



Busso Hennecke

Dampfmaschinen, die echt mit kölnischem Wasser liefen

Ende der 80er-Jahre, als ich mir Nordrhein-Westfalen zur neuen Heimat ausgesucht hatte, lenkte ich meine Aufmerksamkeit erst einmal auf die Maschinenliste (ca. aus dem Jahr 1988) des leider letztes Jahr verstorbenen Dampfdetektiv-Vorbildes Michael Gündling. Die Liste war und ist mein Handbuch zur Suche, um mir viele unbekannte neue Geräte und Fahrzeuge mit Dampftrieb in der Umgebung und in Europa anzuschauen.

Mein erstes Ziel führte mich ins nahe Köln vor die Firma Strabag in den Stadtteil Deutz. Bereits aus einiger Entfernung sah ich die Dampfwalze gut sichtbar auf der gegenüberliegenden Straßenseite des Firmengebäudes – als Hinweis auf deren früheren Arbeitsort.

Es ist eine relativ leichte, kleine Dampfwalze mit dem Arbeitsgewicht von ca. 10 Tonnen. An den Getriebezahnrädern ist ersichtlich, dass diese Maschine nur selten in Betrieb war. Die Flanken waren neuwertig. Die Zeit und Art des Betriebes erscheint kurz, wenig staubig und leicht gewesen zu sein. Keine Abnutzungsspuren!

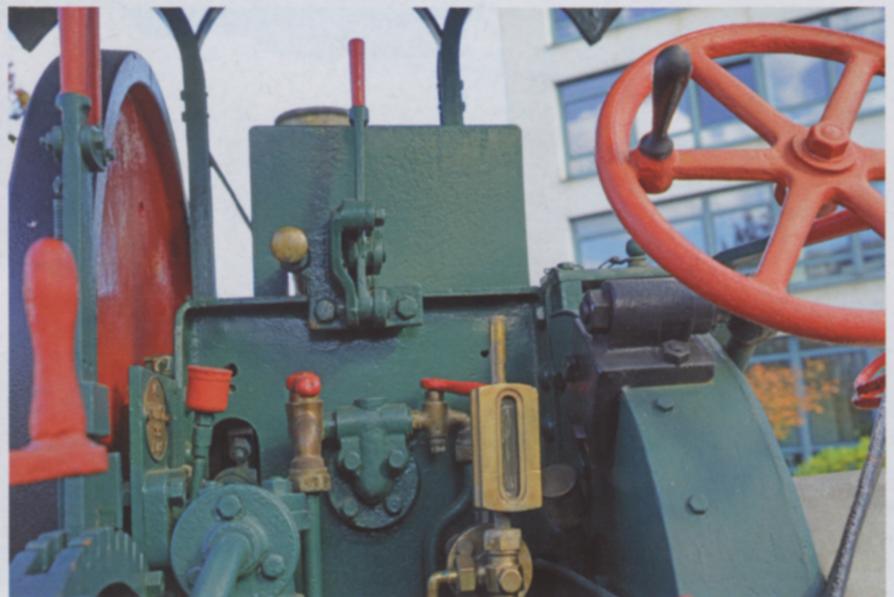
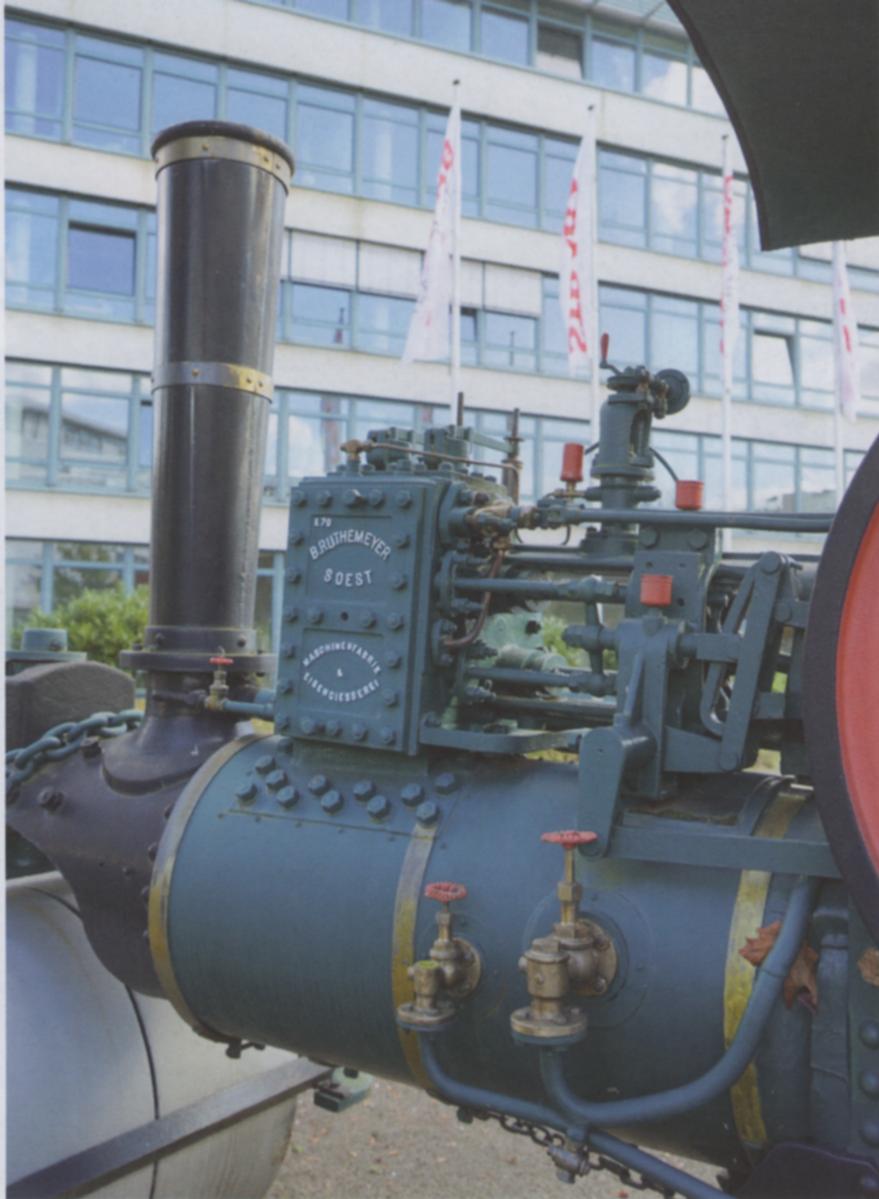
In den Antriebsrädern sind bereits massive gusseiserne Gewichte eingefügt, um den Nachteil der Leichtigkeit der Maschine bei der Arbeit zu mindern. War die Walze danach immer noch zu leicht? Zu leicht für ihre Aufgaben?

Geriet sie deshalb in die Vergessenheit des Ruhestands? Die Fabriknummer 648 aus 1929 müsste ansonsten eigentlich auf ein sehr arbeitsreiches Leben bis weit in den Krieg hinein deuten. Aber dem scheint nicht so zu sein. Der Typ dieser Ruthemeyer-Dampfwalze folgt dem frühen Vorbild der Firma Burrell mit ihrem patentierten Einkurbel-Verbundsystem.

Da zum 1. Weltkrieg sich alle englischen Hersteller aus Deutschland verabschieden mussten, baute die Firma Ruthemeyer aus Soest diesen Maschinentyp und andere einfach bis in die 50er-Jahre weiter.

Als ich Anfang 2000 der leichten Ruth mal wieder einen Kurzbesuch am alten Standort abstatten wollte, war diese verschwunden. Auskunft darüber konnte ich erst nach mehreren erfolglosen Versuchen bekommen. Und danach begleitete mich jemand zur Inspektion zum neuen Maschinenstandort, von der Öffentlichkeit abgeschirmt auf dem weitläufigen Firmengelände.

Die allerletzte bekannte, mit 11 Tonnen ebenfalls leichte Ruthemeyer-Dampfwalze, Nr. 852 aus dem Jahr 1953 – eine Wallis und Stevenson Kopie Typ Advance (Fortschritt) mit 2 Hochdruckzylindern und kleinen, fast unsichtbaren Schwungrädern. Die Maschine steht in sehr ordentlichem



Zustand noch heute vor dem ehemaligen Betriebsgelände der Firma in Soest.

Nur noch selten werden öffentlich derartige Geräte aus sicherheitsbedingten, gesetzlichen Gründen ausgestellt. Ist das unsere neue Zeit?

Und noch eine andere verbliebene Dampfwalze gibt es in Köln bei der ehemaligen Firma von der Wetteren! So war der erste Tipp eines Strabag-Mitarbeiters. Standort nah am Rhein in Köln-Deutz! Diese Walze stand allerdings ebenfalls schon seit Anfang der frühen 90er-Jahre auf der



Dampfdetektiv-Gündling-Liste! Also, nichts wie direkt hin! Die Firma war nur ein Katzensprung entfernt, doch der Kontakt zu den Verantwortlichen erforderte wie so oft – Geduld.

Fotos, so eröffnete mir der Sachbearbeiter bereits vor der Besichtigung, dürften keine gemacht werden. Doch er führte mich glücklicherweise zu einem Schuppen, in dem neben vielen anderen Utensilien in einer dunklen Ecke das gute Stück fast begraben unter anderen Altertümern ruhte.

Es ist eine nie zuvor gesehene Lamprecht-Dampfwalze aus dem ehemals deutschen Jauer in Schlesien, und sie lachte mir verschämt blinzeln aus der Lichtarmut entgegen! Ein erhaltenes Unikat! Vormalig firmierte der Hersteller unter Eisengießerei und Maschinenfabrik H. Jaensch gleichenorts, Bezirk Liegnitz.

Gemäß Sachbearbeiterbericht kam die Dampfwalze nach dem Fall des Eisernen Vorhangs aus Radeberg Schlossmühle bei Dresden. Um die Maschine zumindest für PR-Zwecke wieder funktionsfähig zu machen, gab es einen neuen Kessel aus dem Reichsbahn-Ausbesserungswerk in Görlitz an der Neiße. Und seit 1992 lief die Dampfwalze wieder zweckgemäß in und um ihren Standort Köln-Deutz zu besonderen PR-Events, zum Beispiel zu Straßen- oder Brückeneinweihungen.

Mit Hilfe eines Feuerzeuglichtes notierte ich die Nummer mit 653 und das Baujahr 1930. Der Kessel hat der Betriebszulassung gemäß einen Wassergehalt von 450 l. Betriebsdruck war 12 bar. Der zuständige Sachbearbeiter versprach, bei der nächsten Präsentation der Walze mich einzuladen, und notierte meine Kontaktdaten.

Die Jahre vergingen meldungslos, doch plötzlich und unerwartet Ende der 90er rief mich die Firma von der Wetteren an, und man berichtete mir von einem Totalschaden durch Brand an der Lamprecht-Dampfwalze. Der Holzschuppen war ebenfalls komplett mit abgebrannt, alles Brennbares

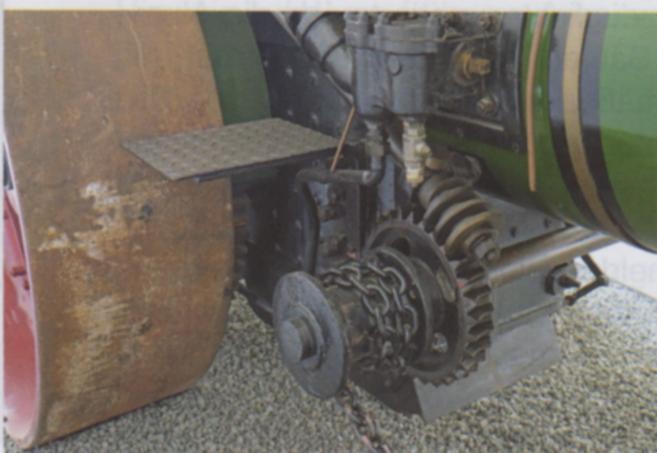


Die abgebrannte Lamprécht-Walze vor der Restaurierung.

an der Maschine und die gesamte Lackierung waren zerstört. Lediglich der hitzebeständige Lack an den dicken Schornsteinteilen glänzte noch wie zuvor. Auf meine Bitte, mir ein Foto zu schicken, kam diesmal die flinke Post mit

dem traurigen Abbild der Maschine und der Frage, ob eine Restaurierung möglich und sinnvoll sei. Auf meine dazu positive Rückantwort folgte ein Telefonat und die Bitte um Hilfe, wo in dem näheren Umkreis der Versicherungsbrandschaden an der Dampfwalze vorab geschätzt und gegebenenfalls wieder behoben werden könne. Meine Idee, mit dieser Aufgabe eine mir bekannte nahe Firma in Mühlheim an der Ruhr zu betrauen, setzte ich kurzfristig in die Tat um.

Eine Besichtigung folgte und die Firma von der Wettern entschied sich danach, die Maschine nur noch optisch restaurieren zu lassen. Die Möglichkeit zur genauen Überprüfung des Schadens am Dampfkessel nahm man erst gar nicht wahr. Die Firma entschied sich aus wirtschaftlichen Gründen dagegen. Dies mit der Befürchtung vor hohen Kosten für den nur noch PR-Vorzeigegebrauch und dem Mangel an eigenem Betriebspersonal für den Dampfbetrieb. Der letzte Walzenführer war inzwischen im Ruhestand. Den Auftrag zur optischen Restauration sicherte ich dem Mühlheimer Restaurator zu. Und etwa 2002, als ein





Dampfbetriebener Kohlensäure-Kompressor vor der Montangesellschaft in Köln-Kalk.



Dampfbetriebener Kohlensäure-Kompressor vor der Köln-Deutzer Fachhochschule.



Dampfmaschine und Kompressor der Kölner Brauerei Sünner.

dem Innenrahmen den Maschinen von Bury, durch den Dampfdom wieder Stephenson's Lokomotivverb. Altkl. www.wahrer Phoenix aus der Asche, stand die Maschine wieder im neuen alten Glanz – strahlend auf dem Werkhof. Der Retuscheur hatte wieder einmal seine Fähigkeiten insbesondere der Optikrestauration von Dampfmaschinen für Museen, Firmen und Privatleute erfolgreich unter Beweis gestellt. Seit einigen Jahren gehört die Firma von der Wetterern zur Strabag.

Die Lamprecht-Walze steht auch von außen gut sichtbar hinter Glas beim Empfang der Firma nahe am Rhein etwas schräg rheinaufwärts gegenüber den drei Kranhäusern in Deutz. Auch bei meinem letzten Fotobesuch vor einigen Jahren war man dort sehr freundlich und empfing mich wohlwollend, helfend zwecks genauer Inspektion der Walze und zum erneuten Fotoshooting in Digital.

Eine andersartige stationäre liegende Einzylinderdampfmaschine ruht seit 130 Jahren in der Kölner Brauerei

Sünner und wartet immer noch auf ihre erneute Inbetriebnahme inklusive des Kohlensäure- und Kältekompressors oder auch gern auf interessierte Leser! Einfach mal vorbeischaun!

Beide Maschinen dort wurden von der Maschinenfabrik Germania (vormals J. S. Schwalbe und Sohn) in Chemnitz hergestellt. Antriebsmaschine Nr. 543 aus 1889; der auf der Kurbelwelle angeflanschte Kohlensäurekompressor der gleichen Firma Nr. 140 aus 1890.

Kompressoren für die Kältemittel nach dem Linde-Verfahren waren ab etwa 1890 die industrielle Vorbedingung für die Lagerfähigkeit des Kölsch während der wärmeren Jahreszeiten. Davor konnte nur mittels im Winter geernteter Eisstangen gekühlt werden.

Und noch zwei Kohlensäurekompressoren mit Dampftrieb liegen vor der Köln-Deutzer Fachhochschule sowie der Montangesellschaft in Köln-Kalk aus 1922, welche 60 Jahre lang in Betrieb waren. Vermutlich arbeiteten beide Geräte im Ensemble bei der Chemischen Fabrik in Kalk. Erzeugnisse der beiden Demag-Duisburg-Maschinen waren je Stück und Stunde 2.500 Kubikmeter Kohlensäuregas und in 60 Jahren in Summe 8 Millionen Tonnen Soda. Ja, und zu guter Letzt gelangten vor kurzer Zeit zu meiner Überraschung ein paar Schwarzweißfotos aus Köln mit 2 Dampfwalzen der Firma Strabag bei mir auf den Tisch. Und genau eine Walze davon, die hintere, gleiches Modell wie die Ruthemeyer Nummer 648, mit der gleichen Kette auf die gleiche, seltsame Art um den Walzenstock geschlungen. Vergleichen Sie die Fotos!

Sofort griff ich zur Lupe und erkannte, dass es sich hierbei um den gleichen Typ der Ruthemeyer-Dampfwalze Nummer 648 handelte. Verschiedene Versuche, bei Be-

Schwarzweißfoto mit der Ruthemeyer Nummer 648 bei einem Brückenbelastungstest.



kannten aus Köln den Standort der Brücke zu erfahren, schlugen ausnahmslos fehl. Anhand der Kleidung der auf dem Foto abgebildeten Personen scheint ersichtlich, dass dieser Brückenbelastungstest mit zwei massigen Dampfwalzen nach dem Krieg wohl Mitte der 50er-Jahre durchgeführt wurde. Sicherlich wollte man die Tragfähigkeit der Brückenkonstruktion nach kriegsbedingten Schäden unter Last überprüfen. Die andere Dampfwalze vorn im Bild ist ebenfalls eine Ruthemeyer. Allerdings der Nachfolgetyp Advance, der eine Kopie der Wallis-und-Stevenson-Dampfwalze, GB, ist, die ebenfalls seit Mitte der 20er-Jahre mit 2 Hochdruckzylindern und ohne groß sichtbare Schwungräder im Vertrieb war. Dieser Walzentyp war bei Ortswechseln äußerst schnell und sollte hauptsächlich Stehwellen im Asphalt beseitigen.

Nun wie immer der erbetene Tribut meiner stets unerschöpflichen Dampfneugier: Welcher Leser des *Journal Dampf & Heißluft* kann dazu etwas sagen bzw. hat weitere Fotos oder kennt den Ort? Gibt es unter den Lesern womöglich noch Zeitzeugen? Die Brücke ist allerdings inzwischen sicher lange erneuert worden. Vermutlich auch den abdampfscheuen Oberleitungen zuliebe. Wie schon beklagt; die neue Zeit, oder?

www.feflo.d

Fotos: Busso Hennecke

Anzeigen

Hotel für Eisenbahner in Wernigerode

Der Treffpunkt für Dampfbahnfreunde.

Mit Blick auf das Betriebswerk der Schmalspurbahn!

www.hotel-altora.de

Hotel Altora, Bahnhofstrasse 24, 38855 Wernigerode/Harz
Tel. 03943-40995-100 Täglich Dampfbetrieb!!

www.LiveSteamService.com

Guss + Laserteile für Dampflok 5" u. 7 1/4"

eMail: gartenbahnen@livesteamservice.com