

Der Triebwagen ABe 4/4 der Südostbahn

Von Erwin Ochsner



Winterlicher Hochbetrieb bei der Südostbahn in den 1950 Jahren

Seit geraumer Zeit steht in der Remise in Wald ein Triebwagen der Südostbahn. Einige haben sich sicher schon gefragt was mit diesem Fahrzeug passiert. Nachfolgend einiges aus dem „Leben“ des Triebwagens und dessen Sanierung.

Geschichte

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 75 Tonnen Anhängelast ziehen. Dank einer starken elektrischen Rekuperationsbremse durfte in den 50 ‰-Rampen mit 40 km/h talwärts 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 verkehrenden 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 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.

Den Triebwagen 5 lieferte die Industrie am 27. Dezember 1939 als CFZe 4/4 12 aus und im Januar 1940 erfolgte sein Einsatz im regulärem Betrieb. Am 26. Juli 1946 war das mittlerweile in Ce 4/4 12 umgezeichnete Fahrzeug in einen schweren Unfall verwickelt und sehr stark beschädigt. Der Wiederaufbau zum BCe 4/4 5 war im Herbst 1949 abgeschlossen. Er entsprach nun den Triebwagen 1 bis 4 und konnte in deren Diensten eingesetzt werden.

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 Triebwagen 5 ist als einziges Fahrzeug aus der Elektrifikationszeit der damaligen SOB im Originalzustand erhalten geblieben. Er hat 3,15 Millionen 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.

Nach der Abstellung des Triebwagens ABe 4/4 5 stand er gute 10 Jahre im Freien in Einsiedeln. Nach Gründung des „Verein Historischer Triebwagen 5“ wurde das Fahrzeug nach Arth Goldau überführt. In einer Halle der Abt. Brückenbau der SBB stand er nun geschützt vor der Witterung und harterte der Aufarbeitung.

Sanierungsarbeiten

Dass die Innenwände des Triebwagens mit Asbest isoliert waren war der Vereinsführung bekannt, und diese musste entfernt und entsorgt werden. Eine Stichprobenkontrolle durch einen Spezialisten ergab, dass auch die Innenauskleidung kontaminiert war.



Die leise Hoffnung diese wieder zu verwenden zerschlug sich, und sie musste als Sondermüll entsorgt werden. Im Herbst 2008 räumten Mitglieder den Triebwagen aus. Anschliessend erfolgte die Asbestsanierung durch eine Spezialfirma mit anschließender Innenkonservierung als Rostschutz. Das demontierte Mobiliar, Zwischenwände und Türen konnten in einer stillgelegten Möbelfabrik in Rothenthurm eingelagert werden. Jetzt begannen die Arbeiten mit sortieren und sichten des Materials. Gleichzeitig wurde auch mit der Aufarbeitung der Bänke und Gestelle begonnen.



Im Frühling 2009 wurde uns mitgeteilt, dass wir im Sommer das Fahrzeug aus der Halle abtransportieren müssen da das Gebäude anderweitig verwendet würde. Als „Notunterkunft“ diente das alte Lokdepot von Goldau. Nach langem erfolglosem Suchen bot uns der DVZO an den TW 5 in der Remise Wald zu hinter stellen

mit der Bewilligung die Werkstatt und den Aufenthaltsraum zu nutzen. Am 10. Februar 2010 erfolgte nach etlichen Vorarbeiten die Überfuhr durch die SOB von Arth Goldau nach Wald. Das war auch der Start für die weiter Planung der Instand-

stellungsarbeiten. Als erstes wurde das Fahrzeug von seiner „Kriegsbemalung“ befreit. Eine Spezialfirma reinigte den Kasten aussen mit einer mobilen Sandstrahlanlage. Dabei wurden auch die wenigen Roststellen gereinigt. Gleich anschliessend brachten Mitglieder eine zweifachen Schutzanstriche an.

Anfang Juni 2013 mussten wir das Lager in Rothenthurm räumen weil das Gebäude im Herbst abgebrochen wurde. Nach der Einrichtung der Werkstatt und es Aufenthaltsraumes in der Remise Wald wurde das Material nach Wald gezügelt wo fortan von Frühjahr bis Herbst gearbeitet wurde. Die Bänke und Gestelle sind wieder in ihrer ursprünglichen Gestalt montiert. Als nächstes folgen die Fenster die Fensterheber sowie die Rolltüren bei den Einstiegen.

Ein Mitglied mit Erfahrung bezüglich der Elektroanlagen bei Bahnfahrzeugen ist zur Zeit mit einer Bestandsaufnahme der noch vorhanden elektrischen Schaltapparate beschäftigt. Zugleich ergänzt er die vorhandene Schemata und zeichnet sie nach den neuesten Normen um unter Berücksichtigung der zu ersetzenden Apparate.

Die Koordination der noch ausstehenden Arbeiten wie z.B. Drehgestell- und Bremsrevision, Überprüfung der Fahrmotoren, Innenausbau usw. stellen noch etliche Anforderungen an die Vereinsführung und wird noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Neben der Remise Wald steht auch noch ein Leichtstahlwagen mit Mitteleinstieg der auch dem Verein gehört. Er ist das einzige noch erhaltener Fahrzeug einer Serie der an SOB und BT gelieferten Serie. Zur Zeit ist eine Aufarbeitung des Fahrzeuges noch nicht vorgesehen.

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)