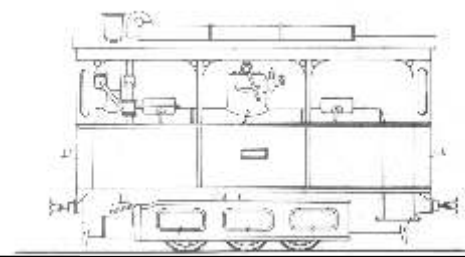


modellbau

Gerhard Iwanczyk
Heinrich-Heine-Straße 31
D-06792 Sandersdorf



Tram-Dampflokomotive der GMWE

H0m

Im Jahre 1892 beschaffte die Geraer Straßenbahn Dampflokomotiven zur Bewältigung des innerstädtischen Güterverkehrs. 1902 baute die GMWE die C-gekuppelte Lok um, zwischen 1910 und 1916 war sie an eine elsässische Bahn verliehen und 1925 wurde sie verschrottet.

Das Vorbild der GMWE bietet dem Modelleisenbahner ein buntes Gemisch zwischen Straßenbahn und Schmalspurbahn.

Allgemeine Bauhinweise:

Wenn Sie schon Modelle aus Messing und vielleicht sogar "zu Fuß" gebaut haben, haben Sie sicher Ihre eigenen bewährten Methoden. Aber möglicherweise bieten Ihnen die folgenden Hinweise doch eine neue Idee. Bevor Sie die Ätzplatten auseinanderschneiden, sollten Sie sich anhand des Bauplanes über Lage und Verwendung der Teile informieren. Gleichartige Teile sind nur einmal nummeriert. Mit einer Schere werden die Teile aus den Platten getrennt. Die Haltestege können abgeschnitten und mit Nadelfeilen entfernt werden. Aber Vorsicht! Verwechseln Sie Montagezapfen, die zur Erleichterung der Positionierung dienen, nicht mit den Haltestegen. Zur Kennung sind die Stege angeätzt, die Montagezapfen aber haben die volle Materialstärke. Teile im Innern von dünnen Rahmen entfernt man am besten erst nach dem Anlöten, um die Rahmen nicht zu verbiegen. Die Biegekanten sind durch erhabene Doppellinien markiert. Wenn beiderseits die volle Materialstärke vorhanden ist, lassen sich die Teile sofort problemlos scharfkantig biegen. Für kurze Kanten reicht dazu eine Flachzange, für längere Kanten ist die Biegevorrichtung 9901 sehr nützlich. Wenn eine der angrenzenden Flächen angeätzt ist, muß das Material weiter geschwächt werden, indem man die Kante mit einem Bastelmesser nachzieht. Ausgerundete Kanten werden in der Biegevorrichtung mit den Fingern gedrückt. Mit einem Graviergerät (Proxxon) läßt sich auf vielfältige Weise die Arbeit erleichtern. Mit der Trennscheibe lassen sich feinste Schleifarbeiten ausführen, ohne daß die Teile aus der Zange entspringen. Mit kleinen Bohrern und Fräsern lassen sich zuweilen nicht ganz durchgeätzte Löcher und Schlitzlöcher aufweiten. Mit Fräsern können auch Zinnüberschüsse und innen überstehende Drahtenden beseitigt werden. Mit Fräsern und viel Gefühl läßt sich das fertig gelötete Modell auch relativ bequem verputzen. Ein Glasfaserpinsel, der leider nur in den besser geführten Schreibwarenläden zu haben ist, ist zum Feinverputzen sehr nützlich und kann sogar leicht zugelaufene Strukturen retten. Nicht nur der Festigkeit halber sollte soviel wie nur möglich gelötet werden, wertvoll dabei ist auch, daß die Teile nach dem Erstarren sofort fest sind und auch mechanische Spannungen aufnehmen können. Geeignet ist ein elektrischer Lötcol-

ben zwischen 60 und 100 W. Nur für massive Teile braucht man ein Gaslötgerät, zum Beispiel um falsch angelötete Teile wieder zu entlöten. Um dem vorzubeugen, heftet man die Teile nur an einigen Punkten und kontrolliert Lage und Flucht, bevor die Nähte gezogen werden. Als Flußmittel ist Phosphorsäure bestens geeignet. Damit sich nicht später Rost einschleicht, reinigt man das Modell vor dem Ankleben der Weißmetall- oder Plastikteile und dem Spritzen mit einer Spülmittellösung. Zum Halten und Justieren sind verschiedene Holzstücke, Holzwäsche-klammern, Pinzetten und vielleicht eine sogenannte "dritte Hand" nützlich. Ein umfangreiches Sortiment an Werkzeugen für den Modellbau bietet die Firma

fohrmann-WERKZEUGE
Girbirgsdorfer Str. 17
02828 Görlitz

Montage:

Oberteil:

Am Teil 101 werden zunächst die Seitenflächen nach oben gewinkelt. Die Stirnwände werden in einem Prisma mit Hilfe eines Rundmaterials ausgerundet, bevor auch sie mit einer Flachzange stückchenweise hochgebogen werden. Die aneinander stoßenden Kanten werden verlötet. Auf die Löcher im Boden werden M2-Muttern gelötet. Die oberen Seitenkanten werden mit Profilen versteift.

Der Kessel 102 wird ebenfalls aus einem Stück gebildet. Das Teil wird gemäß Skizze gebogen und an den Kanten verlötet.

Die Unterlagen für diese Lok sind leider sehr dürftig und so manches Detail konnte nicht geklärt werden. Nur die auf Fotos sichtbaren Teile konnten bei der Konstruktion des Bausatzes berücksichtigt werden. Andererseits ist am Modell davon hinterher sowieso kaum etwas zu sehen. Wenn Sie auch keine besseren Informationen haben, können Sie nur nach Gefühl detaillieren. So kann das Feuerloch im Stehkessel sowohl hinten als auch seitlich angebracht sein. Welche Form es hatte, scheint auch niemand zu wissen. Ebenfalls war nicht zu ermitteln, wo der Koks vorterr untergebracht war. Wahrscheinlich stand eine Kiste hinter dem Stehkessel.

Der Bausatz enthält die Sandkästen 103, die auf die markierten Flächen auf dem Kessel gelötet werden. Schlot und Dampfdom liegen als Drehteil bei. Der kastenförmige Aufsatz 104 kommt auf den Dampfdom, seitlich werden die Ventilhebel 105 mit einem Drahtstück angebracht. Die Teile 106 werden mit 107 verstärkt und stellen Manometer dar. Die Kesselringe entstehen aus den Streifen 108, die Leitungen aus Draht.

Das Dach 109 wird leicht gewölbt und erst dann aufgelötet, wenn der vormontierte Kessel im Gehäuse untergebracht ist. Im mittleren Ausschnitt findet der als Drehteil vorliegende Kondensator Platz, zu dem eine Leitung von den Zylindern hinter dem Schlot durch das Dach führt.

Sie können das Modell natürlich aus dem reichlichen Messingteil-Sortiment von Weinert weiter verfeinern.

Die Triebwerksverkleidung 110 bringt man am besten erst an, nachdem das Chassis zusammengelötet ist. Die Lage der Teile ist unter dem Boden markiert. Die Unterkanten der Teile 110 sollte man von hinten mit Blechstreifen versteifen. Die Zylinder entstehen aus Drehteilen und den Teilen 111. Auf die Darstellung der Stangen und der Steuerung darf man bei dieser Lok glücklicherweise verzichten. Je zwei Teile 112 ergeben eine Trittstufe unter der Führerstandtür. Die Pufferbohlen 113 werden unter die Stirnseiten gelötet und können wahlweise mit BEMO-kompatiblen Kupplungen aus den Teilen 114 bis 116 oder Trichterkupplungen aus den Teilen 117 und 118 versehen werden. Die Laternenhalter 121 werden in die Stirnwände gezapft.

Nachdem das Gehäuse auch außen verputzt ist, kann es gespritzt werden. Wahrscheinlich war die Lok grün, aber das ist nur eine Vermutung. Von einer Beschriftung ist auf den mir vorliegenden Fotos nichts zu sehen, nur das Fabrikschild ist als solches erkennbar.

Chassis:

Je zwei Rahmenteile 201 und 202 werden aufeinander gelötet, wobei die Teile 201 nach außen kommen. Dazu faßt man die Teile zusammen in eine Klemmpinzette und gibt mit dem elektrischen LötKolben ringsum etwas Zinn auf die Kanten. Danach überstreicht man die Teile mit der Gasflamme, wobei das Zinn zwischen die Platten

sichert. Die Distanzbolzen werden auf einer Rahmenseite angeschraubt und angelötet, auf der anderen Rahmenseite werden sie nur angeschraubt.

Die Teile 203 und 204 werden zu U-Profilen gebogen, in die Schlitze gezapft und ebenfalls einseitig verlötet. Außen auf die Bahnräume werden noch die Teile 119 und 120 gelötet.

Die Löcher für die Achsen und die Zwischenwellen werden passend aufgerieben. Die Wellen der Zwischenzahnrad entstehen aus 2 mm-Wellenstahl und werden zusammen mit den Distanzhülsen in einer Rahmenseite eingelötet. Die Länge der Distanzhülsen hängt von der Breite der verwendeten Zahnrad ab. Die Breite der Zwischenzahnrad soll nicht unter 2 mm liegen, damit etwas Seitenverschieblichkeit der Radsätze möglich ist. Probeweise werden die Zahnrad eingesetzt. Falls ein Zahnrad etwas klemmt, kann man die Wellenbohrung etwas seitlich ausfräsen und die Welle neu einlöten oder ein anderes Zahnrad mit einem Zahn weniger benutzen. Passieren dürfte das eigentlich nicht, denn die Löcher sind in den geätzten Rahmenteilen mit Computergenauigkeit hergestellt.

Wenn das Getriebe zur Zufriedenheit läuft, wird es zum Spritzen wieder auseinander genommen. Die Wellen sollten mit Maskol abgedeckt werden.

Der Motor wird mit Stabilit zwischen die Klebelaschen geklebt, wobei man darauf achtet, dass die Schnecke gut im Zahnrad kämmt. Eine Schwungmasse am zweiten Wellenende des Motors sorgt für weichen Auslauf und Fahrsicherheit über die Weichen. Für die Schleiferträger ist Leiterplattenmaterial ideal, für die Schleifer eignet sich dünner Federbronzedraht.

Mit den Füllteilen können Sie einen Waldrand verzieren oder die Lok zur Abschiedsfahrt schmücken.

