



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 Teppichkleband 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!

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 Piekssen 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 Stabilix 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.

BAUANLEITUNG

Bausatz 1100/09 HOe	1100/12 HOM	SWEG Jagsttalbahn Pufferwagen Nr. 160 (Holzaufbau)
Bausatz 1102/09 HOe	1102/12 HOM	SWEG Jagsttalbahn Pufferwagen Nr. 159,161 (Stahlaufbau)
Bausatz 1105/09 HOe	1105/12 HOM	SWEG Jagsttalbahn 162-165 Hochbordwagen 162-165
Bausatz 1106/09 HOe	1106/12 HOM	SWEG Jagsttalbahn Mittelbordwagen 162-165
Bausatz 1107/09 HOe	1107/12 HOM	SWEG Jagsttalbahn Niederbordwagen 162 Flachwagen
Bausatz 1108/09 HOe	1108/12 HOM	SWEG Jagsttalbahn

Zum Vorbild

Wiederum bei der Waggonfabrik bestellte die Jagsttalbahn die 3. Serie Güterwagen, die aus 7 Wagen bestand und 1900 in Dienst gestellt wurden. 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 95 Jahre Betriebszeit umgebaut. Diese Varianten bieten wir als Modell an.

Weitergehende Literatur: Die Fahrzeuge der Jagsttalbahn bei Jagsttalbahn-Freunde ev., Dörzbach ISBN 3-924660-00-X

Zum Modell

Behandeln Sie bitte alle Weißmetall- und Messingteile wie auf dem Beiblatt beschrieben.

Im ersten Absatz dieser Bauanleitung behandeln wir ausschließlich die offenen Güterwagen, im 2. Absatz werden die Abweichungen der Pufferwagen erläutert. Daher empfiehlt es sich wirklich, die Bauanleitung vor Baubeginn bis zum Ende zu lesen.

Fügen Sie die Stirnwände mit den Seltenteilen zu einem Viereck zusammen. Achten Sie auf Rechtwinkligkeit. Danach wird der Wagenkasten auf Boden gesetzt. Es ist möglich, daß der Boden ganz leicht gekürzt werden muß. Wenn diese 5 Teile miteinander harmonisieren, 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-Ø 0,7 mm).

Die Achslager (12) werden mit Ø 1,0 mm ca. 1,2 mm tief aufgebohrt. Anschließend die Achslager winklig in die Brücken (11) einsetzen und verkleben, besser verlöten. Die Einsteckzapfen der Achslager sollten nicht oben aus der Brücke herauschauen, 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) gelagert 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 Seiteneintritt.

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. 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. 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 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 (So) angesetzt sind.

Lackierung: Nr. 159-161: Boden-Unterseite, Bodenseite, Fahrwerkteile, Pufferbohlen, Vollspurpuffer, Vollspurkupplung Aufbau, Ladeflächen	schwarz RAL 9005 rotbraun RAL 3009	28.830 28.865
---	---------------------------------------	------------------

Nr. 162-165 1900-heute: Boden-Unterseite, Bodenseite, Fahrwerkteile, Pufferbohlen, Beschläge 1900-1966: Aufbauteile und Ladeflächen 1966- heute: Aufbauteile und Ladeflächen	schwarz RAL 9005 rotbraun RAL 3009 hellgrau RAL 7032	28.830 28.865 uns. Best.Nr. 28.822
--	--	--

Grundierung: Best.Nr. 28.811 Verdünnung: Best.Nr. 28.801 , - überzuglack seidenmatt
Beschriftung Pufferwagen: Best.Nr. 28.805

1= Brems-Ballastwagen 2= Gew.d.Wg..... 3= 160 4- MD 5- SWEG 6= Ladegew. Tragf.
7= Ballastwagen 8,0 t 8= 161 9= 7.5 t 10= 159 o. 161 11= SWEG

(gebrochen)
12= Für Güter die Bahn 8.0 t (schmal+steil)
(nur 161 auf Seitenwandmitte ab 1984!) 8150

Wagen 159,161

Wagen 160