

Przebudowa parowozu serii 38 na Ok1 (2)

Jeśli opisane w poprzednim numerze prace malarskie zostały zakończone z zadowalającym rezultatem, a farba już wyschła, można śmiało i z niezbędnym optymizmem zabrać się do najtrudniejszego etapu, tzn. przeróbki zewnętrznych szczegółów wyposażenia kotła. Cały opis niestety nie zmieści się w jednym odcinku - opis wykonywanych czynności dokończymy w następnym numerze.

Obudowa parowozu

Tytuł nie oddaje wszystkiego, co nasz teraz czeka, bo będzie to prawdziwa rewolucja. Zaczniemy, jak zwykle, od ogólnego. I co stwierdzamy? Prawie cały osprzęt kotła kwalifikuje się do wymiany! Jednolite wypraski w oryginalnym modelu są nie do przyjęcia, szczególnie jeśli chodzi o kształt, rozmieszczenie i grubość wszelkich rur i poręczy. Dokonujemy masowej „ekstrakcji”, pozostawiając jedynie lewy zespół zasilający, opisywany wcześniej, a ściślej mówiąc samą pompę i podgrzewacz. Ale bez strachu: wszystko daje się łatwo zdjąć - wyciągamy po prostu czopiki z gniazd, część elementów obcinamy. Główny zbiornik powietrza daje się zsunąć na bok ze wsporników przy kotle - wystarczy go lekko podważyć. Zbiornik ten zachowujemy do dalszej przeróbki, podobnie jak prądnicę. Pozostawiamy też na miejscu zawór bezpieczeństwa Ramsbottoma, resztę elementów usuwamy całkowicie, zwłaszcza dzwon parowy zza komina. Gwizdawkę też odcinamy. Uwaga: przed tą „destrukcją” należy zdjąć blaszane wiatrownice - dają się (choć dość ciężko) wysunąć na boki z zatrzasków. Należy też wyjąć drzwi dymnicy - zwykle są słabo wklejone i można je delikatnie „wypukać” od środka. Tak ogołocony kocioł przedstawia żałosny widok, ale nie przejmujemy się tym. Uważajmy tylko, aby przy tych i późniejszych operacjach nie porysować przyzwoicie wykonanej powierzchni obudowy.

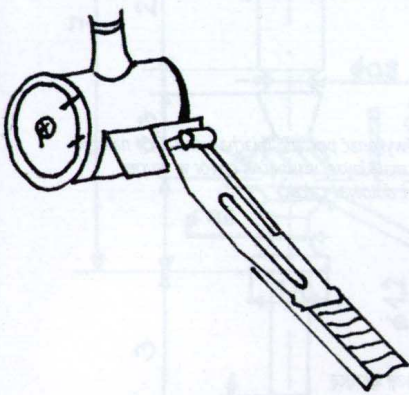
Muszę w tym miejscu dodać, że przebudowując nasz model należy koniecznie zaopatrzyć się w zestaw armatury do lokomotyw pruskich firmy *Weinert*, nr kat. 8207, którym zaspokoimy większość potrzeb. Ponadto dobrze jest nabyć zestaw kółek zaworowych tejże firmy, nr kat. 8260, które przydadzą się bardzo w naszym warsztacie, nie tylko do opisywanego modelu. Przydadzą się łączy do rur - nr kat. 8280. Trzeba też zdobyć się na zakup dodatkowego, możliwie najtańszego zestawu zawierającego znormalizowane zawory zasilające o wlocie prostopadłym z kwadratowymi pokrywkami, np. nr kat. 8203. Zawory bowiem w zestawie pruskim są... w wykonaniu pruskim, tzn. z rombowymi pokrywkami i nieco mniejsze. Wyszły one z użycia na kolejach normalnotorowych już na początku lat dwudziestych - jeśli nie liczyć serii małej mocy, np. TKh1 oraz niektórych lokomotyw wąskotorowych. To wprawdzie łącznie spory wydatek rzędu 150 zł, ale uwierzcie - naprawdę warto.

Kolejne wnioski: drzwi dymnicy wymagają poprawy, podobnie wnętrze budki maszynisty. Od tego właśnie wnętrza należy zacząć, gdyż przy późniejszych pracach nie będzie ono już narażone na uszkodzenie. Zanim jednak zabierzemy się do tego, musimy „rozprawić” się z jeszcze jednym szczegółem: otóż należy usunąć dość topornie wykonane pneumatyczne sterowniki wyrównywały ciśnień, widoczne z boku jako gruszkowate nadlewy na dźwigarze poddymnicznym, tuż nad pomostami. Należy posłużyć się skalpelem, częściowo frezem, ale tak, aby nie uszkodzić powierzchni dźwigara, zwłaszcza faktury nitów. Mnie udało się te elementy zstrugać warstwowo samym skalpelem, bez użycia frezu, jak widać na rys. 6.

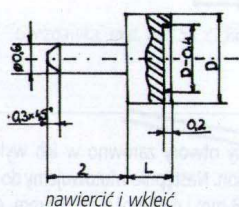
Teraz można już wrócić do wnętrza budki maszynisty. Przyjrzywszy się „oltarzowi” zauważymy zwłaszcza to, że manometry nie są wszystkie i jakoś dziwnie, nie po polsku rozmieszczone. Jest też szereg innych braków - ale po kolei. Propozycje wykonania i rozmieszczenia nowych manometrów przedstawia rys. 7. Same manometry należy wytoczyć z mosiądzu wg podanych wymiarów i osadzić w otworach, które nawiercamy w okolicach starych imitacji lub w niepotrzebnych imitacjach kółek. Zespół manometrów hamulcowych montujemy oddzielnie na kawałku blaszki mosiężnej wg rysunku, a następnie całość przyklejamy nad stanowiskiem maszynisty pod wypraską z szybami. Ponadto można spróbować odwzorować zespół kranów hamulcowych - ale to już pozostawiam inwencji Czytelników. Na rys. 8 pokazano propozycję samodzielnego wykonania siedzisk dla maszynisty i pomocnika, które przyklejamy od wewnątrz do bocz-

nych ścian budki. Nie zapominamy o wklejeniu po lewej stronie uprzednio wykonanej kosteczki, imitującej smarownicę Friedmanna. Wreszcie malowanie: czerwonym kolorem podkreślamy kółka, dźwignię i cięgła przepustnicy, osłonę wodowskazu, kurki probiercze i korbę nawrotnicy. Uwaga: malujemy ostrożnie wyłącznie wystające elementy detali tak, aby nie pozawalać farbą powierzchnię pod nimi. Na czarno malujemy oprawy manometrów (przed ich wklejeniem) i smarownicę. Białe będą tarcze manometrów. Tu można uzyskać ciekawy efekt: jeśli po pomalowaniu czarnym i białym kolorem przetrzemy lekko czolowe powierzchnie manometrów, odsłonią się obwódki w naturalnym kolorze mosiądzu, pięknie imitujące oprawy szkieł. Dopiero teraz należy wkleić manometry. Kolorem szarym można pomalować podstawy siedzisk, a blaty lekko tylko spatynować, podkreślając naturalną fakturę drewna. Patynujemy też kolorem rdzawym drzwiczki paleniskowe Marcotty'ego oraz ich oprawę. Na koniec, gdy wyschnie czerwona farba, na osłonie wodowskazu starannie wyskrobujemy skalpelem imitację szybek. To już koniec zasadniczych prac przy budce, choć jeszcze kilkakrotnie będziemy do niej wracać.

Przystąpimy teraz do rzeczy zasadniczej, a mianowicie - do armatury kotła. Na początek ważna rada praktyczna: zaczynamy zawsze od tych elementów, które położone są najgłębiej, tzn. przy powierzchni otuliny. W tym konkretnym przypadku będą to rury piasecznicy. Z zestawu *Weinerta* odcinamy zawory piaskowe, które przez dolutowanie zaopatrujemy w imitację rur z drutu miedzianego, średnica ok. 0,5 mm - po dwie do każdego zaworu. Wstępną długość drutów należy przyjąć ok. 50 mm. Otrzymujemy w ten sposób dwa zespoły rur, na dwie strony parowozu. Następnie nawiercamy w piasecznicy, tuż przy jej podstawie dwa otwory o średnicy 1 mm z obu stron, w które pod dopasowaniu wtykamy czopiki zaworów i doświadczalnie wyginamy druty, imitujące rury. Mają one przylegać do otuliny, a u dołu kierować się w przestrzenie po obu stronach zestawu dowiązanego. Po takim dopasowaniu druty, poprowadzone od wewnątrz pod pomost, ucinamy tuż przy pomocy i oba ostrożnie zdejmujemy. Jest jeszcze do rozwiązania jeden poważny problem, czyli sprężarka. Ta oryginalna z modelu nie nadaje się, gdyż jest to raczej nie spotykana w Polsce sprężarka budowy Tolkiena, a poza tym jest ona nie najlepiej wykonana. My potrzebujemy typowej sprężarki Westinghouse'a - takie sprężarki występują np. w starych modelach firmy *Piko*, można też je spotkać na giełdach modelarskich w postaci cynowych odlewów. Szkoda, że nie istnieje już firma *Verbeck*, która produkowała je jako mosiężne odlewy po przystępnych cenach. Pozostaje jeszcze oferta *Weinerta*, ale to tylko dla tych zasobniejszych w gotówkę. Ja użyłem sprężarki od starego modelu BR89 *Piko* i choć jest ona z tworzywa, to wykonanie nie jest najgorsze. Drobną kosmetyką poprawi zarys żerebek, pozwoli pozbyć się nadlewów i uzupełnić elementy w sposób pokazany na rys. 9. Na modelu z prawej strony, pod pomostem,

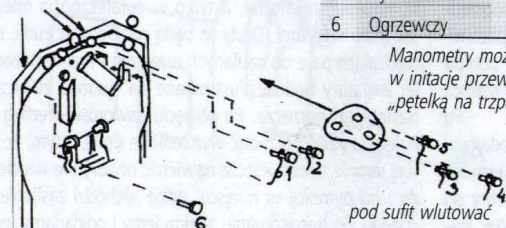


Rys. 6 Usuwanie sterowników wyrównywały ciśnień

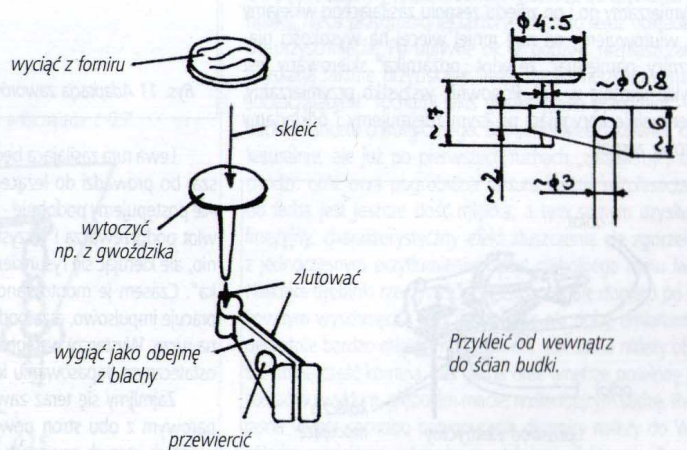


| Tabela wymiarów | | | |
|-----------------|-----------------|-----|-----|
| Lp. | Manometry | D | L |
| 1 | Kotłowy | 2 | |
| 2 | Suwakowy | 1,8 | 1,2 |
| 3 | Przewodu | | |
| 4 | Zbiornika głow. | 1,5 | 1 |
| 5 | Cylindra ham. | 1,1 | |
| 6 | Ogrzewczy | | |

Manometry można wyposażyć w imitację przewodów zakładane „pętelką na trzpieniu mocującą



Rys. 7 Wykonanie i rozmieszczenie manometrów



Rys. 8 Siedzenia dla drużyny parowozowej