

Bauanleitung

Bausatz 1100/09 HOe

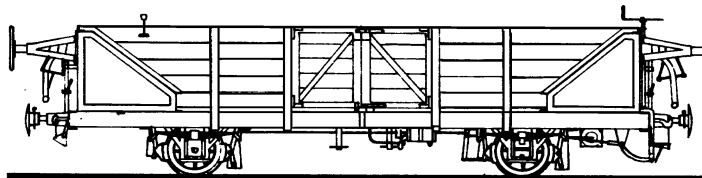
1100/12 H0m

Pufferwagen mit Holzaufbau MD 160
 SWEG-JAGSTTALBAHN
 -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 2			
11	2	Achslagerbrücken	21.280	1	1	Rahmen mit Holzboden	20.366
12	4	Achslager	21.342	2	2	Seitenwände	20.367
14	2	Puffer (750 mm)	21.028	76	2	Stirnwand m. Pufferbohle	20.364
15	2	Pufferhülsen	21.028	9	1	Stahldraht Ø 0,20 mm	24.699
16	2	Stopfen mit Klemme	21.028	10	1	Ms-Draht Ø 0,5 mm	24.693
17	2	Stopfen für Kupplung	21.028	80	2	U-Profil 2x1x~67 mm	-
18	1 Paar	Originalkupplungen (750 mm)	21.051	81	4	L-Profil 1x1x~5 mm	-
19	2	Kupplungshaken	21.016	82	4	L-Profil 1x1x~11 mm	-
20	2	Fallbügel	20.124	83	4	L-Profil 1x1x~8 mm	-
21	2	Seitenaufstiegstritte	21.369	84	4	L-Profil 1x1x~15 mm	-
24	2	Stirnwandtritte	21.369				
26	1	Handbremskurbel	21.369				
22	4	Federpakete	21.289	Beutel 3			
23	2	Bremsschläuche	21.206	25	2	Achsen	HOe 24.199
27	1	Luftkessel	21.029				H0m 24.192
28	1	Bremszylinder	21.029				29.1100
29	2 Paar	Puffer (1435 mm)	21.029		1	Beschriftung	
31	1	Kupplungsdämpfer	21.029				
30	2	Regelspurkupplungen	21.095				
32	4	Signalhalter gekröpft	21.456	sowie	1	Bauplan	
40	1 Paar	Kuppelstangenhalter	21.456		1	Bauzeichnung	
33	4 Paar	Bremseisen	21.292		1	Ansichtszeichnungen	



Bauanleitung

Bausatz 1100/09 HOe 1100/12 HOM SWEG Jagsttalbahn Pufferwagen Nr. 160 (Holzaufbau)
 Bausatz 1102/09 HOe 1102/12 HOM SWEG Jagsttalbahn Rufferwagen Nr, 159, 161 (Stahlaufbau)

Zum Vorbild

Wiederum bei der Waggonfabrik bestellte die Jagsttalbahn die 3. Serie Güterwagen, die aus 7 Wagen bestand und 1900 in Dienst gestellt wurde. Die 3 Wagen 159-161 waren mit Handbremse ausgerüstet und wurden zu Pufferwagen umgebaut. Alle 7 Wagen sind noch heute betriebsfähig im Jagsttal vorhanden. Alle Wagen wurden im Lauf der 114 Jahre Betriebszeit umgebaut. Diese Varianten bieten wir als Modell an.

Zum Modell

Im ersten Absatz dieser Bauanleitung behandeln wir ausschließlich die offenen Güterwagen, im zweiten Absatz werden die Abweichungen der Pufferwagen erläutert. Daher empfiehlt es sich, die Bauanleitung vor Baubeginn bis zum Ende zu lesen.

Fügen Sie die Stirnwände mit den Seitenteilen zu einem Viereck zusammen. Achten Sie auf Rechtwinkligkeit. Danach wird der Wagenkasten auf den Boden gesetzt. Es ist möglich, dass der Boden ganz leicht gekürzt werden muß. Wenn diese 5 Teile miteinander harmonieren, können sie geklebt werden. Je nach Typ erhält die Seitenwand 2-4 Griffstangen, die aus dem beiliegenden Draht gebogen werden. Die Pufferbohle wird mit den Teilen 23 (Bremschläuche für durchgehende Bremsleitung), 24 (Stirnwandtritte), 14 und 15 (Mittelpuffer mit Pufferhülse) sowie 18 (Originalkupplung) bestückt. Wer mit der Modellkupplung (19+20) fahren möchte, sollte den Mittelpuffer unten abflachen und die Originalkupplung nicht verwenden, da sonst die Bügelhakenkupplung nicht genügend Freiraum hat. Von unten werden in den Wagenboden die Seitenwandtritte eingeklebt. (Bohr-D: 0,7 mm).

Die Achslager (12) werden mit D: 0,1 mm ca. 1,2 mm tief aufgebohrt. Anschließend die Achslager winklig in die Brücken (11) einsetzen und verkleben oder besser verlöten. Die Einsteckzapfen der Achslager sollten nicht oben aus der Brücke heraus schauen, da die Brücken mit 1 bzw. 2 Nasen versehen sind, die die Dreipunktlagerung der Wagen gewährleisten. Die fertigen Achslagerbrücken werden in den Boden eingesetzt. Das Pendellager mit dem Mittelsteg sollte gut beweglich im Boden liegen. Eventuell ist hier der Aufnahmezapfen etwas nachzuarbeiten. Mit dem Stopfen (16) werden die Brücken befestigt. Die Kupplung (19) nach Wunsch kürzen und Fallbügel (20) entsprechend gebogen aufsetzen. Die Fallbügel müssen leichtgängig sein, damit sie durch ihr Eigengewicht fallen können. Die montierte Kupplung erhält noch einen Federdraht (9), der in der Lasche von Teil (16) verklemmt wird und so die Kupplung auf Mitte hält. Die Kupplung wird mit dem Stopfen (17) befestigt. Die Federpakete (22) werden im Rahmen befestigt. Es kann sein, dass die Federpakete etwas zusammengedrückt werden müssen, um der Pendelachse ein Höhenspiel von ca. 3/10 mm zu erlauben.

Abweichungen und Ergänzungen zu den Pufferwagen:

Am Wagenboden werden Luftkessel und Bremszylinder (27+28) ergänzt. Die Achslagerbrücken erhalten je 4 Bremsseisen (33). Je nach Spurweite benutzen Sie bitte die inneren oder äußeren Bohrungen in den Brücken. Der Stahlwagen erhält nur auf der Türseite einen Seitentritt.

Am Aufbau werden die Stirnwände um die Vollspurpuffer und die Vollspurkupplung ergänzt. Der Stahlwagen erhält 4 Signalhalter (32) in den Stirnwänden, beim Holzwagen sitzen diese –wie skizziert- in den Seitenwänden. Einseitig werden das Paar der Kuppelstangenhalter (40) in den Rahmen gesetzt. Um das Original entsprechend zu versteifen, wurde die Ladefläche mit Profilen und einer durchgehenden Vollspurkupplung ausgerüstet. Passen Sie daher bitte die U-Profile (80) zwischen die Stirnwände in die Halterungen ein. Mittig wird der Kupplungsdämpfer (31) eingesetzt. Die Verbindung zur Vollspurkupplung wird durch den Draht (10) dargestellt. Gemäß den Zusatzskizzen müssen nun die Profile (81, 82, 83, 84) angepaßt und eingesetzt werden. Durch die Herstellungsweise der Modelle in Weißmetall- und Messingguß ist eine genaue Ablängung und Abwinkelung der schräg anzusetzenden Profile nicht möglich. Die Profile haben daher alle ein leichtes Übermaß und sind anzupassen. Die Originale sind auf der Ladefläche mit Steinen und Sand beladen, um mehr Ballast zu erzielen. Wer dieses nachbildet, kann sich die genaue Anpassung der Profile an den Wagenboden ersparen und sorgt nur für ein sauberes Anliegen an den oberen Enden der Teile (82, 83, 84). Zu beachten ist ebenfalls, dass die kurzen Profile (81) zweimal von oben und zweimal von unten an die Längsträger (80) angesetzt sind.

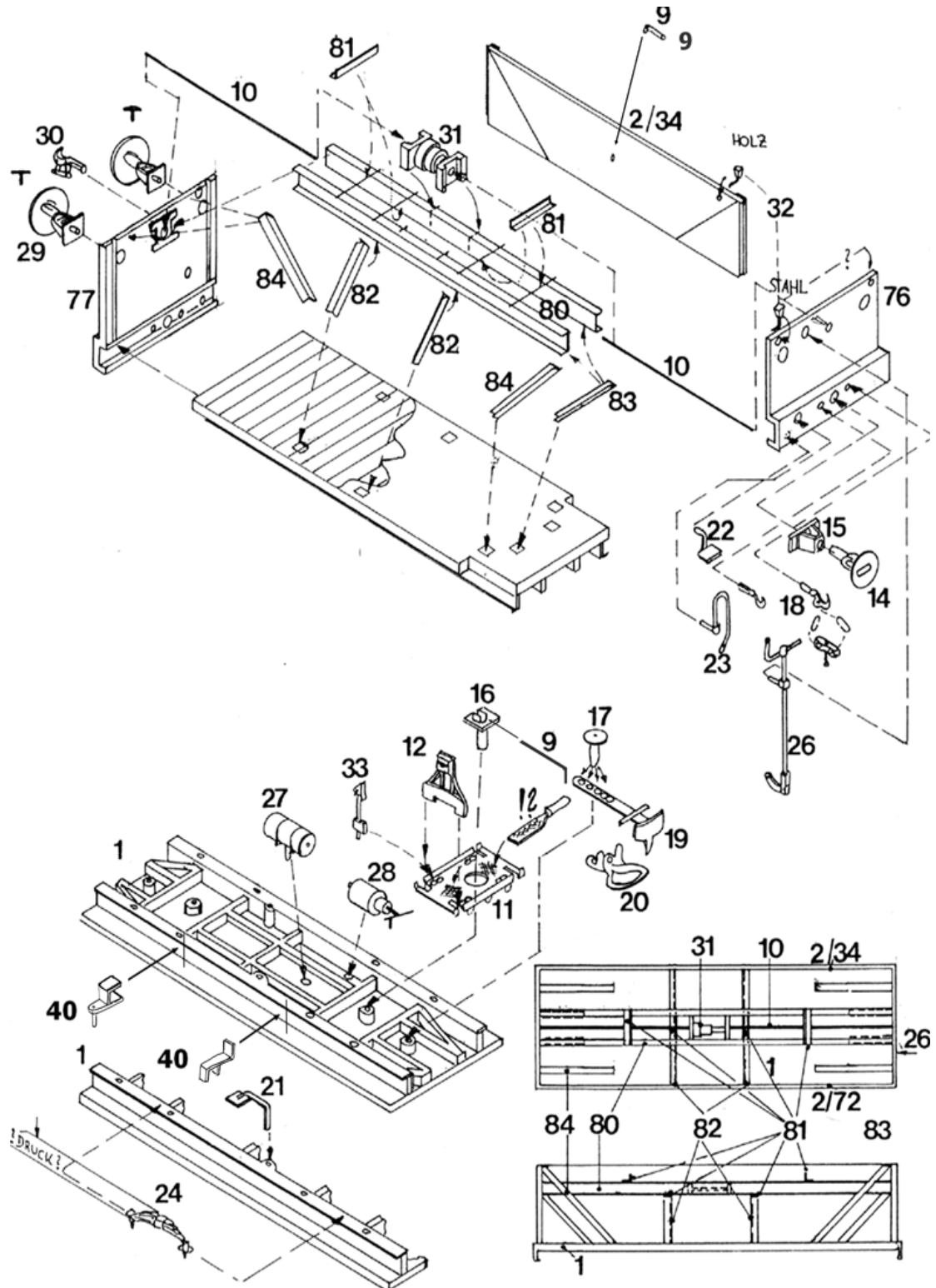
Lackierung

Nr. 159-161:

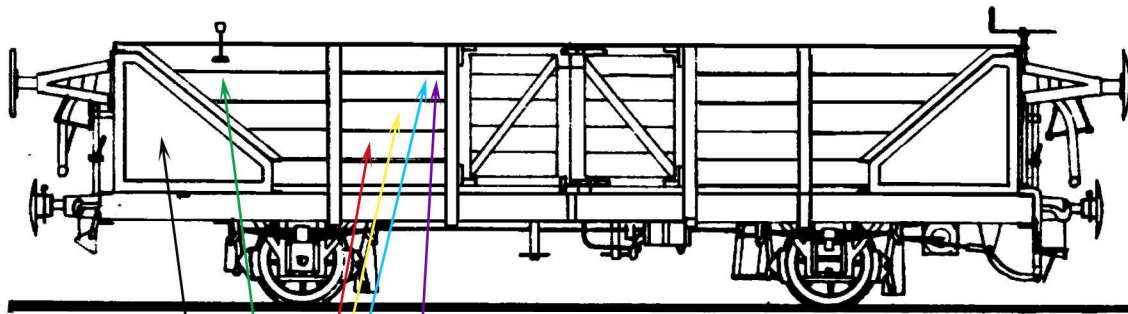
Boden-Unterseite, Bodenseite, Fahrwerkteile, Pufferbohlen, Vollspurpuffer, Vollspurkupplung	schwarz	RAL 9005
Aufbau, Ladeflächen	rotbraun	RAL 3009

Nr. 162-165

1900 – heute: Boden-Unterseite, Bodenseite, Fahrwerkteile, Pufferbohle, Beschläge	schwarz	RAL 9005
1900 – 1966: Aufbauteile und Ladeflächen	rotbraun	RAL 3009
1966 – heute: Aufbauteile und Ladeflächen	hellgrau	RAL 7032



Beschriftung 1100 Pufferwagen Nr. 160 (Holzaufbau)

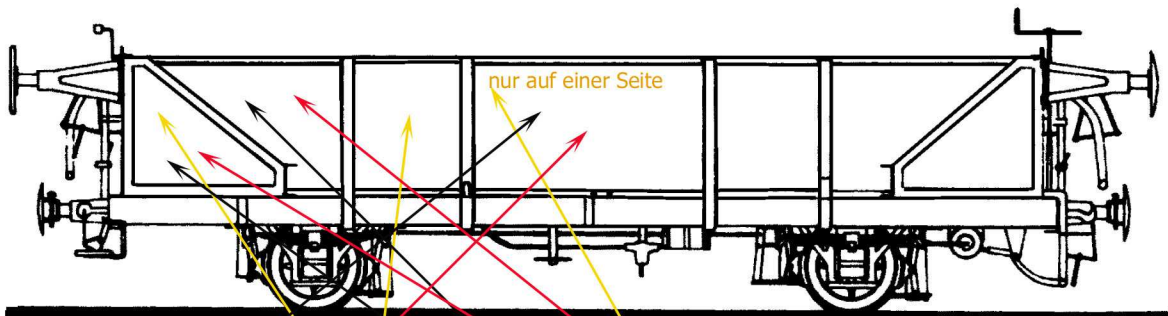


SWEG	SWEG	DEBG
MD	MD	DEBG
160	160	DEBG
Gew. d. Wg. 850 kg	Gew. d. Wg. 850 kg	
Tragl. d. Wg. 750 kg	Tragl. d. Wg. 750 kg	
Ladegew. 700 kg	Ladegew. 700 kg	
Bremsgew. 600 kg	Bremsgew. 600 kg	
LUP 60 m	LUP 60 m	
Radst. 35 m	Radst. 35 m	
Brems-Ballastwagen	Brems-Ballastwagen	

DEBG bis 1962

SWEG ab 1962 bis heute

Beschriftung 1102 Pufferwagen Nr. 159 + 161 (Stahlaufbau)



DEBG	DEBG	SWEG	SWEG	7.51	Ladegew. 7500 kg	Ladegew. 7500 kg
M-D	M-D	M-D	M-D	8.01	Tragl. 6000 kg	Tragl. 6000 kg
161	161	159	159	8150	Ballastwagen	Ballastwagen
				Bremsgew. 81	Br. Gew. 8,01	Br. Gew. 8,01
SWEG	SWEG	SWEG	SWEG	7.51		
159	159	161	161	8.01		
				8150		
				Bremsgew. 81		

**für Güter
die Bahn**

Variante 1:
DEBG (bis 1962) = schwarze Pfeile

Variante 2:
SWEG 1962-1981 = rote Pfeile

Variante 3:
SWEG m. Werbebeschriftung ab 1981 = gelbe Pfeile