

S'Mutschälle-Zähni : vom Personen-Gütertriebwagen zum Partytriebwagen BDe 4/4 10, Bremgarten-Dietikon-Bahn

Autor(en): **Notter, Bruno**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bremgarter Neujahrsblätter**

Band (Jahr): - **(1995)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-965529>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

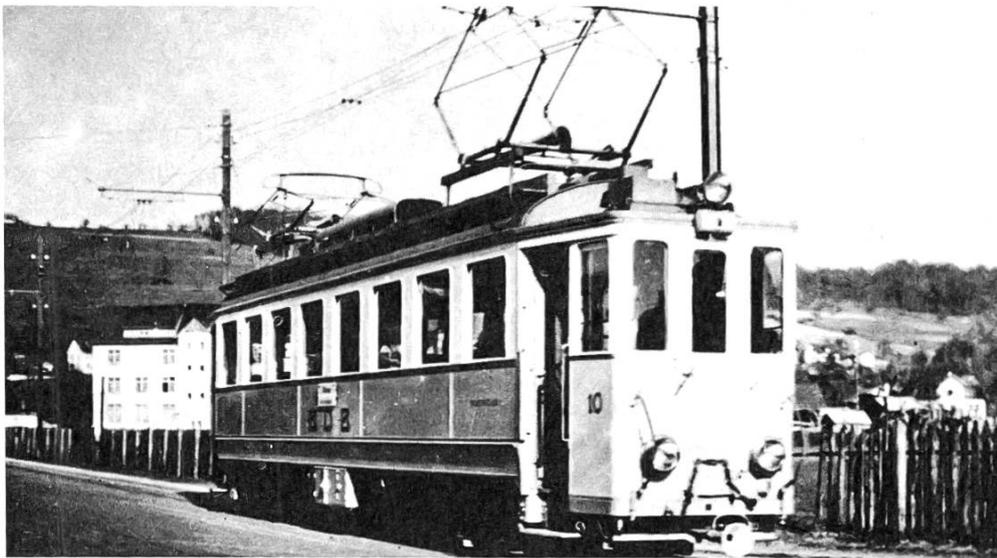
S'Mutschälle-Zähni

Vom Personen-Gütertriebwagen zum Partytriebwagen BDe 4/4 10, Bremgarten-Dietikon-Bahn.

VON BRUNO NOTTER

In den Jahren 1928 und 1932 erweiterte die BDB ihren Triebfahrzeugpark um die beiden Wagen Ce 4/4 Nr. 10 und Nr. 11.

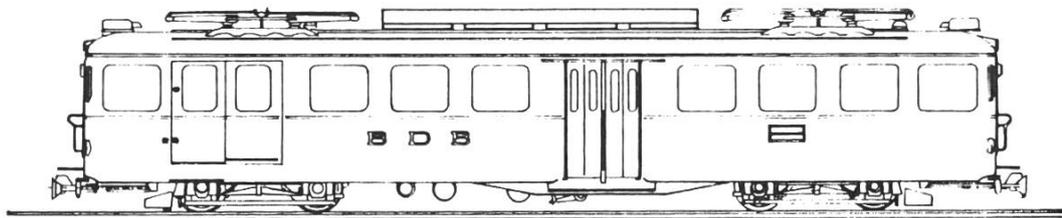
Die Fahrzeuge besaßen ursprünglich einen Holzkasten mit nur 2,2 m Breite. Zwischen den Einstiegsplattformen, welche gleichzeitig als Führerstände dienten, konnten trotz der Länge von lediglich 16,22 m 48 Sitzplätze angeordnet werden. Die elektrische Ausrüstung beinhaltete Tatzelagermotoren zu je 90 PS Stundenleistung und eine Vakuum-Bremse. Erzielt wurde eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h.



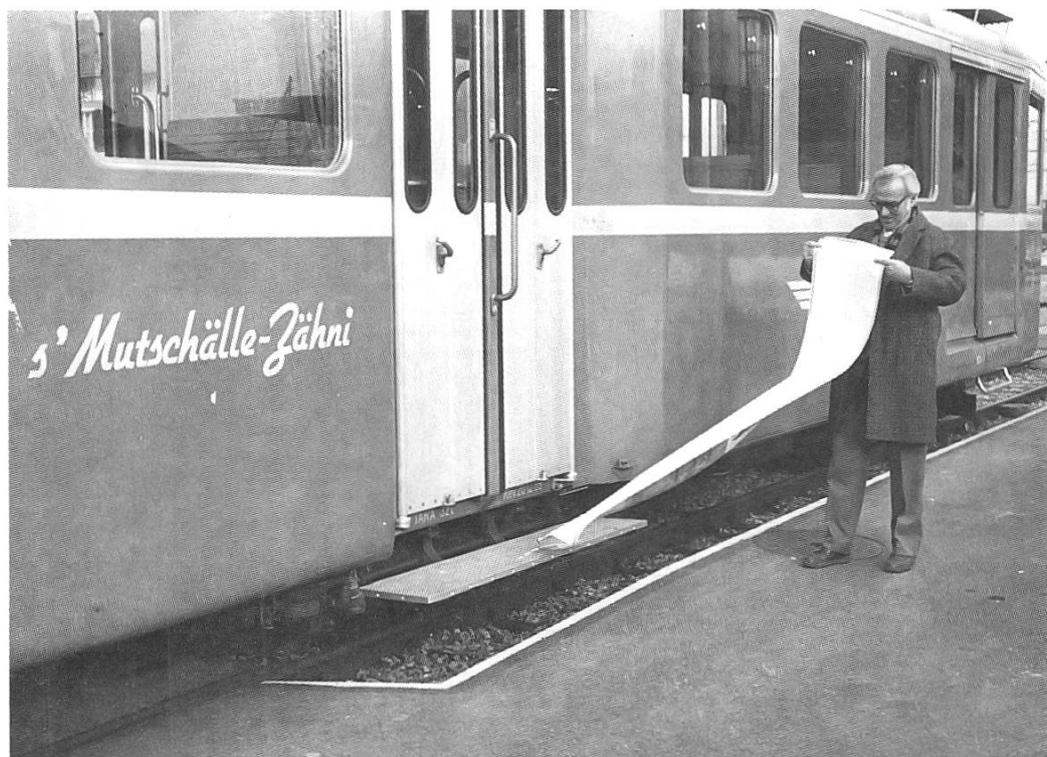
Recht lang schienen die Motorwagen Ce 4/4 10 und 11 von 1928/32.
Foto: A. Wanner, 1949

Änderungen und Umbauten am Triebwagen Ce 4/4 Nr. 10

- 1945 Einbau von Pendelwiegen in die Drehgestelle
- 1946 Erhöhung der Geschwindigkeit auf 60 km/h
- 1950 Ersatz des ursprünglichen Stromabnehmers auf Führerstand Seite 2 durch einen neuen mit Doppelwippe
- 1955/ Neuer Wagenkasten von der SWS in leichter Stahlbauart:
- 1956 Dank der grösseren Breite von 2,5 m und verlängertem Wagenkasten konnten trotz Einbau einer Mittelplattform und eines Gepäckabteils gleichviele Sitzplätze wie vorher angeordnet werden. – Einbau von Vielstufenkontrollern durch die MFO, von neuen Bremskontrollern und Umformern für die Ladung der Batterien mit Spannung 36 V und automatischen GF-Kupplungen (GF=Georg Fischer; Anhäng-Kupplungen anstelle von Trichter-Kupplungen); neue Bezeichnung: BDe 4/4 10.



- 1960 Einbau eines Makrophons anstelle der Vakuumpfeife.
- 1969 Anpassung an die neue Fahrleitungsspannung von 1 200 V Gleichstrom. Da je zwei Motoren dauernd in Serie geschaltet bleiben mussten, konnte die bisherige Leistung nicht mehr voll ausgenutzt werden. – Ausbau der Sitzbänke im Raucherabteil und Entfernung der Zwischenwand im Gepäckabteil.



Grossrat Josef Rennhard bei der Taufe des «Mutschälle-Zähni» am 13. Dezember 1986 im Bahnhof Berikon-Widen (Foto: Badener Tagblatt): Enthüllung des Schriftzuges

- 1972 Einbau einer Hydrauliksteuerung und einer Beleuchtungssteckdose für die Fernsteuerung zum Schneepflug X 303.
- 1977 Einbau einer Druckluftbremse für die neuen Rollböcke Ua 201 AB. – Einbau eines Kompressors, einer Druckluftpfeife und des Zugfunkes. Ausbau der Makrophone.
- 1979 Einbau der Zugsicherung und des Totmannpedals.
- 1986 Umbau zum Partytriebswagen in der Werkstatt Bremgarten. Arbeitsstundenaufwand: 2 000 Stunden, Kosten: 10 000 Franken.

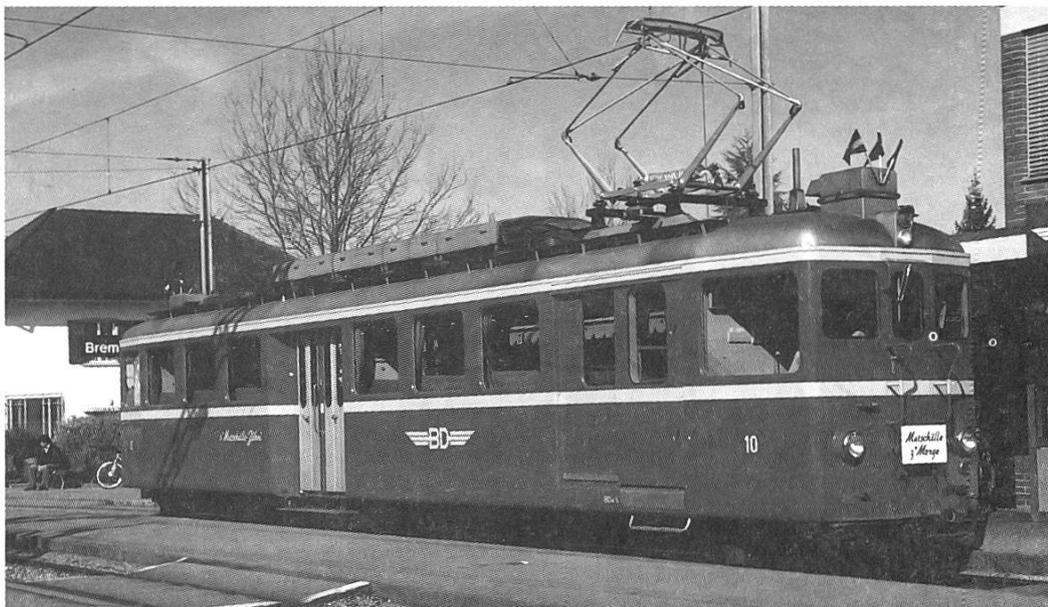
Nach der Umgestaltung zum «Festwagen» brauchte dieser natürlich einen Namen, wozu ein Wettbewerb im Badener Tagblatt ausgeschrieben wurde. «S'Mutschälle-Zähni» liess Josef

Rennhard, Grossrat, als strahlenden Sieger unter allen Einsendern hervorgehen, sodass er als ersten Preis den Triebwagen für sich und seine Gäste einen Tag lang benützen durfte: Er lud dazu die Behinderten des Hauses Morgenstern auf dem Hasenberg ein – eine bemerkenswerte Geste!



Innenansicht

Aussenansicht



Technische Daten

Baujahr:	1928 als Ce 4/4 Nr. 10 Elektrischer Teil: Maschinenfabrik Oerlikon (MFO) Mechanischer Teil: Schweiz. Waggonfabrik Schlieren (SWS)
Baukosten:	113 000 Franken
Geleistete Kilometer:	1928 – 1986: 1 665 151 km
Stromart:	1 200 V Gleichstrom
Motoren:	4 Elektromotoren mit je 90 PS = 360 PS
Gewicht:	32 t
Fahrzeuglänge:	18,3 m
Fahrzeugbreite:	2,5 m
Ausrüstung:	48 Sitzplätze auf Holzbänken, Bar-Abteil, Lautsprecheranlage und Garderobe
Höchstgeschwindigkeit:	45 km/h
Einsätze:	1928 – 1969: Personen- und Güterdienst 1969 – 1978: Güterzugs- und Diensttriebfahrzeug 1978 – 1985: Diensttriebfahrzeug 1986 – : Partytriebwagen für – Hochzeitsfahrten – Klassenzusammenkünfte – Familienanlässe – Firmenfeste usw.
Bahneigene Veranstaltungen:	– «Mutschälle Z'morge» – Gourmet-Fahrten

Anstriche: 1928 – 1955: hellblau/weiss
1956 – 1970: blau/hellgrau
1971 – 1974: rot/weiss
1975 – : orange mit weissem Streifen

Bruno Notter

*Geb. 1941, aufgewachsen in Bremgarten, Lehre als Konstruktions-
spengler, danach Monteur bei der SBB im Lokomotivdepot Zürich;
1970–87 bei der Stadtpolizei Bremgarten, ab 1987 bei der Gemeindepoli-
zei und wohnhaft in Rohr; beschäftigt sich in seiner Freizeit mit dem Thema
«Eisenbahnen» und sammelt alles über Bremgarten.*