TECHNIK-REPORT

Vor über 60 Jahren lebten der damals neunjährige Franz Falter und sein Bruder in Simmerath, ungefähr dreißig Kilometer südöstlich von Aachen im Hürtgenwald gelegen. Es war Kriegszeit. Durch den Misserfolg der Ardennenoffensive und die Schlacht am Hürtgenwald war rund um Simmerath alles weit und breit zerstört: Straßen waren zerbombt, kaputtgefahren, ganze Ortschaften lagen in Trümmern.



Die drei Leben Busso Hennecke der eisernen "Nelly"

Schon lange vor dem Krieg betrieb Wilhelm Falter, der Vater der beiden Söhne, eines der ältesten und größten Dampfwalzenlohn- und Straßenbauunternehmen westlich des Rheines zwischen Koblenz und Kleve. Es war 1893 gegründet worden und befand sich bereits in der dritten Generation.

Als im Mai 1945 der Krieg vorbei war, beschloss Wilhelm Falter, sein Geschäft neu zu eröffnen. In der Hoffnung auf eine arbeitsreiche Zukunft bestellte er bei der Firma Ruthemeyer in Soest eine fortschrittliche Dampfwalze. Dieses Vorhaben musste zuerst von der britischen Militärregierung genehmigt werden. Dies gelang, und Ruthemeyer konnte unter der Nummer 827 die dritte Dampfwalze nach dem Krieg ausliefern. Es war die Kopie des "Wallis and Steevens Advance"-Typs, wie er schon seit Mitte der 1920er-Jahre in Großbritannien gebaut worden war. Die Zwillingshochdruckmaschine wog insgesamt 11 t, war vollständig überdacht, hatte beidseitige Aufreißer und auch sonst alles nötige Zubehör.

Ihre schnelle Umsteuerung (Quick Reverse) und die beiden um 90 Grad versetzten Treibstangen mit einem kleinen, fast "unsichtbaren" Schwungrad machten die Maschine 1945 zu einer der modernsten auf dem sich wieder rasch belebenden deutschen Markt. Mit der kürzeren Umsteuerzeit wollte man die auf heißem Asphalt entstehenden Standdellen verhindern. Für den Fahrer gab es einen sicheren Einstieg direkt hinten; die übliche Einstiegsluke vor dem Hinterrad fehlte.

Nachteile hatte die Konstruktion auch: einen höheren Wasser- und Kohleverbrauch und nur einen kleinen Bauchtank.

Wilhelm Falter folgte fleißig und planmäßig seinen Vorfahren, und das Geschäft begann neu zu erblühen. Es gab viele Straßen, die zuerst geflickt und dann völlig erneuert werden mussten. Da sich der doppelte Aufreißer bei der 11 t "leichten" Maschine nicht bewährte - keine kontrollierte Kurvenfahrt zuließ -, wurde er komplett entfernt und nur bei Bedarf ein nachfahrender Aufreißer mittig angehängt. Zwanzig Jahre tat die Walze brav ihren Dienst, dann erhielt sie einen neuen Kessel. Etwa gegen 1969 wurde sie dann nur noch als Reservemaschine im Hof betriebsbereit erhalten. Diesel- und Vibrationswalzen in allen Größen kamen in Mode, konnten bei kürzerer Rüstzeit und geringerem Gewicht eine weit größere und zudem das Personal schonende Arbeit leisten. Die romantischen Tage der alten Dampfwalzen waren gezählt.

Nun übernahmen die Gebrüder Falter den Betrieb und befanden sich damit in der vierten Generation, damals mit über 100 Beschäftigten.

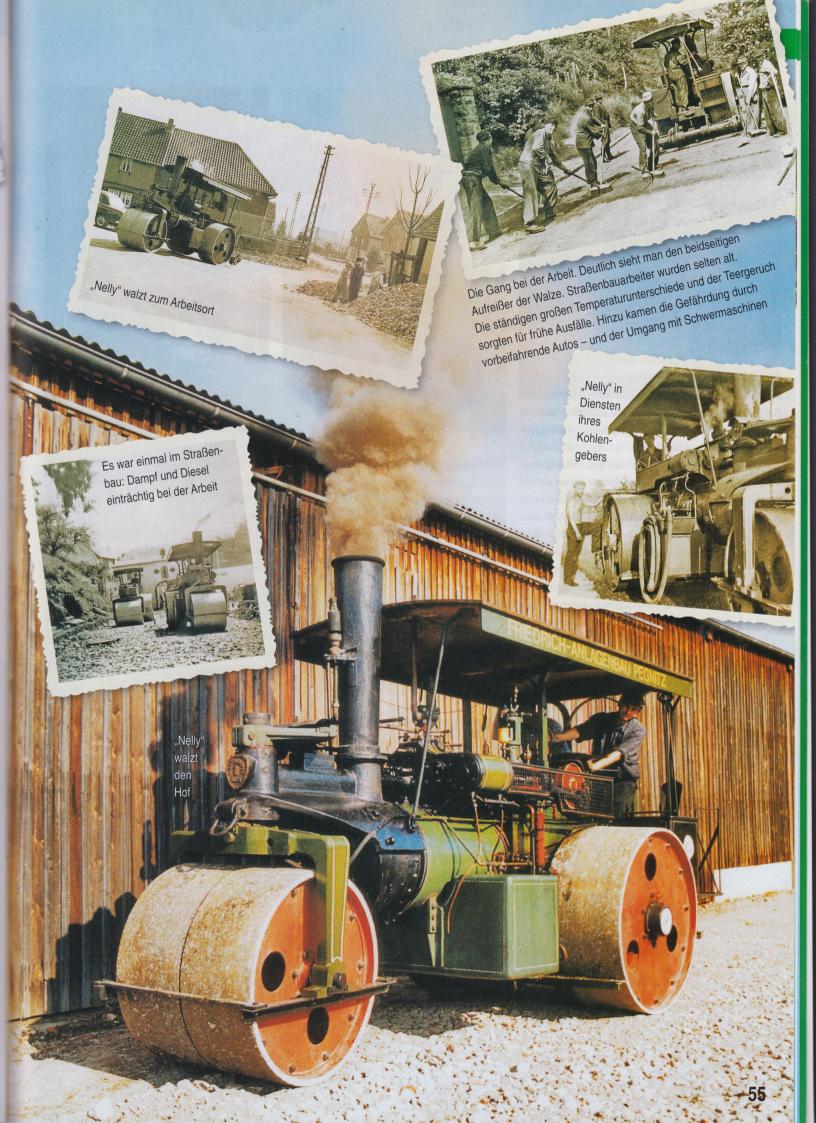
Die Ruthemeyer-Advance-Dampfwalze stand immer noch in einer der Garagen, fast gänzlich ausgemustert, inaktiv, still, wie im Dornröschenschlaf. Mitte der 70er-Jahre hörte Herr Arnal vom Eisenbahnmuseum in Neuenmarkt bei Bayreuth von der Walze und davon, dass sie einen neuen, fast unbenutzten Kessel habe. Es entstand ein Kontakt mit Franz Falter, der dann die Erlaubnis gab, die Maschine von Grund auf zu restaurieren und in dem Museum zu betreiben.

Nach der Überholung in einer Werkstatt in Thurnau begann 1978 das zweite Leben dieser Walze. Es war eine der Bedingungen Franz Falters gewesen, dass die Dampfwalze in der Gegend des Lokomotivmuseums als Werbeobjekt mit seinem Schild und dem Wasserwagen zu betreiben sei. Doch schon nach kurzer Zeit stellte sich heraus: Die Harmonie zwischen den Schienen- und Straßendampfern war nicht immer gegeben. Lokomotivfans sind nun einmal keine Straßenwalzenfans, und so stand Nelly nach einem kleinen Unfall an der Vordergabel und deren Reparatur seit 1979 nur noch unbenutzt im Museum.

1980 wurde die Walze in das Lokomotivmuseum in Ebermannstadt gebracht, dort aber nicht mehr unter Dampf benutzt. Ab und zu drehte sich die Walze unter Pressluft, dann aber begann ihr zweiter, nun längerer Dornröschenschlaf.

Im Jahr 2003, als Franz Falter im Alter von 67 Jahren bereits lange in Rente war, kümmerte er sich wieder um Nelly und sprach mit dem Treuhänder, Bernd Arnal, durch, was mit der Walze nun geschehen könnte. Dieser kannte zufällig einen jungen Mann, Robert Friedrich, der in Pegnitz, gut fünfzig Kilometer nordöstlich von Nürnberg lebt und arbeitet. Robert Friedrich hatte bereits eine große Modell-Dampferfahrung, hatte einen Modelleisenbahnkran für das Museum nachgebaut und war auch von seinem Beruf als Maschinenbauer mit eigener gewerblicher Werkstatt her bestens für die Pflege der Walze geeignet.

Die Überlegungen wurden fortgesetzt, und am Ende entschloss sich Franz Falter, Robert Friedrich die Walze "Nelly" anzuvertrauen mit der Verpflichtung, sie zu reaktivieren und zu betreiben. Robert war sehr zufrieden, akzeptierte strahlend und gern. Innerhalb von nur acht Wochen wurden der Kessel inspiziert, alle Rohre erneuert, die Lager überholt und der TÜV bestellt. Und flugs stand die Walze im Frühjahr 2004 nach dem vorpfälzischen Motto "Mir hilft nur der Glauben, selbst zu schrauben" betriebsbereit



IN DER WERKSTATT







Die schwere Assmann + Stockder wartet im Hof auf ihre Restaurierung





"Nelly" samt Bedienwagen auf der Landstraße

■ 1993: Die drei Modelle haben "Nelly" mit etwas Pressluftunterstützung aus der Werkstatt gezogen. In der Mitte ein freier Nachbau der "Nelly" von Joop Riepe. Der Erbauer ist gewissermaßen in einem Dampfwalzenwagen aufgewachsen und hat fast sein Leben lang darin gewohnt. Für das Modell hatte er keinen Plan, er baute so, wie er es konnte, feilte zum Beispiel die Kulisse und anderes mit einfachen Mitteln. Das Modell fährt noch heute in den Niederlanden und in Deutschland

Nun ging es zu dem Modelltreff, wobei in Oberkonnersreuth eine Brücke zu unterqueren war. Die gemessene Walzenhöhe war 3,03 m, und an der einzigen verfügbaren Verbindungsstraße ist die Durchfahrtshöhe nur mit 2,8 m ausgeschildert. Es ging aber alles gut. Sicher haben die Brückenbauer etwas Luft gelassen, weshalb auch keine "Luft" aus "Nellys" Stahlreifen abgelassen werden musste – das wäre natürlich auch gar nicht gegangen. Wir haben kein Ventil daran entdeckt. Oder hatte "Nelly" bereits vier lange abgearbeitete Plattfüße?

Auf dem Modelleisenbahn-Freizeitgelände mit der fest installierten Schienenanlage gab es ein regionales Treffen. Vom ferngesteuerten Elektrobagger über eine Modellplanierraupe bis zur vollständigen Modelldampflok mit Personenbeförderung war alles vertreten, also von, gewissermaßen, Maschinen im Modellbau bis hin zur Original-Dampfwalze – ein unvergessliches Erlebnis, das jedem neue Ideen zu unserem Aktivhobby bringt.

Beim lokalen Dampftreff in Neuenmarkt-Wirsberg an Pfingsten 2005 sollte "Nelly" wieder mit dabei sein. Auch für Dorset 2005 hat sie große Pläne und begibt sich dazu auf zuvor nie gewalzte Pfade. Drücken wir alle dem Bayreuther Dampffestspieler Robert mit Freu(n)den die Daumen.