 – über Herrn Dörich aus Groß Auheim in Rüdesheim am Rhein bei Helmut Strothohann. Dort wurde sie vor Ort von Vandalen beschädigt, Hinterräder und Vorderwalze wurden entwendet. Helmut wollte danach eine Lokomobile daraus bauen und trennte den Tender ab. Später gingen die Walzenreste wieder über Groß Auheim nach Hude! Da die Henschel-Walze eine Eigenkonstruktion ist, gibt es gewisse Besonderheiten. Bei der Serie von Zweizylindermaschinen dieses letzten Typs kann das komplette Dampftriebwerk vom Kessel abgenommen werden! Das erspart viel Mühe bei der Seiten- und Höhenjustierung und löst erstklassig

Und zahlreiche Leute des lokalen Traktorvereins waren natürlich bei der Einweihung mit dabei! So eine Einweihung unter Dampf gibt es lokal äußerst selten. Und die fröhliche, wohlorganisierte Einweihung, glich einer großen Dampffamilienfeier. Gut ausgerichtet von der Dame des Dampfhauses Anja Ahlers mit deren Kindern Friederike und Hakon.

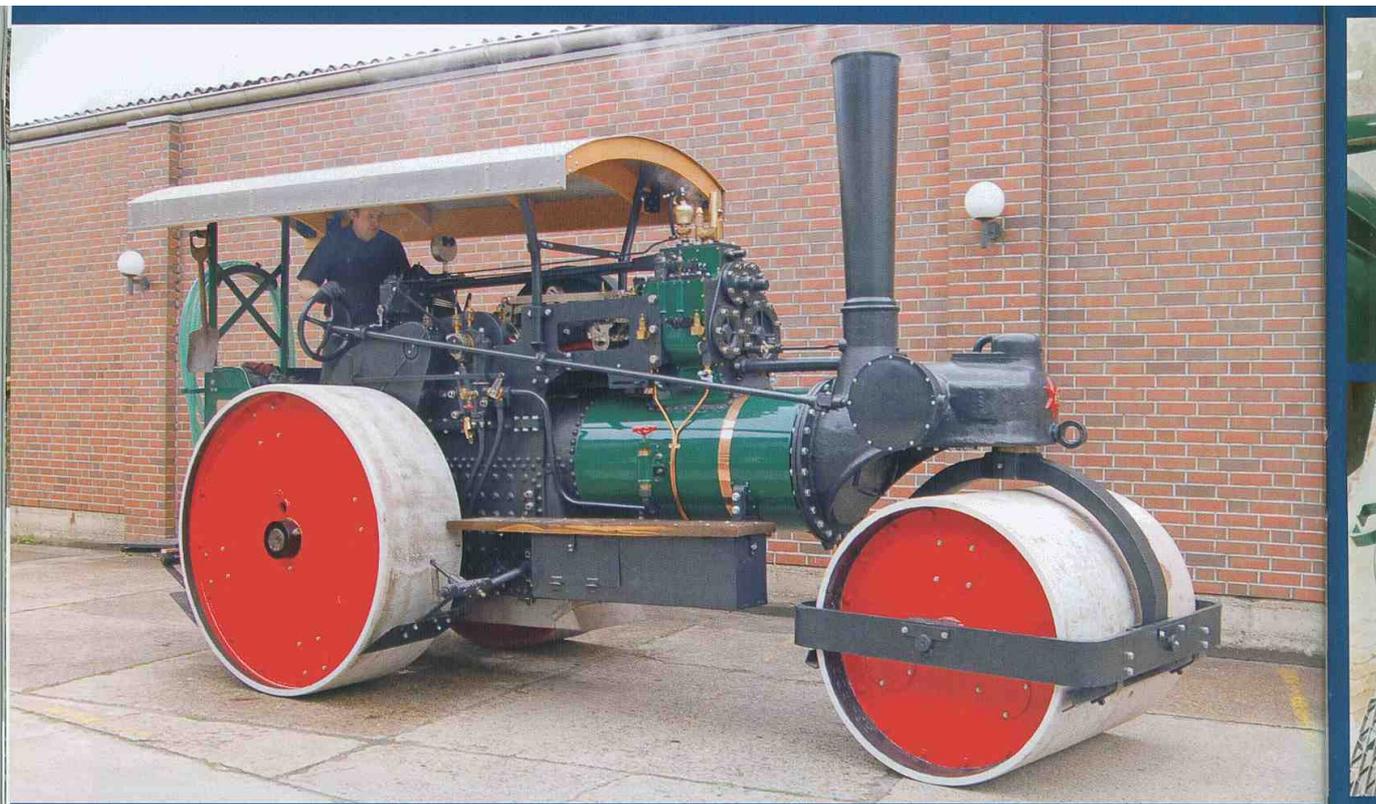
Da stand die Walze Nummer 5054 von 1951 nun auf dem Firmengelände nahe des hohen Schornsteins in voller Pracht, leicht rauchend, in Henschelgrün restauriert, als Zeichen intensiver Arbeit. Die Firma Henschel gab diese Maschine seinerzeit am 10. August 1951 frei. Sie verließ nach Prüfung durch das technische Überwachungsamt am 16. August 1951 das Werk in Kassel. Danach folgte noch eine Prüfung beim staatlichen Gewerbeaufsichtsamt am 23. August. Das Untersuchungsbuch trägt die Nummer 754. Originalbetriebsdruck waren und sind auch noch heute 12 bar. Die Maschine wurde durch die Firma Karl Steinborn in Bad Neuenahr am 6. Oktober 1951 zum Preis von 33.490 DM er-

Kesseldehnungs- Belastungs- und Spannungsprobleme. Daneben besitzt diese Maschine keinen Kreuzkopf, sondern der alten Tradition der Lokomotivenfirma Henschel aus Kassel folgend, eine Gleitstange mit den vielfältigen Vorteilen der besseren Justierungsmöglichkeit in der Triebwerkslaufbahn.

Und Kolben hat diese Maschine gleich zwei, nämlich einen Hoch- und Niederdruckkolben an zwei Treibstangen, die auf eine doppelt gekröpfte Kurbelwelle wirken. Es ist also eine Verbundmaschine, die sicher startet, die in allen Drehpositionen die Dampfspannung doppelt nutzt, weniger Kohleverbrauch und Wasser hat sowie auch unter Belastung weit sanfter und leiser als eine Einzylindermaschine ist.

Dieser Maschinentyp wurde vor und nach dem Zweiten Weltkrieg in Deutschland ausschließlich von Henschel gebaut. Die Nachkriegsmaschinen kann man leicht an den Scheibenrädern erkennen. Diese waren zur Gewichtsveränderung bei Bedarf mit Sand befüllbar. Man beachte die radseitigen, schraubbaren





Platten. Davor gab es bei Henschel ausschließlich Walzen mit Speichenrädern. Die älteste gerettete und erhaltene Maschine dieses Typs stand auf einem Spielplatz am Wiener Prater. Diese wurde vor Jahrzehnten vom jungen Dampffreundpionier Harald Müller aus Raabs an der Thaya entdeckt, angekauft und wieder unter eigener Regie voll funktionsfähig hergerichtet.

Die Maschine hat die Nummer 1005 von 1924. Die damalige Nummerierung begann mit der Zahl 1001, um so den potenziellen Käufern eine gewisse Erfahrung im produzierten Dampfwalzentyp zu suggerieren. Die Maschine in Österreich ist seit langem störungsfrei bis heute in Betrieb. Auch in Holland gibt es zwei funktionsfähige Nachkriegsmodelle baugleicher Henschel-Walzen. Zuletzt kam die Jan Hendrik als Nr. 5056 von 1951 in Winterswijk vor ca. drei Jahren wieder unter Dampf. Eine andere, alte, besondere Henschel-Walze vom Lahn Typ, mit nur einem Zylinder, steht noch im Freien an einer Straße bei Frankenberg, unweit eines Gebäudes, das ein Museum werden sollte, was aber bis heute nicht realisiert wurde.

Bereits 2006 hat der erfahrene Dampfre restaurator der ersten Stunde, Erhard Beloch, in Mühlheim mit drei weiteren Leuten für die noch aktive Straßenbaufirma Stewering die Dampfwalze Henschel 5062 von 1952 per Blitzaktion innerhalb von etwa sechs Monaten wieder funktionsfähig hergerichtet. Bravo Erhard! Und das letzte bekannte Dampfwalzenmodell der Firma Henschel ist die Nummer 5063 von 1953, der ehemalige Dampfpflug der Firma Ottomeyer, später Bau-Meyer, aus Bad Pyrmont. Diese ging unter dem Namen Helga nach einer Versteigerung vor etwa 10 Jahren nach England. Dort ging sie durch mehrere Hände und steht nun zumindest äußerlich in gutem Zustand seit Jahren in der Firma Preston bei Canterbury zum Verkauf. Dadurch ist Helga zumindest gerettet!

Die traditionsbewussten Engländer wollen anscheinend nicht so gern eine deutsche Maschine. Bei den zahlreichen funktionsfähigen Dampfwalzen in Großbritannien findet jeder ernsthafte Dampfwalzeninteressent seine Maschine bei einer heimatischen Firma. Die Preise sind in GB für Straßendampfmaschinen inkl. Walzen einfach explodiert. Die bislang teuerste Kirmesmaschine ging neulich für über eine Million englische Pfund locker und diskussionsfrei über die Theke. Peanuts, oder?

Und nun das Wichtigste für Deutschland: Wer repariert bitte Helga? Wer adoptiert sie zurück ins Heimatland? Ein gutes Werk für unsere Maschinenkultur! Dampfer steigen weltweit im Preis! Eine gute Investition also!

Ein frühes französisches de Dion Bouton Dampffauto von 1884 für vier Personen in den Maßen und Gewichten eines Smarts, erzielte vor kurzem amerikaseits per Auktion gar 4,6 Millionen Dollar und ist fahrbereit! Top speed soll 25–60 km/h sein, je nach Informationsquelle. Richtige Autos gab es also schon dampfbetrieben weit vor denen mit Stern und Explosionsmotor. Fahren Sie bitte über den Teich und schauen Sie sich das mal genau an und schi-





cken Sie mir bitte aussagekräftige gute Fotos. Ich freue mich bereits wieder darauf!

Zur Sache zurück: Auf dem Grundstück der Ziegelei bei Christian fuhr die frisch eingeweihte Walze samtweich, als wäre nie etwas anderes gewesen, zur Freude aller Fotografen und Augenzeugen viele Male auf und ab. Das zweite Leben der Dampfwalze hat verdient und erfolgversprechend begonnen. Möge sie für die Ewigkeit dampfen! Die Kinder freuten sich bei dem Foto direkt am warmen Kessel auf dem Holzbrett Platz nehmen zu dürfen. Anschließend gab es eine kleine Stärkung, kühle standesgemäße Getränke und viel Gesprächsstoff zur Einweihung. Große allgemeine Bewunderung der Henschel-Walze und entsprechendes Lob galt allseits der Detailreue. Für mich bei der Sauberkeit der ausgeführten Arbeiten, den präzisen, abzustellenden Schmiergefäßen, dem klapperfeien Lauf, spiegelnden Messingteilen, der Verarbeitung des Daches und des Aufstiegs- und Abstellbrettes. Letzteres aus altdeutscher Eiche stammt aus einem Schweinestall und duftete aus wenigen Zentimeter Nasendistanz noch allerstrengstens nach den ringelschwänzigen Borstentieren. Die Bretter haben sich inzwischen sicher nach all den Monaten in Holz und Kohle schon mit Heißdampföl vom Geruch befreit. Die Schweine sind im wahrsten Sinne des Wortes einfach rausgeräuchert.

Wer Christian kennt, weiß sicher, dass er sein nächstes Projekt bereits scheunennah ins Auge gefasst hat. Darüber zu berichten wird wieder eine dankbare Aufgabe sein.

Busso Hennecke – www.feflo.de

Fotos: Busso Hennecke

Das OPTIMUM in
Qualität, Preis-Leistung
und Service

OPTIMUM®
MASCHINEN - GERMANY

OPTI B 24 H Vario

Bohrmaschine

- Garantierte Rundlaufgenauigkeit $\leq 0,015$ mm in der Bohrspindel gemessen
- Groß dimensionierte, höhenverstellbare Schutzscheibe mit Sicherheitsschalter für größtmöglichen Schutz des Anwenders
- Dreifach-Sterngriff aus Stahl
- Rechts-Linkslauf
- Bohrspindel mit Präzisionskugellagern
- Leistungsstarker Brushless-Antrieb
- 7 M Industriekeilriemen
- Motorleistung 1,5 kW 230 V
- Spindeldrehzahlen 100 - 5.950 min⁻¹



D 240 x 500 DC VARIO

Drehmaschine

- Stufenlose Drehzahlregelung 30 - 4.000 min⁻¹
- Mit lauruhigen und leistungsstarken Gleichstrom Antrieb mit exzellenter Regelcharakteristik
- Gehärtete und geschliffene Bettführungsbahnen
- Maschinenbett stark verrippt aus Grauguß, gehärtet und geschliffen
- Leistungsstarker, wartungsfreier Motor
- Rollgewalzte Trapezspindeln
- Motorleistung 1,5 kW
- Drucklager



OPTI BF 20L VARIO

Fräsmaschine

- Stufenloser Antrieb
- Digitale Drehzahlanzeige
- Gleichstrom-Motor mit permanenter Stromüberwachung
- EMV-Filter (zum Schutz empfindlicher Elektronik vor Beeinflussung durch leitungsgebundene Störsignale)
- Interne Elektrik arbeitet mit 24 Volt statt 230 Volt (Gefährdungspotential)
- Zweistufige Getriebeübersetzung für eine kraftvolle Übertragung der Motorleistung 850 W 230 V



auch mit CNC Anbausatz erhältlich



Das Komplettprogramm und unser CNC Programm - fordern Sie unsere kostenlose Kataloge an!

Techn. Hotline: 09 00 - 19 68 220 (-149/min.)
email: info@optimum-maschinen.de

www.optimum-maschinen.de