

02
2018

Journal
Dampf & Heißluft

ISSN 1616-9298

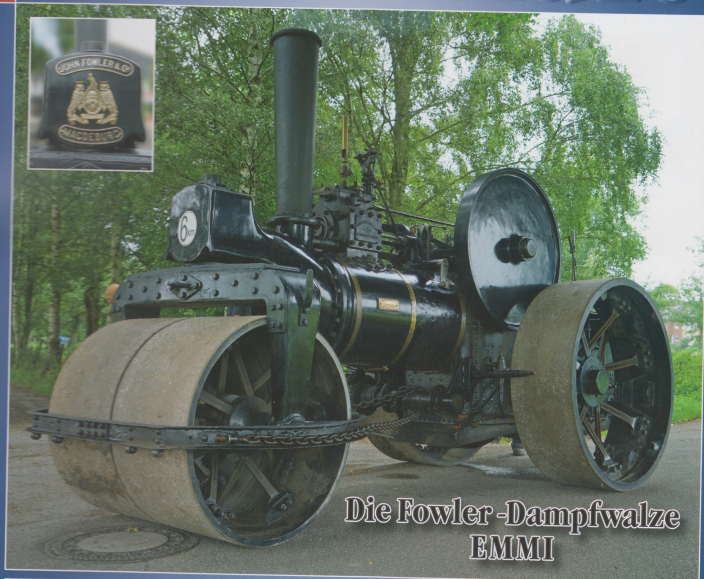
€ 7,90 [D] € 8,50 [A]

€ 8,70 [EU] sfr 14,20

E 54336

Journal Dampf Heißluft

MAGAZIN FÜR
MODELLBAUER UND
NOSTALGIE-FANS



Die Fowler-Dampfwalze
EMMI



► Irrawaddy-Raddampfer „China“ 1888

► Der gläserne Stirlingmotor

► RH & DR Railway in England

► Das Dieselhouse in Kopenhagen

STRASSENDAMPF



Busso Hennecke

Von Rothenburg über den Main
hin zum Niederrhein:

Die Fowler-Dampfwalze EMMI

Eine dampfaktive Straßenwalzen-Zeitzeugin des vor-vorigen Jahrhunderts!

Am 27. März 1896 sandte die Firma Fowler aus Leeds in England eine Einzylinder-Dampfwalze mit der Nummer 7573 und dem Dienstgewicht von gut 10t innerhalb eines Konvolutes von 12 baugleichen Maschinen mit den Endnummern 68-79 auf die Reise zu ihrer Filiale in Magdeburg. Hierbei handelte es sich um den ersten Dampfwalzentyp, der von der Firma Fowler dem Markt unter der Bezeichnung D1 zur Verfügung gestellt wurde. Der zugelassene Arbeitsdruck betrug 140 PSI. Prüfdruck war das 1,5-Fache, also 210 PSI. Zylindermaße sind: Durchmesser 8 Zoll; Hub 9 Zoll, also etwa 203 x 228 mm. Das englische Druckmaß PSI ist eine Bezeichnung von Pfund

Dampfplüge

mit Heißdampf-Verbund- und Satteldampf-Verbund-Lokomotiven, für jede gewünschte Bodenkultur.



Dampf-Strassenwalzen

Motor-Strassen- u. Parkwalzen in allen praktischen Gewölchten.

Strassen-Lokomotiven

zur Beförderung von Rüben u. a. und für stehenden Betrieb.

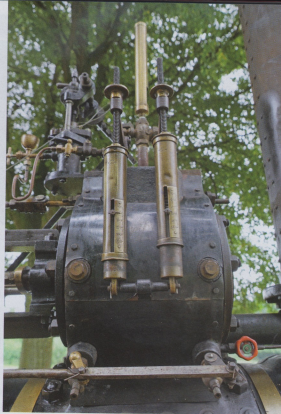
John Fowler & Co.
Magdeburg.

pro Quadrat-Inch. Der Umrechnungsfaktor für 1 bar beträgt 14,5 PSI. Die Hinterräder messen im Durchmesser 5 Fuß und ein Inch, sind jeweils ein Fuß und sechs Inch breit; die beiden Vorderwalzen vier Fuß Durchmesser und 4 Fuß ein Zoll breit. Ein Fuß hat 12 Inch, ein Inch etwa 2,5 Zentimeter. Wenn man die Walze genau anschaut, sieht man vorn an der Rauchkammer den verschraubten Vorderwalzenbrückenanschluss. Dies ist ein Hinweis, dass diese Dampfwalze auf einen Umbau zum Dampftraktor vorbereitet ist. Convertible lautet in Großbritannien die Bezeichnung dazu. Mit einem Umbausatz hat man dann je nach Bedarf eine Dampfwalze oder einen Dampftraktor! Ob diese Dampfwalze vollständig war oder nur das funktionelle Mittelstück

ohne die schweren Räder, mit oder ohne Dach usw. auf den Transport nach Magdeburg ging, ist unbekannt. Um Platz und Transportgebühren zu sparen, war dies aber zu jener Zeit in vielen Fällen gang und gäbe. Es ging dabei darum, einfache, gewichtige Teile erst am Auslieferungsort zu fertigen und zu komplettieren. Anschließend aktuelle Recherchen ergaben, dass es sich bei der hier vorgestellten Dampfwalze EMMI weltweit um die älteste bekannte Fowler-Dampfwalze außerhalb von Großbritannien handelt. Weltweit also die Dritt-älteste. Im Walzenheimatland Großbritannien zählt das aktuelle Dampfwalzenregister „The Traction Engine Register“ von Brian Johnson unter Fowler lediglich zwei Fabriknummern davor. Deren älteste – beide auch ein D1-Typ – auf 1894, die andere Anfang 1896 datiert.

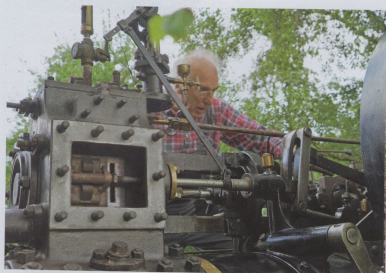
Dampfwalzen wurden bei Fowler ab 1886 in den Klassen D, A und B als Ein- und Zweizylindermaschinen gefertigt. Die Klassengewichte sind 11, 14 und 17 Tonnen. Der Gewichtszuschlag der Verbundmaschinen beträgt jeweils ca. 1 Tonne. Im Zeitraum 1886 bis 1892 wurden lediglich 42 (!) Walzen von Fowler gebaut. Der Fowler-Walzenmarkt kam, wie daran abzulesen ist, nur sehr zäh in Schwung. Die weltgrößte berühmte Firma Aveling und Porter aus Rochester, GB, war da bereits viel flinker. Pferdewalzen waren trotzdem lange noch angesagt. Explosionsbenzinmotoren folgten einige Zeit danach noch als seltene Walzenexoten. Erst mit den Öl- oder Dieselmotoren änderte sich dies nach den 20ern. Das Fernstraßennetz befand sich 1896 zumeist noch nahe der archaisch-römischen Ära.

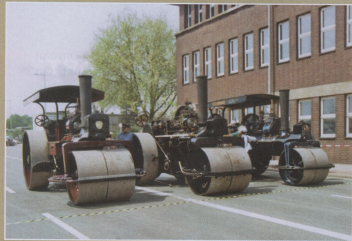
Vermutlich von Magdeburg aus gelangte die EMMI in den Raum Rothenburg und verrichtete dort über Jahrzehnte fleißig und treu ihre Arbeit. Über die anderen mitgeliefer-



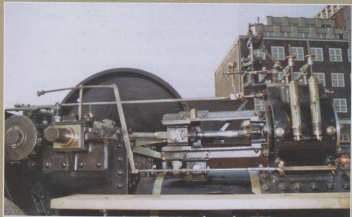
ten Walzen aus dem Konvolut ist zurzeit nichts bekannt. Ob die EMMI in den beiden Weltkriegen zum Kriegseinsatz in ferne Regionen gelangte, ist wahrscheinlich – aber unbelegt. Ihr Original-Kesselbuch war 1976, als der Dampf-Papst Michael Güntling vom Schrotthändler Eisenmann (was für ein treffender, berufsspezifischer Name!) in Rothenburg ob der Tauber die Maschine übernahm, leider abhandengekommen. Befindet es sich vielleicht im Nachtschrank eines Lesers? Dann natürlich – bitte flink eine Info oder Kopie an die Redaktion oder den Verfasser! Bekannt war allerdings, dass die Maschine seit Kriegsende 1945 in Rothenburg als sogenanntes Firmen-Denkmal in

Schaufunktion stand und geduldig auf ihren zukünftigen Retter wartete. Der neue Besitzer Michael Gündling (s. „Der Dampf Detektiv“ in *Journal Dampf & Heißluft*) plante diese Maschine bei nächster Gelegenheit zu reaktivieren und stellte EMMI erst einmal im Raum Frankfurt unter. Etwa 20 Jahre später, im Jahre 1996, gelang es Michael, als geeigneten Restaurator Erhard Beloch im nordrhein-westfälischen Mülheim zu finden, und er beauftragte ihn mit der äußerlichen und inneren Überholung, um die Maschine wieder in Funktionszustand zu bringen. Bei der Befundaufnahme zeigte sich alsbald, dass ein neuer Dampfessel angefertigt werden musste. Grund war die zum Teil zu stark abgezehrte und fehlende Materialstärke am Kessel. Der Auftrag ging an eine Firma in Großbritannien, die diesen bereits Anfang März 1998 mit einer erfolgreichen Überdruckprüfung von 225 PSI (15,3 bar) schnell abschloss. Der zertifizierte Betriebsdruck lag bei 150 PSI – etwa 10,5 bar. Die zweite Hochzeit von Maschinen und Kessel geschah in Mülheim in aller Ruhe mit der Kraft der Zeit. Die Maschine erhielt dabei den Namen der Mutter des Besitzers: EMMI.

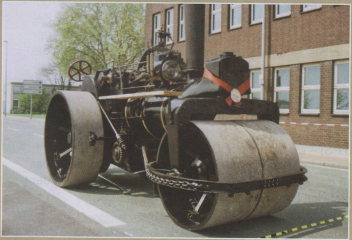




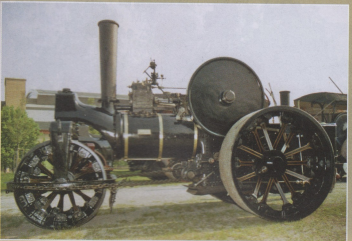
Die drei Rennkandidaten in Position in Lirich. Die rote DEUTAG, die blaue Lilian und in der Mitte die Fowler-EMMI.



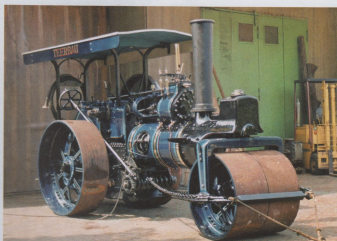
Maschine der EMMI: Salter-Sicherheitsventil, Zischhahn vorn geschlossen, unkonventioneller Zylinderölpumpenhebel, Pfeife fehlt, betriebssichere 4-Wellenmaschine.



Die 3. Siegerin EMMI nach der Preisverleihung.



Schwungrad Seitenansicht. Lackierung Zylinder und Schornstein ausstehend.



Die anschließende Restaurierung nahm insgesamt noch etwa sieben Jahre in Anspruch.

In der neuen Mitte von Oberhausen wurde eine Veranstaltung inklusive Dampfwalzenrennen beim Rheinischen Industriemuseum am 7. Mai 2006 geplant. Die Ausstellung namens „ABGEFAHREN – vom Straßenbau im Rheinland“ dauerte vom 25. September 2005 bis zum 28. Mai 2006. Als potentiell gesuchte Rennkandidaten standen drei aktive Dampfwalzen zur Verfügung. Die Strabag aus Köln gab zusätzlich ihre kleine Ruthemeyer statisch zur gesamten Ausstellungsdauer dazu. Alle drei Maschinen zum Walzenrennen wiederbelebt durch den erfahrenen Restaurateur Erhard Beloch aus Essen, mit dem erlernten Beruf Retuscheur. Bei dem Rennen sollte es gemäß Ankündigung um die Langsamkeit ohne Schwungradstillstand der Maschinen gehen, „SLOW RACE“ in Großbritannien genannt. Wer steht, verliert ebenfalls. Auch sollte ein Fass Bier zwischen die Walzen gespannt werden. In Lirich ging es jedoch damals real und plangeändert um die schnellste Maschine, genau wie seinerzeit Mitte der 50er Jahre auf dem berühmten Rennen in Nettelbeck, GB. Jenes war seinerzeit die Gründung des berühmten englischen Straßendampfmaschinenclubs NTEC (National Traction Engine Club). Später NTET, T steht heute für Trust – der inzwischen 2014 sein 60. Jubiläum absolvierte und mit 2.100 zahlenden Mitgliedern (Stand April 2017) brilliert.

Doch zur Wettfahrt in Oberhausen trat die Fowler-Dampfwalze EMMI aktiv nicht mit an.

Hatte sie keinen TÜV? War sie nicht betriebsbereit? Stand kein 3. Fahrzeugrennfahrer bereit? Eine Kombination davon? Der Restaurateur Erhard B. kann sich, gemäß Telefonat vom Ende März 2017, derzeit an nichts mehr erinnern. Eine deutsche TÜV-Abnahme im Zeitraum 2006 liegt dem Besitzer nicht vor. Weiß bitte ein JDH-Dampfdetektivleser mehr davon? Zur Schau stand damals die EMMI mit einem kleinen Holzfeuer in der Rauchkammer! Zart aus dem Schornstein qualmend. Nach dem Rennen glänzte die Fowler mit der Schärpe des 3. Preises, der der EMMI ja auch ohne Teilnahme auf jeden Fall zustand. Michael Gündling selbst war bedauerlicherweise gesundheitlich verhindert.

Das wirkliche Rennen bestritten seinerzeit allein die zwei bauartgleichen Ruthemeyer-Dampfwalzen von 1906, der DEUTAG gesteuert von Jochen Hümke, und von 1926 die blaue Lilian der Teerbau, benannt nach der Tochter des Restaurateurs und Walzenfahrers Erhard Beloch. Knappe Gewinnerin auf der etwa 250-Meter-Strecke – es ging um Sekunden – war die blaue Lilian unter Erhard Beloch, die

Auch auf der Veranstaltung in Altenbeken: Strahlende Mienen auf allen Gesichtern.



Video von EMMI in Betrieb:
<https://youtu.be/v2Xlavmmjn4>



gegen 1993 der Firma Teerbau reaktiviert verkauft worden war. Mein 1:3-Dampfwalzenmodell William hatte damals Lilian mit zwei anderen Modellen nach der Überholung mit aus der Werkstatt gezogen. Und etwas geheime Pressluft half dazu auch im Bauch der Lilli! Dies Geheimnis wird aber nie jemand erfahren – außer die privilegierten JDH-Lesern natürlich.

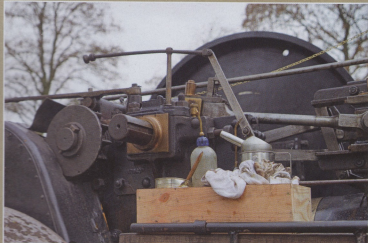
Zwischenzeitlich kündigten sich weitere Wolken am Gesundheitshimmel von Herrn Gündling an und er verblieb weiterhin am Wohnort am Main. Zum Stadtfest dort in Frankfurt-Fechenheim 2009 nahmen Udo Fischer und ich auf Einladung des Kulturvereins mit Dampftraktormodell FEFFLO und der Option auf ein Treffen mit Michael Gündling teil.

Hierbei erzählte ich Michael ausführlich von dem kürzlichen Walzenrennen und übergab ihm Fotos. Danach habe ich Michael bis heute nicht getroffen und nur neulich kurz mit ihm telefoniert. Bei ihm in Frankfurt zu Hause hing im Flur ein Auftragsölgemälde der EMMI im Betrieb. Ob er seine EMMI zwischen 1996 und heute noch mal gesehen hat? Einige Zeit später überlegte der inzwischen schwer erkrankte Besitzer, ob er sein Elternhaus verlassen und in die Region Nordrhein-Westfalen, wo seine EMMI stand, ziehen sollte. Wieder etwas später ist er, der Idee seiner Lebenspartnerin folgend, in die Nähe von Eschwege auf einen Pferdehof verzogen. Mehrere Versuche seitdem, ihn persönlich am neuen Domizil zu erreichen, schlugen fehl.

Telefonisch seit 8 Jahren keine Chance. Briefe gingen ins Leere. Internet tot. Die Dampfwalze EMMI – Fowler 7573 – war nach dem Oberhausen-Event zum Umzug zur Unterstellung bei einem

on bei Ebay. Dies war die lange ersehnte Sternstunde des neuen Ersteigerers Holger T. und seines in Dampfkreisen lange bekannten Vaters Wolfgang T. am Niederrhein. Der Kontakt zwischen ihm und mir kam gleichzeitig über Derek Rayner aus York, GB, und das deutsche Mehrfachdampfwalzenbesitzerpaar Nicki und Andreas P. zustande. Mitte August 2016, noch kurz vor den Dampfrollies Lincoln und Dorset, trafen wir uns unter Freunden mit dem Chefredakteur und Sohn des *Journal Dampf & Heißluft* sowie einigen Dampf Fans zum Betrieb der EMMI am neuen Standort der Maschine. Die besondere Freude war für mich sehr groß, die EMMI nun endlich einmal nach genau 20 Jah-





ren real unter Volldampf reaktiviert zu sehen. Auf ruhigen Nebenstraßen wurden – auch zum Fotoshooting – diverse Runden mit Bedacht erfolgreich gedampft.

Sofort aufgetallen dabei war mir, dass der Gleichklang des eigentlich beidseitig mit Volldampf zu beaufschlagenden Zylinders arg ungleichmäßig war – wenn überhaupt? Außerdem fuhr die Maschine relativ kraftlos in Kurven, was nicht nur an der teilweise schleifenden Frontwalzen-Gabel-Berührung bei Kurvenfahrt liegen konnte. Oder lag das an der Betriebsdruckreduzierung von 10 auf 8 bar? Zudem waren oft nach Maschinenstillstand massive Kräfte und weite Wege am Schwungrad per Hand nötig, um den Dampftrieb wiederherzustellen. Was war da los? Passte zu den Störungen? Lag die Antwort beim fehlenden Gleichklang?

Der anwesende, fachkundige Chef vom Krefelder Bahnbetriebswerk Herr H. und ich legten nach kurzer Rücksprache dem Besitzer erst einmal einen größeren-kleinen Schock. Aber flink holte sein Vater auf mein ungeduldriges Drängen das nötige Werkzeug und in Windeseile war der Blick auf das Geschehen hinter dem Schieberkastendeckel frei. Der Schieber war fälschlicherweise an der Ventilstange so weit nach vorne verschraubt, dass der Dampf lediglich nur noch die Zylinderscheibe von hinten beaufschlagte. Von vorn war alles tot! DAS passte

genau! Darum die Kraftlosigkeit und der Ungleichklang – eine versehentliche Halbdampfmaschine? Mit einem einfachen Zollstock wurde innerhalb von 10 Minuten die korrekte Mittelstellung des Dampfschiebers ausgehend von den beiden Totpunkten gemessen, berechnet, justiert und festgeschraubt. Bei den Einstellungen fielen außerdem die total öltrockenen Dampfschiebersitzflächen auf. Die Flächen wurden erst einmal manuell mit Heißdampfzylinderöl satt eingestrichen, um Schaden durch Ölmangel auf den Schieberflächen und anderswo zu verhindern.

Schnell war alles wieder korrekt montiert, und als der Dampfregler wieder aufging, zeigte sich die EMMI in neuer – alter Kraft und beidseitigem Gleichdampfschlag ins pralle Leben zurückgekehrt. Der reduzierte Betriebsdruck spielte also keine Rolle. Alle – und ganz natürlich der Besitzer – waren sehr glücklich über diese hemdsärmelige Schnelldiagnose nach der ersten gemeinsamen Probefahrt. Inzwischen wurde vom neuen Besitzer auch die Fowler-Magdeburg-Originalbeschilderung am Walzenstock wiederhergestellt. Die Schilder waren beim Kauf dabei! An der korrekten Funktion der Ölpumpe und Leitungslegung direkt in den Schieberkasten wurde gearbeitet – Distanzscheiben sichern inzwischen die berührungslose Kurvenfahrt ohne kräftezehrendes Schleifen der Frontwalzen an der Rädergabel oder gegeneinander.

Nach meinen aus England mitgebrachten Erfahrungen ist es sinnvoll, jeweilige auch noch so kleine Maschinenstörungen sofort aufzuschreiben und nach jedem Einsatz bei nächster Gelegenheit zu beheben. DAS hilft ganz sicher in vielerlei Hinsicht auf einfache Art, Zeit, Arbeit, Material und Maschinenaufwand zu sparen! Bei größeren Problemen geht es immer sofort ans Werk. Gefährliche Fehler bedeuten direkten Betriebsschluss und Abstellung. Inzwischen konnte ich eine finanziell spürbar geförderte, erste öffentliche Vorstellung der EMMI bei dem von mir begründeten Dampftreffen in Altenbeken am 1. und 2. Juli 2017 vermitteln. Auch Michael Gündling habe ich schriftlich einladen! Er soll sehen, seine EMMI hat ein ganz hervorragendes Heim am Niederrhein bei Familie T. gefunden! Er ist leider zu Hause geblieben mitsamt dem Vorbesitzer. Den Neubesitzern eine glückliche Hand und viele Jahre ein sicheres und sicheres erfolgreiches Dampfen!

Fazit: Ende gut – alles gut!



Originalgetraue, zeitgenössische Beschilderung der Fowler-Dampfwalze im Detail.

Fotos: Busso Hennecke – www.fello.de