

Inleiding; lezen en werken met de bouwbeschrijving:

Deze bouwbeschrijving bestaat uit drie delen: deze tekst, de bijbehorende tekeningen en de "algemene bouwbeschrijving messing modellen".

Lees deze goed door, ook als u al vaker wat van onze modellen heeft gebouwd. Er staan nieuwe tips en adviezen bij en ook is de constructie laatste jaren vereenvoudigd.

Kijk goed naar uw gewenste uitvoering en kijk op de aanzicht tekeningen / foto's voor de juiste plaats van handgrepen enz. Noteer te maken gaatjes en andere aandachtspunten voor uw versie op de bouwbeschrijving!

Het voorbeeld van dit model

De eerste tien bagagewagens van dit type werden in 1909 in dienst gesteld voor inzet in de internationale sneltreinen. Daarbij konden ze gekoppeld worden aan de vierassige rijtuigen met vouwbalgen, de doorgangswagens. Pas enkele jaren later liet de SS vierassige bagagewagens met vouwbalgen bouwen en werden deze wagens uit de belangrijkste D-trein diensten gehaald. Ze bleven echter geschikt voor buitenlands verkeer en werden hierbij ook vaak ingezet.

Het meest werden ze echter gebruikt voor de binnenlandse sneltreinen met drie- en vierassig coupe materieel. Nadat NS nieuwe stalen bagagewagens liet bouwen in de jaren '30 zakte deze drieassers wat meer af naar o.a. stoptreinen maar ze bleven ook onmisbaar voor vele treinen met vierassig materieel. Eind jaren '30 werden ze praktisch in alle treinsoorten wel gebruikt. Zo reden ze ook in lokaalreinen bestaande uit o.a. oud NCS materieel. Door de omvang van de serie kon men ze bij praktisch overal wel aantreffen.

De hoge uitkijk kast was niet langer noodzakelijk voor de treindienst door het wijzigen van voorschriften in de jaren '30 en na 1935 werd daarom, als een grote herstelling hieraan nodig was, soms de hele hoge kast verwijderd. Daarbij moest dan ook het interieur worden verbouwd. Dit gebeurde in ieder geval bij D 4036 (Dg 3918), D 4055 (Dg 3932), D 4088 (in 1945 naar Roemenie, in 2004 naar spoorwegmuseum), D 4098 (Dg 3969).

In 1948 werd als proef NS D 4094 (later Dg 3966) verbouwd waarbij de hoge kast en de zijkasten werden verwijderd. De wand tussen de roldeuren werd vrijwel geheel opnieuw opgebouwd, net als het interieur. De ombouw was vrij ingrijpend maar is uiteindelijk bij minstens 3 wagens uitgevoerd waaronder D 4078 (Dg 3953).

Een andere meer eenvoudige wijze om de levensduur van de slijtage gevoelige hoge- en zijuitkijken te verlengen was het bekleden met plaatijzer na 1935. Soms werd het hondenhok verwijderd dat al jaren niet meer gebruikt werd en werd de deur hiervan

dichtgemaakt. Uiteindelijk bepaalde de toestand van de wagen bij binnenkomst in de werkplaats min of meer wat er mee ging gebeuren. Men wilde met zo min mogelijk kosten de wagens op de baan houden. Midden 1951 werd een deel van deze wagens aangewezen voor dienst in goederentreinen. Daartoe werden ze vernummerd en van een kolenkachel voorzien. Goederentreinen hadden immers geen doorgaande stoomleiding waardoor de aanwezige stoomverwarming niet langer bruikbaar was. De steunen naast de kopdeur kwamen tegelijk ook te vervallen, net als de overloopplaat van de kopdeuren.

De wagens D4001-4061 kregen bij deze aanpassing de nieuwe nummers Dg 3901-3940. In februari 1952 werd besloten ook de resterende wagens aan te wijzen voor goederendiensten als NS Dg 3941-3969. Door oorlogsomstandigheden, ongevallen enz. waren na de oorlog 29 exemplaren verdwenen.

Na 1956 vervielen de gastanks omdat NS stopte met gebruik van gasverlichting. Voortaan gebruikte men in de wagen alleen nog losse batterijlampen.

Nummering:

Staatsspoor:	NS na 1924	Bouwjaar
SS 401-410	D 4001-4010	1909
SS 411-420	D 4011-4020	1910
SS 421-440	D 4021-4040	1912
SS 441-488	D 4041-4088	1914
SS 489-498	D 4089-4098	1915

De eerste 10 wagens werden geleverd met gasgloeilicht en hadden de roldeur aan beide zijde op ca. 750mm vanaf de hoek (niet uit deze set te bouwen). Bij de overige wagens werd dit ca 1500mm. Deze kregen alle bij levering persgas verlichting.

Afvoer:

Rond 1955 gingen de meeste wagens buiten dienst na de instroom van de nieuwe stalen Dg bagagewagens. In 1957 waren de volgende wagens nog in dienst, alle voor goederentreinen:
'307, '21, '27, '29, '32, '35, '39, '41, '42, '45, '53, '54, '56, '58, '63, '69. De meeste hiervan werden in 1958 afgevoerd. De laatste 3 wagens waren D 3950 (1962 niet verbouwd), 3953 (1960, was omgebouwd zonder huisje en uitkijken) en 3969 (1960, zonder hoge kast).

Wijzigingen:

- 1922: Laag gelegen luchtslangen
Lage sluitseinijsers volgens RIC
- 1923: Lijnogen op dak vervallen, handgreep op dak
hoge uitkijk verval
- 1926: Trap met handgrepen op kop en overloopplank
aan dak vervallen
- 1930: Aanbrengen extra haak voor roldeursluiting
- 1945: Lange treeplanken vervallen na revisie
- 1951: Aanbrengen kolenkachel, bij vrijwel alle wagens
de kopdeuren vastzetten. Daarbij vervielen de
steuntjes naast de deur, de overloopplaat en de
deurkruk.
- 1956: Gastanks verwijderd na revisies

Onderdelenlijst:

1x	Etsplaat
1x	Messing draad 1,5mm, ca 3cm
6x	Schroefjes M 1.6 en kleine messing moeren
1x	Messing gietdelen (T ventilator enz.)
3x	Messing persgas ventilator
2x	kunststof gastank ca. 23mm lang
2x	28cm messing U profiel 1x0,6mm
1x	25cm messing draad 0,5mm
6x	Gegoten messing aspot SS
3x	Schijfwiel NEM profiel
1x	Opschriftenset
1x	Kortkoppelingsveertje
4x	Verende messing stangenbuffers
1x	Stukje transparant plastic voor beglazing
1x	Bouwbeschrijving

U kunt de meegeleverde wielen met NEM profiel kosteloos inruilen tegen RP25 wielen. Houd er rekening mee dat uw model daarmee op wat oudere fabrieksrail ontsporing gevoeliger kan zijn.

Bouw van het model:

Kies eerst welke versie u wilt opbouwen. Op de omslag staat bovenaan de SS versie, daaronder de NS versie tussen 1924 en ca 1935 voordat de treeplanken werden ingekort. Afhankelijk van de uitvoering boort u eerst de gaatjes vanaf de achterzijde door die voor uw versie nodig zijn. Dit staat op één van de bijgesloten tekeningen aangegeven.

Markeren aandachtspunten:

We raden aan om in de tekst met een gele marker de zaken aan te strepen die van belang zijn bij de eindmontage. Dit maakt de afbouw straks wat makkelijker en u voorkomt dat u belangrijke punten mist

Bouw de wanden eerst op als plat onderdeel, compleet met alle profielen, handgrepen enz. erop, uitgezonderd de hoekhandgrepen en handgrepen naar het dak (als u de trap aanbrengt). De complete wand word vervolgens in het dak geplaatst en vastgezet.

Bouwvolgorde:

Zie de tekeningen voor de plaatsing van de verschillende onderdelen. De nummers tussen haakjes in de bouwbeschrijving hieronder komen overeen met de tekeningen.

Diverse onderdelen komen in de meeste van onze bouwsets terug en deze zijn dan ook verwerkt in het hoofdstuk "algemene bouwbeschrijving messing bouwsets". Daar staan ook algemene technieken beschreven over solderen, schilderen enz.

Bouw onderstel:

Als eerste de klinknagels van binnenuit indrukken bij de bufferplaatjes op bufferbalken of naar keus losse geëtste exemplaren gebruiken (zie algemene bouwbeschrijving voor indrukken klinknagels)

Bouw het onderstel vervolgens op zoals op tekening beschreven.

Bouw wagenbak:

Vooraf eventuele extra gaatjes doorboren voor uw versie, zie hiervoor de tekening op pagina 8.

Daarna eerst de klinknagels van binnenuit indrukken (zie algemene bouwbeschrijving) bij de wanden en roldeuren.

20. Messing U profielen aanbrengen op zijwanden, zie algemene bouwbeschrijving. Deze zijn 2,5mm langer dan de onderkant van de wand. Zorg ervoor dat ze bovenaan niet voorbij de wand steken want dan sluit het dak niet goed aan.

21. Buikje aanbrengen:

- Aan de binnenzijde zijn 3 gaatjes gemaakt om in te drukken. Dit zijn geen klinknagels maar haakjes voor de koersborden. Deze pas indrukken nadat e.e.a. klaar is om te gaan plaatsen (na het schuren).
- Als eerste de zijwand onderaan iets rond buigen
- De kopkanten haaks naar voren omzetten en de naad solderen
- Eventueel ronding iets glad schuren
- **21a.** Handgrepen op hoeken aanbrengen. Bij korte treeplanken waren deze grepen meestal niet meer aanwezig.
- Compleet buikje op wand aanbrengen en van binnenuit vastzetten bij de lipjes

22. Zijwand plaatje met deur aanbrengen op de zijwand. Eventueel de versie zonder hondenhok gebruiken (na 1952). Het hondenhok zat achter het lage deurtje dat u op dit paneel kan zien (slechts aan 1 zijde van de wagen).

23a. Deurstuiten aanbrengen in sleufjes. Eerst 1 deel dubbel vouwen en erin steken met het kleine bolle pennetjes, daarna het horizontale deeltje **23b**.

24. Deuren bagageafdelingen:

- Vouw de lekljst dubbel (**24a**) en zet het slootog haaks naar boven om (**24d**). Brengt de verticale handgrepen (**24c**) en de sluithaak (**24b**) aan. Vijl de achterzijde van de deur vervolgens glad zodat deze goed aansluit op de U profieltjes.
- Indien u een wagen maakt vanaf 1930 dan zijn de deuren voorzien van een extra sluithaak. Deze brengt u plat op de deur aan (**24e**)

- Deuren aanbrengen: U kunt dit nu doen of als de wand in het dak zit. We geven voorkeur aan de tweede optie hoewel dit niet i.v.m. duidelijkheid niet meteen uit de tekening blijkt. Naderhand aanbrengen heeft als voordeel dat u de bovenste lijst kunt gebruiken voor het uitlijnen van de deur.
- Het is van belang dat de planknaden exact horizontaal doorlopen met de overige planknaden, als dit afwijkt valt dit straks erg op.
- Zet de deur op 1 hoekje voorzichtig vast en controleer e.e.a. voordat u verder gaat! Zet de deur vervolgens van binnenuit vast met weinig soldeer zodat de planknaden niet dicht lopen.

25. Afwerken zijwand:

- **25a.** Deurkruk aanbrengen naast de uitkijk
- **25b.** Kopprofielen aanbrengen en zijsteunen (**25c**, indien gewenst).
- **25d.** Als u de koptrap aanbrengt krijgt de wagen ook de overloopplaat aan de andere zijde. Hiervoor heeft u vooraf een gaatje midden boven de deur doorgeboord.

26a. Moertjes aanbrengen tegen lip aan kopwand. Let op dat de schroefdraad schoon blijft, bv door er een cocktail prikker in te steken / draaien aan de te solderen zijde.

26b. Daarna de lip haaks naar binnen omzetten en de vouwlijn wat versterken met soldeer.

27. Lange handgrepen (optie): Er zijn een wat kortere (**27b**) en langere (**27a**) handgreep. Met twee platte tangetjes verdraait u van de langste eerst het complete lange gedeelte haaks t.o.v. het korte verticale deel dat naast de instapdeur komt. Klem het korte verticale stukje in een tang en houd de ander er vlak naast. Draai dan beide tangen tot ze 90 graden verschillen. Zet dan de pennetjes bij de instapdeur haaks om en brengt de handgreep op de wand en deur aan.

28. Dak voorbereiden (alleen als u de hoge uitkijk niet wilt aanbrengen):

Vooraf eventueel de opening van de hoge uitkijk dichtzetten als u deze niet wilt aanbrengen. Het

vulplaatje wat rond buigen met uw duimen over bv een klein flesje zodat de ronding met het dak overeenkomt. Soldeer een stripje van het etskader aan de onderzijde tegen het dak en zet daaraan het vulplaatje vast. De naad met soldeertin vullen en e.e.a. glad schuren. Dit laatste kan ook als u de wanden erin heeft zitten, dan is het dak wat steviger en in precies de juiste ronding. U kunt natuurlijk ook plamuur gebruiken.

28. Wanden in het dak aanbrengen zoals beschreven op de algemene bouwbeschrijving.

28a. Hoge uitkijk aanbrengen:

- Buig het dak van de uitkijk (**28b**) in de juiste ronding en steek de wand erin. Voor de SS versie kwamen er twee handgrepen (**28c**) op waarvoor u de gaatjes heeft doorgeboord. Bij NS was dit vervallen. De handgrepen maakt u van 0,3mm messing draad.
- Indien gewenst tegen de zijkant de paneelplaat bekleding aanbrengen, hiervoor zijn twee dunne messing plaatjes meegeleverd. U kunt deze eventueel ook lijmen.
- Midden in het dak komt een kleine ontluchter (**28d**), tegen de zijkanten komen messing torpedo ventilatoren (**28e**).
- Na 1952 komt er midden op het dak ook een T ventilator (**28f**).
Als u een wagen zonder hoge uitkijk maakt komt na 1952 de T ventilator op dezelfde plaats in het dak.

29. Boven de roldeuren waren leklijsten op het dak gemaakt. Soldeer deze op het dak. Er zijn dunne hulplijntjes aanwezig om de juiste plaats te bepalen. Na het solderen kunt u de lijst voorzichtig wat dunner vijlen, dat komt wat mooier over.

30. Werk het dak verder af met de ontluichters (ventilatoren, **30a**) en gasleiding (**30b**), zie de algemene bouwbeschrijving. Indien u een bezand dak maakt kunt u e.e.a. beter na het afwerken van het dak aanbrengen.

31. Op de kopzijde komen handgrepen. Let op dat de ronde zijde onderaan zit.

32. De sluitseinijzers zijn er in twee soorten: NS (links op tekening, **32a**) of SS (rechts op tekening, **32b**). Het einde hiervan vouwt u dubbel. Dit is maar een heel klein stukje van 1mm lengte maar het maakt het sluitseinijzer net wat dikker zoals in werkelijkheid.

33. Breng eventueel de koptrap (**33a**) en de bijbehorende handgrepen tot op het dak (**33b**) aan. Het

einde van de handgreep buigt u daarna wat naar het midden van de wagen zoals afgebeeld.

Breng nu eventueel de lijnogen aan (zie algemene bouwbeschrijving, zijn niet getekend)

34. Als laatste brengt u de ramen (34) in de zijwand aan van binnenuit. Tot de jaren '30 waren deze houten ramen blank gelakt (donkerbruin), daarna werden ze bij NS voortaan met de bak mee geschilderd. In het eerste geval houdt u ze los tot na het schilderen (daarna lijmen), in het tweede geval kunt u ze nu aanbrengen en vastzetten

Eindmontage

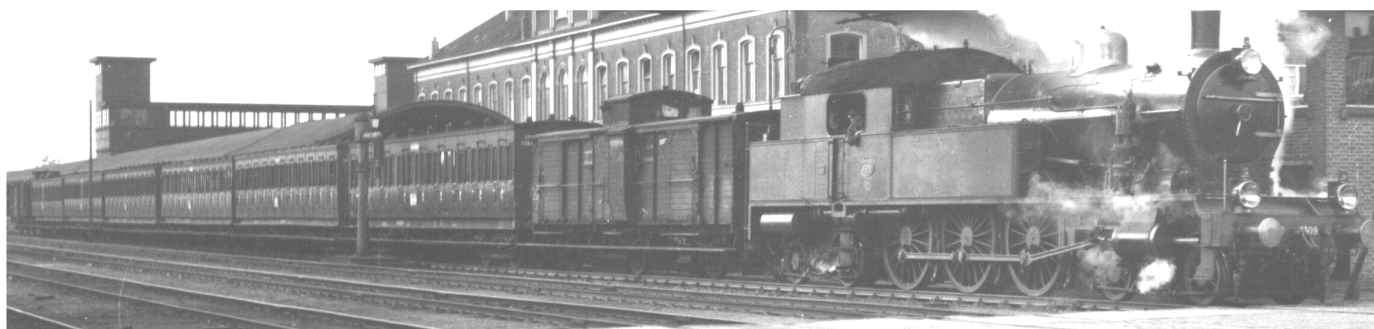
Plaats de bak op het onderstel. Controleer of nergens de U profielen aan de onderzijde toch net wat te lang zijn waardoor de bak niet goed sluit. Als e.e.a. goed past kunt u de schroefjes op de kopzijde erin draaien als laatste controle en de wagen laten proefrijden.

Indien uw model ontspoot kan dit liggen aan:

- Te laag eigen gewicht van de wagen, voeg als test los extra ballast toe (ca 25 gram) bv. bladlood. Als de wagen nu wel goed rijdt kunt u de ballast vastlijmen.
- Oneffenheden op de baan
- Oudere wissels met te grote openingen bij het puntstok
- Te krappe bogen

U kunt nu het model verder afwerken zoals op de algemene bouwbeschrijving staat beschreven. Als u hier nog niet aan toe komt dan in ieder geval uw model alvast zeer goed reinigen.

Enkele voorbeelden van het gebruik van deze bagagewagens:



Trein met vierassige couperijsuigen te Hilversum 1935 (het Utrechts Archief nr. 160738)



Snelrein Staatsspoorwegen in 1913 op de Vlaktebrug met achterop internationale rijtuigen richting Amsterdam vanaf Vlissingen (verzameling Spoorwegmuseum op Gahetna.nl)



Buurland trein met NS 6310, bagagewagen, oud NCS lokaalrijtuig en een vierassig Belgisch couperijsuig te Visé (B) op 27 juli 1949 (het Utrechts Archief nr 160799).

Rechts een geheel verbouwde bagagewagen D 4097 na ombouw op 4-7-1948 te Amersfoort. Deze versie is niet standaard uit deze bouwset te maken. Er is een strikt gelimiteerd aantal van 15 setjes leverbaar met daarin een losse wand voor tussen de deuren en op de koppen waar eerst de deuren zaten. Dit ombouwen vereist wat meer ervaring dan gebruikelijk.





NS D 3918 in 1951 kort na vernummeren tot goederentrein bagagewagen. De meeste wagens waren in deze uitvoering vanaf de jaren '30 waarbij de lange treeplanken zijn ingekort maar de handgrepen ongewijzigd bleven. Alleen de handgrepen tegen de uitbouw waren vervallen.

Bij o.a. wagen D 4055 was rond 1948 de hoge uitkijk afgenomen, dit kwam maar bij een klein aantal wagens voor na 1945. Voor deze wagen zijn ook opschriften bijgesloten.



SS D 433 in 1913 zoals deze bij de Staatsspoorwegen dienst deed. Duidelijk zichtbaar is het zwart afgezette lijstwerk, profielen enz. Zie "Het Utrechts Archief" op internet, daar kunt u bij beeldmateriaal invullen "152021" waarna u deze afbeelding op grootformaat kunt bekijken en opslaan / afdrucken.

