



Bild 4: Alles wurde winterfest verstaubt.



Bild 5: Winter 2018/19: Pflegesohn Valentin (links) und Martin Hofbauer bei der Anfertigung des neuen Tenders. Wie original wurde alles vernietet. Valentin: „Juchhu ... heute habe ich meinen ersten Bohrer abgebrochen!“



Bild 6: Zur Untersuchung durch den TÜV vorbereitete Kessel.



Bild 7: Schadstelle am Boden des Langkessels.

lastung wurden deshalb nach dem Sandstrahlen nicht lackiert, sondern glattgeschliffen und dann mit einem Rostumwandler passiviert und eingeölt. So haben die Teile ein „altes“ Aussehen, sind aber auch ausreichend vor erneutem Rostbefall geschützt. Im Frühsommer 2019 waren der gesamte Kessel zerlegt und die alten Siederohre entfernt. Der Kessel konnte so an allen zugänglichen Stellen gestrahlt werden und wurde dann von mir selbst mittels Ultraschallmessgerät vermessen, verbleibende Wanddicken und Abzehrungen genau protokolliert und für eine erste Begutachtung durch den TÜV-Sachverständigen vorbereitet (Bild 6).

Folgende Reparaturarbeiten am Kessel waren notwendig und wurden mit dem TÜV abgestimmt und nach dessen Vorgaben umgesetzt:

- Ersatz eines Teilstückes am unteren Boden des Langkessels vorne;
- Ersatz eines Teilstückes in der Rauchkammer am Übergang zum Kamin;
- Ersatz der Deckenstehbolzen der Feuerbüchsendecke;
- Einbau neuer Siederohre.

Mit Ausnahme dieser beschriebenen Reparaturarbeiten war der Kessel in sehr gutem Zustand und konnte weiterverwendet werden. Viele Arbeiten durften von mir selbst erledigt werden, lediglich die Schweißarbeiten wurden durch eine zertifizierte Firma in unserer Nähe ausgeführt. Selbstverständlich wurden nur Materialien mit entspre-



Bilder 8 und 9: Das Einwalzen der neuen Siederohre konnte bei liegendem Kessel in bequemer Arbeitsstellung erfolgen.



Bild 10: Am Ende eines Arbeitstages steht die Walze wieder auf eigenen Füßen.



Bild 11



Bild 12

chendem Werkstoffzertifikat verwendet (Bild 7 bis 9). Der Kessel wurde so weit „dicht“ gemacht, dass bereits in diesem Stadium eine Druckprobe erfolgen konnte, da jetzt ggfs. eine Nacharbeit noch problemlos möglich war. Im November 2019 schließlich waren alle Teile soweit aufbereitet, dass die Walze wieder auf die Räder gestellt werden konnte. An nur einem Samstag haben ein Freund von mir und ich die Walze so weit montiert, dass sie wieder rollfähig war. War am Samstagmorgen der blanke Kessel noch auf der Palette verstaubt, so konnten wir am Samstagabend die Walze wieder auf eigenen Rädern rangieren (Bild 10).

Der Winter 2019/20 war mild, und so konnten die Arbeiten (in der nicht beheizbaren Werkstatt) auch weitergehen: Die Kesselsolisierung aus 4-seitig gehobelten Eichenleisten wurde montiert. Die Neuanfertigung der Blechummantelung zog sich bis in das Frühjahr. X-mal muss die Verkleidung anprobiert, nachgeschnitten und wieder angepasst werden, bis schließlich alles sitzt (Bild 11 und 12). Die langen Winterabende nutzte ich, etwas mehr über die Geschichte der Walze in Erfahrung zu bringen. Ein noch vorhandenes Schild an der Walze gab an, dass diese bei der „Straßenbaufirma Kropfinger in Billigheim in der Pfalz“ im Einsatz war. Es ist mir tatsächlich gelungen, einen Nachfahren dieser Firma ausfindig zu machen, der sich noch gut an die Walze erinnern kann, da er als kleiner Junge immer auf der damals schon stillgelegten Walze gespielt hatte.

Die Firma von Johann Kropfinger, dem Erstbesitzer, hatte

in den 1930er-Jahren infolge der Westwall-Bauarbeiten eine Beschäftigtenzahl von ca. 200 Mitarbeiter. Während des Krieges war die Mitarbeiterzahl etwas kleiner, so um die 50 – 60 Mann. Der Bauhof der Firma befand sich vor dem Krieg in der Pfützgasse in Billigheim und siedelte nach dem Krieg in die Landauerstraße um. Als 1986 die Baufirma durch den Renteneintritt des damaligen Besitzers geschlossen wurde, wurde die Dampfwalze verkauft – über einen Baumaschinenhändler an das Museum in Hatten (siehe Teil 1 dieser Geschichte).

Nun, da das warme Frühjahr schon voll im Gange war, sind die weiteren Restaurations- und Montagearbeiten gut vorangekommen. Hinzu kam der coronabedingte Lockdown, der plötzlich alle Veranstaltungen ausfallen ließ und so plötzlich mehr Zeit für die Arbeiten an der Walze zur Verfügung stand. Die Walze wurde so weit zusammengestellt, dass noch ohne aufgebauete Maschine ein erstes Probeanheizen möglich war. Da dies erfolgreich verlief, wurden dann als Nächstes Getriebe, Kurbelwelle, Zylinderblock, Pleuel, Kolben, etc. repariert und aufgearbeitet. Besonders erwähnenswert ist die besondere Art der Umsteuerung der Maschine. Diese erfolgt durch Verstellung des Regler-Exzenters mittels eines groben Steilgewindes. Diese Steuerung erinnert stark an die ähnliche Steuerung der Lanz-VLO-Dampfzugtraktoren (Bild 13 und 14).

Zu guter Letzt wurde noch das Dach repariert und teilweise neu angefertigt, so dass im August 2020 – gerade mal zwei Jahre nach Restaurationsbeginn – eine erste Probe-

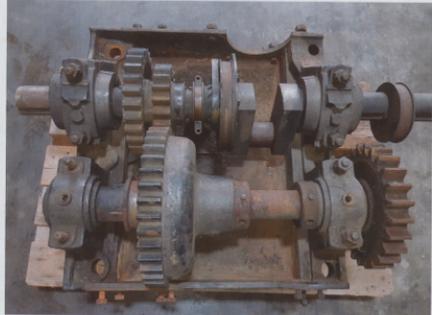


Bild 13: Vorher.

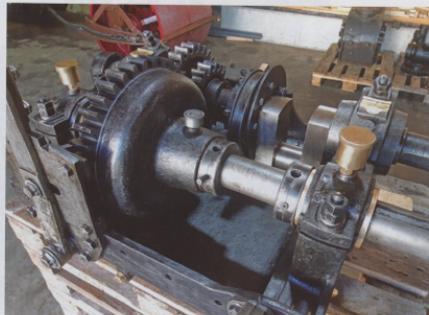


Bild 14: Ein paar Wochen später – überarbeitetes Getriebe mit Kurbelwelle.

fahrt durchgeführt werden konnte. Neben kleineren Nachbesserungen und diversen Einstellarbeiten verlief diese durchaus positiv und so konnten wir im Herbst noch ein paar weitere Fahrten machen.

Da natürlich auch eine TÜV-Abnahme der Walze nach Betriebssicherheitsverordnung (BetrSichV) angestrebt ist, habe ich den Kessel, als dieser zerlegt war, genau vermessen und eine Kesselzeichnung angefertigt. Neben technischen Berechnungen zur Heizfläche, Wärmeleistung, usw. ergänzen ein TÜV-Gutachten sowie eine Gefährdungsbeurteilung, Betriebsanweisung und viele weitere Formulare und technische Angaben den entsprechenden Genehmigungsantrag bei der Regierung von

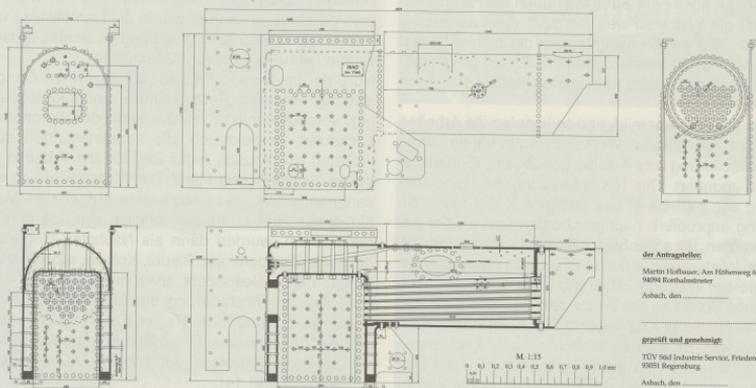
Niederbayern, der inzwischen positiv beschieden wurde (Bild 15 bis 20)."

Martin Hofbauer hat über die Restauration penibel genau Buch geführt. Jede Arbeitsstunde wurde notiert und so weiß Martin Hofbauer, dass die Restauration der Walze ca. 1.700 Arbeitsstunden in Eigenleistung erforderte und auch, dass noch der eine oder andere Euro den Besitzer wechseln musste, bis schließlich aus einem „Schrotthaufen“ wieder ein dampfbereites Schmuckstück entstand. Aber alle Mühen haben sich gelohnt, wurde doch durch den unermüdlichen Einsatz der Familie Hofbauer die letzte noch erhaltene Dampfwalze der Internationalen Baumaschinenfabrik AG (IBAG) wieder zum Leben erweckt.

Zeichnung des Dampfkessels einer Dampfstraßenwalze Kessel No. 7046

für 12 Atm. Überdruck u. 6,8 qm Heizfläche feuerberührt

Int. Baumaschinenfabrik A.G. Neustadt a.d. Haardt

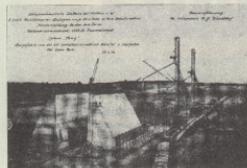


Bilder 15: Die Kesselzeichnung, erstellt vom Autor mit Auto CAD.

JBAG

NEUSTADT / HAARDT

30 Jahre Velten-Maschinen
1898 — 1928



Als die Angelegenheit für die Welt und für alle Teile der Welt bekannt wurde, wurde die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf die JBAG-Maschinen gelenkt.

**Prüfen Sie als
Wahlstraße zu bestellen!**

Ausgabe 1928.

Katalog C

Dampfstraßenwalzen

SYSTEM IBAG - EIN- UND ZWEIZYLINDER-BAUART

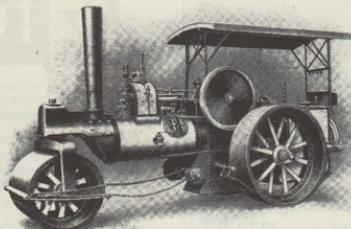


Fig. 1

Entlastete Kolbenabschleifsteuerung · Geräuschloser Gang
Geringer Kohlen- und Wasserverbrauch
Hohe Betriebssicherheit · Bequeme Bedienung · Kräftige Bauart

Bauart

Dienstgewicht in kg	8000
Walzgeschwindigkeit in km/Std.	2,2—2,5
Fahrtgeschwindigkeit	4,5
Heizfläche des Kessels in qm ca.	6,3
Betriebsdruck in Atm.	12
Umdrehungszahl pro Minute	180—220
Durchmesser des Schwungrads in mm	1000
Breite des Schwungrads in mm	90
Durchmesser der Vorderwalzen in mm	1000
Breite der Vorderwalzen in mm	540
Durchmesser der Hinterwalzen in mm	1550
Breite der Hinterwalzen in mm	400
Gesamtlänge der Maschine in mm	5100
Gesamtbreite der Maschine in mm	1900
Gesamthöhe der Maschine in mm	2750
Erforderlicher Schiffsraum für Übersee in cbm	16,5
Telegrammwort für Kohlenfeuerung	Stadion
Telegrammwort für Holzfeuerung (Kolonialfeuerbüchsen)	Stentor

Bilder 16, 17 und 18:
Auszug aus einem noch
vorhandenen Werskatalog.

Nun hoffen wir, dass bald wieder Veranstaltungen sein dürfen, auf der auch die Familie Hofbauer mit ihrer „GABI“ teilnehmen können.

Dampfstraßenwalze IBAG

Hersteller: Internationale Baumaschinenfabrik
Neustadt a. d. Haardt (IBAG)
letzte Anschrift: Branchweilerhofstraße 33-35,
67433 Neustadt a. d. Weinstraße
Fabriknummer: 7046
Baujahr: 1929

Technische Daten zur Straßenwalze:

Betriebsgewicht: 8.030 kg (inkl. Wasser
im Kessel und Tender)
Länge: 5.100 mm
Breite: 1.900 mm
Höhe: 2.900 mm
Antriebsart: Dampf, beheizt mit Holz oder
Kohle
max. Druck: 12 bar
Umdrehungszahl max. 220 U/min
Sitz-/Stehplätze: max. 2 Personen im Führerstand
Höchstgeschwindigkeit
max.: 1. Gang: 2,5 km/h;
2. Gang: 4,5 km/h laut
Herstellangaben
elektrische Ausrüstung: keine
Bremsvorrichtungen: Feststellbremse als Außenband-
bremse auf Hinterräder wirkend
Betriebsbremse über Dampf-
maschine (Gegendampf)
Signalanlage: Dampfpeife

Fotos: Martin Hofbauer



Bild 19: Rechte Maschinenseite anlässlich der zweiten Probe-
fahrt auf der heimischen Wiese.

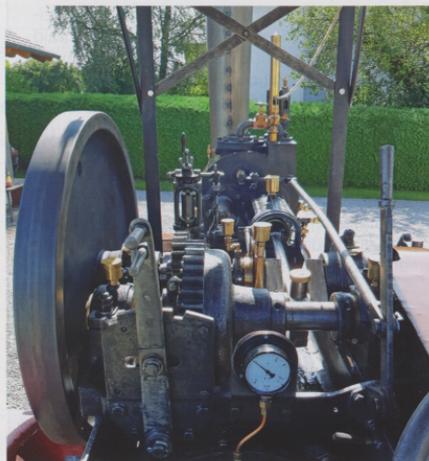


Bild 20: Schöne Aussichten vom Führerstand.



Dampfwalzenfahrerin Dania Hofbauer

Martin Hofbauer

Die Story von der Gabi - Teil 2

Seit 1980 restauriert und sammeln wir, die Familie Hofbauer aus Rothalmünster historische Fahrzeuge, Motoren und Maschinen. Beginn der Sammelleidenschaft war ein Fendt-Dieselross aus dem Jahre 1938, das vom Großvater übernommen und wieder gangbar gemacht wurde. Die erste Dampfmaschine kam 2005 in die Sammlung, eine Lokomobile des englischen Herstellers Ruston, Proctor & Co. aus Lincoln. Ich und meine Frau Dania, unterstützt durch Vater Konrad Hofbauer und Pflegesohn Valentin (Bild 1), führen seither die Dampfmaschinen deutschlandweit auf Festen und Veranstaltungen vor. Neben dem Dampfreschen haben wir auch eine alte Kirmesorgel, die von einer unserer Lokomobilen angetrieben werden kann.

Dampfmaschinen läuteten zum Ende des 19. Jahrhunderts auch in Niederbayern eine Technisierung in der Landwirtschaft und Industrie ein, die bis heute fortbesteht. Sie hat damals nicht nur Muskelkraft von Menschen und Tier ersetzt, sondern auch Arbeitsprozesse grundlegend verändert und die Voraussetzungen für den technischen Fortschritt geschaffen. Heute faszinieren Dampfmaschinen nur noch wenige Leute, wer aber einmal das Flair

einer Dampfmaschine spüren durfte, der wird vermutlich nicht mehr davon loskommen.

Vor einigen Jahren kam der Wunsch auf, die Sammlung durch ein dampfbetriebenes Fahrzeug zu komplettieren, und die Suche nach einer alten Dampfwalze begann.



Bild 1: Von links nach rechts: Pflegesohn Valentin Jakob, Martin Hofbauer, Dania Hofbauer.



Bild 2: Beginn der Zerlegearbeiten mit dem eigens angeschafften 3t-Geländestapler – selbst schon ein Oldtimer.

Lange Zeit wurde in diversen Internetseiten nach einem Schnäppchen gesucht, und so viel sei vorweggenommen, aber nicht gefunden. Es gibt zwar in England mehrere Händler, die Dampftraktoren und Dampfwalzen anbieten, aber entweder findet man dort nur Schrott (wofür aber trotzdem noch Preise wie für einen Mittelklassewagen aufgerufen werden), oder man findet gut erhaltene, fahrbereite Dampftraktoren, die aber dann für Otto-Normal-Verdienner unbezahlbar sind.

Unsere Familie sammelte immer schon Exponate, die auch in unserer Heimat (Niederbayern) vorkamen. Ein englischer Dampftraktor schied auch deswegen schon aus. So entschieden wir uns, dass eine Dampfwalze genau das Richtige wäre. Noch wesentlich bezahlbarer, noch häufiger zu finden, und Dampfwalzen gab es früher auch bei uns. Die Suche konnte beginnen.

Die Eigen- und Internetrecherche brachte zwar einige Angebote zum Vorschein, aber letztlich führte der Tipp des Dampfmaschinen-Freundes aus Düsseldorf zum Erfolg. Busso Hennecke kannten wir schon länger als Kenner der Straßendampfszene, und er ist auch sehr gut nach England und Holland vernetzt. Wir waren immer wieder lose in Kontakt und tauschten uns aus. Er erzählte uns schließlich von der IBAG-Walze, die in Landstuhl bei einem Sammler steht, der die Walze schon immer wieder mal verkaufen wollte, es aber letztlich nie zu einem Kaufabschluss kam. Er gab uns den Rat, dass wir doch mal mit dem Besitzer Kontakt aufnehmen sollen, was wir dann auch taten.

Im Januar 2017 hatte ich erstmals telefonisch Kontakt mit Christian Meckbach, dem Vorbesitzer der IBAG-Walze, und eineinhalb Jahre später im Sommer 2018 stand die Walze dann schließlich bei uns im Rottal.

Hier der Restaurationsbericht von Martin Hofbauer:

„Bereits kurz nach der Ankunft der Walze, die ja schon durch den Vorbesitzer teilweise zerlegt war, gingen wir daran, die Walze weiter zu demontieren. Als Erstes nahmen wir uns den völlig festgerosteten Herzbolzen vor. Leider konnte dieser mit uns zur Verfügung stehenden Mitteln nicht gelöst werden. Es ging schon damit los, dass wir die Gewichte etwas blauäugig unterschätzt hatten und unser Eicher-Frontladerschlepper die Lasten nicht heben konn-



Bild 3: Erste Lackierarbeiten, die alle in Eigenregie durchgeführt wurden.

te. Also begaben wir uns zunächst auf die Suche nach einem geeigneten Geländestapler, den wir schließlich auch fanden, der aber auch selbst erst etwas Zuwendung brauchte und so den Start der Walzenrestaurierung etwas verzögerte.

Wir demontierten als Erstes die Vorderwalzen, um dann die Gabel mit dem gesamten Königsstock vom Kessel zu trennen. Ein Freund aus Österreich hat dann mit einer speziell angefertigten Abziehvorrichtung, 100 Tonnen Presskraft und viel Wärme den Herzbolzen so lösen können, dass alle Teile wieder verwendet werden konnten. Die erste große Hürde war geschafft. Alle Sandstrahlarbeiten wurden ebenfalls im benachbarten Österreich durchgeführt und so konnten wir im Herbst 2018 bereits erste Teile lackieren (Bild 2 und 3).

Als Nächstes wurde der Tender von der Walze entfernt, die Hinterachse ausgebaut und eine provisorische Rangierachse unter die Walze geschraubt. Der Tender war in derart schlechtem Zustand, dass eine Neuanfertigung unumgänglich war (Bild 4 und 5).

Während der Wintermonate wurden im gut geheizten Teil der Werkstatt viele Kleinteile repariert und aufgearbeitet. Wir wollten bewusst kein auf Hochglanz poliertes optisches Aussehen wie manche englischen oder holländischen Maschinen haben, sondern es sollte eher eine schlichte Zurückhaltung einer Baumaschine erreicht werden. Viele bewegte Teile und Teile mit hoher Wärmebe-