

## Die Auswahl

Selbstverständlich bietet BUCO ein vielseitiges Fahrzeugprogramm, wobei nicht alle Modelle, die immer in kleinen Serien aufgelegt werden, verfügbar sind. Die Produkte werden den Kunden übers Internet oder im örtlichen Ladengeschäft verkauft. Um dem grünen BLS-Wagen eine Exklusivität zu verleihen, werden die Wagen einzeln nummeriert und erhalten auch ein entsprechendes Zertifikat. Die Auswahl ist im Übrigen gross. Das Angebot auf der Website ist immer auf dem letzten Stand. Gut beraten ist man auch, bei Interesse für ein bestimmtes, nicht lieferbares Wunschmodell trotzdem nachzufragen, ob möglicherweise eine Herstellung geplant ist. Vielleicht fördert gerade Ihre Anfrage einen Entscheid für eine Neuauflage.

## Das Vorbild

Die Geflogenheit der LOKI, zuerst das Vorbild, dann das Modell zu behandeln, konnten wir bei Tinplate getrost beiseitelassen. Wie bereits erwähnt, ist Vorbildtreue bei diesem Modellformat Nebensache. Romantik und Nostalgie ist wichtig. Aber wir wollen trotzdem aufzeigen, was bei der BLS von diesem Wagentyp im Laufe der Zeit so unterwegs war.

## Die Basis

Für den internationalen Verkehr wurde 1913/14 eine grössere Zahl von Vierachsern bestellt, aufgeteilt in die Typen AB<sup>40</sup> 171–190 und C<sup>40</sup> 801–812 und 861–869. Im Laufe der Zeit wurden sie immer wieder revidiert oder auch umgebaut und modernisiert. Tiefgreifende Änderungen kamen



Das zweite Leben hat begonnen. Der einstige BLS C<sup>40</sup> 862 1975 als EBT B 519 in Burgdorf.

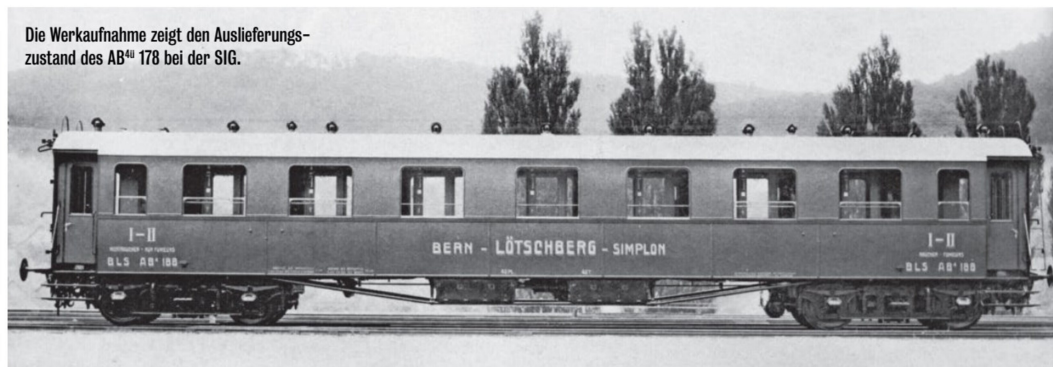
um 1950 mit dem Erscheinen der Stahlwagen vom Typ RIC-Schlieren und vor allem mit der Einführung der Einheitswagen I bei der ganzen BLS-Gruppe. Die alten Fahrzeuge wurden überflüssig.

## Neuer Wind

Die Bahnunternehmen waren damals allerdings sehr sparsam und suchten für die Wagen neue Verwendungen. Bei einigen wurde kurzerhand der Wagenkasten mit Holzgerippe abgebrochen und durch neue Aufbauten aus Stahl ersetzt. In den eigenen Werkstätten entstanden so Aufenthalts-, Magazin- und Werkstattwagen. Alte Zweiaxser wurden dadurch überflüssig. Andere Fahrzeuge wurden beispielsweise an

die EBT-Gruppe verkauft und dort bis zu ihrem Abbruch weiterbenutzt.

Glück hatten die beiden ersten, 1913 gelieferten AB<sup>40</sup> 171 und 172. 1960 wurden sie nämlich noch einmal grundlegend modernisiert. Zu den Verbesserungen an den Wagenkasten erhielten sie als besondere Auszeichnung noch neue Drehgestelle für Fahrten mit 150 km/h. Oft waren sie in der Folge auf der direkten Verbindung Interlaken–Bern–Pontarlier–Dijon–Paris anzutreffen. Eine schöne Auszeichnung für die 50-jährigen Fahrzeuge. 1988 endeten schliesslich auch ihre Einsätze im öffentlichen Verkehr. Übernommen wurden sie von der Reiseorganisation Rail In Club in Interlaken. Trotz ihrem Alter von zwischen-



Die Werkaufnahme zeigt den Auslieferungszustand des AB<sup>40</sup> 178 bei der SIG.

Foto: Sig, René Stamm