

Bauanleitung

Nwra 4501 – 4507 der S.K.G.L.B.



Foto: Sammlung August Zopf

Vorbild:

Nachdem bei der SKGLB bereits im Jahre 1929 sechs vierachsige Waggons aus den Beständen der ehemaligen k.u.k.-Heeresfeldbahn umgebaut wurden, folgten im Jahr darauf sieben weitere Waggons, die niedrige Bordwände und zusätzliche Steckungen erhielten. Diese Waggons wurden mit dem typischen SKGLB-Puffer ausgestattet, in der Kupplungshöhe an die anderen Waggons angepasst und bekamen die Bezeichnung Nwra 4501-4507.

Die genannten Wagen waren hauptsächlich für den Holztransport (Schnittholz) konzipiert. Es sind auch Bilder von Einsätzen ohne Rungen und auch ohne Seitenwände bekannt.

Das oben abgebildete Foto stammt aus dem Jahr 1930. Ursprünglich bestanden die Stirn- und Seitenwände aus zwei übereinanderliegenden Brettern. Ein Bild aus dem Jahr 1953 zeigt ebenfalls den Nwra 4507, zwar schon recht ramponiert, jedoch mit Bordwänden aus drei übereinanderliegenden Brettern. Daher lässt sich ein Umbau der Bordwände ungefähr auf Ende der 1930er, Anfang der 1940er eingrenzen. Diese „modernere“ Variante wurde auch für unser Modell gewählt. Die Waggons befanden sich zum Ende der Betriebszeit schon in sehr schlechtem Zustand und wurden alle verschrottet.

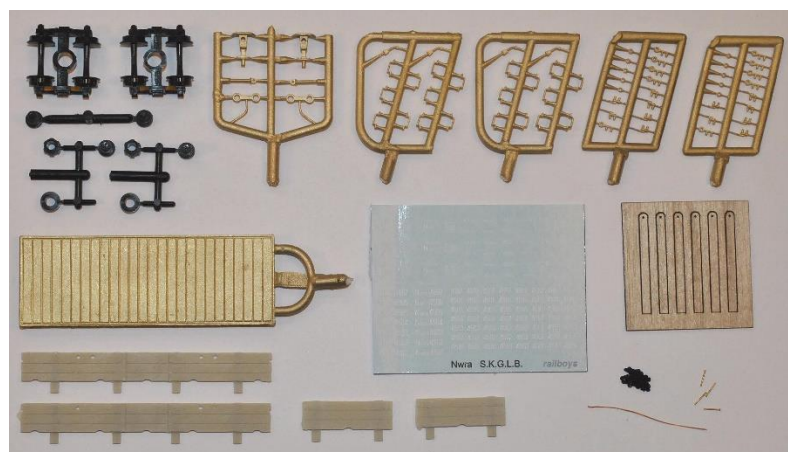
Weitere Vorbildfotos finden sich in den Büchern „Mythos Ischlerbahn – Band 3“, sowie in „Von Salzburg nach Bad Ischl“ aus dem Verlag Slezak auf den Seiten 152 und 153.

Modell:

Teilleiste:

- 2 Drehgestelle inkl. Befestigungszapfen und Beilagscheiben 0,4 mm dick (Kunststoff)
- 1 Plattform (Messing)
- 1 Gussbaum Kupplungsteile (Messing)
- 2 Gussbäume Rungenhalter (Messing)
- 2 Gussbäume Kleinteile (Messing)
- 1 Set Stirn-/Seitenwände (Resin)
- 1 Beschriftung (Decal)
- 1 Satz gelaserte Holzrungen
- Ca. 6 cm feingliedrige Kette
- 4 Stk. Messingnieten mit Schaftdurchmesser 0,4 mm
- 1 kurzes Stück dünner Draht zum Zusammenbinden der Rungenkette

Die Messingussteile sollte man mittels einer kleinen Trennscheibe vom Anguss trennen.



Drehgestelle:

Die Nachbildung der Bremsbacken (die Wagen waren ungebremst) wird mit einem Skalpell herausgeschnitten und die Achsen anschließend wieder eingesetzt.

Befestigungszapfen: Es werden die beiden verwendet, die auf dem länglichen Gussast hängen (am Bild links unter den Drehgestellen). Die Scheiben werden abgezwickelt und später zwischen Wagenboden und Drehgestell eingelegt. Die anderen schwarzen Kunststoffteile werden für dieses Modell nicht benötigt und landen in der Bastelkiste.

Der Befestigungszapfen wird am kleinsten Durchmesser um 0,8 mm gekürzt.

Untergestell:

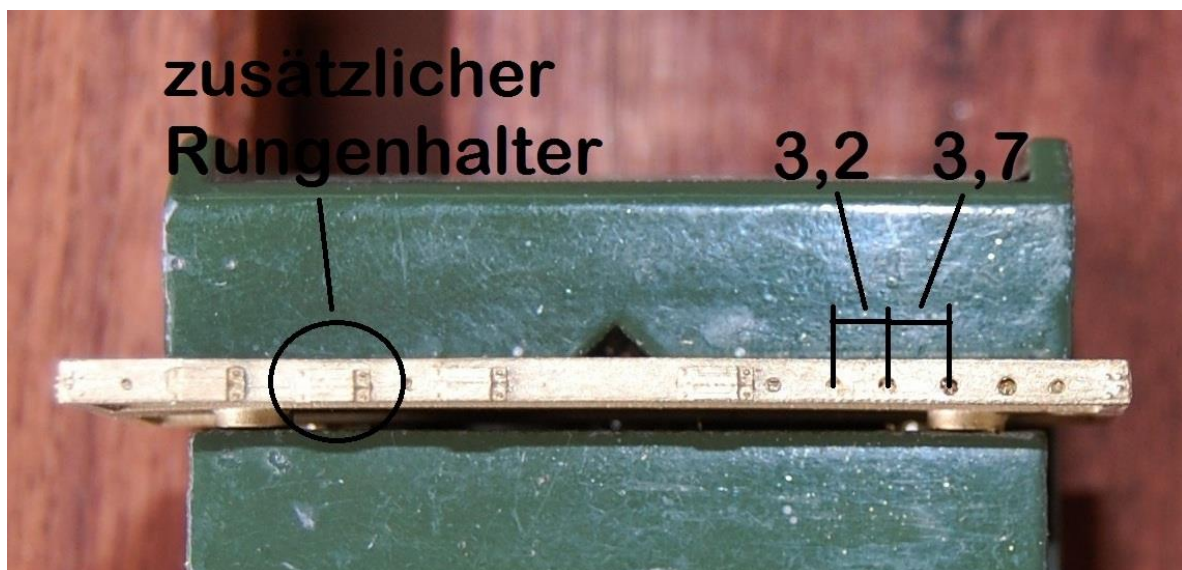
Das Untergestell wird vom Anguss befreit und dessen Reste (auch an der Unterseite) verschliffen. Herstellungsbedingt kann es sein, dass das Untergestell leicht nach unten durchhängt. Das lässt sich durch Anlegen eines Stahllineals prüfen. Gegebenenfalls muss man es händisch nachrichten (mit beiden Daumen in der Mitte nach oben biegen).

Die Bohrungen für die Kupplungen werden mit einem Bohrer \varnothing 0,9 mm um 1 mm tiefer ausgeführt. Alternativ kann auch der Befestigungszapfen am Puffer gekürzt werden.

Die Bohrungen der Zurrösen im Rahmen sollten mit einem Bohrer \varnothing 0,5 um 0,5 mm tiefer gebohrt werden; oder alternativ der Befestigungszapfen leicht gekürzt werden.

Der Nwra besaß im Gegensatz zum Kwa zusätzliche Steckungen. Dafür müssen am Untergestell des Modells acht zusätzliche Bohrungen für die weiteren Rungenhalter hergestellt werden (siehe Abbildung unten).

Mit einer Reißnadel wird die horizontale Mittellinie anhand der bestehenden Rungenhalter-Bohrungen gezogen. Von der innenliegenden Bohrung des äußersten Rungenhalters werden jeweils 3,7 mm zur Wagenmitte hin gemessen und angerissen. Der Abstand der Rungenhalter-Befestigungszapfen beträgt 3,2 mm. Nach dem Setzen zweier Körnerpunkte werden die Bohrungen zunächst mit einem \varnothing 0,5 mm-Bohrer vorgebohrt und anschließend mit \varnothing 0,9 mm-Durchmesser ca. 1 mm tief aufgebohrt. Als Kühlschmiermittel für Messing eignet sich ein Tropfen Petroleum hervorragend.



Die Rungenhalter werden genau im Übergang vom zylindrischen zum kegeligen Anguss abgetrennt. Der verbleibende Zapfen am Rungenhalter misst dann je nach Breite der Trennscheibe etwa 0,7 – 0,9 mm. Kürzer sollte er nicht sein! Probehaltbar wird er im Untergestell eingesetzt; wenn der Zapfen noch zu lange ist, wird er etwas abgeschliffen. Wenn alles passt, wird er mit einem Tropfen Superkleber (dünnflüssig) je Zapfen eingeklebt. Wenn alle Rungenhalter eingesetzt sind, kann man deren Außenflächen auf Gussgrate untersuchen und ggf. etwas abschleifen.

Nun werden die Zurrösen in die verbleibenden Bohrungen eingesetzt. Wer es ganz genau nimmt, kann diese brünieren und erst nach dem Lackiervorgang einkleben.

Der Puffer wird bei braunem Untergestell erst nach dem Lackieren eingesetzt.

Stirnwände:

Die Breite der Stirnwand wird kontrolliert, sie sollte ident mit jener des Wagenbodens sein. Vorhandene Gussgrate kann man mit ein paar Feilstrichen entfernen. Die angekörnten Bohrungen an der Innenseite werden mit einem 0,5 mm-Bohrer vorsichtig (händisch! – nicht mit der Bohrmaschine) durchstoßen. Auf der Innenseite wird der Verschluss mit der Öse eingesetzt. An der Außenseite wird in Fahrtrichtung links eine Bohrung für den Schlussignalhalter hergestellt und dieser eingesetzt.

Seitenwände:

Passprobe bei eingesetzten Stirnwänden durchführen, ob sich die Seitenwände problemlos in die Rungenhalter einsetzen lassen. Alle Wände sollten ohne Zwicken passen und lotrecht nach oben stehen; Ggf. Grate mit einer Nadelfeile oder einem Skalpell entfernen. Wenn alles passt, können die zwei Rungenhalter je Seitenwand aufgeklebt werden. Die Bohrungen für die Verschlussriegel werden mit einem Ø 0,5 mm-Bohrer händisch durchgebohrt.

Nun werden außen die Messingussteile mit den Verschlusshaken eingesetzt. Der Einbau der gesamten Bordwände erfolgt folgendermaßen: die beiden Stirnwände noch nicht ganz in die Rungenhalter einschieben. Dann die Seitenwände einsetzen und überprüfen, ob der Verschlussriegel mit den Ösen fluchtet. Wenn alles passt, werden alle Wände gleichzeitig mit leichtem Druck nach unten geschoben.

Farbgebung:

Anfangs war das Untergestell wie bei allen anderen Güterwagen der Bahn schwarz lackiert, im Laufe der 1930er oder 1940er-Jahre wurde es in der Farbe des Aufbaues rotbraun lackiert (RAL 8012). Die Innenseiten der Bordwände und die Holzstruktur am Wagenboden sollten graubraun, ähnlich verwittertem Holz, dargestellt werden. Eine Verschmutzung kann nicht schaden, insbesondere können die Metallbeschläge verrostet dargestellt werden.

Drehgestelle und Puffer: schwarz

Aufbau und Rungen: rotbraun (RAL 8012)

Die Kleinteile (Zurrösen, Verschlussriegel und -haken, Schlusssignalhalter) kann man, brünieren oder schwarz lackieren.

Rungenketten:

Die Messingnieten werden durch die Bohrung in der Runge (Kopf außen) gesteckt und an der Innenseite der Runge als Haken nach oben gebogen. Es soll ein Überstand nach oben von etwa 1 mm verbleiben; der Rest wird abgewickelt.

Nun werden die Rungenketten zugeschnitten: es werden je 2 gleich lange Teile benötigt. Die längeren Kettenabschnitte sollten um 6 – 10 Kettenglieder länger sein-dieser Abschnitt hängt dann in Wagenmitte senkrecht nach unten. Die beiden Kettenteile werden (kurze Kette an deren Ende – längere Kette am 6.-10. Kettenglied-je nach Geschmack) mit einem Stückchen dünnen Draht verknüpft, und dieser mit einer Nadelspitze Superkleber fixiert. Anschließend wird die Kette an den Rungen fixiert.

Beschriftung:

Die Beschriftung liegt als Decal bei – die Anordnung geht aus dem Vorbildfoto auf Seite 1 hervor. Das nachfolgende Modellfoto (Achtung: hier sind noch keine Verschlussriegel und Signalhalter eingesetzt) zeigt die vereinfachte Beschriftungsvariante aus den 1940er/1950er-Jahren. Die Nummerierung der Rungen (1 bis 4) und Seitenwände wurde offenbar nur kurzfristig zu Beginn der 1930er-Jahre praktiziert und ist daher bei den Decals nicht nachvollzogen worden.



Viel Spaß beim Bauen und viel Freude mit dem fertigen Modell wünschen die