

11
2023

Eisenbahn
Amateur

Eisenbahn Amateur



Vorbild und Modell



Der Gesellschaftswagen AB 4212 der Railvetica La voiture club AB 4212 de Railvetica



L'entretien du matériel roulant
Instandhaltung des Rollmaterials BLS



Das Märklin-Modellgleis
La voie modèle Märklin

CHF 12.-
EUR 9,50 (nicht in CH)



Der Gesellschaftswagen AB 4212 der Railvetica

Die Railvetica GmbH wurde 1998 ins Leben gerufen, um vier Umbauwagen der Südostbahn zu kaufen. Der Grund lag darin, dass das Krokodil Be 6/8^{III} der «Betriebsgruppe 13302» immer mehr Probleme hatte, passende Wagen an den Zughaken zu bekommen.



■ André Schönenberger, Railvetica

Die Südostbahn wollte sich 1997 von vier Umbauwagen trennen. Diese 1983 von den SBB erworbenen Stahlwagen 50 47 20-03 261-5 (B 8102), 50 47 07-03 262-0 (B 8110¹), 50 47 20-03 260-7 (B 8112) und 50 47 39-03 170-7 (AB 4126), die hauptsächlich für Schüllerzüge verwendet worden waren, sollten durch andere Fahrzeuge ersetzt werden. Sie passten bestens zum Einsatz mit dem Krokodil.

Extrazug mit Gastronomie

Der Zug mit den neu angeschafften Wagen sollte aber nicht nur Sitzplätze anbieten, sondern auch einen Wagen für besondere Anlässe mitführen. Nach einiger Zeit entschieden die Verantwortlichen, den Wagen 8110, der nicht besonders gut in Schuss war, als Ersatzteilspender zu verwenden und einen neuen Wagen als Ergänzung zu suchen. Es wurde auch ein Betriebskonzept erstellt, das nicht nur die Umbauwagen umfasste, sondern auch einen zusätzlichen Begleitwagen. Denn für Gastronomie im Zug benötigt man auch einen Logistikwagen. Hier wurde man bei der Historischen Eisen-

bahn Gesellschaft (HEG) in Delémont mit dem Postwagen Z³ⁱ 427 fündig.

2010 stiess man beim Verein Extrazug auf einen «kurzen» Umbauwagen, dessen Ursprungsversion 1930 von der Schweizerischen Industrie Gesellschaft in Neuhausen (SIG) als AB^{4u} 2665 aus dem Baulos 2662–2679 an die SBB abgeliefert worden war. Somit war der Zug für das Krokodil der «Betriebsgruppe 13302» komplett. Nun wurde das «Projekt Zug 13302» ins Leben gerufen und 2012 begannen die Revisionen und Umbauten. 2014 konnten mit einigem Aufwand zwei Wagen wieder für Extradfahrten eingesetzt werden.

Aus der Geschichte des AB 2665

Die Sanierungs-, Restaurierungs- und Umbauarbeiten am Wagen AB^{4u} 2665 – heute AB 4212 – begannen 2014. Diese Wagen besaßen ursprünglich einen genieteten Stahlkasten und im Innern einen Seitengang mit sieben Abteilen der Polsterklassen, zwei waren 1. Klasse, fünf 2. Klasse. Die 1.-Klassen-Abteile waren 140 mm breiter als diejenigen der 2. Klasse. Zwischen der 1. und der 2. Klasse gab es bis 1931 ein «Fakultativ-

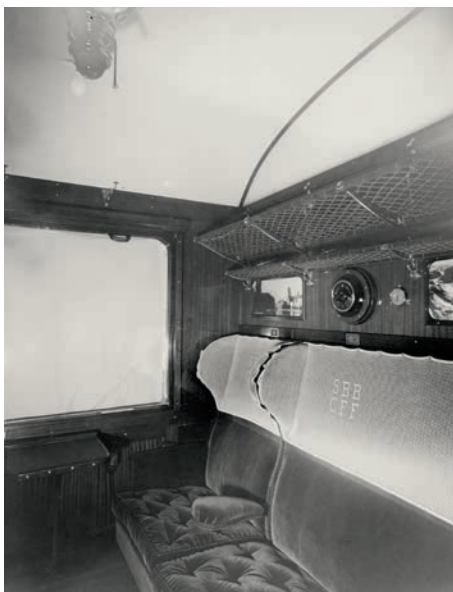
abteil», das je nach Bedarf als 1. oder 2. Klasse bezeichnet wurde, wohl mit zweiseitig beschrifteten Wendetäfelchen. Mit der Breite eines 1.-Klassen-Abteils, aber mit 2.-Klassen-Polstern hatte es die grösste Beinfreiheit von 670 mm gegenüber 530 mm in der 1. Klasse. In der 1. Klasse gab es ein Abteil für Raucher und eines für Nichtraucher, in der 2. Klasse waren die ersten drei Abteile für Nichtraucher, die zwei weiteren für Raucher. Äusserlich sehr auffallend waren die grossen Fenster im Seitengang. Jedes zweite Fenster hatte eine Breite von 1800 mm statt der üblichen 1200 mm.

Grösstenteils im Originalzustand hat von diesen Wagen bis heute nur die Nr. 2671 überlebt, eingestellt bei SBB Historic. Nicht mehr ganz im Ursprungszustand sind die Frontpartien. Hier wurden beispielsweise die Aufstiegsleitern für das Anbringen der Zugschlüsse entfernt. Im Ausland wurden früher die Zugschluss-Signale oben am Dach montiert. Auch die Anschriften sind heute nur noch aufgemalt und nicht auf Emailschildern angebracht. Allerdings waren die Fahrzeugbezeichnung und das SBB-sowie das Schweizerwappen laut Zeichnung bereits früher aufgemalt. Nur die Klassenbezeichnungen waren auf Emailschildern, da ihre Handhabung und serienmässige Herstellung früher als einfacher galt, als das Fahrzeug mittels Schablonen zu beschriften.

Der zweite in der Schweiz erhaltene Wagen mit der ursprünglichen Nummer 2665 von Railvetica wurde 1947 bei einer ersten Umzeichnung zum AB^{4u} 1304. Als 1956 die 3. Klasse (genauer die 1. Polsterklasse) aufgehoben wurde, änderte die Bezeichnung zu A⁴ 1304, da alle Abteile mit Polstersitzen ausgestattet waren. Dann kam der Wagen in den Umbau, bei dem 1959–1961 aus der Serie 2662–2689 die 20 «kurzen» Umbauwagen AB^{4u} 4209...4234 entstanden, später AB 38-03 100–119²). Sie sind mit 20050 mm Gesamtlänge im Vergleich zu den 35 «langen» Umbauwagen AB 39-03 160-194 ex AB^{4u} 4101–4135 von 1958/61 mit 21400 mm etwas kürzer und weisen nur vier statt fünf Abteile 2. Klasse auf. Die «kurzen» Umbauwagen verschwanden schon früh aus den regelmässigen Umläufen und wurden 1971/1976 ausrangiert bzw. verkauft. Die «langen» AB 39-03 160-194 ex AB^{4u} 4101–4135 von 1958/1961 erhielten um 1980 noch einen Neuanstrich und waren bis 1986, also zehn Jahre länger als die «kurzen» im Einsatz.

¹ 1978–1987 B 117 MTHB

² Die UIC-Nummern entsprechen der Zeitfolge der Umbauten und stimmen nicht mit den alten Wagennummern überein.



Als dritter Wagen blieb in Tschechien der AB⁴⁰ 2668 nach einer ebenfalls bewegten Geschichte erhalten: Er war am 18. Januar 1967 als A⁴⁰ 2947 ausrangiert und zum Bremsversuchswagen X 91126 umgebaut worden. Nach längerer Abstellungszeit wurde er im August 1993 als X 60 85 99-33 201-2 an die Historische Eisenbahn Gesellschaft (HEG), verkauft und wechselte 2011 zum VVT. Im Januar 2013 wurde er zusammen mit dem zweiten Bremsversuchszugwagen X 91125 (ex C⁴⁰ 8797, SWS 1930) und weiteren Wagen nach České Velenice zur Aufarbeitung gesandt (sh. auch EA 7/19), blieb aber nach dem Konkurs von Legios in Nymburk abgestellt. Erst ab 2021 wurde er sorgfältig restauriert. In ČSD-Tannengrün steht er nun in historischen Zügen auf der Strecke Česká Třebová–Hanušovice im Einsatz.

Der AB⁴⁰ 2665 erhielt 1960 beim ersten Umbau zum AB⁴⁰ 4212 auf dem bestehenden Fahrwerk einen geschweissten Stahlkasten aufgebaut. Mit dem genieteten alten Kasten verlor er den Seitengang, mit den grossen Seitenfenstern die Abteile. Vom Grundriss her entstand neu die damals übliche Mittelgangaufteilung. Oberhalb der Sitze waren die Gepäckablagen, was den Wagen

etwas eng wirken liess, jedoch viel Spass auf Schulreisen bereitete. In einer Wagenhälfte befanden sich die Raucher- und Nichtraucherabteile der 1. Klasse, in der andern jene der 2. Klasse, dazwischen ein WC mit Vorraum. Raucher- und Nichtraucherabteile wurden mit Abteiltüren getrennt, damit sich die Gerüche von Rauchern und Nichtrauchern nicht vermischten. Die Nichtraucher mussten jedoch immer zuerst mit zugehaltener Nase durch das Raucherabteil bis zu ihren Sitzplätzen. Dort roch es dann eher nach Parfüm.

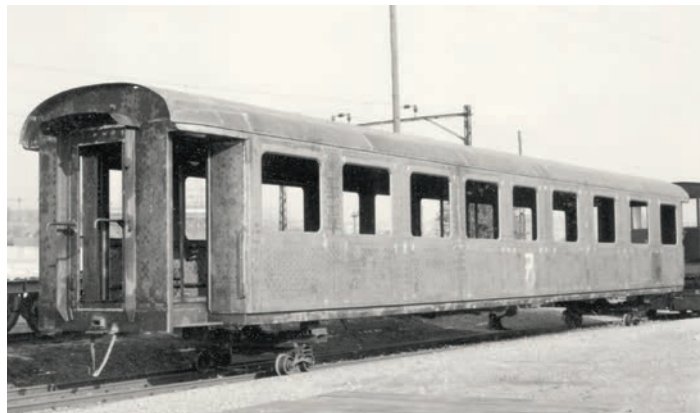
1963 wechselte nochmals die Bezeichnung von AB⁴⁰ 4212 zu AB 4212. Wo der Wagen

im Einsatz stand, ist nicht bekannt, denn es gab bei den SBB – mit Ausnahme von Sonderfällen – keine fixe Zuteilung/Stationierung der Wagen. Es tauchen ab und zu Bilder mit «kurzen» Umbauwagen auf, jedoch ist die Wagennummer meist nicht lesbar. Gut erkennbar sind diese Wagen durch die gerade Dachform zum Wagenende hin und durch den Lichtgenerator, der am Wagenkasten befestigt ist anstatt am Drehgestell wie bei den anderen Umbauwagen.

Am 31. Oktober 1970 erhielt der Wagen die Computernummer AB 50 85 38-03 102-4, bevor er schliesslich am 1. August 1974 ausrangiert wurde. Die Komfortansprüche der



Grosstraktion Inland



Fahrgäste waren gestiegen, besonders als der Swiss Express 1975 aus EW III-Wagen auf der Ost-West-Achse eingesetzt wurde, hatten diese Wagen doch eine Klimaanlage und einen hellen, offenen Raum mit komfortablen Polstersitzen, fast wie im Flugzeug.

Der zweite und der dritte Umbau

Der damalige ZfW (Zugförderungs- und Werkstättendienst) beanspruchte das Fahrzeug und baute es zum Instruktionswagen für Bremsen um. Das Innenleben wurde komplett umgestaltet. Die Sitze wurden entfernt und in der Wagenmitte das WC durch ein Dienstabteil zwischen den zwei Grossräumen ersetzt. Der Grossraum auf der B-Seite (2. Klasse) wurde als Schulzimmer eingerichtet mit Leinwand und einem grossen Sitzungstisch, die A-Seite (1. Klasse) erhielt diverse Apparate und Bremszylinder, um die Wirkungsweise von Bremsen zu demonstrieren (siehe Bilder Seite 6 unten). Der Wagen wurde mit der Nummer X 60 85 99-03 203-4 im März 1976 in Dienst gestellt. Sein Heimatbahnhof war nun Lausanne.

Auch äusserlich gab es Veränderungen. Die Enden wurden zugeschweisst und die Faltenbälge entfernt. Die Anschrift erhielt das moderne SBB-Logo anstelle des Schweizer Wappens zwischen den Schriftzügen SBB und FFS oder CFF. Die Beleuchtung wurde



von Glühbirnen auf Neonröhren umgebaut.

Die Schiebetüren zwischen den Abteilen wurden durch normale Drehtüren mit seitlichem Anschlag ersetzt. Dabei wurde auch das lichte Mass verändert, was erst bei der Montage einer neuen Schiebetüre beim erneuten Umbau durch die Railvetica auffiel.

2008 wurde der Wagen definitiv in Renens abgestellt. Er wurde durch den Verein Extrazug.ch vor dem Schneidbrenner gerettet

und nach Langnau im Emmental verschoben, wo die Aufarbeitung begann. Die Übergänge wurden wieder geöffnet und Faltenbälge montiert. Äusserlich bekam der Wagen einen neuen Anstrich und das Innere wurde ausgeräumt. Als Railvetica zu den bisherigen Umbauwagen einen passenden Speisewagen suchte, meldete sich der Verein Extrazug.ch, da er zu viele Fahrzeuge hatte. 2010 entschied sich Railvetica, den Wagen zu kaufen, da er perfekt ins Zugbild passte. Nach diversen, durch Railvetica ausgearbeiteten Gestaltungsentwürfen entschied man sich für eine Variante und begann 2014 mit der Restauration des Wagens. Dazu wurde der Wagen bis auf das Kastengerippe komplett ausgehöhlt.

Bereits bei der Demontage des Bremszylinders bemerkte man, dass es sich wohl um das Original aus dem Jahr 1930 handeln musste. Er war dermassen schwer, dass er nicht wie bei den anderen Umbauwagen durch eine einzelne Person demontiert werden konnte. Auch der Lichtgenerator, welcher nicht an den Drehgestellen, sondern am Wagenkasten montiert ist, stammt aus der Anfangszeit. Er wurde einfach um 90 Grad gedreht und mit einer Kardanwelle versehen statt mit dem Pulley für den Riemenantrieb wie früher. Bereits beim ersten Umbau 1960 hatte der Wagen Drehgestelle der Bauart SWS I mit Rollenlagern erhalten anstelle der Rahmendrehgestelle mit Gleitlagern. (Siehe Typenskizze von 1930 und 1964.)

Der Wagen heute

Heute besteht auf der A-Seite ein Multifunktionsraum, der nach den Wünschen des Kunden gestaltet werden kann. Normalerweise ist es ein Salon mit acht Tischen zum Essen. Die Tische können entfernt und durch vier Sitzungstische ersetzt werden. Ein Bildschirm, der an einer Wand montiert werden kann, bietet die Möglichkeit, Präsentationen zu zeigen. Werden alle Tische und Stühle entfernt, entsteht ein Grossraum für Präsentationen. Lässt man die Stühle im Wagen, haben wir mit dem Bildschirm und der Soundanlage zusammen ein Kleinkino.

Auf der B-Seite steht ein grosser Tisch mit einer Eckbank und einer Bar. Das Licht an der Decke wurde wieder auf die ursprüngliche Glühbirnenbeleuchtung zurückgebaut. An den Seitenwänden wurden zusätzlich LED-Lampen montiert, welche getrennt von der Deckenbeleuchtung eingeschaltet werden können, was ein harmonisches Licht ergibt.

Während des acht Jahre dauernden Umbaus, oder anders gesagt in den 5000 Stunden Fronarbeit, kamen – nicht nur auf dem Papier – immer wieder Erinnerungen an die Fahrzeuggeschichte zum Vorschein. Bei einer gründlichen Reinigung nach der Restauration entdeckte man auf dem Dach noch die alten, nicht in Dachmitte, sondern über den früheren sieben Abteilen angeordneten Lüfteröffnungen, die beim Umbau 1960 mit einem runden Blech zugeschweisst worden waren. Man hat also das bereits etwa 20 Jahre früher erneuerte Metalldach des alten Wagens wiederverwendet und mit dem neuen Fahrzeugkasten verschweisst. Vom früheren WC war noch der Wassertank erhalten. Und da der Wagen als Instruktionswagen zu schwer ausfiel, wurde der Stossbalken auf beiden Seiten um 10 cm verlängert, damit das Metergewicht nicht überschritten wurde.



Damit machten sich die Mitglieder der Railvetica GmbH ein Geschenk, als sie den ersten selber umgebauten Wagen auf das 25-Jahr-Jubiläum wieder in Betrieb nehmen konnten. Seit Ende 2022 sind die drei Wagen AB 4126, AB 4212 (Gesellschaftswagen) und B 8112 in Betrieb. Sie können auf dem ganzen Normalspurnetz in der Schweiz verkehren. Da es sich um Inlandwagen handelt, haben diese Fahrzeuge fürs Ausland keine Bewilligung. Doch schon sind die drei Mitglieder, die jeweils an Samstagen in Rapperswil arbeiten, am nächsten Fahrzeug: Der ehemalige dreiachsige Postwagen Z³ⁱ 427 aus dem Jahr 1908 wird zum Küchenwagen umgebaut, um die Logistik für den Gesellschaftswagen aufzunehmen. Am Schluss folgt die Revision des B 8102. Seine Historie lässt sich bis zum Gotthardbahn-Wagen A 74 zurückverfolgen, einem Fahrzeug, das für die damalige Zeit (1897) in Sachen Waggonbau neue Massstäbe setzte. Alle Wagen sollen dann ein stimmiges Bild für einen ganzen Zug für die verschiedensten historischen Lokomotiven ergeben.

Bilder von der Restauration des Gesellschaftswagens AB 4212 sind auf der Website www.Railvetica.swiss zu sehen. Auch vom Umbau des Z³ⁱ 427 zum Küchenwagen werden fortlaufend aktuelle Bilder veröffentlicht. Wer Interesse hat, selber an den Wagen mitzuarbeiten, ist herzlich eingeladen, sich bei der Railvetica GmbH unter admin@railvetica.ch zu melden.

Den Modellbauern sei die EA-Ausgabe 6/17 empfohlen. Dort wird genau beschrieben, wie aus einem Fleischmann-Wagen in H0 die Kurzversion der Umbauwagen nach dem Umbau in den 1960er-Jahren entstehen kann. ■

Verdankungen

Herzlichen Dank für die Unterstützung an D. Ammann, W. Hardmeier, C. Jaquier, D. Schopfer, SGEG bahnarchiv.ch und SBB Historic.



La voiture AB 4212 de Railvetica

Railvetica Sàrl a été créée en 1998 afin d'acheter quatre voitures modernisées du SOB, pour les faire circuler avec la Ce 6/8^{III} du «Betriebsgruppe 13302».



■ André Schönenberger, Railvetica
Traduction et résumé:
Francis Daetwyler, ASEA

Le SOB voulait se séparer de ces véhicules achetés aux CFF en 1983, utilisés essentiellement pour des trains d'écoliers. Il s'agissait des B 50 47 20-03 261-5 (ex B 8102), B 50 47 20-03 260-7 (B 8112), de l'AB 50 47 39-03 170-7 (AB 4126) et de la B 50 47 07-03 262-0 (ex B 8110 CFF, ex B 117 MThB de 1978 à 1987).

Train spécial avec offre gastronomique

Outre des places assises, le nouveau train devait aussi offrir des possibilités de restauration. Un véhicule pour la logistique était donc nécessaire. Le choix s'est porté sur le wagon poste Z³¹ 427 de la Historische Eisenbahn Gesellschaft (HEG) à Delémont. La voiture ex B 8110, qui n'était pas en très bon état, a été cannibalisée pour les pièces utilisables. Une voiture modernisée «courte» l'ex AB 4212 a été récupérée auprès de

l'association «Extragzug» comme future voiture gastronomique et de société. Railvetica disposait ainsi du nombre de véhicules souhaité. Le projet «train 13302» était lancé en 2012, et les révisions des véhicules commençaient. Deux voitures avaient été remises en état de marche en 2014.

L'histoire de l'AB 2665

Cette voiture AB⁴⁰ 2665 fut construite par SIG à Neuhausen en 1930. Elle appartient à la série 2662–2679 des CFF et était à couloir latéral, avec sept compartiments, deux de 1^{ère} classe et cinq de 2^e. La caisse était en acier rivé. Les fenêtres des compartiments de 1^{ère} classe étaient plus grandes que celles de la 2^e. Certaines fenêtres côté couloir étaient larges de 1800 mm.

L'AB⁴⁰ 2665 a été renumérotée AB⁴⁰ 1304 en 1947. Elle est devenue l'A⁴⁰ 1304 en 1956, lors la suppression de la 3^e classe (en fait la première). En 1959–1961 au eu lieu la modernisation des 20 voitures «courtes», AB 4209... 4234 (plus tard AB 38-03 100-119) chez SWS. En 1960, la caisse d'origine de la 1304 a été remplacée par une caisse en acier soudé avec de grands compartiments à couloir central, livrée par SWS. Elle est devenue l'AB⁴⁰ 4212, renumérotée AB 4212 en 1963 et finalement AB 50 85 38-03 102-4 en fin d'octobre 1970. Ces voitures «courtes» disposent de quatre compartiments de 2^e classe au lieu de cinq et se distinguent par la longueur et le nombre de compartiments des voitures modernisées «longues» AB 39-03 160-194 ex AB 4101–4135 de 1958–1961 d'une longueur hors tampons de 21400 mm. Elles ont été retirées du service relativement tôt, entre 1971 et 1976, l'AB 4212 l'étant le 1^{er} août 1974. Les voitures «longues» AB 39-03 160-194 ex AB 4101–4135 de 1958/1961 ont reçu une nou-





velle peinture autour de 1980 et sont restées en service jusqu'en 1986.

Une deuxième voiture de la série 2662–2679 existe encore avec sa caisse d'origine, l'AB 2671, qui appartient à CFF Historic. Une troisième voiture a survécu en République Tchèque, après une existence mouvementée. Il s'agit de l'AB⁴⁰ 2668, retirée du service le 18 janvier 1967 avec le numéro A⁴⁰ 2947. Elle a été transformée en voiture d'essai de freins X 91126, puis X 60 85 99-33 201-2. Elle a été vendue en août 1993 à la Historische Eisenbahn Gesellschaft (HEG), puis fut reprise par le VVT en 2011. Elle a été envoyée à České Velenice pour être révisée en compagnie de la deuxième voiture d'essai de freins X 91125 (ex C⁴⁰ 8797, SWS 1930) et d'autres véhicules. Elle est restée à Nymburk après la faillite de Legios. Elle a été soigneusement restaurée en 2021. Elle circule dans des trains historiques entre Česká Třebová et Hanušovice, en livrée vert sapin ČSD.

Deuxième et troisième transformation de l'AB 4212

Le service de la Traction et des ateliers de l'époque avait besoin d'un véhicule d'ins-

truction pour les freins; l'AB 4212 a été choisie. Les sièges ont été supprimés, le WC situé au milieu de la voiture remplacé par un compartiment de service. Le compartiment de 2^e classe est devenu un local d'instruction avec une grande table et un écran. Différents appareils ont été installés dans le compartiment de 1^{ère} classe, pour démontrer le fonctionnement et les effets des freins. Il a été mis en service en mars 1976, avec le numéro X 60 85 99-03 203-4, gare d'attache Lausanne.

Le véhicule a été garé à Renens en 2008. Il a été sauvé du chalumeau par l'association Extrazug.ch et acheminé à Langnau im Emmental, où les travaux de restauration ont commencé. Railvetica racheta la voiture en 2010. En 2014, la restauration reprit. A l'exception de l'ossature de la caisse, la voiture a été intégralement démontée.

La voiture aujourd'hui

Le compartiment de 1^{ère} classe a fait place à un espace polyvalent, pouvant être aménagé selon les désirs des clients. Ils peuvent choisir entre la disposition normale de huit tables pour manger, ou quatre tables pour des séances. Un écran est installé. Il est éga-

lement possible d'enlever toutes les tables et d'avoir ainsi une petite salle de cinéma avec l'écran et l'installation de sonorisation.

Une grande table, un banc d'angle et un bar meublent l'ancien compartiment de 2^e classe. Les lampes à incandescence d'origine ont été réinstallées et complétées par des lampes LED alimentées séparément.

Les membres des Railvetica GmbH se sont ainsi fait un cadeau, lorsqu'ils ont pu remettre en service la première voiture qu'ils ont transformée eux-mêmes pour leurs 25 ans. Les trois voitures AB 4126, AB 4212 (voiture pour société) et B 8112 sont en service depuis fin 2022. Ils peuvent circuler sur tout le réseau suisse à voie normale. Ces voitures pour le service intérieur ne sont pas homologuées à l'étranger. L'ancien wagon-poste Z³¹ 427 de 1908 sera transformé en voiture cuisine, pour assurer la logistique de la voiture pour société. La révision de la B 8102 suivra. Cette voiture était à l'origine l'A 74 du Gotthardbahn, très moderne lors de sa mise en service en 1897. ■

Les images de la restauration de l'AB 4212 se trouvent sur la page Web: www.Railvetica.swiss

