

Bauanleitung

Bausatz 1035/09 HOe **1035/12 H0m** **Dieseltriebwagen T 1**
Hümmlinger Kreisbahn
Ursprungsausführung 1934 - 1957
-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			
14	1	Dach	20.219	61	2	Schrauben 2,2 x 6,5 mm	24.659
16	1	Seite, rechts	20.215	19	1	Instrumententisch, geschl.	20.226
17	1	Seite, links	20.217	20	1	Instrumententisch, offen	20.226
15	2	Front	20.220	47	1	Kohleofen	20.227
44	1	Motor-Getriebe-Attrappe	20.223		1 Satz	Sitze, 11 Stück	20.229
				10	2	Dachkühler	20.222
				27	2	Scheibenwischer	21.600
				24	2	Pfeifen	21.417
				30	2	Steckdosen	21.417
					1	Einbaulehre für Fensterstreben	21.606
				Beutel 5			
			HOe 21.301		2 Blatt	Beschriftung	29.1030
			H0m 21.339		1	Fenstersteifen	24.998
60	2 Paar	Einstiege, links und rechts	21.358	9	1	Ms-Draht Ø0,3 mm	24.691
33	2	Zentralscheinwerfer	21.358				
38	2	Bremsschläuche	21.215				
22	1	Fahrschalter	21.215				
2	1	Auspuff	21.215				
11	1	Ofenrohr	21.216				
23	2	Handräder	21.558				
21	2	Bremshebel	21.558				
39	2	Kupplungsköpfe	21.000				
37	2	Kupplungshaken	21.001				
36	2	Trichterkupplungen	21.002				
				sowie	1	Bauplan	
					1	Bauzeichnung	
					2	Ansichtszeichnungen	
Beutel 3							
41	1	Fahrwerk komplett					
			HOe 1030/49				
			H0m 1030/42				

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

weitere Fahrzeuge der Hümmlinger Kreisbahn in unserem Programm:

Art. 1031/.. Dieseltriebwagen T 1, Umbau 1954-1957
 Art. 1035/.. Dieseltriebwagen T 1, Ursprungsausführung 1934-1954
 Art. 1119/.. ex-HFB-Güterwagen Nr. 15, 75 ff.

ALLGEMEINE HINWEISE

WICHTIG – BITTE UNBEDINGT VOR BAUBEGINN LESEN

Nehmen Sie nur die gerade benötigten Teile aus den Beuteln.
Entgraten Sie alle Teile sorgfältig. Gußteile trennen Sie am besten mit einer Laubsäge oder mittels Trennscheibe vom Anguß.

Bevor Sie die Teile abtrennen, vergewissern Sie sich über die richtige Schnittstelle. 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.

Folgendes Werkzeug sollten Sie sich zurechtlegen und auf einwandfreie Funktion überprüfen. 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 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 Niete 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.

Alle Teile sind im Karton bisweilen einer gewissen Belastung durch die anderen Beutel ausgesetzt und können sich so leicht aus der Form bringen lassen. Prüfen Sie daher besonders Fahrwerk und Ätzplatten zuerst durch Augenschein in Längs- und Querrichtung. Die Teile dürfen keinesfalls in sich verwunden sein.

Bei Anregungen oder Wünschen, die Ihnen am Herzen liegen, schreiben Sie uns oder rufen Sie uns an. Wir hören zu und helfen weiter.

Und nun viel Spaß beim Bauen!

Bauanleitung

Bausatz	1030/09 HOe	1030/12 HOM	T 3 Kreisbahn Osterode Kreiensen	(E)
Bausatz	1031/09 HOe	1031/12 HOM	T 1 Hümmlinger Kreisbahn (Umbau)	(N)
Bausatz	1035/09 HOe	1035/12 HOM	T 1 Hümmlinger Kreisbahn (Ursprung)	(O)

Zum Vorbild:

Unter Berücksichtigung eines Entwurfs der Betriebsleitung der Hümmlinger Kreisbahn lieferte die Waggonfabrik Dessau 1934 einen 4-achsigen Dieseltriebwagen (750mm Spur) ab. Der 75 PS-Deutz-Diesel wirkte über Kardanwelle und mechanisches Getriebe auf die inneren Achsen der beiden Drehgestelle. Die Höchstgeschwindigkeit betrug 60 km/h, genehmigt wurden aber nur 40 km/h.

Für die Mitnahme von Personen- und Güterwagen waren vollwertige Zug- und Stoßvorrichtungen sowie Bremsleitungen vorhanden. Nach 1950 erhielt das Fahrzeug ein Dreilichtspitzensignal und einen Dachgepäckträger. Mittlerweile wurde die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 55 km/h erhöht.

Als die Hümmlinger Kreisbahn stillgelegt bzw. umgespurt worden war, wurde der Triebwagen nach Osterode verkauft. Hier wurden die Dachkühler entfernt und entsprechende Kühler und Lüfter in die Seitenwand eingebaut.

Als 1968 auch die Kreisbahn Osterode-Kreiensen stillgelegt wurde, fanden sich zwar für die beiden anderen Triebwagen (T3 an die SWEG, T2 an die Zillertalbahn) Käufer der T 3 musste aber verschrottet werden.

(Quelle: L. Riedel)

Weiterführende Literatur:

Die Hümmlinger Kreisbahn, Evert Heusinkveld, Verlag Kenning, Nordhorn 1998 (ISBN 3-927587-73-7)

Die Hümmlinger Kreisbahn, Lothar Riedel, Verlag Röhr, Krefeld 1982 (ISBN 3-88940-138-9)

Die Kreisbahn Osterode-Kreiensen, H.D. Gleichmann, 1. + 2. Ausgabe, Ed. Pierpersche Verlagsanstalt, Clausthal-Zellerfeld, 1986 (ISBN 3-923605-24-2)

Zum Bausatz:

1. Fahrwerk

Entgraten und putzen Sie bitte sorgfältig alle Teile. Bauen Sie gemäß Zeichnung die Teile 44, 45 und 46 sowie 4 Teile 60 ein. Die Tritte richten Sie gemäß der Außenkante der Seitenwand aus. Bauen Sie 2 Drehgestellrahmen aus den Teilen 55, 56 und 57 zusammen. Für die HOM-Version waren wir gezwungen -um ein Kurvenfahren zu ermöglichen-, die Struktur der Drehgestellblenden ein wenig zu beseitigen. Wenn der mögliche befahrbare HOM-Radius noch immer zu klein ist, der möge bitte die Seitenwände an den entsprechenden Stellen von innen verdünnen. Dies gilt nur für Radien unter 260 mm. Wenn Sie Ihr Fahrwerk spritzlackieren wollen, so kleben Sie bitte die Getriebeboxen und den Motor entsprechend ab. Nach der Lackierung werden die Drehgestellrahmen in den Getriebeboxen ausgerichtet und festgeklebt. Die Inneneinrichtung sollte auch vor der Montage lackiert werden. An welche Position welcher Sitz gehört, entnehmen Sie bitte der Zeichnung. Die Bohrung für den Ofen ist durch eine daneben liegende Körnung markiert. Gehäuse und Dach werden dann seitenrichtig aufgesetzt, wenn Sie die Ofenrohrbohrung im Dach und die Körnung in der Seitenwand (16) beachten (In der Zeichnung ist die Seitenwandkörnung mit "!" markiert). Die Kabel führen Sie an den Füßen der Sitze vorbei. Fixieren Sie die Kabel bitte mit ganz wenig Sekundenkleber. Einige Preiser-Figuren um die Antriebseinheit platziert- verhindern hier die Einsicht auf Motor und Antriebswelle. Zusätzlich können Sie die Schwungscheibe und den Motor schwärzen.

2. Aufbau

Entgraten und putzen Sie wiederum alle Teile. Prüfen Sie bitte genau, welche Teile Sie für die von Ihnen ausgewählte Version benötigen. Wir haben die Versionen mit den Kennungen O, N und E versehen. Zuerst schneiden Sie bitte aus den beiliegenden Fensterstreifen die einzelnen Fensterscheiben passend zu. Für die Fronten fertigen Sie bitte 4 Einsätze. 2 Einsätze kleben Sie in die Fronten ein. Aber bitte nur ganz zart mit einem Minitröpfchen Kleber. Es geht jetzt um die kniffligste Arbeit an dem ganzen Modell. Da die Mittelstreben der Frontfenster extrem dünn sind, können sie in Weißmetall nicht mitgegossen werden. Schneiden Sie Streben auf exakte Länge zu und passen Sie sie mit der Weißmetallfixier Vorrichtung an. Die eingeklebte Scheibe dient nur dazu, dass die Streben nicht gleich wieder hinten durchfallen. Wenn die Streben exakt passen, bitte einkleben. Nach dem Abbinden des Klebers werden die Scheiben und die Kleberreste wieder entfernt. Die übrigen Scheiben bitte beiseite legen, sie werden erst am Schluß nach der Lackierung benötigt. Der Zuschnitt ist aber einfacher und schneller, wenn die Gehäuseteile noch frei zugänglich sind. Jetzt führen Sie auch alle Bohrungen in den Gehäuseteilen und im Dach aus. Prüfen Sie ganz genau, welche Bohrungen Sie brauchen und welche nicht. Kleben Sie nun in die Fronten die Instrumentenbretter (19 + 20) ein. Teil 20 sollten Sie vorher mit den Teilen (21, 22 und 23) und Teil 19 mit den Teilen 22 und 23 bestücken. Fügen Sie bitte die Gehäuseteile (15, 16 und 17 bzw. 18) zusammen. Richten Sie das Gehäuse genau aus und kleben bzw. löten Sie es zusammen. Passen Sie das

Dach an -noch nicht befestigen-. Das Dach bitte wieder abnehmen und mit den benötigten Teilen versehen 1, 2, 3, 6, 7, 8, 10, 11 und 12 bestücken.

Wenn Sie die Gepäckleiter anbauen wollen, fixieren Sie jetzt bitte das Dach mit Gummibändern auf dem Gehäuse. Als erstes kleben Sie den Dachtritt (4) unter den Gepäckträger. Der Tritt gehört genau in die Mitte des breiten Fenstersteges der Seitenwand. Der unterste Steg der Leiter befindet sich 1 mm unterhalb der Gehäuseunterkante. Die Leiter liegt mit den senkrechten Streben zwischen den abstehenden Füßen des Teiles (4). Die kleinen Krallen der Leiter drücken Sie - wenn die Leiter richtig hängt – ganz vorsichtig gegen die Seitenwand. So erhalten Sie winzige Markierungen als Bohrpunkte. Die Bohrpunkte bohren Sie bitte mit \varnothing 0,5 mm auf. Stecken Sie die Krallen der Leiter in die Bohrpunkte und biegen Sie nun die senkrechten Streben oben so um, dass sie die untere Relingleiste berühren. Streben entsprechend kürzen. Leiter wieder abnehmen. Die Leiter wird erst nach der Lackierung eingeklebt (und zwar von innen!) Übrigens für das Lesen und Verstehen dieser Passage brauchen Sie länger, als für die Montage von Tritt und Leiter! Biegen Sie jetzt die Griffstangen und Türgriffe (9) und passen Sie sie ein. Aber erst nach der Lackierung einkleben. Die übrigen Messingteile jetzt einkleben: 24, 25, 40, 28, 29, 30, 31, 33, 38, 39. In Teil 39 setzen Sie bitte noch die Trichterkupplung (36) oder den Kupplungshaken (37). Den Kupplungshaken (37) biegen Sie bitte in der Höhe so zurecht, dass er zu den anderen Fahrzeugen bei Ihnen passt. Falls Sie die Trichterkupplung verwenden, können Sie auch mit dieser richtig kuppeln, wenn Sie die passenden Kuppelleisen und -bolzen verwenden. Sie erhalten diese Teile bei uns unter der Nr. 21.003. Die Scheibenwischer (27) werden zum Schluß in die Scheibe eingeklebt. Die Scheibe erhält hierzu ein Loch von \varnothing 0,5 mm mittig ca. 1 mm unterhalb der Oberkante. Wenn Sie zum Schluß die Türgriffe einsetzen, so achten Sie bitte darauf, dass der Griff zu den Wagenenden jeweils nach vorn zeigt.

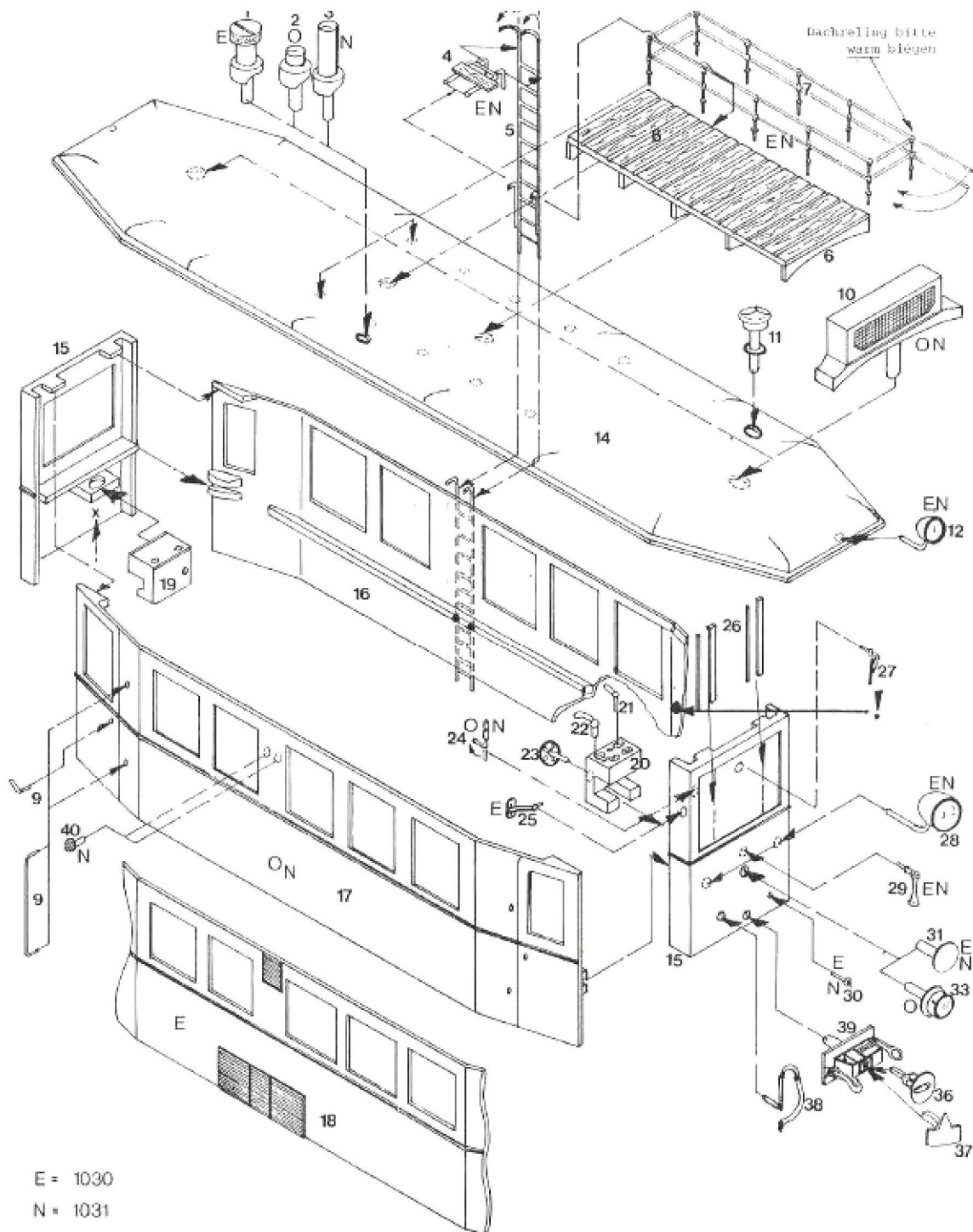
Passen Sie nun das Fahrwerk in das Gehäuse ein. Das Fahrwerk lässt sich nur sehr eng einlegen, eventuell schaben Sie mit einem Messer einige Zehntelmillimeter ringsum ab. Achten Sie auf die richtige Lage im Gehäuse. Orientieren Sie sich am Ofen! Bohren Sie nun für die Befestigungsschrauben (61) je ein Loch in das Gehäuse. Das Loch sollte nicht tiefer als 5 mm sein und \varnothing 2,0 mm haben. Wenn Sie tiefer bohren, durchstoßen Sie die Instrumententische! Die selbstschneidenden Schrauben werden vorsichtigst eingedreht - immer eine halbe Umdrehung vorwärts und dann wieder eine Viertelumdrehung zurück, bis die Schraube gut sitzt.

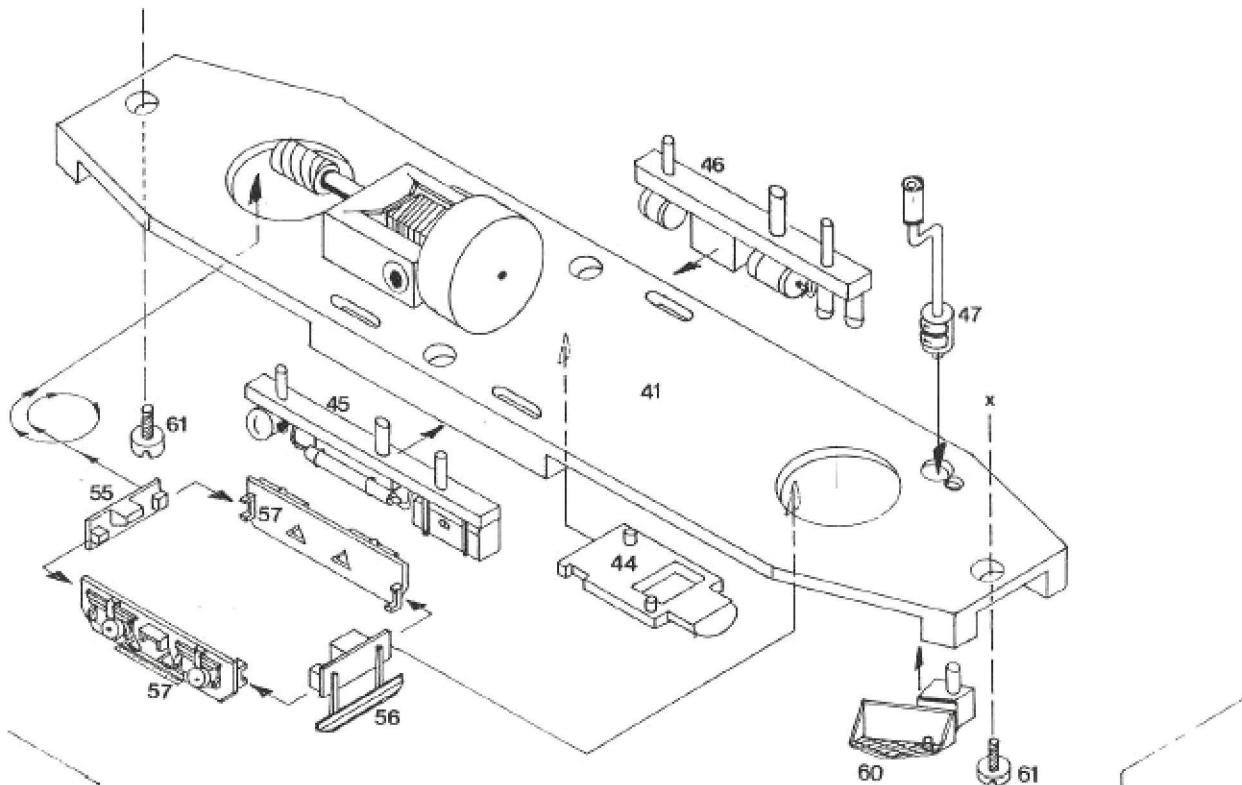
Für die Lackierung entfernen Sie jetzt Fahrwerk und Dach wieder.

3. Lackierung	RAL
Fahrwerk, Tritte, Lüftergitter Im Dachkühler, Bremsschläuche, Kupplungsköpfe, Handräder, Fahrschalter, Griffstangen und Türgriffe (K.O.K.) Scheibenwischer, Lüfterflächen (Teil 40)	schwarz 9005 oder graphitschwarz 9011
Dach komplett, Innenraum unter Stoßleiste, Dachreling, Leiter	eisengrau 7011
Dachgepäckträger, Dachtritt	holzlig (graubraun)
Innenraum oberhalb Stoßleiste, Außenspiegel Gehäuseoberteil, Zierleiste unten (HüKlb.)	elfenbein 1014
Gehäuseunterteil, Zierleiste an der Gehäuseoberkante (HüKlb) Zierleiste am Dach (K.O.JK)"	dunkelrot 3003
Stoßleiste, untere Gehäusekante (K.O.K)	rotbraun 3009
Lampenzieringe, Griffstangen, Türgriffe, Trittflächen (HüKlb)	silber 9006
Sitze	rot 3002
Lampenspiegel, Spiegelflächen	silbrig-weiß

4. Endmontage

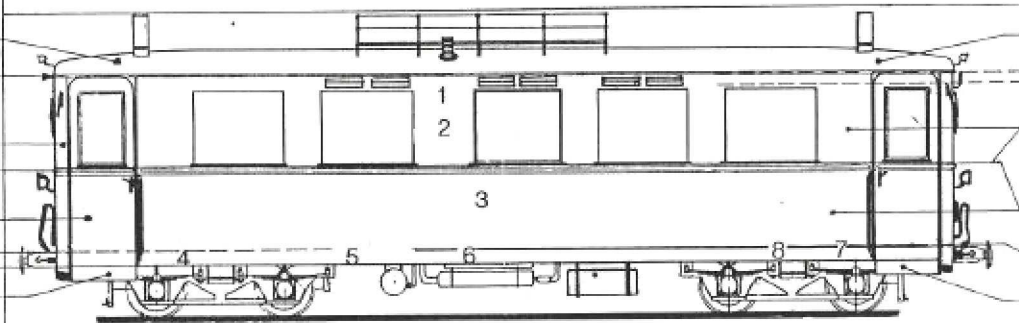
Nachdem der Lack durchgehärtet ist, montieren Sie die einzelnen Gruppen Dach, Gehäuse und Fahrwerk zusammen. Die Fenster sollten Sie nicht mit Sofortkleber einkleben, dieser ergibt – wenn nicht sofort, dann etwas später – weiße, milchige Beschläge. Verwenden Sie hierfür UHU-Alleskleber oder Pattex. Diese Kleber haben den Vorteil, dass übergelaufener Klebstoff leicht entfernt werden kann. Auf die gleiche Weise sollten Sie auch die Griffstangen, Türgriffe und die Dachleiter einkleben, aber bitte Kleber von innen mit einer Nadel auftragen!





Y.O.K.

RAL
7011
3003
1014
3011
3003
3011
9005/
9011



Hd. Klb.

RAL
7011
3003
1014
3003
1014
9005/9011

Beschriftung: 1 T 1 / T 3
2 Hömmlinger Kreisbahn / K.O.K. (oder 3)
3 Kreisbahn Osterode(Harz)-Kreisrennen
4 55 km/h
5 Achsst. 1,4 m
6 Drehzapfenabst. 6,3 m

7 Unt.
8 letzte Br Unt.

Die Beschriftungen Nr. 4-8 können nur bei der K.O.K. nachgewiesen werden.