

aus K2 und K3. Die Ablieferung erfolgte 1916 als O 73001-30, wenige Jahre später wurden sie in Privatwagen umgezeichnet und erhielten 1921 die Nummern P 91921-50 und 1924 schliesslich P 550503-32. 1929 erfolgte die Übernahme durch die SBB als K2 33851-80. Als erster Umbau ab 1930 erfolgten die Vergrösserung des Radstandes von 3,75 m auf 5 m und der Einbau einer verbesserten Bremsanlage. Die Wagenbezeichnung änderte in K2d 41621-50.

Analog zu den anderen Wagen der Typen K2 und K3 wurden in den 1950er-Jahren umfangreiche Modernisierungsarbeiten durchgeführt. Dazu gehörten Rollenlager sowie Dächer, Lüftungsschieber und Türen aus Aluminium. Bei dieser Gelegenheit wurde die Westinghouse-Bremse durch eine Oerlikon-Ausrüstung ersetzt. Die Einführung der UIC-Nummerierung 1968 brachte die Umzeichnung in Gklm-v 20 85 114 5 200-225 mit sich. Vier Exemplare waren zu diesem Zeitpunkt bereits ausrangiert worden. Weil die Wagen ab 1979 nur noch im Inland verkehren durften, änderte das Austauschregime von 20 auf 42.

1995 wurde der letzte Gklm-v 42 85 114 5 203-2 bei den SBB ausrangiert und war danach Teil des Kulturgüterzuges des Basler Galeristen Klaus Littmann. Die Wagen befanden sich lange Zeit in Porrentruy, wurden aber vor wenigen Jahren abgebrochen. Der letzte Vertreter dieser Bauart, der Gklm-v 42 85 114 5 219-8, gehört heute, nach einem Abstecher ins Suhrental, zur Sammlung des Vereins Depot und Schienenfahrzeuge Koblenz (DSF).

Das Modell

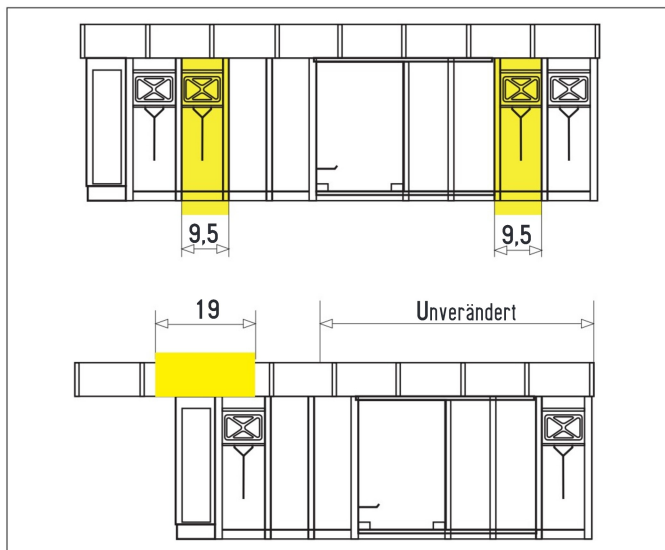
Zwei Wege führen in diesem Fall zu einem Modell in 1:87:

1. Ausrüsten eines K2 mit einem gekürzten Dach eines K3
2. Kürzen eines K3 auf die Länge eines K2

Obwohl Variante 1 einfacher erscheint, hat sich der Autor für Variante 2 entschieden. Dazu beigetragen hat die Tatsache, dass leider keine zeitgemässe Nachbildung eines modernisierten K2 am Markt vorhanden ist, während bei einem K3 als Basismodell die Firma Roco eine breite Auswahl bietet. Es empfiehlt sich, zuerst den Wagenkasten fertigzustellen und danach die anderen Teile anzupassen. Gemäss Skizze müssen zwei Bereiche von jeweils 9,5 mm Länge



Ab 1979 durften die Güterwagen des Typs K2 nur noch innerhalb der Schweiz eingesetzt werden.



Um einen K3 in einen K2 zu verwandeln, müssen die obigen Änderungen ausgeführt werden.



Das Kürzen verleiht dem Wagen ein neues Aussehen. Noch fehlen allerdings Dach und Unterbau.