

Konzept zur Erhaltung des
P 8902
Meterspur-Kühlwagen der
Brauerei Eichhof Luzern



Einleitung

Mit allem was Menschen erschaffen schreiben sie automatisch Geschichte. Vieles wurde erfunden und wieder abgeschafft. Doch nicht selten sind Artefakte in statischen Museen erhalten. Gerne betrachten kommende Generationen die technische Entwicklung ihrer Vorfahren. Doch dass dies überhaupt möglich wird verdanken wir meistens ganz speziellen Persönlichkeiten. Nicht selten als Spinner eingestuft erhalten genau diese „Verrückten“ unsere Geschichte zum anfassen.

Insbesondere bei historischen Eisenbahnfahrzeugen kann dies nicht eine einzelne Person bewältigen. Deshalb wurde der Verein zb Historic gegründet. Der Verein hat das Ziel Rollmaterial und die dazugehörige Geschichte der Vorgängerbahnen der zb Die Zentralbahn zu sichern und zu erhalten.

Das Rollmaterial soll aufgearbeitet und wieder in historischen Zügen in Betrieb gesetzt werden. Der Verein erhält den technischen und organisatorischen Support von der Zentralbahn AG. Hierfür wurde eigens eine Zusammenarbeitsvereinbarung erarbeitet und gegenseitig unterzeichnet. Der Verein zb Historic besteht seit April 2012. Er entstand aus dem Vorgängerverein Brünig Nostalgie Bahn BNB, der Abteilung Schmalspur der SBB Historic sowie der Zentralbahn AG.

Knapp acht Monate nach der Vereinsgründung führte die zb Historic ihren ersten historischen Zug erfolgreich über den Brünig. Nun, auch im aktuellen Kalenderjahr ist mit viel Bewegung zu rechnen. Die Zentralbahn organisiert in Zusammenarbeit mit dem Verein zb Historic und der Ballenberg Dampf Bahn das 125-Jahr Jubiläum der SBB-Brünigbahn.

Um auf den einleitenden Satz zurückzukommen: Die zb Historic wird ihrem Namen gerecht und beschäftigt sich mit geschichtsträchtigen Eisenbahndtimern – schreibt und erhält einen grossen Teil der Eisenbahngeschichte einer ganzen Region.

Beat Wuhrmann

Verein zb Historic

Alpnachstad 10.April 2013

Inhalt

Geschichte des P 8902

Technische Daten zum Bierwagen

Typenskizze

Technischer Zustand

Projekt

Fahrplan

Kostenzusammenstellung

Quellennachweise

Version	2.0
Datum	10.04.2013
Autor	Beat Wuhrmann
Geprüft	
Titelbild	Werner Wuhrmann / Wuhrmann Enterprises

Geschichte des P 8902

Die Geschichte der Brauerei Eichhof ist mit mehr als 175 Jahren natürlich bedeutend älter als der gerettete Bierwagen der einzigen schmalspurigen SBB-Strecke, der Brünigbahn. Dies wäre ja auch kaum möglich, da die Brüniglinie 2013 ihr 125 jähriges Bestehen feiern kann. Das Unikat der Schweizer Eisenbahngeschichte wird 88 Jahre alt. Der Bahnwagen ist also knapp halb so alt wie die Geschichte der Brauerei Eichhof im Herzen der Schweiz – in Luzern.

Um einfach und auch bei widrigen Wetterverhältnissen Bier bis nach Interlaken liefern zu können, hatten die vereinigten Brauereien Luzern ab 1912 einen kleinen Kühlwagen als Privatwagen bei den SBB mit der Nummer P 8901 eingestellt. Die Brauerei hatte in Luzern keinen Anschluss an das Schmalspurnetz. So musste der Wagen immer im Bahnhof Luzern beladen werden. Neben Bier war das Eis das wichtigste Ladegut. Die damaligen Kühlwagen konnten noch nicht mit einem Kühlaggregat auf Tieftemperatur gehalten werden. So wurden die Eisblöcke mittels Eiszangen an ihren Bestimmungsort in der Wagenmitte gebracht und fixiert. Zu dieser Zeit war der Handel mit Eis nicht selten auch ein Geschäftszweig der Brauereien, denn private Kühlschränke, bzw. die in Restaurants wurden auch mit Eisblöcken bestückt.

Der erste und bis da einzige Schmalspur-Kühlwagen auf der einzigen Schmalspurstrecke der SBB leistete für viele Jahre zuverlässig seinen Dienst. Das Bier aus Luzern wurde populärer und da die Kapazität des Wagens begrenzt war, beschaffte sich die Brauerei einen weiteren Kühlwagen. 1925 wurde der P 8902 in Dienst gestellt.

Nun verkehrten gleich zwei Kühlwagen der Luzerner Brauereien am Brünig. Auch der neue Kühlwagen wurde nach demselben Prinzip, mit Eisblöcken, gekühlt. Die Wände sind doppelwandig ausgeführt und mit Kork isoliert. Aus dem P 8901 wurde 1961 der Bahndienstwagen X 9997. Er wurde für den neuen Verwendungszweck umgebaut und als Transporter für den Messroller weiterverwendet. 2002 wird das Fahrzeug, ein Jahr nach seiner Ausrangierung, abgebrochen.

Dieser Wagen ist ein Unikat, denn er gilt als Prototyp für eine ganze Serie von Güterwagen des Typ Gb-v. Zu Beginn verfügte der Wagen über je eine seitlich angebrachte Tür zum aufklappen. Schon bald zeichnete sich ab, dass diese Tür zum effektiven Be- und Entladen zu klein ist. Die Seitentüren wurden nun auf die doppelte Grösse ausgebaut, mit zweiteiligen Klapptüren. Der P 8902 hatte diese Türen bis er an die LSE verkauft wurde. Erst mit dem Baueinsatz im Loppertunnel wurde beidseitig eine Klapptüre entfernt und je durch eine Schiebetüre ersetzt. Dies hatte den Vorteil, dass die eine Türhälfte im Loppertunnel trotz den engen Verhältnissen geöffnet werden konnte.



So oder ähnlich war wohl der erste der beiden Wagen beschriftet.

Während der Aufarbeitung der Daten zu diesem Projekt wurde viel diskutiert, wie der Wagen dereinst beschriftet gewesen sein soll. Im sehr umfangreichen Buch von Claude Jeanmaire „Die schmalspurige Brünigbahn (SBB)“ gibt es wichtige Hinweise. Aus den Rollmaterialverzeichnissen geht hervor, dass die vereinigten Luzerner Brauereien seit 1912 einen Güterwagen zum Transport von Bier in Betrieb hatten. Der erste Bierwagen blieb mit dem P 8902 zeitgleich mindestens ein Jahrzehnt im Dienste der Brauerei.



Im Jahr 1960 hielt das allseits bekannte Eichhörchen Einzug. Erstmals verfügte die Brauerei Eichhof über eine Wort- und eine Bildmarke. Das Eichhörchen soll bis zum Ende des Jahrtausends erhalten bleiben. Heute wissen wir, dass auf den Flaschenetiketten zwei stolze Luzerner Löwen thronen. Das Eichhörchen ist Geschichte. Genau diese Geschichte soll mit dem P 8902 erhalten bleiben.

Mit der Umstrukturierung wurden die Transporte der Brauerei auf die Strasse verlagert. Den ehemaligen Kühlwagen P 8902 der Eichhof/SBB kaufte die Luzern-Stans-Engelbergbahn als Magazinwagen für die Depotwerkstätte Stansstad.

Damals war geplant, den Aufbau oben abzuschneiden, dass ein offener Güterwagen, ähnlich Typ L, entsteht. Dies zum Zweck der Beladung mit dem Kran. Der Wagen war zur Lagerung von Reserve-Antriebsdrehgestellen der Triebwagen BDeh 4/4 gedacht.

Doch es kam alles anders. Der Wagen fand eine erste Verwendung als Material- und Aggregateträgerwagen beim Einsatz im Loppertunnel II, als dieser saniert wurde.

Seit 1985 beherbergte dieser Wagen eine im Massstab 1:87 erstellte Modellbahnanlage der LSE vom Streckenabschnitt Wolfenschiessen bis Engelberg. Die Idee, zum LSE Jubiläum eine Modellbahn in diesem Wagen unterzubringen, rette dem historischen Fahrzeug das Leben. Die Anlage wurde inzwischen zerlegt und ist nicht mehr vollständig vorhanden.

Es folgen viele Jahre des „Rumstehens“ in der Abstellanlage Stansstad. Schon vor Jahren, glaubt man inoffiziellen Informationen, sollte der X 293 an die BNB (Brünig Nostalgie Bahn) veräussert werden. Doch soweit kam es nie.

Seit der Gründung des Vereins zb Historic ist der X 293 wieder im Gespräch. Kurz vor Weihnachten 2012 wird der Wagen als Dauerleihgabe an die zb Historic übergeben und in Alpnachstad remisiert. Vorgängig konnte das Fahrzeug auf der Grube im Depot Stansstad begutachtet werden um den genauen Zustand des Wagens und vor allem des Chassis aufzunehmen und zu dokumentieren. So wurde die nötige Grundlage für die Revisions- und Restaurationsarbeiten erstellt.

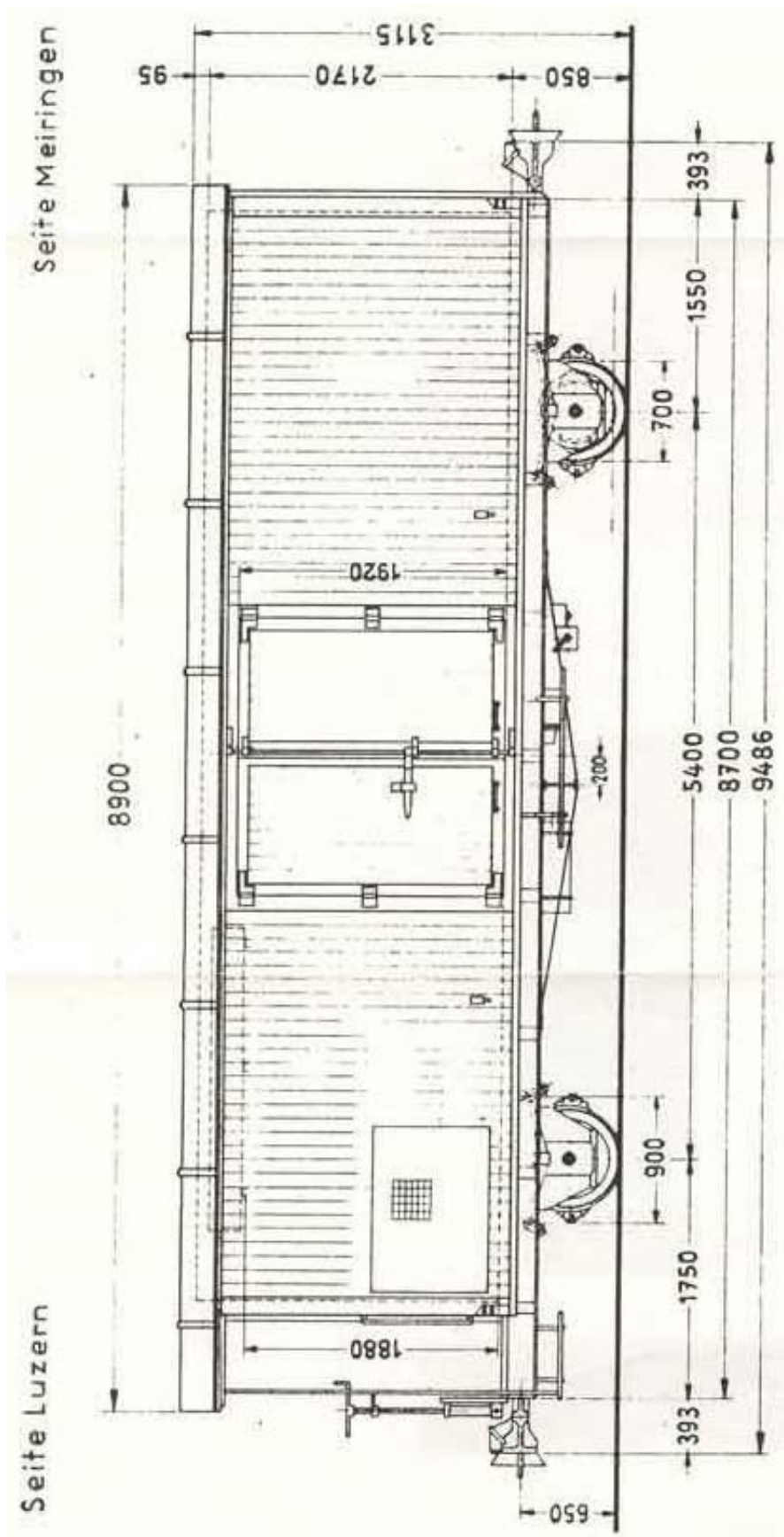
Technische Daten zum Bierwagen

Technische Daten

Baujahr	1925
Hersteller (neu)	SIG
Umbauten / Abbruch	div. Umbauten (1931,1932)
Länge über Kupplung	9'480 mm
Gewicht	10 t
Nutzlast	12 t
Breite	2'500 mm
Gesamtachsstand	5'400 mm
Leistung	---
Zahnradbremse	1
Bremssysteme	Ch-P (L), WDiL Bz
Isolierung	Kork
V/max	75 km/h
ehemalige Verwendung	Bierwagen Eichhof

- 1) Achslager (Die Gb-v Serie erhielt erst ab 1949 Rollenlager eingebaut)
- 2) Kupplungen (G+F Kupplungen wurden in den 40er Jahren eingebaut, hatte eine Anpassung der Bremsanlage bzw. der Leitungen zur Folge)
- 3) Beschriftung Die Brauerei Eichhof führte das Eichhörnchen erst 1960 ein. Der Schriftzug selbst ist wesentlich älter, jedoch frühestens ab 1937 zum Einsatz gekommen.

Typenskizze



Technischer Zustand

Im Dezember 2012, am Tag als das historische Fahrzeug nach Alpnachstad überführt wurde, schauten sich ein Vertreter der zb Historic und ein Sachverständiger des Depots Stansstad der Zentralbahn den ehemaligen Bierwagen von der Unterseite an. Auf der Grube konnten einige potenzielle Mängel an der technischen Einrichtung, insbesondere der Bremsanlage festgestellt werden.

Die Funktion einzelner Komponenten ist derart eingeschränkt, dass diese nicht geprüft werden konnten. Unter dem Wagen befinden sich mehrere Bremszylinder und Verteilerventile die ausgebaut und revidiert werden müssen. Möglicherweise müssen einige dieser Teile ersetzt werden. Der Hauptbremszylinder (Westinghouse) hat im Innern eine Ledermembrane die ersetzt werden muss. Sollte dies nicht möglich sein ist ein baugleicher, intakter Bremszylinder aufzutreiben eher schwierig. Das würde dann bedeuten, dass ein anderes System verbaut werden müsste. Daraus folgen erneut hohe Umbaukosten im gesamten Bremssystem.

Die Achsen scheinen keine grösseren Mangelerscheinungen aufzuweisen. Hingegen die Achslager müssen komplett erneuert werden. Wird das Fahrzeug rangiert, werden Schäden an einem der Gleitlager deutlich hörbar. Es ist denkbar, das Fahrzeug bei der Instandstellung auf Rollenlager umzubauen. Dies hätte den Vorteil, dass das Fahrzeug mit Rollenlagern längere Wartungsintervalle hätte.

Die aktuell verbauten Speichenräder müssen auf Rissbildung hin geprüft werden. Dieser Vorgang ist Vorschrift des BAV und notwendig. Sollten sich in den Radstrukturen Risse befinden, müssen die Räder/Achsen ausgetauscht werden. Als Option besteht die Möglichkeit, die Achsen auszutauschen. Dann würden Achsen des Serienwagens des Typ Gb-v verbaut. Vollscheibenräder und Rollenlager.

Die Radreifen am Wagen wären soweit noch Einsatzfähig. In der Folge einer Revision der Lager / Tausch der Achsen würden die Räder neu bereift. Der Wagen erfährt dann eine sogenannte Revision R3.

Die G+F Kupplungen am Bierwagen sind soweit o.k. und könnten revidiert werden. Da das Fahrzeug im Zugsverband zum Einsatz kommen soll ist es ratsam die Kupplungen gegen neuer desselben Typs zu tauschen. Diese wären dann mit der notwendigen Speiseleitung (Betrieb am Pendelzug, Steuerung via Steuerwagen) ausgestattet.

An den Stirnseiten waren dereinst Heizsteckdosen / Heizkabel angebracht. Die Halterungen bzw. Bohrungen sind noch deutlich erkennbar. Dies müsste wieder installiert werden. Zum Einen könnte er somit auch in der Zugmitte eingereiht werden, zum Anderen lässt sich aus der Heizleitung auch Energie für Kühlschränke entnehmen. Bei dieser Gelegenheit wäre die Nachrüstung einer UIC-Steckdose sinnvoll (Durchleitung). Zusätzlich soll eine elektrische Kupplung (220 Volt) zum WR 825 gelegt werden. So kann der Bierwagen vom Speisewagen aus versorgt werden ohne das im Bierwagen Batterien eingebaut werden müssen.

Projekt

Museumsbahnen und historische Züge die in Betrieb gehalten werden, können nur durch Gönner, Sponsoren und Fördergelder erhalten werden. Einen Beitrag leisten auch die verkauften Sitzplätze bei organisierten Fahrten. Nun, das vorliegende Projekt betrifft ein Fahrzeug das nicht zum Transport von Personen bestimmt ist. Umso schwieriger ist der Erhalt – insbesondere dessen Sinn zu erklären. Wie schon in unserem Vereinsnamen zu lesen „zb Historic“ sind wir auch der Geschichte der SBB-Brünigbahn und deren Fahrzeuge verpflichtet. Soll heissen, dass auch Güter- und Spezialfahrzeuge wie etwa eine alte Schneeschleuder erhalten werden.

Der Bierwagen P 8902 ist ein bahnhistorischer Prototyp, Unikat, Liebling der Eisenbahnfans und vieles mehr. Die Brauerei Eichhof ist ein Stück der Zentralschweiz. Alleine diese Faktoren genügen den meisten Unterstützern dieses Projekts zu einer Zustimmung. Im Weiteren ist der Wagen in einem erstaunlich guten Zustand erhalten geblieben. Diese Grundlagen bilden den Grundstein für das Projekt. Der Wagen soll in einen originalgetreuen Ursprungszustand zurückversetzt werden, wobei der Rückbau der Schiebetüren aus Bahntechnischen Vorteilen unterlassen wird. Die Farbgebung soll dem der letzten Einsatzjahre des P 8902 entsprechen (siehe Titelbild).

Der künftige Einsatzbereich des Bierwagens

Es ist vorgesehen den Wagen so herzurichten, dass er Seite Brünig an den WR 825 gekoppelt werden kann und so mit dem Speisewagen eine Einheit bildet. Sozusagen als Küchenwagen. Zusammen mit dem Plattformwagen ein garantierter Blickfang. Die Vorteile für den Betrieb liegen auf der Hand. Im Bierwagen werden in einem separaten Abteil, begehbar durch die Stirntüre, Lebensmittel und Geschirr, Wasserreserven und Getränke gelagert. Drei grosse Kühlschränke, Tablare und entsprechende Lagerboxen sorgen für Ordnung. Der eigentliche Laderaum wird mit Festbankgarnituren und Sonnenschirmen, einem Grillbräter inkl. Zubehör, werbematerial etc. beladen. Diese Artikel werden an Events auf Bahnhöfen zum Einsatz kommen. Es ist nicht vorgesehen Passagiere zu befördern, denn dies ist gemäss Betriebsvorschriften zu unterlassen.

Aussen wird der mit Brauerei Eichhof und dem Eichhörnchen beschriftete Wagen Aufsehen erregen. Der einzige erhaltene Bierwagen auf der einzigen Schmalspurigen SBB-Strecke wird garantiert zum Publikumsliebbling. Für die Brauerei entsteht ein grosser Werbeeffect, da das Eichhörnchen seit diesem Jahr wieder als Werbeträger fungieren soll. Der Wagen wird garantiert in allen gängigen Eisenbahnzeitschriften abgebildet und beschrieben werden. Für die Gäste von zb Historic bietet das Fahrzeug ein einmaliges Fotosujet. Und wer weiss, möglicherweise wird es den Bierwagen eines Tages als Serienmodell im Shop von zb Historic zu kaufen geben. Zudem könnte der Wagen für Werbezwecke/Werbespots der Brauerei Eichhof dienen wenn das Eichhörnchen-Logo wieder eingeführt wird (Nostalgischer Spot / Werbeplakate mit dem P 8902).

Fahrplan

Der Wagen wurde im Dezember 2012 nach Alpnachstad überführt und remisiert.

Im Januar 2013 wurde die Beplankung weitgehend entfernt um den Zustand der Unterkonstruktion und Isolation zu prüfen. Das Projekt wird durch Ruedi Brunner, vormals Lokführer LSE / zb, betreut.

Im Februar 2013 wurde das Fahrzeug (Chassis) von einem Fachmann begutachtet, es folgte die Offerte für das Sandstrahlen

Im März 2013 fand sich ein Team der Zentralbahn aus der Depotwerkstätte Meiringen in Alpnachstad ein um einen Augenschein zu nehmen. Es wurden die Achslager, Räder und die Bremsanlage genauer begutachtet. Aufgrund dieser Werte soll der Aufwand für die Instandstellung/Revision eingeschätzt werden können.

In den kommenden Monaten soll das Holzwerk komplett saniert werden. Die Beplankung wird erneuert, der Unterbau (Konstruktion) bei Bedarf repariert. Die neue Beplankung wird mit mindestens drei Farbschichten vor Witterung geschützt. Die Arbeiten haben bereits begonnen.

Das Fahrzeug soll zügig restauriert werden um baldmöglichst mit dem WR 825 zusammen in Betrieb gehen zu können. Der Speisewagen wird derzeit ebenfalls vom Verein zb Historic in Zusammenarbeit mit der Zentralbahn in Alpnachstad/Meiringen aufgearbeitet.

Kostenzusammenstellung

Um dieses Fahrzeug nach den geltenden Vorschriften des BAV in Betrieb nehmen zu können, ist ein grosser finanzieller Aufwand nötig. Einiges kann durch Eigenleistungen abgedeckt werden. Die finanziellen Mittel werden in erster Linie für Aufträge an dritte aufgewendet und für die Materialbeschaffung.

Die nachstehende Aufstellung zeigt die zu erwartenden Kosten verteilt auf die einzelnen Arbeitsbereiche. Einige Kosten basieren auf Offerten, andere auf Schätzungen, welche vergleichbare Arbeiten als Basis annahmen (Eigenleistungen nicht eingerechnet).

Fahrwerk	Chassis bewegliches zerlegen		
	Achslager (Umbau auf Rollenlager)		
	Achsen (Umbau auf Rollenlager)		
	Radreifen (neu)		
	Räder / Achsen Ultraschall Prüfung		
	Montage	CHF	32'000
Kupplungen	Steuerleitung nachrüsten		
	Heizkabel durchführen (1500 V)		
	UIC Kabel durchführen		
	Elektrische Kupplung 220 Volt zu WR einrichten	CHF	4'000
Chassis	Reinigung / Prüfung / Lackierung		
	Montage aller Komponenten	CHF	3'000
Bremsanlage	sämtliche Bremszylinder demontieren		
	Bremsgestänge sandstrahlen, lackieren		
	Bremszylinder zerlegen und revidieren		
	dito Ventile / Stopex		
	Bremsventile / -Zylinder prüfen lassen		
	bestehende Bremsleitungen ersetzen		
	Bremsspeiseleitung neu durchführen		
	Bremsanlage montieren / einstellen		
	Bremsprobefahrt	CHF	25'000

Plattform	Boden ersetzen		
	Neue Stufen montieren		
	Griffstangen aufarbeiten / lackieren		
	tragende Dachkonstruktion reparieren	CHF	1'000
Türen / Tore	Schiebe.- / Klappstore ausbauen, neu beplanken		
	Entrosten / lackieren, einbauen		
	Neue Tür Stirnseite (Seite Luzern)		
	Schloss einbauen (Stirntüre)	CHF	1'000
Wagenkasten	alte Aussenverkleidung komplett demontieren		
	Tragende Teile (Eiche) ersetzen		
	Metallteile entrosten / lackieren		
	Aussenverkleidung neu beplanken		
	Alles Holz mehrfach streichen		
	Deckanstrich, weiss mit Eichhof-Logo		
	Innentrennwand erstellen (Holz)		
	Innenbeleuchtung / Steckdosen 220 Volt	CHF	8'000
Dach	kontrollieren (Dichtheit)		
	Dachrinne über Schiebetüren reparieren		
	Reinigen / anschleifen		
	Weissaluminium streichen		
	Endmontage Dachleisten	CHF	1'000
Ausstattung	Festbankgarnituren		
	Kühlschränke, Geschirr für Events / WR 825		
	RAKO-Boxen Lagersystem für Geschirr		
	Tablare	CHF	10'000
Diverses / Unvorhergesehenes	Reserve/ zusätzliche Transportkosten	CHF	40'000
Aufwand total		CHF	130'000

Quellen

Die schmalspurige Brünigbahn SBB, Claude Jeanmaire, Eisenbahn Verlag

Bahnen nach Engelberg, Hans Waldburger, Peter Berger, Christoph Berger, Minirex Verlag

Die Fahrzeuge der Brünig Bahn, Wolfgang Finke, Köln

Rollmaterialverzeichnisse SBB / LSE / zb

Homepage Brauerei Eichhof Luzern

zb Die Zentralbahn

Diverse Fachzeitschriften

Archiv Wuhrmann Enterprises Stans

Internetrecherche