

bretter erleichtern für das Personal den Ein-/Ausstieg durch die Tore.

### Finish

Es sind noch viele kleine Stellen nachzubessern, sei es auf der Plattform oder im Innenraum. Dies betrifft vor allem Sechskant-Schraubenköpfe oder die eine oder andere vergessene kleine Fläche. Die technischen Anschriften am schwarzen Chassis sind auch noch anzubringen.

Das Revisionsdatum, respektive der Roll-out (jeweils an einem Freitag) steht zurzeit noch nicht fest. Es wird wie immer in einer kleinen Zeremonie angepinselt...

Und wieder verlässt ein Schmuckstück, das wir eigentlich gerne behalten würden, unsere Werkstatt und alle, die daran gearbeitet haben, dürfen zu Recht stolz auf diese Arbeit sein!

## Elektrische Erdung bei der Dampfbahn?

### Der BD 2503 hat eine elektrische und eine Dampfheizung

Werner Beer

#### Der Strom muss auch wieder zurück zur Quelle

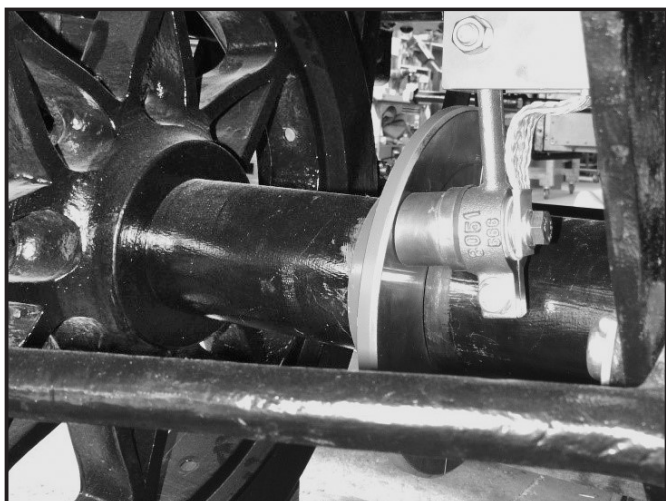
Der kurz vor der Ablieferung stehende BD 2503 besitzt zusätzlich zur Dampfheizung auch eine elektrische Heizung. Diese war schon in seiner letzten Funktion als Hilfswagen vorhanden. Wir haben sie aufgearbeitet und unter der Doppelbank im Passagierabteil wieder eingebaut. Damit könnte der Wagen in einem Sondereinsatz bei der MGB auch ohne Dampf geheizt werden.

Die Heizung wird ab der Zug-Sammelschiene mit 300 V (von der Elektrolok versorgt), gespeist. 300-V-Sammelschienen haben wir übrigens in alle Wagen eingebaut, um die Stromversorgung der MGB-Wagen bei Einreihung der DFB-Wagen in eine Komposition der MGB sicherzustellen.



*Die elektrische Heizung ist unter der Doppelbank positioniert, während die Dampfheizung an der Aussenwand verläuft*

Ein Abgang führt über eine Sicherung zum Hauptschalter im Personenabteil und von dort zu den beiden Heizkörpern. Der Stromkreis zurück zur Lok muss unterbrechungsfrei über die Schienen geschlossen werden. Die Achslager stellen auf diesem Weg keine zuverlässige elektrische Verbindung



*Der Schleifring (oder die Schleifscheibe) ist auf der Achse des Wagens montiert. Die Kontaktbürste ist federnd befestigt und sorgt für sicheren Stromfluss zur Schiene.*

dar. Mehr noch: die Rollenlager könnten durch Funkenbildung mit Abbrand mit der Zeit Schaden nehmen. Die Lösung ist ein Schleifring mit Kontaktbürste an der Radachse, der die Radlager niederohmig überbrückt und den Strom an ihnen vorbeiführt:

Ein Lagerbock mit federndem Hebel drückt den Kontakt seitlich an eine

Scheibe, die auf der Achse angepresst ist. Die Anordnung ist so gewählt, dass Höhen- und Seitenspiel der Achse mit der Schwenkbarkeit des Hebels sauber aufgefangen werden. Verschmutzungen auf der Kontaktscheibe können nicht entstehen, da die Bürste die Kontaktfläche dauernd reinigt.

### **Dacherdung sorgt für Sicherheit**

Ein weiterer Aspekt ist beim Thema Erdung von Bedeutung: Für den äusserst unwahrscheinlichen Fall, dass eine elektrische Oberleitung auf das Wagendach fallen könnte, ist eine gute Erdverbindung des Daches mit dem Gleis wichtig. Sie führt zu einem raschen Abschalten durch die Schutzrichtungen und stellt sicher, dass keine gefährlichen Berührungsspannungen entstehen. Die Dächer aller historischen Wagen sind über die Plattformstangen gut leitend mit dem Chassis und damit mit den Gleisen verbunden. Ein allfälliger Schaden an den Wagenlagern wird für diesen Fall in Kauf genommen.

## **B 4231 in Warteposition hinter dem BD 2503**

### **Fortschrittsbericht B 4231**

Werner Beer

Wie schon im letzten Heft erwähnt, konzentrieren wir uns auf die Fertigstellung des BD 2503. Am B 4231 arbeiten wir nach Massgabe der Kapazitäten an diversen Komponenten und Einzelteilen.

### **Chassis**

Am Chassis wurden Zug- und Stossvorrichtungen angebracht und im und unter dem Chassis die Vakuumleitungen verlegt. Wir haben sie ausgebaut, gestrahlt und frisch gestrichen. Der Bremszylinder und der Sonderbehälter