



Der modernisierte Kkl 4605 mit Aluminiumaufbau 2001 in Andermatt.



Der gleiche Güterwagen, allerdings von der Stirnseite her betrachtet.

Das Standardfahrgestell vieler RhB-Wagen mit einer Rahmenlänge von 79 mm hat exakt den passenden Achsstand (40,5 mm, Vorbild 3500 mm) und auch den richtigen Überhang (17,5 mm) auf der Seite ohne Bremserbühne. Insgesamt ist es aber 3 mm zu lang. Bei den Aufbauten kann man beim Gb auf den des gedeckten MOB-Güterwagens (z.B. Art.-Nr. 2273 300), beim Ek auf den des MOB-Mittelbordwagens (z.B. Art.-Nr. 2276 306) und beim Kkl auf den des RhB-Niederbordwagens (z.B. Art.-Nr. 2257 100) zurückgreifen. Diese Aufbauten stimmen in den Grundformen sehr gut mit denen der BFD-/FO-Wagen überein, sind jedoch alle etwas zu lang.

Im Folgenden möchte ich den Bau eines Kkl der FO aus den zitierten BEMO-Teilen beschreiben. Ich habe versucht, eine weitgehend modellgetreue Ausführung zu bauen. Zum Teil beziehe ich mich auf meine Beschreibung des analogen Baus eines Ek der FO in der LOKI 3|2006.

Zwar gibt es den Wagentyp Kkl heute noch, jedoch ausschliesslich mit Aufbauten aus Metall. Für den von mir bevorzugten Wagen mit hölzernem Aufbau habe ich leider kein Foto. Ein eigenes Vorbildfoto stammt vom Kkl 4605 mit Aluminiumseitenwänden, aufgenommen in Andermatt im Dezember 2001. Weiter gibt es ein Foto des Kkl 4606, ebenfalls mit Metallwänden, auf Seite 126 des Buchs «Die Fahrzeuge der Furka-Oberalp-Bahn» von Wolfgang Finke und Hans Schweers (Schweers + Wall 1999). Vom Wagen mit Holzaufbau gibt es zwei Fotos aus der Frühzeit im Einsatz als Sportzug am Nätschen zusammen mit der HG 3/4 (Bilder 2 und 110 in Beat Moser,

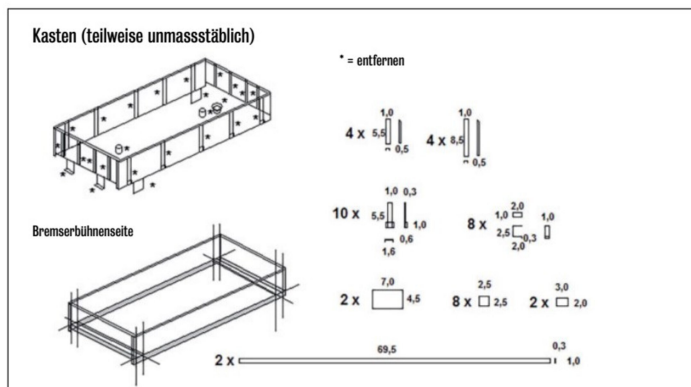
«Eisenbahn-Journal special» 8/92). Auf einem davon ist die Wagennummer M 601 zu erkennen. Ich hatte also nur die Übersichtszeichnungen aus dem Buch von Wolfgang Finke und Hans Schweers sowie aus Kurt Seidels «Grossem Buch der Furka-Oberalp Bahn» (Dumjahn, 1982) und die dort angegebenen Masse. Zusätzlich wurden Fotos eines Kkl-Modells in Spurweite Om von ABG Technology aus der LOKI 1|1997 benutzt, das tatsächlich die alten Holzaufbauten trägt.

Die Beschreibung des Wagenbaus gliedert sich in die einzelnen Baugruppen. Im Gegensatz zur damaligen Baubeschreibung des Ek verzichte ich auf verschiedene Baustufen, angepasst an die gewünschte Vorbildtreue und Detaillierung.

## Aufbau

Da der Aufbau zu lang ist, muss er in geeigneter Weise gekürzt werden. Die richtige Gesamtlänge ist 69,5 mm, gemessen ohne die U-Profile an den Stirnseiten. In der Skizze 1 sind alle Teile des Aufbaus markiert, die nicht gebraucht und deshalb im Laufe des Umbaus entfernt werden.

Die beiden Zettelhalter unter dem Aufbaurahmen werden entfernt. Als Erstes werden die beiden Stirnwände abgetrennt. Dann erfolgen am Mittelteil jeweils hinter den ersten Kastenstützen exakt auf Höhe einer Bretterfuge im Boden die nächsten zwei Schnitte. Das jetzige Mittelteil wird an beiden Enden um 0,5 mm abgeschliffen. Die abgesägten Kastenteile werden an den Enden angeklebt. Die Stirnwände sowie die



Skizze 1: Einzelteile des Wagenkastens und des Basiswagenkastens des BEMO-Modells mit Angabe der zu entfernenden Teile, der Schnittlinien und der neu anzufertigenden Teile.