

## Bauanleitung

Bausatz 1272/16 HO

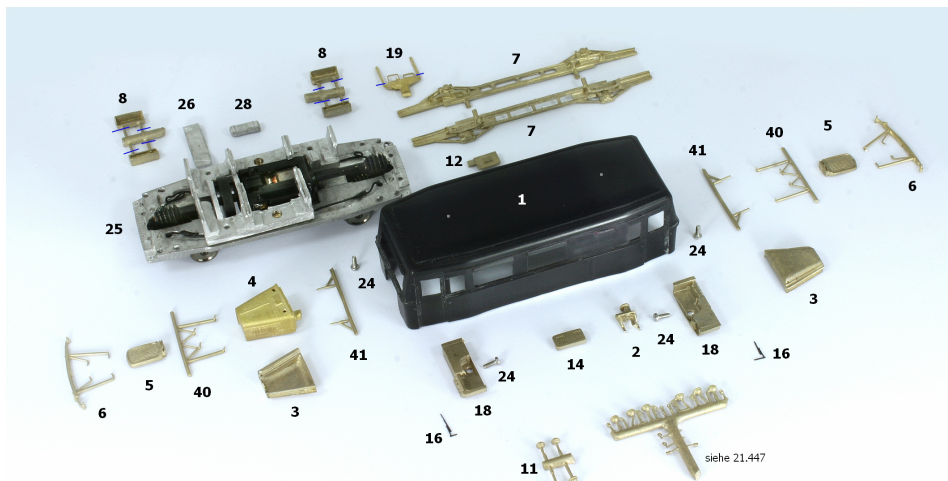
VVM VT 509 Bleckeder Kreisbahn T2  
mit eckigen, ursprünglichen Frontfenstern (ab 1971)  
Wismar-Bus  
-Spurweite 1435 mm-

## 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.
<b>Beutel 1</b>				<b>Beutel 4</b>			
1	1	Gehäuse BKB T2 / VVM VT 0509	27.023	3	2	Bodenwannen	21.091
<b>Beutel 2</b>				4	2	Motorvorbauten	21.092
7	2	Längsträger für links und rechts	21.322	5	2	Kühler	21.164
8	4	Einstiege	21.351	6	2	Stoßbügel	21.165
9	4	Scheinwerfer	21.447	2	1	Lautwerk	21.139
10	2	Spitzenlichter	21.447	12	1	Heizung	21.139
13	4	Verschlüsse	21.447	14	1	Batteriekasten	21.139
15	2	Kühlerverschlüsse	21.447	28	1	Luftkessel	-
17	4	Türgriffe	21.447	<b>Beutel 5</b>			
18	2	Armaturenbreiter	21.500	51	1	Toilettenwand	20.115
19	2	Fensterstreben	21.607	52	2	Aufstiegsleiter zum Dach	20.115
40	2	vordere Gepäckkorbträger	21.141	53	1	Dachlattensatz	20.115
41	2	hintere Gepäckkorbträger	21.140	54	2	Dachlaufbretter mit Unterbau	20.115
26	1	Abdeckung für Schwungscheibe (Weißmetall)	-	55	2	Dachreling	20.115
16	2	Scheibenwischer	20.113	56	2	linke Gepäckkörbe	20.115
<b>Beutel 3</b>				57	2	rechte Gepäckkörbe	20.115
21		Messingdraht D = 0,3 mm		<b>Beutel 6</b>			
22		Fensterstreifen		25	1	Fahrwerk m. Inneneinrichtung fahrfertig montiert	
23	1	Beschriftungssatz	29.1272			HO	1272/46
24	4	Schrauben M 1,4 x 4	24.651				

Alle Teile sind auch einzeln unter Angabe der **Art.Nr.** erhältlich



## **ALLGEMEINE HINWEISE -1-**

### **WICHTIG – BITTE UNBEDINGT VOR BAUBEGINN LESEN**

Auch wenn Sie diese Hinweise schon kennen, lesen Sie den Text bitte noch einmal. Hin und wieder verbirgt sich doch ein neuer Satz darin mit einem Tip, den man noch nicht kennt.

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 Lötdraht (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 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.

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? 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 Katalysators oder Wärmepuffers gelöst. Als Katalysator 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.

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 ist von Flüssigzinn auf jeden Fall abzuraten. Hier ist Stangen-zinn 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.

## 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. Allerdings können manche Ätzteile oder Gußteile nur im kompletten Satz (d.h. verschiedene Teile mit gleicher Artikelnummer) verschickt werden.

Sie benötigen 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. 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 Pressspan bauen. Art und Ausführung sind ähnlich einer Kasperbude mit festem Vorhang, der bei Zeiten ausgetauscht werden sollte.

**Zum Abschluß** noch einige Worte zu dem Bausatz beiliegenden montiertem Fahrwerk.

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 Geräuschentwicklung 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!**

- |                   |  |
|-------------------|--|
| <b>1270/16 HO</b> | <b>VT 0509 Osthannoversche Eisenbahnen OHE Wismar-Bus</b><br>- eckige, ursprüngliche Frontfenster (1946-1961)  |
| <b>1271/16 HO</b> | <b>VT 0509 Osthannoversche Eisenbahnen OHE Wismar-Bus</b><br>- Umbau mit gummigeßten Frontfenstern (1961-1970) |
| <b>1272/16 HO</b> | <b>VVM VT 509 Bleckeder Kreisbahn T2 Wismar-Bus</b><br>- eckige, ursprüngliche Frontfenster (ab 1971)          |

Der Bauplan gilt für alle 3 Versionen und zeigt dabei auch Teile, die nicht in allen Versionen enthalten sind.

## Das Vorbild

Wismar-Bus Bauart Hannover C (B) (F-Nr. 20258) Schweineschnauze

Die Waggonfabrik Wismar lieferte 1936 unter der Fabrik-Nummer 20258 diesen Wismar-Bus vom Typ C fabrikneu als T2 an die Bleckeder Kreisbahn.

Die Generatorgasanlage und der Einbau einer Toilette unterscheiden den Typ C vom Typ B. Beide Typen stehen für einen 2,90 Meter breiten Wagenkasten mit eingezogenen Enden bei einem Achsstand von 3,50 bis 4 Meter auf Vollspur. Die Toilette war neben der Tür eingebaut, das schmale Fenster erhielt eine Milchglasscheibe. Direkt daneben zur Wagenmitte hin war die nur von außen durch zwei Klapptüren zugängliche Generatorgasanlage eingebaut.

Mit dem Zusammenschluß mehrerer niedersächsischer Privatbahnen zu den Osthannoverschen Eisenbahnen ging auch die Bleckeder Kreisbahn in dieser Fusion auf. Der Wismar-Bus trug nun die Bezeichnung VT 0509.

1946 wurde die Generatoranlage ausgebaut. Anstelle der Klapptüren wurden glatte Bleche eingeschweißt. Die Motoren wurden nun mit Normalbenzin betrieben.

Anfang der Sechziger Jahre bauten die OHE in ihre Wismar-Busse neue, in dicken Gummidichtungen gefaßte Fenster mit gerundeten Ecken in die Fronten ein. Man hoffte, so der ständig eindringenden Nässe begegnen zu können.

Im September 1969 wurde VT 0509 ausgemustert und an den Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn in Hamburg verkauft. Nach einer Aufarbeitung und dem Rückbau der Frontfensterpartie in die Ursprungsversion ist der Wismar-Bus VVM VT 509 und als Bleckeder Kreisbahn T2 beschriftet in den Sommermonaten bei der Museumseisenbahn Schönberger Strand (VVM) an der Ostsee im Betrieb.

## Lebenslauf:

1936-1943: BKB T2 -Bleckeder Kleinbahn-

1943-1944: Lüneburg-Bleckeder Eisenbahn GmbH SK 2

1948-1970: OHE VT 0509 -Osthannoversche Eisenbahnen AG-

ab 1971: VVM VT 509 -Verein Verkehrsamateure und Museumsbahn e.V.

## Das Modell

Modell mit fertigem Kunststoffgehäuse und fahrfertig montiertem Metallfahrwerk.

Anbauteile in Weißmetall- und Messingbauweise in hochdetaillierter Nachbildung;

Inneneinrichtung und freier Fensterdurchblick.

Motor mit Schwunzscheibe, Antrieb auf beide Achsen, Höchstgeschwindigkeit (umgerechnet) ca. 50 km/h Stromabnahme von allen Rädern.

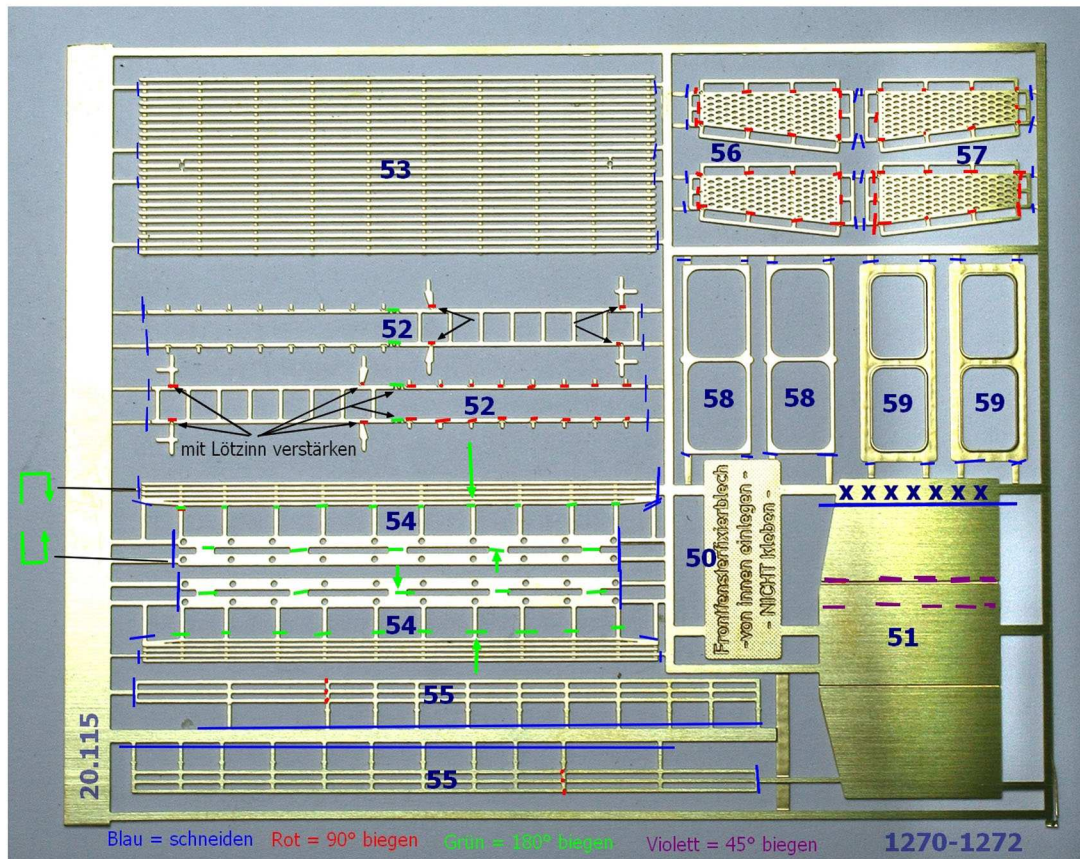
Der Einbau eines Digitaldecoders ist ohne Umbauten möglich

Länge über Stoßbüge 116 mm, Breite 34 mm, Gewicht 116 gr

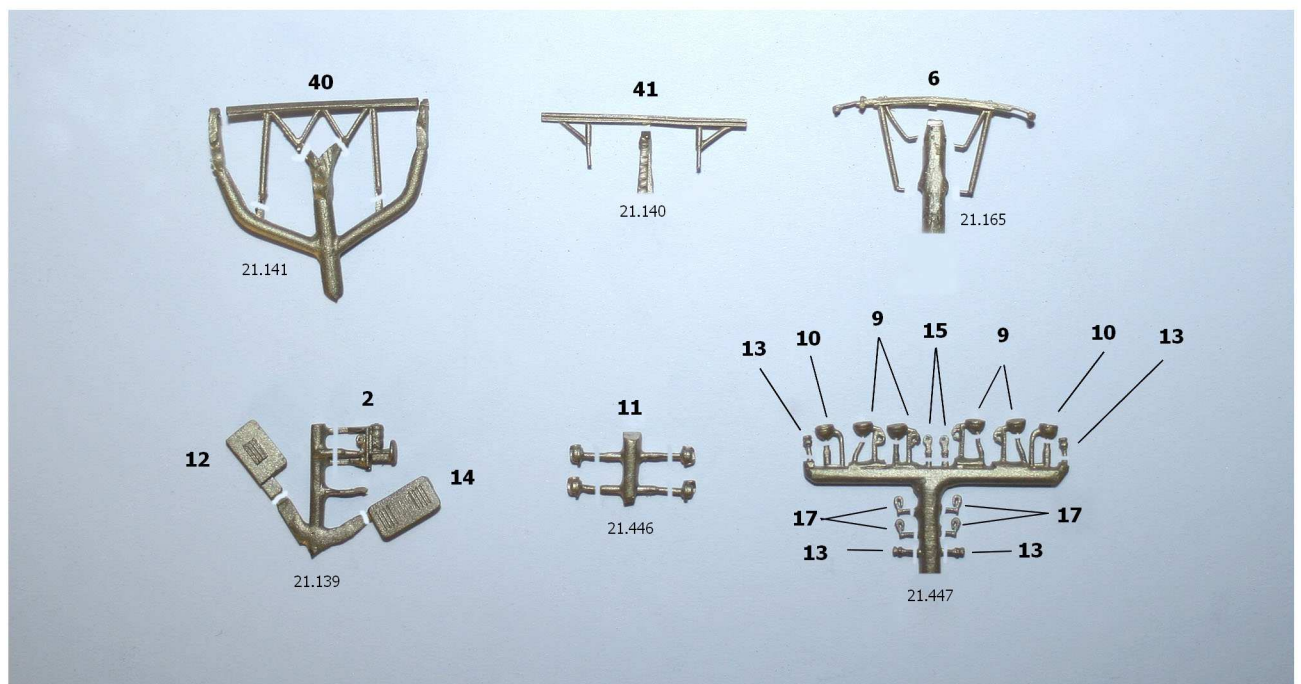
Kleinster befahrbarer Radius: 180 mm



## Bauplan 1270 - 1271 - 1272



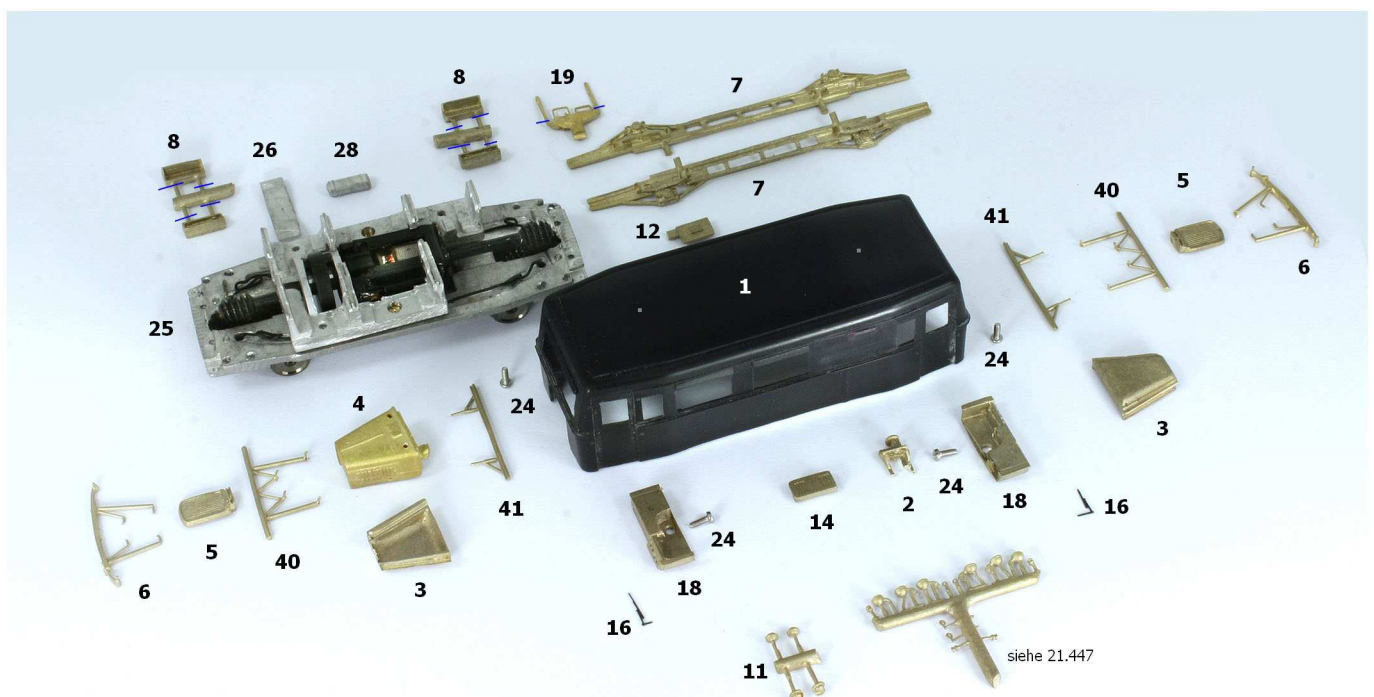
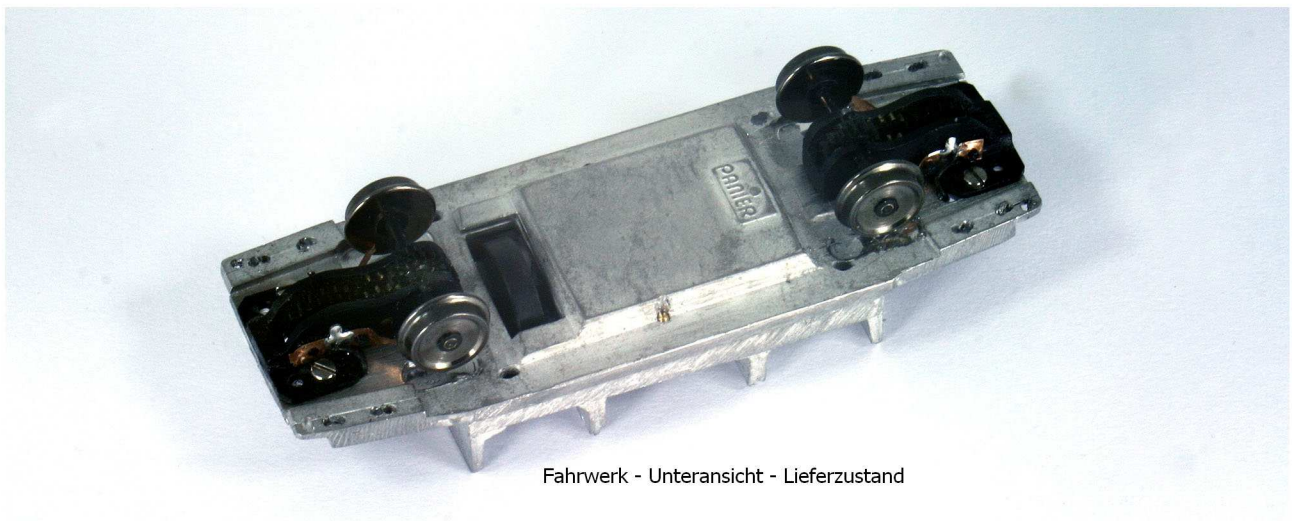
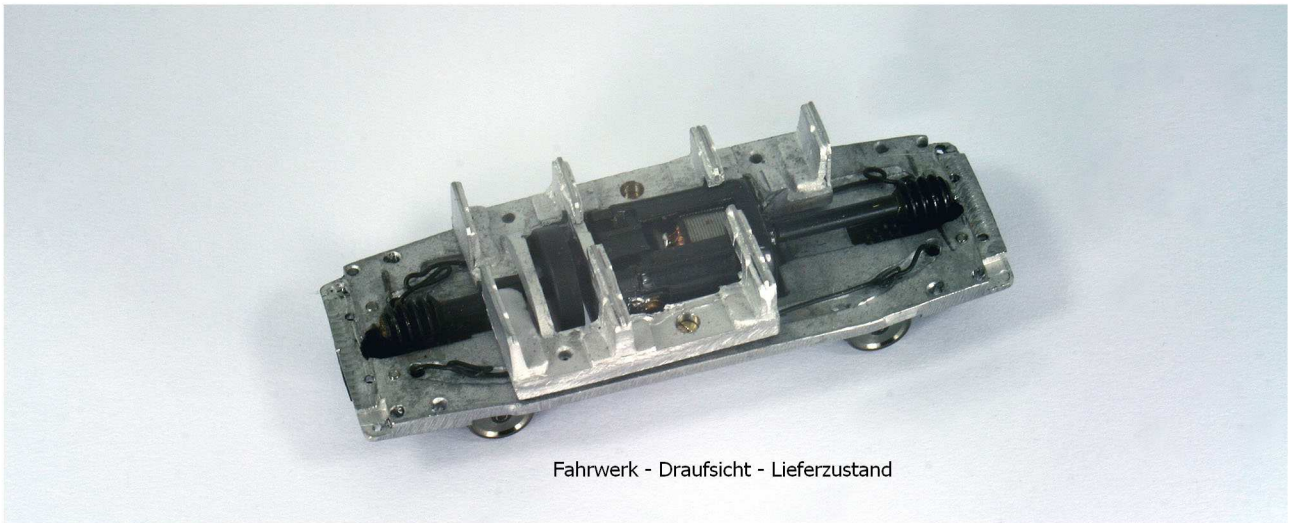
Ätzsatz zeigt alle 3 Teile der 3 Varianten 1270, 1271, 1272



Übersicht der Messinggußteile mit entsprechenden Schnittstellen

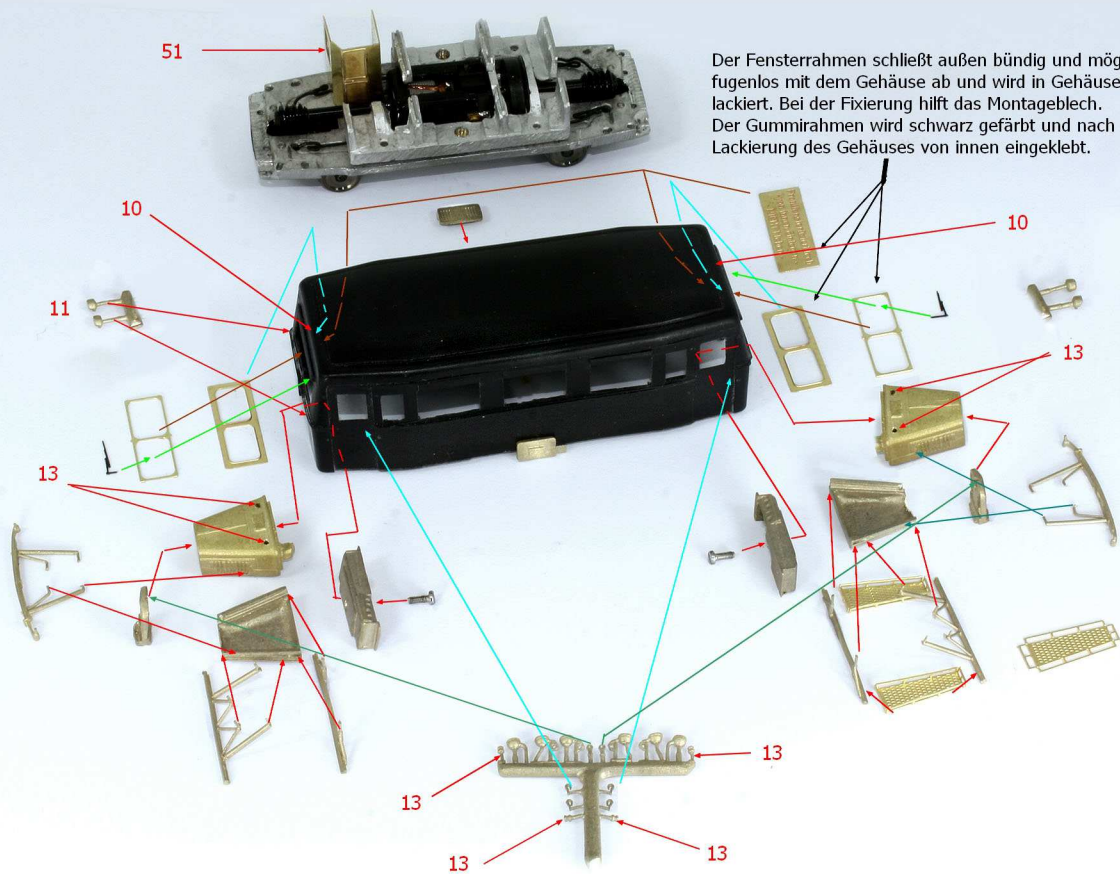
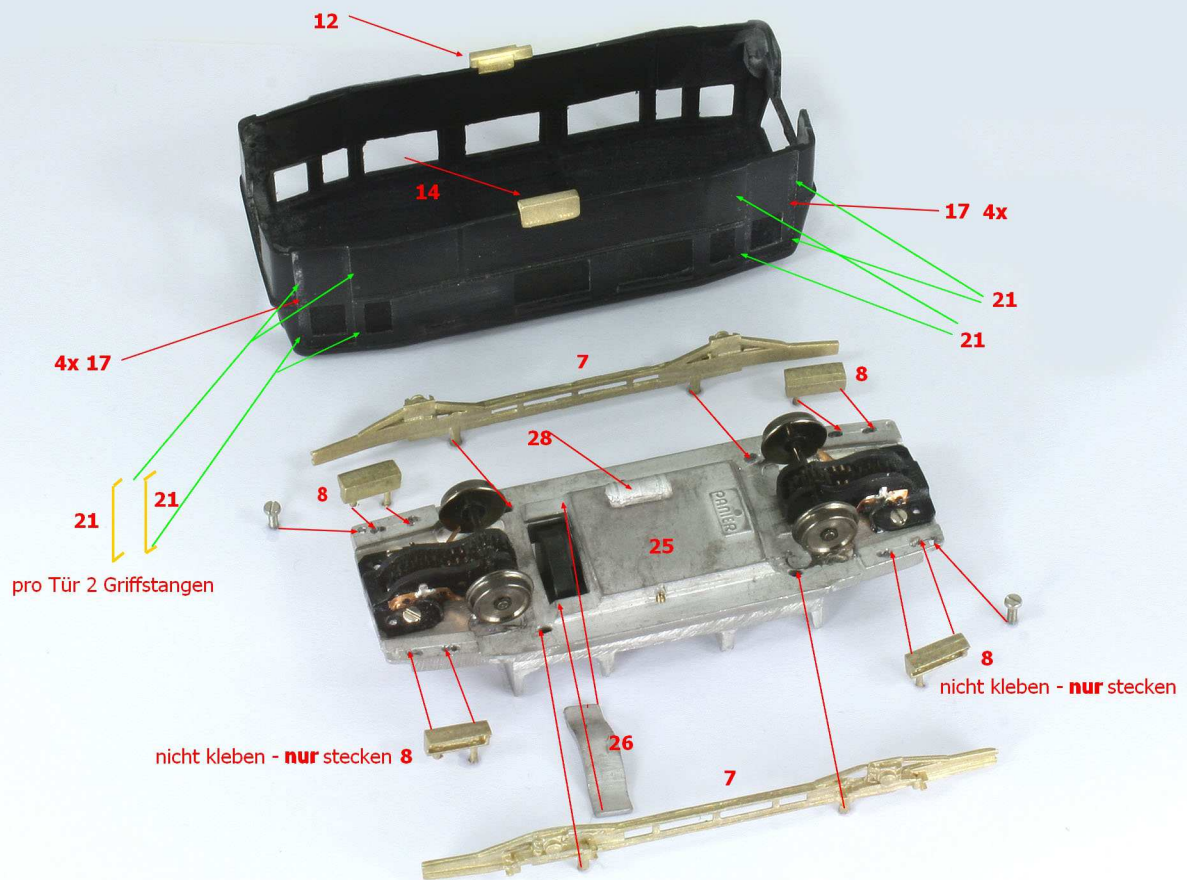


## Bauplan 1270 - 1271 - 1272



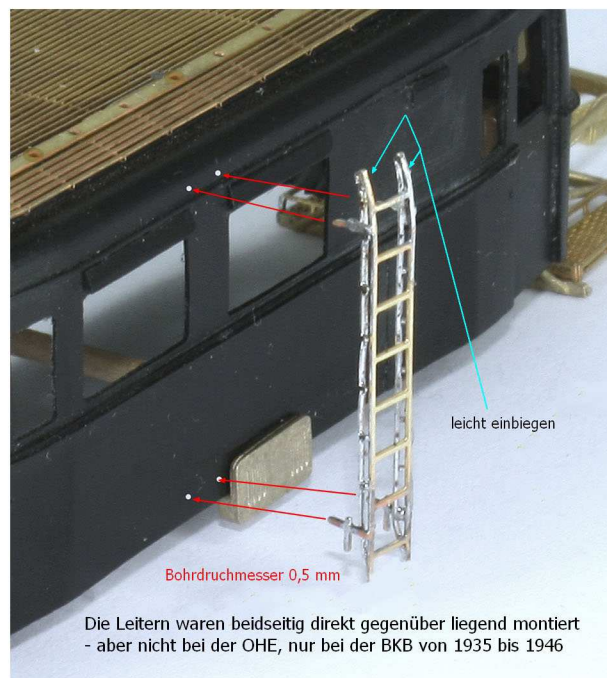
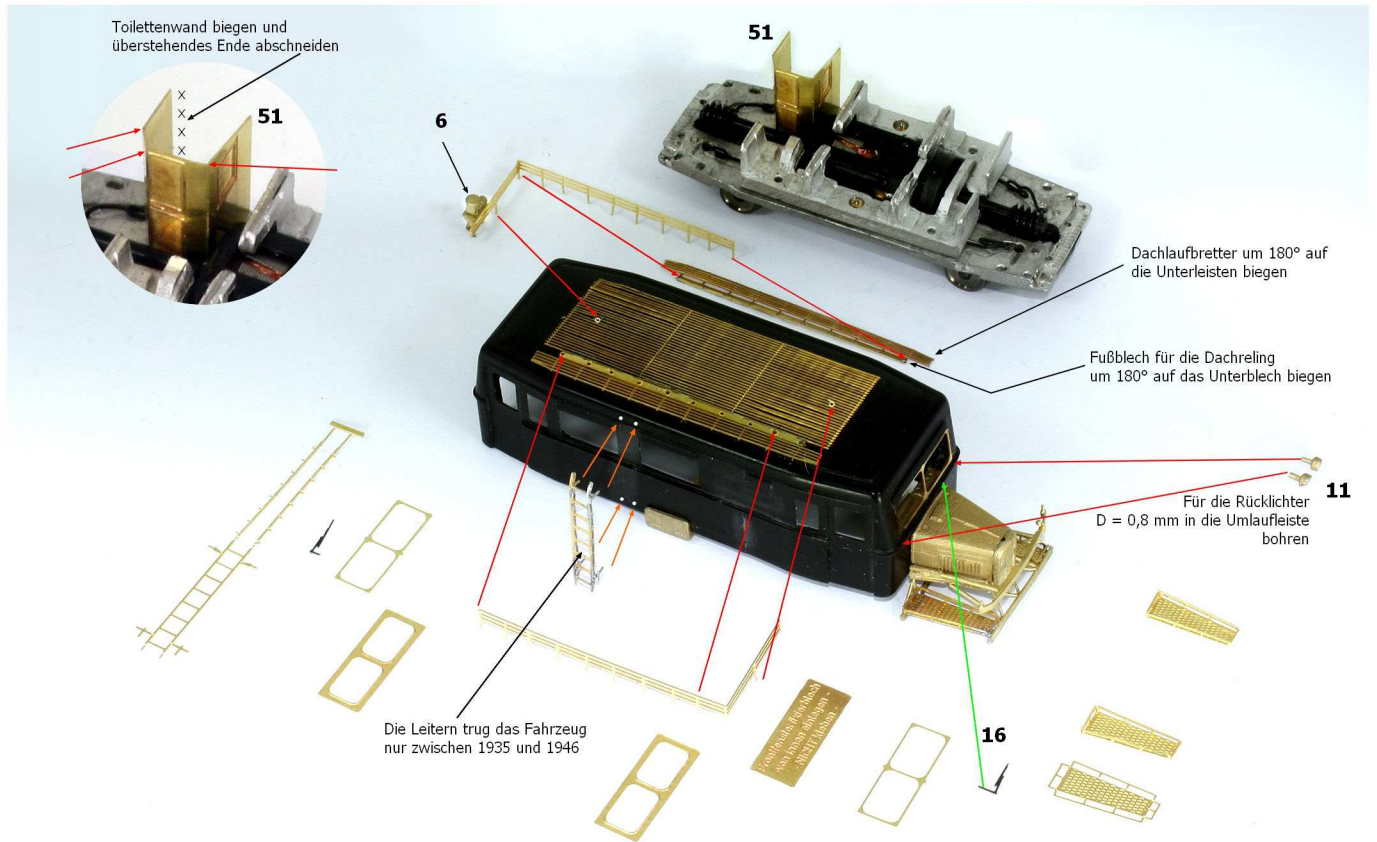


## Bauplan 1270 - 1271 - 1272



Der Fensterrahmen schließt außen bündig und möglichst fugenlos mit dem Gehäuse ab und wird in Gehäusefarbe lackiert. Bei der Fixierung hilft das Montageblech. Der Gummiraum wird schwarz gefärbt und nach der Lackierung des Gehäuses von innen eingeklebt.

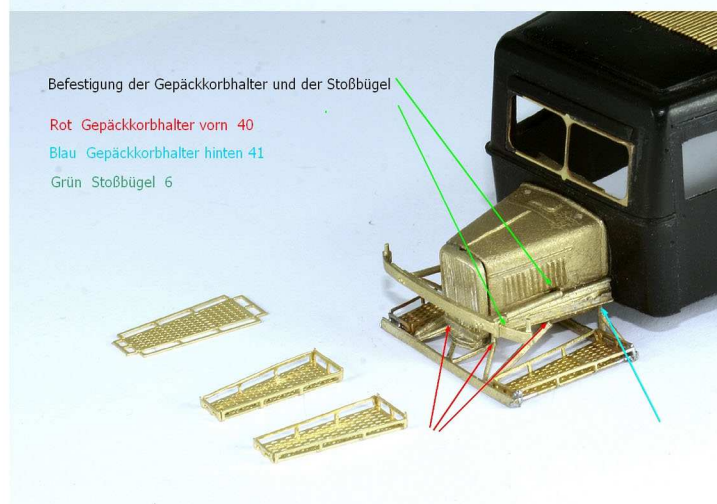
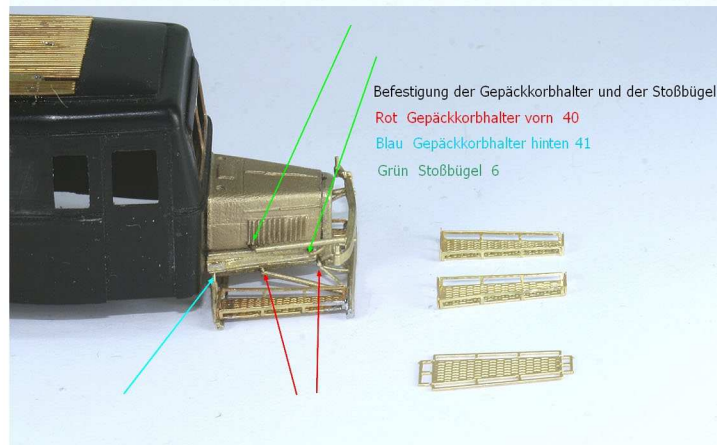
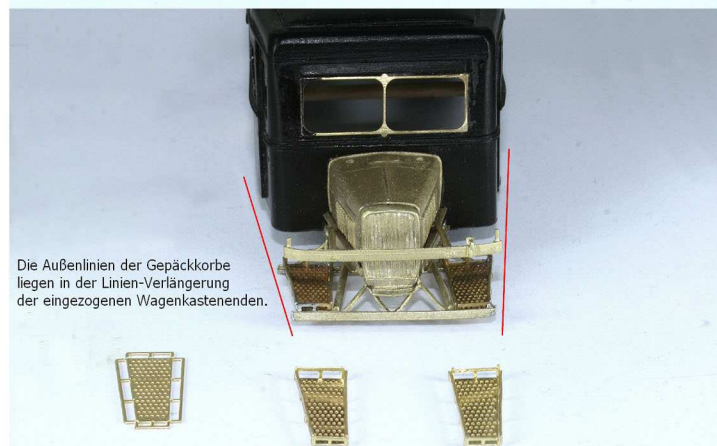
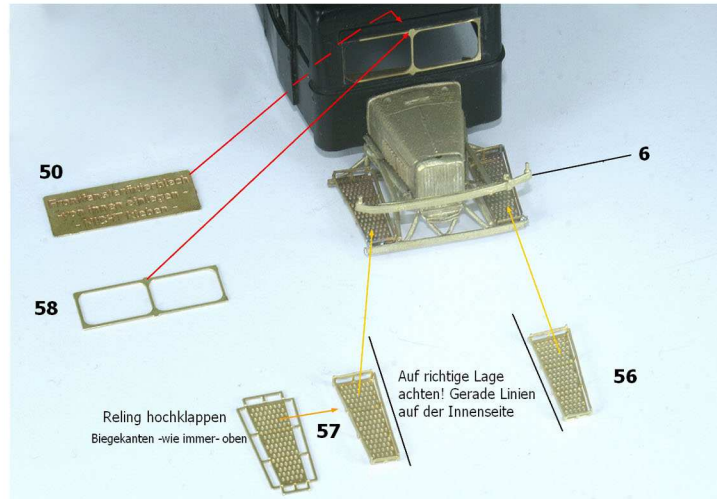
## Bauplan 1270 - 1271 - 1272



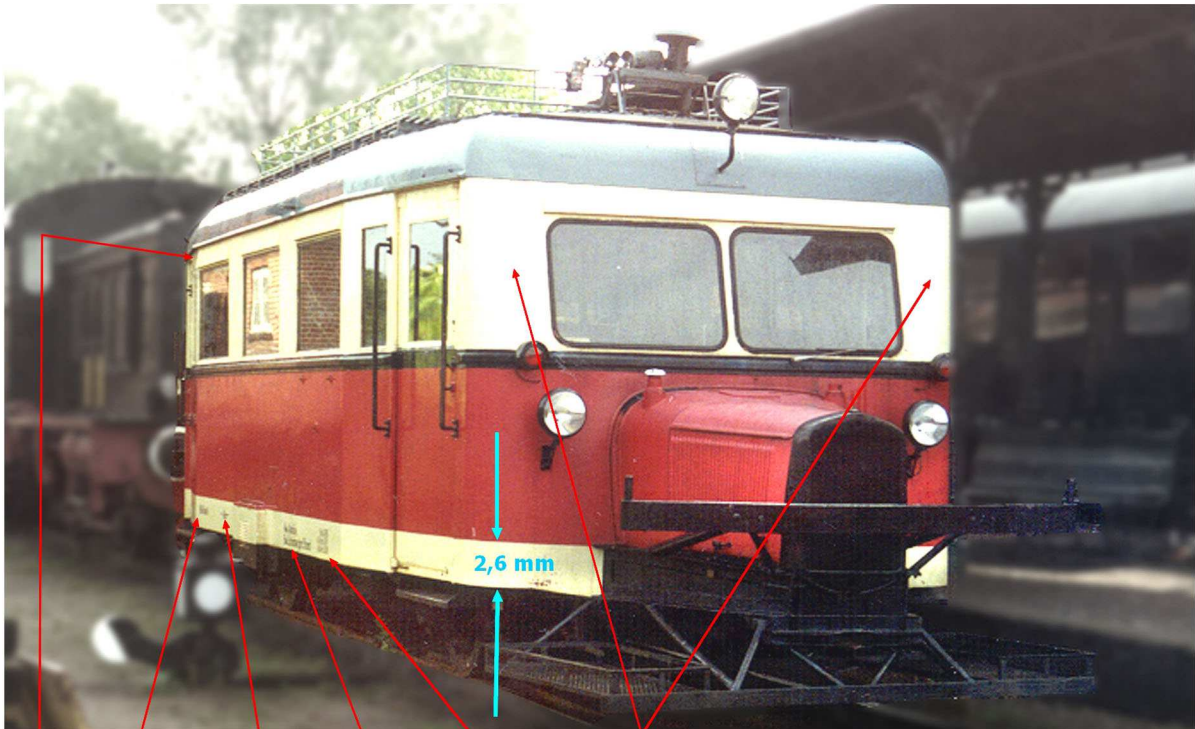


## Bauplan

1270 - 1271 - 1272



## Bauplan 1270 - 1271 - 1272



O.H.E. Höchstgeschw. Achsabst. Heimatbahnhof Unt. V / H  
VT 0509 Br. Unt.  
Eig. Gew.  
...

**Beschriftung OHE 1946 - 1961 (Art. 1270) und 1961 - 1970 (Art. 1271)**

**Lackierschema OHE 1946 - 1961 (Art. 1270) und 1961 - 1970 (Art. 1271)**

Dach komplett graualuminium

1015 hellelfenbein schwarze Leiste 3003 rubinrot 1015 hellelfenbein (2,6 mm hoch)  
Rahmenfortsatz am Vorbau, Heizung, Batteriekasten, Tritte, Kühler, Gepäckkörbe schwarz



VVM Höchstgeschw. -> 4,0 m <- BLECKEDER KREISBAHN Heimatbahnhof Unt.  
VT 509 T 2  
Eig. Gew.  
...

**Beschriftung VVM und BKB ab 1971 (Art. 1272)**

**Lackierschema VVM und BKB ab 1971 (Art. 1272) sowie 1935 - 1946**

Dach komplett graualuminium

3005 Weinrot 1015 hellelfenbein schwarze Leiste 1015 hellelfenbein Zierstrich 3005 Weinrot 1015 hellelfenbein (2,6 mm hoch)  
Rahmenfortsatz am Vorbau, Heizung, Batteriekasten, Tritte, Kühler, Gepäckkörbe schwarz