

Bauanleitung

Bausatz 1274/09 HOe

1274/12 HOm

Sylter Verkehrsgesellschaft
T 22 Wismar-Bus mit Dachgepäckträger
-Spurweite 1000 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 3			
1	1	Gehäuse		2	2	Aufpuffrohre	21.086
Beutel 2				3	2	Bodenwannen	21.091
7	2	Längsträger für links und rechts	21.320	4	2	Motorvorbauten	21.092
8	4	Einstiege	21.351	5	2	Kühler	21.163
9	4	Scheinwerfer	21.440	6	2	Pufferbohlen	21.163
10	2	Spitzenlichtere	21.440	27	1	Batteriekasten	-
11	4	Rückstrahler	21.440	28	1	Luftkessel	-
12	2	Rücklichter	21.440	Beutel 4			
13	4	Verschlüsse	21.440	21		Messingdraht D = 0,3 mm	
14	2	Anhänger-Dreiecke	21.441	22		Fensterstreifen	
15	2	Kühlerverschlüsse	21.441	23	1	Beschriftungssatz	
16	2	Scheibenwischer	21.441	24	2	Schrauben M 1,4 x 4	24.651
17	4	Türgriffe	21.441	30	2	Schrauben M 1,4 x 6	24.652
18	2	Armaturenbletter	21.500	Beutel 5			
19	2	Fensterstreben	20.116	25	1	Fahrwerk m. Inneneinrichtung fahrfertig montiert	
26	1	Abdeckung für Schwungscheibe (Weißmetall)	-			HOe	oder 1275/49
29	4	Außenspiegel	21.455			HOm	1275/42
Beutel 6							
52	2	Aufstiegsleiter zum Dach	20.115				
53	1	Dachlattensatz	20.115				
54	2	Dachlaufbretter mit Unterbau	20.115				
55	2	Dachreling	20.115				



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

Weitere Fahrzeuge der Sylter Inselbahn in unserem Programm:

Art. 1230/09 HOe	1230/12 HOm	Dieseltreibwagen T 24 + T 28 -Talbot-
Art. 1255/09 HOe	1255/12 HOm	Dieseltreibwagen T 23 -LHB-
Art. 1160/09 HOe	1160/12 HOm	Borgward-Leichttriebwagen LT 1
Art. 1162/09 HOe	1162/12 HOm	Borgward-Leichttriebwagen LT 2-4
Art. 1170/09 HOe	1170/12 HOm	Personenwagen Nr. 6 + 7

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 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 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 warmem, 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 vorverzinkt 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 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.

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 Heimplackieranlage 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!

T 22 Wismar-Bus Schweineschnäuzchen SYLTER INSELBAHN SVG Spurweite 1000 mm

Bausatz HOe 1275/09 HOm 1275/12

Das Vorbild

58 Triebwagen der besonderen Art sind in den Dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts in der Ostseestadt Wismar gebaut worden.

Personenverkehr auf den vielen Klein- und Schmalspurbahnen, die den Anschluß der Landbevölkerung an die Ballungsgebiete übernahmen, war schon vor 80 Jahren ein schwieriges und fast immer defizitäres Geschäft.

Die Lösung lag weder beim Dampflokomotivbetrieb noch bei den damals gerade aufkommenden großen und schweren Benzol- oder Dieseltriebwagen. Der ebenfalls neue Kraftomnibus war die vordergründige Lösung - aber eben für die Straße.

Das Landeskleinbahnamt der preußischen Provinz Hannover fand nach umfangreichen Gedanken die Lösung auf der Schiene und forderte unterstützt durch die Reichsbahndirektion Altona von der Industrie einen Leichttriebwagen, der preiswert in der Anschaffung war und zugleich durch niedrige Unterhalts- und Betriebskosten überzeugen mußte.

Und ohne zu wenden waren in beiden Richtungen gleich gute Fahreigenschaften gefordert. Der Innenraum sollte rund 35 bequeme Sitzplätze erhalten.

Ende 1931 präsentierte die Waggonfabrik Wismar ihre Lösung:

Den Triebwagen Typ Hannover - schnell bekannt als Schweineschnäuzchen.

Für jede Richtung ein Ford-40-PS-Benzinmotor, der auf eine Achse wirkte - jeweils der vordere arbeitete, der hintere war abgeschaltet. Der Aufbau war speziell für die Erfordernisse auf Schienen konstruiert - also kein adaptierter Straßenbus.

1932 war die Kleinbahn Lüneburg-Soltau die erste glückliche Besitzerin des neuen Triebwagens Typ Hannover.

Der Typ Hannover entwickelte sich schnell zum Verkaufserfolg. Bis 1941 wurden 58 Wismar-Busse geliefert. Fünf Grundtypen (A - E) wurden angeboten. Von 3,5 Meter bis 6 Meter Achsstand, 10 bis 12 Meter Wagenkastenlänge, 2,05 bis 2,90 Meter breit und Spurweiten von 750, 1000 und 1435 mm. Kein Fahrzeug war einem anderen gleich - zu individuell waren die Wünsche der Bahngesellschaften.

Der Sylter T 22 wurde 1937 fabrikneu als Typ Hannover E an die Fliegerhorstkommandantur Hörnum auf Sylt geliefert. Abgesehen von einem Unfall überstand der Triebwagen die Kriegszeit nahezu unbeschadet. Neue Eigentümerin wurde bei Gründung der Bundesrepublik Deutschland 1949 die Bundesvermögensverwaltung, die das Fahrzeug für DM 2.500 umgehend an die neue Sylter Verkehrsgesellschaft verkaufte.

Nach Instandsetzung und Neulackierung fuhr der Wismar-Bus nun als T 22 über die Insel. Bis zur Betriebseinstellung am 31.12.1970 hat er noch einige kleine Umbauten und Umlackierungen über sich ergehen lassen. Im Gegensatz zu den meisten anderen Sylt-Fahrzeugen war der T 22 stets werbefrei.

Heute, gut 80 Jahre später sind in ganz Deutschland noch immer eine Hand voll Schweineschnäuzchen als Museumsfahrzeuge unterwegs.

Das Modell

Exclusives Handarbeitsmodell in Kleinserie mit Kunststoff-Gehäuse und Metallfahrwerk im Maßstab 1:87

für die Spurweiten HOe 9 mm und HOm 12 mm

Limitierte Auflage

Das Modell ist eine exakte und genau maßstäbliche Nachbildung in filigraner und hochdetaillierter Ausführung.

Es ist das erste HO-Modell des populären Wismar-Busses mit dem 2,90 Meter breitem Wagenkasten bei einem Radstand von 3,50 Meter und einer Wagenkastenlänge von 10,10 Meter.

Beide Achsen des Wismar-Busses werden von einem Fünfpol-Motor mit schräg genutetem Anker und großer Schwungscheibe angetrieben.

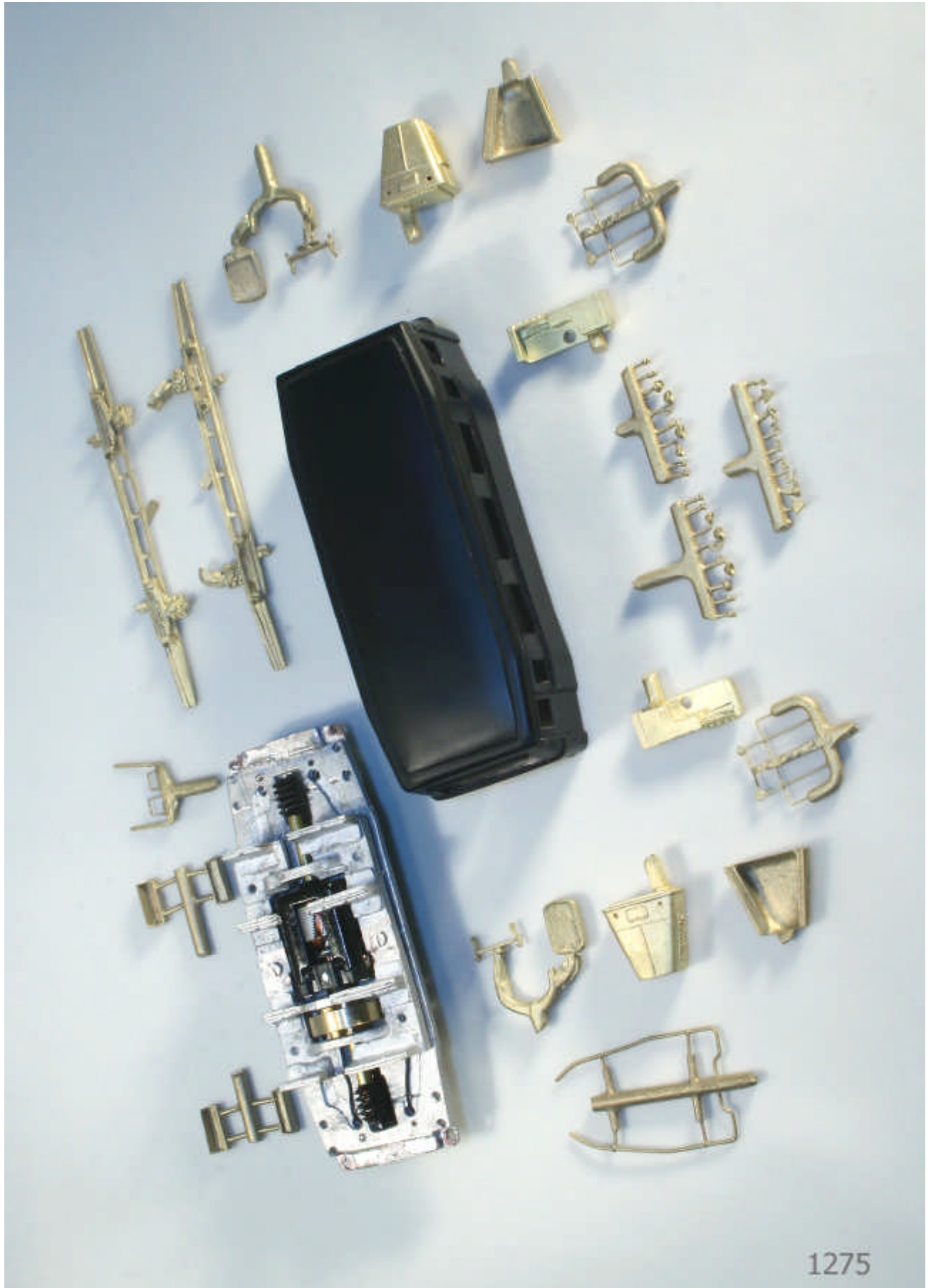
Länge über Stoßbügel 116 mm, Achsstand 40 mm, Wagenkastenbreite 33,2 mm, Gewicht 91 gr.

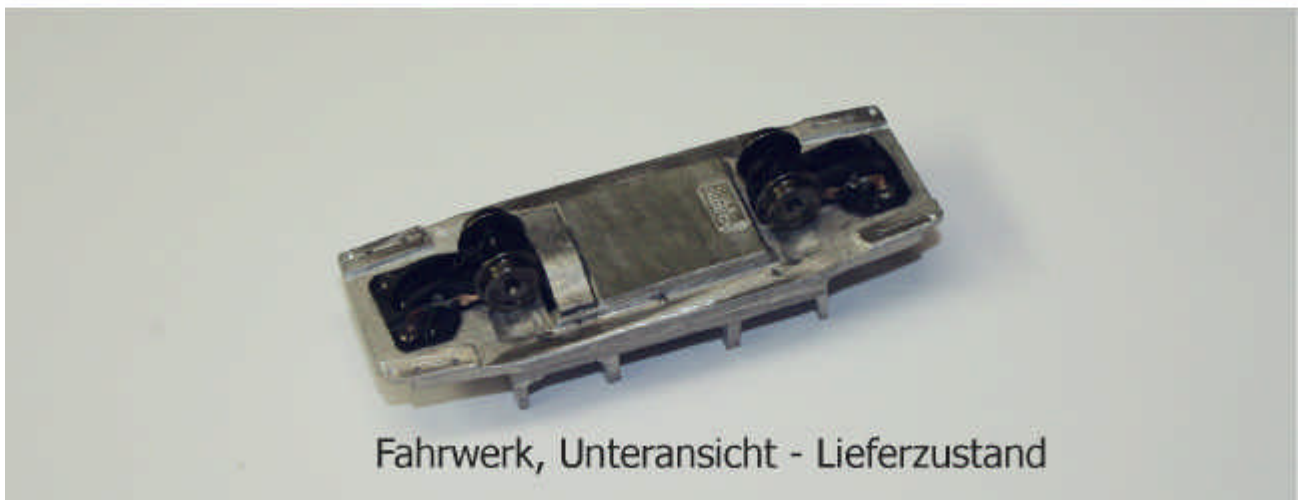
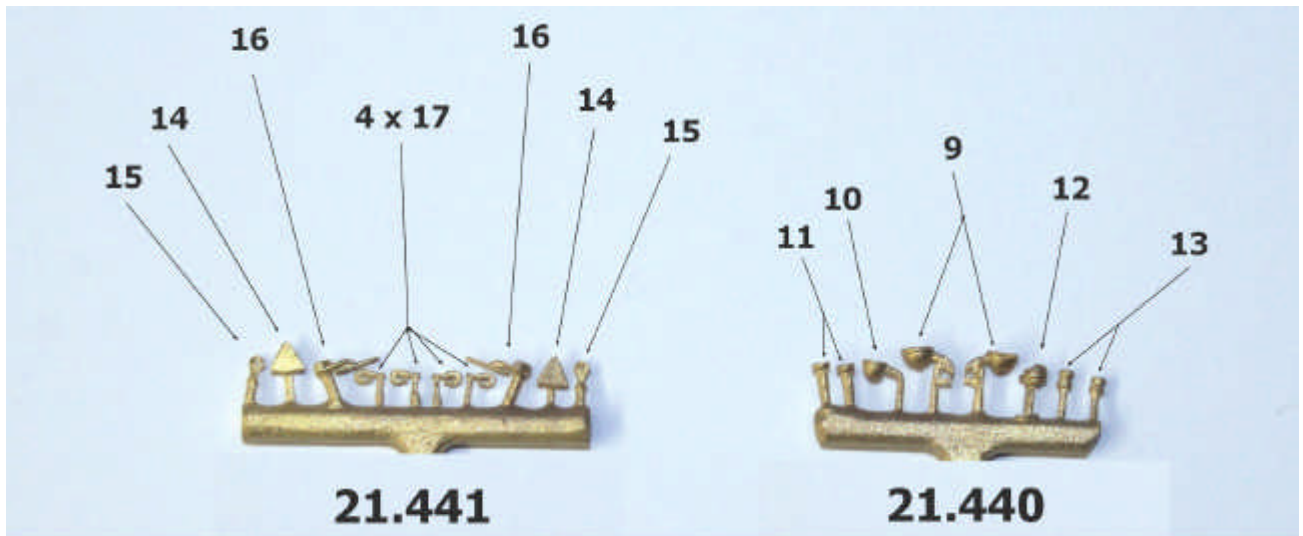
Kleinster befahrbarer Radius 180 mm;

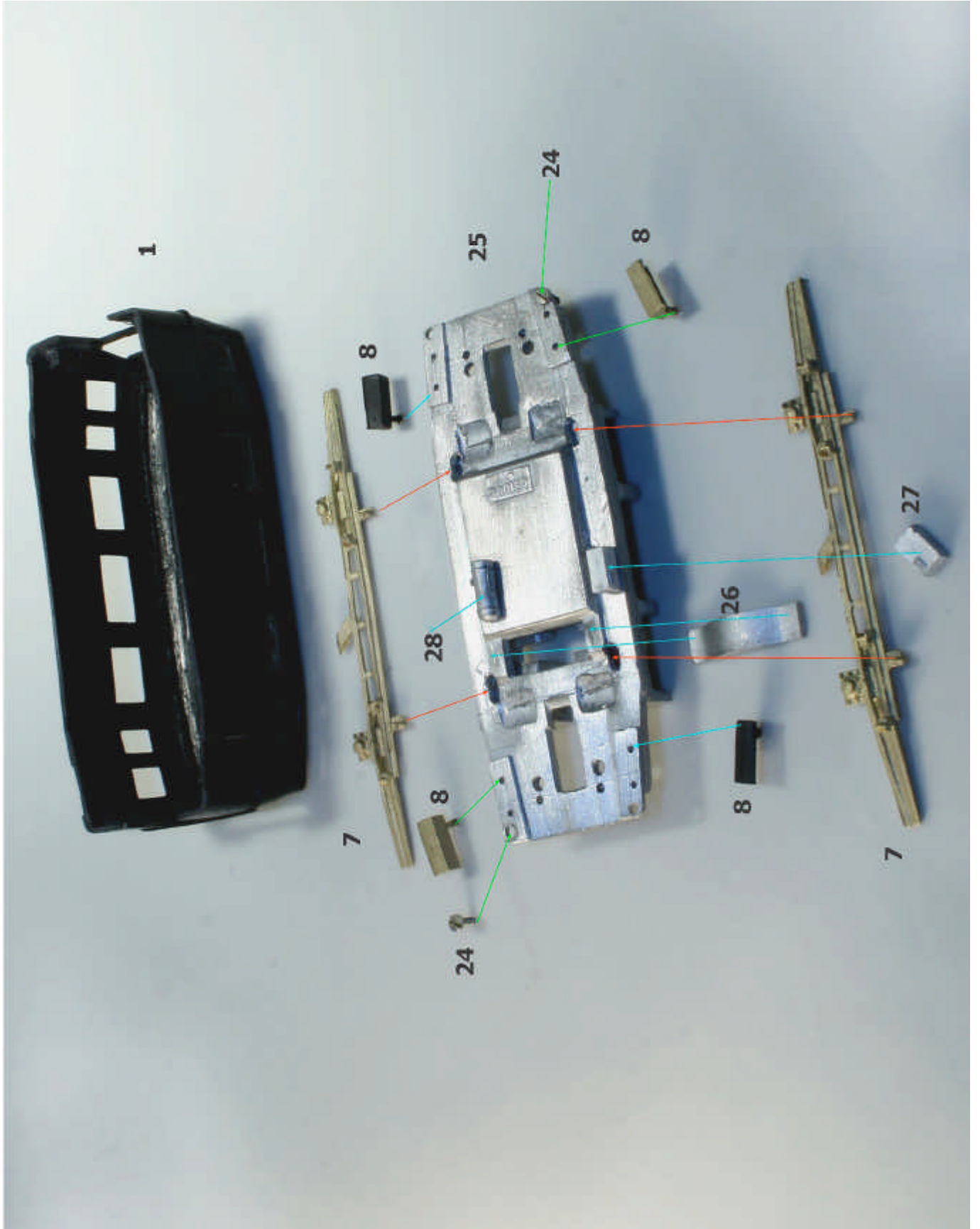
Alle Anbauteile aus Messing. Nachbildung der Inneneinrichtung. Raum für einen Decoder ist vorhanden.

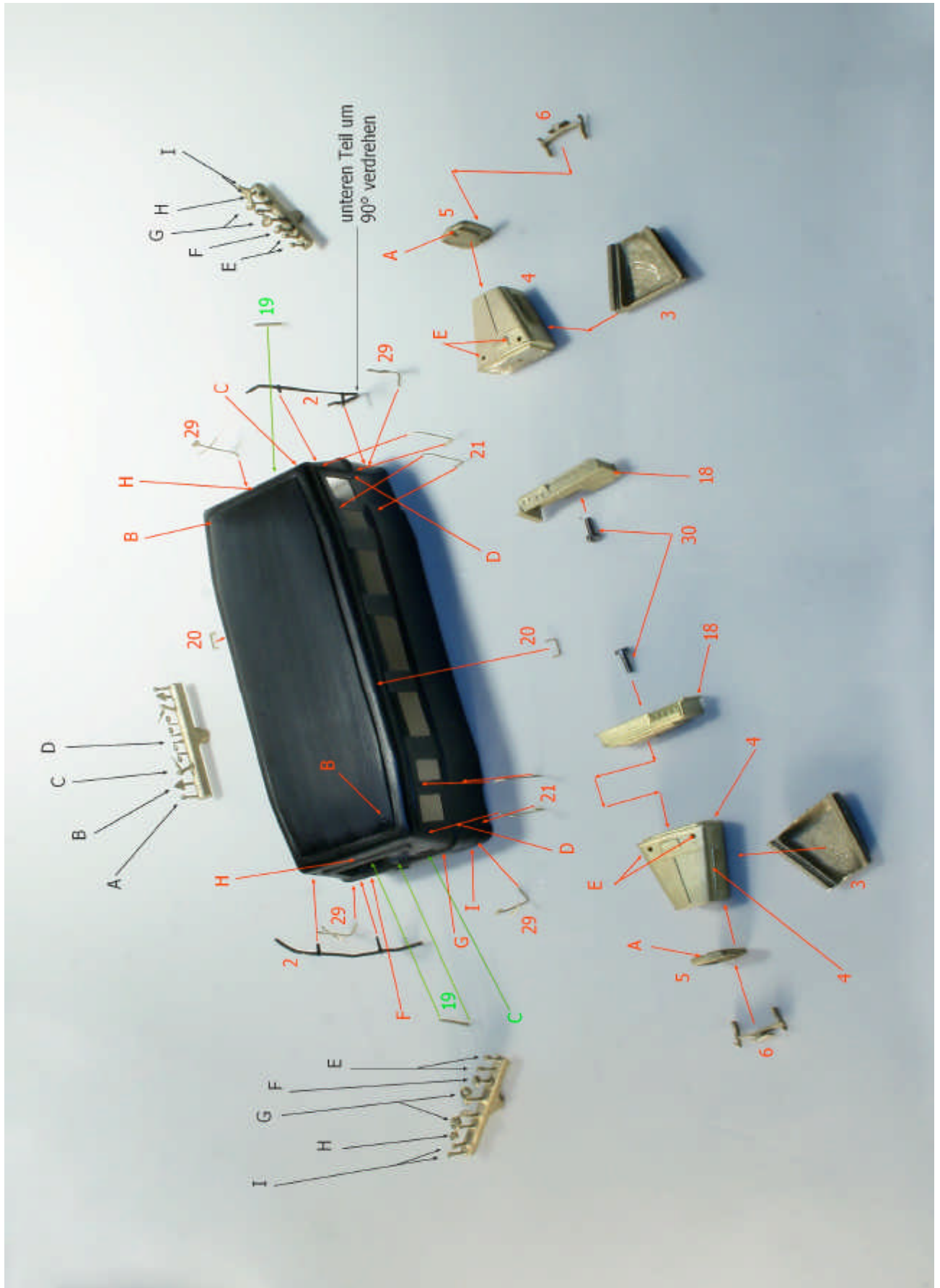
Detailgetreue Ausrüstung mit Zusatzlampen, Anhänger-Dreiecken, Außenspiegeln, Rücklichtern, Scheibenwischern, Rückstrahlern, Auspuff zum Dach u.v.m - entsprechend der auf Sylt gültigen Straßenbahn-Betriebsordnung.

Die Modellausführung entspricht dem Stand des Vorbilds von 1964 bis zur Einstellung der SVG am 31.12.1970.









Bauplan 1274 & 1276

