

Die erste Aufrichte ist erfolgt: Alles passt

Fortschrittsbericht B 2206 und B 2210

Werner Beer



bank und ein Dampfheizungsrohr mussten noch her und schon klickten die Fotoapparate.

Zuerst positionierten wir die Dachlängspfetten genau, führten acht runde Dachspanten gleichzeitig ein,

Am Dienstag 20. April war es soweit: Wir wollten einen Teil des Kastengerippes des künftigen B 2206 soweit zusammenbauen resp. -stecken, dass wir einerseits am Tag der offenen Wagenwerkstatt unseren Besuchern und Sponsoren anschaulich den Baufortschritt zeigen konnten, andererseits aber mit diesem Meilenstein Ungenauigkeiten oder Fehler erkennen konnten. Wir wurden nicht fündig: alles passte gut zusammen. Nach etwa zwei Stunden Vorbereitungsarbeiten, einigen Hammerschlägen, Ansetzen von kräftigen Schraubzwingen und Spannsets stand das Gerippe stolz auf seinem Wagenboden. Eine Sitz-

hängten die drei, wenige Tage zuvor gefertigten, Türsturzbinden ein und sicherten das Ganze. Dann liessen



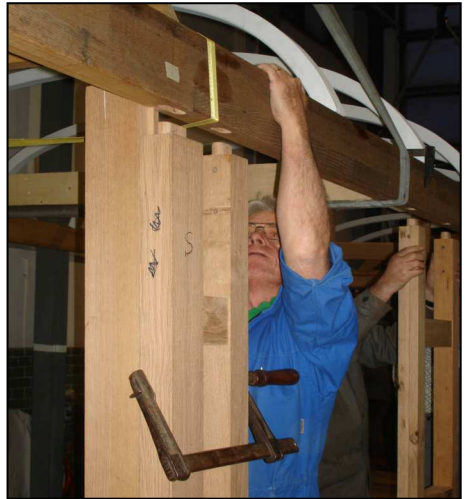
wir dieses Dachbogengerippe mit den beachtlichen Massen von 7.35 m x 2.66 m leicht versetzt auf dem Wagenboden ruhen.

Anschliessend suchten wir aus den fast unzähligen Varianten von Holzpfeosten, Eckpfeosten, Wandpfeosten, Türpfeosten, Streben, Verbindern usw. die richtigen heraus und steckten sie in die vorbereiteten Zapfenlöcher des Kastenbodens. Nun galt es, zu jedem Pfeosten oder Pfeostenpaar einen Werkstattmitarbeiter (12 Mann) zu beordern, zwei Kräne zu besetzen,



Das Dachbogengerippe schwebt zwischen den Pfeosten hoch

und 2-3 weitere Helfer zu koordinieren, das inzwischen angehobene Dachgerippe in seine genaue Lage zu schwenken und mit allen Mannen die Zapfen der in die Höhe ragenden Pfeosten von unten in das Gerippe einzutauchen resp. deren „Nippel durch die Lasche zu ziehen“. Dieser Erfolg musste unausweichlich mit einem Glas begossen werden.



Die Zapfen der Pfeosten passen perfekt in die Nuten

Genauigkeit lohnt sich

Unser Bestreben, alle Bearbeitungen der Eichenholzteile so genau wie möglich auszuführen, wo immer möglich Lehren zu bauen und alle Teile für beide Wagen mit denselben Maschineneinstellungen herzustellen hat sich wie gehofft bezahlt gemacht.



Präzise vorgefertigte Einzelteile

An diesem Teilzusammenbau des Kastengerippes wurden anschliessend alle weiteren Einzelteile probemontiert oder deren Passgenauigkeit nachgewiesen. Das betraf vor allem die Fensterscheren, den inneren und äusseren Fensterrahmen, die rostfreien Simstraversen, die Sockelbretter, die Bänke, die Türen und Teile der Dampfheizung.

Alles wieder zurück

Knapp zwei Wochen später war dann der Spuk vorübergehend Geschichte. Das Ganze wurde wieder in alle Einzelteile zerlegt und fein säuberlich zu den anderen Holzteilen zurückgelegt. Nun erfolgten jene noch fehlenden Bearbeitungen, die für den Zusammenbauteil nicht zwingend nötig waren. Das waren vor allem die Fräsarbeiten an der Dachpfette im Fensterbereich innen, fehlende Bohrungen für die Verschraubungen, zu fräsende Fälze im Türprofil und das Kleben der Dichtfilze in der Fensterglasnut, was im unmontierten Zustand der Balken wesentlich einfacher geht.

Vor dem definitiven Zusammenbau werden alle Holzteile im Tauchverfahren imprägniert, was eine lange Resistenz gegen Fäule garantiert.

Weitere Arbeit im Detail

Auf den anderen „Baustellen“ tat sich genauso vieles, wurden doch die

Plattform- und Trittbretter beider Wagen fertig bearbeitet und die tragenden Konsolen am Wagenchassis genau ausgerichtet und verbohrt. Die Bretter wurden imprägniert, die Kantenschutzleisten feuerverzinkt und dann beides definitiv montiert.



Einpassen der Trittbretter

Am Chassis wurden die elektrischen Leitungen in Rohre verlegt und teilweise schon angeschlossen. Beide Wagen erhalten neu die durchgehende Heizleitung 300V, damit ggf. in MGB-Zugsmitte eingereichte DFB-Wagen die von der elektrischen Lok kommende Speisung weiterleiten. Für den Heizbetrieb ist sie nicht erforderlich, da unsere Wagen mit Dampf von der Lok beheizt werden.

„Berner“ Türen

Stellvertretend für viele Einzelteile, die in Arbeit sind, sei hier der Revisionsstand der sechs Türen (vier Plattform- und zwei Abteiltüren) erwähnt: Alle Türen sind alt und stammen von

verschiedensten Abbruchwagen (FO, SGA, div.) und wiesen unterschiedliche Masse und teilweise Löcher zusätzlicher Schlosszylinder auf.

Die Türen (Eichenholzrahmen mit einer Querstrebe) wurden ganz zerlegt, der unterste meist verfaulte Bereich weg geschnitten, mit neuem Holz angesetzt, neu verleimt und dabei gleich die Aussenmasse angepasst. Jene Türen, die mit Schleifen der Oberfläche nicht genügend sauber herzurichten waren, werden plan geschliffen und furniert.

Zwischenzeitlich bereitet unsere Berner Mannschaft mit Peter Grünig und Bänz Bangerter, die sich dieser Türen



Herstellung der Dachwinkel im Einstiegsbereich

angenommen hat, den Zuschnitt der Füllungen und Deckleisten sowie die Revision der Scharniere und Schlossapparate vor. Alle sechs Türen dürften - wie die meisten anderen Einzelteile auch - im Herbst bereit sein für den An- und Einbau im Wagenkasten.