

Viel Dampf auf Schiene, Wasser und Straßen

Das größte zweijährige kontinentale Dampftreffen in Dordrecht, Niederlande, 2013 interessierte auch eine Gruppe von weit angereisten Veranstaltern des Hafenfestes in Bremerhaven. Deren spezielles Interesse galt eigentlich den dortigen zahllosen Dampfschiffen und Dampfbooten. Dabei allerdings mussten sie feststellen, dass ganz automatisch auch all die vielen Dampffahrzeuge, Dampfmaschinen insbesondere durch ihre Fahrtmöglichkeiten an Land mitten in der Stadt hervorstachen und das Interesse der dortigen Besucher damit ganz natürlich auch dem Straßendampf galt.

Eingutes Jahr später meldete sich ein Vertreter aus Bremerhaven, sowohl bei Ausstellern in den Niederlanden, als auch in Deutschland, mit der Idee, in Bremerhaven das dortige Hafenfest 2015 um den Straßendampf zu erweitern.

Die Kontakte waren flink fruchtbar. Die Bedingungen für den Veranstalter und die nicht selten weit angereisten Aussteller wohl ausgeglichen. Und genauso fand das viertägige Dampfschiff- und Straßendampftreffen DAMPF und SAIL erstmals vom 12.-16. August 2015 als Erweiterung der bekannten SAIL 2015 statt.

Unter Mittag am Vortage der Veranstaltung angekommen, erspürte ich schon von Weitem

Busso Hennecke

Dampffeuerspritze von zwei Pferden gezogen von 1901 vom Feuerwehrmuseum in Salzbögen: im Hintergrund der 100-jährige Dampfer Welle, der damals wieder einen geeigneten Dampfantrieb suchte

Anmerkung der Redaktion: Noch sind große Treffen auf denen wir historische Technik im Original und Modell bewundern können ja in weiter Ferne – Grund genug für uns mit Busso Hennecke einen Blick auf ein vergangenes Treffen zu werfen, welches Dampf in allen Facetten zusammenbrachte – viel Spaß dabei!



Bis 1972 dampfbetriebener 3-t-Schienenkran der Firma Orenstein und Koppel von 1939/40 am alten Hafen; Allradantrieb ermöglichte es, 2-3 beladene Güterwagen zu ziehen. Schwenkbereich per Kegelrad Wendegetriebe 360 Grad



einen mittleren Dampfkran auf Schienen stehen. Nach den angefertigten Fotos entdeckte ich am unteren Kranhinterteil eine kleine Klappe, die wahrscheinlich dazu diente, Asche und Schlacke zu entsorgen. Da diese unverschlossen war versuchte ich einige Fotos vom Kran inneren. Eine lässt den Innenraum ausreichend erkennen.

Als Nächstes hieß meine Entdeckung: Das Bremerhavener Schiffahrtsmuseum – und das auch noch ganz nahe am Veranstaltungsort. Draußen stand schon als Eyecatcher vor dem Museum ein markiger Dampfhämmer der Firma Brinkmann aus Witten an der Ruhr von 1905, mit einer Höhe von 4 m und dem Leichtgewicht von 37 t. Ein überaus guter Empfang für jeden Dampfan!

Innen im Museum begrüßte mich ganz vorn ein zusammengesetzter Fünfzylinder Spilling Motor im besser als Neuzustand. Alle Armaturen und möglichen Bedienungselemente glänzten. Mehrmals führte mich der Anblick herum, um alle Details zu erschauen.

Nebenbei: Die Firma Spilling aus Hamburg liefert bis heute weltweit kundenspezifisch ihre Dampfmotoren und nebenbei auch Dampfturbinen etc., beides in allen Leistungsklassen bis zu je 2,5 Megawatt weltweit! Energie aus Müllverbrennung ist zwischenzeitlich deren Spezialität.

Da in vielen Schiffsbüchsen im Heizraum Licht eher nahe dem Thema Funzel gab, zeigten gleich mehrere hervorragende Gemälde die Situation vor Ort am Kessel bei den schwarzen Männern während der Arbeit bis hin zum direkten Schluss aus der... Wasserkanne. Auch das Bild von Schmiedeprozessen eines riesigen Dampfhammers auf einem hellglühenden Stück Stahl illustrierte treffend gute Einblicke in die für Dampffreunde gute alte Zeit.

Eine große Anzahl von Schiffsmaschinenantrieben vom Einzylinder bis zur dreifach Expansionsdampfmaschine waren natürlich selbstverständlich mehrfach im Original und Modell ausgestellt. Ein wärmegewohntes Schmuckstück als kohlelieferer zweizügiger Schiffskessel schottischer Bauart war natürlich

auch mit dabei. Die Kesselhaube war zum Teil entfernt, um den Blick auf den genieteten Flammenrohrkessel inklusiv Dampfdom, Sicherheitsventil und Dampfpeife freizulegen. Es war der Ersatzkessel Nummer 1 für das historische Fahrgastschiff **Meissen** auf der Elbe. Dieses Schiff wurde später 1907 etwas umgebaut und fuhr unter dem Namen **Kronprinz Wilhelm** mit geschlossenem Oberbau im Mittelteil und einem zusätzlichen offenen Deck bis 1968 auf der Oberweser. Die Veränderungen sind allerdings im Museum rückgebaut worden. Als Besonderheit war auch die 2-Zylinder oszillierenden Verbundschiffsmaschine der **Meissen** wahrscheinlich von vor 1881 – in der Prager Maschinenfabrik erbaut, vorhanden. Eine derartige Maschine ersparte bereits damals etwa 30 % Kohleverbrauch.

Zahllose Fotos dabei nicht zu vergessen, die unbeschreiblichen in den Neuzustand restaurierten Maschinen aller Art näherbrachten

Um es kurz zu machen: Allein die Antriebsmaschinen mit allen Nebenaggregaten geben diesem Museum ganz sicher das Prädikat: Hervorragend. Für jeden engagierten Dampffreund und natürlich insbesondere Schiffmodellbauer, ist das Museum – unbedingt mit weit mehr Zeit als ich sie zur Verfügung hatte – einen Extrasbesuch wert.

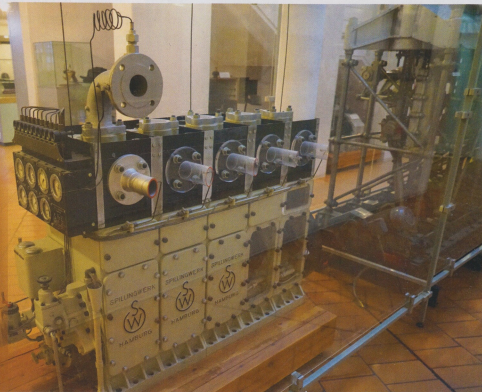
Blick durch das zu öffnende Ascheloch des Krans; hinter der Seiltrommel gut sichtbar das Bedien- und Hebelwerk am Kranführer-Platz sowie die offenen, unisolierten Dampf und Wasserleitungen

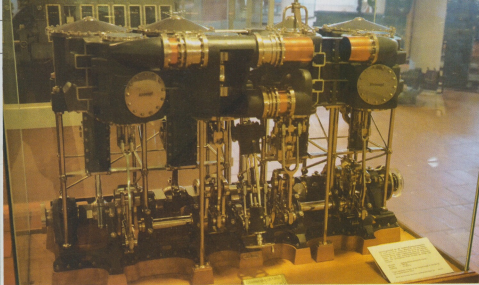
Und dann ging es weiter zum nahen Veranstaltungsort. Den separaten und großzügigen Platz für die Dampfschiffe und den Straßendampfbot dazu das Schaufenster Fischereihafen mit dem separaten Bereich für eine ausgedehnte Parade von Kirmes und Verkaufständen aller Art. Es mangelte dort an nichts. Der Dampf verbindet und die gegenseitigen Interessen



Gemälde als Einblick in die kraftzehrende Arbeit der Heizer unter heißen Bedingungen im Feuerraum

Fünf gekoppelte dampfbetriebene Spillingmotoren die beliebig erweitert und verkürzt werden konnten. Die gut ausbalancierten Triebwerke hatten einen überaus hohen Drehzahlbereich. Als Kraftspender sehr gut geeignet überall wo Dampf im Arbeitsprozess anfiel

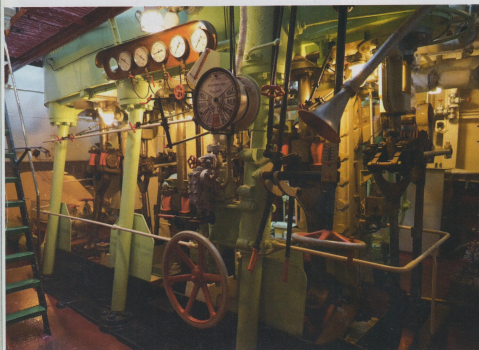




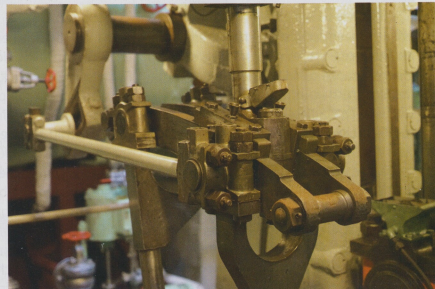
Modell einer Dreifachexpansionsmaschine eines flachgehenden Minensuchbootes im Ersten Weltkrieg. Dies war damals der aktuelle Standard vor den Dampfturbinen in der Schifffahrt weltweit



Teilgeöffnete Heizwand vom Kessel zeigt die Siederöhre; darunter oben die beiden Feuerklappen und darunter der Aschefall



Kohlegefeuerter zweizügiger Ersatzkessel der Meissen; Kohleverbrauch 250 kg/h; 10 bar; Wassertemperatur dabei etwa 170 Grad; diese schottische Bauart wurde aufgrund des großen Inhaltes als wasserträg bezeichnet. Der Kessel wurde in der Regel nur zur Winterpause und bei Reparaturen heruntergefahren



Separater Blick auf Kullisse und Umsteuerung der Maschine

Auch der Dampfer **Welle** – als Markenzeichen leicht zu erkennen mit ihrer Schornsteinbemalung Typ Ringelsocke rot/weiß – half zusätzlich ganztägig mit Produkten ihrer Kombüse und zünftigen Getränken.

Der enge Kontakt mit den Breda Dampfwalzen-Gärtnern – Nicki und Andreas Precker aus Marl einerseits und der Besatzung der **Welle** andererseits – war schnell hergestellt und erfreute an allen Tagen.



Kesselblick mit geöffneter Teilwand und dahinterliegenden Überhitzerrohren, links ein Feuerloch

auf dem Wasser und dem Lande schufen bis heute vielerlei Kontakte.

Dort lagen unter anderem: Das Dampfgeschiff **Welle** – am 11. August 1915 vom Stapel gelaufen auf der Werft Atlas in Bremen. Es feierte seinen 100. Geburtstag und suchte – so ganz nebenbei – eine neue Backbord-Maschine zur Wiederherstellung in den vollständigen kohlebeheizten Dampftrieb. Hierzu hatte sich auch bereits ein rühriger Verein zur Wiederbelebung gebildet. In der Zwischenzeit ist dies auch gelungen! Im Ersten Weltkrieg war die **Welle** noch im Einsatz als Eisbrecher und diente danach im Schleppdienst, dem Reisedienst, und übernahm zwischenzeitlich die Versorgungsfahrten für die Leuchtfeuer in der gesamten Wesermündung.

Die Besatzung des Schiffes **Welle** und allen anderen Schiffe nutzten und gewährten auf gegenseitiger Basis jedermann Einblick in sämtliche unterschiedlichen Teile der Dampftechnik und den Bedingungen über und unter Bord.



Mittelschwerer Dampfhammer der Firma Brinkmann aus Witten von 1905; Masse 37 t; zum Schmieden von Schiffskurbelwellen und Zylinderkopfmuttern

Die direkt vor dem Dampfer **Welle** positionierende Dampfspritze hielten die Feuerwehrmänner aus Salzbergen von Morgens früh bis abends spät jederzeit unter Hochdruck und Besucher und Interessierte konnten auch schon mal ein wenig mit Hand anlegen und das Schiffsahrtsbecken ein wenig nachfüllen...

Die inzwischen hervorragende und viel bewährte, sehr oft bei Dampfveranstaltungen ausgestellte Spritzenpumpe kam 1989 komplett als Schrott aus Marienberg, Böhmen dank der Osterweiterung? Gebaut wurde die Feuerspritze von der Firma R. A. Smekal in Prag 1901. Dabei handelt es sich um eine Volldruck Drillingsmaschine mit stehendem Kessel. Arbeitsdruck 8 bar; Drehzahlbereich: flink-wendige 1.800-2.000 Umdrehungen/min. 1.600 Arbeitsstunden geleistet von der Feuerwehr in Salzbergen, waren zur kompletten Restaurierung und TÜV-Abnahmenötig, Respekt!

Selbstverständlich war auch der Dampfwechwerfer **Wal** im Hafen mit von der Partie. Er wurde erst 1938 bei den Stettiner Oderwerken gebaut, ist etwa 50 m lang, 12 m breit und hat einen Tiefgang von gut 5 m. Als Antrieb dient eine 1.200PS starke Dreifachexpansionsdampfmaschine. Dampferzeugung durch zwei Wasserrohr Seeschiffsdampfkessel; halbautomatisch gefeuert. Dampfleistung 6.000 kg pro Kessel;



Das Wappentier vom Straßendampfclub aus den Niederlanden: Pruttelpot; Hersteller die Firma Kelly Springfield (USA) von 1911; Fabriknummer 2499; zwei Zylinderverbundmaschine zwischen dem Rahmen und Stehkessel

662 Bruttoregistertonnen; Verdrängung 941 t. An den Abenden der ersten drei Veranstaltungstage der Dampf und Sail gab es immer direkt am Kai eine niederländisch-englische Sonderschau unter Dampf der angereisten Großmaschinen bis tief in die Nacht.

Die Straßendampfer bemächtigten sich tagsüber der glatten, gut ausgebauten Straßen um das Hafengebäck herum entlang, am Kirmesplatz vorbei auf die andere Hafenseite bis zum Ende der Partie. Dort gab es natürlich immer ein kleines Problem mit den genauen

Anzeige



www.wilesco.de



Wilesco®

**Die beliebte D12 –
für Sie neu aufgelegt!**

Dieses kleine Kraftpaket mit dem Beinamen „Die wilde Dreizehn“ hinterlässt mit ihrem glänzenden Messingkessel und zwei Schwingzylinder, der schwarzen Grundplatte und dem leuchtend roten Kesselhaus einen wirklich edlen Gesamteindruck. Neu bei dieser D12 ist die Dampfregelung für die Zylinder über ein Ventil, um angeschlossene Antriebsmodelle auf die gewünschte Geschwindigkeit zu regeln.

Jetzt bestellen! (Best.-Nr. 00012)

Wihl, Schröder GmbH & Co. KG / Metallwaren + mehr
Schützenstraße 12 · 58511 Lüdenscheid
Fax: +49 (0) 23 51 98 47 - 47 · E-Mail: info@Wilesco.de



[facebook/wilescodampfmaschinen](https://facebook.com/wilescodampfmaschinen)
[youtube/wilescodampfmaschinen](https://youtube.com/wilescodampfmaschinen)

Parade der Straßendampfer am Hafengebieten, neun Originale zumeist aus den Niederlanden; zwei aus England, eines aus Deutschland; davor vier Miniaturen davon zwei aus Deutschland. Mit einer Ausnahme alles verdiente und bekannte Veranstaltungsviefahrer



und oft knappen Wendemanövern am tiefen Hafenanrand... Aber absolut alles verlief wie gewohnt unfallfrei und freundlich lächelnd.

Die tägliche Straßendampferparade der Modelle im Maßstab von 1:4 (3 inch) über 1:3 (4 inch) bis hin zu 1:2 (6 inch) samt den Originalen fand auf dem ehemaligen Kohlenplatz des Hafens unter besonderer Publikumsbeachtung statt inklusive vieler Fachleute.

Eines der Modelle war das von mir geliebte ultrapräzise gebaute und ebenso fahrende 1:3-Modell mit Vorbild einer Straßenlokomotive von McLaren gebaut von Günter Kossman, inzwischen lange beiheimatet in den Niederlanden und gefahren mit jahrelanger Erfahrung vom 2015 etwa zwölfjährigen Voll dampfer Frank.

Alle anderen drei Modelle hatten Vorbilder der englischen Firma Burrell. Lehrreich konnte man die gleichvorbildhaften Kranmaschinenmodelle im Maßstab 1:3 und 1:2 an ihren weit unterschiedlichen Größen und Massen bewundern. Der Dampftraktor **Feflo** 1:2 hatte nur die üblichen paradegebunden Pausen und transportierte kleine und große Fans auf dem Personenanhänger gänztägig über noch offene Straßen und Wege – falls nicht vom Publikumsandrang mal wieder plötzlich vollkommen verstopft.

Natürlich waren auch diverse angelernte Nachwuchsfahrer an Feflos Steuer und zahlreiche engagierte Videofans über die komplette

Veranstaltung hin und zurück gedampft! Mit Volldampf seine Fans finden und ans Hobby binden!

An Originalen war natürlich das Wappentier des niederländischen Dampfwalzenvereines, eine Kelly Springfield Dampfwalze aus Amerika mit Stehkessel und gut sichtbarer, tief liegender 2-Zylinder-Antriebsmaschine von 1911 mit einer Masse von unglaublich leichten 5 t mit dabei. Die Maschine kam 1911 nach Antwerpen in Belgien. Sie wurde damals dort nach den Regeln von 1884 neu abgenommen. Die Dampfwalze arbeitete in der Nähe von Antwerpen und später bei Verviers. In 1957 wurde die Walze zum Dieselmotorbetrieb konvertiert. Um 1990 dann wieder in den Original Dampfzustand zurückgeführt und seit 1997 zu vielerlei Veranstaltungen im Beneluxbereich und Deutschland in Dampf funktion ausgestellt. Der derzeitige stolze Besitzer heißt Dampfwalzenclub Niederlande – www.stoomwalsenclub.nl – und der neue Name: **Pruttelpott**.

Die langjährige Viefahrermitdampferin Carolina Schrievers aus den Niederlanden mit Sohn Frank glänzten mit unendlicher Erfahrung auf dem Dampftraktor **Lena**, Wallis und Steevens aus 1905, Nr. 2811 einer ehemaligen Kohlenhandlung in GB.

Die treue Ruthemeyer Dampfwalze **Leen** aus 1941 Nummer 823 fehlte selbstverständlich auch nicht.

Am dem großen vor dem Schornstein original angebrachten knallroten Wasservorratskessel und zwei passenden Kohlekästen am Heck konnte man aus Amerika den Dampftraktor **Minneapolis** von 1911 Nummer 7559 als Viefahrer schon vom weiten erkennen.

Die beiden roten Dampftraktoren **Lady Colinda** und **Lady Jane** der Firma Aveling und Porter gaben sich natürlich als Viefahrer ebenfalls die Ehre!

Großbritannien steuerte eine Dampftraktor von Aveling und Porter sowie einer von der Firma Ramsome, Sims und Jefferies aus Ipswich, GB mit bei.

Am Ende des vierten Ausstellungstages der gelungenen Großveranstaltungen, war ich leider noch nicht einmal in den Bereich der anderen Hafenteile mit den Windjammern etc. vorgezogen. Dies wollte ich mir für die nächste geplante Veranstaltung 2020 aufheben – das Aufheben galt allerdings coronabedingt für die gesamte Veranstaltung.

Für 2021 ist als Veranstaltung zwischen durch ein Treffen unter dem niederdeutschen Titel **Lütte Sail** vom 11. bis 15. August 2021 geplant. Da fahre auch ich schon allein wegen des Schifffahrtsmuseums hin...

Und schauen wir einfach mal was und wann in diesen besonderen Zeiten, noch genau geschehen darf und soll. Freuen Sie sich mit mir auf die nächste Veranstaltung und drücken Sie allen Dampf freaks ganz fest und herzlich die Daumen. Diese brauchen das nach dem Komplettausfalljahr der Szene 2020!

Das Anheiz-, Morgen- und Nachtlager der italienischen Zweizylinder Dampfwalze Breda von 1925 Nr. 11035; Masse 16 t. Diese Großmaschine aus Marl in Deutschland war als erste in Dorset überhaupt nur aus Anlass zum größten aktiven Dampf-WALZEN-treffen der Welt mit über 100 Dampfwalzen in Funktion. Das ergab einen verdienten Eintrag in das Guinness Buch der Rekorde. Respekt: Nicki und Andreas Precker

