

# Wagen Nummer 4 - Inbetriebnahme 2004

Erstmals eine Totalrevision

## Personenwagen B 4229 ex LSE B 40 ex Brünig C 829

Werner Beer

### Aus zwei mach eins

Unser viertes Wagenprojekt unterschied sich grundsätzlich von den ersten drei Revisionen. Galt es beim ABD 4554 und B 4253 den Kasten zu revidieren (die Chassis wurden in der ehemaligen Werkstätte Goldau angepasst) und beim C 204 die begonnene Revision zu Ende zu führen, war hier die erste Totalrevision angesagt. Noch komplexer wurde das Projekt durch den Umstand, dass aus zwei Wagen (-fragmenten) ein neuer Wagen entstehen sollte. Diese höchst anspruchsvolle Arbeit erstreckte sich über ca. 30 Monate und wir erbrachten dafür nahezu 10'000 Arbeitsstunden. Entstanden ist wiederum ein wunderschöner Personenwagen mit 60 Sitzplätzen und vorzüglichen Laufeigenschaften.

### Drehgestelle „vom Abbruch“

Leider konnten wir den Wagen nur ohne Drehgestelle übernehmen, da die LSE sie weiterhin als Ersatzteile benötigt. Passende Drehgestelle waren bei anderen Bahnen nicht überzählig, aber ein ganzes Chassis mit Drehstellen konnten wir



Montage der Puffer

bei der BVZ Brig-Visp-Zermatt-Bahn ausfindig machen. Der darauf sitzende Kasten, der ehemalige Erst- (Salon) / Zweitklasswagen AB 103 - zuletzt noch ein baufälliger



Güterwagen J 2407 - musste jedoch abgebrochen werden. Das revisionsbedürftige Untergestell hatte den grossen Vorteil, dass die Kupplungen, Puffer und die gesamte Bremsanlage mit Bremszahnrad den RhB/MGB/DFB - Normen entsprach und nicht auch noch angepasst werden mussten.

Also:

**Kasten vom B 40 +  
Chassis vom J 2407 =  
DFB B 4229**

Alles klar?

### Das Chassis

Nach dem Transport des Güterwagens von Visp nach Aarau entsorgten wir vorerst den Kasten. Das Chassis befreiten wir anschliessend von allen verrosteten, beschädigten und unnötigen Teilen. Nach dem Sandstrahlen trenn-

ten wir die beiden verbogenen und zu schwachen Pufferpartien ab und ersetzten sie durch die fast neuen vom abgebrochenen Kiosk-wagen. Das nun wieder vollständige Chassis wurde anschliessend grundiert, schwarz gestrichen und wieder mit



Erst die Farbe machts...

allen nötigen Brems-teilen versehen. Die Drehgestelle wurden vollständig zerlegt und komplett überholt. Die vier Achsen erhielten bei der RhB neue Bandagen und das

Bremszahnrad konnte durch ein gebrauchtes ausgetauscht werden.

### Der Kasten

Zuerst wurde die gesamte Inneneinrichtung bezeichnet und ausgebaut, um danach aufgefrischt, repariert oder neu hergestellt zu werden. Parallel dazu wurde der Wagen ausgeblecht. Unsere Vermutung wurde bestätigt, dass die Holzteile fast alle ersetzt werden mussten: Die beiden Bodenlängs- und Stirnquerträger und alle 36



*Aufsetzen des LSE-Kastens auf das revidierte Chassis des BVZ J 2407*

Fensterpfosten mussten neu hergestellt werden, was mit unseren grossen Schreinereimaschinen kein Problem war. Der Einbau und Aufbau des Kastens erfolgte noch auf dem ursprünglichen Fischbauchträgerchassis, das zwar eine modernere Konstruktion nach dem Jahre 1930 darstellte, aber erhebliche Mängel aufwies. In einer besonderen Aktion wurde der LSE-Kasten auf das revidierte Chassis aufgesetzt.

Nun erfolgte der Einbau der Innenwände, Fenster, Storen und Bänke. Das ursprünglich vorhandene WC in Wagenmitte wurde weggelassen, aber der abschliessbare Raum bleibt erhalten. Eine Besonderheit sind die vier Sitzplätze am Wagenebene Seite Handbremse, die wie im Originalzustand des Wagens zwei zusätzliche Fenster auf die

Plattform (mit Streckensicht) haben.

Im letzten Teil der Revision



### *Bremszylinder und –gestänge*

schraubten wir die alten aufgearbeiteten und kobaltblau lackierten Bleche mit allen Deckleisten wieder an den imprägnierten Holzkasten. Das Alu-Blechdach wurde wieder montiert und mit Dachpappe nach unten abgedichtet. Schlussarbeiten wie Wagenbeschriftung und die Sponsorentafeln rundeten unser viertes Werk ab.



## Hauptdaten

### Personenwagen B 4229

Auftraggeber:	SBB, Brünigbahn
Hersteller:	SIG 1)
Auslieferung:	1935
DFB-Nummer:	B 4229 ex LSE B40 ex Brünig C <sup>4</sup> 829
Plätze:	28 R 2. Klasse 32 NR 2. Klasse 1 Serviceraum mit Vorraum
Heizung:	Dampf
Beleuchtung:	Elektrisch 24 V
Länge über Puffer:	14530 mm
Achszahl:	4
Drehzapfenabst.:	10000 mm
Achsstand:	1700 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

*Schrauben, schrauben, .....*

### Die Geschichte des B 4229

30.9.1935	Auslieferung ab SIG an die Brünigbahn als C <sup>4</sup> 829
6.4.1950	Neue SIG-Drehgestelle Neues Alu-Dach, diverse Erneuerungen innen Umbezeichnung in B 829 im Zuge der Aufhebung der 3. Klasse
20.9.1968	Verkauf in unrevidiertem Zustand an die LSE Luzern-Stans-Engelberg-Bahn Neue Bezeichnung B40 Austausch des Adhäsionsdrehgestells durch ein Zahnrad- gebremstes
1998	Letzter Einsatz im Jubiläumsjahr der LSE Laufleistung bei der LSE in 30 Jahren 97000 km Übernahme durch die DFB. Transport nach Aarau
2.5.1998	Revision in Aarau
2001-2003	Rollout-Apéro und Taufe des Wagens auf B 4229
24.10.2003	Transport nach Realp, abschliessende Arbeiten
13.6.2004	Abnahme durch das Bundesamt für Verkehr (BAV, geplant)
16.6.2004	Regelmässiger fahrplanmässiger Einsatz in Dampfzügen
Ab 26.6. 2004	Sonderfahrt für alle Sitzplatz-, Dienstleistungs- und Materialsponsoren (geplant)
27. 6. 2004 und 15.8.2004	