

Vorwort

In den vorliegenden 25 Ausgaben der DAMPF-Reihe wurde immer nur ein einziges Thema behandelt. Auf den rund 1500 Seiten dürfte nunmehr das Wesentlichste gesagt worden sein. Jede weitere Ausgabe in dieser Form würde, wenn auch aktualisiert, nicht mehr viel Neues bringen können. Für alle diejenigen, die an speziellen Themen interessiert sind, bietet sich auch in Zukunft Gelegenheit, entsprechende frühere Ausgaben der DAMPF-Reihe nachträglich zu erwerben.

Doch die Zeit geht weiter, und immer wieder gibt es Neues vom Dampfmodellsektor zu berichten. Um den Modellbauer über interessante Maschinen und Anlagen sowie Neuheiten früher als bisher zu informieren, soll nunmehr jede Ausgabe mehrere Themen behandeln. Alte und neue Mitarbeiter sind bereit, hierbei tatkräftig mitzuhelfen. Nicht jeder Modellbauer war in der Vergangenheit als Autor in der Lage, mit einem Thema ein ganzes Heft zu füllen. Auch fanden sich kaum mehrere Modellbauer, um ein Thema gemeinsam zu behandeln. So blieb manche gute Idee unveröffentlicht.

Der Dampfmodellbau hat in den letzten Jahren manche Variante erfahren. Am Anfang waren es Dampfmaschinen, die verdeckt unter den Aufbauten von Schleppern betrieben wurden. Es folgten die offenen Pinassen, die die Funktion der Maschinen erkennen ließen. Da dieses bei den Dampfturbinen nicht der Fall ist, blieb ihr Einsatz – trotz mancher Vorteile – beschränkt. Daneben wurden Dampfanlagen mit Generatoren zur Stromerzeugung mehr oder weniger vorbildähnlich nachempfunden.

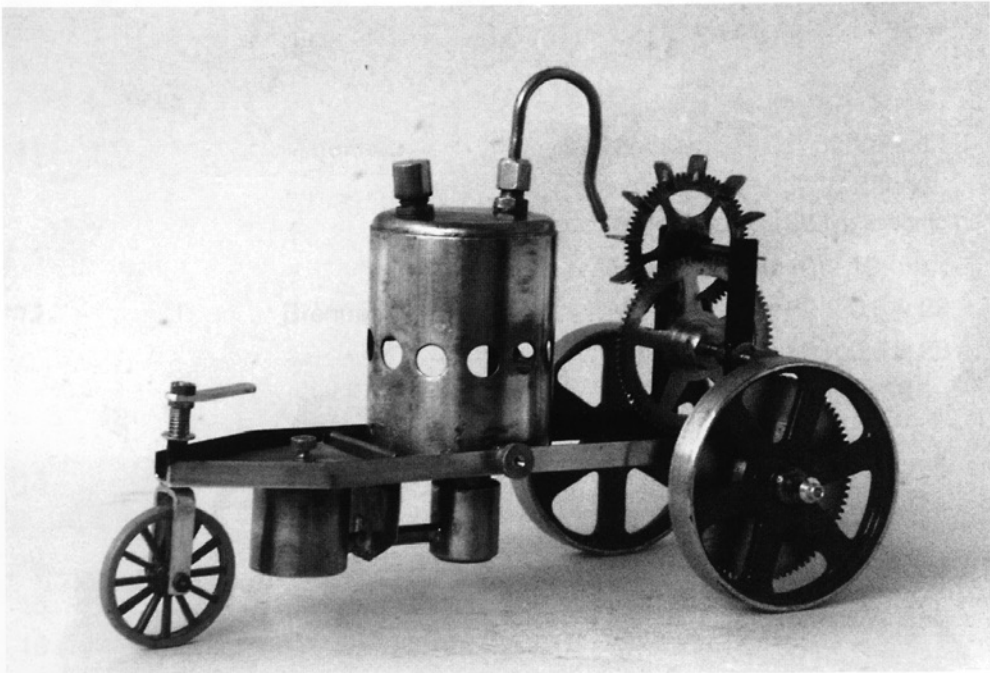
In der jüngsten Vergangenheit haben einige Modellbauer begonnen, nach alten Zeichnungen Fahrzeuge und Anlagen aus den Kindertagen des Dampfzeitalters als Modelle zu rekonstruieren. Eine Arbeit, bei der infolge knapper Unterlagen viel nach eigenen Vorstellungen ergänzt werden muß. Doch auch der eigentliche Modellbau kam nicht zu kurz. So wurden neue Maschinen entwickelt und das Angebot an Zubehör erweitert.

Hiervon und über manches andere mehr soll in Zukunft berichtet werden. Je mehr Modellbauer sich mit Anregungen in Form von Beiträgen beteiligen, um so vielgestaltiger wird der Themenkreis sein. Wer mit dazu beitragen möchte, ist herzlich eingeladen – und welche Modellbaukasse könnte nicht dann und wann eine Auffrischung gebrauchen?

Rekonstruktionen eines Dampfwagens

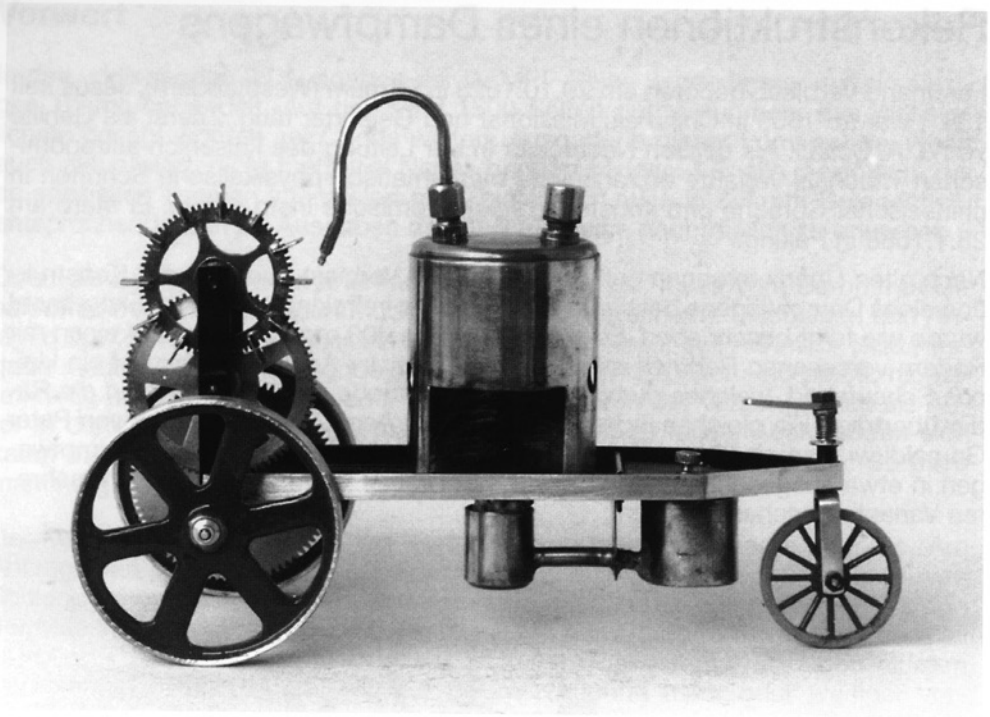
Ferdinand Verbiest, geboren am 29.10.1623 in Pitthem (Westflandern), Jesuit seit 1641, war ab 1659 in China als Missionar und Gelehrter tätig. Zuerst als Gehilfe von J. A. Schall. Als dessen Nachfolger in der Leitung des kaiserlich astronomischen Tribunals verfaßte er zahlreiche mathematisch-physikalische Schriften in chinesischer Sprache und konstruierte astronomische Instrumente. Er starb am 28.1.1688 in Peking.

Nach alten Überlieferungen soll sich Ferdinand Verbiest auch mit der Konstruktion eines Dampfwagens beschäftigt haben. Das in Peking gemachte Experiment wurde wie folgt beschrieben. Eine Aeolipyle von 600 mm Länge ist auf einen mit Rädern versehenen Rahmen montiert. Die Düse der Aeolipyle bläst auf ein kleines Schaufelrad, welches durch ein Zahnradgetriebe die Bewegung auf die Räder überträgt. Ein gleiches Experiment mit einer Aeolipyle wurde auch von Pater Grimaldi wiederholt, der es dem Kaiser Kang Hi vorführte. Wie diese Dampfwagen in etwa ausgesehen haben mögen, hat Dr. h. c. Alfred Bachmann in mehreren Varianten nachempfunden.

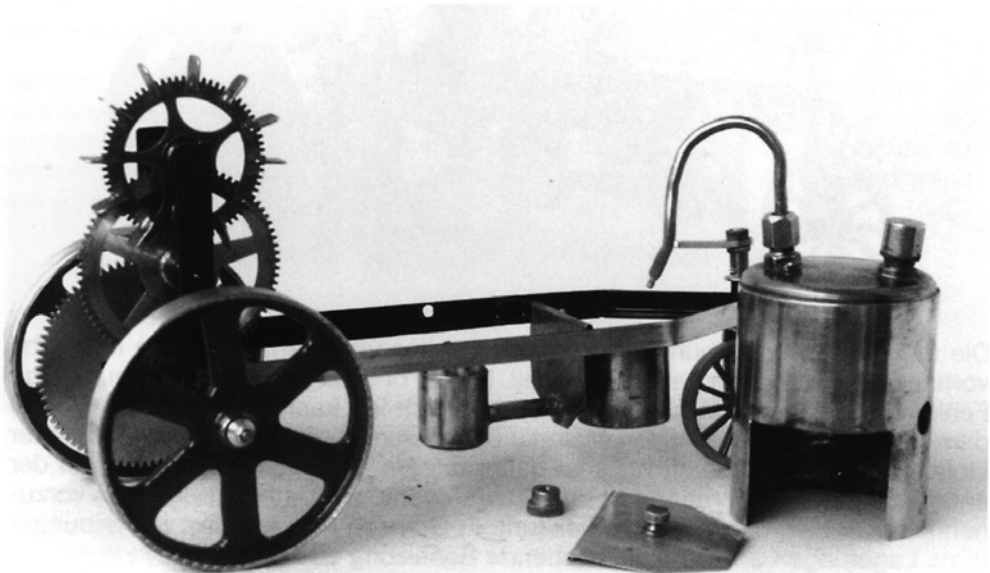


Die folgende Beschreibung bezieht sich auf das vom Verfasser nach Maßgabe vorhandenen Materials gebaute Modell. Da ein originalgetreuer Nachbau infolge Fehlens authentischer Unterlagen nicht möglich ist, kann sich der Nachbau an dem zur Verfügung stehenden Material orientieren. Dieses bezieht sich in erster Linie auf den Zahnrädersatz. Es ist daher ratsam, erst nach Vorhandensein der entsprechenden Zahnräder und des Ritzels eventuelle Umkonstruktionen vorzunehmen. Da sich die erzielbare Leistung in Grenzen hält, ist Wert auf reibungsarme Lagerungen und eine ausreichende Beheizung zu legen.

Anm.: Kang Hi (Kang si, Kang Hsi), kunst- und wissenschaftsliebender chinesischer Kaiser, 1654–1722.



Fertigmodell mit der Zugangsöffnung zum Brenner



Antrieb mit auf die Querstrebe gesteckter Brennereinheit

Stückliste

Pos.	Stück	Benennung	Material	Maße in mm
1	1	Fahrzeugrahmen	Messing	8 × 8 × 1 × 500
2	1	Querstrebe	Ms o. St	10 × 1,5 × 58
3	1	Achsträger	Ms o. St	10 × 2 × 95
4	1	Gabeldurchzug	Messing	ø 6 × 1 × 12
5	1	Vorderradgabel	Ms o. St	6 × 2 × 70, ø 4 × 37
6	1	Lenkhebel	Messing	6 × 2 × 45
7	1	Vorderrad	Kunststoff	ø 43 × 5
			Stahl	ø 10 × 11,5
8	1	Getrieberahmen	Ms o. St	10 × 2 × 156
9	2	Antriebsradachsen	Stahl	ø 3 × 40
10	1	Schaukelrad	Messing	ø 46 × 2
			Stahl	ø 4 × 46
			Messing	Z 1, 10 Zähne
11	1	Mitteltrieb	Messing	Z 2, 80 Zähne
			Messing	Z 3, 10 Zähne
			Stahl	ø 4 × 65
			Ms o. St	ø 10 × 12
12	1	Brenner mit Tank	Ms o. St	ø 22 × 0,5 × 28
			Ms o. St	ø 30 × 0,5 × 28
			Stahl	ø 6 × 1 × 38
			Messing	42 × 45 × 0,5
13	1	Kessel	Ms o. Cu	ø 60 × 0,5 × 72
			Ms o. Cu	ø 65 × 0,5
14	1	Tankabdeckung	Messing	50 × 44 × 0,5
15	1	Zudampfstutzen	Messing	SW 10 × 17
16	1	Überwurfmutter	Messing	SW 10 × 10
17	1	Füllstutzen	Messing	ø 16 × 17
18	1	Füllstutzenverschluß	Messing	ø 16 × 10
19	1	Dampfkrümmern mit Düse	Kupfer	ø 4 × 0,5 × 100
20	1	Antriebsrad	Messing	ø 80 × 1,5 × 12
			Messing	Z 4, 82 Zähne
21	1	Laufgrad	Messing	ø 80 × 12
			Messing	ø 15 × 20

Weiteres Kleinmaterial, wie Normteile usw., siehe Text und Zeichnungen

