

Liebe Leserinnen und Leser,



das Titelbild dieser Ausgabe hat es mir wirklich angetan: Mensch und Maschine voll unter Dampf! Das Foto hat Helmut Harhaus von der letzten Dampfveranstaltung in Eystrup mitgebracht und macht mit seinem Bericht Lust auf das nächste Treffen vom 26. bis 27. Juli 2025.

Ernst-Arno Kruse zeigt in seinem Bauplan, wie man mit einem Teelicht und mittels Kerzenbootantrieb ein Miniatur-Karussell in Bewegung versetzt. In der Reihe „Dampfautomobile deutscher Hersteller“ widmet sich Dr.-Ing. H. Schmidt-Römer in Teil 19 den Dampfheizerspritzen. Mit dem vierten und letzten Teil der „Dampfreise ins Königreich“ endet die Serie von Rolf Hoffmanns Tour durch Dänemark mit einem Besuch des Danmarks Tekniske Museum.

Thomas Enke stellt seine Fabrik der frühen 1950er im Modellformat vor. Ein Projekt, welches in vortrefflicher Weise gelungen ist! Passend dazu berichtet Christian Schwarzer über „Unsere Welt der Technik“, die mit der Dampfmaschine begann. Schwerpunkt im Teil 10: der Beginn der Technischen Revolution um 1830.

Das Eisenbacher Dampfteam ist ein loser Zusammenschluss von Technikinteressierten aus Eisenbach, der es sich zur Aufgabe gemacht hat, das Erbe des Modell-Dampfmaschinenbauers Franz Demattio (1919–2012) der Nachwelt zu erhalten und auf jährlichen Ausstellungen zu präsentieren. Der diesjährige Eröffnungsvortrag „Dampfschiffahrt auf dem Nordatlantik – Auswanderer und Rekordfahrten“ am 8. November 2025 bringt dann maritimes Flair in den Hochschwarzwald. Lesen Sie dazu den Bericht von Wolfgang Sühling.

Eine einfache Bing-Uhrwerklokomotive für die Spur 1 (45 mm) von Volker Koch hatte keinen Tender. Ein früherer Bericht von Jürgen Pietsch im Journal Dampf & Heißluft über die Konvertierung einer Bing-Uhrwerklokomotive in Echtdampf gab dem Autor den Anlass, ein kleines „Bing-Projekt“ – den Nachbau eines fehlenden Tenders – zu starten. Unter dem Motto „Made in Germany“ schreibt Helmut Harhaus über Max Dörfel aus Thüringen, welcher in den 1930er Jahren unter anderem Modell-Dampfmaschinen gefertigt hat.

Karl-Ernst Jenczok liefert in dieser Ausgabe den ausführlichen Bauplan für eine Zweizylinderdampfmaschine mit Untersetzungsgetriebe 2:1. Damit wird die abgegebene Drehzahl halbiert und das Drehmoment an der Antriebsachse erhöht.

In dieser Ausgabe haben wir für Sie, liebe Leserinnen und Leser, noch weitere lesenswerte und informative Beiträge zusammengestellt. So berichten wir über Modelle, Originalmaschinen, Veranstaltungen, Werkstatt-Tipps und Museumsbesuche. In der Hoffnung, dass wieder für alle Leserinnen und Leser etwas Interessantes dabei ist, verbleibe ich mit herzlichen Grüßen und wünsche gute Unterhaltung beim Lesen!

Ihr

Udo Mannek

KERZENBOOTE

E.-A Kruse	Karussell.	9
------------	--------------------	---

DAMPF

H. Harhaus	EYSTRUP - zum 5. Mal und größer denn je. . .	14
R. Hoffmann	Dampfreise ins Königreich – Teil 4	32
T. Enke	Eine Fabrik der frühen 1950er Jahre – Teil 2	36
W. Sühling	Maritimes im Hochschwarzwald	44
H. Harhaus	MAX DÖRFEL - Thüringen	52
F. Dossenbach	Wie ich zu einer Stuart-Dampfmaschine kam	65
T. Hillenbrand	Die Trunkmaschine	76

STRASSENDAMPF

H. Schmidt-Römer	Dampfautomobile deutscher Hersteller 19. Teil: Die Dampfheizerspritzen	21
------------------	--	----

HISTORIE

Ch. Schwarzer	Unsere Welt der Technik Teil 10 Mit der Dampfmaschine begann sie	42
---------------	--	----

PORTRÄT

Udo Mannek	Das Draisinen-Erlebnis auf der Westerwälder Querbahn	48
------------	--	----

SPEZIAL

V. Koch	Nachbau eines Bing-Tenders	58
K.-J. Jenczok	Zweizylinderdampfmaschine mit Untersetzungsgetriebe	68

RUBRIKEN

Forum	2
kurz & fündig	5
Dampfstammtisch	6
Dampf- und Messe-Termine	7
Vorschau	80
Impressum	80