

Des deutschen Kaisers letzter Dampfer

Schlossermeister Franz Werner – ein Dampftechnik-Pionier aus Habighorst

Wenn sie in den letzten 20 Jahren des vorhergehenden Jahrhunderts durch die südliche Heide gefahren sind und ihnen eine massige Dampflok auf den dortigen Land- und Bundesstraßen entgegen kam, dann befanden sie sich nicht im falschen Film, sondern Sie begegneten oder kreuzten Ihren Weg mit dem dortigen Dampf-pionier Franz Werner.

Franz wurde 1903 in Braunau (Sudetenland) etwa 150 km östlich von Prag geboren. Im harten Ersten Weltkrieg begann er mit dem bodenständigen Beruf des Schlossers. 1921 nach seiner Lehre – als 18jähriger! – eröffnete Franz eine frühe kleine Autowerkstatt und verdiente damit seinen Lebensunterhalt.

In den 1930er Jahren ging Franz Werner noch eine Nummer weiter, absolvierte und ergattete erfolgreich einen Kurs als jahrelang erfolgreicher Segelflughlehrer in Deutschland. Danach im Dritten Reich wurde er erst Chauffeur und dann Werkstatteleiter im Marine Minenlager Starkshorn in der Lüneburger

Heide bei Eschede. Unweit davon verschlug es ihn zum Kriegsende mit seiner Familie 1945 nach Habighorst, einer damals noch kleinen puristischen Streusiedlung ohne Strom- und Wasseranschluss.

Zum kargen Lebensunterhalt besann er sich auf seine Schlosserlehre sowie die Autowerkstatt und begann nach erfolgreich bestandener Meisterprüfung des Schlosserhandwerks in schwerer Zeit einen eigenen Betrieb zu führen. Alles, was irgendwo technisch ausfiel oder auf Wegen und Straßen rollen oder fahren konnte wurde repariert. Auch einfache Neubauten waren sein Metier.

Am meisten vermisse Franz Werner das Schweißen bei seiner Arbeit mangels elektrischem Strom – korbiderzeugtes Acetylen war nur ein zu teures Hilfsmittel für ihn. Auch an Strom für die Werkzeugmaschinen mangelte es.

Und so schaffte er sich schon früh eine gebrauchte Lanz Lokomobile an und addierte einen Stromgenerator, der ihm auf einem Fahrgestell eine Hilfsmöglichkeit für vielerlei

Busso Hennecke





Lokomotivführer und Erbauer Franz Werner blickt erfahren und hoffnungsvoll mit über 90 Jahren in die Linse der Fotografen

Arbeiten bot. Danach wechselte er zu einer zeitgemäßeren, gebrauchten fast voll gekapselten moderneren Esterer Einzylinder 40 PS Lokomobile aus dem Jahre 1924, die noch heute vor Ort betriebsfähig steht. Als Besonderheit hat diese Maschine eine selbsttätige Kesselwasserstandsregelung! Als weitere Kraft- und Stromquelle gab es später eine kleine zusätzliche Wasserturbine, die er uns gern vor Ort in Betrieb zeigte und demonstrierte. Die alte Lanz Lokomobile fand danach ein gutes Heim im unweiten Heidemuseum.

Die Esterer Lokomobile baute er praktischerweise auf ein Selbstfahrerfahrgestell und fuhr damit zur Zerkleinerung und Sägearbeiten von Brennholz gegen Entlohnung von Hof zu Hof, Ort zu Ort in der nahen und entfernten Umgebung. Dies ging etwa 30 Jahre so. Brennstoff waren ausnahmslos Sägespäne.

Dabei kam Franz schon die Idee, eine erste, kleinere Dampflokomotive – noch ohne geschlossenes Führerhaus – für seinen Sohn und sich auf Traktorrädern selbst zu bauen, um damit preisgünstig und wirtschaftlich per heimischem Holztreibstoff fahren und arbeiten zu können. Die Esterer Lokomobile bliebe dadurch wieder für die Krafterzeugung daheim reserviert. Die kleine Straßenlok bewährte sich hervorragend. Diese Lokomotive, die auch gern von seinem Sohn allein benutzt wurde, bot jedoch nur einen minimalen Führerstand und dieser war noch ohne schützendes Dach.

Aus dieser Erfahrung schlauer geworden, entwickelte sich bei Franz Werner die logische Folgeidee, eine größere Dampflokomotive zu bauen, die einerseits stärker war und andererseits eine geschlossene, originalgetreue Fahrerkabine für mehrere gegen die Unberechenbarkeit des Wetters sicherstellte. Größenmäßig in etwa



Abschiedsfahrt zum Friedhof Habighorst der gummibereiften und mit Vorderachslenkung komplettierten überall fahrfähigen Straßendampflokomotive

eine Schmalspurlok. Dadurch bot sich ihm dann die Möglichkeit überall jederzeit über die Feldwege, kleinere Straßen und Bundesstraßen sicher hügelab und heidehügelab gepaart mit einem noch größeren Arbeitsradius Schaffensmöglichkeiten zu gewinnen. Dieses Projekt wurde dann 1982 per weiterem Meisterstück fertiggestellt. Da war Franz bereits 79 Jahre alt und immer noch fit!

Mitte der 90er Jahre, gerade hatte ich in Deutschland den ersten Straßendampferverein

gegründet, hörte ich von einem Freund in Hannover aus gemeinsamer Studienzeit, dass nordöstlich von Celle irgendwo eine Dampflokomotive auf der Straße gesichtet worden sei. Glauben konnte ich das allerdings absolut nicht. Wie sollte das mit den Schienen, Weichen, anderem Verkehr gehen?

Ein anderer guter Bekannter, Feinmechaniker Hans Temme aus Hannover, den sein Dampfforum bis heute erfolgreich überlebt hat, konnte dazu keine Auskunft geben und

Anzeige

PROXXON
MICROMOT
System

**FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE**

**Spezialisten für feine Bohr-,
Trenn-, Schleif-, Polier- und
Reinigungsarbeiten. Made in EU.**

500 g leichte Elektrofeinwerkzeuge für
230 V-Netzanschluss. Getriebekopf
aus Alu-Druckguss. Balancierter
DC-Spezialmotor - durchzugskräftig,
leise und langlebig.

Von PROXXON gibt es noch
50 weitere Geräte und eine große
Auswahl passender Einsatzwerkzeuge
für die unterschiedlichsten
Anwendungsbereiche.

Industrie-Bohrschleifer
IBS/E

Langhals-
Winkelschleifer
LHW

Bandschleifer
BS/E

Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.com —

PROXXON GmbH - D-54343 Föhren - A-4213 Unterweisersdorf



Seitenansicht von links: sehr schön zu sehen die Dampfturbine zur Stromerzeugung; hinter dem Schornstein die Lokomotivglocke inklusive dampfbetriebenen Lätewerk; dahinter die erforderlichen zwei Messingsicherheitsventile, dahinter die Lokomotivpfeife; die fiktive Loknummer 82 gibt das Datum der Fertigstellung zum fast 80. Geburtstag von Franz Werner an. Schön sichtbar die Blindwelle, die Umsteuerung und der linke Zylinder mit Schieberkasten unten die beiden Zischhähne; am rechten Vorderrad von innen gut erkennbar eine der vorderen Bremsstrommeln

Franz Werner vor der offenen Feuerraumtür in die auch größere Holzstücke bedenkenfrei hineinpassen; rechts und links darüber seitlich die doppelten Wasserstände; über dem Lenkrad der Geschwindigkeitsanzeiger und Fahrtenschreiber; darüber Kesseldruck und ein Dampfdruckanzeiger beider paralleler Hochdruck-Schieberkästen

Stolzes Fabrikschild mit Datum der Ankunft der Familie Werner in Habighorst 1945 und Fertigstellung der Lok Nr. 3 1982. Erste Lok war die Esterer

Geöffnete Rauchkammer; gut sichtbar die verschiedenen Rohre und Gefäße des Überhitzers; da nur Holz verfeuert wird, ist eine Reinigung selten nötig aber kein zu freudenspendender Vorgang





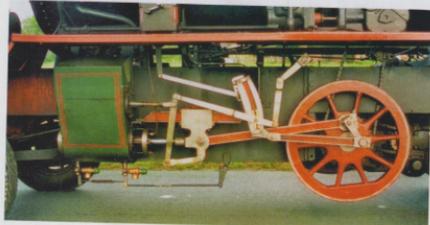
Große Fahrt der Straßenlokomotive auf der Bundesstraße; die Holzfeuerung lässt bereits das Überdruckventil ein stabiles, scharfes Feuer anzeigen

befragte in seinem lokalen Stammtisch mehrere andere Dampffans.

Davon gab einer den entscheidenden Tipp und berichtete, dass zur Weihnachtszeit im Ort Lachendorf jemand mit seiner Lokomotive über die Bundesstraße jährlich zum

Heiligabendkirchenbesuch dampften sollte. Ansonsten kam nichts zu dem Thema... Immer noch mysteriös – auf der Straße mit einer Lokomotive? Und danach zum Gottesdienst? Wer unterhielt währenddessen das Feuer und die Sicherheit draußen?

Also bei der nächsten Fahrt in meine alte Heimat im Raum Braunschweig gedieselt, beinhalten dies einen Abstecher nach Lachendorf bei Celle. Dort befragte ich diverse Leute auf der Straße, an der Tankstelle, in Lebensmitteläden und auf dem Dorfplatz. Gottseidank gab es einen mageren Tipp nach einem gewissen Rosencafé im unweiten Habighorst, wo mehr über diese Maschine zu erfahren wäre.



Triebwerksansicht mit Umsteuerung; darüber die liegende dampfbetriebene Wasserpumpe; davor der Zentralölter mit Handkurbel zur vorbetrieblichen Förderung des Schmiermittels

Ansicht der historischen Glocke mit Läutewerk der Firma Hubert Latowski aus Breslau



Anzeige

PROXXON
MICROMOT
System

FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE

Präzisionsdrehmaschine PD 250/E. Die neue Generation mit Systemzubehör. Zur Bearbeitung von Stahl, Messing, Aluminium und Kunststoff. Made in Germany.

Spitzenweite 250 mm. Spitzenhöhe 70 mm. Spitzenhöhe über Support 46 mm. Leiser DC-Spezialmotor für Spindeldrehzahlen von 300 – 900 und 3.000/min. Spindeldurchlass 10,5 mm. Automatischer Vorschub (0,05 oder 0,1 mm/U). Gewicht ca. 12 kg.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.



PD 250/E

Bitte fragen Sie uns.
Katalog kommt kostenlos.

PROXXON — www.proxxon.com —

PROXXON GmbH - D-54343 Föhren - A-4213 Unterweisersdorf

Dieses fand ich dann über die Telefonauskunft heraus und schaffte den Kontakt, vereinbarte 1996 einen Besuchstermin alleine und drei Jahre später mit einigen Vereinsmitgliedern und befreundeten Dampfreaks aus dem Raum Hannover und Braunschweig

1996 fuhr ich alleine und 1999 fuhren wir gemeinsam vom Ruhrgebiet aus dorthin und besuchten Franz Werner, der wieder eine Demonstration seines Dampflokschätzchens versprochen hatte.

Franz mit seinen inzwischen weit über 90 Jahren passte immer noch gut in die dampf-begeisterte Reisegruppe von 30-50 Jährigen. Er erklärte uns seine im wahrsten Sinne des Wortes-„Straßenlokomotive“. Heizte wunschgemäß an und in kurzer Zeit konnten wir das Gespinn in Funktion sehen, mitfahren und begutachten.

Mit großer Freude stellte der Lokomotivführer uns auch seine Lokdampflocke, die zwar, sicher mangels Betrieb und Dampfdruck, etwas hakete und mit dem Feuerhaken erst in volle Funktionsfähigkeit geraten sollte, vor. Störungsgrund war vielleicht eine seit Jahren unterliebene Rauchkammer- und Siederrohrreinigung von der Lösche? Diese war ganz sicher aufgrund der Überhitzerrohre nicht zum Hobby von Franz geworden – nach Sicht in die Rauchkammer... Dennoch: Jedermann war zutiefst von der Lokperformance begeistert.

„Es ist halt nie zu spät für eine allerglücklichste Kindheit!“ Dies war sicher der gemeinsame Gedanke in all unseren Besucherköpfen.

Natürlich stellte Franz uns auch seine stromerzeugende Wasserturbine vor, ging mit uns auf das höchste Dach seines umfassenden Grundstückareals, stellte uns seine angeheizte Lokomotive vom Typ Esterer vor und erklärte, dass eine kleinere Version der Straßenlokomotive lange verkauft sei

Wohin wusste Franz damals leider nicht mehr genau – irgendwo nach Schleswig-Holstein...

Was ein späterer Besuch bei dem Dampf-freund „Wurzelsepp“ bestätigte, der aus



Ein stolzer Franz Werner neben seiner modernen, späten und fast voll gekapselten Esterer Lokomotive zur Stromerzeugung für Maschinen und elektrisches Schweißen im Schuppen neben der Werkstatt



Die Dampflokomotive kurz vor dem Heimathafen in voller Fahrt mit zwei vorderen Puffern und mittigem Haken zum Schleppen und Lastziehen. Die drei elektrischen Frontlampen als typisches Erkennungs-bild der Lokomotiven

Schleswig-Holstein mit seiner gesamten Sammlung aus Platzgründen günstig in eine riesige Kaserne der ehemaligen Grenztruppe der DDR bei Gardelieben etwas östlich von Wolfsburg nahe eines ehemaligen Truppenübungsplatzes verzo-gen war. Dort blieb der

letzte Standort dieser Maschine. Dies stellte sich bei einem Besuch von Günzel Schü-nemann und mir heraus. Die Dampflok Werner Nr. 2 stand leider weit eingeeignet in einer der zahllosen gut mit schweren Dampfzeitzeu-gen gefüllten Garagen – kaum tauglich für eine gute Fotografie.

Die funktionsfähige Ruthemeyer Dampf-walze des „Wurzelsepp“, der leider vor eini-gen Jahren ebenfalls verstorben ist, steht betriebsfähig in gutem, kompletten Zustand bei Magdeburg zum Verkauf! Kontakt für Interessierte gern über den Autor möglich.

2001 – zwei Jahre später – erreicht mich dann die Nachricht, dass der begnadete Dampf-pionier Franz Werner im Alter von 98 Jahren sanft entschlafen sei. Einerseits war ich geschockt. Andererseits glücklich und dankbar, dass Franz so lange vor und mit uns allen – bis zu seinem 98. Lebensjahr noch absolut dampffitt war! Respekt und Hut ab! Franz ist nicht tot – solange jemand an ihn denkt.

Abfahrt der Lokomotive zum verstorbenen Franz Werner vom Hof zum Friedhof mit Personenwagen der zweiten Klasse





Kleine Parade nach Ankunft am Friedhof mit den drei Modelldampftraktoren Luzifer aus Berlin, Elfi aus Castrop-Rauxel und Feflo aus Düsseldorf sowie der letzten Straßenlokomotive von Franz Werner Nummer 03 von 1982. Einige kleinere Modelle – z.B. Eitel Koch und Standmodelle etc. – hielten derweil im Werner Hof und Café die Stellung

Echtdampfen hält nun mal nachgewiesenermaßen jung und konserviert, denn langfristig Feuer entfachen räuchert ganz nebenbei zur Gesunderhaltung ein. Oder? Fragen Sie einfach mal Ihren Metzger, der weiß das schon lange, der hat das gelernt...

Ein Plan in meinem Herzen aber war still und schnell gefasst. Für das mehrjährige einzige Ehrenmitglied des Straßendampfvereins seit 1996 – Franz Werner – wurde 2001 von mir ein standesgemäßes Fest mit Dampfahrt per Straßenlok inklusive Personenanhänger der 2. Klasse und Dampfmodelltraktoren bis hin zur Grabstätte von Franz und seiner Frau mit vielen Freunden und Bekannten geplant.

Selbster Chefes Dampfbahnclubs Deutschland, Dr. Gumpert, von dem ich 1980 meinen ersten Burrell Dampftraktor im Maßstab 1:4 erwarb, kam aus dem entfernten Siegerland zu der Feier. Das große Fachpublikum nahm mit den Maschinen an der Friedhofsfahrt gemeinsam teil. Am Steuer der Straßenlokomotive stand der erfahrene Enkel vom Franz Werner: Richard, natürlich wie immer barfuß im Führerstand! Diverse Ehrenkränze wurden abgelegt. Eine würdige Erinnerung bis heute war dauerhaft geschaffen.

Das Rosencafé vor Ort blühte riesig auf. Hausgemachte Leckereien fanden flink unter den Erschienenen regen Absatz. Ein Fernsehsender dokumentierte. Stationärmodellbauer tischten ihre feinsten Schätze auf. Und Franz sandte von ganz oben augenzwinkernd sein allerbestes Kaiserwetter!

Nun sind seit damals fast 20 Jahre vergangen. Ganz anders in und um allen Beteiligten, denn der bleibende Eindruck den der Dampf und seine Fans hinterlassen ist stets überaus langanhaltend – ewigwährend?

Ein Video der Straßendampflokomotive und anderer Schätze von Franz Werner ist auf Anfrage über die Homepage www.feflo.de und die dort angegebene E-Mail-Adresse erhältlich.

Anzeige

**PROXXON
MICROMOT
System**

**FÜR DEN FEINEN
JOB GIBT ES DIE
RICHTIGEN GERÄTE**

Feinfräse FF 500/BL. Mit brushless Direktantrieb. Made in Germany.

Stufenlose Drehzahlvorwahl für 200 – 4.000/min bei hoher Präzision (Genauigkeit 0,05 mm). Digitale Drehzahlanzeige. Fräskopf um 90° nach rechts und links schwenkbar (mit Grad-einteilung). Verfahrwege: Z (hoch) 220 mm, X (quer) 310 mm, Y (längs) 100 mm. Tisch 400 x 125 mm. Größe: H 750, B 550, T 550 mm. Gewicht 47 kg.

Auch als „ready for CNC“ oder komplette CNC-Version erhältlich.

Von PROXXON gibt es noch 50 weitere Geräte und eine große Auswahl passender Einsatzwerkzeuge für die unterschiedlichsten Anwendungsbereiche.

Bitte fragen Sie uns. Katalog kommt kostenlos.

