

Bauanleitung

Bausatz 1040/09 HOe

1040/12 H0m

Dampftriebwagen DWss 1 K.Württ.St.E.
Spurweite 750 mm

Stückliste

Bitte kontrollieren Sie **vor** dem Öffnen der Beutel anhand der folgenden Stückliste die Vollständigkeit der Teile. Der Inhalt ist genau gezählt und gewogen. Sollte dennoch ein Teil fehlen oder defekt sein, so senden Sie uns bitte den **ganzen** Beutel **ungeöffnet** zurück. Nur so können wir Ersatz leisten.

Teil-Nr.	Stück	Bezeichnung	Best.Nr.	Teil-Nr.	Stück	Bezeichnung	Best.-Nr.
Beutel 1				Beutel 4			
2	1	Fensterstreifen	24.998	1	1	Fahrwerk, komplett	HOe 1040/49
3	1	Ms-Draht Ø 0,3 mm	24.691			oder	H0m 1040/42
4	1	Ms-Draht Ø 1,0 mm	24.699	Beutel 5			
-	2	Blatt Beschriftung	29.1040	38	2	Drehgestellblenden, hinten	21.303
5	3	Schrauben 2,2 x 6,5	24.659	39	2	Drehgestellblenden, vorn	21.295
55	1	Ms-Draht Ø 0,5 mm	24.698	40	1	Handbremskurbel	21.562
72	2	Ns-Draht Ø 0,45 mm	24.693	41	1	Steuerventil	21.562
Beutel 2				42	1	Tachometer	21.562
6	1	Dach	20.264	43	1 Satz	Rohrleitungen	21.562
7	1	Seitenwand links	20.260	44	1	Armaturensatz	21.562
8	1	Seitenwand rechts	20.261	45	18	Wagenkastenstützen	21.195
9	1	Stirnwand	20.288	46	2	Drehgestellquerträger	HOe 21.294
10	1	Heckwand	20.289	28		oder	H0m 21.294
11	1	Kittel-Stehkessel	20.270	47	1 Paar	Kreuzköpfe	21.294
12	1	Längsträger links vorn	20.274	48	1	Ventil für Glocke	21.294
13	1	Längsträger rechts vorn	20.275	49	1 Paar	Bremseisen, vorn	21.294
14	1	Längsträger links hinten	20.291	49	1 Paar	Bremseisen, hinten	21.294
15	1	Längsträger rechts hinten	20.292	50	2	Bremsschläuche	21.205
Beutel 3				51	2	Aufstiege, vorn	21.352
16	1	Trennwand Maschinenr.:Gepäck	20.266	52	1 Paar	Aufstiege, hinten	21.352
17	1	Trennwand Gepäck:Abteil	20.267	53	5	kurze Dachlüfter	21.701
18	1	Trennwand Abteil:Abteil	20.268	54	3	lange Dachlüfter	21.701
19	1	Trennwand Abteil:Bühne	20.269	56	4	Dachstangenhalter	21.843
20	1	Luftkessel	20.279	57	4	Signalhalter	21.442
21	1	Pufferträger DG-vorn	20.290	73	6	Türgriffe	21.856
22	1	Pufferbohle vorn	20.277	Beutel 6			
23	1	Pufferbohle hinten	20.276	58	2	Dachlaufbretter	20.278
24	2	Zylindermitteiteil	HOe 20.285	59	2	Treibstangenbolzen	24.638
24	2	oder	H0m 20.286	60	1	Kittelrauchkammer mit Schlot	21.750
25/26	1 Paar	Steuerungsträger	HOe 21.236	61	2	Trichterkupplungen	21.012
25/26		oder	H0m 21.237	62	2	Zughaken	21.012
27	2	Treibstangen	20.140	63	2	Aufnahmen für 61 + 62	21.012
29	2	Spitzenlichthalter	21.407	64	2	vordere Zylinderdeckel	21.235
30	4	Laternen	21.407	65	2	Zylinderdeckel (Steuerungsseite)	21.235
31	1	Pfeife	21.407	66	2	Dachstangengelenke, rechts	21.235
32	1	Bühnenleuchte	21.407	67	2	Dachstangengelenke, links	21.235
33	2	Übergangsbleche	21.407	68	1 Satz	Sitze, 12 Stück	20.287
34	1	Glocke	21.407	sowie			
35	1	Wassertank links	20.281	1	1	Bauplan und Bauzeichnung	
36	1	Wassertank rechts	20.282	1 Satz		Übersichtszeichnungen	
37	1	Gaskessel	20.280				

II. 3/2000

1

ALLGEMEINE HINWEISE -1-

WICHTIG – BITTE UNBEDINGT VOR BAUBEGINN LESEN

Auch wenn Sie diese Hinweise schon kennen -obwohl Sie sie noch nie richtig gelesen haben-, sollten Sie den Text noch einmal durchlesen. Hin und wieder verbirgt sich doch ein neuer Satz darin mit einem Tip, den man noch nicht kennt. Nach dem Motto: Lieber erst lesen und 10 Minuten später mit dem Bau beginnen, als 5 Minuten eher das Modell versauen.

Bitte lesen Sie vor Baubeginn die ganze Bauanleitung unter Zuhilfenahme der einzelnen Beutel, der Explosionszeichnung, den Zusatzzeichnungen und der Übersichtszeichnung genauestens durch. Machen Sie sich so mit dem Bausatz und seinen Teilen vertraut. Bitte beachten Sie in diesem Zusammenhang auch die Lackierhinweise am Schluß der Bauanleitung.

Bei der Montage können Sie grundsätzlich alle Teile kleben oder löten. Eigentlich ist Löten ja viel besser und auch schneller als Kleben. Man muß nur die Vorurteile ablegen und wissen, wie es geht. Wichtig sind die richtigen Hilfsmittel: säurefreies (Weich)-Lötwasser (Schullern, Apotheke, Eisenwarenhandel...), ROCO-Schienenradierer, und/oder Glashaarradierer (Zeichenbedarf), 1 mm dicker Lötendraht (Radiolot 60/40) und ein LötKolben (ca. 70 Watt) oder viel, viel besser eine Lötstation (Weller) mit einer Leistung von 50 Watt

Nun kann es losgehen: zuerst werden alle zu verbindenden Flächen mit dem Schienenradierer oder Glashaarradierer (nur im Notfall benutzen, denn das Pieksten der Glasfaser in allen erdenklichen Körperteilen ist mindestens liebeströtend und hält ziemlich lange an...) gründlich blank gerieben. Mit einem Pinsel tragen Sie das Lötwasser auf die zu verbindenden Teile auf. Tip: Zur Aufbewahrung des Lötwassers eignet sich hervorragend eine alte Polystyrolklebefläche mit eingebautem Pinsel (Faller, Kibri etc.). Nehmen Sie ein wenig Zinn auf die Lötspitze und verzinnen Sie beide Teile dünn vor. Beide Teile werden nach dem Abkühlen genau ausgerichtet zusammengefügt und mit Schraubenzieher, Pinzette, Wäscheklammer o.ä. fixiert. Noch einmal Lötwasser aufpinseln und wieder mit wenig Lot an der Lötspitze verlöten. Sehr schnell kommt nun der aha-Effekt: Das läuft aber schön in die Fugen! Nehmen Sie immer nur wenig Zinn, denn Sie wollen die Teile ja nur verlöten und nicht im Zinn verstecken. Anschließend reinigen Sie die Lötstelle mit warmen, klarem Wasser. Überschüssiges Lot entfernen Sie am besten mit dem Schienenradierer (oder dem Glashaarradierer.....). Nach ein wenig Übung wollen Sie bestimmt nie wieder kleben, oder? Na, also!

Sie können Ihren Fertigkeiten aber noch die Krone aufsetzen: Weißmetall verlöten (oder besser verschmelzen). Bei dieser Arbeit muß in sehr kurzer Zeit sehr viel Wärme an die zu verbindenden Teile gebracht werden, ohne daß diese durch den LötKolben unkontrolliert geschmolzen werden. Dieses Problem wird durch Einsatz eines Mediums oder Wärmepuffers gelöst. Als Medium dient wiederum Lötwasser, das auf die bereits zueinander ausgerichteten Teile satt aufgetragen wird. Mit etwas Zinn an der Lötspitze wird der LötKolben nun an die Nahtstelle geführt und bei dünnen Teilen innerhalb von Sekundenbruchteilen wieder entfernt, weil die Weißmetallteile sofort verschmolzen sind. Bei etwas kräftigeren Teilen bleibt der LötKolben etwas länger in Aktion. Diese Prozedur muß unbedingt in mehreren Versuchen probiert und erlernt werden. Weißmetallteile sollten grundsätzlich nur an einzelnen Punkten verschmolzen werden. Die Flächenverbindung -besonders an dünnen Gehäuseteilen- kann dann zusätzlich durch Kleber erfolgen. Es ist auch möglich und empfehlenswert, Messing-Anbauteile wie z.B. Trittstufen an Weißmetall anzulöten. Dies geschieht eigentlich genauso wie die Verbindung Weißmetall zu Weißmetall, aber die Messingteile müssen vorher -und diesmal ausnahmsweise- etwas dicker vorverzinnt werden, da die eigentlich wesentlich höhere Löttemperatur der Messingteile durch die Vorverzinnung den Weißmetallteilen angenähert werden kann. Auch dies muß ausführlich geübt werden. Aber wenn man es einmal kann, wird man nicht wieder zur Uhutube greifen. Die Lötarbeit ist eine auf Dauer haltbarere und festere Arbeitsweise und hält auch dann, wenn es mal zu Verwindungen oder ähnlichen Beanspruchungen kommt. Besonders gut läßt sich Flüssigzinn wie z.B. Tinol oder Stannol mit dem LötKolben verarbeiten. Für Lötarbeiten mit der Flamme (bitte nicht bei Weißmetall...!) ist von Flüssigzinn auf jeden Fall abzuraten. Hier ist Stangenzinn oder Zinnpulver ohne Öl- oder Flußmittelzusätze zu benutzen. Und wenn Sie doch alles kleben wollen, müssen die Teile unbedingt vorher mit Waschbenzin gereinigt werden. Zum Kleben von großen Flächen empfehlen wir Stabilit Express, zum Verputzen oder Spachteln ist Revell-Spachtel sehr gut geeignet.

Wenn Sie nun mit dem Bau des Modells beginnen, so halten Sie sich bitte unbedingt an die Reihenfolge in der Bauanleitung. Bei unseren Bauanleitungen hat sich das Schreiberlein wirklich etwas gedacht, um klare Abbildungen durch sinnvolle Texte zu ergänzen und zu erläutern.

ALLGEMEINE HINWEISE -2-

WICHTIG – BITTE UNBEDINGT VOR BAUBEGINN LESEN

Nehmen Sie nur die gerade benötigten Teile aus den Beuteln. Entgraten Sie alle Teile sorgfältig mit einer Feile und wasserfestem Schleifpapier mit feiner Körnung. Gußteile trennen Sie am besten mit einer Laubsäge oder mittels Trennscheibe und Bohrzweig vom Anguß.

Bevor Sie die Teile abtrennen, vergewissern Sie sich über die richtige Schnittstelle. Anschließend ebenfalls mit Schleifpapier behandeln. Es schmirgelt sich wesentlich einfacher und präziser, wenn Sie auf ein planes Holzbrettchen mittels Teppichklebeband ein entsprechend zugeschnittenes Stück Schleifpapier aufkleben. Dann prüfen Sie den exakten Sitz der Teile vor dem Befestigen durch „trockenes“ Anpassen. Dies ist immer erforderlich und besonders bei dünnen oder gebogenen Teilen, die sich in der Packung gern verziehen.

Bitte bedenken Sie, daß Messing- und Weißmetallgußteile einzeln und manuell in Gummiformen hergestellt werden. Dies kann zu leichten Maßschwankungen führen, ist aber kein Herstellungsfehler. Sollte trotz genauer Kontrolle ein Teil Grund zur Beanstandung geben, tauschen wir Ihnen dieses gern aus. Wir haben auch Verständnis dafür, daß zuweilen dieses oder jenes Teil bei der Verarbeitung zerstört wird. Darum können Sie bei uns alle Teile unter Angabe der Artikelnummer extra beziehen. Vollständigen Aufschluß über lieferbare Bauteile zu Eigenbauzwecken gibt Ihnen unser Katalog. Allerdings können manche Ätzteile oder Gußteile nur im kompletten Satz (d.h. verschiedene Teile mit gleicher Artikelnummer) verschickt werden.

Bitte versuchen Sie nicht, das Modell in Rekordzeit zwischen Tagesschau und Wetterkarte fertig zu stellen. Wenn Sie es aber doch vorhaben, sollten Sie die Lackierung auch gleich schnell noch mit der Toilettenbürste ausführen, um den Modellmord zu perfektionieren. Das Ergebnis wird eine gewisse Enttäuschung hervorrufen. Jedoch benötigen Sie zum Bau des Modells keine komplette Mechanikerwerkstatt, aber das folgende Werkzeug sollten Sie sich zurechtlegen und auf einwandfreie Funktion überprüfen. Schon mancher hat sich durch einen Grat in der Flachzange das gerade fertiggestellte Gehäuse verdorben. Also, abrufbereit sollten sein: kleiner Uhrmacherschraubenzieher (1,5 und 2,5 mm) spitze Pinzette und eine nicht ganz so spitze Pinzette, die dafür aber etwas kräftiger ist, quasi als Mittelding zwischen Zange und feiner Pinzette, mittlere Haushaltsschere, Laubsäge und/oder Bohrzweig, Stichlochfeile Hieb 5, diverse Nadelfeilen, diverse Bohrer (Durchmesser siehe Bauanleitung) , wasserfestes Schmirgelpapier (Körnung 180 – 320) und natürlich als wichtigstes Utensil Lötstation oder LötKolben. Ideal ist auch kleiner Schraubstock mit glatten Backen, den Sie mittels Kugelgelenk in die gewünschte Position schwenken können.

Beim Farbauftrag mit Sprühdosen verdeckt die Lackierung meist feine Einzelheiten, besonders Nieten und dünne Linien. Die Pinsellackierung sollten Sie ohnehin nur bei farblich abgesetzten Kleinteilen anwenden. Ideal zum Lackieren ist eine kleine Heimlackieranlage mit Kompressor und Spritzpistole. Da Sie sicherlich nicht nur dieses Modell bauen, sollten Sie die Investition tätigen und lieber erst einmal ein Modell weniger kaufen. Außerdem hat sich nach wenigen Modellen die Anschaffung rentiert, denn der Einsatz von Farbmitteln ist wesentlich geringer, das Ergebnis wesentlich schöner und der unangenehme Farbnebel hält sich in Grenzen. In Sachen Farbnebel kann man sich recht einfach eine kleine Spritzkabine aus dicker Pappe oder Presspan bauen. Art und Ausführung sind ähnlich einer Kasperbude mit festem Vorhang, der bei Zeiten ausgetauscht werden sollte.

Zum Abschluß noch einige Worte zu dem dem Bausatz beiliegenden montiertem Fahrwerk. Weil die meisten Leute ohnehin nur die ersten und letzten Zeilen lesen, stehen diese Worte am Schluß. Diese Sätze sind aber sehr wichtig, daher wurde die Platzierung verbunden mit einer vagen Hoffnung auf Kenntnisnahme so gewählt: Das mitgelieferte Fahrwerk ist im Karton bisweilen einer gewissen Belastung durch die anderen Beutel ausgesetzt und kann sich so leicht aus der Form bringen lassen. Prüfen Sie dieses Teil zuerst durch Augenschein in Längs- und Querrichtung. Das Fahrwerk darf keinesfalls in sich verwunden sein. Gegebenenfalls können Sie es mit bloßen Händen, also ohne Werkzeug, wieder richten. Der richtige Abstand zwischen Antriebsschnecke und Schneckenrad im Drehgestell ist vorhanden, wenn das Fahrwerk ohne Geschwindigkeitsverlust und ohne größere Geräuscentwicklung als auf der Geraden Kurven (Radius nicht größer als ca. 300 mm) in beiden Richtungen in gleicher Weise durchfährt. Wenn der Motor in der Kurve zu würgen beginnt, ist der Abstand Schnecke:Schneckenrad zu eng. Das Bodenblech ist in diesem Fall im Bereich des Drehgestells leicht nach unten zu biegen. Rattert das Fahrwerk in der Kurve, so ist der Abstand zu groß und das Bodenblech ist leicht nach oben zu biegen.

So, nun dürfte eigentlich nichts mehr schiefgehen. Falls doch Probleme auftauchen oder Ihnen besondere Wünsche am Herzen liegen, rufen sie uns an oder schreiben Sie uns. Wir hören zu und helfen weiter.

Und nun viel Spaß beim Bauen!

PAPIER

1040/09	Hoe	1040/12	HOm	Dampftriebwagen DWss 1	K.W.St.E.
1045/09	Hoe	1045/12	HOm	Dampftriebwagen 1-4	Bleckeder Kreisbahn (heute: OHE)

Zum Vorbild

Für die zahlreichen Meterspurstrecken in Württemberg wurde 1906 ein Dampftriebwagen geliefert. Das Fahrzeug hatte die Achsfolge (1A)'2'h2, verfügte über außen liegende Heusingersteuerung, Westinghouse-Druckluftbremse und Handbremse. Die Zugkraft betrug ca. 1000 kp bei einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Nachdem die Maschinenfabrik Esslingen das Fahrzeug geliefert hatte, wurden zwischen Lauffen und Leonbronn erste Probefahrten unternommen, die besonders im norddeutschen Raum an der Elbe bei der Bleckeder Kreisbahn große Beachtung fanden. Das Fahrzeug bewährte sich sehr gut, so daß es bis heute unklar ist, warum es in Württemberg nur bei diesem Fiselstück geblieben ist. Der DWss 1 wurde auf allen 750 mm Strecken in Württemberg eingesetzt. Bedient wurde das Fahrzeug von einem Lokführer und einem Zugführer. Der Zugführer befand sich bei Rückwärtsfahrt immer auf der hinteren Bühne und gab mittels Zuggriffen über die beiden auf dem Dach laufenden Stangen dem Lokführer die entsprechenden Fahrbefehle, die dieser dann an der Dampfmaschine oder Bremse ausführte. Eine Fahrzeugbedienung von der hinteren Bühne aus war nicht möglich. Nach 19 Jahren Dienstzeit ohne Ausfälle wurde der Dampftriebwagen an die DEBG-Jagsttalbahn verkauft. Bis zum Jahre 1931 versah das Fahrzeug den Streckendienst. Dann sollte es auf Benzolmotoren umgestellt werden. Ein weiteres "hinteres" Drehgestell und die Benzolmotoren sind auch noch beschafft worden. Der Umbau wurde aber aus Gründen schwindender Fahrgastzahlen und zu hohem finanziellem Aufwand nicht mehr ausgeführt. Die Dampfmaschine wurde entfernt und das Fahrzeug noch bis 1937 als Personenwagen vorgehalten. Dann kam der Schrotthändler. Die Bleckeder Kreisbahn erwarb 1909 vier Fahrzeuge der gleichen Bauart, die sich nur durch einen Oberlichtaufbau und ein umgestaltetes Gepäckabteil mit einem zusätzlichem Fenster vom Württemberger unterschieden. Allerdings hatte mindestens 1 Triebwagen eine andere Frontpartie, die nur 3 Fenster aufwies. Leider sind hier keine näheren Informationen mehr erhältlich. Ebenso streiten sich die Fachleute, ob die Fahrzeuge anfangs dunkelrot und dann später braun (ähnlich RhB, Schweiz) waren, oder ob die Fahrzeuge von Anfang an unterschiedlich lackiert waren. Diese Fahrzeuge versahen bis ca. 1939 ihren Dienst an der Elbe. Dann wurde die Strecke auf 1435 mm umgespurrt. Initiiert hatte dies die Wehrmacht. Über das weitere Schicksal der 4 ist nichts bekannt.

Zum Modell

Beginnen wir gleich mit dem Unangenehmen (Dann haben Sie es hinter sich): Zuerst stören natürlich die vielen kleinen Angüße auf dem Dach, die entfernt werden müssen. Leider ist es beim Weißmetall-Schleuderguß aber so, daß das flüssige Metall mittels Zentrifugalkraft in die Form gedrückt werden muß. Obwohl wir zusätzlich noch im Vakuum gießen, bleibt das Metall nur sehr, sehr kurz flüssig. Und diese Zeit muß ausreichen, auch den letzten kleinen Winkel in der Form zu füllen. Dies erreicht man am besten über diese vielen kleinen Zuläufe. Nun hat man bei einem Dach die Möglichkeit, entweder über die Oberhälfte oder die Unterhälfte anzugießen. An der Unterseite dieses Daches befindet sich die Passleiste, die später absolut dicht auf den Gehäuseseiten aufliegen soll. Da hier sehr schnell mit der Feile abgerutscht wird und somit die Dachkante verletzt wird, ist einleuchtend, um diese Gefahr auszuschalten, haben wir uns entschlossen, auf der Oberseite anzugießen. Sie sehen also, wir haben uns schon etwas dabei gedacht. Ganz ähnlich verhält es sich mit den Fensterausschnitten, für die Scheibe um Scheibe das klare Material zugeschnitten werden muß. Wir können selbstverständlich die Fensterausschnitte innen größer machen, müssen dann aber auch die Materialstärke anheben, so daß die Fensterscheibe dann ungefähr 0,6 mm weiter innen liegt. Wenn Sie die 0,6 mm mit dem Maßstab 87 multiplizieren, erhalten Sie das Maß 52. Und nun stelle man sich diesen Absatz von 5 cm zwischen Wand und Scheibe im Original vor. Einfach unmöglich; dann lieber die Scheiben einzeln schneiden. Kunststoffspritzguß für die Scheiben wäre eine andere Lösung, aber die Formherstellungskosten liegen hier bei ungefähr DM 9.000. Im Verhältnis zur Modellaufgabe nicht machbar.

So das einmal vorweg.

Und nun beginnen Sie bitte mit dem Bau des Fahrzeugs, in dem Sie zuallerst die Fensterscheiben zuschneiden und beiseite legen. Denn wenn das Gehäuse noch nicht gebaut ist, ist das Zuschneiden wesentlich einfacher. Der zweite Schritt ist das Aufbohren der Griffstangenlöcher. Dies geschieht an den Gehäuseseiten schräg von innen nach außen. Die Maschinenraumtür erhält 2 seitliche und 1 waagerechte Griffstange. Die Bühnentür nur 2 seitliche. Gebohrt wird \varnothing 0,5 und zwar ganz langsam und mit ein wenig Öl, damit die Gänge des Bohrers nicht verstopfen und zum vorzeitigem Bruch führen. Und da Sie gerade alle diese unangenehmen Arbeiten erledigen, können Sie auch gleich die Angüsse vom Dach entfernen. Möglichst zuerst mit einer groben Feile immer von der Dachmitte nach außen hin. Nicht umgekehrt, sonst erwischen Sie leicht die Dachkante. Anschließend mit Schleifpapier Körnung ca. 120 nachschleifen.

Weiter geht es jetzt mit dem Fahrwerk. Durchstoßen Sie die gemäß Zeichnung erforderlichen Bohrungen. Bauen Sie das vordere Drehgestell (Welle seitwärts entfernen) aus. Die Blenden 39 müssen hier eingesetzt werden. Die Blenden müssen absolut plan am Kunststoffdrehgestell anliegen. Bestücken Sie die Blenden wieder mit den Schleifern. Die Kunststoffstifte an den Schleifern leicht verschmelzen. Nun die übrigen Teile anbauen: 4x49, 2x 25/26. Den Pufferträger vorn einsetzen und darauf achten, daß er keine metallische Berührung zu den Blenden erhalten kann. In den Pufferträger Teil 63 mit 61 oder 62 einsetzen. Stecken Sie die Treibstangen (27) an die Kreuzköpfe. Den Zylinderdeckel mit den Gleitbahnen (65) an die Zylinder ansetzen. Die Gleitbahnen ca. 0,5 mm vor den Steuerungsträgern (25/26) kröpfen. Auf Leichtgängigkeit der Kreuzköpfe (47) achten. Zylinder probeweise an die Blenden (39) ansetzen und die Freigängigkeit der Vorlaufachse prüfen. Eventuell am Zylinder die schraffierte Fläche anschleifen. Treibstange an die Treibachse mit Bolzen (59) anschrauben. Die Kolbenstange am Kreuzkopf sollte ca. 8 mm lang sein. Den Kreuzkopf in die vorderste Stellung bringen und nun den vorderen Zylinderdeckel an die Zylinder setzen. Eventuell müssen Sie an der Kolbenstange oder dem Deckel noch Anpassungsarbeiten vornehmen. Wer hier meint, es hätte ruhig eine in allen Teilen nachgebildete Steuerung geben können, dem sei gesagt, daß nur ein Raum von 7x5 mm dafür zur Verfügung steht. Wer soll das zusammenbauen, so daß es auch betriebsicher funktioniert? Unmöglich! Das komplette Drehgestell einsetzen und Fahrprobe unternehmen. Als nächstes erfolgt die Montage des hinteren Drehgestellrahmens. Diese vier Teile sollten möglichst miteinander verlötet werden. Das fertige Drehgestell wird nur in das Kunststoffteil eingesteckt. Probefahrt unternehmen. Der hintere Luftkessel (20) wird in den Boden gesetzt. Mit 3 Leitungen aus Ms-Draht 0,5 bestücken. Jetzt die beiden großen Tankhälften (35,36) in den Boden stecken und gut ausrichten. Vor den Tanks werden die Längsträger (12,13,14,15) befestigt. Für die Fahrt auf der Jagsttalbahn wird noch der Gaskessel (37) genau mittig über dem Drehgestell seitlich am Längsträger befestigt. Die Untergurte aus Ms-Draht 0,5 erstellen und mit Boden und Tank verbinden. Jeder komplette Längsträger erhält 9 Wagenkastenstützen an den bezeichneten Stellen, montiert werden sollen die Stützen aber nur bei aufgelegtem Gehäuse. Für die Wasserversorgung des Kessels biegen Sie bitte aus Ms-Draht 1,0 die beiden Wasserleitungen und führen Sie gemäß Zeichnung in Tank und Wagenboden. Diese Lei-

PANIER

tungen laufen zwischen Längsträger und Wagenkastenstützen. Bestücken Sie den Dampfkessel mit den Teilen 41,43 und 44. Der komplette Kessel wird auf den Boden aufgesetzt. Führen Sie die Kabel sorgfältig durch die Aussparungen hindurch. Auf den Boden nun noch bitte die Bremskurbel setzen (40). Die beiden Innenwände (16 und 17) -orientieren Sie sich bitte an den in die Wände eingeschlagenen ' : Wand 16 ' , Wand 17 ' ' , Wand 18 ' ' ' , Wand 19 ' ' ' ' - in den Boden setzen. Durch die Schlitze führen Sie wiederum die Kabel. Im Fahrgastraum werden noch die Sitzbänke installiert. Wenn Sie abschließend die 4 Aufstiege (51, 52) montieren (die jeweils obere Stufe liegt am Längsträger an), ist das gesamte Fahrwerk bereits fertig.

Weiter geht es mit dem Gehäuse. Durchstoßen Sie in Front und Heck (9,10) die Bohrungen für die Anbauteile (3,29, 30,57,33,50). Von unten bohren Sie mit Ø 1,0 an den markierten Stellen die Löcher zur Aufnahme der Pufferbohlen. (22,23) Die vordere Pufferbohle erhält eine leicht gekröpfte Biegung. Legen Sie den Boden an die Fronten und bohren Sie bitte die Löcher für die Befestigungsschrauben (3x5) mit Ø 2,0 mm. Bohren Sie bitte langsam und mit Öl. Die Seitenwände erhalten an den Gepäcktüren je 1 Griffstange (0,3 Ms) und einen Türgriff (0,3 Ms). Deswegen auch hier bohren mit Ø 0,4. Eingesetzt werden die Stangen erst nach der Lackierung. Wenn die Angüsse von den Gehäuseteilen gut entfernt worden sind, können die 4 Teile (7,8,9,10) zusammengefügt werden. Bitte genau rechtwinklig ausrichten. Eventuelle Fugen können Sie mit dem Messerrücken "verspachteln". Setzen Sie bitte das Fahrwerk probenhalber ein. Da der Boden sehr eng eingepaßt wurde, kann es sein, daß Sie etwas Material vom Boden abnehmen müssen. Der Boden soll gut hineinpassen, aber keine Spalten zum Gehäuse aufweisen (Lichteinfall!) Boden vorsichtig mit den Schrauben (5) einschrauben. Schrauben anziehen, aber bitte nicht festknallen! Da gerade das Fahrwerk im Gehäuse sitzt, montieren Sie bitte die hintere Wand (19 ' ' ' '). Sie muß bis auf den Boden herunterreichen. Durch Auflegen des Daches überprüfen. Nicht, daß das Dach jetzt hochsteht! Als letzte Trennwand montieren Sie die 18 ' ' ' . Später, wenn das Gehäuse lackiert ist, können Sie alle Anbauteile ansetzen, für die Sie ja schon die Bohrungen angebracht haben. Übrigens, bei der Bleckeder Version werden die Laternen in die Laternenhalter gesetzt, beim Württemberger sind die Laternenhalter angegossen. Die hintere Pufferbohle (23) erhält noch die Teile 63 und 62/61. Die Kupplungen bleiben beweglich. In die Frontwand wird noch der Tacho eingesetzt. Siehe Extrakizze. Jetzt legen Sie noch einmal das Dach probenhalber auf. Es soll überall gut aufliegen und es sollen keine Luftspalten entstehen! Wenn das Dach gut ist, bohren Sie es bitte gemäß Zusatzskizze. Achten Sie auf die unterschiedlichen Versionen! Der Württemberger braucht keine Bohrungen für den Oberlicht-Aufbau und der Bleckeder keine für die Dachlüfter! Von innen wird an der hinteren Bühne die Leuchte (32) eingesetzt. Als nächstes erhält das Dach die vier kleinen Stangenhalter (56). An einem Dachende werden die Dachstangengelenke eingesetzt (66,67). Jetzt 2 Drähte Ms 0,3 durch die Stangenhalter schieben und in die Gelenke (66,67) einführen. Nun können Sie auch die anderen beiden Gelenke am anderen Ende einstecken und die Stangen genau zuschneiden. Die Dachlaufbretter bitte so einsetzen, daß die Dachstangen mittig unterdurchlaufen. Die Glocke montieren und das eine Ende der Leitung aus dem Ventil (48) an die Glocke legen. Das andere verschwindet im Dach. Nun fehlt noch die Pfeife (31). Dem Württemberger spendieren Sie noch die Dachlüfter. Beim Bleckeder montieren Sie bitte zuerst die Seiten (70) auf dem Dach. Zwischen die Seitenteile werden die Endteile (71) gesetzt. Wenn alles gut paßt, Oberlichtdach auflegen. Noch nicht kleben, denn nach dem Lackieren werden noch Fenster in das Oberlicht gesetzt. So, nun ist der Dampftriebwagen fertig. Die Platzierung der Beschriftung und die Farben entnehmen Sie bitte den Zeichnungen bzw. der Tabelle. Noch ein Nachsatz: An den Einstiegen befinden sich natürlich keine Scheiben!

Lackierung

Für die Lackierung verwenden Sie bitte die folgenden Farbtöne:

Ein sehr schönes seidenmattes Finish erzielen Sie mit unseren Farben. Desweiteren ist es vorteilhaft, daß Sie bei Verwendung unserer Farben Ihr Modell auch anfassen können, ohne befürchten zu müssen, blanke Stellen hervorzuholen. Falls dochmal ein Ölfinger irgendwohin geraten sollte, können Sie dieses Mißgeschick mit einem normalem Haushaltsreiniger wieder entfernen.

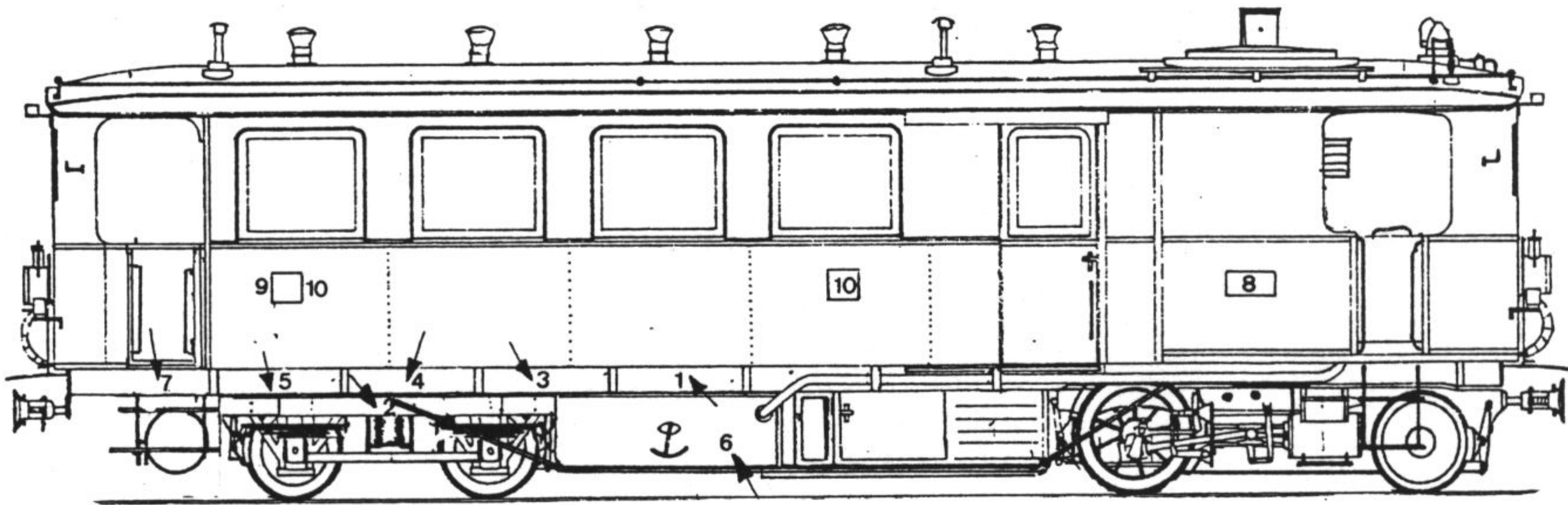
Teil	RAL	Württemberg	uns. Best.Nr.	RAL Bleckede	uns. Best.Nr.
Lampen, Wasserstandsanzeiger, Glocke, Pfeife		Messing natur		Messing natur	
Lampenspiegel, Innenleuchte, Tacho	9020	weiß	28.820	9020 weiß	28.820
Dach komplett, ohne Rauchkammer	7011	mittelgrau	28.825	7011 mittelgrau	28.825
Dachlaufbretter, Sitze, Innenwände	-	graubraun	-	- graubraun	-
Wagenkasten komplett	6020	chromoxydgrün	28.875	3003 dunkelrot	28.863 oder
				- RhB-braun	28.881
Fensterrahmen	8003	mittelbraun	28.883	1001 beige	28.842
Steuerung			Gemisch aus schwarz und silber		
Boden komplett, Türgriffe, Griffstangen, 9005		schwarz	28.830	9005 schwarz	28.830
Bremsschläuche, Pufferbohlen, Ü-Bleche, Rauchkammer mit Schlot, Dachstangen, Kittel-Kessel mit Anbauteilen (Handräder rot) Lampenscheiben und eventuell:					
Am Wagenkasten aufgesetzte Bänder (nur bis 1925)					
Leiste unter den Fenstern von der hinteren Bühne bis zur Gepäckraumtür		-----		1001 beige	28.842

Wenn die Lackierung durchgetrocknet ist, beschriften Sie das Modell nach dem angegebenen Schema. Sie können nun noch einen Klarlack auftragen, der die Beschriftung besser schützt (seidenmatt 28.805 oder matt 28.806).

Eigentlich ist es ja immer so, daß, wenn man das Modell besitzt, auch das Vorbild von Interesse ist. Hierfür geben wir Ihnen die nachstehenden Literaturhinweise: (ohne Anspruch auf Vollständigkeit; ob die Bücher erhältlich sind, entzieht sich unserer Kenntnis)

Braun, König	Die Fahrzeuge der Jagsttalbahn	Verlag Jagsttalbahnfreunde eV., Dörzbach	ISBN 3-924660-00-X
Rogl	Die Osthannoverschen Eisenbahnen	Alba Verlag, Düsseldorf	ISBN 3-87094-060-3

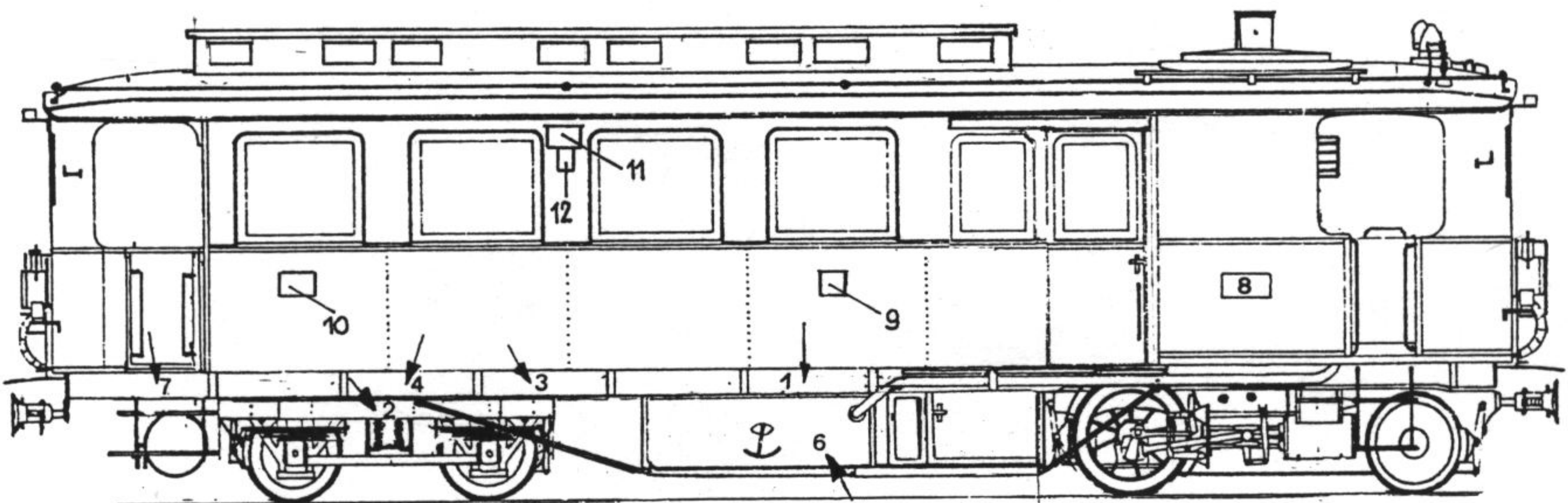
Württemberg



- 1 = Württemberg DWss 1
- 2 = Radst. 1,5 m
- 3 = Dienstgewicht 21,5 t
- 4 = 30 km/h
- 5 = Buchau

- 6 = Wasser 1,5 m³
- 7 = 40 Pl
- 8 = Maschinenfabrik Esslingen
- 9 = 4 oder
- 10 = 3

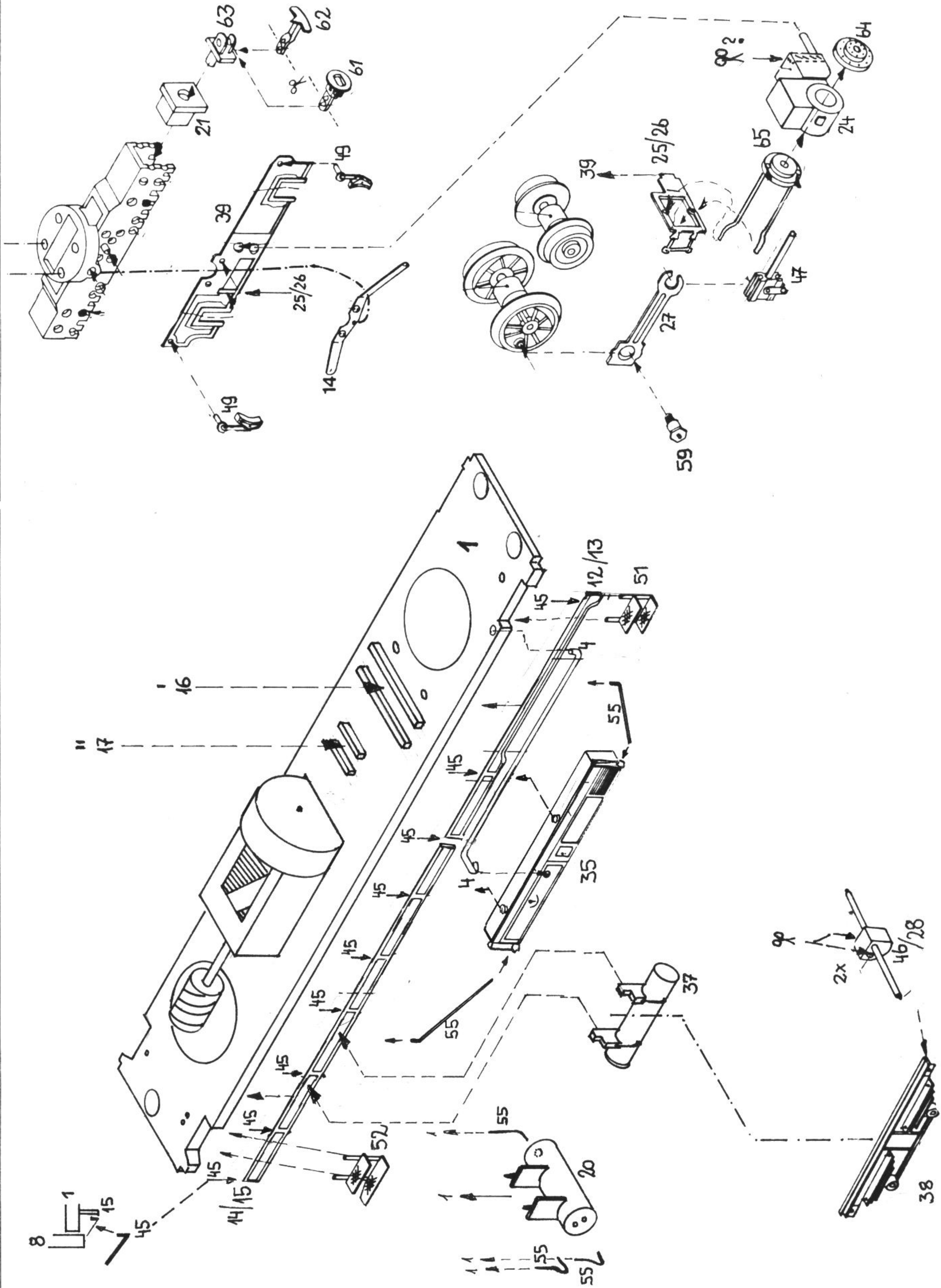
Bleckede



- 1 = Bleckeder Kreisbahn
- 2 = Radst. 1,5 m
- 3 = Dienstgewicht 21,5 t
- 4 = 30 km/h
- 6 = Wasser 1,5 m³

- 7 = 40 Pl
- 8 = Maschinenfabrik Esslingen
- 9 = II
- 10 = III
- 11 = B.K.B.
- 12 = 2

PANIER



PANIER

