

## Aveling & Porter 10845 – Das vierte Jahr

Nach dem Winter gingen die Arbeiten an der Walze nun in die finale Phase über. War sie doch grundsätzlich betriebsfähig und es fehlten «nur» ein paar optische Komponenten. Der Einsatz am Traktorentreffen in Guntmadigen hat lediglich eine einzige technische Unzulänglichkeit aufgezeigt, welche - so dachte ich damals zumindest – mit geringem Aufwand in Ordnung gebracht werden kann.

Mit diesem Wissen wurde mit Ansteigen der Temperaturen gegen Ende März mit den Arbeiten an der Kesselverschalung begonnen. Die originalen Bleche waren so weit durchgerostet, dass sie nur noch als Vorlage dienen konnten. Als Erstes wurde das Verschalungsblech der linken Zylinderseite angepasst. Hier konnte auf das ursprüngliche Blech als Schablone zum Bohren der Befestigungslöcher zurückgegriffen werden. Da diese extrem am Rand des Bleches zu liegen kommen, wurden auf der Rückseite Unterlagscheiben als Verstärkung der Bohrungen angelötet.



Im Anschluss wurde das Verschalungsblech der Stehkesseldecke angepasst. Leider konnte dieses nicht wie vorgesehen in einem Stück montiert werden. Zweigeteilt gelang die Montage dann problemlos. Dies bedingte allerdings, dass die Trennstelle zusätzlich abgestützt werden musste. Als diese «Fingerübungen» abgeschlossen war, ging es an die Verschalungsbleche des Langkessels. Diese wurden grob an den Kessel angepasst und kontrolliert, ob sie richtig geliefert wurden.



Lange blieben diese Bleche allerdings nicht am Kessel, stand doch eine ganz andere Arbeit an: Über das lange Oster-Wochenende sollte das Dach neu gestrichen werden.

Dazu musste die Walze erstmal ins Exil, damit in der Werkstatt genügend Platz geschaffen werden konnte, um das Dach von seinem Lagerplatz hervorzuholen, stand es doch seit Anfang der Revisionsarbeiten an die Wand gelehnt hinter diversen Einrichtungen.



Das Dach wurde anschliessend am Kran hängend von der alten Farbe befreit. Die Stahlteile wurden mit Nadelhammer und Stahl-Topfbürste bearbeitet, das Holz zuerst mit einer Messing-Topfbürste von der Farbe befreit und dann mit dem Schwingschleifer wieder in Form gebracht.



Um Die Unterseite etwas freundlicher zu gestalten wurden nur noch die Stahlteile mit hellgrauer Farbe gestrichen, das Holz wurde mit farbloser Lasur behandelt.

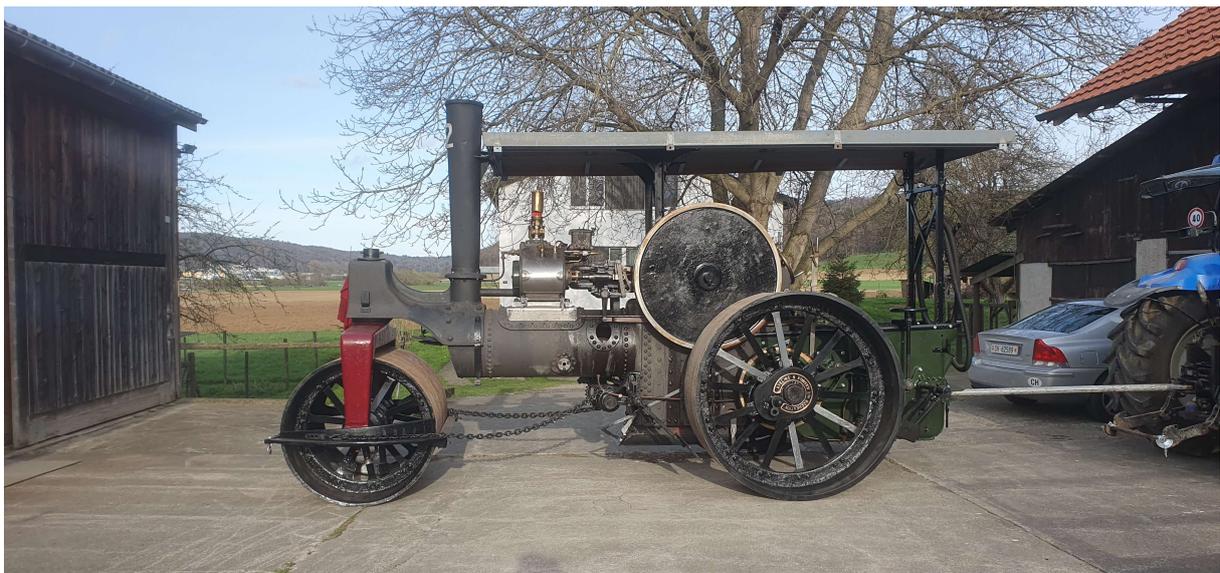


Mittels zweier speziell dafür gebauter Traversen konnte ich das Dach so mit dem Kran anheben, dass die Walze problemlos darunter positioniert werden konnte. Dafür musste allerdings der Kamin abgebaut werden, da dieser bis kurz unter den Kran ragt.

Nach einigem Manövrieren stand die Walze dann so unter dem Dach, dass dieses mit minimalen Korrekturen auf die Stützen abgesetzt werden konnte.

Für die nächsten Tage folgte eine regelrechte Puzzlearbeit, bis alle Bohrungen wieder aufeinander fluchteten und für jede Verbindung die passende Schraubenlänge herausgesucht war.

Als das Dach fest an der Walze befestigt war, konnte der Kamin wieder aufgesetzt und ebenfalls mit dem Dach verschraubt werden.



Endlich konnte ich mit der Kesselverschalung weiter machen, da nun in der umgeräumten Werkstatt mehr Platz für eine Auslegeordnung zur Verfügung stand. Als Erstes habe ich die Tragring-Konstruktion angefertigt, auf welcher die Bleche künftig montiert sein werden. Früher waren die Bleche direkt auf der Kesselisolation aus Holz abgestützt. Da ich aus diversen Gründen auf diese Verzichtete, musste eine alternative Abstützung angefertigt werden.

Die Kollegen in Schottland, die in etwa gleichzeitig an der Maschine Nr. 10346 «Buster» von 1922 arbeiteten standen vor demselben Problem und haben ein ausgeklügeltes «Tragekorsett» entworfen. Ich habe dies in etwas abgewandelter Form nachgebaut, da die Schwestermaschine eine Langkesselverschalung aus zwei grossen, durchgehenden Blechen erhalten hat, während meine Walze die traditionelle Blechteilung behalten sollte.



Mit jedem Blech, dessen Konturen nachgearbeitet waren vervollständigte sich das Erscheinungsbild der Walze weiter. Der Einfachheit halber sind alle Bleche auf den Tragringen festgeschraubt. Die kleinen M5 Senkschrauben werden später durch die Messingbänder verdeckt.



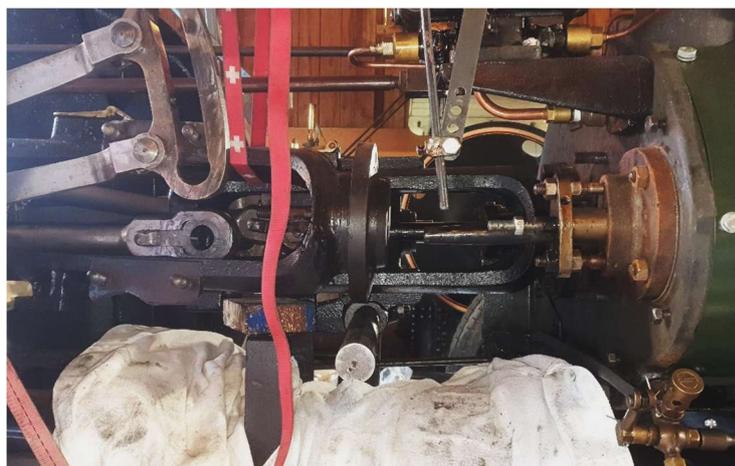
Während die Bleche zum Sandstrahlen und Lackieren abgebaut waren, konnten diverse kleine Arbeiten ausgeführt werden. So fehlten an den Sicherheitsventilen noch die Distanzringe, welche ein Verstellen des Ansprechdrucks verhindern. Danach habe ich am Hilfsdampfventil die Verrohrung zwischen Hoch- und Niederdruckteil des Zylinders eingepasst und fests gelötet.



Anfang Mai kamen die Verschalungsbleche vom Lackieren zurück. So konnte ich nun die Walze so weit zusammenbauen, dass ein Probeheizen stattfinden konnte. Alles war dicht, und so stand dem Besuch des Kesselinspektors zwei Wochen später nichts im Weg. Leider zeigte es sich, dass die Undichtigkeit am Zylinderdeckel des Hochdruckkolbens, welche am Traktorentreffen aufgetreten ist, sich nicht durch gleichmässiges Nachziehen beheben liess. Hier wartete also noch etwas Arbeit.



Die Zeit, bis das Feuer vollständig heruntergebrannt war wurde anschliessend gleich genutzt, um die Walze auf die Brückenwaage zu schieben, um das Gewicht zu ermitteln. Nicht jedes Dorf bietet noch die Möglichkeit, mittels traditioneller Brückenwaage Fahrzeuge abzuwägen. Häufig sind diese Einrichtungen in den letzten Jahrzehnten zurückgebaut und die Gruben verfüllt worden.



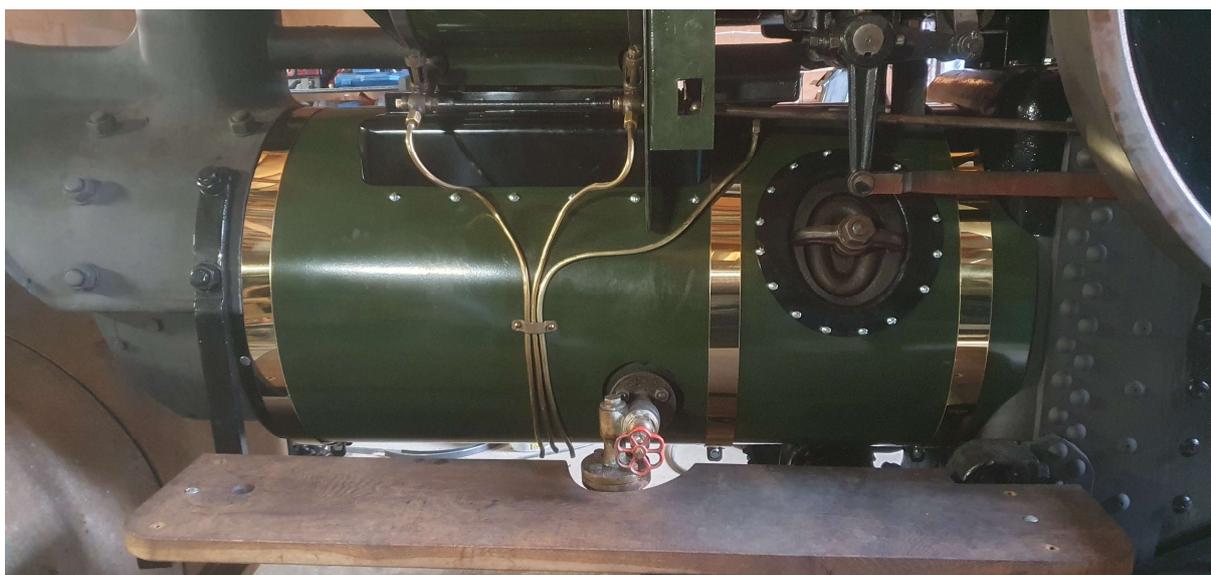
Die Undichtigkeit am Zylinderdeckel bedingte, dass die Dampfmaschine der rechten Seite



auseinandergebaut werden musste. Es zeigte sich dann, dass ein Teil der Dichtung komplett herausgeblasen war – da half alles noch so vorsichtige Nachziehen nichts mehr.

Da die Daten der Dichtungen bei der IASA in Frauenfeld hinterlegt sind, konnte innerhalb kürzester Zeit eine Ersatzdichtung angefertigt und die Maschine wieder zusammengebaut werden.

Etwas Kopfzerbrechen bereiteten mir bereits seit Beginn der Revision die Messingbänder der Kesselschulung. Die originalen Teile waren aufgrund von diversen mechanischen und korrosionsbedingten Schäden nicht weiter verwendbar. Glücklicherweise stand ein Besitzer eines Fowler-Dampftraktors in England vor einem ähnlichen Problem: Er fand niemanden, der ihm Messingbänder in der gewünschten Breite liefern konnte. So sah er sich gezwungen, eine komplette Tafel politertes Messingblech zu kaufen und diese in Streifen schneiden zu lassen. Da er – wie ich – lediglich drei Bänder benötigte, bot er die restlichen Bänder in einer Facebook-Gruppe zum Verkauf an. Wir wurden uns schnell handelseinig und so machte sich ein 2.5m langes «Päckli» auf den Weg in die Schweiz. Mit den alten Messingbändern als Vorlage und unter Verwendung der alten Beschläge konnte ich mit geringem Aufwand die drei neuen Messingbänder anfertigen und vorsichtig anbauen.



Da nun das Dampfwalzentreffen in Meilen in grossen Schritten näher kam, an dem ich die Walze in einem möglichst kompletten Zustand zeigen wollte, stand als Nächstes die Beschriftung auf dem Programm. Während ich die erste Tafel beschriftete, kamen von zwei hier ungenannt bleibenden Personen mehrmals Beschwerden, dass Die Walze in Guntmadingen und nicht in Neunkirch stünde. Also habe ich am selben Abend die Beschriftung der zweiten Tafel angepasst. Nun trägt die Walze auf jeder Maschinenseite unterschiedliche Anschriften, je eine im Stil ihrer beiden Vorbesitzer.



Die Farbe war noch nicht ganz trocken, als die Walze für den Transport nach Meilen bereit gemacht wurde. Sie hat die folgenden Tage in der prallen Sonne dann auch durch ein ungleichmässiges Austrocknen und Furchenbildung quitiert. Irgendwann werde ich dies nacharbeiten müssen.

Da die Walze mit angebautem Kamin deutlich zu hoch ist, um problemlos auf einem Standard-Tieflader transportiert zu werden, konnte Lukas Keller für den Transport gewonnen werden. Da er normalerweise fabrikneue Landmaschinen transportiert, weiss ich meine Walze in guten Händen.



Am Donnerstag vor dem Treffen war genug Zeit, um die Walze gemütlich anzuheizen und danach den für die Lastwagen- und Traktorenausstellung vorgesehenen Kiesplatz zu walzen.



Nach dem Dampfwalzentreffen stand ein weitere wichtiger Termin vor der Tür: Das Strassenverkehrsamt Schaffhausen kam zur Abnahme der Walze vorbei. Dank vorhergehender Abklärungen und Einarbeitung in die Materie auf beiden Seiten, ist doch meine Maschine die erste im Kanton Schaffhausen zugelassene Dampfwalze seit langem – wenn nicht überhaupt, ging dieser Termin zur beiderseitigen Zufriedenheit über die Bühne. Wenige Tage später konnte ich dann den Fahrzeugausweis und die Nummernschilder abholen. Mit der zugeteilten Nummer – SH 365 – bin ich sehr zufrieden und habe diese auch umgehend an der Walze angebracht.

Am Tag nach der Abnahme durch das StVA habe ich ein weiteres Mal mit dem Auseinanderbauen der Walze begonnen. Diesmal allerdings, um die Linierung anbringen zu können. In Meilen war eine einzelne Speiche in der vorgesehenen Lackierung zu entdecken. Ich war damit ausprobieren, wie diese in verschiedenen Lichtverhältnissen wirkt.



Da Versuche von frei Hand Linieren auf der rauhen Oberfläche der gegossenen Speichen eher unbefriedigend ausgefallen sind, habe ich mich schweren Herzens dazu entschieden, die Linierung durch Mashierungsband zu vereinfachen. Vereinfacht hat dies allerdings lediglich den Vorgang des Farbauftrages, das Abkleben der einzelnen Speichen hat ein Vielfaches an Zeit in anspruch genommen von dem, was ich vorgesehen hatte. Das Resultat überzeugt allerdings, was für die vielen Stunden mit Klebebandfetzen an den Händen entschädigt.



Recherchen haben ergeben, dass Aveling & Porter während der Fertigung der Kolbenschieber-Maschinen eine neue Linierungsvariante einführte. Diese weicht insofern von der davor angewendten Variante ab, dass die Linierung der Speichen am Ende gerade durchläuft und nicht mehr der Kontur folgt, sowie der Wechsel von rot innen / gelb aussen auf rot aussen / gelb innen.

Im Autolackierungs-Zubehör fand ich ein Linierklebeband, welches durch Herausziehen einzelner vorperforierter Streifen erlaubt, verschieden breite Linien exakt parallel zu maskieren. Dadurch war es mir auch möglich, die gelben und roten Linien in einem Mal aufzubringen, ohne dazwischen alles austrocknen zu lassen und neu abzukleben.



Die Linierung in den Flächen wurde auf ähnliche Weise angebracht. Zuerst wurden die schwarzen Flächen lackiert, danach das Linierklebeband aufgebracht und die roten und gelben Linien gemalt. Rundungen wurden danach mit einer Schablone auf das Blech vorgezeichnet und mit dem Linierroller vervollständigt.

Die Kesselverschalung wurde zum neu Lackieren abgebaut. Einige Bleche wurden vorgängig komplett neu lackiert, da sich durch An- und Abbau Lackschäden ergeben hatten. Danach wurde die Linierung in bewährter Manier angebracht.



Nach dem Auftrag einer schützenden Schicht Klarlack konnten die Verschalungsbleche wieder am Kessel angebaut werden. In demselben Arbeitsschritt wurden auch diverse bisher blanke Schraubenköpfe lackiert. Einzelne Köpfe bedurften einer speziellen Behandlung, da die Linierung über sie hinwegführt. Diese sollte optisch möglichst nicht unterbrochen werden.



Zum völligen Unverständnis einiger Beobachter begann ich dann Anfang August auch noch, den Rest der Walze zu linieren. Stand doch Mitte August das Brecherfest auf dem Terminplan und die Walze war noch nicht wieder komplett zusammengebaut.

Mit der gewonnenen Erfahrung verlief das Linieren des Tenders allerdings recht zügig, und das Resultat überzeugte dann auch den letzten, der daran zweifelte, ob sowas überhaupt nötig sei.

Bis auf das Joch vorne konnten die Linierungsarbeiten termingerecht abgeschlossen werden, so dass der Fahrt nach Rheinau nichts mehr im Weg stand. Über dieses Abenteuer berichte ich im Dampfwalzen-Info Nr. 51, weshalb hier nur zwei Fotos gezeigt werden sollen.





Nach dem Rücktransport der Walze von Rheinau nach Guntmadingen standen die letzten Lackierarbeiten an, sollte doch das Joch einerseits ebenfalls liniert werden und andererseits hatte es nach wie vor die falsche Farbe.

Um am Joch arbeiten zu können musste zuerst die Walze vorher angehoben werden, damit der Königsstock genug Abstand hat, um darunter streichen zu können. Nach dem Entfetten der Teile konnte das Joch angeschliffen werden. Hier zeigte sich, dass das bisherige «Himbeerrot» lediglich in einer sehr dünnen Farbschicht aufgetragen worden war, traf ich doch an vielen Stellen direkt auf Grundierung. Neu ist das Joch in dem originallack ziemlich nahe kommendem Ziegelrot gestrichen.



Während die schwarzen Flächen in bewährter Weise abgeklebt wurden erfolgte das Anbringen der roten Linien von Hand, der Farbtrekkante von schwarz zu rotbraun folgend.

Mit dem Abschluss dieser Arbeiten konnte die Revision der Dampfwalze am 23. September 2023 offiziell beendet werden. Klar besteht hier und dort noch Potential für Optimierungen, allerdings sind dies nur noch minimale Arbeiten und das Hauptaugenmerk liegt nun auf der Revision des Fowler Traktors «Earl Douglas», Nr. 15748 von 1920. Bei Bedarf werde ich auch darüber laufend berichten.

