

70 Jahre Triebwagen ABe 4/4 5 der Südostbahn

von Erwin Ochsner

Die Südostbahn bestand bis zur Fusion mit der Bodensee – Toggenburg - Bahn aus den Strecken Wädenswil –Einsiedeln (Inbetriebnahme 1. Mai 1877) und Rapperswil – Arth-Goldau (Inbetriebnahme 8. August 1891). Finanziell war die Bahn nie auf Rosen gebettet, nach kurzer Blüte traten empfindliche Rückschläge ein. Vor allem der erste Weltkrieg wirkte sich verheerend aus, und die Bahn musste 1920 finanziell saniert werden. Mit dem alten Wagenpark und den sich in einem desolaten Zustand befindlichen Dampflok, die auf SBB-Strecken Fahrverbot hatten, und Gleisanlagen, die sich ebenfalls in einem schlechten Zustand befanden, war jedoch keine Gesundung der Bahn möglich. Wegen der steigenden Kohlepreise, die die Situation noch verschlimmerten, beschloss der Verwaltungsrat am 10. November 1937 die Elektrifikation mit 15 kV 16,7 Hz. Die Finanzierung des Vorhabens gelang und nebst dem Bau der Fahrleitungen konnten auch die Brücken und Geleise verstärkt werden, da sie für den Elektrobetrieb nicht mehr ausreichten.

Die neuen Triebwagen

Die ursprüngliche Idee, Lokomotiven analog den 1932 gebauten Be 4/4 der Bodensee –Toggenburg-Bahn zu beschaffen, scheiterte an den zu hohen Kosten. Die SOB begnügte sich mit Triebwagen. Auf eine Ausschreibung offerierte die Industrie mehrere Varianten, die sich eng an bereits vorhandene Fahrzeuge der BLS und den Bernischen Dekretsbahnen anlehnten. Schliesslich einigte man sich auf den Vorschlag des Konsortiums SWS/SIG für die Wagenkästen, SLM für die Drehgestelle und MFO/BBC/SAAS für die elektrische Ausrüstung. Im Betrieb zeigte sich, dass der Entscheid richtig war, denn die Fahrzeuge gewährleisteten jahrzehntelang zuverlässigen Betrieb auf den Strecken der SOB.

Im Juli 1938 bestellte die damalige Südostbahn acht Motorwagen mit einer Leistung von 980 PS. Vier Motorwagen wurden als BCFZe 4/4 abgeliefert und erhielten die Nummern 1 bis 4. Weitere vier Fahrzeuge waren nur mit der 3. Wagenklasse ausgerüstet und erhielten die Bezeichnung CFZe 4/4, und die Nummern 11 bis 14. Auf den grossen offenen Plattformen mit offenem Führerstand wurden Gepäck, Güter und Post mitgeführt, deshalb die Bezeichnung FZ. Weiter konnten die Motorwagen 50 Tonnen Anhängelast ziehen. Dank einer starken elektrischen Rekuperationsbremse durfte in den 50 ‰-Rampen Promillen Gefälle mit 40 km/h gefahren werden. Wegen der langen starken Gefälle hatten diese Triebwagen eine besondere Eigenart: Sie besaßen 21 Brems- gegenüber 13 Fahrstufen.

Später wurden die Triebwagen, die wegen ihres Aussehens auch Glaskasten oder wegen ihres Einsatzes nach Einsiedeln auch Klostertram genannt wurden, in BCe 4/4 und Ce 4/4 umgezeichnet, nach Wegfall der 3. Wagenklasse in ABe 4/4 und Be 4/4. Diese Fahrzeuge besorgten jahrzehntelang den Gesamtverkehr der Südostbahn und bildeten somit gewissermassen das Rückgrat des Betriebes für die Region. Viele Jahre verkehrten sie auch mit Zügen ins Toggenburg und bis nach St. Gallen. Versuchsweise erfolgten auch Einsätze in den späten Abendkursen im Tösstal ab Winterthur und Rapperswil um die Sitzplatzkapazität der Nachfrage anzupassen und den Betrieb kostengünstig zu betreiben. Auch Skizüge ab Zürich HB nach Sattel und Einsiedeln und den am Morgen und am Abend verkehrten Abonentenzug von

Einsiedeln nach Zürich-Wiedikon gehörten zu ihrem Einsatzgebiet. Diese Fahrzeuge stellten eine Pionierleistung der Schweizer Industrie und auch der Südostbahn dar.

Der «Glaskasten» mit dem schmalen Stromabnehmer gab dem Fahrzeuge ein besonderes Gepräge und erfreute die Passagiere mit einer einmaligen Rundsicht. Auch der Lokführer, der mit sitzender Bedienung ausgerüsteten Triebwagen, hatte eine gute Sicht auf die Strecke, die auch die Mitfahrer auf der Plattform geniessen konnten und zugleich die Arbeit des Lokführers mit verfolgen konnten. Der Autor erinnerte sich an seine Jugendzeit wo er immer wieder Sackgeld sparte für eine Mitfahrt von Rapperswil nach Pfäffikon und zurück.

Mit der Beschaffung moderner Fahrzeuge hatte man keine Verwendung mehr für die Triebwagen Be 4/4 11 und 13. Sie wurden an die Sennetalbahn verkauft und durch diese modernisiert und mit einer Fremdventilation der Motoren versehen.

Die vier Triebwagen mit den Nummern 1, 2, 4 und 6 erhielten 1979 bis 1982 eine Totalrevision mit geschlossenen Führerständen sowie einer Fremdventilation der Fahrmotoren. Mit ihrem orange-beigen Anstrich hoben sie sich klar von den noch verbliebenen grünen Fahrzeugen ab. Sie waren neu mit einer Vielfachsteuerung ausgerüstet. Die Triebwagen erhielten die Nummern 11 bis 14. Drei Fahrzeuge sind bereits verschrottet worden. Der Triebwagen Nummer 11 ist in Solothurn stationiert und wird mit blauem Anstrich als Tunnelkinowagen eingesetzt.

Der ABe 4/4 5, ehemals CFe 4/4 12

Den Triebwagen 5 lieferte die Industrie am 27. Dezember 1939 als CFZe 4/4 12 aus. Am 26. Juli 1946 war das mittlerweile in Ce 4/4 12 umgezeichnete Fahrzeug in einen schweren Unfall verwickelt und stark beschädigt. Der Wiederaufbau zum BCe 4/4 5 war im Herbst 1949 abgeschlossen. Er entsprach nun den Triebwagen 1–4 und konnte in deren Diensten eingesetzt werden.

Der Triebwagen 5 ist als einziges Fahrzeug aus der Elektrifikationszeit der damaligen SOB im Originalzustand erhalten geblieben. Er hat 315 Mio Kilometer zurückgelegt. Lange Zeit war er in Einsiedeln und in Arth Goldau abgestellt. Heute steht er in der ehemaligen Lokremise in Wald. Der «Verein Historischer Triebwagen 5» hat das Fahrzeug zu einem symbolischen Betrag von der Südostbahn übernommen und sich zum Ziel gesetzt, den Pionier des Leichttriebwagenbaus der Schweizer Industrie wieder zum Fahren zu bringen.

Im Herbst 2008 wurde das Fahrzeug total ausgeräumt und durch eine Spezialfirma von Asbest befreit. Die ganze Inneneinrichtung sowie die von der SOB übernommenen Ersatzteile sind zurzeit in einer stillgelegten Fabrik in Rothenthurm eingelagert und werden laufend aufbereitet. In der Remise Wald erfolgen die Erneuerung des Aussenanstrichs und die Montage der neuen Innenauskleidung sowie der Innenausrüstung. Die über 60-jährige elektrische Installation und die seit dem Bau vorhandenen elektrischen Schaltapparate müssen zum grossen Teil ersetzt werden. Auch die eigenbelüfteten Triebmotoren harren einer Auffrischung. Es ist vorgesehen, diese Arbeiten durch die Werkstätte Samstagern der Südostbahn durchführen zu lassen.

Quellen: Die elektr. Triebwagen der Südostbahn (F. Wyss)
Die Südostbahn (Gerhard Oswald)
Originalunterlagen der SOB (Vereins-Eigentum)
ABe 4/4 5 der Südostbahn soll weiterfahren (Urs Nötzli)

Daten des Triebwagens

Inbetriebnahme	27. Dezember 1939
Hersteller mechanischer Teil	- SLM Schweizerische Lokomotiv- und - Maschinenfabrik Winterthur - SWS Schweizerische Waggonfabrik Schlieren -SIG Neuhausen
elektrischer Teil	- MFO Maschinenfabrik Oerlikon - BBC Brown Boveri Baden - SAAS Sécheron Genève
Höchstgeschwindigkeit	80 km/h
Stundenleistung	736 kW
Maximale Zugkraft am Rad	86 kN (40t Anhängelast auf Bergstrecke SOB)
Gesamtgewicht	44 t
Länge über Puffer	19.6 m
Platzangebot	Sitzplätze 1. Klasse 9 Sitzplätze 2. Klasse 44