

Wagen Nummer 2 - Inbetriebnahme 2000

Gleiche Herkunft und Bauweise wie der ABD 4554

Personenwagen B 4253 ex SBB Brünig BC 453

Werner Beer

Wie der ABD 4554 war der Wagen bei der Übernahme in einem allgemein guten und kompletten Zustand. Lediglich die Zentralkupplung ist von den SBB zurückbehalten worden und die Inneneinrichtung fehlte gänzlich, da der Wagen zuletzt als Materialwagen diente.

Erste Umbauarbeiten in Goldau

In der damaligen Werkstätte von Hans Müri in Goldau wurde zuerst der hölzerne Wagenkasten abgehoben und das darunter liegende Chassis mitsamt seinen Drehgestellen in die Werkhalle eingefahren. Hier wurde das Chassis mit dem Mittelpuffer und der Kupplungswiege ausgerüstet und die Bremsanlage auf Vakuum nach FO/DFB-Norm umgebaut. Im Zahnrad-drehgestell wurde das Riggerbach-Zahnrad durch das Bremszahnrad System Abt ersetzt. Anschliessend setzte man den Wagenkasten wie-



Kontrolle des Zahnrad-Eingriffs vor der ersten Steigung

der auf das Chassis und stellte den Wagen wieder an die frische Luft.

Zweite Aargauer Wagenrevision ab Juli 1998

Der erste Schritt war die Planung und Festlegung der Revision mit allen technischen Randbedingungen. Da der B 4253 der Bauart des ABD 4554 entsprach, war die Planungsarbeit relativ problemlos. Der Wagen sollte ein Abteil 2. Klasse mit 14 Sitzplätzen erhalten, das später eventuell in ein 1. Klasseabteil umgebaut werden könnte. Der übrige Teil des Wagens sollte mit 44 Sitzplätzen in 2. Klasse mit Holzbänken ausgerüstet werden. Seine künftige Bezeichnung lautet B 4253. (4=vierachsig, 2=2.Klasse, 53= letzte 2 Ziffern seiner ursprünglichen Nummer).

Verrottetes Dach

Nach dem Ausblechen des Kastens zeigte sich die Holzkonstruktion, die sich in einem befriedigendem Zustand befand. Mehrere Holzteile im Dach- und Fensterbereich und an den Kastenecken waren zu erset-



Ohne das (verrottete) Dach ähnelt der Wagen einem Skelett



Instandsetzung der Fensterrahmen

zen. Im besonderen entschlossen wir uns, die Dachtäferung zu ersetzen, weil der allgemeine Zustand schlecht war und an einigen Stellen das Holz wegen Dachdurchbrüchen so verrottet war, dass eine Reparatur mehr Aufwand bedeutet hätte als ein vollkommener Ersatz. Die



Die Aufteilung des Kastens in zwei Abteile wurde durch den Einbau einer neuen Zwischenwand mit einer Abteiltüre erreicht. Wie schon erwähnt, besass der Wagen gleich wie schon der ABD 4554 keine Inneneinrichtung mehr. Alles ausser den Fenstern und den Sonnenstoren war neu herzustellen. Zur Hauptsache waren dies die Holzbänke, die Gepäck-ablagen, die Fenstertische und alle Innenwände mit schönem Birken-sperrholz. Weitere viele Kleinteile wurden aufgearbeitet und eine Dampfheizung eingebaut. Auch erfolgte die Montage der elektrischen Beleuchtung und einer Lautsprecheranlage.



Schlussmontage der Bodenleiste unter der neuen Sitzbank

ten und die Sponsorentafeln rundeten unser zweites Werk ab.

Die Plattformtüre muss sauber und sicher schliessen

Dach-Aussenhaut war weiter verwendbar.

Einbau einer Abteil-Trennwand

Neue Dachtäferung unter dem Blechdach

Im letzten Teil der Revision schraubten wir die alten aufgearbeiteten kobaltblau lackierten Bleche mit allen Deckleisten wieder an den imprägnierten Holzkasten. Das Alu-Blechdach wurde auf die neue Täferung montiert und mit Dachpappe nach unten abgedichtet. Schlussarbeiten wie Wagenbeschriftung und tausende von irgendwelchen (nötigen) Deckleis-



Der Schmutz von Jahrzehnten ist hartnäckig

Hauptdaten

Personenwagen B 4253

Auftraggeber:	SBB, Brünigbahn
Hersteller:	SIG 1)
Auslieferung:	1927
DFB-Nummer:	B 4253 ex BC ⁴ 453 ex X 9952
Plätze:	58 2. Klasse 14 R / 44 NR
Heizung:	Dampf
Beleuchtung:	Elektrisch 24 V
Länge über Puffer:	14530 mm
Achszahl:	4
Drehzapfenabst.:	10000 mm
Achsstand:	1800 mm
Raddurchmesser:	700 mm
Bremszahnrad:	1 System Abt
Puffer/Kupplung:	Zentral RhB/FO
Kastenlänge:	12360 mm
Kastenhöhe:	3372 mm 2)
Höhe inkl. Lüfter:	3680 mm 2)
Kastenbreite:	2670 mm
Farbe:	kobaltblau
Gewicht tara:	15000 kg
Gewicht brutto:	19000 kg
1)	Schweizerische Industriegesellschaft Neuhausen
2)	Ab Schienenoberkante

Die Geschichte des B 4253

1927	Auslieferung als BC ⁴ 453 ab SIG
1958	Umbezeichnung in AB ⁴ (Aufhebung der 3. Wagenklasse)
1962	Umbezeichnung in AB Umbau in Reparaturwagen für den Fahrleitungsdienst Ausbau der gesamten Inneneinrichtung Neue Bezeichnung X 9952
6. 1995	Übernahme durch die DFB. Transport nach Goldau. Dort Beginn der Revision
6.9.1997	Transport nach Aarau
1998-2000	Revision in Aarau
23.6.2000	Rollout-Apéro und Taufe des Wagens auf B 4253
24.6.2000	Transport nach Realp, abschliessende Arbeiten
4.7.2000	Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr (BAV)
14.7.2000	Erster und stolzer Einsatz im Eröffnungszug nach Gletsch
Ab 15.7. 2000	Regelmässiger fahrplanmässiger Einsatz in Dampfzügen
23.6.2001	Einsatz im Shuttlezug zur NEAT-Baustelle in Sedrun
3. 7. 2001	75 Jahr Jubiläum der FO. Sonderzug Disentis – Realp – Gletsch
26. 8. 2001	Sonderfahrt für alle Sitzplatz-, Dienstleistungs- und Materialsponsoren