

Großmodell einer Burrell-Straßenlokomotive

Straßendampf im $\frac{3}{4}$ -Takt

Busso Hennecke

Viele aktive Dampfmodellbauer beschäftigen sich oft lange mit der Frage: Welche Maschinengröße will – oder kann – ich denn bauen? Die Spanne reicht vom Kleinstmodell in einer Nusschale per Uhrmacherdrehbank bis hin zur Originalgröße in extra errichteter Maschinenhalle nebst Werkstatt mit Kran, schwerem Gerät und Anfahrrampe.

In meiner Sammlung befindet sich eine funktionsfähige Dampflok in Spur N, 9 mm, vom Altmeister Hans Temme aus Hannover, der vor einigen Jahren verstorben ist. Hans Temme – ein Großmeister seines Fachs – hatte bereits vor Jahrzehnten fünf kleinstmögliche Lokomotiven feinst gebaut und diese an spezielle Liebhaber im Dampf Bahn Club Deutschland vertrieben. Alle waren, damals noch unbewusst, Guinness Rekord Buch fähig.

Wer dauerhaft Spaß damit hat, den Kesselinhalt von 1 bis 2 ml mit der Injektionsnadel in die kleine Lok zu füllen, mit einer anderen Nadel im Tender den Treibstoff Spiritus einzuspritzen,

▲ **Drei stolze Burrell-Sterne auf Zylinderdeckel und Maschinenseitenverkleidung; Doppelarretierung per zwei Mitnehmerbolzen im Zentrum der kraftübertragenden Radnabe; Ablaufrohre der Zylinderhähne und des Ölsammelbeckens; Im Hintergrund der zugehörige Modell-Tieflader**

die Schienen zu putzen und deren absolute Horizontalität sicherzustellen, für den ist das sicher eine ganz feine Sache. Jederzeit überall und auch auf dem heimischen Küchentisch dampfen. Die Lok dampft mit Tender und zwei Personenanhängern immerhin pro Füllung etwa fünf Minuten.

Alles sauber und flink vor- und nachbereitet; daheim oder auf den Ausstellungen dieser Welt vor Wind und Wetter geschützt. Ohne zwei Hilfspersonen und besonderes Transportfahrzeug. Das von Hans Temme gegründete Internetforum läuft übrigens glänzend: www.dampfforum.com

▼ **Führerstandssicht Lenkerseite; kleines Rad: Schwungradbremse; Lenkrad mit Griff; darunter Wasserpumpe mit Bypasshahn; tief unten Feuerschiebetür mit Bediengriff hinter 3. Welle; Wasserstandsanzeiger; aktuelle Wasserstandshöhe siehe untere gut sichtbare zwei gegenläufige Querstriche; rechts Dampfahnhahn zum Injektor; oben links beidhändig zu bedienender Fahrdampfhebel; rechts beide Getriebeschaltethebel; Umsteuerung rechts in Neutralstellung senkrecht; Schürhaken weit rechts**





Totale von rechts: Maschinenname Louise; darunter Wasserheber mit Schlauch und Grobteilsiebkopfsaugkugel; links Schrägeleitung der Wassereinspeisung in das Kesselrückschlagventil; vom Zylinder direkt Dampfableitung mit Hahn zum Wasserheber auf Bauchtank rechts; zwischen Rad und Schlauch unten der Kesselwasserablasshahn; zwischen Zylinderblock und Schornstein Bläserhahn mit Zuleitung zum Schornstein; Sicherheitsventile auf Zylinder; roter weitverbreiteter Ratschenöler der Firma Foster; Zahnräder der drei Gänge gut sichtbar

Doch es gibt natürlich auch einige andere Enden des regulären Modellbaus. Den Dampfstationärbetrieb, Dampf auf dem Wasser, den Dampf per Schienen sowie auf allen Wegen, Straßen und Plätzen. Nur der Flugdampf ist in Versuchen steckengeblieben. Welcher Modellbauer ändert dies?

Die Straßendampfsparte – Betrieb weder auf Schienen, noch auf dem Wasser – hat sich im Heimatland der Dampfer Großbritannien überall fortschreitend und personenbefördernd durchgesetzt.

Dieser Dampf ist einfach leicht und universell zu betreiben und deshalb auch schon lange nicht nur zu meiner ganz besonderen Liebhaberei geworden. Oder können Sie sich etwa die weltgrößte Dampfveranstaltung mit den Fahrmöglichkeiten von Dorset auf dem Wasser oder der Schiene vorstellen? Hunderte von Maschinen?

Auf einer der kleineren ländlichen Dampfveranstaltung in Rempstone, Großbritannien, traf ich 2014 einen Mann, der mir von seiner

großen Modell-Straßenlokomotive erzählte. Er hatte einen Maßstab gewählt, der die Maße von Modellen im Maßstab 1:2 (sechs Inch) deutlich in den Schatten stellt.

„9 Inch“ (also eine Dreiviertelgröße oder 1:1,333) war der Maßstab seiner Wahl. Nun in dieser Größe gab es bereits wenige Dampf-LKWs, einen jährlichen Aussteller mit seinem zu bewundernden 9-inch-Dampf-LKW gibt es als Institution bereits in Dorset. Jedoch war mir bis 2018 noch keine dreiviertel große Straßenlokomotive vor das Auge meiner Kamera gelangt.

Natürlich hatte ich seit 2014 zwischenzeitlich Dampf-Kollegen in GB mehrfach gebeten, mir umgehend mal ein paar Fotos von der großen neuen Burrell-Straßenlokomotive zu schicken, doch leider ergebnislos. Und der Erbauer hatte es nicht so sehr mit dem Fotografieren und Versenden über den Teich. Ihm reichte erstmal 2015 seine betriebsbereite Maschine.

Auf der 50 Jahre Dorset Show war es dann endlich so weit. Das Großmodell hatte nach einigen Betriebsjahren seinen Standort ganz



Sicht von hinten rechts: kleines Handrad für die Klotzbremse im rechten Hinterrad; kleiner Hebel zur Injektorjustierung; Kupferleitung der Injektorampfzufuhr; Prüfhähne Tenderwasserstand oben und unten

in meiner Nähe am Ring, der nun mal das Straßendampfmaß der Welt beinhaltet. Satte, aber feinste acht Tonnen wurden da netto glänzend, ohne Betriebsstoffe freudestrahlend präsentiert. Dem Maschinenerbauer bleibt sicher die Muckibude erspart bei dem Maßstab – wie jedermann leicht auf dem Foto erkennen kann!

Gebaut in unter drei Jahren, von Mister Everson aus Bradford/GB fast allein, inklusive aller Gussmodelle etc. lautet die respektable, unglaubliche Rekordzeit. Vorgestellt vom Besitzer nebst Helfer im Jubiläumsjahr Dorset 2018.

Erbauer bei der allmorgentlichen Sichtung der Maschine; Ölkannen auf Tray hinter Antriebsrad; davor Wasserheber





Hinter kleiner Sternscheibe der Hochdruckzylinder; große Sternscheibe der Niederdruckzylinder; kurze Schornsteinverlängerung gegen Sichtbehinderung bei Gegenwind; Vorderachsfederung



Stolzes kunstvolles Namenslogo in feinsten Ausführung auf linker Bauchtankseite; Trittschutz darauf zur Maschinenpflegebegehung; links unten die beidseitige Lenkkettenjustierung zur Geradeausfahrt; hinten rechts über Tank die Entlüftung



Halbgroße Replik des Originalvorbild-Fabrikschildes von 1930. Die Originalmaschine 4092 jedoch ist lange inexistent, wurde verschrottet

Der Transport des Modellchens erfolgt per solidem, aber kummertgewohntem Tieflader.

Dampforiginale hat es zur Dampfblütezeit bereits mit Gewichten unter einer Tonne gegeben. Zum Beispiel die Originaldampfwalze des Mr. Trotter, die selten auch mal in Dorset ihre Walzen rollen lässt. Siehe Mr. Trotter Steam roller: www.youtube.com/watch?v=EAuKu1Afy60

Von der Firma Aveling und Porter gab es auch einen leichten Originaldampftraktor von

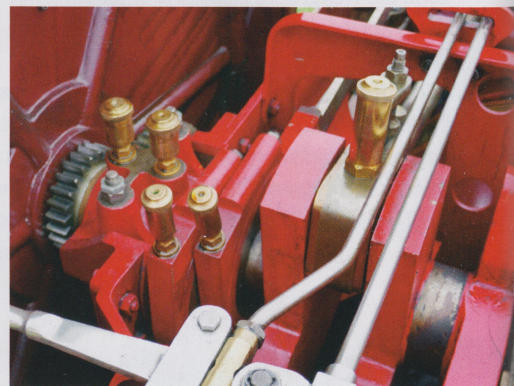
2 t, der fast jedes Jahr in Dorset und vielen anderen Veranstaltungen auf der Dampfinsel mit dabei ist und vorab als umgebaute Dampfwalze Jahrzehnte gearbeitet hat.

Das obige Straßenlokomotiv-Modell des Mr. Everson wiegt nun allerdings satt das Vierfache davon. Der Grund dafür liegt einfach in der Größe des Vorbildes. Das Vorbild des Dreiviertelmodells – eine Burrell 2-Zylinder-Verbund-Straßendampflokomotive wiegt nun

mal leicht mindestens 18 t. Und wenn man den Modellmaßstab von 0,75 dreimal miteinander multipliziert (Länge×Höhe×Breite) kommt als Masse für das 9-inch-Modell etwas unter dem 0,4-fachen des Vorbildes heraus. Das Dreiviertelmodell liegt also massenmäßig goldrichtig im Bereich.

Natürlich ist der tragende Modelldampfkessel dickenmäßig in Originalwandstärke – er soll sicher und langlebig sein und den Erbauer sicher überleben. Ein Kesselwechsel ist auch in GB in jeder Hinsicht aufwändig. Jedoch Tagesgeschäft in den Werkstätten. Kesselrohre aller-

Zwei begrenzende Führungsrollen der Seilwinde auf der Hinterachse; eingefügte Hängerhilfskupplung aus Blech zur Transportsicherung über die Ecken des Tiefladers; hoch geklappter Steuermannssitz; Kohlschaufelgriff über Kohlekasten; Aufstiegsstufen zum Tender; ganz unten hinten Mannloch zur Tankinspektion, auch die Hinterachse ist natürlich – im Bild jedoch unsichtbar – gefedert!



Eng neben dem geschlossenen, schweren Schwungrad Zahnradabführung zur unteretzten Wasserpumpe; daneben Doppelöler für Kurbelwellenlagerung links; daneben zwei Öler für die Excenter; Niederdruckzylindertreibstange mit Keil und Schraube auf Lagerkopf zur Feinjustierung der Kraftübertragungstoleranzen; dahinter wichtiger Öler des Treiblager

dings-s
Dampf
gern Üb
Dutzen
takträf
Stell
noch ei
ist? M
Und
denn n
Bauen
und be
Und
eine En
respek
4-inch
500 kg
triebwi
Modell
langer
Heb
Tonne
dampf
im erst
das Ga
und all
Gar
dem M

Gar
dem M

Hel
Art



dings-sind Verbrauchsmaterialien... Bekannte Dampfkeesschmieden, die diese Arbeiten gern übernehmen, firmieren etwa im halben Dutzend in England. Stets gut ausgelastet und tatkräftig – aber weit verstreut.

Stellt sich die Frage, ob die 8-Tonnen-Klasse noch ein Fall für MASCHINEN IM MODELLBAU ist? Mit einem klaren Ja zu beantworten.

Und nun zur großen Frage: Was soll ich denn nun im Straßendampf bauen? Mein Tipp: Bauen Sie einfach so groß, wie für Sie möglich und benötigt!

Und wenn Sie überall selbst fahren wollen, eine Empfehlung als guter Kompromiss: Eine respektable und dennoch leicht bedienbare 4-inch-Foster-Dampfzugmaschine von ca. 500 kg ist eine sehr gute funktionsfähige, triebwerksoffene, weit verbreitete, starke Modell-Dampfzugmaschine, zudem mit großer langer Kesselreserve und Wasservorrat.

Heben oder schieben müssen sie die halbe Tonne ganz sicher nicht, denn die Maschine dampft locker mit etwas Übung per eigener Kraft im ersten Gang in Ihren kleinen PKW-Hänger, das Gartenhaus oder die Garage. Alles leicht und allein handhabbar!

Ganz genau richtig vorbildgetreu, um auf dem Modellanhänger den aktiven Nachwuchs



Führerstandsblick: links über Dampfregelung das Anfahrventil zum starken Frischdampfimpuls auf den Niederdruckzylinder; darunter Manometer; zuglassener Betriebsdruck 210 PSI - gut 14 bar; doppelt gekröpfte Kurbelwelle mit ausgleichenden Gegengewichten; über allem die Pfeifenbedienung per Kette; rechts: einer der beiden Ganghebel



Detail: sorgfältig eingepasster Bremsklotz neben Schwungrad in Offenstellung; schwarzer Flachstahl nach unten zur Luftklappenregulierung; die runde silberne Stange ist die Lenkungswelle; die dünne Stange oben die Zylinderhahnbedienung

von MASCHINEN IM MODELLBAU zu befördern, zu finden und zu binden ...

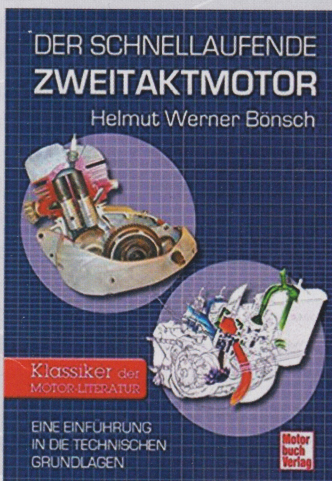
Ihr Projekt muss also nicht unbedingt die oben beschriebene größte Maschine aller

kleinen Modelle sein – aber eine Überlegung war es doch schon mal wert. Oder?

Weitere Informationen zum Straßendampf unter www.feflo.de

Anzeige

Bücher rund um Motoren & Technik



Helmut Werner Bönsch • Umfang: 211 Seiten
ArtNr: 6109058 • Preis: 39,90 €



Werner Oswald • Umfang: 520 Seiten
ArtNr: 6109130 • Preis: 49,90 €



Siegfried Rauch & Frank Rönicke
Umfang: 184 Seiten
ArtNr: 6109132
Preis: 29,90 €

Bestellservice
Tel.: 07221 - 5087-22

Fax: -33, service@vth.de
... weitere Baupläne, Bücher,
Frästeile & Zubehör finden Sie auf



Bestellen Sie hier www.vth.de/shop