

Wagen Nummer 10 und 11 - Inbetriebnahme 2011

„Wägeli im Doppelpack“

Personenwagen B 2206 und B 2210

ex BFD C 206 und X 4913, bzw. ex BFD C 210 und X 4919

Werner Beer, Ruedi Tobler

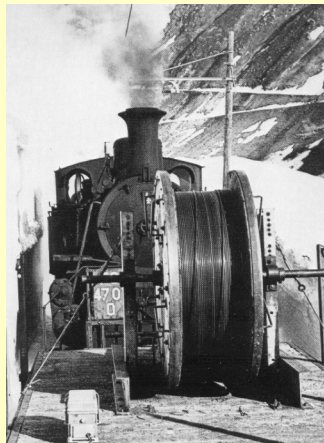
Es war eine lange Zeit, die die Chassis der beiden Wagen B 2206 und B 2210 in Aarau verbrachten. Mitte 2006 wurden sie von Chur bzw. Realp angeliefert und mussten bis Anfang 2009 warten, weil die Wagenwerkstatt Aarau in eine neue Lokalität umziehen musste und dies während gut zweier Jahre alle Kräfte in Anspruch nahm. Dann ging es aber mit vollem Einsatz los und am 6. August 2011 fuhren die beiden Wagen in einem spektakulären Transport huckepack auf Tiefladern von Aarau durch die Schöllenschlucht hinauf in ihre Heimat nach Realp.

Baujahr 1914

Die beiden zweiachsigen Personenwagen sind Teil einer Serie von 10 Wagen, die 1914 als C 201 bis C 210 an die BFD geliefert wurden. Sie erlebten unterschiedliche Nutzungen, insbesondere nach der Elektrifizierung der Bergstrecke im Jahr 1942. Der B 2206 wurde z.B. als Bobinenwagen zum Ab- und Aufbau der elektrischen Oberleitung eingesetzt und besass als solcher keinen Wagenkasten, sondern eine Plattform mit einer grossen Kabeltrommel. Der B 2210 war zuletzt als Kantinenwagen eingesetzt.

Die Geschichte des B 2206

- | | |
|-------------|--|
| 13. 2. 1914 | Ablieferung des Wagens von der Schweizerischen Industriegesellschaft SIG als Teil einer Serie von zehn Wagen an die Brig-Furka-Disentis Bahn BFD. Wagenbezeichnung C 206. |
| 1914 – 1923 | Einsatz durch die BFD auf der Strecke Brig-Gletsch (1923 Konkurs der BFD). |
| 1926 - 1943 | Einsatz durch die Furka-Oberalp-Bahn FO auf der Strecke Brig-Disentis. |
| 1943 | Umbau zu einem Bobinenwagen für den Ab- und Aufbau der Fahrleitung nach der Elektrifizierung der Strecke (Schutz vor Zerstörung durch Lawinen). 1946 Bezeichnung <i>O²811</i> , 1959 <i>M 4701</i> , 1962 <i>OM 4701</i> , 1969 <i>Lkp 4701</i> und ab 1974 <i>X 4913</i> . |
| 1982 | Nach der Schliessung der Furka-Bergstrecke ausser Betrieb gesetzt. |
| 10. 8. 1999 | Übernahme durch die Dampfbahn Furka-Bergstrecke DFB. |
| 2000 | Beginn der Revision des Chassis in der Werkstatt Chur. |
| 2006 | Transport des Chassis und bereits zugeschnittener Holzteile für den Wagenkasten in die Wagenwerkstatt Aarau. |
| 2006 - 2011 | (Unterbrechung der Arbeiten für ca. zwei Jahre wegen Umzugs der Wagenwerkstatt) Totalrenovation des Wagens zusammen mit dem Schwesterwagen B 2210 einschliesslich Neuaufbau des Wagenkastens nach Originalplänen. |
| 6. 8. 2011 | Ablieferung des Wagens an die DFB, Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr BAV und Inbetriebsetzung auf der Furka-Bergstrecke. |



Hauptdaten

Personenwagen B 2206 und B 2210

Auftraggeber:	BFD
Hersteller:	SIG 1)
Auslieferung:	1914
DFB-Nummern:	B 2206 B 2210
Sitzplätze:	40, 2. Klasse 24 NR, 16 R
Stehplätze:	6
Heizung:	Dampf
Beleuchtung:	Elektrisch 24 V
Achszahl:	2
Länge über Puffer:	9'750 mm
Achsstand:	4'500 mm
Raddurchmesser:	635 mm
Bremsart:	Vakuum
Bremszahnrad:	1, System Abt
Puffer/Kupplung:	Zentral MGB/RhB
Kastenlänge:	7'350 mm
Kastenhöhe:	3'300 mm 2)
Höhe inkl. Lüfter:	3610 mm 2)
Kastenbreite:	2'660 mm
Farbe:	rot RAL 3003 Dach silber
Gewicht tara:	8'500 kg
Gewicht brutto:	12'000 kg
Besonderes:	Elektr. Durchgangsleitung 300V für den Einsatz bei der MGB

- 1) Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen
- 2) Ab Schienenoberkante

Überarbeitung der Chassis und Neubau der Wagenkästen

Während das Chassis des B 2206 aus Chur in einem weitgehend überarbeiteten Zustand kam, musste jenes des B 2210 vollkommen zerlegt und überarbeitet werden. Beide Chassis wurden in Aarau vollkommen durchgecheckt. Im Besonderen wurden die Bremssysteme



Richten des Chassis des B 2206

me für höchste Betriebssicherheit überarbeitet und geprüft. Die hervorragend bestandenen Bremsproben auf der Bergstrecke bestätigten die Funktionstüchtigkeit.

Neubau der Wagenkästen

Nicht nur der Kasten des B 2206 musste von Grund auf - aber nach Originalplänen - neu gebaut werden, auch der B 2210 kam in Aarau ohne Oberbau an, nachdem der Aufbau bereits in Realp abgebrochen worden war. Das bedeutete vorerst viel Schreinerarbeit, um all die Boden- und Dachträger, die Stützbalken und Streben, die Dachspanten etc. mit ihren unzähligen Nuten und Zapfen präzise vorzufertigen. Vor dem Zusammenbau erhielten alle Teile eine Feuchteschutz-Imprägnierung und einen schützenden Lackanstrich.



Zusammenbau der Dachbögen im Türbereich

Spektakulär anzusehen war das Zusammenstecken der vorgefertigten Teile innerhalb von weniger als zwei Stunden zum kompletten Wagengerippe. 15 bis 20 Personen

tummelten sich gleichzeitig auf dem Wagenboden, um alle Zapfen in den zugehörigen Nuten und Bohrungen zu positionieren. Und es klappte! Die sorgfältige Vorarbeit hatte sich gelohnt.



Das Dach des B 2206 schwebt ein, um auf die Träger des Kastens aufgesetzt zu werden

Nach diesem Zusammenbau wurden alle Verbindungsstellen mit Metallwinkeln und Knotenblechen verstärkt, um dem Kasten die erforderliche Stabilität zu geben. Parallel gingen die Arbeiten weiter mit

- dem Eindecken des Daches (Täfer + Dachpappe + Alu-Haut)
- Fertigung der Sitzbänke

- Überarbeitung der Fensterscheiben
- Herstellung der Fensterstoren und Überarbeitung der Abdeckungen
- Überarbeitung der Fensterführungen und „Einsilikonieren“ der neuen Fensterscheiben
- Überarbeitung der wunderschönen originalen Lüfterlampen
- Herstellung und Einbau der Dampfheizungs-Elemente und deren Abdeckungen
- Überarbeitung der Gepäckträger
- Einbau einer elektrischen Durchgangsleitung für den Einsatz in MGB-Zügen
- Etc., etc., etc.



Die beiden Wagen im Rohbau

Die Geschichte des B 2210

- | | |
|-------------|--|
| 17. 2. 1914 | Ablieferung des Wagens von der Schweizerischen Industriegesellschaft SIG als Teil einer Serie von zehn Wagen an die Brig-Furka-Disentis Bahn BFD. Wagenbezeichnung C 210. |
| 1914 – 1923 | Einsatz durch die BFD auf der Strecke Brig-Gletsch (1923 Konkurs der BFD). |
| Ab 1926 | Einsatz durch die Furka-Oberalp-Bahn FO auf der Strecke Brig-Disentis. Bezeichnungen C 210, ab 1956 B 210, ab 1959 B 4203. Nach der Elektrifizierung der Bergstrecke Einsatz in Nostalgie-Dampfzügen. |
| 1969 | Umbau in eine Rottenküche; Bezeichnung X 4919. |
| 1973 | Ausser Betrieb gesetzt. |
| 1981 | In Brig abgestellt. |
| 1999 | Übernahme des Wagens durch die DFB und Einsatz als Rottenküche in Realp. Abbruch des Wagenkastens in Realp. |
| 2006 | Transport des Wagens in die Wagenwerkstatt Aarau. |
| 2006 - 2011 | (Unterbrechung der Arbeiten für ca. zwei Jahre wegen Umzugs der Wagenwerkstatt) Totalrenovation des Wagens zusammen mit dem Schwesterwagen B 2206 einschliesslich weitgehendem Neuaufbau des Wagenkastens nach Originalplänen. |
| 6. 8. 2011 | Ablieferung des Wagens an die DFB, Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr BAV und Inbetriebsetzung auf der Furka-Bergstrecke. |



Es würde zu weit führen, alle einzelnen Schritte des Werdens der beiden Wagen aufzuzählen. Insgesamt waren es über 15'000 Arbeitsstunden, die die Mitarbeiter der Wagenwerkstatt leisteten, bis die Wagen „auslieferfertig“ in der Halle standen.



Das Wageninnere strahlt neu nach alten Plänen

Spannend war die Schlussphase, als man sich manchmal gegenseitig auf die Füsse trat und an so manchem zusätzlichen Einsatz während der Woche, zu nächtlicher Zeit (z.B. für die aufwendige Wagenbeschriftung in drei Farben) und an Samstagen gearbeitet wurde, um die beiden Wagen noch während der Fahrsaison der DFB zur Verfügung stellen zu können.

„Wagentaufe“ und Rollout-Feier mit Sponsoren

Die Sektion Aargau führt mit ihren Mitarbeitern der Wagenwerkstatt unter der Leitung von Werkstattchef Werner Beer nicht nur die Renovationsarbeiten fachmännisch aus, sie ist auch um die Beschaffung der erforderlichen finanziellen Mittel für die Deckung externer Kosten (Materialien, gewisse Arbeiten) besorgt. Ein Grossteil dieser Mittel kommt von unseren Sitzplatz-Sponsoren, die symbolisch Sitzplät-



ze erwerben und als Anerkennung ihres Beitrages eine Spender-Urkunde erhalten, zum Rollout der Wagen und zu einer Sponsorenfahrt eingeladen werden. Auf diese Weise sind wir in der Lage, die Wagen der DFB kostenlos zur Verfügung zu stellen.

DFB-Geschäftsleiter Peter Bernhard drückte denn auch am Rollout-Apéro am 5. August seine Wertschätzung und Anerkennung der in Aarau geleisteten Arbeit aus. Vier Werkstatt-Mitgliedern wurde die Ehre zuteil, die Wagen mit den Aufbringen des Revisionsdatums quasi zu taufen und damit zur Auslieferung frei zu geben.



Die beiden Tieflader mit der wertvollen Last in der Schöllenen

Auf Tiefladern Fahrt in die Berge

Vor den Gästen des Rollout-Apéros wurde dann der B 2206 auf den Tieflader gehievt und gesichert, nachdem der B 2210 bereits vor der Veranstaltung verladen worden war.

Am Samstag, 6. August, frühmorgens setzte sich der spektakuläre Transport in Bewegung und fuhr via Luzern - mit Zwischenhalt in der Gotthard-Raststätte - durch die Schöllenschlucht nach Andermatt und weiter nach Realp. Viele Fotografen, ob spontan oder in Kenntnis des Transportes, verewigten die Fahrt der Zahnradwagen durch die Schöllenen ohne Zahnstange.



Der B 2210 schwebt auf das heimatische Gleis, um wieder Passagiere zu befördern

In Realp wurden die beiden Wagen mit dem Portalkran nach langen Jahren wieder auf die „heimischen“ Schienen gesetzt. Die anschließende technische Kontrolle einschliesslich Bremsprobe auf der Bergstrecke wurde sorgfältig zuhnden des Bundesamtes für Verkehr BAV dokumentiert und bestätigte den hervorragenden Zustand.

Die Sektion Aargau freut sich, dass mit den beiden neuen Wagen und zusammen mit den bereits früher abgelieferten B 2204 und BD 2502 nun Kompositionen wie zur Anfangszeit der Furka-Bergstrecke gebildet werden können.