



Typenskizze des BT-Personenwagens ABD 133 im letzten Bauzustand als Reisezugwagen.

Skizze: Sammlung Markus Schälli

fehlten. Diese beiden Kriterien erfüllte dieser Wagen gleich in einem. Somit sind wir auch gleich bei meiner Vermutung bezüglich seiner Entstehung bei der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT).

Das Vorbild

Der ursprüngliche Wagen BCF4 133 entstand 1943 auf den beiden Zweiaxsern C 451 (eh. JN C 428) und C 454 (eh. JN C 431). In den Jahren 1942 bis 1947 baute die BT in der eigenen Werkstätte insgesamt acht Zweiaxser zu Vierachsern der leichten Bauart um. Die BT besass zu dieser Zeit bereits die beiden Wagen BCF4 131 und 132, die 1932 aus den beiden Benzintriebwagen BCFm2/4 31 und 32 entstanden waren und 1943 umgezeichnet wurden. Die Situation damals war alles andere als rosig: Es mangelte an Rohstoff und sicher auch an Geld, um neues, zeitgemässes Rollmaterial, sprich Vierachser, zu kaufen. So baute man eben aus 41 Jahre alten Zweiaxsern «moderne» Vierachser. Es heisst auch, man habe nur Einzelteile verwendet. Ich vermute, dass es nur Wagenwände, Fenster und Bänke im Innern waren. Das Chassis und die Drehgestelle waren «neu». Interessant ist, dass die Drehgestelle die gleichen sind wie bei den beiden Benzintriebwagen. Woher man diese Drehgestelle gezaubert hat, entzieht sich meiner Kenntnis. Interessant ist auch, dass die Speichenräder enthielten, was doch für einen Vierachser eher ungewöhnlich ist. Bis Ende der 1950er-Jahre hatten die Wagen die alte gelbe Bodensee-Toggenburg-Bahn-Beschriftung mit den runden speziellen Buchstaben. Mit dem Kauf der HochleistungsPendelzüge und dem neuen EW-I-Rollmaterial wurden sie nur noch in untergeordneten Diensten eingesetzt. So etwa in den Abonentenzügen Herisau (Degersheim)-St. Gallen.

Hans Waldburger nannte diese Züge auch Bürolisten-Züge. Er hat in seiner Jugend erlebt, dass diese Züge bei Triebfahrzeugmangel sogar von der «Eva» Ce 4/4 gezogen wurden. Mit der Anschaffung der grünen EW I B 361-366 im Jahre 1968 und der BD 511-518 im Jahre 1971 war dann die Zeit dieser Wagen endgültig abgelaufen. Der ABD 133 überlebte allerdings, 1969 wurde er in den Unterkunftswagen X 9004 umgebaut. Für heutige Ohren eine gewöhnungsbedürftige Bezeichnung, fahrende Kantine wäre passender. Die seitlichen Türen wurden mit Blechen verschlossen, und im Erstklassabteil des Wagens wurde eine Küche eingebaut. Sehr wahrscheinlich stammte diese aus einem der beiden abgebrochenen Br4ü 351 oder 353. Im ehemaligen Gepäckabteil wurde eine Garderobe eingerichtet, in der sich die hungrigen Kunden umziehen konnten. Wie man vom Plan entnehmen kann, wurden auch einige Fenster verschoben oder durch kleinere ersetzt, damit man Platz für die Garderobenschränke hatte. Über der Küche wurde

auch eine neue Deckenlüftung eingebaut, andere im Wagen wurden geschlossen. Diese Rottenküche versorgte das BT-Personal, wenn es irgendwo für den Unterhalt der Strecke unterwegs war und war sehr beliebt. Dies wird wohl eher an dem guten Essen der Köchinnen und weniger am Wagen gelegen haben.

1990 schliesslich wurde dieser Wagen durch den Mannschaftswagen Xas 80 62 98-32 254 ersetzt. Dieser Wagen wiederum ist der ehemalige WR 450 der BT, der zwischenzeitlich bei der BLS war und kürzlich abgebrochen worden ist. Diese Wagen waren immer zusammen mit dem Rüstwagen X 283 unterwegs. Darin wurden die Werkzeuge versorgt.

Ich meinerseits traf den X 9004 1991 abgestellt in Herisau. Sehr wahrscheinlich wurde er bald darauf abgebrochen. Auf meinem Bild erkennt man, dass dieser Wagen nochmals umgebaut wurde. Er hat nämlich seine offenen Plattformen verloren und geschlossene Eingänge erhalten. So hat es diesen sicher einmaligen Wagen in ganz



Der fertig umgebaute ABD-Wagen zusammen mit seinem Spendermodell von Roco.