

Dampflokomotiven auf freiem Feld – Ein alte Technik wird neues Erlebnis

Ein persönlicher Bericht über das Entstehen dieses Filmwerks der Arbeitsgemeinschaft Dr. Haeberle & Partner, Seeheim-Jugenheim

Die Idee

Eine Idee muß irgendwann einmal geboren worden sein. In unserem Falle läßt sich zwar das Jahr nicht mehr genau bestimmen, jedoch der Anlaß. Er ereignete sich auf einer DLG-Ausstellung für das gesamte Agrarprogramm in München auf der Theresienwiese. Dort präsentierte die Maschinenfabrik Rau aus Weilheim/Teck als historische Attraktion eine selbstfahrende Dampfmaschine. Der damalige Chef dieser Firma, Willy Rau, kochte vor Wut. Das Betriebsbuch dieser seltenen alten Maschine fehlte. Wahrscheinlich war es geklaut worden. Heinrich Graf Luckner, der allseits geschätzte und stets hilfsbereite „Informationsminister“ der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft konnte nur ratlos seinen Kopf schütteln.

Das hatte Folgen: Graf Luckner und einer der Autoren dieses Berichts – viele Jahre

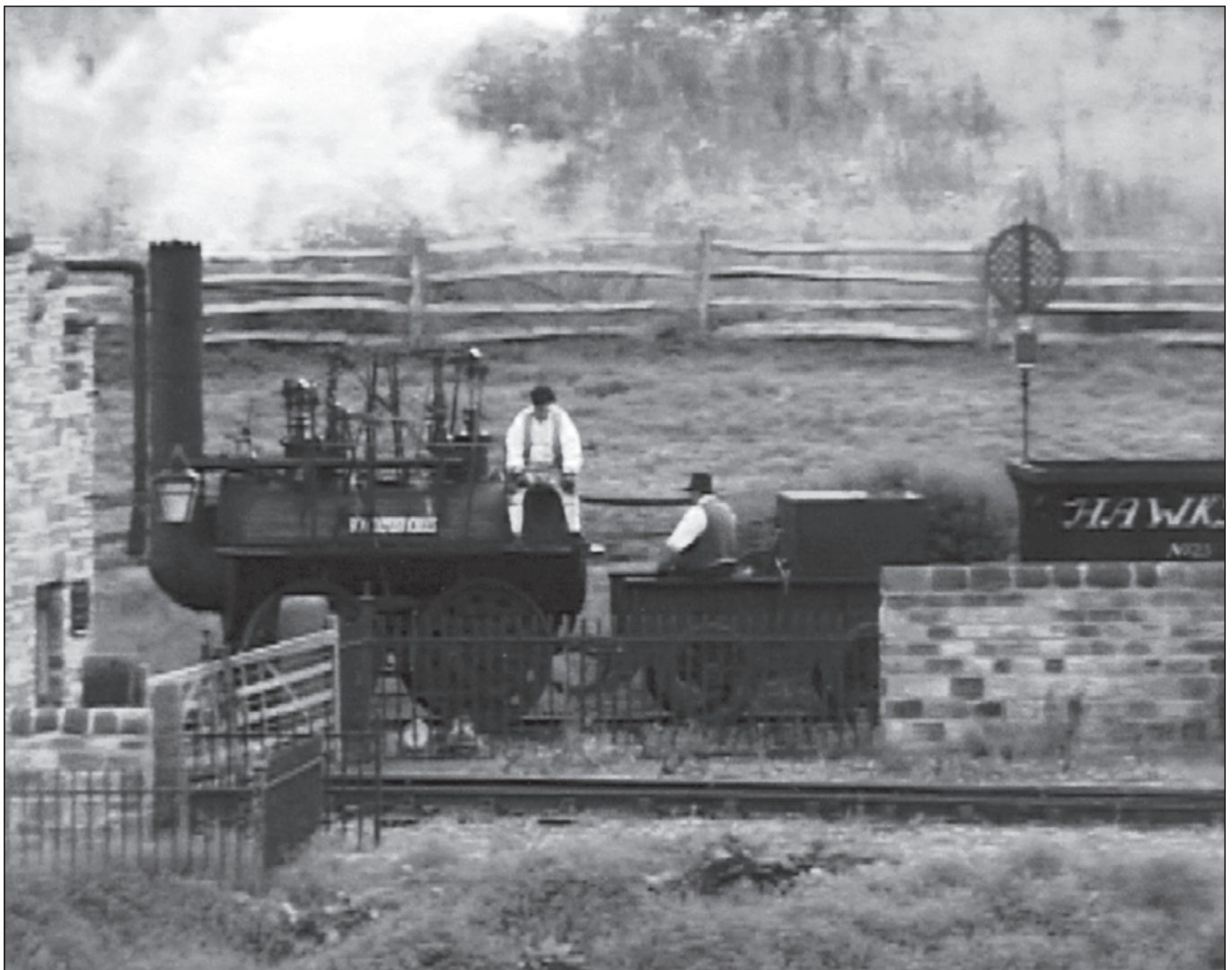
beratender Mitarbeiter der DLG – kamen ins Gespräch über Funktion und früheren Einsatz dieser Maschine und auch über Max Eyth, einer für die DLG höchst bedeutsamen Persönlichkeit.

Max Eyth widmete ein volles Vierteljahrhundert seines Lebens – 1836-1906 – der Pflugarbeit mittels Dampfkraft in Diensten der Firma John Fowler & Co. im mittelenglischen Leeds. Von John Fowler war er dort persönlich 1862 eingestellt worden. Eyths Arbeitsgebiet erstreckte sich bald über die halbe Welt. Bei seiner Rückkehr in die alte Heimat brachte er nicht nur hart verdiente Ersparnisse mit sowie 20 Kisten und Koffer, wie er berichtet, sondern auch den festen Willen, einen landwirtschaftlichen Reichsverein ins Leben zu rufen, nach dem Vorbild der ihm gut bekannten Royal Agricultural Society of England. Das gelang ihm mit Bravour. Im Jahre 1885 wurde „seine“ DLG, die Deutsche Land-

wirtschafts-Gesellschaft, gegründet. Heute sind nach Max Eyth Straßen, Schulen und in Stuttgart sogar ein Stausee des Neckars benannt. Weit ausstrahlende Berühmtheit hatte er durch sein literarisches Altersschaffen erlangt.

„Aber eigentümlich, über Eyths konstruktive Ingenieurstätigkeit wissen wir recht wenig“ bemerkte einst schon Graf Luckner. Das Wenige versteckte Max Eyth auch in seiner scharfsinnig-amüsanten Autobiographie „Im Strom unserer Zeit“. (F 1) Die Ursache für diese mangelnde Kenntnis ist in der Tatsache zu finden, daß die Eythschen technischen Innovationen im Britischen Königreich unter dem Namen des Ausländers Eyth nicht patentiert werden durften, nur unter dem Namen des englischen Arbeitgebers Fowler.

Auch erwies es sich bald, daß es schwierig werden wird, an sachdienliche Doku-



„Locomotion“. Ahn der schienengebundenen Dampflokomotive; gebaut von George Stephenson, 1825. Beamish, GB



Zwei Pfluglokomotiven und ein Dampflokomobil (Mitte) in dem Deutschen Landwirtschaftsmuseum, Universität Hohenheim. Stuttgart

mente heranzukommen. Viele Archive waren durch Kriegsereignisse zerstört worden. Einschlägige herstellende Maschinenbau-Anstalten gab es keine mehr. Sogar die traditionsreichen Fowler-Werke waren nach Insolvenz um das Jahr 1975 abgerissen worden, wie das Industriemuseum Armley Mills in Leeds mit Bedauern bestätigen mußte.

Angeregt durch das Gespräch mit Graf Luckner in München und die geschilderten Feststellungen dämmerte die Idee auf, die Geschichte der Anwendung der Dampfkraft in der Landwirtschaft genauer zu erforschen, so weit möglich zu rekonstruieren und die Ergebnisse darzustellen, möglichst als gerne gelesenes Buch. Das Ablösen menschlicher und tierischer Muskelkraft durch Maschinenkraft mußte, ganz allgemein, ein reizvolles Thema sein.

Die Studien

Wie viel Mühe und Aufwand diese Arbeit über Jahre hinweg erfordern wird, wie weit sich die Studien ausdehnen, konnte nicht erahnt werden. Schon früh zeigte es sich als ratsam, den sich ändernden Stand der jeweiligen Technik nicht an einigen wenigen Jahren festzumachen. So bot sich beispielsweise verführerisch das Jahr 1851 an, das Jahr der großen Industrieausstellung aller Völker in London, die als erste Weltausstellung gezählt wird. Unter

sehr viel anderem wurden dort auch die neuesten landtechnischen Erzeugnisse vorgestellt. Diese Erkenntnis führte dazu, die vielen Daten chronologisch zu einer historiographischen Entwicklungsgeschichte zu verketten, auch wenn sich diese über mehr als ein Jahrhundert erstreckt.

Einige überraschende Probleme traten schon bei den ersten Studien auf: Innerhalb des langen Untersuchungszeitraums wechselten die Definitionen dessen, was es zu untersuchen galt. Als Thomas Newcomen seine Erfindung um das Jahr 1711 in Betrieb setzte, war es eine „Fire Engine“, eine „Feuermaschine“. Bisher kannte man nur „Wassermaschinen“, nämlich Wasserräder. Gut 50 Jahre später wurde diese „Feuermaschine“ in „atmosphärische Dampfmaschine“ umgetauft, nachdem die „Überdruck-Dampfmaschine“ von James Watt zur siegreichen Konkurrentin geworden war.

Erst diese mit Dampf-Überdruck arbeitende Maschine befreite sich von der Gebundenheit an einen Ort. Sie wurde ortsbeweglich, also zum „Lokomobil“, denn „locus“ heißt lateinisch der „Ort“ und „mobilis“ beweglich. Aber das Lokomobil wurde eigentlich nur ortsveränderlich: ein Aggregat, bestehend aus Dampfkessel und darauf befindlicher Dampfmaschine. Wirklich sich selbst bewegend, fahrend, wurde erst die „Lokomotive“. Dieser Gattungsbegriff entstand als Ableitung aus

dem Namen „Locomotion“, dem ersten gut betriebsfähigen „Dampfproß“, gebaut von George Stephenson für den „Railway“, den eisernen Schienenweg zwischen Darlington und Stockton in Nordengland. Ab dem Jahre 1825 dampfte die „Locomotion“ über diese Eisenbahnstrecke.

Ein weiteres Vierteljahrhundert dauerte es bis die schienenungebundene Dampflokomotive dank wagemutiger Ingenieure den Schienen abtrünnig wurde und anfang, auf der mehr oder weniger holprigen Straße zu fahren und schließlich auch auf dem freien Feld.

Man sollte nun annehmen, daß diese schienenungebundenen Dampflokomotiven als Höhepunkte der Ingenieurkunst gewertet worden sind, denn konstruktive Robustheit, Betriebssicherheit und Bedienbarkeit mußten für den rauen Alltagseinsatz fernab der Fabrikationsstätte ein Optimum erreicht haben. Doch in der Fachliteratur spielte die „Dampflokomotive auf freiem Feld“ eine Aschenputtelrolle. Insbesondere Schiffsdampfmaschinen waren die Favoriten. Sie beeindruckten durch ihre ins Gigantische wachsende Größe. Die tragisch-berühmte „Titanic“, gebaut 1911, verfügte über zwei Vier-Zylinder-Dampfmaschinen mit zusammen 30 000 Pferdestärken Leistung. Verständlich wird, daß zum Beispiel Conrad Matschoss in seinem meisterhaften Standardwerk über die Entwicklung der Dampfmaschine nur kurz auf die frei fahrende Dampflokomotive eingeht. (F2)

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges erlöschen sogar lokaljournalistische Reportagen. Die Dampflokomotive auf freiem Feld hat ausgedient. Nur noch Schrotthändler verdienen an den ausgemusterten Maschinen mit Ausnahme der Tiefpflüger Ottomeyer aus Paderborn, die noch mehrere Jahre auf ihre mächtigen Dampflokomotiven setzen, vor allem für die Moorkultivierung im Emsland. Das Ottomeyersche Archiv konnte noch vor Auflösung des Unternehmens von Andreas Kuntz für eine vorwiegend gesellschaftswissenschaftliche Studie ausgewertet werden. (F3)

Mehr auf wirtschaftliche Auswirkungen der „Dampfkultur“ richtete sich unser Forschen. Für uns als Mitteleuropäer lag es vor allem nahe, den Zuckerrübenanbau, die Zuckerindustrie und den Zuckerverbrauch zu betrachten, während in Ägypten und in den amerikanischen Südstaaten der Dampfzug zur Industrialisierung der Baumwoll-Wirtschaft beitrug.

Das wesentlichste Ergebnis all der Studien war jedoch, daß die vielfältigen Eindrücke bei unserem „field research“ in den Entschluß mündeten, das Gesehene und Erlebte nicht nur wie bisher nebenbei filmisch zu dokumentieren sondern, wenn irgendwie möglich, aus dem Festgehaltenen ein ausgereiftes Filmwerk zu schaffen. Professionelle Möglichkeiten dafür bot unsere bereits bewährte Arbeitsgemeinschaft.

Pfluglokomotive unter Dampf bei dem Hohenheimer Feldtag 2000 „Bodenbearbeitung im Wandel der Zeit“.



Die Realisation

Vor dem handwerklichen Arbeitsbeginn für unser Filmprojekt wurde noch mit etlichen unterschiedlichen Fachleuten darüber diskutiert. Entsprechend unterschiedlich fielen auch die Empfehlungen für uns aus.

Ein Studienrat für Mathematik hob den Zeigerfinger: „Technikgeschichte im Film. Gut! Entwicklungsgeschichte. Noch besser! Aber Dampflokomotiven? Dann aber, bitte, weder fachlich abgehoben noch romantisch verklärt“. Ein Wirtschaftswissenschaftler meinte: „Hoffentlich wird Ihr Filmwerk für unsere Innovationsforschung ein signifikantes Beispiel werden“. Ein promovierter Agraringenieur betonte: „Denken Sie nicht nur an die Maschinenbauer! Vergessen Sie nicht zum Beispiel die zunehmenden Kenntnisse der Bodenphysik während der Dampfpflugzeit!“

Für uns als technikhistorische Forscher und Filmer zeichnete sich der geeignetste methodische Verfahrensweg beinahe von selbst ab. Zuerst hieß es, nach weiteren Objekten und Veranstaltungen suchen, die unser Filmprojekt nicht nur inhaltlich anreichern, sondern auch „foto- und telegen“ sind.

Unser Suchen steckte auch gute Bekannte an: „Steht bei Zofingen (in der Schweiz) an der Hauptstraße nicht so ein Ding? Oder?“ – „Die Technische Hochschule in Ulm (an der Donau) soll eine solches „Dampfproß“ ergattert haben!“ – „Am

Parkplatz des Landesmuseums für Technik und Arbeit in Mannheim steht ‘was Schwarzes mit hohem Kamin“. Wie es sich herausstellte, waren es von Tiergespannen gezogene Lokomobile beziehungsweise eine Straßenwalze.

„Richtige“ Dampflokomotiven für die Landwirtschaft wurden von uns zum ersten Male entdeckt im Freigelände des Deutschen Landwirtschaftsmuseums der Universität Hohenheim. Diese Lokomotiven gab es also doch noch! Wenn auch nicht in betriebsfähigem Zustand, dafür aber in der von uns begehrten Ausführung „Dampf-Pfluglokomotive mit Seiltrommel unter dem Bauch des Dampfkessels“.

Nicht weit von Hohenheim entfernt wartete die zweite Überraschung. In Weilheim/Teck war die Pfluglokomotive der Maschinenfabrik Rau vor den Werkshallen frei zugänglich aufgestellt, zusammen mit einem Pflug und einem Kultivator.

Eine Lokomotive sollte auch – wie wir hörten – vor der Max-Eyth-Schule in Kirchheim unter der Teck stehen. Wir erblickten sogar zwei: eine gleisgebundene Schnellzugs-Dampflokomotive der Reichsbahn-Baureihe 03 und die gesuchte gleisungebundene Pfluglokomotive von John Fowler, Baujahr 1911. Max Eyth hatte diese allerdings nicht mehr erlebt. Er war 1906 verstorben, hochgeehrt als Max von Eyth.

Noch hielt sich die Autorenidee vom Dampfpflug-Buch. Bis ein besonderes Er-



Pfluglokomotive mit Pflug bei der Arbeit während des Hohenheimer Feldtags 2000 „Bodenbearbeitung im Wandel der Zeit“.



*Fowler-Pfluglokomotive.
Baujahr 1911, geführt von
Richard Planitz bei Vor-
führung. Museum E. Kieme-
le, Seifertshofen bei Schw.
Gmünd*

eignis die Weiche in Richtung „Film“ stellte. Dies war nicht allzu schwierig. Die Buch-Disposition mußte nur zum Film-Drehbuch umfunktioniert werden...

Dieser Richtungswandel ereignete sich auf der Domäne Baiersröder Hof in der hessischen Wetterau. Dort sollte die alte Technik des Dampfpflügens für knapp zwei Tage wieder aufleben, und wir hatten, nicht ganz zufällig, unseren neuen großen DVCAMcorder dabei. Uns wurde aufgeregt erklärt: „Die Landshut-Schönbrunner sind mit einer kompletten (Pflug-) Garnitur da!“ Die Niederbayern hatten in der Werkstatt ihres landtechnischen Zentrums zwei Dampflokomotiven mit passendem Pflug tatsächlich wieder einsatzfähig aufgemöbelt. Wir Filmer wurden trotz unserer vielen Fragen sehr freundlich geduldet. Ja, wir durften sogar – ganz ausnahmsweise – in dem engen Führerstand auf der rumplenden Pfluglokomotive ein Stück Weges mitfahren.

Für uns bedeutete dies ein doppeltes Erlebnis. Zum einen sahen wir in voller Realität das Arbeiten mit dem Dampfpflug. Zum anderen hatten wir uns nicht lange zuvor mit historischer Dampftechnik eingehend vertraut machen können, auch als Filmer. Objekt dieser unserer Arbeit war eine riesige Dampf-Pumpmaschine, seit 64 Jahren in Betrieb, für die Wasserversorgung der Stadt Frankfurt am Main. Konstruktive Einzelheiten dieser Maschine mußte der Film natürlich auch veranschaulichen. (F4)

Unser Archiv „Dampfpflug u.ä.m.“ wuchs dank der mitgebrachten erfreulichen Ergebnisse auf viele Stunden Rohfilm an und unser Ehrgeiz wuchs mit. Deshalb entschlossen wir uns, auch bei diesem Filmprojekt auf jegliches Filmmaterial aus fremden Quellen zu verzichten. Lücken in unserer Arbeit waren daher selbst zu füllen. Ein Originalwerk verlangt eben höheren Aufwand und auch – eine Portion Glück.

Zu unserem Glück dürfen wir auch eine Reihe persönlicher Bekanntschaften rechnen. Dr. Klaus Herrmann in Hohenheim beispielsweise, der mit fachkundigen Auskünften nicht geizte, oder Richard Planitz in Kirchheim unter der Teck, Mechanikermeister, jung, aber von altem Schrot und Korn.

Auch zum Glück bei unserer Arbeit zählen förderliche Begegnungen auf der britischen Insel. Nur so wurden wir auf technikhistorische Besonderheiten aufmerksam, die auf dem Kontinent nahezu unbekannt sind. Ein Beispiel ist die Satteltank-Schienenlokomotive, die als Vorbild für verschiedene Aufbauten auf dem Dampfkessel gewirkt haben dürfte und damit die Konstruktion der selbstfahrenden Straßenlokomotive beeinflusste. Ein nach langer Reparatur wieder fahrendes Exemplar dampfte uns in Wales entgegen. Eine andere Dampflokomotiven-Bauart – eine Fairlie – ließ die Zeit um 1865 wieder aufleben, der Zeit als Max Eyth für John



Die zwei Schönbrunner Pfluglokomotiven, gebaut von der Firma Heucke, mit Pflug bei Fahrt zur Vorführung im Frankenland.

Fowler & Co. mit Dampf Baumwollfelder in Ägypten pflügte.

Durch derartige Funde und durch gelungene Filmaufnahmen begeistert, weitete sich der Horizont unserer Forschungen. Entdeckt wurde zum Beispiel, daß es nicht nur ein Pflügen des Erdbodens durch Dampfkraft gab, sondern auch des Kühlmittels Eis auf zugefrorenen Seen. Noch lange nach der Erfindung von Lindes Eismaschinen gab es ein ausgedehntes Natureis-Gewerbe. Doch weder ein realer Eispflug noch eine dampfbetriebene Eissäge konnten gefunden werden, nur stark vereinfachte Zeichnungen dieser Geräte. Deshalb mußten wir uns zu einer pionierhaften Lösung entschließen: zu einer eigenen Video-Computer-Animation. Viele Tage Design-Arbeit und viele Nächte Rechner-Zeit ließen das Wunder gelingen. Eine natürlich arbeitende Kreissäge mit Seiltrieb von der Pfluglokomotive aus frißt sich laut kreischend durch das Eis.

Sehr real und überwältigend quirlig bot sich eine andere Verwendung der Straßendampflokomotive dar. Wer heutzutage Blackpool an der englischen Westküste besucht, weiß wie gerne die Briten auf „Fun Fairs“ feiern. Für diesen Zweck verwandelte sich einst die biedere Straßenlokomotive zum „Showman's Tractor“, zum fahrenden Elektrizitätswerk, das Strom für Glühlichter, Karussells und mechanische Musikorgeln liefert. Hierbei durften wir uns in eindrucksvollen Nachtaufnahmen in ländlicher Gegend üben.

Nicht vergessen ist in unserem Film die Tatsache, daß die selbstfahrende Lokomotive das erste Nutzkraftfahrzeug auf unseren Straßen war. Sie schleppete Waggons mit Arbeitern, mit Felsbrocken, Baumstämmen, Ankerketten und mit vielem mehr.

Wesentlichste Bedeutung erlangte die schienenungebundene Dampflokomotive jedoch auf freiem Feld als Pfluglokomotive. Die ersten Ausführungen waren abenteuerliche Konstruktionen. Um sie mit menschlichen Kräften wenigstens einigermaßen steuern zu können, wurde zuerst die Dreirad-Ausführung bevorzugt, ähnlich wie später bei den ersten Modellen des Motorwagens, der sich zum Automobil mauserte. Als Zuggespann aber versagten die plumpen Kolosse auf unbefestigten Wegen und gar auf Äckern und Feldern spätestens als es zu regnen anfang.

Aus diesen Gründen verlegte sich John Howard auf ein anderes Verfahren, das nach der Erfindung des Drahtseils und dessen industrieller Fertigung möglich wurde. Von einem stationären Dampflokomobil wurde eine Winde über Riemen-Transmission angetrieben, die mit einem Drahtseil einen speziellen Pflug zog. Weil das Seil um das gesamte Feld mittels zu verankernden Rollen geführt werden mußte, nannte Howard dies „Roundabout-System“. In unserem Film wird es vorgeführt.

Gegen Howard trat Max Eyth mit dem Zwei-Dampflokomotiven-System von John Fowler an. Bei diesem System stehen sich

zwei Lokomotiven mit ihren angebauten Seilwinden an den Rändern des Feldes gegenüber und ziehen den Pflug – einen Kipp- oder Balancierpflug – hin und her. Nach jeder Pflugfahrt rücken die Lokomotiven entsprechend der Breite der Pflugbahn weiter. Der Abstand der beiden Pfluglokomotiven konnte 300 Meter und mehr betragen. Patentschutz für dieses Pflugsystem war John Fowler schon vor der Ankunft Max Eyths erteilt worden.

Ziel unserer Arbeit mußte es sein, dieses Verfahren möglichst lebensecht filmisch einzufangen. Auf dem Baiersröder Hof war uns dies schon geglückt und trotz der großen Seltenheit derartiger Vorführungen später bei anderen Gelegenheiten auch, wie bei dem Feldtag 2000 der Universität Hohenheim „Bodenbearbeitung im Wandel der Zeit“.

Bei der Suche nach ortsbeweglichen Dampfmaschinen fiel auf, daß die gefundenen allermeistens nach der Jahrhundertwende 1900 gebaut worden waren. Technische Innovationen hatten die ältere Maschinengeneration aus den Zeiten Eyths und Fowlers verdrängt. Die einzylindrige Kolbendampfmaschine war von der zweizylindrigen „Compound“ abgelöst worden. Diese arbeitet mit doppelter Dampfexpansion in Hoch- und Niederdruckzylindern. Zudem entwickelte sich in dieser Epoche aus der Naßdampfmaschine die Heißdampfmaschine mit höherem Wirkungsgrad. Am bekanntesten wurde für

diesen Zweck der Dampf-Röhren-Überhitzer von Wilhelm Schmidt.

Der Drehbuch-Autor stand nun vor der Frage, ob er in den Film diese maschinenbaulich relevanten Einzelheiten aufnehmen soll oder nicht. Er entschied sich für „nicht“, denn auch stationäre Dampfmaschinen nahmen an dieser Entwicklung teil. Auf eine Ausnahme wollte er allerdings nicht verzichten, auf ein Spezifikum der Pfluglokomotive: den Antrieb der Seilwinde. Bemerkenswert für ihn war, daß dieses Spezifikum vom späteren Verbrennungsmotorenbau übernommen wurde, und sich sogar in Mercedes-Grand-Prix -Rennwagen bewährte. Mehrere Sequenzen des Films dokumentieren dies.

Spätestens an dieser Stelle mußte auf den Lebensweg des Ingenieurs und großen Dampfplügers Max Eyth eingegangen werden. Wir entschlossen uns, uns auf dessen überraschende jugendliche Entscheidung zu konzentrieren, nicht Vater und Großvater beruflich zu folgen, die alte Sprachen und Geschichte lehrten. Deutlich wird dabei auch, daß humanistische Vorbildung auch einem werdenden Ingenieur nicht schadet.

Parallel zu der Entwicklung der Dampfplügerei und schon etwas früher wurde die verbesserte Gestaltung der Pflüge zur Aufgabe der Agraringenieure, auch wenn sich diese noch nicht so nannten. Schließlich führte dies zu bodenphysikalischen



Eis-Kreissäge, durch Seil angetrieben von Dampflokomotive – Video-Computer-Animation von Dr. Haerberle & Partner.

Forschungen und Erkenntnissen. Im Film wird auch darauf hingewiesen.

Eine scheinbar weit abgelegene neue wissenschaftliche Disziplin führte zu einer neuen Bauart der selbstfahrenden Straßenlokomotive: zur Dampfstraßenwalze. Auf diese geht unser Film deshalb auch ein. John Loudon MacAdam hatte einen verbesserten Straßenbau gefordert, nach seiner wissenschaftlichen Methode. Kern seiner Innovation war, daß Schotter unterschiedlicher Körnung klassifiziert in den Straßen-Unterbau eingebracht wird. Bei diesem „Macadamisieren“ half über viele Jahrzehnte die schwere Straßenwalze indem sie die Schotterlagen verdichtet und glättet. Mit Dampf wurde, im wahren Sinne des Wortes, der Weg für das Automobil geebnet.

Diesen wissenschaftlichen Aspekten steht die modernste Errungenschaft des Dampfplügens gegenüber. Sie erweckt als Bildungs-, Informations- und auch „Event“-Veranstaltung die alte Technik zu neuem

Erlebnis. Ältere Zuschauer werden an ihre Kindheit erinnert, und die Jüngeren und Jüngsten staunen über die daherschnaufenden „Dinos“. Für die Tagespresse erhalten die sehr seltenen Vorführungen aktuellen Nachrichtenwert und selbst das Fernsehen wird zumindest für schnelle „Features“ angezogen. Für die Produktion unseres Filmes haben sie oft eindrucksvolle, wenn auch nicht immer leicht einzufangende Bildmotive geboten.

Die Produktion

Das Wissen um technische und historische Fakten, ja selbst die Begeisterung für die gesteckten Arbeitsziele können nicht immer helfen, die Schwierigkeiten bei der handwerklichen Filmproduktion zu mindern oder auszuräumen. Zum Beispiel wird bei den wirkungsvollsten Szenen einer Vorführung das verdichtete Publikum zu einer unangenehmen Barriere für den Filmer. Was aber helfen ein schweres Stativ, ausziehbar über Kopfhöhe, und ein



Dampfdreschen: Antrieb der Dreschmaschine durch Dampflokomotive. Great Dorset Steam Fair, GB.

klappbarer Schemel dahinter, wenn ihn die Zuschauer zu Fall bringen? Sportliches Klettern auf Mauern oder auf andere Schaustücke ist trotz aller Bedenken vorzuziehen, um das Equipment von mehr als ein Dutzend Kilogramm Gewicht und sich selbst vor Beschädigung zu schützen.

In Werkstätten und Museen behindert die räumliche Enge das Filmen oft beträchtlich. Nahaufnahmen oder Schwenks sind keineswegs immer eine befriedigende Lösung. Hohe Objekte, wie beispielsweise Schornsteine, erweisen sich eigentümlich problematisch. Filmaufnahmen in Hochformat gibt es (noch) nicht. Starke bildliche Kontrast-Unterschiede, wie bei Aufnahmen von Lokomotiv-Feuerungen, „verdauen“ keineswegs alle Videokameras.

Saison für das Dampfpflügen in unseren Tagen ist Mitte August bis Mitte September. Wer in diesem kurzen Zeitraum nicht die sehr wenigen Gelegenheiten für Zuschauen und Filmen aufgespürt hat, muß mindestens bis zum nächsten Jahr warten, wobei die Zukunft reichlich von Zufälligkeiten bestimmt wird.

Dampfpflüger waren und sind wenig empfindliche Burschen, um so empfindlicher reagieren Videorekorder, vor allem die hochgezüchteten für die „Profis“. Schon Staub, kleinste Wasser- und Ölspritzer können die Filmaufnahmen verhunzen. Doch Wettergötter nehmen darauf keine Rücksicht und auch nicht alle der eifrigen Maschinisten.

Bei einer vielversprechenden Gelegenheit, in Blumenberg in der Magdeburger Börde, trauten wir uns wegen der widrigen Umstände nicht einmal den Transportkoffer unserer großen Kamera zu öffnen. Das bedeutete: Tausend Kilometer waren nahezu vergeblich unternommen worden. Dem vielköpfigen Filmteam eines potenten TV-Senders ging es nicht viel besser. Dessen Koordinator suchte jammernd in dem dichten Staub über dem ausgedehnten Feld nach den aufzunehmenden Objekten: „Wo pflügen sie denn? Wann pflügen sie denn?“ Und erinnerte damit an Wilhelm Bendos Pferde-Rennbahn-Persiflage.

Pfluglokomotiven konnte der junge Herr Koordinator auch nicht erspähen. Eine hatte sich in eine gewaltige Dampf Wolke gehüllt. Die Mannlochdichtung ihres Dampfkessels war beim Hochheizen geplatzt. Die andere Pfluglokomotive zuckelte währenddessen noch auf ihrem Tieflader durch diverse Staus auf der Autobahn. Zuhause wartete als Weiterarbeit an unserem Filmwerk die zusammenfassende Bildkomposition. Inhalt und Dramaturgie sollten doch durchgängig fesseln und über-

zeugen. Am zeitfressendsten war die Auswahl der vielen Filmsequenzen aus dem sehr reichlichen Rohmaterial und anschließend das Schneiden mit optischer und akustischer Abstimmung. Zuletzt mußte noch aus dem Drehbuch der erläuternde Text für den Sprecher „aus dem Off“ herauskristallisiert werden.

Das Produkt

Endlich war unser Filmwerk „Dampflokomotiven auf freiem Feld – Eine alte Technik wird neues Erlebnis“ vollendet; ein Produkt von 38,5 Minuten Länge, mit über ein Vierteltausend Sequenzen. Wir wollten es kaum glauben: Jahre waren vergangen von der ersten Idee bis zum Abschluß der Produktion. Als Lohn für die Mühe durften wir jedoch schon bald lobende Anerkennung entgegennehmen.

Zitierungen (F)

1) Max Eyth: Im Strom unserer Zeit. Teil I und II: Wanderbuch eines Ingenieurs. Teil III: Meisterjahre. Heidelberg. o.J. (1908)

2) Conrad Matschoss: Die Entwicklung der Dampfmaschine. Im Auftrage des Vereins deutscher Ingenieure. 2 Bände; Berlin 1908

3) Andreas Kuntz: Der Dampfpflug – Bilder und Geschichte der Mechanisierung und Industrialisierung von Ackerbau und Landleben im 19. Jahrhundert. Marburg 1979.

4) Dr. Haerberle & Partner: Trinkwasser für Frankfurt am Main – 3-Zylinder-Expansionsdampfmaschine, 64 Jahre in Betrieb. Filmwerk, 20 Min.; Seeheim-Jugenheim 2000

Anschrift der Autoren:

Dr. Haerberle & Partner, Helene-Christaller-Weg 7, D 64342 Seeheim-Jugenheim

Bildnachweis:

Original-Aufnahmen aus dem Filmwerk „Dampflokomotiven auf freiem Feld ...“