

DAMPF



Busso Hennecke

DORSET Kameradschaft contra Chaos

Die spektakuläre Arbeit der Aktiven im Ring von Dorset besteht nicht nur im Stehen oder Linksherumfahren. Es gibt sehr viele Vorführungen der einzelnen Arbeitsschritte aus der Dampfepoche, im Zentrum der Arena und außerhalb. Zum Beispiel Auf- und Abladen von 100 Tonnen Lokomotiven, schweren Ankerketten, Felsblöcken, 200 Tonnen schweren Tiefladern, ein halbes Dutzend gekoppelter Maschinen. Walzen, Sägen, Dreschen, Pumpen, Baggern und Feldbearbeitung sind nur einige der zahllosen Beispiele.

Dies war die so erfolgreiche Idee und der Wunsch des Ende 2009 verstorbenen Gründers Michael Oliver, MBE. Dieser hatte bereits 1969 die bis heute so erfolgreich laufende WORKING-ENGINES-Dampf-Show in Dorset gestartet. Meine Besuche dort begründen sich sicher auch auf die mir von Michael persönlich übergebene erste Plakette der Steam Fair Nr. 11 im Oversea Visitors Tent. So viel Freundlichkeit hatte ich bis dahin noch nirgends erlebt! Oft habe ich darüber nachgedacht – und über deren Folgen für mich, bis heute! Ahnte Michael diese damals bereits? Auch sein Sohn Martin, als heutiger Direktor tätig, ist mit der Veranstaltung seit Jahren voll in die Fußstapfen des Vaters getreten. Eine neue Gesamtmanagerregie wurde 2012 gewagt.

Die Fowler Straßenlokomotive Nr. 11111, Baujahr 1910, gut 20 Tonnen schwer, trug vormals die Namen: „City of Hull“, „The Five Ones“, „The Black Knight“ und war im Ersten Weltkrieg vom War Department zum Kohlentransport beordert worden. Danach 1943 wurde die Maschine von Fowler komplett werksrestauriert.

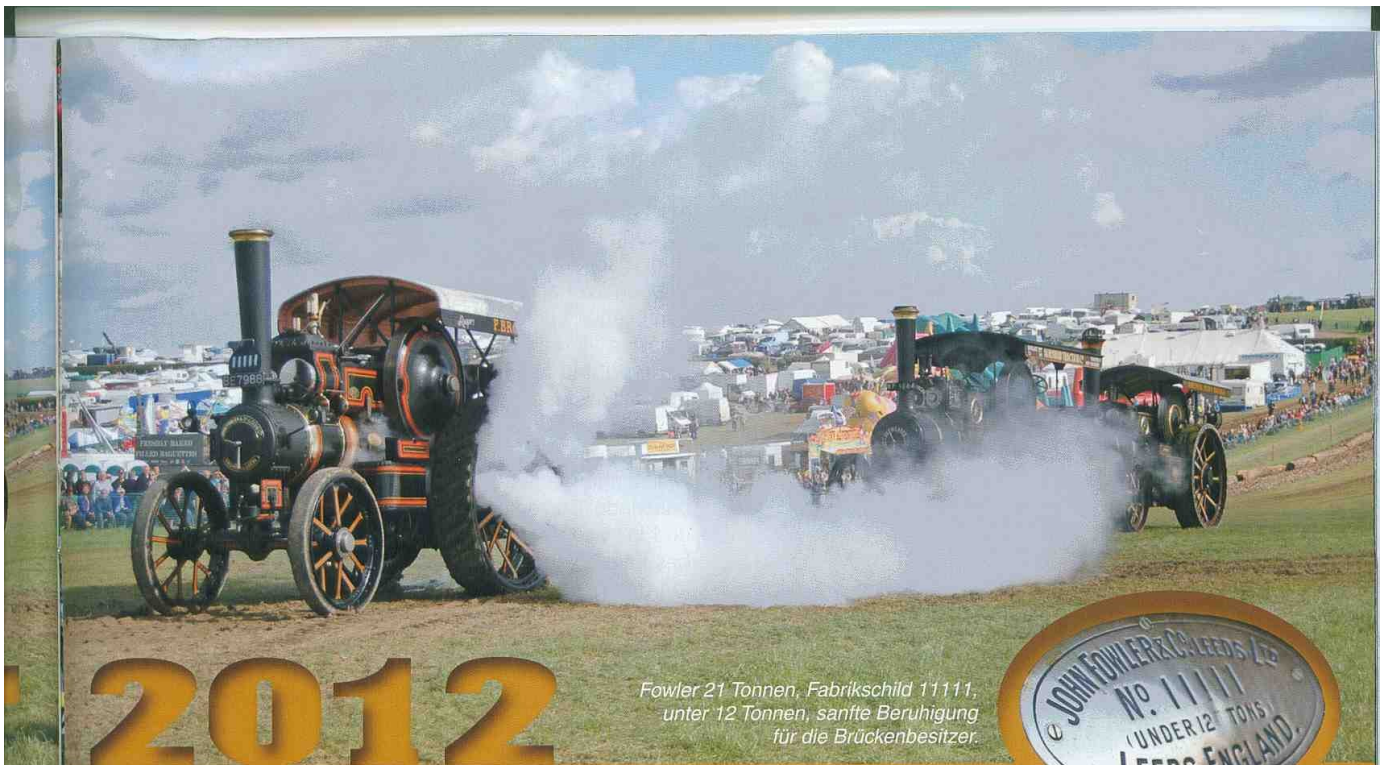
Auf der Great Dorset Steam Fair 2012 zog dieser 102 Jahre alte, rüstige Dampfoldtimer am Donnerstagnachmit-



Heizer zieht bereits das Feuer; Missgeschick, gottseidank zur Seite weg vom Publikum

tag, dem 30. August, im Stand, mit seiner Seilwinde auf der Hinterachse als Demo, seine zwei gleichgewichtigen Power-Mc-Laren-Straßenlokombrüder, etwa 150 yards die leichte Steigung im Ring langsam, aber kräftig bergauf. Alles zur Freude der zahllosen Foto-, Film-, Ohren-, Nasen- und Augenzeugen. Gut 40 Tonnen hingen damit am Haken. Der Untergrund war vom Vortage noch leicht nass. Also keine leichte Aufgabe.

Das gebremste und geklotzte Zugpferd demonstrierte bravourös seine außergewöhnliche Windenstärke. Als nur noch etwa 15 Yards zwischen den Maschinen lagen, stoppte das Monsterschauspiel. Die beiden Maschinen wurden gekonnt von der Fowler abgekuppelt, und das Seil zum anschließenden Einrollen auf die Achstrommel



2012

Fowler 21 Tonnen, Fabrikschild 11111, unter 12 Tonnen, sanfte Beruhigung für die Brückenbesitzer.



Chaos im Kesselschadensfall!



Fachmännische Begutachtung der abgerissenen Speiseleitung



Hier wird der vom Seil abgerissene Speisekopf weggeschafft

auf den Boden der Arena gelegt. Die Seiltrommel liegt bei dem Original knapp 15 Zentimeter hinter dem Speiseventil der Wasserversorgung. Dazwischen verläuft die Bedienstange vom Führerstand hin zur Luftklappe am Aschkasten. Dann wurde das Kabel mit Dampfkraft langsam auf der Erde schleifend eingerollt. Dabei verfiel es sich am Untergrund, so dass das Seil sich kurzfristig heftig straffte und anschließend zur Seiltrommel schoss. Die Trommel, überfordert mit der plötzlichen Seilmenge, reagierte mit einer offenen Seilschleife, und genau diese verfiel sich direkt am Speisekopf vor der Trommel. Der Einlassstutzen aus Guss riss sofort ab, quittierte seinen wichtigen Dienst, die unterschiedlichen Innen- und Außendrucke am Kessel zu trennen. Ein erschreckender Dampfaustritt unterhalb der Kesselwasserlinie in der Außenwand der Feuerbüchse war die unmittelbar verheerende, gut sicht- und hörbare Folge. Die Maschine war von einer Seite durch die Dampfwolken kaum noch zu erahnen.

Im Kessel herrschten beim Zwischenfall etwa 200 PSI – circa 14 bar – Dampfspannung. Es bestand absolute Ausgülfahr der Feuerbüchsenbleche mit Blechbruch durch das glühende Kohlefeuer. Das Betriebsteam reagierte sofort, ruhig, überlegt und professionell. Es zog flink das Feuer, um so die Feuerbüchsenwände und -decke vor der Hitze zu schützen. Denn Dampf kühlt noch, solange er im Kessel ist. Doch die gut 1000 Liter ca. 200 Grad heißes Wasser waren in weniger als 5 Minuten in Dampfform wieder aus dem Kessel in die freie Atmos-

Feldwerkstatt. Auf Fußtritt geklemmte Stahlplatte beim Ausbrennen per Zirkel, erstes Teil liegt bereits auf dem Boden.



Sauberkeit der Reparatur, der größere ersetzt den ehemals wohl ausgerissenen kleineren Bolzen



In der Enge: Speiseöffnung, Dämpferhebelstange, Windentrommel mit verschraubtem Seilende

phäre entwichen. Das Zischen wechselte langsam den Klang und wurde schwächer. Nur noch Dampf war im Kessel, der langsam, aber stetig versiegte. Das Feuer war bereits vorher schnell vom Team entfernt worden. Alle atmeten auf. Die beiden gezogenen Maschinen spannten nach einer Schreckenspause nun ihrerseits das wunde Zugpferd an und zogen es aus dem Zentrum des Missgeschicks den Berg hinauf, an den oberen, ruhigeren Rand der Arena, wo die meisten Straßenlokomotiven und ihre Betriebsmittel lagerten.

Meist stehen auch die historischen Hänger der Bedienungsmannschaften direkt gegenüber. Dort kühlte die Maschine erst einmal ab. Kurze Zeit später war im Arenazentrum alles vergessen – nur noch ein Asche- und ein Wasserfleck erinnerten an den Zwischenfall. Die gekonnt professionelle Handhabung aller Beteiligten, die vorbildliche Abhilfe der Störung durch Kameradschaftshilfe unter dem Druck vor Tausenden von Zuschauern und Kameras hatte Schlimmeres verhindert. Als ich etwa eine Stunde später zur Betrachtung der defekten Maschine den Berg hochdampfte war bereits eine provisorische, mobile Intensiv-

station „Typ Dorset“ in einem kleinen, voll eingerichteten Lieferwagen emsig bei Arbeit. Die defekten Wassereinfüllstuzenteile wurden immer noch ungläubig zur Begutachtung herungereicht. Das verformte Wasserspeiserrohr – inzwischen erkaltet – war demontiert. Hinter dem gerufenen Werkstattwagen zirkelte ein Monteur bedächtig, sanft, aber spektakulär einen Schneidbrenner um eine massive viertel-Zoll starke Stahlplatte, die auf dem hinteren Fußtritt festgeklemmt war. Dieses Bauteil sollte die Kesselwasserspeiseöffnung provisorisch verschließen.

Ein Stromaggregat neben dem Kleintransporter lieferte die Kraft für die Bohrmaschine. Mit dieser fertigten Spezialistenhände je zwei plus eins, akkurat, unterschiedlich passende Bolzenlöcher in die beiden ausgeschnittenen und inzwischen randgeglätteten Stahlscheiben. Eine asbestfreie Zwischendichtung wurde nebenbei geschnitten und gestanzt. Alles unter den etwa 15 Augenpaaren der helfenden und mitleidenden Aktivdampfer in der Absperrzone. Anschließend am Donnerstagabend, so hörte ich später, feierte das Reparaturteam im neu benannten Michael-Oliver-Zelt den erfolgreich abgewehrten, gefährlichen Zwischenfall, bei dem gottlob niemand zu Schaden kam.

Als ich am nächsten Morgen, früh gegen 7 Uhr, auf Fotosafari im menschenleeren Dorset war, strahlten die neuen, doppelten Stahlplatten, bei Vollmondlicht des Nachts montiert, zwischen Hinterrad und Hornplatte als sicherer Verschluss der Speiseöffnung. Die 1111er wartete sicher bereits sehr durstig und ungeduldig auf einen neuen, aktionsreichen Tag. Die Maschine zeigte sich alle Tage funktionsfähig in der Arena. Seilzugvorführungen fanden 2012 mit dieser Maschine allerdings nicht mehr statt. Natürlich der Sicherheit zuliebe, denn die Maschine hatte nur noch eine funktionsfähige Speisevorrichtung und trat damit zurück in die zweite Reihe.

Alles zusammen war ein absolutes, erfolgreiches Meisterstück. Im Andenken an die besondere Verantwortungsbereitschaft und lange Kamerad- und Hilfsbereitschaft der Dampfer auf der Great Dorset Steam Fair 2012 ist diese schöne Veranstaltung zu Ende gegangen. Gebe Gott, dass alle Zwischenfälle, ob bei Gross oder Klein, überall und immer so glimpflich verlaufen. Ganz zum Wohle der Freunde und Zuschauer unserer Dampfbewegung sowie den Lesern des *Journals Dampf & Heißluft*.

Fotos: Busso Hennecke

Early am hill: links Wohnwagen, Mitte Besucherweg, rechts Road Locos

