

HFB Personen-/Lazarettwagen - Bausatz Montageanleitung

1. Allgemeines zum Vorbild

Am Ende des ersten Weltkrieges wurden bei den Kaiserlichen Heeresfeldbahnen erstmals geschlossene Wagen zur Personenbeförderung in größeren Stückzahlen eingeführt. Görlitz baute im Jahre 1918 die ersten kombinierten Sanitäts- und Personenwagen und lieferte später noch weitere 120 Stück.



Neben anderen Herstellern war auch die Waggon- & Maschinenfabrik AG Bautzen am Bau beteiligt. Die 7,33 m langen Wagen wogen 5,25 t und boten 22 Sitzplätze. Die Stirnwände ließen sich zum Verladen der Krankentragen vollständig aufklappen. Durch Umbau der Einrichtung konnte Platz für 8 Tragen geschaffen werden. Diese waren in einem unter dem Fahrzeugboden angebrachten Kasten verstaut. Die für die damalige Zeit komfortablen Wagen waren mit einem Ofen und einer provisorischen Toilette ausgestattet. Drei dieser Wagen sind in Deinste, einer in Oekoven (links), einer in Farven erhalten. Bei zwei der Deinster Wagen lassen sich die Stirnwände noch komplett öffnen.

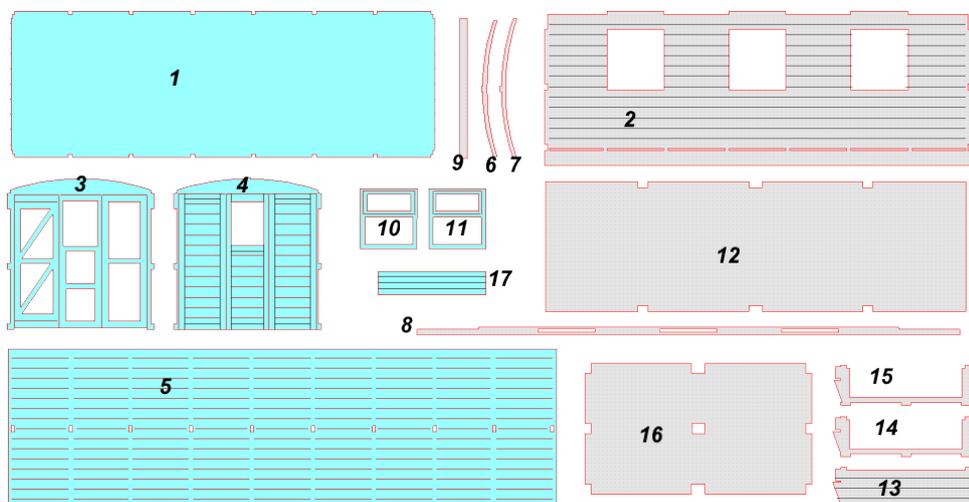
Die beiden Werksfotos der Bombardier Transportation zeigen die Görlitzer HFB-Lazarett/Personenwagen Nr. 332 als Personenwagen, die Nr. 1 als Lazarettwagen.



In der Rolle als Personenwagen liegen die Tragen in den Staukästen, der Schild zwischen zweiten und drittem Fenster zeigt die wagenfarbene Rückseite. Bei Verwendung als Lazarettwagen wird dieser Schild umgedreht und zeigt das Rote Kreuz auf kreisrundem weißem Grund.

2. Aufbau des Wagenkastens, Daches und Rahmens

Der Bausatz besteht aus folgenden Bestandteilen bzw. Baugruppen, die in der folgenden Abbildung skizziert sind:



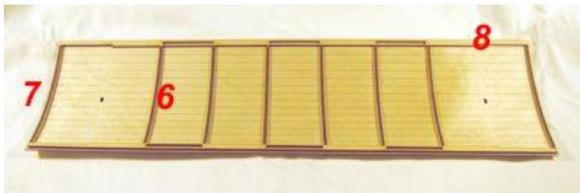
■ Materialstärke 1,5 mm
■ Materialstärke 3 mm

Die meisten der ausgelagerten Teile, insbesondere die Kleinteile werden bei Lieferung noch an kleinen Stegen in der Ausgangsplatte gehalten. Zum Austrennen dieser Teile verwenden Sie ein scharfes Werkzeug, z.B. Cuttermesser. Ein einfaches Herausbrechen per Hand birgt die Gefahr einer Beschädigung oder gar Zerstörung dieser und ist daher nicht zu empfehlen. Für den Zusammenbau halten Sie Schleifpapier, Winkel, Klammern und geeignete Klebstoffe (Sekundenkleber, wasserfester Holzleim) bereit. Spezialwerkzeug ist nicht erforderlich.

Bevor es an den Zusammenbau geht, ist es ratsam, die später zu lackierenden Flächen vorher in einem entsprechenden Farbton zu beizen oder dünn vorzustreichen (ggf. Airbrush)

2.1. Das Dach

Das Dach (5) besteht gewissermaßen aus einem Lattenverbund, dessen Einzelbretter an einigen Stellen durch Stege zusammengehalten werden. Entlang der Mitte befinden sich kleine rechteckige Durchbrüche, in welche die Nasen der einzuklebenden Dachspanten (6) (7) „einrasten“. Dabei bleiben die beiden vorletzten Positionen frei, diese sind für die Stirnwände (3+4) bestimmt. Um das Dach während des Aushärtens des Klebers über die Spanten zu „spannen“, verwenden Sie Klammern.

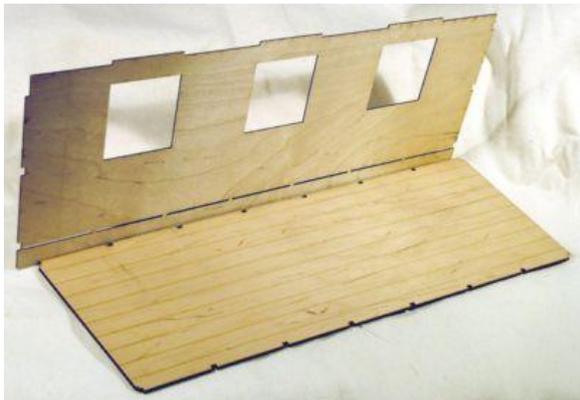


Anschließend werden längs die Leisten (8) aufgeklebt

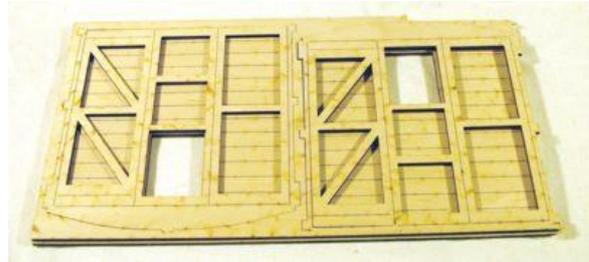
2.2. Der Wagenkasten

Zunächst müssen Sie sich entscheiden, ob die Fenster öffnend gebaut werden sollen. Entsprechend sind die inneren Rahmen der Oberlichter vorsichtigst an ihren Haltestegen herauszutrennen, anderenfalls sollte der Spalt wieder mit etwas Klebstoff „gefüllt“ werden um ein versehentliches Herausbrechen zu vermeiden.

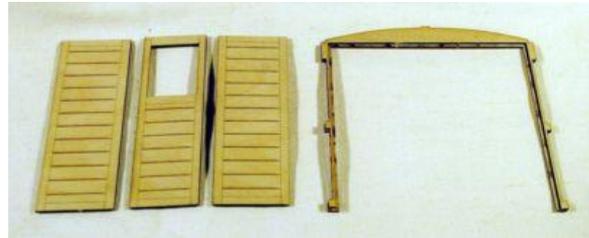
Als Erstes können die äußeren Fensterrahmen (11) eingesetzt werden. Dazu legen Sie die Seitenwände auf eine planebene Unterlage und beschweren diese insbesondere im Bereich um die Fenster. Dann wird das äußere Fenster (11) (im Gegensatz zu Fensterelement 10 hat es ein kleineres Oberfenster) ebenso plan und bündig eingeklebt. Danach wird die Fußbodenplatte (1) in die Seitenwände (2) gesteckt und eingeklebt.



Achten Sie dabei auf exakt rechte Winkel und Parallelität der Seitenwände. Ansonsten kann es später beim Einsetzen der filigranen Türrahmen und der Türelemente aufgrund von Spannungen zu Problemen kommen. Klemmende Türen oder gar ein Bruch der Türrahmen könnten die Folge sein.



Die Teile (3) und (4) der Stirnseiten werden komplett übereinander gelegt und miteinander verklebt. Es ist sinnvoll, zu diesem Zweck die Teile der Stirnseiten (Innenseite und Außenseite) noch nicht aus der Ausgangsplatte herauszutrennen.



Mit Hilfe dünner Stecknadeln lassen sie sich anhand der äußeren Konturen (äußere Laserschnitte der Türrahmen) exakt übereinander positionieren. Für das flächige Verkleben eignet sich dünnflüssiger Sekundenkleber, der aufgrund der Kapillarwirkung gut zwischen die Schichten läuft. Sollen die Türen später zu öffnen sein, müssen Sie aufpassen, dass dabei kein Klebstoff in die Türspalte gelangt. Erst anschließend werden die Stirnwände und bei Bedarf die einzelnen Türelemente herausgetrennt.



Die Türrahmen werden nun stirnseitig in den Wagenkasten eingeklebt. Wenn Sie nun die oberen Zinken der Seitenwände (2) innen noch etwas anschrägen, sollte sich das Dach passgenau aufsetzen lassen.

2.3. Bodengruppe

Soll der Wagen ohne Staukästen gebaut werden, reduziert sich die Montage auf das flächige Aufkleben der unteren Bodenplatte (12) und das stirnseitige Anbringen der unter der Fußbodenkante befindlichen Leisten (9), sofern keine anderweitigen Profile für den Rahmen zum Einsatz kommen sollen.

Sollen die Staukästen jedoch zum Einsatz kommen, so ist diese Baugruppe zunächst zu erstellen.



Dazu dienen 3 verschiedenartige Spanten (13, 14, 15), die wie in der folgenden Abbildung in Sandwichbauweise zusammen verklebt und in die Grundplatte (12) eingesetzt werden. Darauf kommt dann die Bodenplatte (16) des Staukastens. Achten Sie beim Einkleben der Spantenpakete wieder auf Rechtwinkligkeit.

Die unteren Seitenklappen (17) sollten sich nun exakt zwischen die Spantenpakete einsetzen lassen, ggf. sind kleinere Passarbeiten noch notwendig. Anschließend kann die gesamte Bodengruppe flächig mit der Fußbodenplatte (1) des Wagenkastens und mit den "Überhängen" der Seitenwände (Rahmenimitation) verklebt werden, ebenso werden die unteren Leisten (9) stirnseitig angesetzt.

Hinweis: Wer den Wagenkasten auf einen Metallrahmen aufbauen möchte, kann die Leisten (9) durch entsprechende Profile ersetzen. Ebenso kann unterhalb der Fußbodenplatte überstehende Bereich der Seitenwände abgetrennt und stattdessen durch "richtige" Rahmenlängsträger ersetzt werden. Entsprechende Aussparungen für ein 15 x 10 x 1,5 U-Profil sind in den Spanten des Staukastens bereits vorgesehen.



Damit ist die Montage des Bausatzes weitestgehend abgeschlossen. Es folgt nun individuelle Gestaltung und Detaillierung mit den beim Vorbild reichhaltig vorhandenen Profilen, Scharnieren, Beschlägen,... bis hin zu Dachlüfter, Inneneinrichtung und Farbgebung. Diese Arbeiten sind dem geneigten Bastler je nach Anspruch und gewünschter Funktionsfähigkeit selbst überlassen. Die Varianten und

vielfältigen Möglichkeiten würden den Rahmen dieser Montageanleitung sprengen.

Was den Umfang des Laserbausatzes betrifft, fehlt an dieser Stelle nur noch das Einkleben der inneren Fensterrahmen (10). Jedoch sollte das vorher notwendige Verglasen der Fenster und Türen nicht vor Abschluss der Farbgebung erfolgen.

Als Unterwagen können die rechteckigen Wagengestelle aus dem LGB-Feldbahnprogramm Verwendung finden. Diese haben zwar kein 100%iges vorbildgetreues Aussehen, dafür aber schon mal bezüglich der Hauptabmessungen fast perfekte Dimensionen.

Vorbildgetreue Unterwagen sind als separater Bausatz erhältlich.

3. Finish

Was noch fehlt ist das farbliche Finish, weitere Detaillierung bei Bedarf (z.B. Inneneinrichtung, Dachschorstein, Handläufe (deren Positionen schon mittels Gravur markiert sind),...), der Trägerrahmen sowie natürlich die Unterwagen, die diesen Wagenkasten eigentlich erst zu einem rollfähigen Modell werden lassen.

