



Abfahrt: Der Fahrer des Stanley Speedster, dieses reinen zweisitzigen Sportwagens ohne Verdeck und Windschutzscheibe, gibt Dampf. Die Zuschauer im Sportpark Waldfrieden sind fasziniert vom Antrieb und der für heutige Ohren ungewöhnlichen Geräuschkulisse.

FOTOS: THOMAS DOHNA

Die leise Welt der Straßendampfer

Höchst funktionsfähige Relikte aus einer längst vergangenen Zeit machten in Herford Station

VON THOMAS DOHNA

■ Herford. Ein leises, kaum vernehmbares Zischen, dann rollt der Bus ein paar Meter. Dampf fahnen kringeln unter dem Fahrzeug hervor, es riecht aromatisch nach verbranntem Öl. Jean Tillmans tritt auf die Bremse. Mühsam kommt das 1913 gebaute Fahrzeug der Marke Stanley zum Stehen.

Noch drei weitere Stanleys stehen auf einem Parkplatz im Sportpark Waldfrieden und ein White. Bei allen tropft Wasser, bei allen dampft es. Was für ein Auto normalerweise Zeichen für Fehler sind, die sie in die Werkstatt zwingen, ist für diese Whites und Stanleys normal. Sie

sind mit Dampfmaschinen angetriebene Autos. Diese beiden Marken stammen aus den USA. Dort gab es Anfang des 20. Jahrhunderts einige Hersteller von Dampfwagen. Sie hatten Vorteile. Sie waren leise, schnell und zuverlässig, im Gegensatz zu den benzingetriebenen Autos jener Tage.

Aber Nachteile hatten sie auch. „Mein Bus braucht einen Liter Petroleum und fünf Liter Wasser pro Kilometer“, sagt Jean Tillmans. Und er braucht eine Stunde, bis der Bus fahrbereit ist. „Wenn er kalt ist“, sagt Tillmans. Der Bus war seinerzeit in den Rocky Mountains für ein Hotel eingesetzt. Nur ein Dampfwagen wie dieser überwand die Steigungen. 250 Liter Wasser

fasst der Tank. Alle 50 Kilometer muss nachgebunkert werden. Später verfeinerten die Konstrukteure ihre Fahrzeuge, bauten Kühler für den Dampf ein und reduzierten die Vorheizzeit auf 30 Sekunden.

Auf dem Parkplatz am Waldfrieden stehen alle Dampfwagen unter Druck. Pilotflammen halten das Wasser auf Temperatur, während Fahrer und Beifahrer sich bei ihren Gastgebern vom Motorveteranen Sport Club stärken. Die sechs Steamer (Dampfer) kamen aus Melle. Im Automuseum dort sind mehrere von ihnen ausgestellt. Das ist Anlass für das Museum, jährlich zu einer Ausfahrt einzuladen.

Arthur Thomson sitzt schon auf seinem White von 1904. Vor

ihm, im Motorraum tickert leise die Dampfmaschine, sie klingt nur wenig kräftiger als ein Kinderspielzeug. Sein Fahrzeug hat schon einen Kühler, anders als die Stanleys. Dampf ist nicht zu sehen. Das Fahrzeug sei leicht zu fahren, sagt der Brite, es gibt kein geschaltetes Getriebe und auch keine Kupplung.

Jean Tillmans steigt in seinen Bus, löst die Bremse und öffnet den Regler. Es zischt, der Bus rollt an, es zischt wieder, der Bus wird schneller, wie von Geisterhand geschoben, so leise beschleunigt er. Die kleine Steigung an der Ausfahrt nimmt er locker. Mit einer Dampfvolke am Heck verschwindet er. Zurück bleiben ein paar Wasserflecken auf der Straße.



Kesselkappe: Unter dem was heute üblicherweise die Motorhaube ist, steckt der Dampfkessel, befeuert mit Petroleum.



Kompliziert: Viele Hebel, Stellräder und Instrumente muss der Fahrer bedienen und ablesen können. Dennoch sollen die Steamer, wie dieser White von 1904, einfach zu fahren sein.



Nur Wasser: Eine große Dampfvolke, aber kaum Schadstoffe und Geräusche produziert der Stanley-Bus von 1913.