

An die Stirnwände werden je vier Messing-U-Profile ($1 \times 0,5$ mm, schwarz brüniert) angeklebt, die langen auf der Seite ohne Bremserbühne. Die Abstände zur Ausenwand sind, bezogen auf die Mitte der Profile, 4,5 mm und 11 mm. Die seitlichen Kastenstützen werden aus Polystyrolstreifen ($1 \times 0,3$ mm) komponiert. 5,5 mm und 1,5 mm lange Streifen werden T-förmig verklebt und schliesslich mit dem langen Streifen voran auf die Seitenwände geklebt. Sie werden mit 1,5 mm und 18 mm Abstand zur Stirnwand, bezogen auf die Mitte der Profile, platziert und natürlich exakt in der Mitte. Der unten liegende kurze Querstreifen wird nun so befeilt, dass die Nachbildung der Scharniere erkennbar ist. Die kleinen Blechplättchen aus 0,1-mm-Kupferblech werden gemäss den Vorbildfotos auf den Seitenwänden verteilt und festgeklebt.

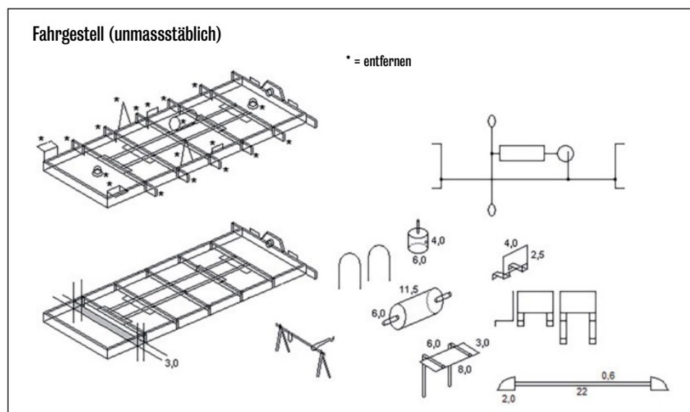
Die Anschriftentafeln werden aus dem gleichen Material gefertigt, aber erst zum Schluss nach ihrer Lackierung und Beschriftung auf den ebenfalls lackierten und beschrifteten Wagenkasten geklebt. Hierfür eignet sich lösungsmittelfreier Kontaktkleber besonders gut, z. B. von Pattex.

Die Kastenstützen werden aus Messingstreifen ($1 \times 0,2$ mm) gemäss Abbildung gebogen und schwarz brüniert. In den Boden des Wagenkastens werden im Abstand von 13,9 mm (untereinander und vom jeweiligen Kastenende) und im Abstand von 3 mm zur Seitenwand kurze Rillen eingefräst. In diese werden die Kastenstützen mit dem kurzen Flansch eingeklebt.

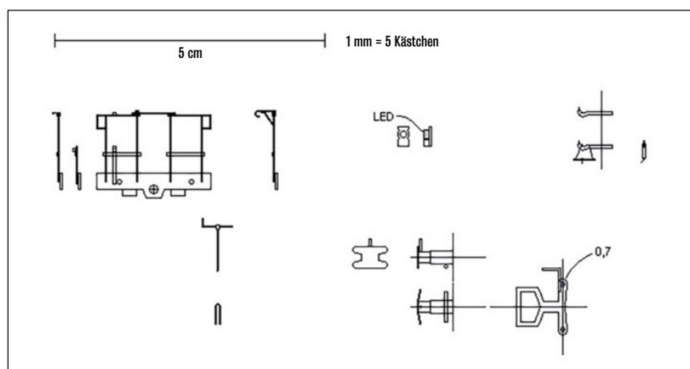
Fahrgestell

Die Umbauarbeiten des Fahrgestells sind exakt die gleichen wie beim Ek. Sie sollen deshalb hier nur skizziert werden. Die in der Skizze 2 markierten Teile müssen entfernt werden, durch Abschneiden, Absägen oder Abfräsen. Die entstandenen Löcher im Rahmen werden mit Zweikomponentenkleber (z. B. UHU plus endfest 300) aufgefüllt.

Um seine Länge stimmig zu machen, muss der Rahmen um 3 mm gekürzt werden (grauer Bereich in Skizze 2). Hierzu wird er mit zwei Sägeschnitten auf der Seite der Bremserbühne getrennt. Der eine Schnitt wird direkt am letzten Querprofil ausgeführt, der andere 3 mm (Schnittbreite beachten!) in Richtung Bremserbühne. Die Schnittflächen werden versäubert und die beiden Teile exakt (gerader Verlauf im Längsträger ohne Höhen- oder Seitenver-



Skizze 2: Die Einzelteile des Fahrgestells des BEMO-Modells mit Angabe der zu entfernenden Teile, der Schnittlinien und der neu anzufertigenden Teile. Oben rechts die Skizze der Bremsanlage.



Skizze 3: Zeichnungen von Bühnengeländer, Laterne, Puffer, Kupplungsbügel und Kupplungshaken.

satz, rechtwinklig) mit Zweikomponentenkleber (z. B. UHU plus endfest 300) zusammengeklebt (eventuell vorher mit einem Tropfen Sekundenkleber fixieren).

Der am Fahrgestell angespritzte Bretterbelag der Bremserbühne ist zu schmal. Er wird abgeschliffen. Dabei ist darauf zu achten, dass der obere Steg des Längsprofils stehen bleibt. Die Pufferbohle an der Bremserbühne sowie das Bühnengeländer werden gemäss Skizze 3 komplett neu gebaut. Die Pufferbohle besteht aus einem 0,5-mm-Messingblech. Die verwendeten Blechstreifen sind aus Messing mit 0,7 mm Breite und 0,2 mm Stärke. Für die Drähte dient ein 0,3-mm-Bronzedraht. Die Bauanleitung ist identisch mit der des Ek. Die einzelnen

Teile werden zweckmässig auf einer auf ein Brettchen geklebten Kopie der Skizze 3 miteinander verlötet. Schliesslich wird das fertige Bauteil, nach dem Entfetten und Brüniere, an den Rahmen geklebt, wobei die beiden Drahtenden wie vorgesehen in die Passlöcher im Rahmen gesteckt werden.

Der Originalwagen hat, so weit es die Fotos hergeben, keine hölzernen Trittbretter an den Auftritten an der Bremserbühne. Neue Trittbretter werden aus 0,2-mm-Messingblech und 0,5-mm-Bronzedraht gemäss Skizze 3 gelötet, in Form gebracht und schliesslich in zwei 0,5-mm-Löcher von unten in den Längsträger eingeklebt.

Neue Schilder für die Bremsumstellung werden aus 0,2-mm-Messingblech herge-