

Schlepper Post

ALLE
TERMINE
2026



Goldene Zeiten:
Fendt Classic Club



Dampfmaschinen:
Rauchzeichen am Bodensee



Ein Jahrhundert:
Fordson F läuft wieder

Fauchendes Ungeheuer:

Mehr als 20 Tonnen wiegt die Straßen-Loko, die 1903 von Aveling & Porter gebaut wurde. Unter kräftiger Dampfentwicklung zischt sie mit respektabilem Tempo die Gebhardsweiler Dorfstraße hinauf..



Volldampf voraus



Eine echte Premiere: Lokos und Bulldogs am Bodensee

Früher, als man noch mit Dampfschiffen auf dem Bodensee unterwegs war, kannte man das Geräusch – das schrille Pfeifen der Dampf-Hörner, mit denen die Boote ihre Position markierten und sich auch sonst verständigten. Jetzt war der nicht zu überhörende Sound auf einmal wieder da. Aber nicht auf dem See, sondern ein paar Kilometer weiter landeinwärts in dem kleinen Ort Gebhardsweiler. Dort machten rund 40 kleine und auch sehr große Dampfmaschinen beim ersten großen Straßendampf-Festival in Deutschland auf sich aufmerksam.



Gegenverkehr: Rund 100 Jahre alt ist sowohl die Marshall-Maschine (links) wie auch der in England gebaute Sentinel Schlepper im Hintergrund.



In Breslau gebaut: Die Kemna-Straßenzugmaschine ist heute am Bodensee stationiert und gehört der Familie Lang.



Uhldingen-Gebhardsweiler hat ohnehin in Oldtimer-Kreisen einen Ruf wie Donnerhall. Da steht das Auto & Traktor Museum Bodensee, eine Anlage, die es in dieser Form so in Deutschland sonst nicht gibt, und die in den wenigen Jahren nach ihrer Gründung zu einem Wallfahrtsort der Freunde alter Fahrzeuge und Traktoren geworden ist. Zurecht – denn da stehen nicht einfach nur Fahrzeuge in einer Halle, sondern die Ausstellungen sind wirklich mit Sachkenntnis und Liebe zum Detail arrangiert.

Der umtriebige Chef und Gründer des Museums, Dr. Gerhard Schumacher, hatte ursprünglich den Schwerpunkt nur auf historische Schlepper gelegt. Vor ein paar Jahren konnte er aber auch einen großen Teil des ehemaligen Automuseums des legendären Motor-Journalisten Fritz B. Busch aus Wolfegg übernehmen und in sein Haus integrieren. Neue Ausstellungsflächen wurden erschlossen, und hier findet nun wirklich jeder etwas, der sich für alte Fahrzeuge interessiert. Zur Zeit gibt es eine Sonderausstellung zum Thema Käfer – von Brezel bis Mexiko.

Und um sein Haus immer weiter attraktiv zu halten, lassen sich Schumacher und sein Team für die wärmere Zeit des Jahres auch immer wieder Events einfallen – wie das auf Neudeutsch heute heißt –, die zusätzlich Zuschauer in den kleinen Ort nicht weit von Meersburg locken. Einen echten Coup hat er aber im vergangenen Oktober mit der ersten Dampf- und Glühkopf-Show gelandet. Die 5000 Besucher kamen nicht nur aus der Nachbarschaft, um sich Deutschlands größte Straßendampf-Veranstaltung anzusehen. Und was sie da geboten bekamen war wirklich außerordentlich.

Nun hätte man denken können, dass zu so einem Dampf-Spektakel nur ein paar Dutzend Hartgesottene kommen, die da unter sich sind und über den Heizwert englischer Steinkohle fachsimpeln. Tatsächlich ist ja die deutsche Dampf-Szene nicht sehr groß. Es gibt hierzulande kaum mehr als zwei Dutzend engagierte Dampf-Fans und Vereine, die sich um eine oder mehrere Dampfmaschinen im Originalformat kümmern.

◀ War noch lange in Betrieb:
Die Zettelmeyer Dampfwalze von 1934
wird heute vom Verein „Historische
Dampftechnik“ in Kirchheim/Teck
gepflegt.

Man kennt sich untereinander und hilft sich auch, wenn nötig. Das Hauptproblem besteht inzwischen darin, dass es kaum noch Fachleute gibt, die eine Dampfmaschine – speziell einen Kessel – reparieren können. Mancher ist dazu übergegangen, Werkstätten auf den britischen Inseln zu Rate zu ziehen, was nach dem Brexit aber auch nicht einfacher geworden ist.

Etwas größer ist die Zahl der Dampf-Spezialisten, die sich dem Modellbau verschrieben haben. Rund 20 Lokomobile im Kleinformat waren jetzt auch am Bodensee zu sehen. Kinder sind natürlich begeistert von den kleinen Lokos, aber Veranstalter Schumacher hatte noch eine andere publikums-wirsame Idee. Er lud neben den feuerspeienden Drachen aus den Urzeiten der Mobilität auch die polternden Ur-viecher mit Glühkopfmotoren ein, eine Besonderheit aus der frühen Zeit der Verbrennungsmotoren, bei denen allein die Prozedur des Anlassens zu einem zirkusreifen Spektakel wird.

Über die schweren, einzylindrigen Lanz Bulldogs aus Mannheim mit einem Hubraum von etwas mehr als 10 Litern muß jetzt hier nichts mehr erzählt werden. Sie gehören zum technischen Kulturgut in Deutschland. Das veranstaltende Museum besitzt selbst eine ganze Reihe von interessanten Varianten dieser Bauart. Aber es ist ja lange kein Geheimnis mehr, dass es auch in anderen Ländern in den zwanziger, dreißiger und vierziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts Glühkopf-Bulldogs gab. Am bekanntesten ist der Ursus, ein Lanz-Nachbau aus Polen. Aber es gab auch einen anderen Ursus. Der kam aus Italien von einer Firma Bubba aus der Nähe von Piacenza. Landini ist eine weitere italienische Marke, die auf diesem Gebiet tätig war. Bewährt haben sich in Frankreich auch die Glühköpfe von Vierzon und der kleine Percheron. Wahrscheinlich hatte der Lanz-Ingenieur und Bulldog-Erfinder Fritz Huber damals recht als er sagte: „Eine Landmaschine kann gar nicht einzylindrig genug sein.“

Bei der Party der Dinosaurier am Bodensee passten Dampfschlepper und Glühkopf-Traktoren jedenfalls bestens zusammen, und man merkte, dass das Publikum die Vorführungen mit fach-kundigem Interesse verfolgte.

Mit Schwiegermuttersitz:
Diese Loko vom Hersteller Aveling & Porter hatte auch in den engen schwäbischen Dorfgassen keine Probleme. ▶



Aus Stuttgart-Hohenheim: Die riesige Dampfpflug-Lokomobile wird auch heute noch ab und zu mit ihrer Partner-Maschine und einem Kipp-Pflug bei Feldtagen vorgeführt.



Frauen-Power: Beatrix Lauffer ist mit ihrer Fowler-Zugmaschine immer wieder gern im deutschen Südwesten unterwegs.





Hubraum wie ein Putzeimer: Wenn es um Glühköpfe geht, kommt man an den Zehn-liter-Bulldogs von Lanz nicht vorbei.

Man war ja auch mittendrin – etwa wenn die riesigen Maschinen auf dem Hof rangierten oder Kohle bunkerten. Mit den Markennamen der Dampfrösser waren aber auch die Spezialisten nicht immer so ganz vertraut. Deutsche Hersteller wie Heucke, Kemna oder Ruthemeyer sind längst in Vergessenheit geraten. Zettelmeyer hat in Konz bei Trier noch eine Weile Traktoren und Baumaschinen gefertigt – ist aber auch

schon lange aus dem Spiel. Umso wichtiger ist es doch, wenn wenigstens ein paar dieser alten Marken auf diese Art und Weise überleben.

Wen in Deutschland eindrucksvolle Dampfmaschinen gefragt sind, lädt man gerne die Freunde aus den Niederlanden ein.

In Holland ist die Liebe zum „Stoom“ wesentlich stärker als hier. Da gibt es auch noch ein paar gepflegte



Eintrittskarte zum Fest: Nur mit Glühkopf war man richtig angezogen.

Showmans-Lokomobile, die nicht nur zum Ziehen von Wagen, sondern auch zur Stromerzeugung auf den Kirmesplätzen eingesetzt wurden. Sie sind bunt lackiert, tragen viel Messing-Schmuck und sind abends mit ihrer bunten Beleuchtung ein echter Augenschmaus. Gebaut wurden diese Maschinen in der Regel in England, wo noch ein wesentlich größerer Kult um sie veranstaltet wird.

**Keiner sieht aus wie der andere:
Vorn eine Straßenausführung des Zehn-Liter-Lanz mit
nach unten geführtem Auspuff aus der Schweiz.**





◀ Daher kommt der Name „Eiler“: Auf der Straße erreichen manche Bulldogs respektable Geschwindigkeiten – zumal im Solobetrieb.

Die Glühköpfe der Nachbarn: Nicht aus Polen, sondern von der italienischen Firma Bubba aus Piacenza kommt dieser Ursus. Rechts ein Vierzon aus Frankreich. ▼

◀ Wie einst auf der Kirmes: Straßenbulldogs mit original restaurierten Wohnwagen am Rande des Festplatzes.



AUTO & TRAKTOR
MUSEUM BODENSEE

Dazu muss man wissen, dass in England selbst dampfgetriebene Lastwagen noch bis in die fünfziger Jahre fabrikneu angeboten wurden. Das erschien auch dort damals sicher schon etwas aus der Zeit gefallen. Und wenn man mal in Ruhe darüber nachdenkt, erscheint es einem schon plausibel, dass von der englischen Automobilindustrie heute nicht mehr viel übrig geblieben ist. Marken wie Fowler, Marshall, Wallis & Stevens, Aveling & Porter oder Sentinel hatten auch vor 100 Jahren ihre Zukunft schon hinter sich. Aber genau das macht sie ja heute so interessant, dass sich auch junge Leute für die Technik begeistern können. Nur leider ist schon die Instandhaltung eines solchen eisernen Ungetüms so teuer, dass man da mit Taschengeld nicht weit kommt. Immerhin sind auch zwei Damen im erlauchten Kreis der Straßendampf-Piloten dabei. Carolina Schriever aus Holland und Beatrix Lauffer aus dem Schwarzwald sind mit ihren Maschinen immer wieder gern gesehene Gäste bei vielen Veranstaltungen.





▲ Der kleine Unterschied: Eine Dampfwalze wie die Ruthemeyer namens „Nelly“, wie sie mancher noch kennt, wurde im Straßenbau zur Befestigung der Fahrbahndecke eingesetzt. Der Wallis & Stevens Steam Tractor von Manfred Staub wurde dagegen früher zum Ziehen schwerer Anhänger eingesetzt. ▽



Zirkuspferd: Die Showmans-Lokomobile des britischen Herstellers Fowler musste früher auf den Volksfesten den Strom für die Karussells liefern und abends für die bunte Beleuchtung des Festplatzes sorgen.

Fotos: Klaus Rabe



Dichte Atmosphäre: Ein Glühkopf-Schlepper der italienischen Marke Landini einmal im Sonnenschein...



...und einmal im Nebel seiner dampfenden Nachbarn.



Nichts ging ohne Dampf: In der Presse wurde das Stroh zu handlichen Ballen.

Die Crew vom Auto & Traktor Museum Bodensee kann jedenfalls zufrieden sein, mit dem, was sie da auf die Räder gestellt hat. Rund 5000 Zuschauer fanden am Dampf- und Bulldog-Wochenende den Weg nach Gebhardsweiler. Und als Chef Schumacher am Ende von Pressevertretern gefragt wurde, ob es eine solche Veranstaltung demnächst wieder geben werde, soll er nur freundlich gegrinst haben. Das lässt hoffen...

Klaus Rabe