

Der

Club Bm 22-70

stellt sich vor



bm22-70.ch

Club Bm 22-70...

... mit den Wagen zum Zug!

Ganz am Anfang

Ursprünglich auf der Suche nach geeigneten Personenwagen für die modernisierte Dampflokomotive 52 8055 der Firma DLM in Winterthur, hat sich der Verein mit dem Namen **Club Bm 22-70*** gebildet.

* Bm 22-70 ist Teil einer Wagenbezeichnung nach dem Schema des Int. Eisenbahnverbandes UIC. Der Vereinsname ist davon abgeleitet.



Die 52 8055 in Sumiswald - Grünen am 10. Juni 2006

Der Club Bm 22-70

Der Club bezweckt die Erhaltung und den Betrieb von eisenbahngeschichtlich interessanten Schienenfahrzeugen, vornehmlich SBB - Reisezugwagen für den nationalen und internationalen Verkehr. Diese werden durch sachgemässe Revisionen und fachmännischen Unterhalt von freiwilligen Helfern als historisch-technische Kulturgüter der Nachwelt erhalten und in betriebsfähigem Zustand der Bevölkerung auf Publikums- und Sonderfahrten, auch in Verbindung mit grösseren Dampflokomotiven zugänglich und erlebbar gemacht.

Die Wagen des **Club Bm 22-70** befinden sich vorübergehend im Güterbahnhof Schaffhausen.

Die Wagen des Club Bm 22-70

Der Club besitzt zurzeit vier interessante SBB – Reisezugwagen nach Bauart UIC-X und UIC-Z2, die für den internationalen Verkehr von der Schweizerischen Wagonindustrie in den Jahren 1966 - 1968 und 1972 – ursprünglich als Abteilwagen mit Seitengang gebaut wurden.

Zwei Abteilwagen sind abgesehen von einigen technischen Anpassungen und nur noch einem Raucherabteil (statt sechs), praktisch im Originalzustand erhalten geblieben. Dass bei diesen Wagen die Dampfheizung nie ausgebaut wurde, macht sie besonders wertvoll. Es sind die letzten dieses Wagentyps, die mit dem damals im Ausland auf gewissen Strecken (z.B. Lindau – München) noch notwendigen Heizsystem ausgerüstet waren. Dies ermöglicht es uns, die Wagen auch von Dampflokomotiven beheizt, im Winter einzusetzen.

Damit die Wagen auch international verkehren dürfen, müssen sie allerdings den aktuellen Vorschriften angepasst werden. Dies bedingt zum Beispiel das Nachrüsten einer automatischen Türblockierung.

Beide Wagen waren bei der Übernahme durch den Club Bm 22-70 teils stark durch Vandalen versprayt, was eine Neulackierung erforderlich machte. Sie erhielten beide das originale SBB-Grün sowie den alten SBB-Schriftzug mit dem Schweizerkreuz.

Ausser diesen Wagen ist der ehemalige „SUVA-Wagen“ der SBB für Reisegruppen mit Rollstühlen, im Besitz des Clubs. Dabei handelt es sich um den Umbau aus einem Fahrzeug der Nachfolge-Generation der oben erwähnten Wagen aus dem Jahr 1972, mit ursprünglich 11 Abteilen. Entsprechend eingerichtet, dient uns der heute in „Speisewagenrot“ gespritzte Wagen als Bistrowagen.

Zu diesen Wagen passen die beiden Baugleichen gemischt-klassigen Wagen ABm sowie der Erste-Klasse Wagen Am, aus dem Besitz der Stiftung SBB-Historic. Der Erste-Klasse-Wagen Am gehört inzwischen dem Club Bm 22-70. Die beiden ABm sind weiterhin bei SBB-Historic.

Die Wagen sind technisch in einwandfreiem Zustand und besitzen die Zugsammelschiene und das UIC- Kabel.

Sie haben zusätzlich eine 400 Volt Versorgungsleitung für eine ortsfeste Stromversorgung.

Zwei weitere, ebenfalls erhaltenswerte Wagen von gleicher Bauart, waren die Sitz- und Liegewagen Bcm. Diese wurden in Nachtzügen zu verschiedenen Zielen in Europa eingesetzt. Beide Wagen erhielten durch den Club Bm 22-70 eine unterschiedliche Farbgebung. Während der eine in grün, entsprechend dem Ablieferungszustand bemalt wurde, erhielt der andere einen Anstrich in seiner späteren, blauen-weißen Farbgebung. Sie gehörten einem Vereinsmitglied und sind heute im Besitz des Vereins Mikado 1244 in Brugg.

Der letzte „Sleeperette-Wagen“ gehörte ebenfalls dem Club Bm 22-70. Auch der letzte Gepäckwagen Dms war vorhanden. Beide Wagen konnten nicht mehr aufgearbeitet und in Betrieb genommen werden. Der Dms diente uns noch als Magazinwagen und der „Sleeperette-Wagen“ als Ersatzteilspender.

Wie sehr uns der leider stark asbesthaltige Gepäckwagen auch reut, hätte die Sanierung und die Wiederinbetriebnahme vermutlich eine Neuzulassung beim BAV bedeutet und wäre sehr kostenintensiv und aufwändig gewesen. Ausserdem war der Wagen nie im Besitz des Club Bm 22-70.

Wir haben uns entschlossen, uns von beiden Wagen zu trennen. Der Sleeperette-Wagen wurde im Februar 2024 bei der Fa. Thommen in Kaiseraugst verschrottet.

Übrigens! Alle Wagen haben Übersetzfenster – so richtig zum öffnen! Das ist sehr wichtig bei Dampffahrten.

Unsere Domizile und Ortswechsel

Im November 2005 bezog der Club Bm 22-70 als Untermieter der DLM, die Wagenreparaturhalle im Rangierbahnhof Schaffhausen.

Am 17. Oktober 2013 erhielten wir von der DLM die Kündigung der Wagenhalle per Ende Oktober 2014. Unsere Einsprache folgte im September 2014 an die Kant. Schlichtungsstelle für Mietsachen in Schaffhausen.

Mit Einschreiben vom 5. Oktober 2014 legten wir Dieser dar, weshalb wir die geltende Anfechtungs-Frist nicht einhalten konnten. Aufgrund dieser Darlegung und weiterer Tatsachen (z.B. irreführende Äusserungen von DLM zum möglichen weiteren Verbleib in der Halle), nahm sich die Schlichtungsstelle der Sache an. DLM verlor schliesslich und sollte uns die Halle für weitere 3 Jahre zu den gleichen Bedingungen vermieten.

DLM kündigte jedoch ihren Mietvertrag mit SBB-Immobilien, wohl in der Absicht uns so los zu werden. Das hatte zur Folge, dass wir die Halle nun direkt von SBB-Immobilien mieten konnten. Im November 2020 mussten wir definitiv ausziehen, weil die Halle einem Projekt weichen musste und abgerissen wurde.

Seither befinden wir uns in Birr, wo unser Verbleib für längere Zeit, wegen dem Reservekraftwerk des Bundes auch nicht ganz sicher ist.

Seit 2025 sind wir wieder in Schaffhausen, benutzen die gleichen Geleise wieder, jedoch ohne die Wagenhalle. Das oben angesprochene Projekt ist zurückgestellt und die Halle leider weg!

Der Ortswechsel und die Unsicherheit im Birrfeld hatten grossen Einfluss auf unsere Wagenmutationen. S. Mutationsliste.

Übersicht Fahrzeuge - Mutationsliste des Club Bm 22-70

Typ	Nr.:	Farbe	Betriebsfähig	Im Bestand seit	bis	Bemerkungen
Bm	201	grün	ja	08.2005	--	Übern. v. SBB-C ab Biel
Bm	202	grün	ja	08.2005	--	Übern. v. SBB-C ab Biel
Bcm	203	grün	ja	07.2010	11.2020	Rückg. an Eigentümer jetzt bei V-Mik
Bcm	204	blau-weiss	ja	07.2010	11.2020	Rückg. An Eigentümer jetzt bei V-Mik
Am	005	grün	ja	08.2020	--	v. SBB-H im Tausch gegen A EW II 585
SRm	401	rot	ja	11.2007	--	v. Implenia. Ehem. Infowagen LBT
Apm	161	blau-violett	nein	11.2005	12.2023	Ersatzteilstender - Abbruch
Dms*	010	grün	nein	09.2015	12.2023	Eigentum SBB – jetzt bei V-Mik
A EW II	585	grün	ja	06.2010	08.2020	Tausch gegen Am 005 v. SBB-H
Z2	284	PTT-gelb	ja	10.2024	--	Magazin- & Werkstattwagen
Tem ^{III}	334	rotbraun	ja	06.2006	--	Letzter SBB-Einsatz: Bhf. Sulgen

* Der Gepäckwagen Dms 010 war nie im Eigentum des CBm, obwohl der CBm im NVR als Halter auftritt.

ABm		grün	ja	Wunschfahrzeug	UIC Z2	z.Zt. bei SBB Historic
ABm		grün	ja	Wunschfahrzeug	UIC Z2	z.Zt. bei SBB Historic
Am 61	515	grau	ja	Wunschfahrzeug	Eurofimawagen	z.Zt. bei SBB Historic

Zusammenfassung aktuelle Fahrzeuge des Club Bm 22-70 (Aktualisiert am 10. Januar 2024)

Bm	201	grün	ja	08.2005	Basis	Übern. v. SBB-C ab Biel
Bm	202	grün	ja	08.2005	Basis	Übern. v. SBB-C ab Biel
Am	005	grün	ja	08.2020	Basis	v. SBB-H Tausch gegen A EW II 585
SRm	401	rot	ja	11.2007	Basis	v. Implenia. Ehem. Infowagen LBT
Z2	284	PTT-gelb	ja	10.2024	Basis	v. Depot Full. Materiallagerung
Tem ^{III}	334	rotbraun	ja	06.2006	Basis	Letzter SBB-Einsatz: Bhf. Sulgen



Der neu lackierte Wagen 22-73 017-7 anlässlich seiner zweiten Jungfernfahrt am 10. Juni 2006 in Sumiswald - Grünen. Die Beschriftung ist noch nicht ganz vollständig. Es fehlt die „2“ für die Klassenbezeichnung und die Nichtraucheranschrift.



Links der Abteilwagen Bm 22-73 018-5 sowie rechts der ex. Sleeprettewagen Apm 19-70 161-0



Der Apm 19-70 161-0 zeigt sich hier in Renens VD abgesehen von der fehlenden Fensterscheibe, von der schönen Seite. Die Aufnahmen sind vom 12. Juni 2005.
Abbruch



Hier eine Graffiti- Studie auf der anderen Wagenseite.



Vandalen wüteten im Innern des Wagens, zerschnitten Polster und Rollos und versprayten Wände.



Der SUVA-Wagen SRm 89-70 550-9, hier in Oberwinterthur, wurde zuletzt als „Sitzungszimmer“ im Info-Zug der Fa. Implenia beim Bau des Lötschberg – Basistunnels in Raron verwendet.



Einige gut erhaltene Sitz- und Liegewagen Bcm von SBB-Cargo (Millitärwagen) abgestellt in Renens VD. Zwei baugleiche Wagen haben wir von SBB-Cargo übernommen

Der clubeigene Zweikrafttraktor Tem^{III} 334

Um die Wagen auf unserem Areal bewegen zu können, besitzt der Club einen Rangiertraktor. Der Tem^{III} 334 mit seinem SLM 12-Zylinder – Boxerdiesel ist ebenfalls ein historisch interessantes Fahrzeug!

Dieses Fahrzeug beabsichtigen wir ebenfalls, so wie die Reisezug-Wagen, durch fachmännischen Unterhalt und sachgemässe Revision als historisches und technisches Kulturgut in betriebsfähigem Zustand der Nachwelt zu erhalten.

Bei diversen Vereinen und bei SBB-H sind insgesamt noch 3 oder 4 dieser Traktoren vorhanden.



Der Tem^{III} 334 im Juni 2006 in Oberwinterthur

Die Daten:

Baujahr / Hersteller:

1956 – 1962, SLM, BBC, SAAS

Länge über Puffer:	7400 mm
Dienstgewicht:	32 t
Brennstoffbehälter:	250 l
Max Anfahrzugkraft:	59 / 54 kN
Fahrmotor / Dieselmotor:	258 / 96 kW
Anzahl Fahrmotoren:	2
Höchstgeschwindigkeit:	60 km/h

Kl. Befahrbare Kurvenradien bei Spurerweiterung 0 mm	35 m
Kl. Befahrbare Kurvenradien bei Spurerweiterung 20 mm	35 m

Max. Anhängelast bei:	0 %	240 t	Mit 40 km/h
	6 %	100 t	
	12 %	60 t	
	18 %	35 t	
	26 %	20 t	

Thermisch gleiche Anhängelast, halbe Geschwindigkeit

Bremssysteme:	automatische Bremse	Ra, Ah Fh N
	Bremsgewicht	32 t
	Handbremse	1x 12 t

Bilder dokumentieren das Vorher und das Nachher.

So wie hier abgebildet, sahen beide 2.Kl-Wagen innen aus. Versprühte Feuerlöscher, teilweise kaputte Polster und Wandverkleidungen – das Werk von Vandalen! Aber auch altersbedingt „blinde“ Fensterscheiben und viel Schmutz. Unangenehme Gerüche kamen vor allem aus dem Bereich der Heizung.



Heute sieht das ganze doch schon viel ansehnlicher aus. Alles ist sauber und glänzt. Fast wie damals bei der Ablieferung an die SBB.
Echtes Flair von damals - 1968



Einzelne Stationen zu einem schönen Reisezugwagen...



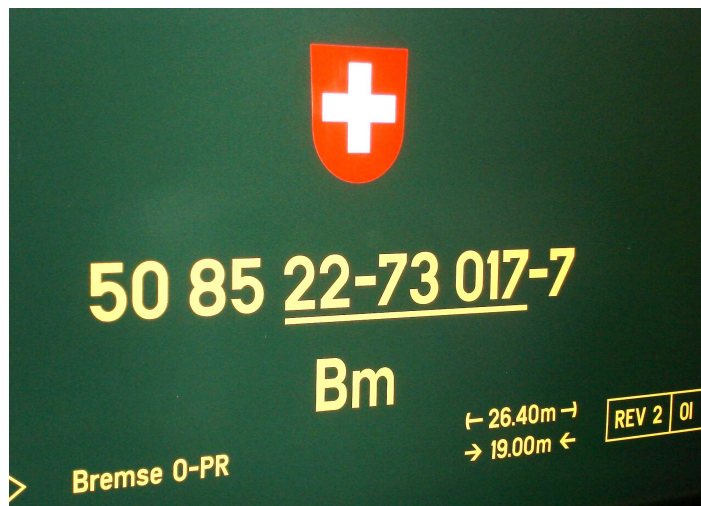
...die alte Farbe ist schon angeschliffen, die Dellen ausgespachtelt und die Fenster abgedeckt. Der Wagenkasten ist bereit zum grundieren.



...nach einem Zwischenschliff erfolgt das Spritzen der grünen Deckfarbe.



...spritzen der Deckfarbe.



Detail der Beschriftung mit heimatlichem Schweizerkreuz...

...und auch die „2“ für die Klassenbezeichnung fehlt nicht mehr.



Diese Rangierfahrt führt nicht auf den Schrottplatz!

Der Bm 22-73 017-7 ist der erste clubeigene RIC Reisezugwagen, der aus „Schrott“ für eine neue Bestimmung restauriert und aufgearbeitet wurde.

Finanzierung

Bei so umfangreichen Aktivitäten stellt sich berechtigterweise die Frage der Finanzierung. Nun wie schon eingangs erwähnt, werden unsere Fahrzeuge vor allem durch freiwillige Helfer restauriert und unterhalten. Dazu sind wir in der glücklichen Lage, in Schaffhausen eine SBB – Immobilie, die ehemalige Wagenreparaturhalle benützen zu dürfen. Natürlich ist auch diese nicht gratis. Dafür bietet sich uns aber die Möglichkeit, auch für Dritte Unterhalts- und teilweise sogar Revisionsarbeiten auszuführen.

Aktuelles Beispiel dafür ist ein französischer Postwagen aus den 30er Jahren. Der Besitzer möchte diesen als Mannschaftswagen für seinen Dampfzug herrichten lassen. Unser Anteil umfasste die Malerarbeiten des ganzen Wagenkastens sowie Sanierungsarbeiten im Dachbereich bei den Oberlichtfenstern.

Weitere Finanzierungsmöglichkeiten, nebst den Beiträgen der Mitglieder, bestehen aus Spenden und Zuwendungen, sowie der Unterstützung Privater und der öffentlichen Hand. Weiter aus Erträgen die sich erwirtschaften lassen, wenn unsere Fahrzeuge der Öffentlichkeit für Publikums- und Sonderfahrten verfügbar und erlebbar gemacht werden, sowie aus dem Verkauf von Drucksachen und Souvenirs.



Der SNCF – Postwagen bei seiner Anlieferung in Schaffhausen (oben) und am 19. August 2007 vor der Überführung nach Tschechien, wo er eine komplette Unterbaurevision erhielt.