



Baujahr 2016 Der neue Foden-Dampftraktorkraftwagen

Busso Hennecke

Nur mal eben selbst ein respektables Originalfahrzeug bauen! Alle Arbeitsschritte sind doch in jeder Größe gleich, oder?

Dampfmodellbauer sind oft Künstler und deren erschaffene Maschinen und deren Maßstäbe variieren zwischen Fingerhutgröße und sehr, sehr gewichtigen Maschinen.

Vor wenigen Jahren hat in Großbritannien jemand ein neun Inch (Dreiviertel-Größe) großes Modell einer Burrell-Straßenlokomotive fertiggestellt. Gut 9 Tonnen bringt die Modellminiatur auf die Waage. Mehr als doppelt so viel Masse wie die kurz nach 1900 sich durchsetzenden, weit verbreiteten Dampftraktormaschinen in der Originalgewichtsklasse von

2,5 bis 5 Tonnen. Diese hatten den Vorteil, von nur einer Person nach den seinerzeit herrschenden Gesetzen betrieben werden zu dürfen. Doch nun erst mal zum Thema. Bereits 2016 hatte ich auf der alle zwei Jahre stattfindenden Veranstaltung in Dordrecht (www.dortinstoom.nl) von einem originalgetreuen 1:1-Nachbau eines Dampf-Lkws des Vorbildes Foden aus Sandbach, GB, Wind bekommen. Gesehen hatte ich auf der größten kontinentalen

Dampfveranstaltung zu Land, auf Schiene und zu Wasser diese Replika nur als statisches Modell im Kaltzustand.

Normale Foden-Modelle im Maßstab 4,5 Inch gibt es in England, den Niederlanden und Deutschland zu sehen. In England sieht





Seitenansicht des neuen Dampf-Lkws Jenny.



Hinteransicht, über dem grauen Wassertank der Wassereinfüllstutzen.



Dampfspannungsmesser, zugelassener Original-Betriebsdruck zwölf bar, 175 Psi.



Erkennlich an den Zylinderabdeckplatten aus Messing: Hoch- und Niederdruckzylinder.



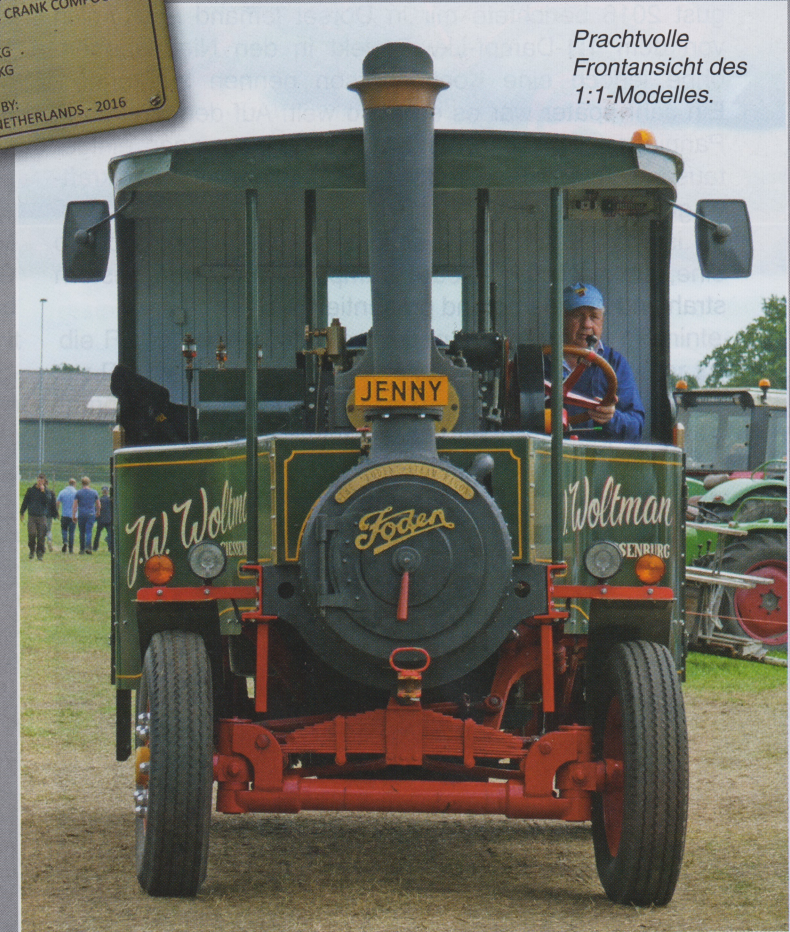
Obere Führerstandsansicht, aufklappbarer Plexiglasschutz gegen Ölspritzer.

THE FODEN STEAM WAGON

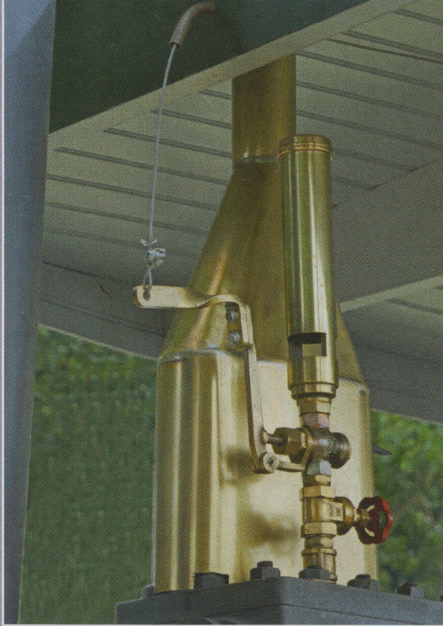
TYPE:	C. WAGON No. 1
ENGINE:	DOUBLE CRANK COMPOUND
STEAM PRESS:	13 BAR
WEIGHT:	7,300 KG
LOAD:	1,500 KG
COPY WAGON:	1926
BUILT BY:	J.W. WOLTMAN - THE NETHERLANDS - 2016



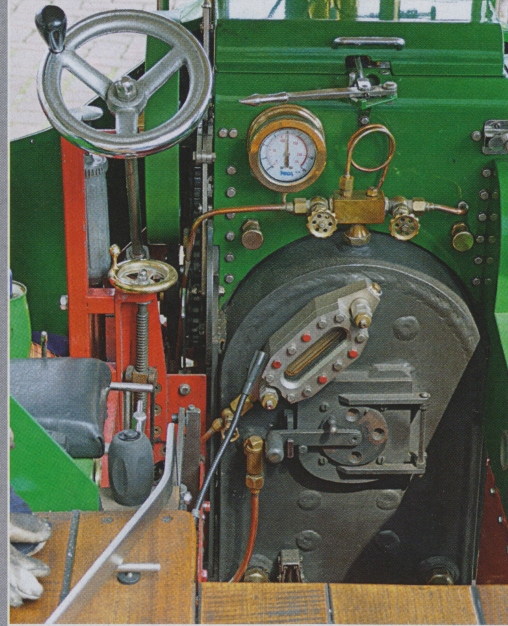
Schwungrad mit Lichtmaschine, Maschinenstangen, Umsteuerung nach Stevenson.



Prachtvolle Frontansicht des 1:1-Modelles.



Pfeife mit Seilzug, dahinter Messingabdeckung der Sicherheitsventile zur Abdampfführung nach oben zwecks Vermeidung der Sichtbeeinträchtigung durch Dampf, gefangen unter dem Maschinendach.



Führerstandsansicht: massiver Klinger-Wasserstandsanzeiger, links unten: Handwasserpumpe, eiförmiger schwarzer Handgriff steht daneben. Unter dem großen Lenkrad die Messing-Handbremse, kleine Messinghähne für Injektor und Hilfsbläser, Dampfregler über Manometer.

Von 2013 bis 2016 hat der Erbauer, Herr Jaap Woltman, im Alleingang während arbeitsreicher drei Jahre, die satten 7,5 Tonnen Gesamtgewicht fahr- und dampfbereit und geprüft, auf ihre vier Gummipneus gestellt. Sein Großmodell 1:1 hat er zudem sehr sinnvollerweise mit einer seinerzeit selteneren Verbundmaschine ausgerüstet.

Das Fahrzeug wurde Ende Mai 2016 vom berühmten Lloyds-Register geprüft, aufgenommen und zur ordnungsgemäßen, weltweiten Ingebrauchnahme dokumentiert und zugelassen. Über den gesamten Bau des Dampftraktors gibt es ein mit geschätzten 500 guten Farbfotos ausgestattetes, interessantes Buch. Inklusive der gesamten Story sowie Berichten

über die einzelnen Baufortschritte des Gesamtprojektes und Vorbilder in England. Das Buch kann beim Erbauer für 25,- € plus Porto erstanden werden – solange der Vorrat reicht. Inzwischen dampft dieser Lkw in den Niederlanden auf vielen Ausstellungen und natürlich auch privat. Andere Länder werden folgen. Kommt der Foden vielleicht nach Dorset? Ich hoffe es! Im letzten Jahr, zur 50. Jubiläumsausstellung, konnten die Besucher über 500 aktive Originalmaschinen bestaunen. Sind Sie beim nächsten Mal – als Dampfexperte – auch in Dorset mit dabei? Informieren Sie sich auf der Homepage: www.gdsf.co.uk. Natürlich liegt es an jedem Leser selbst, in welchem Maßstab er sich eventuell selbst sein privates Modell im Eigenbau gönnen möchte und es hoffentlich anschließend der Allgemeinheit vorstellt. Mein Tipp: Denken Sie bitte etwas länger über die halbe Größe nach. Schlafen Sie darüber; Sie werden es nicht bereuen!

man diese, vermehrt in der Königsklasse, auch halbgroße Modelle in der 6-Inch-Klasse (M 1:2). Meist sind sie zugelassen für den Straßenverkehr und neben dem Ausstellungsgeschäft für jeden anderen Zweck privat ebenfalls sehr gut geeignet. In Großbritannien sind etwa 110 Foden-Originale funktionsfähig erhalten! Und wahrscheinlich eine bislang ähnliche Anzahl von Miniaturen aller Maßstäbe. Im August 2016 berichtete mir in Dorset jemand ausführlich von dem 1:1-Dampf-Lkw-Projekt in den Niederlanden, ohne jedoch eine Kontaktperson nennen zu können. Ein Jahr später war es dann so weit: Auf dem Treffen in Panningen (NL), berühmt unter anderem wegen einiger tausend Traktoren, glänzte der Replika-Dampftraktor als Attraktion.

Es ist immer ein wunderschöner Anblick, wenn sich so eine, praktisch fabrikneue, Dampfmaschine von gestern strahlend und dampfend präsentiert.

ten über die einzelnen Baufortschritte des Gesamtprojektes und Vorbilder in England. Das Buch kann beim Erbauer für 25,- € plus Porto erstanden werden – solange der Vorrat reicht. Inzwischen dampft dieser Lkw in den Niederlanden auf vielen Ausstellungen und natürlich auch privat. Andere Länder werden folgen. Kommt der Foden vielleicht nach Dorset? Ich hoffe es! Im letzten Jahr, zur 50. Jubiläumsausstellung, konnten die Besucher über 500 aktive Originalmaschinen bestaunen. Sind Sie beim nächsten Mal – als Dampfexperte – auch in Dorset mit dabei? Informieren Sie sich auf der Homepage: www.gdsf.co.uk. Natürlich liegt es an jedem Leser selbst, in welchem Maßstab er sich eventuell selbst sein privates Modell im Eigenbau gönnen möchte und es hoffentlich anschließend der Allgemeinheit vorstellt. Mein Tipp: Denken Sie bitte etwas länger über die halbe Größe nach. Schlafen Sie darüber; Sie werden es nicht bereuen!



Fodenmodell 1: 2 von Chris Lord, Vorbild von 1926, Seitenansicht, Verbundmaschine, gegossene Räder, Vollgummibereifung.



Familie Berendsen, NL, mit ihrem immer gepflegten Schmuckstück.

Die 1:2-Königsklasse ist mit Sicherheit eine vernünftige Gebrauchsgröße. In akzeptabler Höhe, wirtschaftlich, funktionsfähig wie ein Original, tolerablem, gut transportierbarem Gewicht und erträglichem Bauaufwand. Eine imposante, überall fahrbare Maschine!

Nun zur besseren Vorstellung das grüne Modell im Maßstab von 1:2,66 der Familie Berendsen aus den Niederlanden. Dieses solide und attraktive Arbeitsmodell ist auf fast allen Dampf-treffen in den Niederlanden unterwegs – kein Wasserkocherfahrzeug – und es wird immer viel bestaunt.

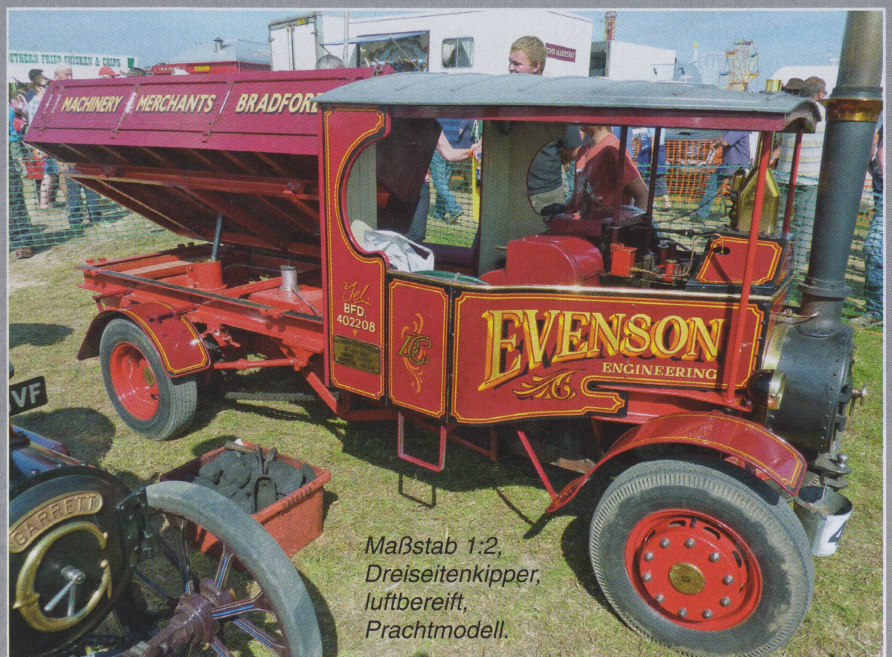
Dampf-Lkw waren selten auf dem Kontinent. Fahrzeuglänge 275 cm und -breite 102 cm, Gewicht fast 600 kg. Größe in etwa ein Smart – Höhe weit weniger! Auf dem Kessel arbeiten die beiden Hochdruckzylinder an einer um 90° doppelt gekröpften Kurbelwelle. Da dieser Maschinentyp auf längeren Strecken, je nach Auslastung, durstig werden kann, hat das Modell einen ordentlichen Wasservorrat von 100 Litern.

Der genaue Maßstab dazu in England heißt 4,5 Inch auf einen Fuß im Original (12 Inch). Im Vergleich dazu ein brauner Foden-Lkw, eine Nummer größer im Maßstab 1:2. Er wurde Mitte der siebziger Jahre gebaut. Dieses seitdem un-restaurierte, auf vielen Veranstaltungen gezeigte Modell hat inzwischen richtige Patina angesetzt. Es stand 2012, nach etwa 40 Betriebsjahren, bei dem Händler Berrybrooks auf der Dorset-Dampfausstellung für 42.000 englische Pfund zum Verkauf.

Das lange braune Dampf-Lkw-Modell hat ein sehr frühes Vorbild, was man an den naturgetreuen Vollgummireifen und Gussfelgen unschwer erkennen kann. Auch ist es mit einer Verbundmaschine, statt der meist genutzten Doppelhochdruckmaschine, ausgestattet. Verbundmaschinen sind leiser, umweltfreundlicher und sparen spürbar Kohle und Wasser. Sie schonen somit den Kessel und schaffen dadurch verbesserte Reichweiten und Betriebszeiten. Der braune Lkw war in Windeseile verkauft. Denn dieses Modell wurde seinerzeit von Chris Lord geplant und in seiner Werkstatt erbaut. „So gut es nun mal geht“, ist sein Motto! Auch die vier Schwestermodelle der Dampfzugmaschine Feflo stammen von Chris Lord, der ganz sicher auch dieses Jahr wieder in Dorset mit vielen Tipps anwesend und helfend tätig sein wird. Wenn Sie nach Dorset kommen, zur Sicherheit also den leeren Hänger und zwei Bohlen zum Aufladen mitnehmen! Jedoch wird 2019 vermutlich der Brexit in Form von Zollgebühren zuschlagen. Die Firma Foden variierte in vielerlei Formen das Heck der Antriebsmaschinen. Es gab sehr kurze und sehr lange Ladeflächen, zum Teil mit Dampfkraft als Kipper in drei Richtungen. Auch die allerersten Sattelschlepper baute



Puffing Billy: Nachbau des Busses, der die Blaskapelle der damaligen Firma Foden jeweils zu ihren Engagements brachte.



Maßstab 1:2, Dreiseitenkipper, luftbereift, Prachtmodell.

die Firma Foden dampfbetrieben. Ausgestattet mit hinterer Doppelachse – und das alles weit vor den später folgenden Explosionsmotor-Lkw.

In Deutschland, genauer gesagt in Düsseldorf, hatte Foden schon vor dem Ersten Weltkrieg einen mit dem Vertrieb beauftragten Vertreter. Dies war die Firma Schwefringhaus. Außer einer Prospektkopie liegt mir zu dieser Firma nichts vor. Wer mir dazu mehr Informationen geben könnte, dem wäre ich sehr dankbar.

Auch in Deutschland sind die kleinen Foden-Dampf-Lkw präsent. Mir bekannte Standorte sind: Bielefeld, Köln (diese Maschine steht derzeit noch zum Verkauf) und in Süddeutschland die Gebrüder Geier mit ihrem Foden-Dampf-Lkw-Paar.

Die Kontaktadresse zum Foden-1:1-Replika-Projekt und Buch lautet: Jaap Woltmann, Ambachtsweg 16, NL-3381 Giessenburg.

Fotos: Busso Hennecke

Weitere Informationen zum Thema Strassendampf: www.feflo.de