

dienien. Die übrigen verbliebenen Wagen der privaten Vorgängerbahnen konnten kaum mehr in diesem Dienst verwendet werden. Das zeigt auf, dass dieser Dienst in der Schweiz ohne eigene adelige Fürstenhäuser nicht gross war.

### Modell des As<sup>3</sup> Nr. 200 in Spur H0

Bei aller Enttäuschung, dass kaum mehr Archivalien über den Wagen auffindbar sind, war es doch eine Genugtuung, dass sich in meiner Sammlung dieser Wagen in Spur H0 in der Version der SBB befindet. Vor längerer Zeit hatte ihn WABU Zürich im Sortiment. Ich kaufte den Wagen nach langerem Zögern doch noch, obschon er in der Qualität nicht den höheren Ansprüchen eines Messingmodells entsprach. Zudem waren die Stirnabschlüsse falsch. Dies veranlasste mich vor etwa einem Jahr, im Gespräch mit Christian Gohl von GB-Modell in Grabs einen Umbau in Betracht zu ziehen und eine Rückführung des Äusseren in seinen Ursprung zu erwägen, soweit dies möglich war. Eine gewisse berechtigte Skepsis war Christian anzumerken. Trotzdem willigte er ein.

Dieses Projekt war insofern interessant, als es den Ablauf der Zusammenarbeit zwischen Besteller und Modellbauer für uns beide wieder einmal mehr Schritt für Schritt erlebbar machte. Ich möchte den interessanten Werdegang des Projekts und die Arbeitsabläufe bei Christian folgendermassen aufzeichnen:

Natürlich kam es zu Kompromissen, sonst hätte man gleich ein neues Modell bauen können mit den entsprechenden Kosten. Als Erstes sind auf «kriminalistischer» Basis Indizien zusammenzutragen, nach dem Motto «Suche und erstelle ein Täterprofil und finde den endgültigen Täter, auch wenn dieser nicht mehr lebt». Pläne, vor allem Typenskizzen, waren vorhanden. Auch das spärliche Bildmaterial gab schlussendlich genügend her. Vorgängig kam der Austausch der wichtigsten Kenntnisse, soweit überhaupt noch vorhanden. Im weiteren mussten finanzielle Aspekte in Erwägung gezogen werden: Welche Verbesserungen kamen am vorhandenen Modell noch infrage? Der Wagen stand etwas hoch auf den Rädern, zudem war die Dachrundung auch leicht überzogen. Was jedoch ins Gewicht fiel, waren die beiden Abschlusspartien. Diese mussten erneuert werden, was auf den Fotos festge-

halten wurde. Das ganze erforderte sicher eine gewisse Kompromissfähigkeit von mir und auch von Christian Gohl.

Ein grosses Thema waren die Farbgebung und die ursprüngliche Beschriftung. Sie sollte dem stattlichen und exklusiven Wagen Würde verleihen. Der Wagen musste ein nobles Äusseren erhalten. Für uns kam deshalb in Anbetracht des damaligen Zeitalters nur ein tiefes Blauschwarz infrage. Leitschnur waren Blautöne der GB- und der CIWL-Wagen. Die schöne ursprüngliche Beschriftung musste in einer goldgelben Schattenschrift erfolgen, da es sich bei ihr um ein weiteres Highlight handelte.

Die anschliessend zu tätigenden Arbeitsgänge des Wagenumbaus listet Christian Gohl wie folgt auf:

1. Zerlegen und Wagenkasten ablaugen
2. Neue Stirnseiten herstellen

3. Seitenwände unten um 1,2 mm kürzen (die Seitenwände waren erheblich zu hoch) und mit Deckleisten ergänzen
4. Beschriftungsvorlage zur Bestellung der Abreibbeschrift vorbereiten
5. Spachteln wo nötig
6. Grundieren
7. Lackieren
  - a) Unterdach und Aussenseite abdecken
  - b) Innen hellbraun spritzen
  - c) Aussen abdecken und blau spritzen
  - d) Blaue Flächen abdecken und Dach spritzen
8. Dekorative Arbeiten ausführen
  - a) Deckleisten als Zierlinien mit Feder messing farbig malen
  - b) Beschriftung herstellen, aufreiben und seidenmatt lackieren
  - c) Geländer fertigen, ankleben und messingfarbig malen
11. Fenster einsetzen



Modell des Salonwagens von Wabu als SBB As<sup>3</sup> Nr. 41 mit grünem Anstrich und Faltenbalgübergängen.



Modell im abgelaugten Zustand und mit den danebenliegenden entfernten Plattformstirnwänden.