

# Przebudowa parowozu serii 38 na Ok1

Parowóz legendarnej już, pruskiej serii P8 zafascynował zapewne wielu z nas. Ta udana, popularna konstrukcja Roberta Garbe królowała swego czasu w ruchu osobowym i nie tylko na kolejach niemieckich i do dziś stanowi silną inspirację dla modelarzy. W Polsce doczekała się ona również udanej, rodzimej modyfikacji - czyli parowozu serii Ok22. Tym razem jednak chodzi o wersję oryginalną, a więc na punktach kontrolnych naszych parowozowni ma się pojawić parowóz serii Ok1.

Przystąpiłem do przebudowy modelu z zamiarem wystawienia go do I Ogólnopolskiego Konkursu „Polski Model Roku 2000”, toteż niejako naturalnym i najważniejszym założeniem była perfekcja wykonania. I to założenie udało się zrealizować w ok. 90% - po prostu nie udało się uniknąć pewnych kompromisów. Pracowałem spontanicznie, podporządkowując się terminarzowi konkursu toteż teraz, patrząc wstecz, mógłbym pewne rzeczy wykonać inaczej. Dlatego do niniejszego opracowania zabrałem się z mieszanymi uczuciami, bo siłą rzeczy musi ono być adresowane do zaawansowanych, a więc wymagających modelarzy.

## Założenia do budowy

Wiernością odwzorowania, malowaniem, oznaczeniami i napisami oraz szczegółami technicznymi model ma odpowiadać polskim realiom okresu międzywojennego, a więc epoki II. Wybrałem do przebudowy model parowozu serii 38<sup>10-40</sup> firmy *Fleischmann* nr kat. 4160, w wersji DRG z dwoma kolkpakami, wywietrznikami na dachu budki i z wiatrownicami Wagnera - czyli w wersji wg mnie najbardziej typowej. Ale już na początku pojawia się istotny dylemat: właśnie owe wiatrownice Wagnera. Wiadomo, że w Polsce w okresie międzywojennym w parowozach tej serii w zasadzie ich nie stosowano, ja jednak postanowiłem je zachować z dwóch powodów: po pierwsze, ten niezwykle charakterystyczny element parowozu pojawia się jednak, choć sporadycznie, w okresie międzywojennym. Otóż przeglądając kiedyś roczniki przedwojennego czasopisma *Technika Parowozowa* (dodatek do organu ZSM *Maszynista*) natknąłem się, bodaj w którymś z numerów z 1932 roku, na zdjęcie przedstawiające na drugim planie parowóz Ok1 właśnie z wiatrownicami. Po drugie, takie wykonanie pozwoli wykorzystać model również w realiach epoki III, bez specjalnego naciągania, czyli - uczyni to model bardziej uniwersalnym historycznie, lokując go na pograniczu epok II i III, z wyłączeniem tylko okresu II wojny światowej.

Pora zatem przyrzeć się oryginalnemu modelowi *Fleischmanna*. Pierwszy rzucający się w oczy mankament to wygląd przednich pokryw cylindrów. Szpeczące trójkątne zagłębienia i brak przednich dławic, zaworów bezpie-

czeństwa i osłon trzonów tłokowych wynikają z potrzeby zapewnienia swobody ruchu przedniemu wózkowi dwuosłowemu. Nas jednak to nie zadowala.

## Wstępny demontaż modelu

Zdemontowanie modelu jest konieczne, gdyż ułatwi znacznie część pozostałych prac, zaś niektóre operacje bez tego są niewykonalne. Odkręcamy więc widoczne od spodu wkręty, przytrzymujące obudowę parowozu. Zdejmujemy obudowę, zaś wkrętom nie pozwalamy wypaść z ramy - najlepiej zabezpieczyć je od góry kawałkami izolacji. Wkręty przytrzymują bowiem także dolną płytkę z imitacjami sprężyn nośnych hamulca, a przedni z nich dodatkowo zaczep cięgła wózka.

Następnie zdejmujemy obudowę tendra, podważając delikatnie jej ściany boczne. Zdejmujemy balast, odkręcając mocujące go wkręty, widoczne od góry. Teraz trzeba odlutować przewody łączące parowóz z tendrem od płytek na silniku - zapamiętujemy, lub lepiej oznaczamy, gdzie był brązowy, a gdzie czarny. Możemy już odłączyć podwozie tendra od podwozia parowozu - blaszki sprzęgowe dają się łatwo zdjąć, a przewody wysuwamy ostrożnie z otworu w podwoziu tendra.

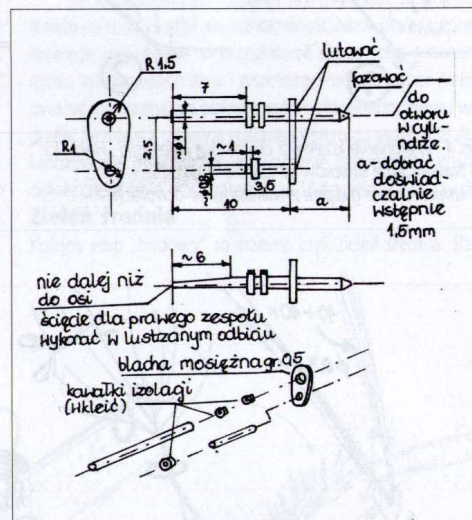
Tak przygotowany model możemy już poddać dalszej „obróbce”.

## Podwozie parowozu

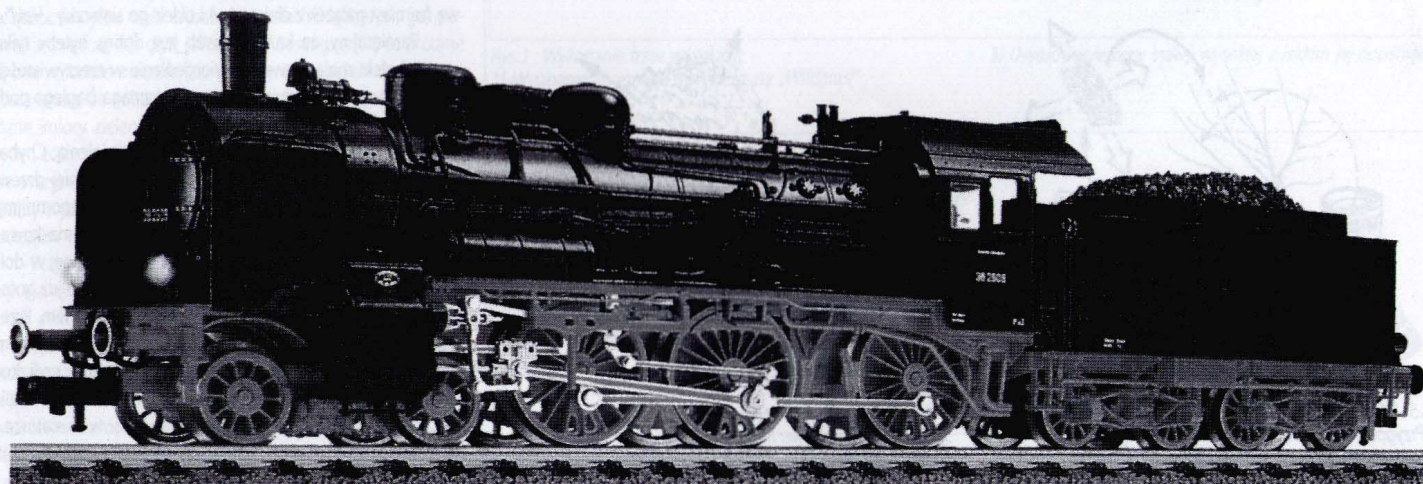
Okazuje się, że wymienione wcześniej mankamenty można usunąć, choć nie jest to łatwe. Stwierdzamy mianowicie, że jeśli osadzimy w pokrywach przednich brakujące elementy, to rzeczywiście ograniczymy ruch wózka - jego przedni zestaw kołowy będzie tarł o te elementy. By tego uniknąć, znalazłem sposób, według mnie najskuteczniejszy - otóż należy wyposażyć przedni wózek w - uważa! - działający nastawiacz powrotny. Wiemy wszyscy, jaką funkcję spełnia to urządzenie w oryginale - w modelu będzie podobnie, z tym, że dodatkowo nastawiacz taki ograniczy ruchy boczne ramy wózka - i o to właśnie chodzi. Zachowując naturalny przesuw osi w ramie, nie zakłócimy bowiem w ten sposób parametrów ruchowych modelu. Ale do rzeczy.

Zacniemy od wykonania imitacji brakujących elementów na cylindrach. W tym celu należy nawiercić centralnie w przednich pokrywach brakujące otwory osadzone - wstępnie wystarczy otwór o średnicy 0,7 mm, potem ewentualnie dopasujemy. Teraz należy wykonać dwa jednolite zespoły, złożone z imitacji: przedniej dławnicy, pochwy trzona tłokowego i zaworu bezpieczeństwa. Oba zespoły będą identyczne, a zalecony sposób ich wykonania znacznie ułatwi montaż. Wszystko ilustruje rys. 1. Szczególną uwagę należy zwrócić na ukośne ścięcie pochwy od strony wewnętrznej - umożliwi ono bowiem pełne wychylenie przedniej osi wózka. Ścięcie to wykonujemy na końcu - po zamontowaniu obu zespołów. Po wykonaniu ścięcia nie będą już one identyczne - wyjdzie prawy i lewy. Zespołów tych na razie nie klejamy, a jedynie ciasno dopasowujemy, po czym malujemy natryskowo czarnym matem.

Teraz zdejmujemy przedni wózek - wyjmujemy przedni wkręt z ramy, lekko odchylamy dolną płytkę i wysuwamy wózek wraz z cięgłem. Zauważamy, że ma on od góry płaską sprężynę dociskową, którą zachowamy, oraz że cylindry od wewnątrz są puste, podobnie jak rama wózka. Oś obrotu wózka na cięgło wypada dokładnie w środku długości cylindrów - i w tym właśnie miejscu, tj. w płaszczyźnie przechodzącej przez środek wózka i środek długości cylindrów, umieścimy nastawiacz powrotny. Będzie on miał znaczenie uproszczoną konstrukcję w porównaniu z oryginałem i składać się będzie z dwóch sprężynek spiralnych, umieszczonych na specjalnych zaczepach i pracujących na rozciąganie. Sprężynki takie można nabyć w sklepach z częściami zamiennymi do maszyn do



Rys. 1 Zespoły na przedniej pokrywie cylindrów.



Model wyjściowy parowozu serii 38 firmy Fleischmann.