

04
2020

ISSN 1616-9298
€ 8,50 [D] € 9,20 [A]
€ 9,40 [EU] sfr 15,30
E 54336

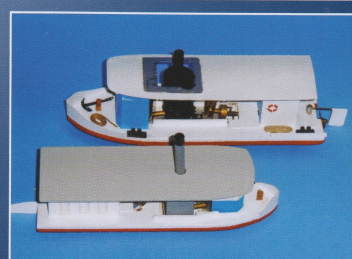
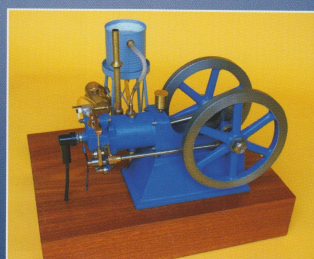
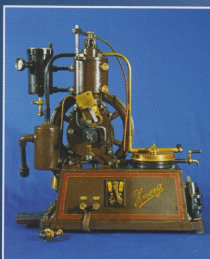
Journal
Dampf & Heißluft

Journal Dampf Heißluft

MAGAZIN FÜR
MODELLBAUER UND
NOSTALGIE-FANS



McLaren Monster



04
4 195433 608506

► „Made in Germany“ - Bischoff ► Stirlingmotor SM 34
► The Wyvers Gas/Petrol Engine - ein Viertakt-Verbrenner ► Ungliche Schwestern

STRASSENDAMPF

Unter dem neuen Besitzer wurde 2017 erst mal die Seitenlackierung des Daches unkenntlich gemacht.



Busso Hennecke

McLAREN: Die massive M

Nein nein nein – keine Angst – verehrte Leser – dies ist nicht das 31. Automagazin mit einem alljährlich 14-tägigen aktuellen Bericht über die Formel Eins! Dies ist etwas ganz Besonderes – Ihr unersetzliches *Journal Dampf & Heißluft* mit einem Artikel über DAS wiederauferstandene UNIKAT einer großen, schweren und starken Straßendampflokomotive, die 2010 im Heimatland der Dampfkraft mit der Hilfe von einigen durchsetzungsstarken, tatkräftigen Männern wieder auf die aktiven Räder, die die Dampfwelt in Großbritannien bedeutet, gestellt wurde.

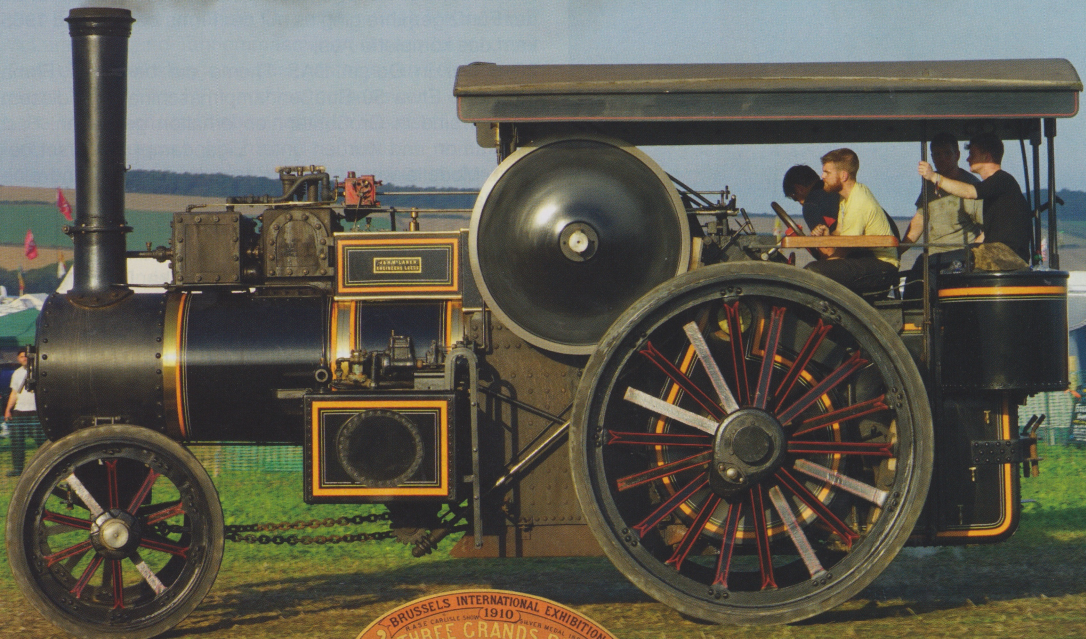
Zu jeder Veranstaltung in Dorset gibt es ein ganz besonderes Thema. Nachdem im Jahr 2000 die Firma Burrell mit ihren schweren Maschinen im Vordergrund stand, hatten sich die Besitzer von McLaren für 2010 eine Veranstaltung mit ihrer Lieblingsmarke gewünscht.

Selbst aus Neuseeland und Australien kamen die Teilnehmer über den Teich zur Sonderveranstaltung. Das Science Museum in London trug die Nummer 112 Em-



Maschine von hinten links und der O.K.-Handschlag nach den ersten Runden im heiligen Dorset.

Das Abendlicht verstärkt die lackierten Gelb- und Goldtöne der Firma McLaren. Jede Firma in Großbritannien hatte ihre in Breite, Zwischenraum und Farbe eigenständige Lackierung und Linienführung sowie Schornsteinkrone!



Das stolze Logo der Firma McLaren.

Monster-Mucki-Maschine

press von „Indien“ aus ihrer Reserveausstellung dazu bei. Kurze Geschichte: 1876 wurde die Firma von John und Henry McLaren gegründet. Die hauptsächliche Produktion ging auf Straßenzugmaschinen und Pflugmaschinen. Die Auslieferungen begannen nach einem Jahr. Kurze Zeit später begann auch das Exportgeschäft bis hin nach Sansibar. Damit alles seinen richtigen Weg ging, nahmen die Besitzer persönlich die Einarbeitung jeweils am Einsatzort in ihre eigenen Hände. 1890 gab es bereits ein Auslieferungslager in Neuseeland. Hauptarbeit auf den Straßen dort, die keine realen Straßen beinhalteten, war der riesige Transport von Wolle in Neuseeland und Australien. 240 Ballen wurden von einer einzigen Maschine über die Wege lanciert. 13 Pferde schafften jeweils nur 24 Ballen!

Blick über die Maschinenmechanik und den ersten zwei Wellen: mittig die Treibstange mit massiven ausgewuchten Wangen; unten im Bild der beidhändige Hebel für die Dampfregelung; vorn der mechanische Öler; davor die Sirene; rechts daneben die Sicherheitsventile; die lange Bedienstange links neben der Dampfregelungsstange beinhaltet die Möglichkeit, bei besonderem Kraft- oder Startbedarf Hochdruckdampf auf den Niederdruckzylinder zu geben.





Früh am Morgen die Maschine von vorn rechts. Im Radcenter gut sichtbar die noch fehlende abgenommene Staubkappe auf der Achse am gefressenen rechten Vorderrad.

Die Pflugmaschinen von McLaren arbeiteten als Besonderheit ohne Seile mit direktem Zug der Pflugscharen. Hierbei gewannen sie viele erste Preise auf den großen Ausstellungen dieser Zeit. Im Ersten Weltkrieg gingen die starken McLaren-Maschinen auch in den Krieg nach Südafrika. Ab 1920 verlangsamte sich die Produktion. Die Pflugmaschinen nutzten statt Dampfantrieb Petroleum-

motoren. Ab 1926 wurden diese durch Dieselmotoren der Firma Daimler-Benz, in Lizenz hergestellt, ersetzt. Ende der Fünfzigerjahre ging es mit der Firma bergab und 1965 kam das komplette Aus.

2010 war in Dorset DAS Thema die berühmte Firma McLaren. Etwa 50 Straßendampfmaschinen mit diesem Namen sind in Großbritannien erhalten geblieben. Fast alle kamen und wurden unter Eigendampf in Dorset bewegt. Modelle waren rar. Nur jeweils eine 1:4- und eine 1:2-Maschine waren erschienen.

Und als große Besonderheit im doppelten Sinne dieser Veranstaltung gab es einen wirklichen Dampf-BIG-MAC, reimportiert aus dem fernen Südamerika. Doch wie und wann begann das alles und wie kam es zu diesem guten Ende? Im Jahre 1905 unter der Fabriknummer 897 als Einzylinder-Maschine bei der Firma Henry McLaren in Leeds wurde diese Kolonialmaschine hergestellt, getestet und verschifft.

Kolonialmaschinen sind mit einer besonders großen Feuerbüchse ausgestattet, um einfache Brennstoffe wie Stroh, Pflanzenabfälle, schnell wachsende Hölzer als Energiequelle zu nutzen. Der Brennstoff Kohle war besonders in Übersee meist zu teuer oder in manchen Gegenden absolut unerreichbar. Zudem waren diese Maschinen einfacher konstruiert, oft nur mit einem einzigen Gang versehen, weil Zeit und zusätzlich Arbeitskraft kostenmäßig kaum eine Rolle spielten.

Nach einigen Betriebsjahren verstärkte jedoch der leistungshungrige, argentinische Importeur diese Maschine, ausgerichtet auf das Brennmaterial Stroh und das

Das McLaren-Prachtstück von hinten rechts auf dem Kalkboden, der in Dorset über viele Jahrzehnte den Spitzendampf präsentieren darf!



Dreschen in der Pampa, indem er – ganz einfach – vor dem Zylinder noch einen zweiten größeren an der gleichen Treibstange ergänzte. So entstand das Unikat einer McLaren-Verbund-Tandemaschine mit ganz besonderer Kraft, einer Treibstange und der gesteigerten Leistung auf ganze 12 HP! Eine HP – nominal horsepower – entspricht dabei etwa sechs bis sieben heutigen Pferdestärken.

Der unübersehbare Nachteil des Umbaus in eine so schwere Tandemaschine war ganz sicher in dem Fall zu spüren, wenn das Gerät in einem der beiden absoluten Totpunkte zum Stillstand kam. Dann hilft hier auch kein weites Öffnen des Dampfreglers. Auch bei Volldruck auf beide Zylinder erfährt die Treibstange einfach absolut keinerlei Schub oder gar Drehmoment in Totpunkt! Bei der Masse des Schwungrades und dann noch, wenn die Maschine mit eingelegtem Gang in schwerem Untergrund oder am Berg zum Stehen kommt, helfen nur die richtig brutalen und wirksamen Muskelkräfte des Bedienpersonales zum Ersatz des ersten Drehimpulses des Schwungrades.

Ganz deutlich war in Dorset zu sehen, dass die Maschine meist mit einigen tapferen und starken Männern auf der Plattform gefahren wurde. Doch wie gesagt, an mit massiven funktionsfähigen Muskeln bestückten Menschen hat es in Südamerika zu Betriebszeiten sicher nie gemangelt. Und in Dorset 2010 Gott sei Dank auch nicht!

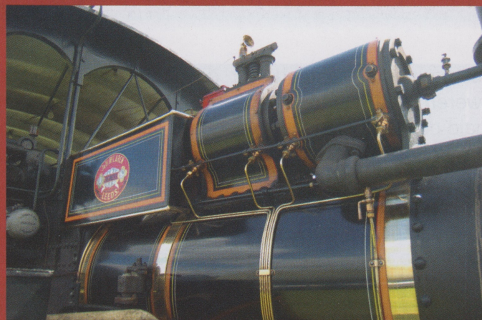
Viele Jahrzehnte der fruchtbaren Dampfarbeit vergingen in Argentinien, am Ende weitere viele Jahrzehnte danach bestand das traurige Überbleibsel dieser Straßenlokomotive langsam, aber sicher nur noch aus einem verrotteten Kesselrest und natürlich den massiven Zylindern als untransportable, schwere Krönung auf dem Altmetallhaufen. Die renommierte Firma Preston nahe der Hafenstadt Dover in Großbritannien bekam Wind von dem Schrottteil und kannte natürlich die englische Mentalität der restaurationsfreudigen und -hungrigen Dampfliebhaber. Preston importierte die Überreste und bot sie 2004 auf dem Markt in der Zeitschrift OLD GLORY an. John Atkinson, Mitglied einer berühmten Dampffamilie, war sicher sehr fasziniert von dem fast leeren Konzept der einzigen Tandemaschine der Firma McLaren. Er erwarb sie und kümmerte sich in aller Ruhe um die Zeichnungen dieser Maschine im Archiv in Leeds. Danach ging es viel in seiner Eigenarbeit,

aber natürlich auch mit einigen anderen schwer zu packenden Freunden ans Werk, wie zum Beispiel Sam Henwood. Ihr vorbildhaftes Motto war: „Es ist nur absolut richtig gut, was man real denn tut!“

Das rechte Hinterrad der Straßenlokomotive. Dahinter liegend die zwei letzten Wellen der Vier-Wellenmaschine und den Urkräfte gewohnten Zahnradern.



Hier fehlt die Dampfspeisepumpe noch und ein Einspeiseventil am Kessel ist sichtbar. Die Dampfversorgung der Sirene erfolgt sicher der Regelmöglichkeit zuliebe aus dem teilentspannten Abdampf des Hochdruckzylinders!



Zylinderblock auf der Maschine; nach rechts mit dem dicken Abdampfrohr zum Schornstein der vordere Niederdruckzylinder; feine Verlegung der Kupferrohre der Zischhähne; unten am Dampfrohr ein kleiner Hahn vor dem Betrieb zum Ablassen von Kondensationswasser; vorn mittig im Zylinder die Verlängerung der Kolbenführung mit eigenem Ölbecher; auf dem vorderen Hochdruckzylinder oben thront das Sicherheitsventil; darüber die Sirene; unten links am Rand die Aluminiumabdeckung der kleinen Turbine des Generators für die Stromerzeugung der Beleuchtung.



Führerstandsblick: oben rechts und links die Handhebel zur Gangwahl; rechts in der Mitte senkrecht stehend der Umsteuerungs-Hebel in Neutralposition; daneben Manometer mit Druckmarkierung 200 PSI; daneben zwei Dampfahne jeweils für den Injektor und den Wasserheber. Unter dem Lenkrad der symmetrische Antrieb der dritten Welle auf beide Räder der Hinterradachse.

Die Maschine bei der Erstvorstellung 2010 vor der Feinlackierung; einer der beiden Kohlebehälter umfunktioniert zur Sitzbank für den sicheren Personentransport!



Top restaurierte McLaren von 1916.

Zurück zum Neuzustand war das Thema. Die großen, schweren, kolossalen, riesigen Zahnräder waren sicher alsbald der Tipp zu dem Namen der Maschine. Colossus war dabei die absolut passende, treffende und richtungsweisende sowie hoffnungsvolle Namensbezeichnung!

Gute 48 Monate waren der Zeitraum, der für das gesamte 3-Gang-Getriebe, den neuen Kessel, den Zusatzwassertank, die gesamten Blechteile, den Schornstein, die Rauchkammer, die riesigen Räder, Wellen und Achsen und was noch so alles zu einer Straßenlokomotive gehört, inklusive Erstlackierung nötig waren. Den speziellen Kessel lieferte die Firma Pridhams. Die übergroßen massiven Zahnräder fertigte der Spezialist Mike Horlick von der Firma Llewellyns Gears.

Die Planung, die Fertigstellung und Endabnahme in Großbritannien und den zugelassenen Kesseldruck von 200 PSI – etwa 14 bar – hat natürlich immer zeitnah ein wohlwollender Kesselinspektor und dessen ersehntes Zertifikat begleitet. 2010 war es dann bereit zur Vorstellung in der Vorstellung aller Vorstellungen auf der 44. Show in Dorset.

Diese ultramassive Maschine mit ihrem Betriebsgewicht von fast 25 t war in dieser Veranstaltung sicher der absolute Eyecatcher, das beliebteste Fotomotiv in dem Jahr, das am meisten bewunderte Modell und der größte Gesprächsstoff und das Highlight in allen Dampfmagazinen Großbritanniens Ende 2010. Am zweiten Veranstaltungstag frühmorgens um 6:00 Uhr zu meiner Lieblingsfotografiezeit unweit meines Standplatzes der aktiven Modelle nahe am Hill stand Colossus dann sehr einsam und auch noch etwas bergab! Was war wohl am späten Abend im Schutze der Dunkelheit passiert?

Erst einmal kletterte ich auf die Maschine, machte einige Fotos von oben auf den Führerstand in Richtung Schornstein und dokumentierte die nie vorher gesehenen realen Drachenzähne der Zahnräder, die Bedienungselemente, die kraftgewohnten Wellen, die Treibstange und all die vielen kleinen Zubehörteile bis hin zur Sirene. Es muss doch einen besonderen Grund gegeben haben, warum wohl Maschine in so misslicher Lage und dann noch bergab stehen gelassen wurde? Ich konnte zuerst nicht erkennen, warum! Nach mehreren Umrundungen der Maschine

fiel mir dann endlich auf, dass am rechten Vorderrad die Achskappe abmontiert war. Und das war es dann auch! Einige Stunden später bockten die Betreiber unter reger Beobachtung durch Zuschauer in aller Ruhe einseitig die Vorderachse hoch und versuchten, das drehunfreudige Vorderrad wieder mit vielen kraftvollen Händen in Drehung zu versetzen. Aber keine Chance. Manuell war es nicht zu schaffen. Auch das Versprühen von zahllosen Spraydosen brachte keine Besserung. Half da nur noch eine Stange Dynamit?

Danach ging es zur Sache: Die drei sich noch drehenden Räder auf dem Boden der Tatsachen wurden mit massiven Keilen blockiert. Der erste Gang der kalten Maschine wurde auf rückwärts eingelegt. Und ein massiver allradgetriebener leidgeprüfter Bergungstraktor mit übergroßem Erdsporn machte sich per Winde und Kette an den Speichen des Vorderrades langsam und sacht ruckelnd zu schaffen.



Voll und feinst lackierte Maschine von vorne links: Auf dem Bauchtank wurde der Wasserheber stillgelegt; dahinter eine sicher sehr verlässliche dampfbetriebene separate Speisepumpe installiert! Die beiden elektrischen Frontlampen deuten darauf hin, dass auch ein turbinengetriebener Generator die Elektrik mit Strom versorgt!



Unterwegs in Dordrecht.



McLaren 1:3 in Dordrecht, gefahren vom Schwiegersohn Stefan, gebaut von Reinhard zusammen mit seinem unvergessenen Sohn Prof. Dr. Thorsten Hampel.



Arbeitsfreudige 1:2-McLaren in Lincoln 2016. Startgewicht gut 3.000 kg.



Frank mit seinen 10 Jahren unterwegs auf der Straße in Dordrecht 2014.

Und plötzlich mit einem kleinen Knack war das Rad wieder einigermaßen frei. Es wurde demontiert und flink sorgfältig die Gleitlagerflächen überarbeitet. Danach das Vorderrad herabgelassen und die Maschine an einen horizontalen Stellplatz gezogen, angeheizt, und einige Zeit später war Sie wieder in der dampfaktiven Vorstellungswelt, die da Dorset heißt! Operation zufriedenstellend gelungen – Patient gesund. Bravo! Colossus war nun wieder absolut betriebsbereit und suchte sich kraftvoll seinen Weg – an allen Tagen. Denn in Dorset gilt nun mal immer für jeden: „The Show must go on!“

Im Jahre 2012 war die McLaren dann vollständig lackiert und nach zwei Jahren reichlich erprobt. Das kurz lahrende Vorderrad tat wie alle anderen sicher besonders gut geölt und gefettet seinen Dienst.

Ende 2016 kam es dann überraschenderweise im Herbst bei der Firma Cheffins in Großbritannien zu einer Versteigerung dieser Maschine mit einem sehr hohen Ziel, das aber leider nicht erreicht wurde.

An der Substanz der Maschine kann es nicht gelegen haben. War es das Single Crank Compound System mit den typischen zeitweiligen Startschwierigkeiten und Fahren unter Last am Berg? Anschließend ging die Straßendampflokomotive dennoch an einen neuen Besitzer zum Minderpreis! Kevin Foley aus Irland ist der starke, glückliche, unerschrockene heutige neue Eigner! Die Fotos seiner Zeit erkennt man an den namensüberschwärzten Dachseiten der Maschine.

Auf dem 50. Jubiläum in 2018 bei meinem letzten Dorsetbesuch drehte Colossus ruhig und friedlich seine Runden unter Dampf wie all die Jahre zuvor. Keine Besonderheiten. Die 52. Veranstaltung in Dorset 2020 fiel, wie auch alle anderen Dampftrreffen in Großbritannien, bedauerlicherweise der Covidkrise zum Opfer.

Wenn alle Leser des *Journals Dampf & Heißluft* uns die Daumen drücken, hat der Spuk in 2021 ein gutes Ende und die hoffentlich noch recht lange Zukunft in Dorset ist wieder gesichert!

KONVERSIONEN

Die überschwere „Heavypowerdampfwalze“ von 23 t resultiert aus einem Umbau! Konversion – wie es die Engländer nennen. Konversionen sind in Großbritannien sehr ungern gesehen! Historische Fahrzeuge sollten so vorgeführt werden, wie sie einst geliefert, in Betrieb und im Verkehr waren! Mein Freund Derek Rainer hat bereits vor Jahrzehnten eine Initiative gegründet unter dem Motto: „Eine Dampfmaschine ist nicht zum Spielen gebaut, sondern als Zeugnis der früheren Arbeit gedacht!“ Hierbei ging es speziell um den Umbau von Dampfwalzen in Kirmaschinen, Straßenlokomotiven oder Dampfzugmaschinen.

Hier bei der McLaren ist es aber eine Besonderheit, und diese Besonderheit diente nicht dem privaten Spaß oder dem Geldgewinn – sondern der Arbeit! Und das ist o.k. so! Reale Konversionen findet man insbesondere in den Niederlanden und in Deutschland! Gebaut 1910 als Zugmaschine im direkten Pflugbetrieb mit übergroßen Rädern, einem weit tieferliegenden Anhängpunkt und extra großer Feuerkiste für das Pflügen ohne Seilbetrieb!

Es gibt zwei Möglichkeiten des Imports der Maschine in den Mittelmeerbereich: Der letzte Besitzer sagt, die Maschine wurde exportiert, diente in Äthiopien, wurde dort von Mussolini kommandiert, kam später nach Italien. Hierauf deuten die typisch europäischen Salter Sicherheitsventile. Wahrscheinlich kam die Maschine zuerst an den italienischen Agenten für McLaren mit dem Namen Lonza und Brungini in Mailand.

Nach dem Zweiten Weltkrieg, als in Italien fast alle Straßen zerstört waren, gab es eine starke Nachfrage. Dampfzugmaschinen wurden umgebaut zu Dampfwalzen.

Die zweite Möglichkeit ist, dass bereits nach dem Ersten Weltkrieg von der gleichen Firma in Mailand einige Räder,



Noch ein „BIG-MAC“: McLarens „Walzen trampelarbeitstier“ – das heute ist wie es einst war – im seinerzeitigen Aktivlook: Nr. 1148, 2-Zylinder-Verbundmaschine bringt satte 20 Tonnen auf die kleine Briefwaage ... Einfach angeheizt und mal nach Great Dorset 2016 gefahren! Warum putzen? Schon am Schwungrad ist zu sehen, dass das ursprünglich keine Walze war. Denn: Walzen haben IMMER(!) geschlossene Schwungräder!

der Bauchtank und die hintere Bremse entfernt wurden. Danach wurde die Maschine mit großen schweren Rollen an der Hinterachse und Vorderachse umgebaut. Dies führte dazu, dass die Maschine von 18 auf massiven, 23 t im Gewicht zunahm. Es ist daher möglich, dass dies nun die stärkste und schwerste Dampfwalze in Großbritannien heute ist. Die Maschine wurde 2015 in den Bergen der Toskana gefunden und im Oktober zurück nach England gebracht. Dazu bedurfte es einer besonderen Straßenzulassung, Ausnahmegenehmigung, in allen Ländern aufgrund ihrer Breite von 9 Fuß.

Der Kessel war noch in einwandfreiem Zustand, denn man hatte kurz vor Ende der Einsatzzeit bereits eine neue Feuerkiste eingegliedert. Deshalb war es kein Problem, die Maschine zu ihrem alten Betriebsdruck von 200 PSI zuzulassen! Wie gesagt: Im alten Zustand gekauft, belassen und einfach 2016 nach Dorset gefahren! So einfach geht es auch! DER GLÜCKSFALL für ALLE!



Wunderschöne McLaren 1:3, auch eine 2-Zylinder-Verbundmaschine, edelst gebaut von Günter Kossmann, gefahren von Frank Schrievers in Bochum 2016; Frank, inzwischen 16 Jahre alt, fährt nun das Familienoriginal.

Wollen wir bitte alle inständig hoffen und beten, dass die Gnade der frühen Geburt alle Leser des *Journals Dampf & Heißblut* und der bereits vor covidschützend-dominierende Dampfmaschine uns davor dauerhaft abhelfen mag. Wie singt Bob Dylan bereits 1961 im Dampfdorado England: „The Times are a changing ...“ Aber unsere Hoffnung lautet dennoch: Ein Leben ohne Dampf ist prinzipiell ansatzweise zwar denkbar, aber Gott sei Dank – grundsätzlich und darum natürlich – unmöglich!

Fotos: Busso Hennecke

Homepage: www.felfo.de