Sauberer Zylinderblock mit Verschraubungen, feuerroter Foster-Öler, Fliehkraftregler und viele prüfende sehr zufriedene Kennerblicke

Busso Hennecke

DAS STÄDTCHEN PADERBORN – I

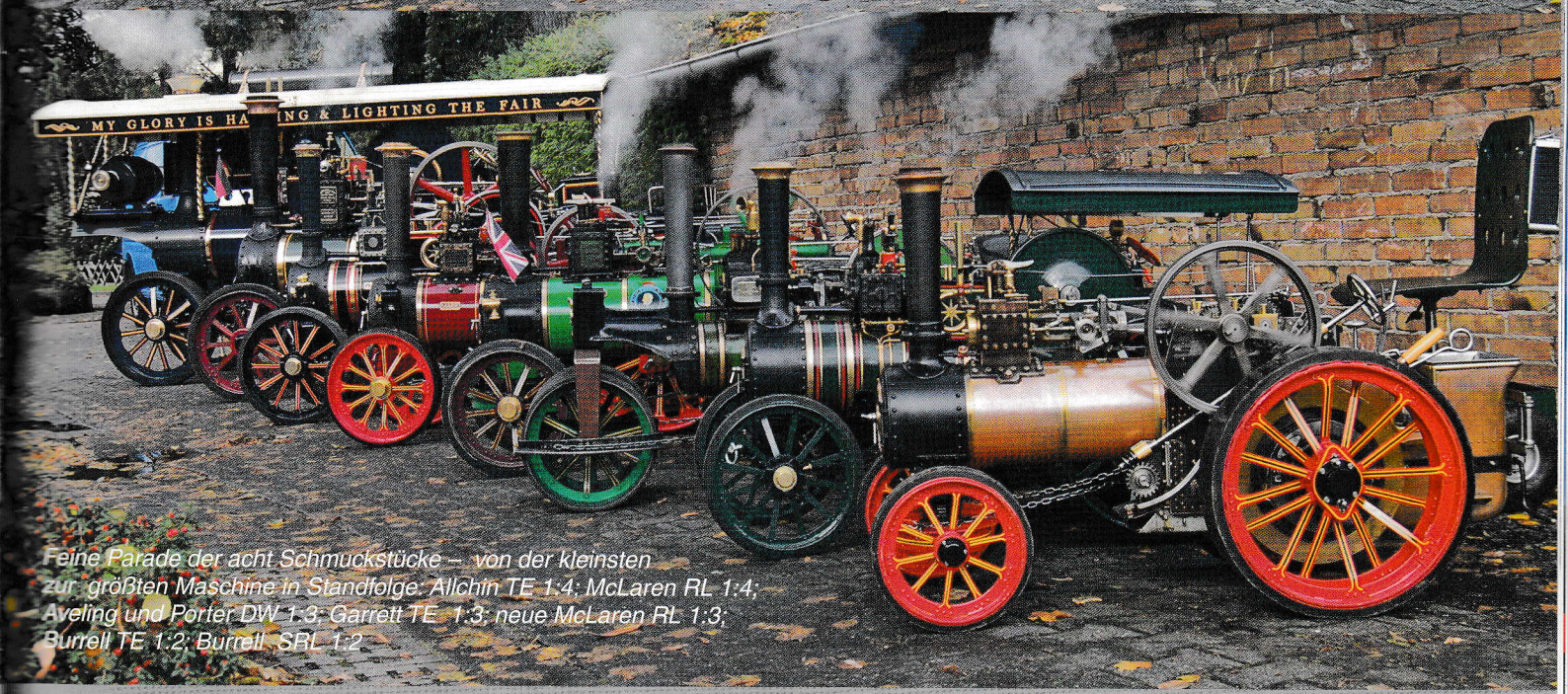
McLAREN 1:3 – DAS S

Unvergessen: Prof. Dr. Thorsten Hampel 1971–2008

In Deutschland werden inzwischen weit mehr Straßendampfmodelle betrieben als Originale. Von diesen Miniaturen wurden und werden die meisten betriebsfähig in Großbritannien erworben. Den Strapazen eine derartige Maschine selber zu bauen, unterziehen sich nur in Ausnahmefällen sehr ernsthafte, ja potente Modellbauer. Persönlich schätze ich das Verhältnis selbstgebaute zu gekauften Maschinen in Deutschland etwa mit 1:10 ein. Zu komplex ist die Materie, alles aus einer Hand als Komplettmodellbauer zu beherrschen. Den Maschinenpark anzuschaffen, den Raum, – parallel zur Familie – die Zeit für solch ein Großprojekt zu finden. So eine Maschine ist nicht am Wochenende auf dem Küchentisch erbaut! Die Lehrberufe – Zerspaner, Fahrzeugbauer bzw. -mechaniker, Schweißer, Werkzeugmacher, Kessel- und Karosseriebauer, Installateur, Lackierer, Heizer und Dampfmaschinenführer – bestreichen nur einen Teil der damit verbundenen Arbeiten. Und wer eine „so kleine" Maschine bauen kann, schafft auch eine große, und zwar spielend! Raum, Zeit, Mittel und die passende Werkstatt natürlich vorausgesetzt!

Von zwei Modellbauern, die dieses schon mehrfach, im Einklang mit ihren Familien, vorausschauend und tapfer gestemmt haben, handelt dieser Bericht. Es sind die Familien um Reinhard Hampel aus Paderborn und ihre Geschichten der McLaren-Straßenlokomotive im Maßstab 1:3. Eine Straßenlokomotive hat in aller Regel in England

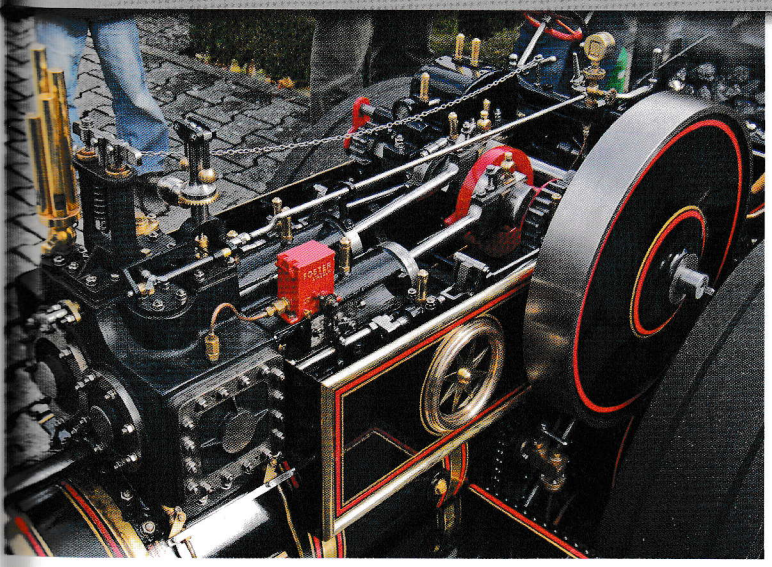
Familie Hampel hinter Täufling McLaren; rechts daneben Garrett „Annemarie"



Feine Parade der acht Schmuckstücke – von der kleinsten zur größten Maschine in Standfolge: Allchin TE 1:4; McLaren RL 1:4; Aveling und Porter DW 1:3; Garrett TE 1:3; neue McLaren RL 1:3; Burrell TE 1:2; Burrell SRL 1:2

M STRASSENDAMPF GANZ VORN!

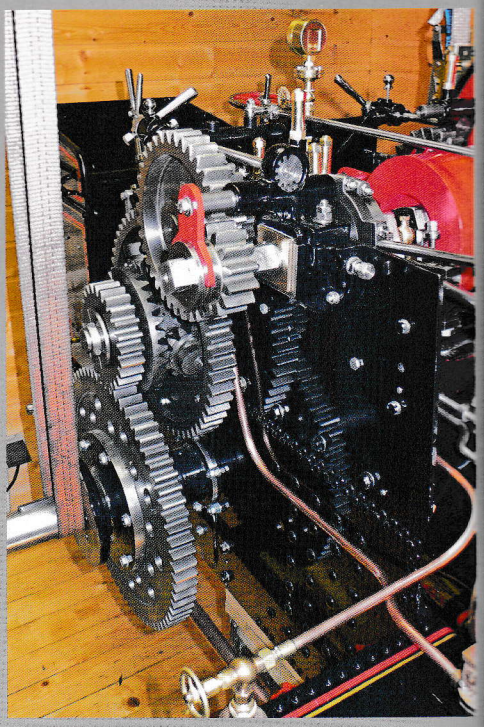
PEZIALISTENPROJEKT



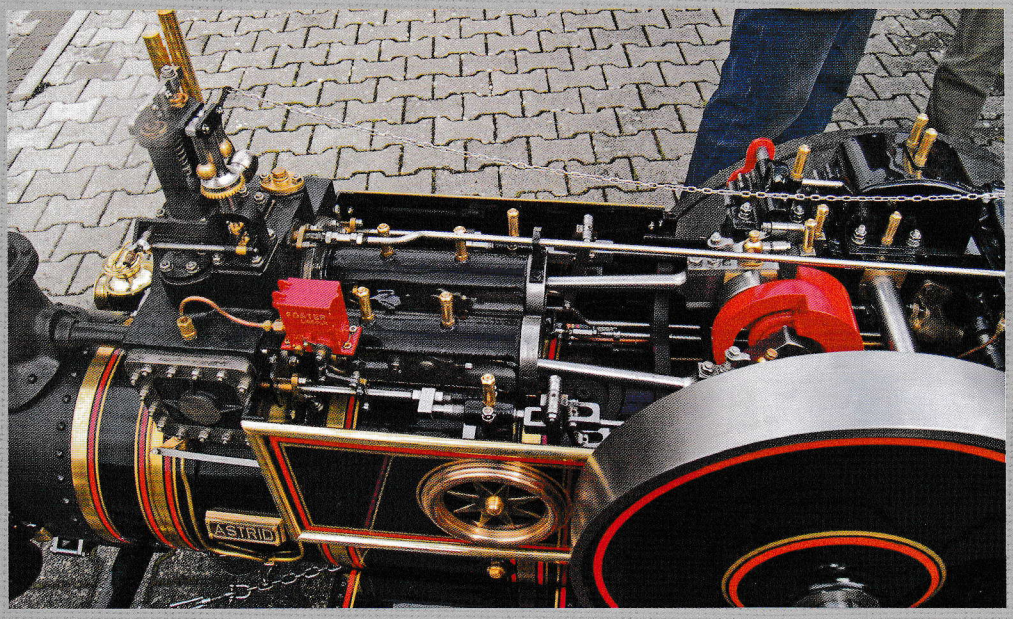
folgende Merkmale: 2-Zylinder-Verbundmaschine, doppelt gekröpfte Kurbelwelle zum sicheren Anlauf in jeder Wellenstellung, zu diesem Zweck gibt es einen Extra-Anfahrhebel zur Befüllung des Niederdruckzylinders mit Hochdruckdampf. Das wird im Notfall mal sehr viel Kraft geben! Dazu gehören außerdem ein 3-Ganggetriebe; ein volles, massenreiches Schwungrad und ein zusätzlicher Bauchtank zur Reichweitenverlängerung. Der Maschinentyp ist im Original mit weit über 20 t das allergrößte, schwerste, ja komplexeste Straßenlokomotivmodell überhaupt. Dies ist sicher am Modell gut sichtbar und beim Transport als Miniatur mit gut 800 kg auch noch spürbar. Warum

Makelfrei gebaute 2-Zylinder-Verbundmaschine; gerade und gebogene Linien in völliger Harmonie; absolut perfekt

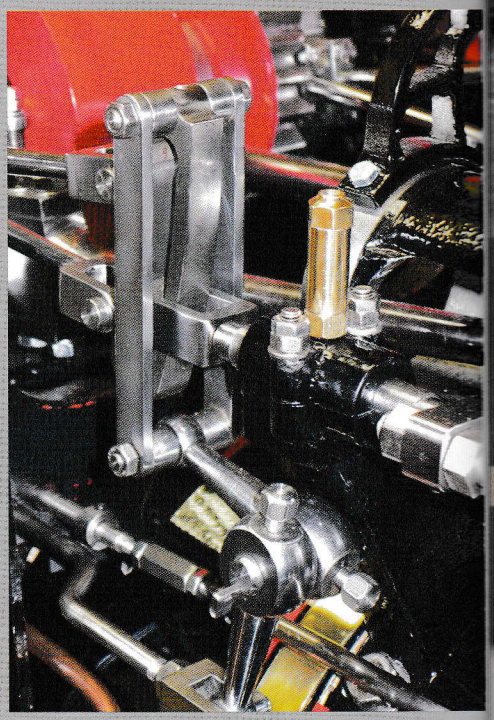
Perfekt vom Scheitel bis zur Sohle: Werkzeugkiste auf Bauchtank und eine zweite unter dem Sitz; Schlauch für den funktionierenden Wasserheber; brennende Petroleumlampen; Vierklangpfeife



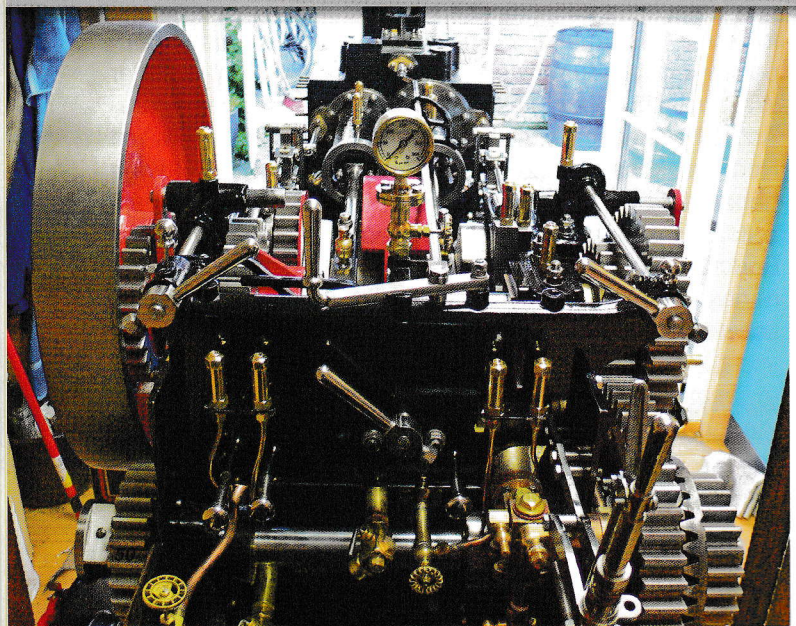
Vier Wellen sichtbar in Lackspiegelung; Differential



Glanzvolle Maschine von oben links

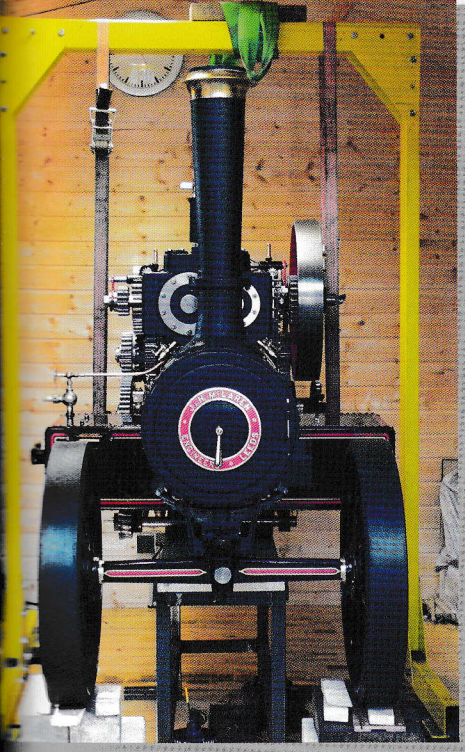


Kulisse mit Ansteuerung in „sauberster" Ausführung; Nasenkeil am Drehpunkt



aber nur unter einem Zwanzigstel der Originalmasse im Modell 1:3? 3 mal so kurz – mal 3 mal so lang – mal 3 mal so hoch! Also theoretisch der 27. Teil der Masse. Doch in Hampels Maschine stehen die Kesselstärken etc. wie im Original. Und der Druck auch! Und damit ist die Masse im Modell hochgerechnet größer. Denn Naturgesetze kann man nicht verkleinern. Meines Wissens sind drei Maschi-

Blick in den gut gefüllten Führerstand: drei schräge Ganghebel; etwas links vor dem Manometer der senkrechte Dampfregler; jeweils rechts und links die beiden stehenden Öler für die Lager der beiden hinteren Wellen; rechts unten aus Messing der Wasserstand, der linke ist noch nicht komplett; rechts daneben die Umsteuerung mit Handgriff und Rasteneingriff



Maschine von vorn bei der Montage noch ohne Hinterräder

Schottenparade mit der alten und fitten Garrett-Maschine

nen dieses Vorbildes im Original in Großbritannien erhalten und zeitweise in Dorset zu bewundern. Die Namen sind: Boadicea, Gigantic und Goliath. Auch 3 Modelle der Größe 1:3 sind nun in Deutschland. Die anderen beiden haben als Tender die Doppelfassversion hinten. Nicht unkritisch zur Sitzbefestigung im Modell. McLaren hat beide Versionen gebaut.

Die einzige noch größere und schwerere, eine Tandem-Verbundmaschine, ist die McLaren-Original-Straßenlokomotive Collossus. Diese wurde, auf der Basis von wenigen Originalteilen in Pflugmaschinenlänge ergänzt und nachgebaut und wird seit 2008 jährlich in Dorset vorgestellt.

Die Gesamtbauzeit des McLaren-Modells in Paderborn betrug 5 Jahre. Egal, nur das ordentliche Ergebnis zählt am Ende bei Familie Hampel. Schicksalshaft unterbrochen wurde der Maschinenbau durch den plötzlichen, schwer fassbaren Verlust von Reinhards und Annemaries Sohn Thorsten. Dieser hat die Maschine viele Jahre entscheidend mitgebaut; jedoch die Maschine in Betrieb nicht mehr miterlebt. Er hinterließ seine Frau Hildegard

Hampels Servicepack zum Andampfen oder für den Notfall wenns heißt „Feuer aus“!

sowie die Kinder Carla und Merrit Victoria Mercedes. Die Jüngste erblickte das Licht dieser Welt einen Tag nach Thorstens Ableben. Doch die eng zusammenstehenden Familien haben sich gestützt, gefangen und arrangiert. Unser Leben, die Kinder und der Dampfmodellbau gehen

Voll unter Dampf: Reinhard Hampel mit Zylinder; Ehefrau Annemarie hält das Schild McLaren

Boadicea im Original

natur- und gottgewollt immer weiter.
Den fortgeschrittenen Bau der Maschine besuchte ich vor 2008 anschließend an Feflos alljährlichen TÜV-Test in Paderborn. Die Maschineneinweihung fand im darauffolgenden Herbst statt. Die Namensspenderin für das STATE OF THE ART-Schmuckstück ist Reinhards Tochter ASTRID. Eingefunden zur Maschinentaufe hatten sich auf Einladung Straßendampffreunde im Rahmen des groß-dampffamiliären Ereignisses. Bielefeld war mit zwei Modellen vertreten, Paderborn mit vier! Als besondere Attraktion in Anspielung auf die in Schottland beheimatete Firma von John und Henry McLaren in Leeds spielte eine schottische Dudelsack-Gruppe auf. Insgesamt gesehen war es ein feines Dampftreffen von Aktiven, denen der Straßendampf eine reine Herzensangelegenheit ist. Und etwas davon erinnert mich täglich im Hobbyzimmer an die Maschinentaufe. Es ist eine Papiertüte mit allen Utensilien zum Weiterdampfen. Ausgedacht und befüllt für jeden Teilnehmer von Annemarie und Reinhard zur Maschinentaufe. Die Tüte nutze ich nicht, sondern hebe sie als kostbares Erinnerungsstück auf.
Nach dieser bis heute herzlichsten Veranstaltung aller Maschinentaufen machte ich mit Dietmar Berndt einen kleinen Umweg auf der Heimfahrt über Erwitte.
Dort galt es ein Walzentrio der ehemaligen Dampfwalzenfirma Hubert Menke mal wieder zu besuchen. Die gut erhaltene Dampfwalze war Gott sei dank noch da; die beiden Dieselwalzen leider nicht mehr. Die Ruthemeyer-Dampfwalze aus dem nahen Soest hat nach dem 2. Weltkrieg zur kraftstoffarmen Zeit geschäftstüchtig und zuverlässig geschafft! Mangels Straßenbauaufträgen holte sie mit zwei Hängern viele Jahre zu den kalten Jahreszeiten Kohlen direkt von den Zechen in Dortmund. Alles unter Schritttempo, versteht sich! Unterwegs wurde bereits fleißig verkauft, und wenn die Verkaufskohle aus war, ging es für die Walze wieder an ihre eiserne Reserve für die Rückfahrt nach Dortmund. Und das alte Spielchen begann von Neuem!
Herzensdampfer kratzen nicht nur in der Asche von vorgestern, sondern halten die Flamme unter dem Kessel am Lodern. Auch dabei können SIE mitmachen, helfen oder sich interessieren!

Weitere Informationen: www.feflo.de

Dampfwalze der ehemaligen Dampfwalzenfabrik Hubert Menke

Fotos: Busso Hennecke

Anzeigen

Garteneisenbahnen – Werden Sie Lokführer!

E. Zimmermann GmbH · Im Sichert 15 · 74613 Öhringen · Tel. +49 7941 9464-0

Fertigmodelle u. Bausätze
in 5" und 7 ¼" Spurweite
- **Dampflokomotiven** original kohlegefeuert
- **Diesellokomotiven**
- **Elektrolokomotiven**
- **Dampftraktoren**
- **Bauteile**, wie Räder, Achsen, Drehgestelle, Puffer und Kupplungen, Kessel, Zylinder, Armaturen, Wagen, Gleise, Werkstoffe, Normteile usw.

Bestellen Sie noch heute den 116-seitigen Gesamtkatalog!
Versand innerhalb Deutschland: EUR 10,-
Versand ins Ausland: EUR 15,-

ZIMMERMANN
www.dampfbahn-zimmermann.de

Mehr Freude am Betrieb Ihres Dampflokomotiv-Modells

ISBN 978-3-7883-1180-3
2013
Umfang 160 Seiten
Best.-Nr. 180
Preis € 17,90 [D]

Neckar-Verlag GmbH
78045 Villingen-Schwenningen
www.neckar-verlag.de