



*Totale der Pflugmaschine von rechts; am Rande des Daches noch schwach zu erkennen: der Schriftzug Ottomeyer; unter dem Kessel die Trommel für das Zugseil; Pflugmaschinen wurden immer paarweise geliefert; ein Abgang des Zugseiles jeweils pro Maschine einmal nach rechts und die zweite Maschine nach links.*

Busso Hennecke – [www.feflo.de](http://www.feflo.de)

# DER LETZTE NOCH AKTIV DAMPFENDE PFLUGDINOSAURIER UND DIE FAHRENDE DAMPFWALZE MIT DER ROLLENDEN TREPPE!

**I**n Süddeutschland etwa mittig zwischen den Städten Stuttgart, Schwäbisch Gmünd und Schwäbisch Hall liegt in einer naturbelassenen Großlandschaft der kleine Weiler Eschach-Seifertshofen. Bereits die letzten Hundert Kilometer von Düsseldorf zum Veranstaltungsort waren ein kleines, aber feines Abenteuer. Allerdings eines, das ich nicht missen möchte.

Von der Veranstaltung am Museum von Eugen Kiemele und Sohn, jeweils am letzten Wochenende im August, hatte ich bereits seit Jahrzehnten gehört. Der Termin allerdings, früher parallel und seit einigen Jahren zeitlich kurz nach Dorset, war immer wieder ein gewichtiges Hindernis für mich. Doch 2019 war es endlich so weit: Der Veranstaltungsort direkt neben dem riesigen Museum und die

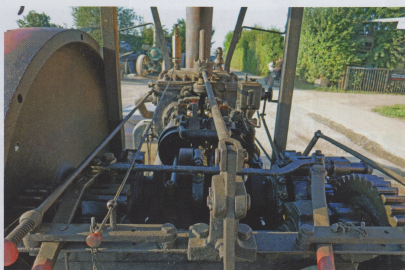
große Außenfläche, auf der anderen Seite inmitten einer Hochfläche von grünen Wiesen eingefriedet, erinnerten mich stark an Schleswig-Holstein. Die Bereiche zwischen den Hecken waren, so weit das Auge reichte, zu Gratis-Parkflächen anlässlich der Veranstaltung umgewidmet.

Der Eingang zum Festgelände direkt neben dem Museum war schon eine reale, anspruchsvolle Augenweide für den Technifan. In ordnungsfreier Weise standen, schwebten und lagen leichte bis überschwere historische Zeugen der Maschinenkultur überall sichtbar als PR-Maßnahme großzügig ausgebreitet.

Es war, wie es immer bei Sammlern ist: Mit der Zeit und den neuen Objekten bedurfte es stetig mehr der platzsparenden Einordnung der zusammengetragenen



Zustand des Ottomeyer-Pflugmaschinen-Führerstandes in der Anheizphase; Federhebel ist die Umsteuerung; links daneben die Dampfregulierung; Spannungsanzeiger wegen der Erschütterungen während des Betriebes im sicheren Federrahmen.



Walze: Roter Knopf ganz links ist das Anfahrventil; rechts daneben rot das Pfeilventil; rechts vorne mit Ratsche und Handkurbel der Öler.



Gut zu sehen die Treppe; erste Stufe unten rechts am Tender; die gewichtsbelasteten Abstreifer am Hinterrad; der große Werkzeugkasten hinten am Tender; das Feuerbesteck und die sicher nachträglich angebrachte Anhängerkupplung.



Der Dampfhebel hier im Still der Lokomotiven; der Wasserstandsanzeiger mit seinen Hähnen; die beiden roten Hebel oben rücken wechselseitig das Getriebe ein; das Manometer mit der leicht reduzierten ebenfalls rot gekennzeichneten Höchstdruckanzeige von 10 statt 12 bar.



Fabricschild Baujahr 1931; zulässige Dampfspannung 12 bar; Kessel-Nummer 2173 neben der Feuerlochtür; zu deren Bedienung dient die Kette.

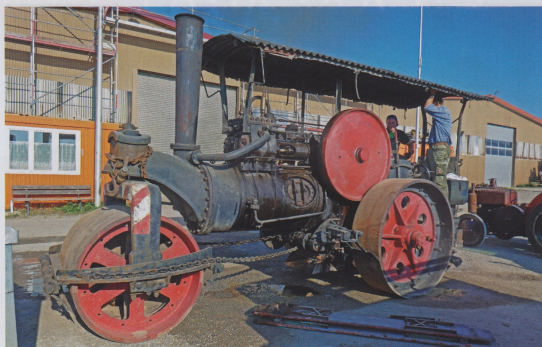


Der holzgefederte originale Fahrersitz mit Rückenlehne und darunter das obere Treppenpodest.

Neuheiten! Das bereits 36. Seifertshofener Lanz-Bulldog- und Dampffestival nahe am schwäbischen Bauern- und Technikmuseum sprengte alle meine großen Erwartungen. Festzettel, Bewirtungen jeder Art, gewerbliche und private Verkaufsstände, Musik und Lautsprecheranlagen auf dem riesigen topfebenen Feld standen Veranstaltungen in Großbritannien in kleinster Weise nach.

In der Mitte des Feldes – wie in Dorset – war eine große Veranstaltungsarena, auf der nach und nach die einzelnen Sammlersparten betriebsfähig vorgestellt und aktiv in Funktion vorgeführt wurden. Als Besonderheiten in meinem Spektrum glänzten die Dampf-, Panzer- und Militärfahrzeuge-Shows, plus über 1.500 Oldtimer wie Schlepper, Autos und Motorräder usw. Alles, was man sich denken kann! Genau wie in Großbritannien zeigten sich zudem auch bei Eugen Kiemle keinerlei Berührungängste mit dem Thema Techniken unserer jüngeren Vergangenheit von vor etwa 75 Jahren und früher.

Die Themen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, Militärfahrzeuge und natürlich die Thematik und Funktion der Straßendampf- und Felddampfmaschinen spielten dabei



*Simmering-Dampfwalze im Morgenlicht; gut zu sehen das Abdampfrohr vom Zylinderblock zum Schornstein; das große Mannloch zur Reinigung und Inspektion; die gegossenen Räder vorn und hinten; der Werkzeugkasten am Tender; der Zylinderblock mit Hoch- und Niederdruckzylindern.*



*Die rechte Seite der Walze zeigt: Es handelt sich um eine 4-Wellenmaschine; dies ist gut, da der untere Teil des Kreuzkopfes bei Vorwärtsfahrt belastet wird und sich dort das Maschinenöl verschleißmindernd sammelt; hierbei dreht das Schwungrad gegen die Fahrtrichtung! Zu beachten ist außerdem die gute Konstruktion der Lenkschnecke im großen Ölbad vor dem Hinterrad; denn Dampfwalzen sind in der Regel bei minderen Geschwindigkeiten schwierig kraftsparend zu lenken ...*

die tragende Rolle, die ihr kulturhistorisch zusteht. Im großen Halbkreis um die Arena hatten sich der Stationärdampf, andere stationäre Maschinen, Restaurationsprojekte und Sammlerraritäten versammelt.

Der riesige Technik- und Devotionalien-Flohmarkt für historisch interessierte Sammler beanspruchte den verbleibenden Restkreis. Zum Teil vermischte es sich auch. Zusätzlich gab es einen Vergnügungspark und ein Sondertreffen der Opel-, Unimog- und Stationärmotoren. Modelle der Fahrzeuge allerdings, mit Dampf- oder Explosionsmotoren-Antrieb, und die Teilnahme von ausländischen Ausstellern kamen mir nicht unter die Augen. Im und direkt am Museum war dauerhaft alles eng versammelt, was man so irgendwie aufbewahren könnte: Flugzeuge, Schiffsmotorantriebe, riesige Lokomotiven von der 01 bis zur Feldbahn, Schienenhänger aller

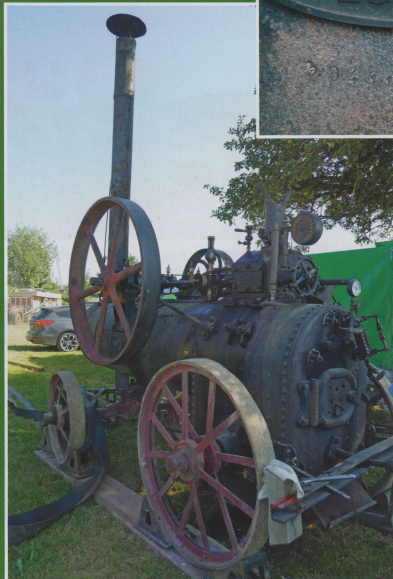
Art, ein Starfighter, dutzende von unterschiedlichen Diesel-Walzen, Flak-Geschütze, Panzer, fahrbare Holz-Sägemaschinen, Acker- und Pflugspezialitäten, Haushaltgeräte jeder Art, Bergungsgeräte, Brückenleger, Panzerräumfahrzeuge, eine Zahnarztpraxis in einem Container, ein Dampfkran der Bundesbahn, Hubschrauber, riesige stationäre Dampfmaschinen für Fabriken und schon am Eingang deren Einzelteile wie Schwungräder aller Größenklassen, mehrere Kettenräder, eines vom Sohn selbst vorgeführt, Raketenwerfer, militärische Schwimmwagen und Spähpanzer, einfach alles, was er irgendwann einmal gearbeitet und geschafft hatte.

Es wird von hier behauptet, dass unter Dach und Fach im Museum 90 % der möglichen Sammlungsgebiete aller Größen gezeigt werden. Um all die gesammelten Gegenstände allzeit in feinem Zustand vorzustellen, wären sicher Tausende von Mitarbeitern dauerhaft beschäftigt. Dies umgelegt auf die Eintrittsgelder, würden jene in astronomische Bereiche entgleiten! Die Maschinenzustände sollte der verwöhnte Besucher allerdings wohlwollend für unsere Szene tolerieren. Und schön, dass wenigstens die herausragenden Museumsexponate überhaupt noch aktiv unter Dampf vorgestellt werden konnten! Oder? Und die Frage, wie lange noch, wagt niemand, auch ich nicht, zu stellen – also dann schnell weiter. Nichts was hin: Ende August 2020 nach Eschach-Seifertshofen!

Für mich hat sich lange ergeben, dass ganz besonders der frühestmögliche Besuch einer Dampfveranstaltung der absolut sinnvollste ist. Da ist es noch nicht so überlaufen,

die Fotograferfelder sind noch frei und gut überschaubar und die Maschinen beim Anheizen während der Vorbereitungsphase einzeln gut sichtbar. Und so war es natürlich auch in Eschach-Seifertshofen: Morgens früh um 10 Uhr öffnete die Kasse mit moderatem Eintritt und der Einlass der Fans begann.

Zuerst besuchte ich einen der letzten vier riesigen Ottomeyer-Dampfpflüge aus der Mitte der Fünfziger, der als einziger bis heutzutage noch regelmäßig aktiv ist. Zu Betriebszeiten erreichte so eine Pflugmaschine geheizt mit Anthrazitkohle aus Ibbenbühren dauerhaft satte 480 PS mit ihren zwei Hochdruckzylindern. Bei den Tiefpflügen Typ Mammut zerrten also auf jeder Seite zwei Maschinen parallel mit zusammen fast 1.000 PS zwei Meter tief durch das Groß-Hesepor Moor zur Ödland-Kultivierung bis Mitte der Sechziger! Dies war der sichere Tod auch



Das Ergebnis der Suche nach der Fabriknummer ergab 30411.

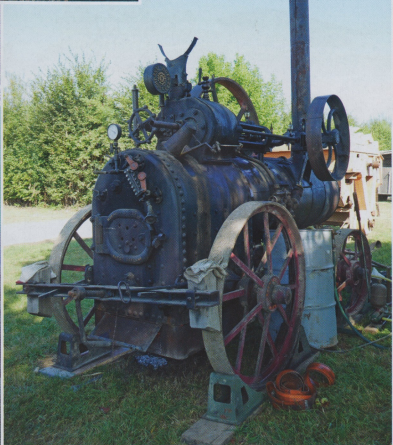


Bild links: Die Lokomobile Hofherr und Schrantz; unten rechts die simple, spindelgesteuerte Handbremse mit Holzklötzen; über dem Hinterrad eines der kleinen Mannlöcher; vor dem Sicherheitsventil die handbetätigte Pfeife; vor dem kleinen Schwungrad die selbsttätige Drehzahljustierung der Maschine per Fliehkraftregler; hinter dem Manometer ein kleiner Probekahn zur Vermeidung und Prüfung der Überfüllung des Dampfkessels.

Bild rechts: Die Lokomobile wurde vor einigen Jahrzehnten piekfein restauriert von Robert Planitz aus Kirchheim/Teck; ausgestattet mit zwei verschiedenen großen Schwungrädern zur Anpassung des Abtriebs bei Gerätewechsel.

vieler massiver unterirdischer Findlinge durch die vier Kraftprotze und das leidgeprüfte Zugseil, wie Augenzeugen glaubhaft versicherten!

Die Kessel dieser Dampfpflüge wurden bei der Firma Henschel nach Plänen von Wilhelm Ottomeyer konzipiert und für einen Dampfdruck von 20 bar gebaut. Es waren insgesamt nur vier Stück an der Zahl für diesen besonderen Zweck. Da die Maschinenseiten beim Pflügen jeweils im Wechsel arbeiten, konnten die Kessel wegen der Ruhezeiten leistungsmäßig etwas kleiner als bei Dauerbetrieb ausgelegt werden. Dies waren bis dato die größten und stärksten Straßen-, Feld- und Dampfdinosaurier auf der gesamten Welt. Bravo auch heute noch: Wilhelm Ottomeyer aus Bad Pyrmont! Der diesbezügliche Henschel-Kessel, am Veranstaltungsort leicht reduziert für einen sicheren TÜV-zertifizierten

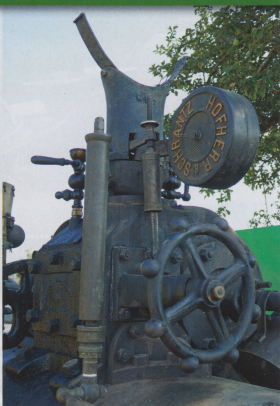
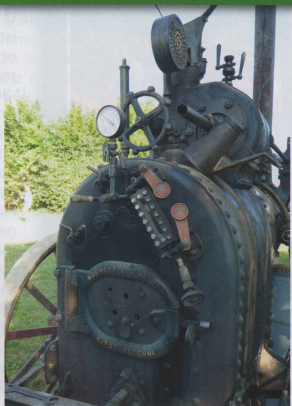


Bild links: Gut zu sehen sind Manometer und Wasserstandsanzeiger; rechts daneben das Hilfsventil zum Einfüllen von Zylinderöl in den druckbelasteten Schieberkasten; die gute und feine Regelung der Dampfzufuhr erfolgt gefühlvoll über das kleine Steuerrad ähnlich dem eines Schiffes; links über der Feuertür der Zischhahn zur Überprüfung des Wasserstandes bei Ausfall der gläsernen Anzeige!

Bild rechts: Hinter dem Bedienungsrad der Dampfregelung das kleine Sicherheitsventil mit justierbarer Handeinstellung! Links daneben die Dampfpeife; oben auf dem Dampfzylinder das gewichtbelastete Sicherheitsventil.



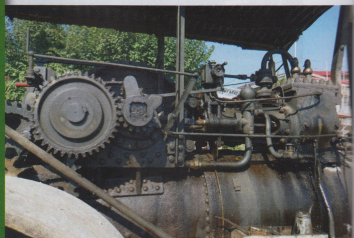
Eine der vier stärksten Dampffluglokomobile der Welt, gebaut von Ottomeyer/Henschel! Gut zu sehen: Es handelt sich um eine fortschrittliche 4-Wellenmaschine; oben auf dem Kessel die gekapselte Dampfmaschine; vor dem Zylinderblock die beiden Sicherheitsventile; hinter dem Block oben der Bosch-Oler mit seinen diversen Fernleitungen; hinter dem Schornstein die kleine Pleife zur Verstädtigung auf dem Feld unter dem Maschinenpaar auf der anderen Seite des zu bearbeitenden Feldes! Ganz vorne ein kleiner Werkzeugkasten.



Die Simmering-Dampfwalze von rechts vorn im antiquarisch-zeitgemäßen Betriebszustand.



Nahblick auf die Antriebsmaschine der Ottomeyer.



Seitenstudie der Walze: gut sichtbar die oben angebrachte Wasserpumpe mit Windkessel sowie die zuvor nie gesehene Bauart der zwei Sicherheitsventile auf dem Zylinder und das Dampfregelventil vor dem halbkreisförmigen Zudampfrohr. Die oberste Z-förmige Stange dient der Steuerung der Zischhähne.

nen-Nummer 5183. Diese dort auf der Hin- oder Rückfahrt oder als kleinen Umweg zu besuchen, lohnt sich; es ist nicht zu weit vom Veranstaltungsort! Das zweite Paar, herausragend restauriert, mit der Nummer 5185 und -86 steht im Museum Groß-Hesepe im Emsland nahe der Autobahn 31. Auch diese Museen sind sehr anzuraten.

Als Nächstes ging mein Augenmerk auf die zuvor nie gesehene Simmering-Dampfwalze aus Österreich, die ebenfalls sicher schon weit bessere Tage gesehen hatte, aber – und dies zählte – unter Dampf auch noch aktiv war. Natürlich spiegelten Arbeitsmaschinen wie Dampfwalzen einst den Stolz der Walzenführer. Jede freie Minute wurde geschmiert, geölt und per Ölläppchen die gesamte Maschine gereinigt. Als Dach fungierte eine Wellblech-Konstruktion. Auch der Antriebsbereich, ich mag es kaum angeben, war eine kleine Ölsardine. Fabriknummer 2173 aus 1931. Höchstzulässige Dampfspannung 12 bar. Alle Walzenräder sind voll gegossen, die vorderen sind wegen der besseren Lenkbarkeit natürlich zweigeteilt. Als gemütliche Besonderheit der Maschine, kurz nach der kaiserlichen Donaunamarchie, zeigte sich hinten rechts eine komplette Treppe mit eisernem Geländer zu einem kleinen Podest, auf dem während der Arbeitszeiten der Walzenführer auf einem komfortablen holzgepolsterten

Dampfdruck von 15 bar, trägt die Nummer 263 aus 1957 aus Kassel.

An diversen Stellen gab es Durchrostungen, aus dem gekapselten Triebwerk gab es beidseitig leichten Ölverlust. Vielerlei optische Beschädigungen minderten den Gesamteindruck. Als Energieträger funktionierte sinnvollerweise überall kesselschonendes Trockenholz. Aber trotzdem, eines sei hochlobend festgehalten, der Betrieb dieser Maschine unter Dampf fasziniert absolut sicher jeden Dampffreak, sei es ober- oder unterhalb des Äquators! Die ehemalige Partnermaschine dieses Dampffluges steht im Museum Sinsheim unter der Ottomeyer-Maschi-

de geschmiert, geölt und per Ölläppchen die gesamte Maschine gereinigt. Als Dach fungierte eine Wellblech-Konstruktion. Auch der Antriebsbereich, ich mag es kaum angeben, war eine kleine Ölsardine. Fabriknummer 2173 aus 1931. Höchstzulässige Dampfspannung 12 bar. Alle Walzenräder sind voll gegossen, die vorderen sind wegen der besseren Lenkbarkeit natürlich zweigeteilt. Als gemütliche Besonderheit der Maschine, kurz nach der kaiserlichen Donaunamarchie, zeigte sich hinten rechts eine komplette Treppe mit eisernem Geländer zu einem kleinen Podest, auf dem während der Arbeitszeiten der Walzenführer auf einem komfortablen holzgepolsterten



*Betrieb aller Dampfmaschinen im Museum mit kesselschonendem Brennholz.*

Sessel mit Lehne am Lenkrad saß und die Maschine beherrschte. Die Walzen-Heraufkletterei mit allen Händen und Füßen, an verlängerten Handgriffen und Fußstützen am Tender oder oberhalb davon seitlich, hatte hier zumindest ein gutes und sicheres Ende! Ob der Grund für diese Sonderkonstruktion dieser rollenden Treppe die Arbeitssicherheit, die Gemütlichkeit oder beides war, ist unbekannt. Sie war aber wirkungsvoll. Andererseits beinhalten die zwölf Stunden Arbeitsherumsteherei auf einer nicht selten vibrierenden Dampfwalze in teergeschwängelter, karzinogener Umgebung ganz sicher keinen lebensverlängernden Kuraufenthalt.

Zwei weitere bautartige etwas frühere Simmering-Walzen mit den Nummern 2145 und -46 sind noch in Österreich bekannt, eine davon in Salzburg und eine in Sankt Pölten. Auch diese tragen das Merkmal der per Dampf fahrenden Rolltreppe, und es sind alle mit einem Zylinder-Verbund-Triebwerk an doppelt gekröpfter, selbststarker Kurbelwelle ausgestattet.

Am Rande neben der Arena dampfte noch eine Hofherr- und-Schrantz-Lokomobile aus 1907, eine reife Einzylinder-Maschine, bei der bis dato die Fabriknummer unbekannt war. Diese Maschine wurde vor vielen Jahren von dem bekannten Ultra-Restaurateur und Maschinenfreund Robert Planitz, der mit mir die Ausstellung besuchte, sorgsam restauriert und mit 1 A plus abgeliefert. Die Maschinennummer war, wie er mir erklärte, allerdings verschollen. Auf der Kesselhinterwand war die Verkaufsfirmenplakette aus einem mir unbekanntem Land aus Osteuropa befestigt. Meine Bitte an den Maschinenführer, mir einmal einen Schaber oder scharfen Schraubenzieher auszuhändigen, um die Fabriknummer zu suchen, stieß auf dessen Verwunderung. Er folgte jedoch meinem Vorschlag und brachte sogar ebenfalls eine Drahtbürste mit. Nach wenigen Minuten Reinigungsarbeit zeigte sich der

Erfolg und die Maschinennummer mit 30411. Rechts daneben war noch eine schwache Punze der Abnahmestelle. Und diese hohe Nummer zeigte mir im ETER, dass diese Maschine in Wirklichkeit eine des österreichisch-britischen Firmenzusammenschlusses Hofherr-Schrantz-Clayton-Shuttleworth ist. Dazu passend steht bei einem Sammler in Süddeutschland die Lokomobile mit der Nummer 27510 aus 1886!

ETER ist die Abkürzung für European Traction Engine Register, für ein Buch, welches alle zehn Jahre in England mit den Daten der Straßendampfmaschinen auf dem europäischen Kontinent stets aktualisiert von wenigen Engagierten gedruckt wird. Für das Mutterland England und Irland gibt es ein gleiches unter dem Titel The Traction Engine Register. Leser des *Journals Dampf & Heißluft* mögen sich zur Information bei Kaufinteresse natürlich gern bei mir melden.

Im Innenraum des Seifertshofener Museums stand noch im Halbdunkel eine Dampfwalze der Firma Maschinenfabrik und Eisengießerei Theodor Ohl aus Limburg an der Lahn. Theodor Ohl gab für die Maschine seine eigene Nummer 105 aus 1903 an. Eine andere noch sehr aktive Dampfwalze dieser Firma ist in Großauheim beheimatet. Insgesamt sind noch fünf Ohl-Dampfwalzen dieser Firma in Deutschland bekannt.

Davon ist leider eine andere Theodor-Ohl-Maschine gleicher Bauart mit der Nummer 192 und einem Ersatzkessel der Firma Jung leider seit einiger Zeit verschollen. Kann bitte bei deren Wiederfindung durch einen aufgeweckten Leser des *Journals Dampf & Heißluft* geholfen werden? Theodor Ohl war allerdings nicht der Erbauer dieser Maschinen, sondern kaufte seine Geräte bei der englischen Firma Charles Burrell. All seine Dampfwalzen waren Einkurbelverbundmaschinen, deren Bau sich die Firma Burrell bereits 1890 patentieren ließ. Genauso wie