



Dampfwalze „William“

1974 erschien in einer englischen Modellbauzeitschrift John Hainings Bauanleitung zu einer Aveling-und-Porter-Dampfwalze des Typs AD, Entwicklungsstand 1930. Der Maßstab war 1:6 (1 Fuß = 2 Zoll). Das Vorbild hatte zu seiner Zeit den modernsten Konstruktionsstand des größten Herstellers der Welt aus dem englischen Rochester geboten. Der Buchstabe A nennt das Leergewicht von 8 t. Das D steht für „double crank compound, slide valve“ und bedeutet: doppelt gekröpft Verbundmaschine mit Flachschiebern (Schieberkastensteuerung). Die Konstruktion fällt auf durch die per Getriebe ausschaltbare,

mit 1:2 untersetzte Speisepumpe, die späte Rückkehr zur bedienungsfreundlichen Schieberkastensteuerung und die im Ölbad laufende Kettenlenkung. Der Kraftübertragung dient eine so genannte 4-Wellen-Maschine. Das Schwungrad dreht gegen die Fahrtrichtung. Bei Vorwärtsfahrt greift der Kreuzkopfdruck an der ölsicheren Unterseite. William Thomas Palmer, Uhrmachersohn, Jahrgang 1901, war fast sein ganzes Leben mit Straßenwalzen unterwegs. Bereits ab 1922 verkaufte er international fortschrittliche Benzin- und Dieselwalzen. Im Krieg hat der stets wirtschaftlich und praktisch denkende Bill, wie Freunde ihn nennen, für die Amerikaner Feldflugplätze in Großbritannien angelegt. Als nach 1945 niemand

mehr alte Dampfwalzen haben wollte, begann er flexibel und erfolgreich seine dritte Karriere: Als Lohnwalzenunternehmer war er mit gebrauchten, billig zu erwerbenden Dampfwalzen bis Anfang der 60er-Jahre unterwegs.

Nach seiner Pensionierung 1961 begann Bill mit dem Dampfmodellbau. Seine Werkstatt befand sich in einem Anbau von etwa 7,5 m² Grundfläche hinter der Garage im Garten. Die Ausrüstung: eine Myford 7 B mit langem Bett sowie Getriebekasten und eine Fräsmaschine aus den Dreißigern. Zunächst entstanden zwei Dampflokomotiven (3,5 und 5 Zoll Spurweite) sowie die Dampfwalze „Simplicity“ im Maßstab 1:3 mit der berühmten, leider im Modell schwer zu be-

herrschenden Schrägkesselmaschine, die für Afrika konzipiert gewesen war. Die Kesselfrage löste Bill mit Hilfe eines passenden Modell-Lokomotivkessels nach einem Vorbild der indischen Darjeeling-Bahn, ausgesucht aus einem Kesselkatalog. Nun reizte Bill der Bau der A&P-Dampfwalze, aber die vorgeschlagene Modellgröße war ihm zu klein. Er beschloss – wie auch ein anderer inzwischen bekannter Modellbauer in Großbritannien – eine Verdoppelung der Vitrinendimensionen. Hierdurch sollten gute Fahrmöglichkeiten auf den außerhalb der Fahrsaison nicht selten als Weide oder Acker genutzten englischen Rallyeplätzen gewonnen werden.



Eine doppelte Geschichte – zur Erinnerung an William Thomas Palmer

Busso Hennecke

1978 gab Bill die eigenen Gussteilmodelle in Holz zur Gießerei. Auch Kessel, Zahnräder und Radreifen wurden fremdgefertigt. 1980 stellte Bill erstmals neben seiner „Simplicity“ den Kessel des Neubaus mit obenliegender Maschine unter Dampf vor. Die Wasserspeisung erfolgte zunächst mit einer Handpumpe! 1983 war dann al-

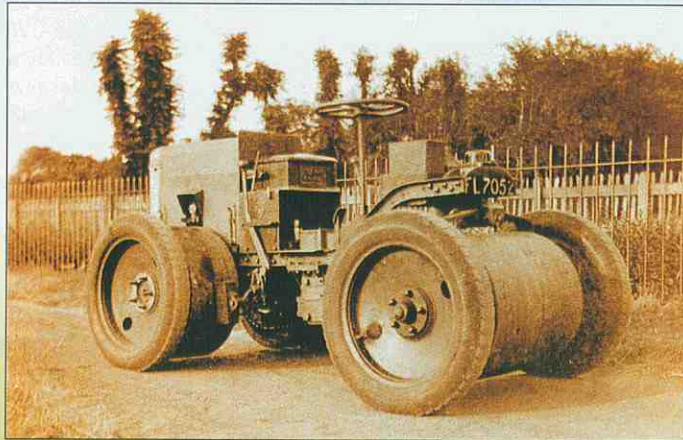
**William Thomas Palmer mit den
Walzen „Elsie“ und „William“
in Rempstone, 1989.**





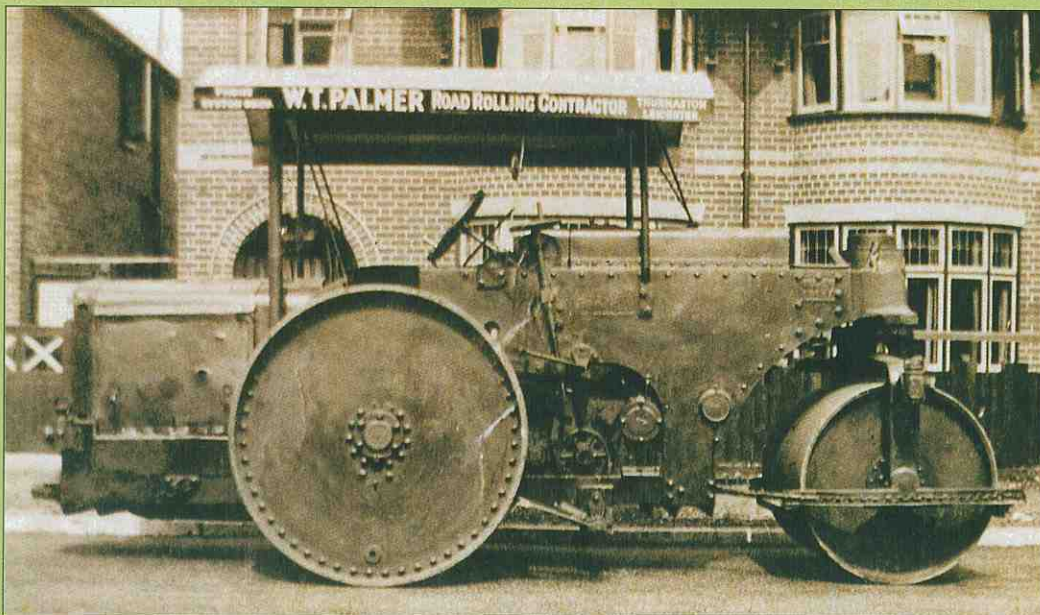
William T. Palmer 1924 in Rotterdam bei einer Walzenvorführung

les fahrfertig. In der Folgezeit errang Bill mit dem vermeintlichen Unikat viele Preise. Funktionsfähige Modelldampfwalzen sind leider aus mir unbekanntem, nicht nachvollziehbaren Gründen sehr selten. Schrecken die Walzen? Stört die erschwerte Reinigung der Rauchrohre? Oder die Gewichtsträgheit? Dabei waren die Dampfwalzen doch die idealen Straßendampfmaschinen für ihren Zweck und wurden selbst in Deutschland bis 1953 gefertigt. Walzen sind für mich seit je die perfekt von Industrie- und Straßenbau zeugenden, überall gut und individuell zu fahrenden Modelle. Sie sind auf allen Untergründen manövrierfähig und selbst im Park und auf Nachbarns Rasen stets willkommen. Vielleicht baut jemand für den Sohn meines Vaters einmal eine halbgroße deutsche Dampfwalze ... eine Henschel ...

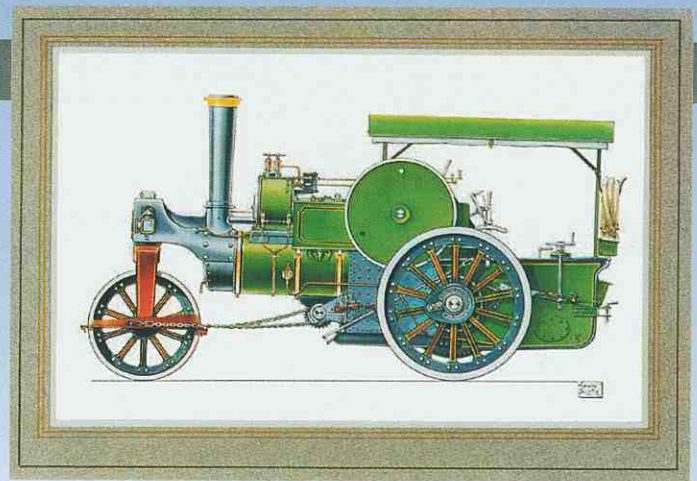


▲ **Realisiert nach einer Idee William T. Palmers: eine Walze mit Autorädern für den Transportweg – schneller, gefedert, und den Tieflader gespart.**

▼ **Eine „Pioneer“-Walze, 1940 in Leicester.**

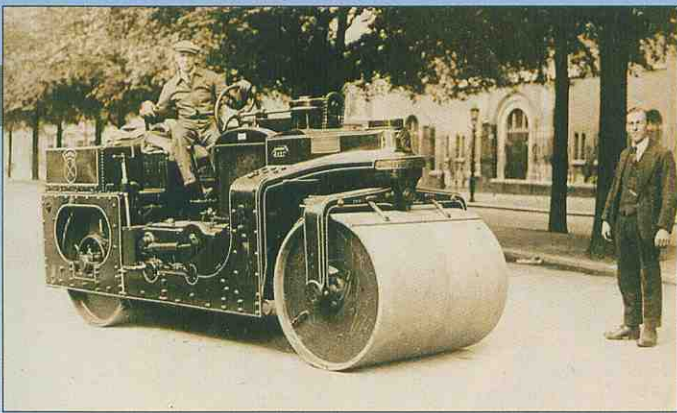


▲ **Eine Aveling-and-Porter-Walze (Steam Roller) mit Schiebersteuerung**



Pst! Das auf meine Vermittlung zustande gekommene Projekt der Fachhochschule Wildau in Form des Schwartzkopff-Walzennachbaus in 1:2 unter Leitung des motivierten Dr. Forscher ist in England in Arbeit! Bill war inzwischen 83 Jahre dampfjung und mit seinem ural-

ten Lieferwagen und den beiden Walzen nach dem Tod der Ehefrau mit seiner ein Jahr jüngeren Lebensgefährtin Elsie Billson ein ständiger, gern gesehener Gast auf den Rallies der Grafschaften Derbyshire, Leicestershire und Rutland. Doch langsam forderten das Alter, die nachlassende Sehkraft, die stets doppelte Hin- und Rückfahrt – einmal mit den Maschinen, einmal mit dem Wohnanhänger – ihren Tribut. Seine Töchter empfahlen ein neues, kleineres Auto ohne Anhängerkupplung, und zur Entlastung und Finanzierung den Verkauf seiner neuen Walze. Der potenzielle Käufer kam über ein anonciertes Kaufgesuch aus Deutschland, denn ... im Juli 1984 sah ich mir mehrere Dampfmodelle im Maßstab 1:3 in Betrieb an. Das letzte Modell, die einzige Dampfwalze, überzeugte mich spontan durch ultralanges dampfdrucksicheres Fahren ohne Nachheizen oder Nachspeisen auf dem Parkgelände der Elvaston Castle Rallye nahe Derby. Mein anschließender erstaunter Blick in die Feuerkiste erspähte große, sicher brennende englische Kohlebrocken. Nach der ersten Runde Wasserfassen bis oben, Beköhlung bis zur Feuerluke und satten Abölen durfte ich selbst fahren – wagte es aber nicht. Beim leckeren Gastfreundschaftstee mit Milch wurden Preis, Kauf- und Abholtermin vereinbart. Danach genoss ich zum ersten Mal eine saubere First-Class-Rallye in einem echten, altherwürdigen englischen Schlosspark. Unbekannt, aber sehr empfehlenswert! Termin: immer das erste Juli-Wochenende. Der englische Veranstaltungskalender richtet sich stets strikt nach den Frühlings- und



August-Bankferien. Im August ist das zum Beispiel der letzte Montag im Monat. Am Mittwoch danach: die Great Dorset Steam Fair.

Sicher haben Bill und Elsie es kaum geglaubt: Wenige Wochen später, nach eigener Probefahrt und Einweisung, im VW-Bus quer geladen, wurde die 180 cm lange Modellwalze von mir nach Deutschland importiert. Beim englischen, französischen und belgischen Zoll gab es Gespräche, beim holländischen und deutschen größere Probleme. Genau 16 Zollbesuche waren auch danach lange Jahre auf jeder Reise zu überstehen. Solche Besuche hielten mich trotz ordnungsgemäßer Papiere teilweise erheblich und in unberechenbarer Weise auf-

bis zur Gründung der EU. Ab 1985 fuhr ich in elf Jahren jährlich zu fünf bis sieben Dampftralles inklusive Kesseltest nach Großbritannien, schrieb mich zusätzlich zum NTEC in einem der größten Dampfmodellclubs sowie bei der Dampfwalzengesellschaft ein und verbrachte ständig in England den Urlaub. Dabei lernte ich die Dampfzene kennen, lernte daneben viel über Modelle, Vorbilder, über die Sicherheit und die Kesselbeherrschung, und natürlich erlebte ich viele liebenswürdige, vorbildlich zusammenarbeitende

▲ 1924 führt William T. Palmer in Rotterdam eine dieselgetriebene Walze vor.



William T. Palmer in Thurmaston/Leicester, 1942.

„Kleinst-“ und „Großdampfer“. Meine umfangreiche Weihnachtspost berichtet immer noch jährlich davon. Auf zahlreichen britischen Treffen wurden die Walze „William“ und ich als erster Nicht-Engländer über all die Jahre werbewirksam herausgestellt. Trotz unserer historisch nicht unbelasteten gemeinsamen Vergangenheit gab es in Großbritannien nur höfliche, faire, fachliche, ermunternde Kommentare und eine entsprechende Unterstützung. Diese gipfelte darin, dass mir Bill meinen alten unfahrbaren Dampftraktor, er-

worben 1980 von einem renommierten Dampflokbauer in Deutschland, absolut funktionsfähig herrichtete, mir alle Fehler aufschrieb und erklärte. Vier Jahre lang hatte ich es nicht geschafft, den Burrell in 1:3 zu einer erfolgreichen Probefahrt zu überreden. Nun wurde sie plötzlich zum Kinderspiel! Doch die Geschichte geht noch überraschend weiter. 1986 besteigen Bill und Elsie (damals 85 und 84 Jahre alt) auf eine hiesige Einladung hin ein Flugzeug nach Frankfurt, und dann dampft Bill bei mir im Garten umher, zeigt, wie er die kompletten Steuerungseinstellungen planvoll, aber eben ohne Papierplan optimiert. Hierbei verliebt Bill sich erneut in seine alte Walze, der ich längst seinen ordnungsgemäßen Namen William gegeben hatte. Und diese neue, alte Liebe hat weitreichende Folgen. Im darauffolgenden Herbst gewinnt auf der Modellschau in Birmingham ein Walzenmodell den 2. Preis. Details wie Schaufel, Schürhaken, Dach etc. fehlten der Jury zum 1. Platz. Der enttäuschte Erbauer, ein Rolls-

▲ Straßenbau im Jahr 1936: Immer Linie hatten – mit halber Überdeckung der Hinterwalzen fahren!

Royce-Manager, hatte acht Jahre gebaut, präzise gefertigt, nie angeheizt wegen der Lackierung und ... den Maßstab des Bauplans ebenfalls verdoppelt. Nun will er ziemlich eilig verkaufen und ... tatsächlich, es ist das gleiche Modell wie meine „William“; unabhängig voneinander wurde genau die gleiche Idee durchgeführt. Bill war nun absolut nicht mehr zu halten. Das Geld für meine Walze hatte er pflichtgemäß in sein neues, kleineres Auto investiert, also ging es, auch gegen den absoluten Familienprotest, an den Sparstrumpf! Denn ein Dampfunternehmer vom Schlage Bill Palmers lässt sich auch im 25. Ruhestandsjahr von der eigenen Familie nicht verunsichern.

Das Walzenmodell wurde gekauft, der Maschine während einer Saison auf diversen Treffen das ordnungsgemäße Laufen unter Dampf beigebracht und ein kleiner Anhänger erworben. Das Wohnwäglein stand Gottseidank noch da, und schon waren die doppelt hin- und herzufahrenden prima Wochenenden für Bill und Elsie, inzwischen beide über 85 Jahre reif, gerettet. Weitere lange, unvergessliche, mit Dampfmodellrallyes gefüllte gemeinsame Zeiten folgten wieder für unsere beiden Familien und für Freunde.

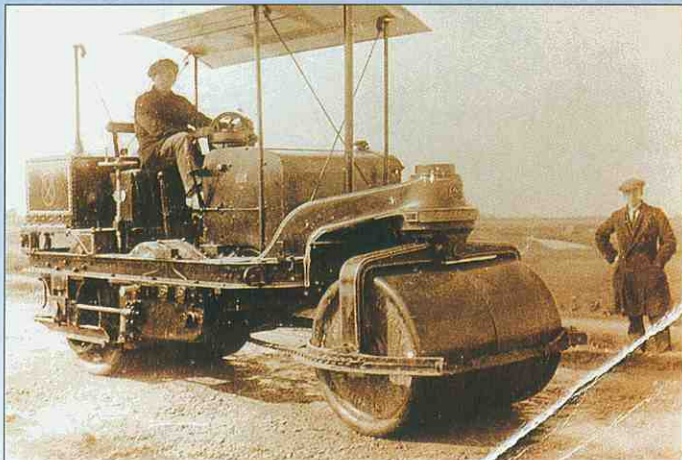
1991, zu Bills 90. Geburtstag, gab es eine große Feier parallel zum Modelltreffen in Whissendine. William Thomas Palmer wurde ab sofort beitragsfrei zum ersten Ehrenmitglied seines Stammclubs, der MMD-

Eine 15-Tonnen-Dieselwalze, 1940.





Unter Dampf



▲ Diese „Pioneer“-Walze bahnt 1942 Flugzeugen den Weg.

◀ Eine Straßenwalze auf einem landwirtschaftlichen Weg, 1935.

MES (Melton Mowbray District Modell Engineering Society), ernannt. Dann allerdings kam es langsam so, wie es das Leben vorsieht: Zwei gute Dampfjahre später trennte die Familie Bill (92) gewaltsam von seinen Autoschlüsseln – sicherheitshalber. Elsie (91) hatte gepetzt, Bill immer öfter schon bei Helligkeit auf gerader Landstraße Tipps zum Fahren geben zu müssen. Mini-Rempelen beim Parken vor dem Supermarkt waren vorgekommen, und das Fahren nach Gehör wurde auf Grund nachlassender Hörleistung des Hörgeräteverweigerers Bill allmählich wesentlich unsicherer. Im September 1993 übereignete Bill dann schweren Herzens, gesundheitlich angeschlagen, seine allerletzte Lieblingswalze



– mir, seinem Dampfadoptivsohn, und das rechtzeitig zur 25. Jubiläumsveranstaltung der GDSF (Great Dorset Steam Fair). Ich gab dem Modell den Namen seiner Lebensgefährtin Elsie.

Bill Palmer schied im Dezember 1994 zu seinen Vorfahren und zu den Großen der Dampfhistorie wie Thomas Aveling, dem Dampfwalzenerfinder. Für die Walze „Elsie“ fand ich bereits zuvor ein gutes Haus bei einem befreundeten Dampfehepaar in Österreich.

Was bedeutet das springende Pferd, das Aveling-und-Porter-Symbol? Es ist kein vorweggenommenes Markenzeichen von Edelaautoschmieden. Es ist das Wappentier der Grafschaft Kent in Großbritannien, einer typischen Pferdezuchtregion, in der auch die Firma Aveling und Porter ihren Sitz hat.

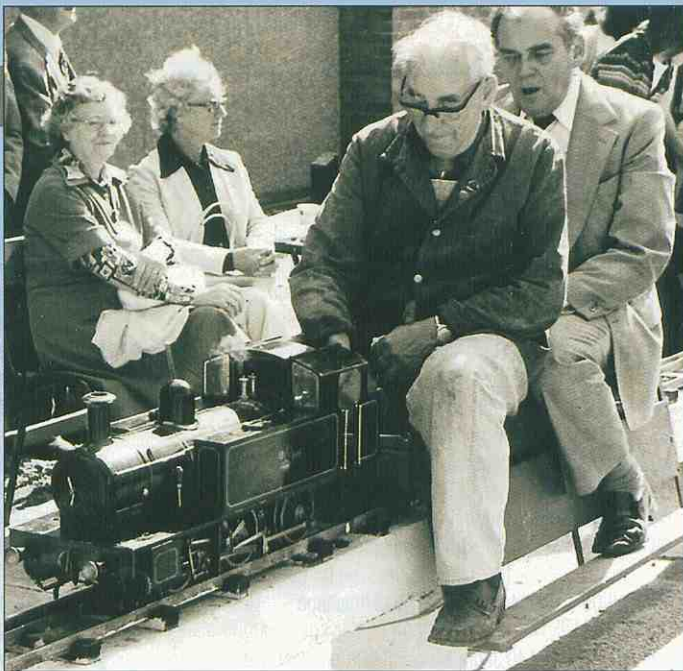
Nach Bills Tod – auf den langen einsamen Autofahrten nach und von Großbritannien war mir dies schon in den Sinn gekommen – begann ich meine guten internationalen Erfahrungen für den Ausbau der praktisch noch schlafenden deutschen Straßendampfzene zu nutzen. Hierfür gründete ich 1995 mit einer Handvoll begeisterter Mitarbeiter den Freundeskreis Strassendampf e.V., einen Verein, der innerhalb von sieben Jahren unter meiner Leitung eine 20-fache Vergrößerung erfuhr. Die Walze „William“ stand nach zehn glücklichen und aktiven Dampfjahren bei mir einige Zeit unbenutzt im Schuppen, da ich ihr eine Neuerwerbung vorgezogen hatte. Dann überließ ich sie, zum halben Marktwert sinnvoll

William T. Palmer und sein Team bei seinem 50. Geburtstag, 1951.



1993: William verabschiedet „Elsie“, seine letzte Walze, nach Dorset.





▲ William 1968 auf seiner 5-Zoll-Simplex-Lokomotive. Die Maschine wird heute von Udo Fischer in Düsseldorf gepflegt und gefahren. Der Kupferkessel hat immer noch den ersten Rohrsatz!

und gezielt gesponsort, einer Dampf Familie mit zwei inzwischen jungen Männern, die das Modell seit ihrer frühen Jugend Mitte der 80er-Jahre kannten und beherrschten. „William“ sollte aber auch den Vater der beiden jungen Männer vom Fußgängertum befreien und damit die Aktivenszene bei uns bereichern. Dampfallyebesucher in Großbritannien, den Niederlanden und in Deutschland kennen und begegnen „William“, der Modellwalze, häufig. Nach 20 Betriebsjahren gab es für sie einen neuen Stahlkessel – wieder mit über 22 mm weiten Kupferrohren. Diese ergeben nicht nur kürzere Anheizzeiten, sie lassen sich auch besser einwalzen, haben einen größeren Wirkungsgrad, sind oxydationssicherer und halten „ewig“. „William“ übersteht mit Wasser und Kohle vollgepackt auch mal ein Mittagsschläfchen oder ein ausgedehntes Fachgespräch, ohne dass anschließend Hektik ausbrechen müsste wegen Feuer- und Druckverlusts. Dabei mag er auch im Stand gern mit 30 U/min stundenlang zur Freude aller Betrachter absolut rund drehen – rückwärts natürlich, damit Kreuzkopf und Lager auf den sonst druckfrei arbeitenden Flächen gleichmäßig belastet werden. Dabei kann man auch an Drehgeschwindigkeit und Rauchentwicklung von weitem erkennen, wie es um Feuer und Dampfspannung in der Maschine steht! Über den immer funktionierenden Injektor besser etwas



zu viel Wasser als zu wenig einspeisen. Außerdem: Eine laufende Maschine berührt so schnell niemand ... ein Sicherheitsfaktor. Der Vollständigkeit halber sei erwähnt: Ein Modellbauer in der Nähe von Nottingham hat den Bauplan ebenfalls vergrößert. Er tat dies durch Nutzung eines fertigen Burrell-Kessel von Mr. Plastow, dem ersten kommerziellen Erbauer von Straßendampfmodellen. Das Modell hat allerdings den Maßstab von etwa 4,5 Zoll – ist also ungefähr um 12 Prozent größer. Das Unikat war aber bis heute meines Wissens nie dampfaktiv. Und was macht Elsie Billson, die Radweltmeisterin aus den Zwanzigern? Sie wurde 2003 bei Königinmutter's Geburtstag 101 Jahre alt, schreibt selber zu Feiertagen Briefe per Hand und tauscht mit mir englischen Tee – glücklicherweise milchfrei – per Post gegen den hier deutlich günstigeren Sherry. Nur zu medizinischen Zwecken selbstverständlich! Ich besuche sie im Rallyesommer wieder.



Die Walze „Elsie“ benötigt nur einen kleinen Hänger. Und in England ist der Einsatz eines solchen Fahrzeugs ohne TÜV möglich; es genügen Lichter und ein Pkw-Schild.

▲ William T. Palmer und Elsie 1984 bei der Vorführung der Walze „William“; im Hintergrund steht die „Simplicity“.

1993 in Almère: Mit Walze „William“ geht's zum Kuchenholen.

Nach all den Rallyes, die sie miterlebte, eingehüllt in Dampf und in von schwefelreicher, garantiert geruchsstarker Kohle herrührende Rauchschwaden, sage mir jemand, wohlduftender Kohlenrauch sei giftig. Nein, unsere Fleisch- und Fischhändler wissen es besser: Rauch räuchert, konserviert, erhält alles und jedes Geschöpf „jung“ und „frisch“! Der beste Katalysator sind und waren stets unsere Lungen. Fragen Sie Elsie, sie wird es bestätigen! Von hier allerdings: Ohne Gewähr! Und wenn ich so an die doppelte Geschichte von „William“ denke, dann kommt mir jenes Sprichwort in den Sinn, das da lautet: „Es ist nie zu spät – für eine glückliche Kindheit.“

