



Rys.16 Zestawienie i rozmieszczenie elementów wymienionych oraz dodanych.

- | | |
|--|--|
| 1 - Przednie zespoły trzonów tłokowych | 12 - Prawy zawór zasilający kotła (W) |
| 2 - Nastawiacz powrotny wózka przedniego | 13 - Lewy zespół zasilający kotła |
| 3 - Zgarniacze przednie | 14 - Lewy zawór zasilający kotła (aW) |
| 4 - Sprężarka budowy Westinghouse'a, z trzycylindrową z wyposażeniem | 15 - Zawory podawcze piasku (W) wraz z rurami doprowadzającymi |
| 5 - Prądnica (przeniesiona z dymnicy na prawy pomost) | 16 - Zespół zaworów odbiorczych - prawy i lewy (W) |
| 6 - Rura zasilająca sprężarki | 17 - Wrzeciona zaworów odbiorczych ze wspornikami |
| 7 - Rura zasilająca prądnicy | 18 - Rura zasilająca pompy wodnej |
| 8 - Rura odlotowa prądnicy | 19 - Zasilanie podgrzewacza wody parą odlotową |
| 9 - Rura odlotowa sprężarki | 20 - Doprowadzenie do podgrzewacza wody pary odlotowej |
| 10 - Przewody powietrzne zbiornika głównego | 21 - Rura zasilająca dmuchawki |
| 11 - Prawy zespół zasilający kotła | 22 - Boczne poręcze kotłowe |

- | |
|---|
| 23 - Sterowniki wyrównywacze ciśnienia |
| 24 - Gwizdanka parowa z napędem |
| 25 - Napęd mechaniczny smarownicy |
| 26 - Górne wieszaki latarni (W) z przodu i z tyłu |
| 27 - Poręcz na drzwiach dymnicy |
| 28 - Zamek drzwi dymniczych z rygłem |
| 29 - Manometry na stanowisku obsługi |
| 30 - Kółka (W) na wrzecionach zaworów odbiorczych |
| 31 - Szklne ochronne przy bocznych oknach budki |
| 32 - Tabliczki z godłem, serią i numerem inwentarzowym na parowozie i tendrze |
| 33 - Tabliczki (lub napisy) z serią i numerem inwentarzowym z przodu parowozu i z tyłu tendra |
| 34 - imitacje opraw szkieł na latarniach przednich i tylnych |
| 35 - Przednie węże hamulcowe |
| 36 - Drewniane podwyższenie skrzyni węglowej tendra |
| 37 - Ładunek węgla (naturalny węgiel) |
| 38 - Narzędzia ogniowe |
| 39 - Płyta imitująca podłogę |
| 40 - Tabliczki (lub napisy): „22 m ³ wody” i „7 t węgla” |
| 41 - Siedzenia dla drużyny |
| 42 - Oświetlenie wnętrza budki |

Uwaga: „W” oznacza części gotowe firmy Weinert, zaś „aW” - adaptacje części tej firmy po przerobieniu.

ki. Teraz, delikatnie wciągając kabelki z powrotem do wnętrza, ustalamy (bez klejenia!) położenie żarówczki mniej więcej na środku pod dachem budki (będzie się trzymała - odczepy są wystarczająco sztywne) i następnie próbujemy założyć obudowę, umiejętnie „upakowując” kabelki we wnętrzu stojaka. Gdy już obudowa „wskoczy” na miejsce nie mocujemy jej jeszcze, lecz sprawdzamy, czy oświetlenie funkcjonuje prawidłowo - ale nie przez przewody, tylko przez koła parowozu. Żarówczka w budce nie będzie jeszcze świecić - stanie się tak dopiero po połączeniu całości instalacji, a więc i tendra. Dopiero teraz łączymy przewody z podwoziem tendra i sprawdzamy całość. Jeśli wszystko jest w porządku, można przykręcić dolnymi wkrętami obudowę parowozu. Na koniec montujemy napęd smarownicy i sprawdzamy jego pracę.

Ostatnią częścią przy obudowie parowozu będzie uzupełnienie kilku drobnych elementów w postaci: rury odlotowej, sprężarki - drut o średnicy 0,7 mm skierowany od wylotu cylindra parowego sprężarki pod kocioł; rury odlotowej prądnicy - drut o średnicy 0,5 mm skierowany od wylotu prądnicy pod kocioł lub - jak kto woli - do góry, w okolicę gwizdanki (ale pod poręczą); brakujące doloty pary zużytej do podgrzewacza Knorra po lewej stronie, też skierowane pod kocioł, jako wizualne przedłużenie poprzednio wymienionych. Elementy te malujemy na czarno - i to już naprawdę koniec pracy przy obudowie parowozu.

Obudowa tendra

Tender jest w zasadzie wykonany dobrze, toteż jego obudowa nie będzie wymagać specjalnych przeróbek poza kilkoma dodatkami. Pierwszym z nich będzie często spotykane podwyższenie burty skrzyni węglowej dwoma rzędami desek, które wykonamy z forniru, jak na rys. 16 (poz. 36). Sypimy teraz naturalny węgiel, tak jak opisano w ŚK 10/2000. Kolejny szczegół to poręczce wejściowe, te z kółkami. Kto zechce, może je wymienić na nowe z drutu, ale może też po prostu poprawić wygląd owych kółek, rozwierając je delikatnie stożkowym frezem, gdyż są po prostu za grube. Następnie zarówno poręczce, jak i dźwignie hamulca ręcznego malujemy na czerwono, pamiętając o pomalowaniu na biało opraw poręcz. Latarnie „spolszczamy” podobnie, jak te na parowozie, z tym, że nie ma w nich krążków z pleksi zamiast szyb. Blok przyrządów osadzony jest po prostu w otworach cylindrycznych końcówkami, które stanowią jednocześnie szybki latarni. Dlatego trzeba blok usunąć i nawiercenia imitujące światła końcówki wykonać przy końcach tych cylindrycznych końcówek od dołu. Reszta czynności - jak przy latarniach przednich. Tabliczki i napisy: „22 m³ wody” i „7 t węgla” wykonujemy tak, jak we wcześniejszym opisie. Pozostaną jeszcze napisy „Ok1-135” z przodu i z tyłu parowozu na tabliczkach, z których wcześniej usuniemy stare oznaczenia niemieckie. Ponieważ napisy te będą stosunkowo duże, to można spróbować wy-

konać je ręcznie. Lepiej jednak będzie wydrukować je komputerowo (białe napisy, czarne tło), wyciąć i nakleić. Dodatkowo można wykonać narzędzia ogniowe (np. „grace” - krótką i długą), które umieścimy na zaczepach z lewej strony przy skrzyni węglowej. Jak je wykonać? Sami spróbujcie, wystarczy odrobina wyobraźni.

Pozostał ostatni, drobny mankament, a mianowicie rażąca przerwa między parowozem a tendrem. Rozwiązanie jest bardzo proste: wystarczy swobodnie umieścić w środku cienką płytkę o wymiarach 16x29 mm, na której można np. odwzorować z forniru fakturę desek podłogi i spatynować ją. Od spodu płytka powinna być czarna, z boku też.

No i mamy gotowy parowóz. Jeszcze tylko próba jazdy, czyszczenie i...do służby!

Jak zwykle służę pomocą i radą wszystkim zainteresowanym, wdzięczny też będę za wszelkie uwagi krytyczne. Oto kontakt telefoniczny do mnie: do domu 0-44/ 649-11-15 i komórkowo: 0-605/360-551.

Zbigniew Molenda