



Der rohe, aber bereits fertig umgebaute Wagenkasten des AB 113. Deutlich sieht man die Schnittstelle.



Der AB 113 steht nun für einen Einsatz bereit. Die Aufnahme zeigt den Wagen von der Zweitklassabteilstseite.

schneidet man auch die Eingangspartie weg. Nun klebt man einen 0,75 mm breiten Polystyrolstreifen unter die Fenster. Aus einer ebensolchen 1 mm dicken Platte stellen wir die neuen Seitenwände her. Breite 31 mm, Höhe 30 mm. Unten muss man Platz für die Wagenplattform aussparen und oben die Rundung für das Wagendach anpassen. Anschliessend wird die neue Wand montiert und mit Sekundenkleber eingeklebt. Mit 0,5 mm breiten Polystyrolstreifen bilden wir wiederum die Türen nach. Die restlichen Arbeiten auf den Wagenplattformen und beim Sprengwerk sind schon beim Wagen vorher beschrieben.

Zum Schluss montieren wir wieder vier Dachlüfter. Im Bereich der zweiten Klasse kommen sie über die Mitte des zweiten und fünften Abteils. Bei der ersten Klasse in die Mitte des ersten Abteils und in der letzten zwischen das zweite und dritte Abteil. Nun muss noch die Inneneinrichtung angepasst werden. Am einfachsten ist es, wenn man in der Bastelkiste noch ein Zweitklassabteil von einem anderen Umbau hat. Dies benötigt man nämlich für das neue Abteil. In der ersten Klasse ist es einfacher, man schneidet einfach eines weg. Die Endmontage dieses Wagens ist zugegebenermassen nicht ganz einfach. Bis nämlich alles wieder zusammenpasst, muss

man an Fahrgestell, Wagenkasten, Inneneinrichtung, Fenster und Dach doch einige Anpassungen vornehmen.

#### Modellumsetzungen Cr4 352 und Br4 352

Die Kompositionen mit Speisewagen, welche ab dem Sommerfahrplan, ab 6. Mai 1946, verkehrten, waren alles Vorläufer des späteren Voralpen-Expresses, also der Züge von Romanshorn über St. Gallen bis nach Luzern. Die restlichen verkehrten auf den BT-Strecken St. Gallen–Rapperswil oder im

Toggenburg von Wil bis Nesslau und Neu St. Johann. Ein Verpflegungsangebot gibt es noch heute im Voralpen-Express, allerdings nicht mehr in der einstigen Buffetqualität, sondern schlicht aus dem Warenautomaten. Dies ist sicher mit Abstand die aufwendigste dieser Umbauten. Zum guten Glück standen mir für diesen Wagen eine Typenskizze und gute Fotoaufnahmen zur Verfügung. Als Basismodell dient hier wiederum der Fleischmann-Stahlkastenwagen (Art.-Nr.: 5139). So kann man von diesem Wagen das Dach, das Fahrgestell, die Eingangstüren und die Fenster gebrauchen. Der ganze Wagen muss um 20 mm verkürzt werden. Am besten macht man das gleich zuerst. Vom Boden, vom Wagenkasten und natürlich auch vom Dach schneidet man ein Stück von dieser Grösse heraus. Es ist von Vorteil, wenn man dies nicht bei allen Teilen an der gleichen Stelle macht. Beim Boden habe ich darauf geachtet, dass der Werkzeugkasten immer noch etwa in die Mitte des Wagens kommt.

Nun beginnen wir mit dem aufwendigsten Teil, dem Wagenkasten. Auf der nun verkürzten Seitenwand schneidet man als Erstes gleich auf Höhe der oberen Fensterkante durch den ganzen Wagen, also vom ersten bis zum letzten Fenster. Einen zweiten, gleich langen Schnitt machen wir 5 mm unterhalb der unteren Fensterkante. In dieses grosse Loch kleben wir ein 1 mm dickes Polystyrolstück. Nun zeichnen wir die Fenster wie auf dem Plan ein. Rechts fünf grosse, 13,5 mm breite Fenster mit Abständen von 7 mm. Links vier schmalere, 10,5 mm breite Fenster mit Abständen von 6 mm. In der



Während der Buffetwagen Cr4 352 den Zustand mit den offenen Plattformen zeigt...