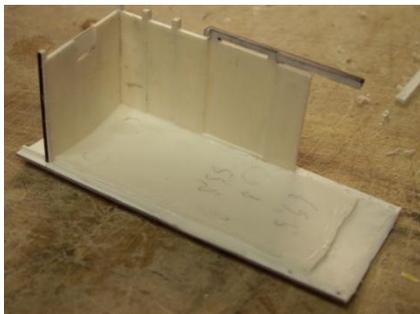


Der SLB Ds 452 entsteht (vormals ÖBB Gwd 10011)

Bei Auslieferung der aktuellen SLB-Wagen war eine erfreulich hohe Qualität in der Herstellung und Bedruckung festzustellen. Umso bedauerlicher, dass der Ds 452 in einer nicht vorbildgerechten Form ausgeliefert wurde. Dazu müsste der Wagen zwei Bühnen besitzen und einen deutlich kürzeren Kastenaufbau. Vor der Übernahme der Pinzgauer Lokalbahn war der jetzt als Ds 452 bezeichnete Wagen der Gwd 10011.

Vorbild der Liliput-Form ist wohl der Gw 10 250. Dieser ist aber an sich schon länger und mit dem einfachen Anfügen einer zweiten Bremserbühne würden die Proportionen noch mehr verzerrt. Der eigentliche Vorbildwagen entstammt einer Serie von mehreren gedeckten Güterwagen (ÖBB Gwd 10000 – 10014).

Für den Aufbau reicht ein einziges Modell. Zunächst ist das Fahrzeug in seine Einzelteile zu zerlegen. Hat man den Aufbau von den Rastnasen abgehoben, kann man bereits daran gehen, das Dach abzutrennen. Dabei kann die Stirnwand mit den Seitenstreben an der Bremserbühne am Dach verbleiben. Die beiden Seitenwände und die Stirnwand an der Seite ohne Bremserbühne sind vom Dach zu trennen.



Dazu bedarf es eines senkrechten Schnittes in das Dach hinein an der Innenseite der abzutrennenden Wandteile und seitlicher Schnitte, um die Seitenwände vom Dach trennen zu können. Nimmt beim Ablösen der Stirnwand (ohne Bremserbühne) das Dach Schaden, ist dies leicht zu verschmerzen, weil dieser Teil des Daches ohnehin nicht mehr gebraucht wird. Das Dach wird – wenn die Seitenwände entfernt sind, auf 69 mm Länge verkürzt. Dann ist noch das Material des Daches auf der eingekürzten Seite auf die Stärke der Seite mit der Bremserbühne zu vermindern, und zwar auf eine Länge von ca. 7 mm.

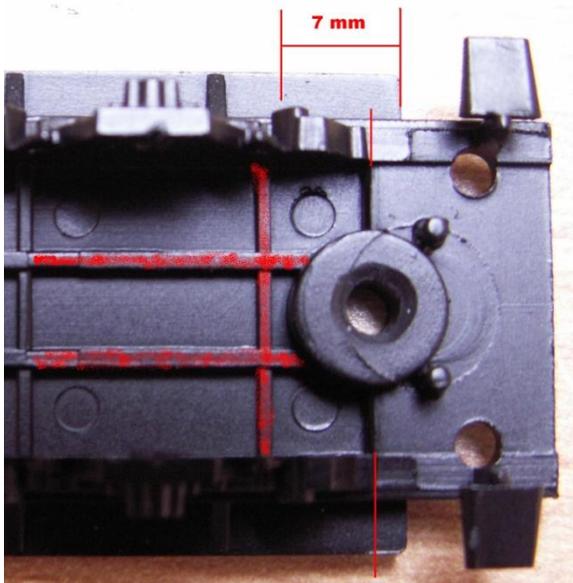
Die Eckstreben des Wagenkastens sollten nicht von den Stirnseiten abgetrennt werden. Sind die Seitenwände und das Dach getrennt, werden von den Seitenwänden jeweils ein Feld mit zugehöriger Strebe abgeschnitten – links und rechts der Türe also je zwei Felder.

Nun wird von den zerlegten Seitenwänden jedes Bretterfeld um 2,3 mm schmaler gemacht – auch die beiden Felder links und rechts der Schiebetüren. Im Bild ein Vergleich zwischen alter (unten) und



neuer
(oben)

Seitenwand. Danach kann man bereits wieder mit dem Zusammenbau beginnen.



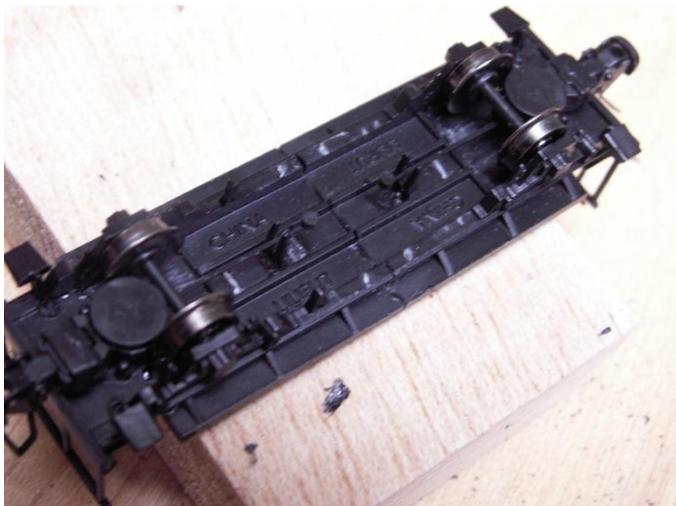
Der Umbau des Untergestells ist dagegen vergleichsweise aufwändig. Auch sind zwei Untergestelle dafür erforderlich. Deren Reste sind aber leicht in einen Gw/s 10042 ff. zu verwandeln. Nach dem Zerlegen in seine Einzelteile werden die Auftritte für die Schiebetüren direkt am Rahmen abgeschnitten. Danach erfolgt ein feiner Querschnitt genau durch den mittleren Querträger (siehe

Anleitung Gw/s 10042 ff.). Die beiden Hälften mit den Bremserbühnennachbildungen werden für dieses Modell weiter verwendet.

Da der Aufbau nun aber 14 mm kürzer ist, muss die oberhalb der Seitenträger mitgespritzte Bodenplatte ebenfalls von der Bremserbühne her um ca. 7 mm abgenommen werden, damit das verkürzte Gehäuse anschließend wieder darüber passt. **Hier aber bitte entsprechende Versuche mit dem Aufbau und den beiden Untergestellhälften vornehmen!**

Nach dem Abfräsen der Bodenplatte sollte man die beiden Seitenträger jeweils unmittelbar nach der Federaufhängung Ri Bremserbühne abtrennen. Die im Bild rot markierten Träger sollten mit einem Schaber entfernt werden. Nun die Bremserbühne mit dem Zapfen für die Kupplungsaufnahme durch entsprechendes Einkürzen der Seitenträger so einpassen, dass das Spritzteil mit dem Bühnengeländer kurz vor der abgefrästen Bodenplatte endet.

Passt der Aufbau über die zurecht gefräste Bodenplatte, können die beiden Fahrgestellhälften miteinander verklebt werden, ebenso wie die eingepassten Bremserbühnen mit den Kupplungszapfen und das Blechgewicht. Wer mag, kann die Gabel für die Kupplungsrückstellung ebenfalls abtrennen und versetzen. Die Auftritte für die Schiebetüren sollten erst angeklebt werden, wenn das Gehäuse wieder an seinem Platz ist.



Nach dem Aushärten des Klebers kann das neue Untergestell wieder mit Radsätzen und Kupplungen sowie dem Bühnengeländer komplettiert werden. Dabei ist zu beachten, dass der Zapfen durch die Kupplung etwas gekürzt werden muss und evt. an den Seiten von Kupplung und Führungszapfen etwas abgenommen werden muss, weil sonst der Radsatz an Kupplung und Zapfen schleifen könnte. Mein Untergestell präsentierte sich nach dem Umbau wie auf nebenstehendem Bild.

Hier noch einmal der Vergleich des umgebauten Wagens mit einem Wagen direkt aus den Formen von Liliput-Bachmann:



Die Reste dieses Umbaus können wie gesagt für einen Gw/s 10042 ff. verwendet werden – so lässt sich wenigstens noch etwas aus den Umbauten machen. Hier noch einmal zwei Ansichten des Ergebnisses



dieser Bastelei. Da es den SLB Ds 452 darstellen soll, ist es bereits in der für diesen Wagen von der SLB vorgesehenen Lackierung gehalten. Wer beim Sezieren der Ursprungsfahrzeuge sauber gearbeitet hat und sich nicht an verrutschten und unvollständigen Beschriftungen stört, kann bei diesem Umbau fast auf Malerarbeiten verzichten. Lediglich ein paar Pinselstriche aluminiumfarben im Dachbereich und schwarz im Bereich der Wagenspanten und der Laufbahn für die Türe sind dann erforderlich.

Diese Fahrzeuge waren aber auch in brauner und im Pinzgau mit grüner Lackierung unterwegs. Die Beschriftung müsste dann der jeweils gewählten Vorbildsituation angepasst und entweder selbst oder z. B. von der Fa. Schefczyk angefertigt werden. Weitere Informationen, insbesondere zu den Einsatzorten findet man im Buch „Schmalspurig durch Österreich“. Die Zeichnung auf Seite 265 unten diente als wesentliche Hilfe bei der Umsetzung des Umbaus. Am Ende auch dieser Bauanleitung steht wie immer der Satz:

Viel Spaß beim Nachbau, aber: keine Gewähr für den Erfolg! Bei Unklarheiten einfach über unsere Email-Adresse oder bei einem unserer Mitglieder nachfragen.