

0,75 mm breiten Polystyrolstreifen darauf. Vorne muss man das Teil noch dem Kessel und den dort vorhandenen Teilen anpassen. Ebenfalls aus Polystyrol forme ich den neuen Sanddom $7 \times 3 \times 5$ mm. Mit einer Rundfeile passe ich das Teil der Kesselrundung an. Bei der Führerkabine nehme ich auf der Rückseite noch zwei Öffnungen für zwei weitere Fenster von 3×6 mm heraus. Am besten bohrt man einige Löcher und feilt dann den Rest heraus. Nun kann man das Gehäuse bereits schwarz spritzen. Wenn doch alle Farben so einfach wären.

Will man noch eine neue Kupplung einbauen, muss man das Gestänge demontieren, um einen Schacht in die Kunststoffteile fräsen zu können. Das Bild zeigt am besten, welche Arbeiten dafür notwendig sind.

Ist die Lok wieder zusammengebaut, kann man noch die Details hinzufügen. Anstelle des vorderen Geländers steckt man nur noch zwei Stangen neben die Laterne. An den Kessel montiert man noch eine dritte Laterne, ebenso auf der Rückseite. Für die Nummerierung verwende ich Aufsetzzeichen von HRF in Spiez. Die Messing-



Foto: Hugo Hurlmann

Ein herrliches Bild: auf der Steigung bei Sattel. Am Zugsschluss sind noch Güterwagen angehängt.

platte der SLM war früher auch beim gleichen Hersteller erhältlich.

Schliesslich stellte ich noch fest, dass die SOB-Dampflok vorne nur einen schmalen Tritt für Rangierfahrten hat. Also trenne ich den unteren längeren Teil weg. Bei der Führerstandstüre muss man neue Geländerstangen montieren. Dafür verwende ich 0,5 mm dicken Messingdraht.

Kompositionen mit diesem Wagen

Wie eingangs erwähnt, ist nur die Komposition mit der SOB-Dampflok fotografisch erwiesen, alle anderen Zugskompositionen sind Vermutungen meinerseits. Ich nehme aber schon an, dass sie etwa so verkehrt haben, denn so gross ist die Auswahl an möglichen Wagen ja auch wieder nicht. Gut möglich ist hingegen, dass ab und zu

Die Dampflok bringt 1936 den Zug bei Steinerberg hinauf nach Rothenthurm.

