

Die Fachzeitschrift für den technischen Funktionsmodellbau

MASCHINEN

im Modellbau

Mit Leserumfrage!
 Preise im Gesamtwert
 von über 2.000 €
 zu gewinnen!

 vereint mit
**dampf-
 modell**

In der Werkstatt

- Die Herstellung von
 Miniatur-Ventilen

Motoren

- Zweizylinder-
 4-Takt-V-Motor
 im Selbstbau

Unter Dampf

- Dampfmodellbau in Königgröße:
 Ein Burrell in 1:2
- Bau einer Echtdampflokomotive
 für die Spur 0

Technik-Report

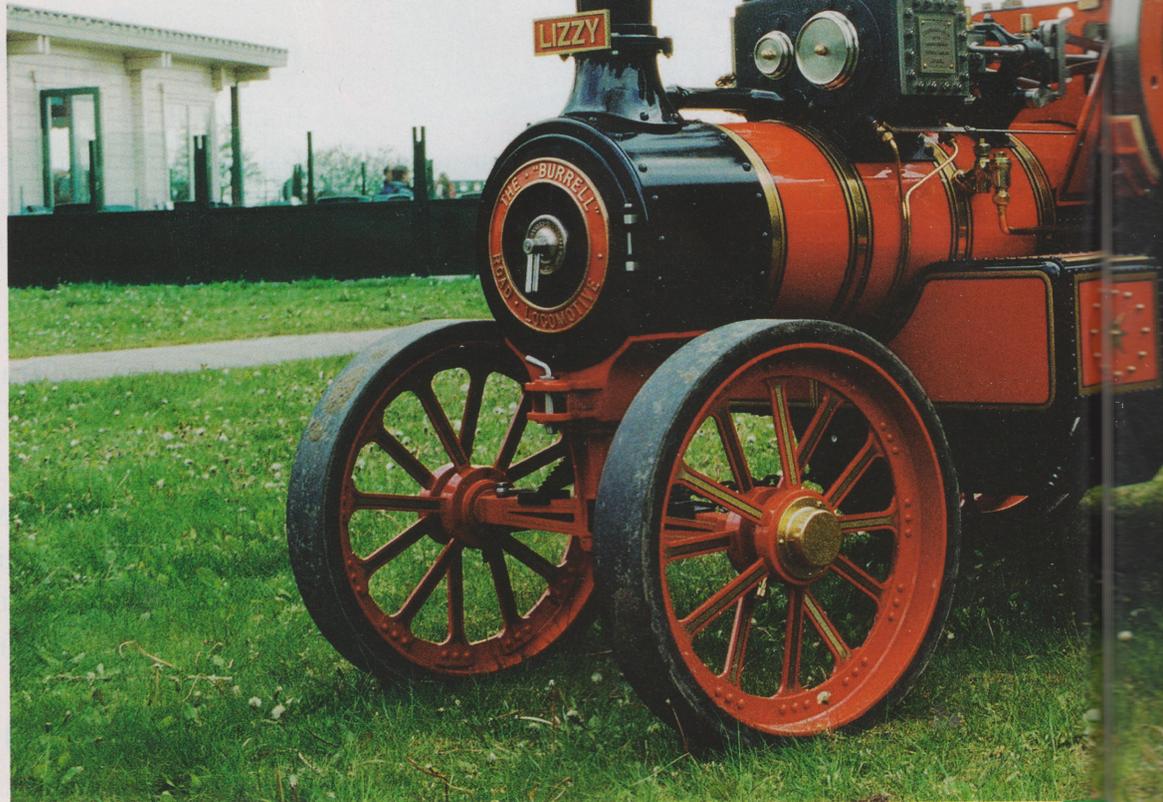
- Besuch im französischen
 Eisenbahnmuseum



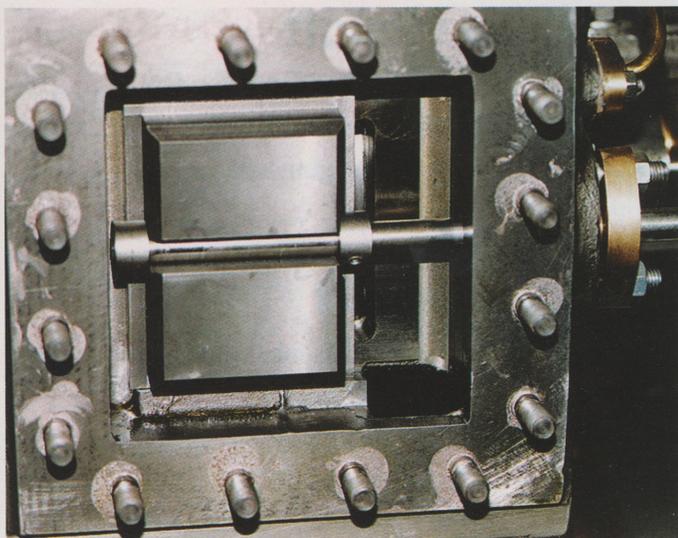
Busso Hennecke

Lange Zeit führte der Straßendampf auf dem europäischen Festland ein geduldetes Dasein als rares Mauerblümchen. Dies galt sowohl für Original- als auch für Modellmaschinen. In den späten 60er-Jahren waren es auf dem Festland zuerst kosmopolitische, technikinteressierte Niederländer – meist weitgereist, mit Fremdsprachen und Handelstalent gesegnet –, die jenseits des Kanals, in England, den speziellen Reiz des Straßendampfes erkannten, also von Fahrzeugen, welche den von der Eisenbahn bekannten, doch sinnvoll abgewandelten Dampftrieb mit der individuellen Lenkbarkeit eines Straßenfahrzeugs kombinieren. Diese dampf begeisterten Niederländer adoptierten also den Straßendampf (als Steckenpferd) und verbreiteten ihn – trotz ihrer vielen Wasser- und Schienenwege.

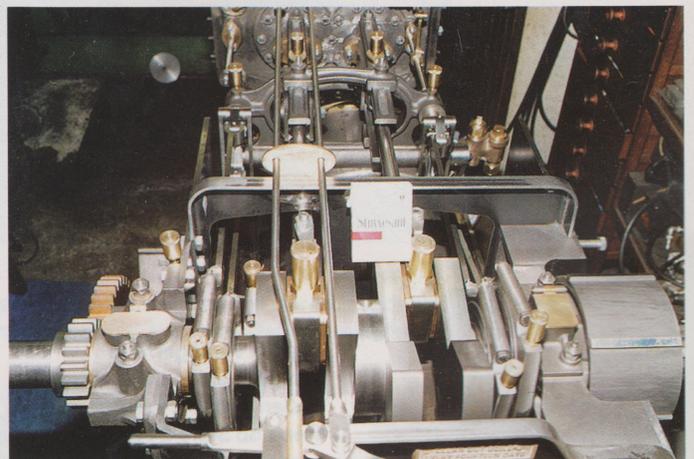
Ende der 80er-Jahre begann auch ein gewisser Jan aus Sevensum bei Venlo, Provinz Limburg, nachdem er sich zuerst erfolgreich mit dem Motorsport befasst hatte, mit dem Dampfmodellbau. Wie selbstverständlich plante er gleich ein stattliches Modell. Das hieß für ihn: vorbildgetreu, imposant,



Ein B oder: D



Der linksseitige Schieberkasten. Unten rechts im Kasten die Dampfzufuhr; die Schieberstange geht durch den Kasten und die Dichtungsbrille weiter zur Niederdruckumsteuerung rechts. Das kleine Rohr darüber ist die Frischdampfzuführung zum Niederdruckzylinder. Der Einlasskanal im Schieberkasten ist voll geöffnet.



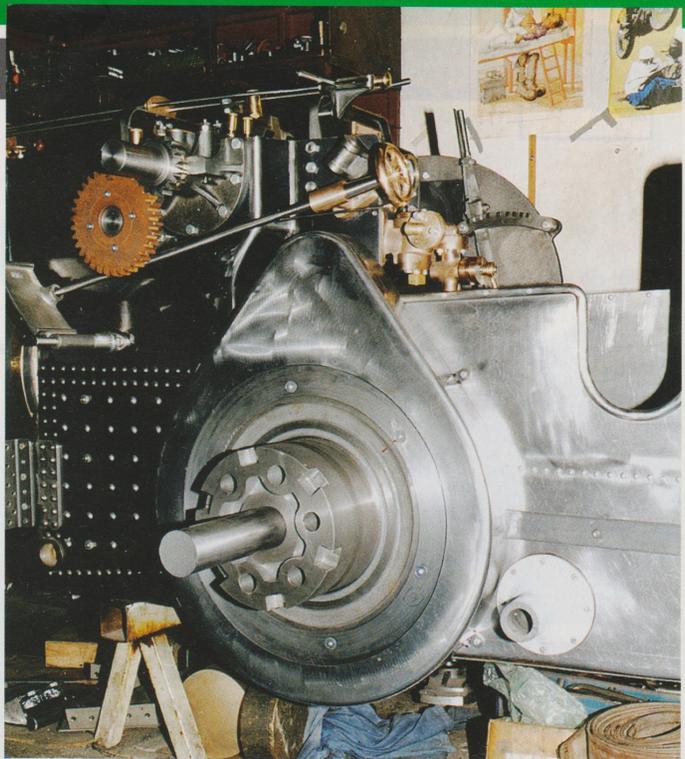
Das Schwungrad ist demontiert. Das Zahnrad auf der Kurbelwelle dient der Wasserpumpe. Das Kunststoffrad davor soll Mahlgeräusche der Geradzahnung vermeiden. In der Mitte liegen die vier Kurbelwellenzapfen mit Gegengewichten, außen jeweils zwei Exzenter für die doppelte Stephenson-Umsteuerung. Die rechte Stange über dem Laufwerk der Dampfregler ist beidhändig zu bedienen, die linke Stange der Öffnungshebel für die Hochdruckgabe (Frischdampf) auf den Niederdruckzylinder.

urrell in 1:2

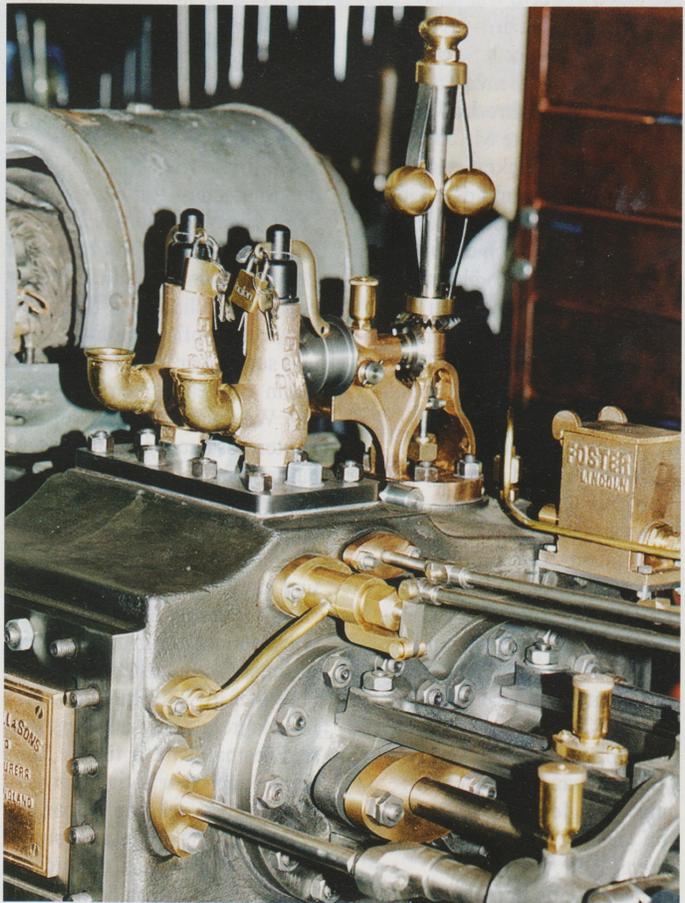
Dampfmodellbau in Königsgröße



Englisches Parken auf der Hauptstraße in Sevenum. Getrieberadsätze, Wassertank mit Werkzeugkasten, Inspektionsluke, Wassereinfüllstutzen, rechter Schieberkastendeckel, oberer Erreger und vorderer Stromerzeuger sowie die Messgeräte hinten, links unter dem Dach, sind gut zu erkennen. Die Proportionen – die gestreckte Länge der Schaustellermaschine mit vorbildgetreuer Dachhöhe – stimmen, die gewendelten Messingstützen runden das Bild perfekt ab.



Linke Seite, hinten: Schwungrad und Antriebsrad sind abgenommen. Das Kunststoffrad dient der Untersetzung des geräuschfreien Wasserpumpenantriebs, die Welle mit kleinem Messingrad der Schwungradbremse. Direkt dahinter die Wasserpumpenteile und dahinter die Umsteuerung in der Position Vorwärtsfahrt. Unter der tropfenförmigen Blechverkleidung befinden sich das kleine und das große Zahnrad zur Kraftübertragung auf das linke Hinterrad.



Blick auf die Zylinderköpfe, alles überragend der funktionsfähige Fliehkraftregler; links daneben die vom „Dampfwesen“ verplombten und mit Messingschlössern gesicherten Dampfventile holländischer Bauart.



1994, auf dem Rosmalen-Hallentreffen in den Niederlanden, fuhr Jan zum ersten Mal auf einer halbgroßen Maschine.

kraftvoll, Personen befördernd und sicher – und zwar im damals schon möglichen, inzwischen vorherrschenden englischen 4-Zoll-Maßstab. Als Partner für Ideen, Zeichnungen, Gussteile etc. wählte Jan mit glücklicher Hand den wohl bis heute renommiertesten Modellbauer Großbritanniens: Pete Filby. Dessen Motto war schon damals: „Nur bauen – so gut, wie es irgend geht!“ Seine Geschäfte allerdings mündeten Ende der 80er-Jahre im Konkurs. Zu sehr hatte Mr. Filby die Wirtschaftlichkeit seinem Perfektionismus und dem Geldbeutel einiger seiner Kunden untergeordnet. Nach einem kleinem Intermezzo übernahm die Familie Jefferey einen großen Teil des Filby-Programms und führt es bis heute nach kaufmännischen Gesichtspunkten unter dem Namen LSM weiter. Inzwischen wird aber auch dort jemand gesucht, der die Firma übernimmt. Dampfanfänger Jan baute 1988/89 so talent- wie gefühlvoll seinen ersten einzylindrigen Burrell-Dampftraktor. Er fand Befriedigung darin und baute gleich anschließend eine voll funktionsfähige zweizylindrige Burrell-Kirmestraktormaschine mit doppelt gekröpfter Kurbelwelle, Dynamo und Beleuchtung – im gleichen Maßstab von 1:3. Die Fertigstellung war bereits 1991. Beide Modelle liefen mit dem in den Niederlanden prüfungsfreien Betriebsdruck von 3 bar. Die Schaustellermaschine hatte Jan dafür extra als doppelte

Hochdruck- statt als Verbundmaschine konstruiert, einschließlich des dafür erforderlichen speziellen Zylinderblocks. Inzwischen war auch längst, sicher ohne, dass er es bemerkte, Jans Weg zur Maschine sein Ziel geworden. Beide Straßendampfmaschinen fanden schnell international begeisterte Abnehmer. Danach folgte eine mehrjährige Pause. Gab Jans Probefahrt in der Winterausstellung Rosmalen 1994 auf dem in Deutschland stationierten 1:2-Burrell-Dampftraktormodell „Feflo“ den Startschuss zur eigenen „Kingsize“-Modellmaschine? Kurz darauf bat er mit britischer Diskretion um detaillierte Fotos einer zweizylindrigen Burrell-Straßendampflokomotive ... und sofort war mir klar: Dampfmann Jan geht seinen Weg. Der Weg war steinig. Zwei Hinterradsätze waren für das halbgroße Modell nötig, bis Jan mit Stand und Optik seines neuen Meisterstücks zufrieden war. Zwei Rekordjahre für den Bau und ein Winter für die Lackierung – und was für eine – bewiesen nicht nur Eingeweihten, welcher Großmeister seines Faches hier im Spitzentempo seine erfahrene Hand angelegt hatte. Diesmal hatte er für die Maschine auch den nötigen Originalbetriebsdruck von 14 bar gewählt, denn Naturgesetze sind nicht zu verkleinern, und durfte erleben, dass die niederländische Dampfaufsicht seine Arbeit wohlwollend, bewundernd, partnerschaftlich, aber auch vorschriftsgemäß begleitete.



Pete Filby auf seinem Liebling. Die Gussmodelle, Zeichnungen etc. stammen von ihm selbst.

Gebaut in einer Perfektion und Sauberkeit, als würde die Maschine ölfrei mit Kugel- statt den vorhandenen Gleitlagern betrieben, wechselte der Traktor „Lizzy“ nach einem Erprobungs-, Perfektions- und Testjahr zu einem Kenner, Genießer und Museumsbesitzer nach Belgien. Dies war und ist das erste vorbildgetreue zweizylindrige Straßendampflokotivmodell mit Verbundmaschine, das meines Wissens in halber Größe auf dem Kontinent entstand. Natürlich wieder eine Burrell-Maschine, getreu dem alten englischen Werbeslogan: „Burrell best for the show“. Der Rest ist schnell geschrieben: Eine Katze lässt das Mausem nicht! Als Geheimprojekt entstand von 1999 bis 2002 das Großmodell Nummer vier, wieder eine Schaustellermaschine nach den Plänen des Mr. Filby: überall vorbildgetreu, gut 3 m lang, volle 2,5 t leerge-wichtig, mit Dynamo-Erreger-Dach, drei Gängen, 14 bar Betriebsdruck, Bauchtank, vollem Schwungrad-Differential in der zweiten Welle – somit allen Attributen einer Straßendampflokotiv. Im Herbst 2002 glänzte das Prachtstück im Dörfchen Sevenum. Jans „Miniaturmaschine“ basiert auf dem Vorbild „Simplicity“, gebaut 1930 als letzte Schaustellerstraßendampflokotiv der Firma Burrell mit der Nummer 4092; vorbildgemäß ohne Stecker, darum ideal auf Grund der direkten, komfortablen und witterungsgeschützten Sitzmöglichkeit in (!) der Modellmaschine. Vom niederländischen „Dampfwesen“ abgenommen, noch ohne Gummireifen, im Metalldesign, gespickt mit Edelstahl, folgte die gemeinsame Probefahrt auf den Straßen.

Einstellungen, Ölpausen ... so etwas ist bei Jans Modellen unnötig. Ein Schweizer Uhrwerk wird auch nicht jeden Tag geölt. Die so genannten Nietenzähler werden ins Schwärmen geraten und mit dem Stetoskop bewaffnet, nach Klapper- oder Mahlgeräuschen bei Fremdmaschinen forschende „Fachleute“ werden hören, dass sie absolut nichts hören – ausgenommen den quarzeitgenauen, herzschlaggleichen Auspuffschlag, in der Lautstärke abhängig von der Maschinenbelastung. Nach der Probefahrt ein Foto für die Weihnachtskarte. Inzwischen ist der Verkauf denkbar ... Wird wenigstens diese „Showman's-Straßenlok“ in neuen, guten Händen regelmäßig in der Öffentlichkeit unter Dampf von den Künsten ihrer Erbauer zeugen? Oder erneut wie alle drei Vorgänger im geheimen Privatgemach enden? Findet sich vielleicht sogar ein aktiver Kenner, Käufer und Betreiber in Deutschland? Dies bleibt für alle Modellbaufreunde sehr zu wünschen! Sicher hat „Spitzenmodellbauer“ Jan, gelernter Stahlbauschlosser, schon längst das nächste Projekt im Kopf und auf dem Papier. Was wird, ja wie kann er seine Spitzenleistung noch toppen? Was folgt nach „Kingsize“, der besten Größe für Betrieb und Show? Ist noch Besseres, Komplizierteres, gar Größeres überhaupt möglich? Die geduldigen Leser von MASCHINEN IM MODELBAU werden es sicher in wenigen Jahren erfahren. Bleiben Sie einfach „dran“! Infos, Anfragen, Kontakte bitte direkt an den Vorsitzenden des Freundeskreises Strassendampf e.V.: F. Busso Hennecke.