

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 78 (1985)

Artikel: Rendez-vous der Dampf Giganten
Autor: Günthardt, Madeleine
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-990178>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Rendez-vous der Dampf Giganten

Bevor Motorfahrzeuge mit Benzinmotoren auf unseren Strassen verkehrten, rollten während vieler Jahre dampfbetriebene Vehikel durch die Gegend. Strassenlokomotiven schleppten Lasten und grosse Anhängerzüge, Dampfgespanne pflügten Felder und trieben die Räder der Dreschmaschinen. Schausteller, welche von Chilbi zu Chilbi zogen, Fabrikdirektoren und Transportunternehmer benützten Dampftraktoren als Transportmittel.

Was hat es denn mit diesem Dampf auf sich? Nun, aus jeder Flüssigkeit steigt Dampf auf, sogar wenn diese kalt ist. Wenn man zum Beispiel Wasser in einem Glas stehen lässt, wird es immer weniger, bis es eines Tages verschwunden und das Glas trocken ist. Das Wasser ist «verdunstet», genau gesagt: verdampft. Dampf ist ein unsichtbares Gas. Was wir so gewöhnlich als «Dampf» bezeichnen und was so deutlich in der Küche sichtbar ist, wenn in einer Pfanne Wasser brodelt, das ist nämlich schon kein Gas mehr, sondern wieder Flüssigkeit, und zwar in winzigen Tröpfchen, dem Nebel vergleichbar. Beim Kochen verdampft das Wasser natürlich viel rascher als bei einer Temperatur von null Grad. Der

Dampf drückt auf den Kochtopfdeckel und hebt ihn hoch. Der erste Mensch, dem diese Wirkung auffiel, war der englische Ingenieur James Watt. Er erfand im Jahre 1765 die erste brauchbare Niederdruckdampfmaschine. Dabei wird der Dampfdruck durch ein Ventilsystem in einen Zylinder geleitet, in dem ein Kolben je nach Öffnung der Ventile hin- und hergleitet. Der Dampf drückt auf den Kolben, und der überträgt die Bewegung weiter, auf Zahnräder, Räder und vieles andere. Solche Dampfmaschinen können Schiffe, Lokomotiven und Maschinen in Fabriken antreiben. Übrigens: Eine Dampfmaschine besonderer Art ist die Dampfturbine: bei ihr wird der Dampf auf ein Schaufelrad geleitet, das sich ungeheuer schnell dreht. Mit Hilfe dieser kräftigen Bewegung kann man über eine Dynamomaschine elektrischen Strom erzeugen!

Aber nicht um Kraftwerke geht es hier, sondern um fahrbare Dampfmaschinen.

Die Entwicklung der fahrbaren Dampfmaschine begann 1801, als der Engländer Richard Trevithick am Weihnachtsabend mit einem selbstgebastelten Gefährt mit Dampfantrieb zum Schrecken der

Einwohner durch das Dorf Camborne donnerte. Diese Pionierfahrt entfachte den Wettstreit unter unzähligen Ingenieuren und Abenteurern. Mit immer verrückteren Konstruktionsvorschlägen versuchten sie, das skeptische Publikum vom Nutzen dieser neuen Erfindung zu überzeugen.

Der grosse Durchbruch der Dampfmaschinen gelang 1829, als George Stephenson mit seiner «Rocket» und einer «Strasse aus Eisen» das Reisen mit Dampfmobilien zu einem angenehmen und sicheren Vergnügen machte. Seine Idee — die Eisenbahn — verbreitete sich sofort in alle Welt.

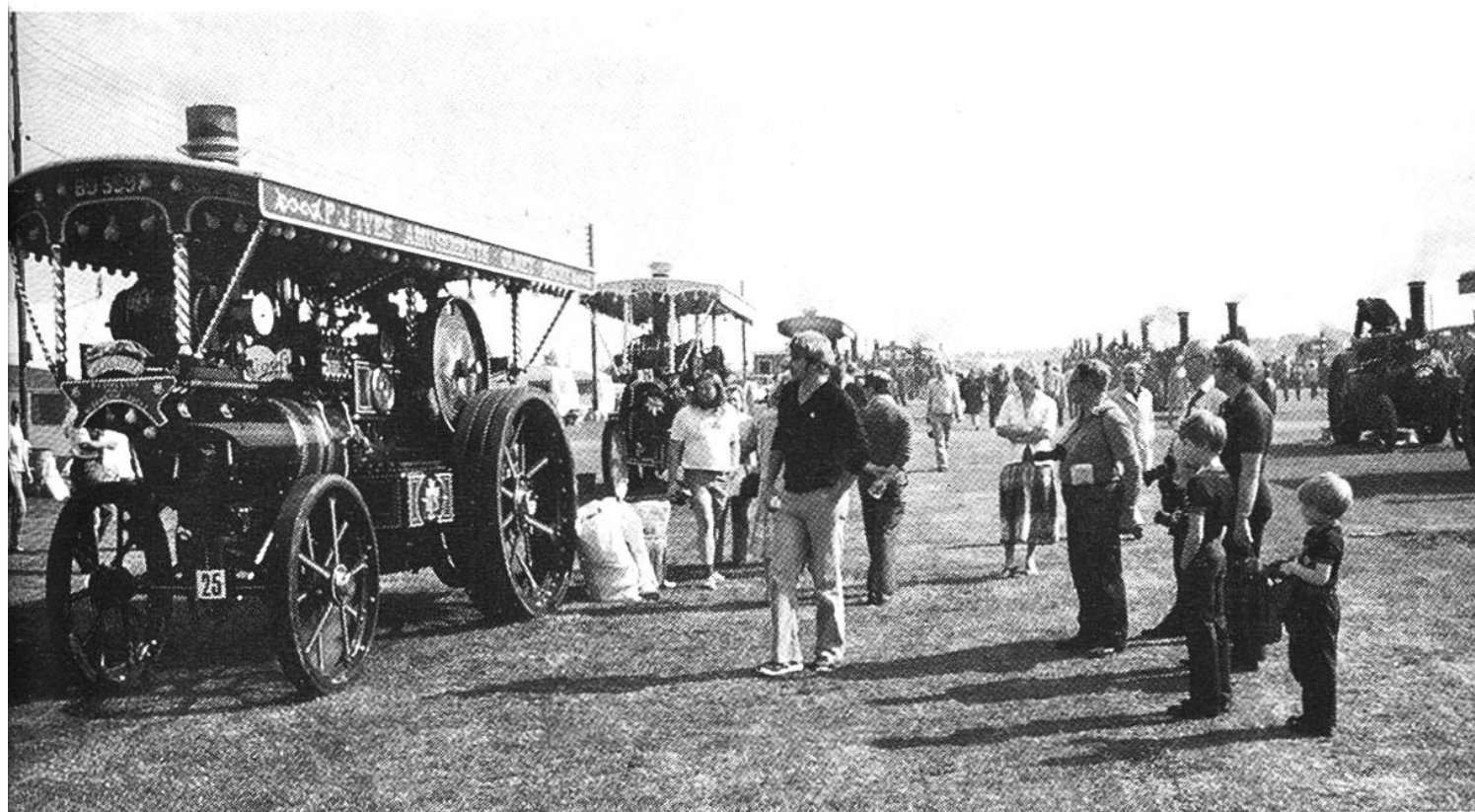
Auch auf den Ländstrassen bekamen die Konstrukteure ihre kraftstrotzenden Maschinen besser in den Griff. Dank verbesserten Lenkvorrichtungen und wirkungsvolleren Bremsen erlaubten mit der Zeit auch die ängstlichen Stadtväter konservativer Gemeinden den Verkehr dieser «schrecklichen» Vehikel auf ihren Strassen. Zwischen 1850 und 1920 erlebten die Strassenloks ihre Blütezeit. In England, der Hochburg der Dampftechnologie, produzierten damals mehr als 90 Firmen gleichzeitig Dampfmobile.

Heute sind diese zuverlässigen Fahrzeuge durch kleinere, leichtere und wendigere Motorfahrzeuge verdrängt. In England hat man noch kurz vor dem Verschrotten

der letzten Dampfgiganten sich eines Bessern besonnen und mit dem Sammeln und Restaurieren von Dampfmobilien begonnen. Von Australien, Indien und Südamerika wurden die wenigen noch auffindbaren Dampfmobilwracks nach England zurückgebracht und in mühseliger Kleinarbeit wieder zusammengebaut. 2500 Dampffahrzeuge sind durch diese Bemühungen in Grossbritannien erhalten geblieben.

Heute werden in England während der Sommermonate an vielen Orten grossartige Rallyes abgehalten. In Peterborough beispielsweise treffen sich alljährlich mehr als 200 dieser liebevoll aufgepäppelten farbig-glänzenden Veteranen an der «Steam Expo», was auf deutsch «Dampf-Ausstellung» bedeutet.

Dabei begnügen sich die heutigen Besitzer nicht etwa bloss mit einem Zurschaustellen ihrer Blech- und Eisenungetüme, im Gegenteil. Die Maschinen werden alle ihrer ursprünglichen Verwendung gemäss eingesetzt. So werden Felder mit dem hochradigen Pflugschlitzen umbrochen, wobei an beiden Enden eines Ackers kolossale Dampftraktoren aufgestellt werden. An riesigen Kabeln, die über Trommeln unter den Boilern laufen, wird der Pflugschlitten angehängt und zwischen den beiden Traktoren hin- und hergezogen. Mit



Diese Jahrmarktsloki zog früher Orgeln und Karusselle von einem Schauplatz zum andern.



Eine besonders wendige Mehrzweckloki. Ihr Boiler befindet sich hinten.

Pfeifsignalen verständigen sich die Mannschaften über den Arbeitsrhythmus.

Baumstämme werden in fahrbaren Sägewerken zu sauberen Brettern zersägt, Getreide wird in ratternden Maschinen gedroschen. Mit Dampfspritzen werden Feuersbrünste bekämpft. Jahrmarktloks betreiben alte Orgeln und liefern Strom und Dampf für Karusselle und die bunten Lichter der Stände. Auf einem riesigen Feld reihen sich jeweils die Dampfmobile der verschiedensten Typen: Schlepper, Agrartraktoren, Jahrmarktloks, Feuerspritzen, Kräne und Lastwagen stehen mit qualmenden Kaminen fahrbereit. Überall zischt Dampf aus den Ventilen, übermütig lassen die Fahrer die Dampfpeifen schrillen. Ganze Familien mit russverschmierten Gesichtern polieren hingebungsvoll die glänzenden Teile, ölen offene Getriebe und malen liebevoll neue Verzierungen auf die alten Räder. Wandernde Handwerker bieten den Besitzern ihre Dienste an, entwerfen und malen an Ort und Stelle neue Signete und Schriftzüge. Spengler reparieren undichte Dampf- und Wasserleitungen und revidieren Ventile.

Immer wieder probieren die Fahrer ihre Vehikel auf der Vorführstrecke aus, zum Gaudi der Zuschauer. Wenn sie technische Fragen aus dem Publikum zu beantworten

haben, tun sie es ausführlich und mit sichtlichem Stolz.

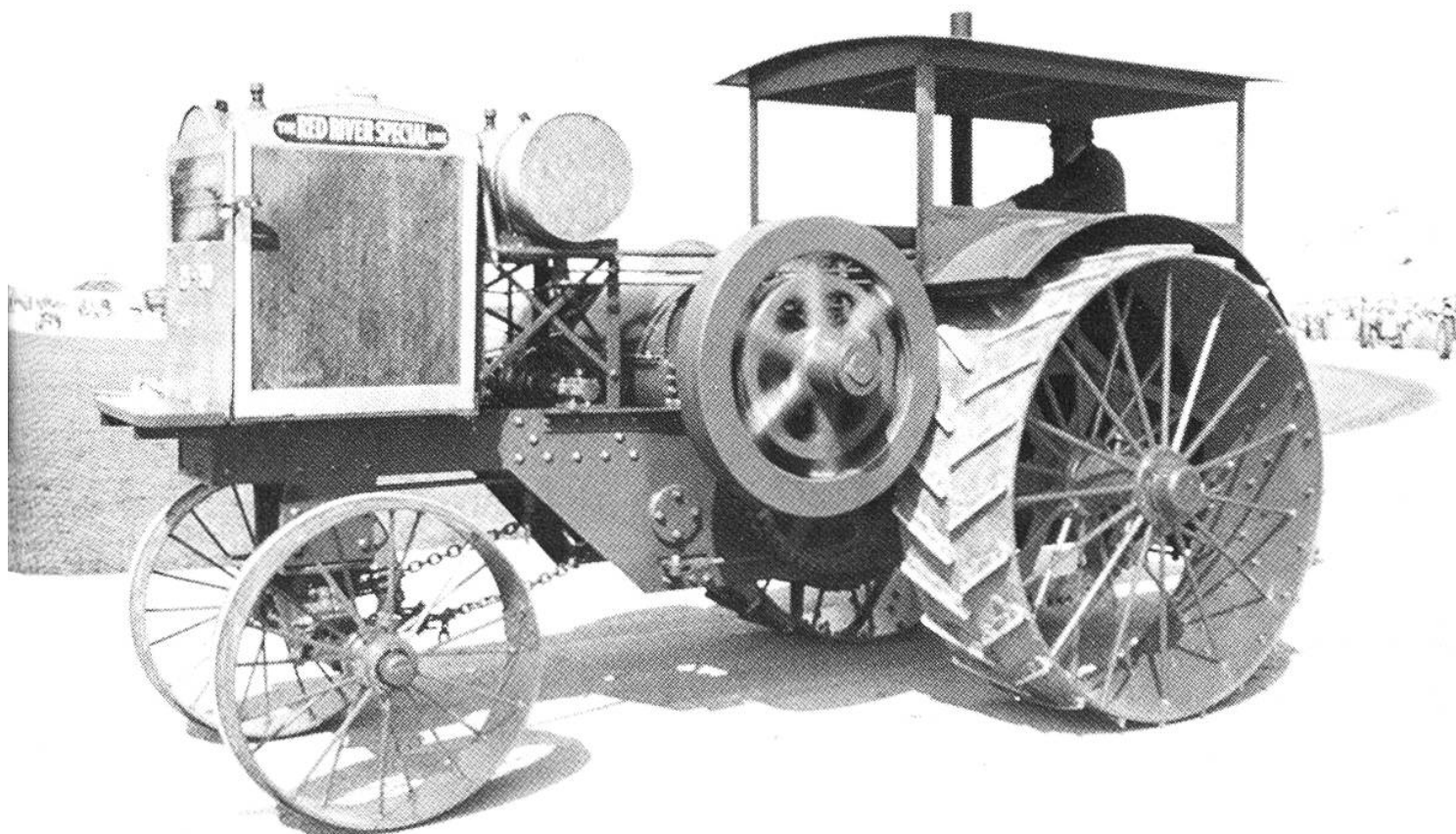
An offenen Getrieben erklären Väter begeistert ihren Söhnen die Grundprinzipien der Mechanik. Tonjäger lauern mit geöffneten Mikrofonen auf das Seufzen bestimmter Giganten und sitzen hingerissen vor den mechanischen Orgeln. Für Fotoamateure ist das Treffen der Dampfgiganten ein faszinierendes Sujet. Dampfklubs reisen von weit her, um bei dem qualmenden Spektakel dabei zu sein. Selbst die Modellbauer haben an diesen Rallyes ihr eigenes Revier. Auf den Tischen stehen winzige, massstabgetreue und funktions-tüchtige Nachbildungen berühmter Dampfvehikel. An Ersatzteillbörsen werden rare Werkstücke feilgeboten und Adressen von guten Schmieden und Kesselspenglern als Geheimtip ausgetauscht.

Die Gemeinschaft der Dampfmaschinenfans beschränkt sich selbstverständlich nicht auf Engländer. So trifft man denn an diesen Steamrallyes auch regelmässig «angefressene» Schweizer, oft in ganzen Gruppen oder mit der gesamten Familie. Übrigens: Anhänger der dampfenden Giganten und solche, die es werden wollen, erfahren beim Britischen Verkehrsbüro in Zürich, wo während der Saison jeweils «Dampf»-Veranstaltungen stattfinden werden.

Madeleine Günthardt



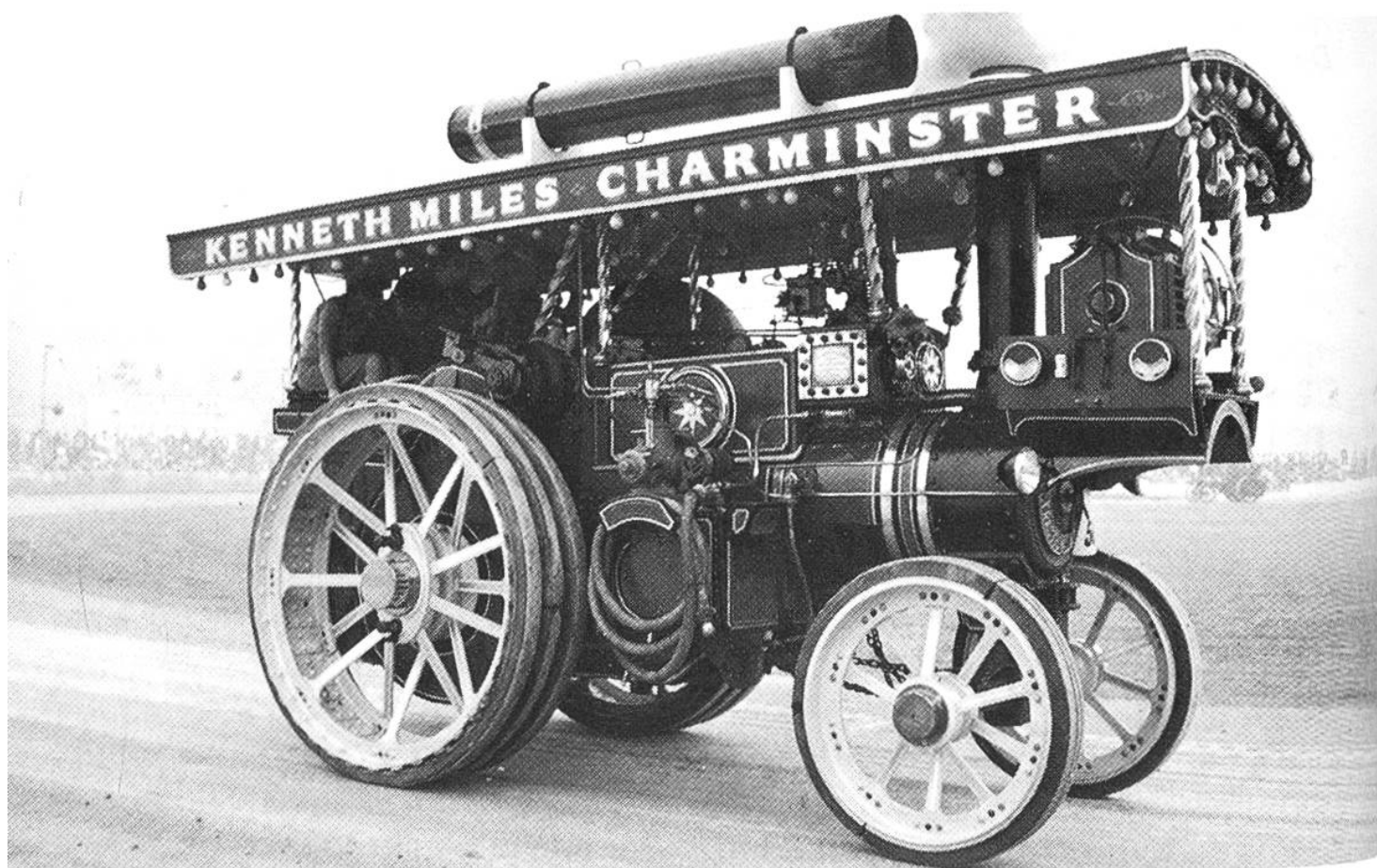
Diese Strassenwalze wird über Ketten gelenkt.



Ein nachträglich auf Dieselantrieb umgerüsteter Mehrzwecktraktor.



Ob dieser fahrbare Kran wohl für den Abschleppdienst benützt wurde?



Jahrmarktlöks dienen auch als Antriebsaggregate für Karusselle und mechanische Orgeln. Unter dem Boiler ist der Stromgenerator montiert.