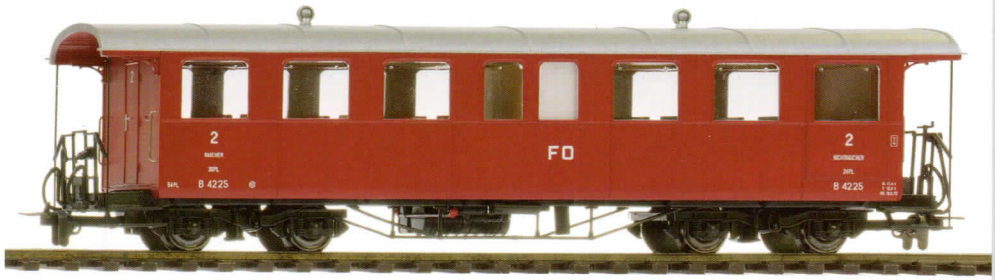
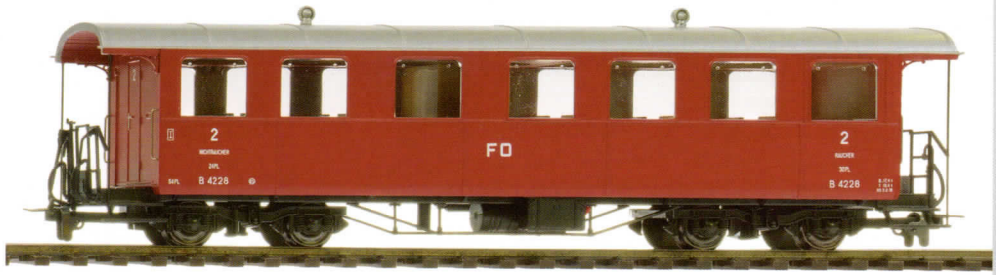
FO-Plattformwagen VORBILD

Viele FO-Liebhaber mußten lange auf die neuen Modelle der Plattform-Drehgestellwagen warten. Passend zu den bereits 2003 ins Modellprogramm genommenen Zweiachsern B 4201-4203 (ex C 201-210) sowie BF 4281-4282 (ex CFZ 271-272) rollen nun die ebenfalls 1914 beschafften Vierachser mit offenen Plattformen in der letzten Ausführung vor deren Außerdienststellung Anfang der 80er Jahre an. Für die Wagen mit ihrem charakteristischen Sprengwerk wurden zwei verschiedene Wagenkasten AB und B angefertigt, wobei beim reinen Zweitklasswagen noch Unterschiede in der Ausführung der Sanitätstüren berücksichtigt wurden.

Zunächst wurde die Variante ohne Sanitätstür angefertigt und eine sinnvolle Menge Wagenkasten auf Vorrat zur späteren Verwendung gespritzt. Dann folgte der Wagenkasten für den B 4228: er hat ein sehr spezielles Erscheinungsbild, da dessen Rahmen für die Sanitätstür nur im Bereich des Fensterbandes erhalten blieb und im Bereich darunter entfernt wurde. Diese Ausführung können wir nur einmalig anbieten, das heißt nach dem Abverkauf der Modelle ist diese Variante nicht mehr herstellbar, sondern nur noch Fahrzeuge mit kompletter Sanitätstür, was natürlich auf die meisten B-Wagen zutrifft.





3246 214 AB 4124 Plattformwagen
3246 213 B 4223 Plattformwagen
3246 215 B 4225 Plattformwagen
3246 218 B 4228 Plattformwagen

Gemeinsam mit den zehn Dampfloks HG 3/4 1-10 beschaffte die Brig-Furka-Disentis-Bahn (BFD) 1914 umfangreiches Rollmaterial für den Personenverkehr. Für den Lokalverkehr bzw. als Verstärkungswagen die zehn Zweiachser C 201-210 und für den Durchgangsverkehr insgesamt 30 Drehgestellwagen: zehn Gepäck-/Postwagen FZ^4 351-360 und 20 Sitzwagen der 1./2., 2./3. bzw. 3.Klasse mit den Betriebsnummern AB^4 51-55, BC^4 151-155 bzw. C^4 251-260. Sie hatten ein Untergestell in Stahlbauweise, mit Blech verkleidete Holzaufbauten und anfangs recht einfach aufgebaute Drehgestelle mit Einzelabfederung der Radsätze durch Blattfedern.

Der Verkehr erreichte jedoch nie die erhofften Dimensionen, so daß viele der Fahrzeuge gar nicht benötigt wurden. Nach Gründung der FO unterzog man das vorhandene Rollmaterial diversen Umbauten, um die Fahrzeuge den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen. Mitunter wurden beim Umbau auch alte Untergestelle für vierachsige Güterwagen weiterverwendet, was hier aber nicht berücksichtigt werden soll. Betrachtet man jedoch die Betriebsnummern und Erscheinungsbilder aller 30 Vierachser in deren Zustand zur Zeit der Außerdienststellung, so wirkt dies auf den ersten Blick recht unübersichtlich.

Überschaubar ist die Entwicklung bei den 3.-Klass-Wagen C^4 251-260: sie erhielten in den 60er Jahren neue SIG-Drehgestelle und die Betriebsnummern B 4221-4229 und hielten sich mit Ausnahme des 1962 verunfallten C^4 256 (B 4221) bis in die 80er Jahre. Die B 4222-4228 waren bis zuletzt als Sanitätswagen ausgeführt, was durch einen großen Rahmen um das jeweils rechte Fenster äußerlich erkennbar ist. Interessanterweise war dieser Rahmen beim B 4228 im letzten Betriebszustand nur noch im oberen Bereich des Fensterbandes vorhanden, fehlte aber im unteren Bereich. Die Wagen liefen ab den 60er Jahren mit modernen SIG-Drehgestellen.

Einzige Ausnahme innerhalb dieser Wagenserie ist der letztgebaute C^4 260, welcher 1931 zum C^{4ü} 261 mit geschlossenen Plattformen umgebaut und 1959 zum B 4261 umgezeichnet wurde. Er erhielt in den 50er Jahren wie alle anderen Wagen mit geschlossenen Plattformen Drehgestelle des Typs SWS.

Nachdem man früh erkannte, daß zehn vierachsige Gepäckwagen FZ^4 351-360 weit über den tatsächlichen Bedarf hinausgingen, baute man zwei der Fahrzeuge zu Personenwagen um. Aus dem FZ^4 351 entstand 1929 der C^4 261 bzw. der spätere B 4230 mit offenen Plattformen und derselben Fensterteilung wie bei den B 4221-4229, jedoch ohne Krankentransporteinrichtung. Er trug zuletzt sogar noch moderne Raucher-/Nichtraucher-Piktogramme.

Der wieder aufgebaute AB 4462 fügt sich prächtig zwischen die beiden einst zeitgleich beschafften Zweiachser ein und gibt mit der ebenfalls zur Erstausstattung der Furkabahn beschafften Zahnraddampflok HG 3/4 4 ein stimmiges Bild ab. Lediglich der hintere Vierachser und die Diesel-Schublok wurden nicht durch die Furkabahn in Dienst gestellt. Beide Aufnahmen: Reto Gisler

Das zweite zum Personenwagen umgebaute Fahrzeug ist der FZ^4 352, aus dem ebenfalls 1929 der C^{4ü} 262 bzw. der spätere B 4262 mit SWS-Drehgestellen analog zum B 4261 (ex C^4 260) entstand. 1949 erfolgte ein Neuaufbau mit neuem Kasten und Rahmen sowie geschlossenen Einstiegen. Diese beiden Wagen B 4261-4262 sind gleichzeitig auch die einzigen Zweitklasswagen mit geschlossenen Plattfomen.

Von den fünf BC^4 151-155 blieben vier Fahrzeuge als gemischtklassige AB 4123-4126 mit offenen Plattfomen erhalten. Die AB 4124 und 4126 erhielten in den 60er Jahren moderne SIG-Drehgestelle, während der AB 4123 und 4125 ab 1947 auf SWS-Drehgestellen liefen. 1972 wurde der AB 4123 zum B 4231 deklassiert, die war somit der einzige Zweitklasswagen mit AB-Fensterteilung und hatte zum Schluß ebenfalls moderne Raucher-/Nichtraucher-Piktogramme.

Das erstgebaute Fahrzeug BC^4 151 wurde 1930 einem Umbau unterzogen und erhielt als BC^{4ü} 161 geschlossene Plattformen und Faltenbalgübergänge sowie ab 1946 SWS-Drehgestelle. 1959 wurde er zum AB 4161 umgezeichnet.

Bleibt abschließend noch, auf die Serie AB^4 51-55 näher einzugehen – und hier entstanden gleich drei verschiedene Fahrzeugtypen: die beiden AB^4 55+52 wurden 1943/44 zu den BC^4 156-157 und erhielten SWS-Drehgestelle, behielten aber die offenen Plattformen. Ab 1959 wurden sie in AB 4121-4122 umgezeichnet. 1961 verunfallte der AB 4121 schwer, er wurde durch die SIG neu mit geschlossenen Plattformen aufgebaut und dabei auch verlängert; der neue AB 4163 erhielt später sogar moderne Falttüren und war dadurch leicht von allen anderen Altbauwagen zu unterscheiden. Aus dem AB^4 51 entstand 1928 der ABC^4 61. 1949 erhielt er einen neuen Wagenkasten und Rahmen und wurde – inzwischen mit SWS-Drehgestellen – zum BC^{4ü} 162, ab 1959 zum AB 4162.

Die beiden AB^4 54+53 schließlich baute man erst 1953 bzw. 1949 neu mit geschlossenen Plattformen und SWS-Drehgestellen auf. Die zunächst als AB^{4ü} 61"-62" bezeichneten Wagen erhielten 1959 die Betriebsnummern A 4061-4062.

Ohne den verlängert wiederaufgebauten Unfallwagen AB 4163 zu berücksichtigen, gab es Anfang der 80er Jahre also sechs Wagen mit geschlossenen Plattformen: die A 4061-4062, AB 4161-4162 und B 4261-4262. Mit offenen Plattformen waren noch die B 4222-4231 sowie die AB 4122 und 4124-4126 im Einsatz.

Mit der Eröffnung des Furkatunnels 1982 und der damit verbundenen Beschleunigung des Zugbetriebs wurde schließlich das Ende der alten Wagen eingeläutet. Einige Fahrzeuge nutze man für den Bahndienst bzw. verwendete zumindest deren Drehgestelle für Panoramawagen (BS 4211-4214) oder Autotransportwagen (Skl-v 4831-4836).

Letztendlich überlebten sogar einige Wagen und kamen zur DFB; 2001 wurde aber der letzte vorhandene Wagenkasten aufgrund massiver Schäden abgebrochen, so daß nur noch Rahmen an die einst 30 Wagen erinnerten. 2011 begann die DFB mit dem Wiederaufbau des ehemaligen AB^4 53 bzw. A 4062; 2016 konnte man ihn wieder in Betrieb nehmen. Der jetzt als AB 4462 bezeichnete Wagen erinnert an eine zuvor fast vergessene Fahrzeugepoche, als an Furka und Oberalp weder Pendel-, noch Express-Züge das Betriebsgeschehen dominierten.

Auf der Wilerbrücke zieht die HG 3/4 4 im Oktober 1971 einen Dampfzug, bestehend aus dem B 4229 ohne Sanitätstür und vermutlich dem AB 4125 sowie dem B 4226, letzterer mit deutlich erkennbarer Sanitätstür.

Im Juni 1968 überquerte die HGe 4/4 I 32 mit ihrem Plattformwagenzug aus drei B und einem AB den heute nicht minder fotogenen Bugnei-Steinviadukt bei Sedrun. Diese Komposition mit RhB-Packwagen läßt sich jetzt auch im Modellmaßstab 1:87 nachgebilden …

Eine etwas seltsam anmutende Komposition hielt Peter Willen im September 1972 in Andermatt im Bild fest: Der BDeh 2/4 41 mit Steuerwagen ABt 4192 als sogenannter „Minipendel"; dazwischen eingereiht ist allerdings der B 4231.