

Bahnwagen in der Schöllenen Schlucht

Ein Eisenbahnwagen auf der Autobahn

Von der Werkstätte auf die Strecke

Fred Ming

Alle haben auf diesen Tag hingearbeitet! Der Wagen steht nach vielen Stunden der kalten oder heissen Hände, der schweiss-triefenden Gesichter der Werkstatt-Crew in neuem Glanz in der Halle. Nicht nur die „Macher“ sind da, auch ihre Angehörigen, Freunde, Sponsoren und Vertreter von DFB und VFB sind beeindruckt wie tausende von grossen und kleinen Teilen zu ei-



Taufe des B 4229 durch den DFB Geschäftsführer Peter Bernhard

nem prächtigen Bahnwagen zusammengefügt wurden.

Den Anwesenden wird in einer kurzen Rückblende der Werdegang des Wagens beschrieben. Dann der grosse Augenblick, wenn ein Ausgewählter mit weissem Farbroller die Buchstaben Aa (für Aarau) und das Revisionsdatum mittels Schablone auf das Wagenchassis aufträgt und die Wagennummer in gelber Schrift aufgedeckt wird. Der Wagen ist bereit zum Transport auf die Furka-Bergstrecke.

Wie ein Kamel durchs Nadelöhr

Mit Hebeböcken wird der Wagen angehoben und der Spezialtransporter schiebt den Anhänger vorsichtig durch das schmale impro-

visierte Tor in die Halle und unter den „schwebenden“ Wagen. Es erfordert Millimeterarbeit unter engsten Verhältnissen bis die Position stimmt und der Wagenkasten auf den Anhänger abgesenkt werden kann. Dann gilt es, die beiden Drehgestelle auf die LKW Brücke zu verladen und alles gut zu verankern und zu verkeilen.

Einer der ersten Höhepunkte des Transportes steht nun bevor: Langsam schiebt sich der Bahnwagen durch die Hallenlücke, 2cm mit der Dachrinne an der Steinmauer vorbei! Stopp! Der anderen Seite drohen die ersten Kratzer und Blechschäden, Fahrtkorrektur und durch. Eine Höchstleistung des Lastwagenfahrers. Jedes Mal herrscht Hochspannung und Nervosität bei der Verladecrew. Feuchte Hände gehören dazu wie das Öl im Radlagerkasten.

Huckepack nach Realp

Letzte Fotos auf Aarauer Boden und dann los in die Innerschweiz. Die erste „Werbefahrt“ auf der Autobahn steht bevor. Besonderheit:



Der B 4253 abfahrbereit vor der Wagenwerkstätte

Vierachsiger Personenwagen der Furka Bergstrecke im Stau der Gotthard-Autobahn!

Nach spektakulärer Fahrt durch die Kehren der Schöllenen Schlucht

erfordert das Aufgleisen in Realp weitere Präzisionsarbeit. Der Wagenkasten wird genau über das Gleis und die Drehgestelle zentriert, auf die Zapfen gesetzt und verschraubt.

Schlussmontage vor Ort

Jetzt werden noch die Wagenteile montiert, die nur an Ort und Stelle eingebaut werden können. Z.B. werden das Bremsgestänge mit den Drehgestellen verbunden und das Bremszahnrad auf richtige Höhe eingestellt, denn die Eingrifftiefe in die Zahnstange ist ein wichtiger Sicherheitsfaktor. Nicht zu vergesse-



Verladen in der Enge der Wagenwerkstatt

sen, die Lüfter noch auf das Dach zu schrauben, um dicker Luft im Abteil entgegen zu wirken.

Technische Fahrt zur Kontrolle

Alle Komponenten sind nochmals überprüft und der neue Wagen wird zum ersten Mal an eine Dampflok gekuppelt. Alle Verbindungen wie Vakuum zum Bremsen und die

Dampfverbindung für die Heizung des Wagens werden hergestellt. Dann geht es auf die Fahrt. In einer bestimmten Kurve wird angehalten. Kontrolle des Ausschlages der

wird dem Wagen eine Vollbremsung abverlangt. Das geht folgendermassen: Die Dampflok wird oberhalb der Teststrecke abgekuppelt, das Vakuum wird mit-

fürten Änderungen müssen deklariert und begründet sein. Das heisst, Pläne und gegebenenfalls dazugehörige Berechnungen sind vorzulegen.



Ohne Zahnradantrieb durch die Schöllenschlucht

Drehgestelle, sind die Bremsstangen frei? Sind die Heizungsrohre in genügendem Abstand vom Drehgestell? All diese Prüfungen bestätigen, dass die Arbeiten richtig berechnet und ausgeführt wurden.

tels Manometer eingestellt, die Hähne werden geschlossen, die Schläuche zwischen Lok und Wagen getrennt.

Anschliessend zur Zahnstangeneinfahrt: Langsam zieht die Lok den Wagen über die Einfahrzunge, ein gefedertes Zahnstangenstück, das das Bremszahnrad synchronisiert. Dann wird angehalten und die Eingrifftiefe kontrolliert.

Anschliessend wird talwärts mit definierter Geschwindigkeit an einer Markierung vorbeigefahren

Während der Bergfahrt wird die Elektrik getestet. Brennen alle Lampen? Bringt der Alternator die nötige Energie, um den Akkumulator zu laden?

Anschliessend werden sämtliche Punkte genauestens geprüft. Z.B. Fingerklemmschutz an den Türen, Türverriegelung, Sitzbankbefestigung und Beleuchtung, die bei unseren Wagen bis zu drei Stromkreise aufweist. Dann die Plattformen zum Einsteigen mit ihren Sicherheitstüren, damit man sich während der Fahrt dort gefahrlos aufhalten kann. Ebenso werden die Pufferpartien, die an einigen Wagen umgebaut werden mussten (z.B. beim B 4229 ex B40 der Luzern-Stans-Engelbergbahn) einer Prüfung mit den entsprechenden Berechnungen und Zeichnungen unterzogen. Und zum Schluss die oben erwähnten Pro-

Erste Bremsprobe



Erste Fahrt über die Steffenbachbrücke



In Realp wird der Kasten auf die Drehgestelle gesetzt

und der Notbremshahn betätigt. Der Wagen stoppt, die Lok fährt weiter. Gemessen werden die Zeit vom Stoppunkt bis zum Stillstand und der Bremsweg. Die Bremsverzögerung ist bestens, so dass der Wagen beruhigt dem BAV zur Prüfung vorgeführt werden kann.

zeduren der Bremsproben. Sie werden zwei bis drei Mal wiederholt, um auch bei warmer Bremsanlage die Standfestigkeit zu beweisen.

Bei der Talfahrt geht der Puls der Testcrew nochmals ein wenig in die Höhe, die Bremsprobe steht bevor. An einer Stelle grössten Gefälles

Abnahme durch das BAV

Die Vertreter des Bundesamts für Verkehr nehmen den restaurierten Wagen genau unter die Lupe. Alle in der Werkstatt Aarau durchge-

Mit der Abnahme wird sichergestellt, dass die Wagen betriebs-sicher für den Transport unserer Fahrgäste auf der Furka-Bergstrecke sind und bestätigt, dass die Wagenwerkstätte Aarau volle und kompetente Arbeit geleistet hat.