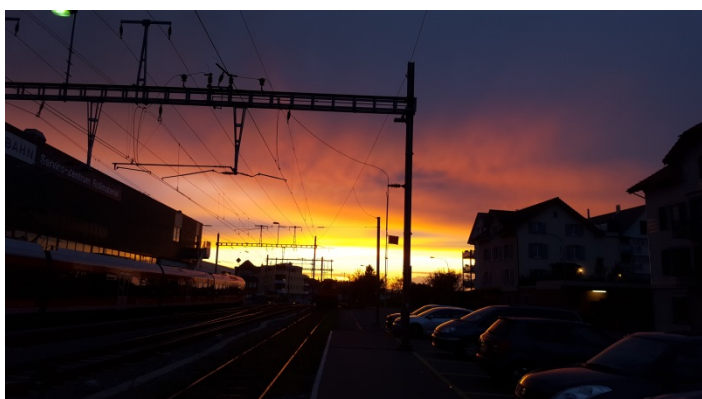


## Die Ruhe nach dem Sturm

In der Nacht vom 25. auf den 26. Juli 2016 wütete im Raum Schindellegi–Wollerau bekanntlich ein starkes Unwetter und legte das Stellwerk in Schindellegi-Feusisberg für mehrere Tage lahm. Am Abend vom 27. Juli 2016 war Hugo Abegg als Kundenlenker in Samstagen im Einsatz. Kurz vor Schichtende, um etwa 21.10 Uhr, öffnete sich der Himmel und präsentierte ihm eine nicht alltägliche Stimmung. Dieses tolle Bild will er mit allen teilen.

Vielen Dank Hugo, für die wunderschöne Aufnahme.



Der Triebwagen 5 unterwegs in Samstagen (Bild Erwin Ochsner)

### Die Geschichte der «Glaskasten»

1938 bestellte die SOB auf Grund der Elektrifizierung acht Motorwagen, vier davon mit einem 2.- und 3.-Klass-Abteil mit der Bezeichnung BCFZe 4/4 und den Nummern 1- 4, vier mit einem Personenabteil dritter Klasse und der Bezeichnung CFZe 4/4 Nr. 11/14. Der Triebwagen 5 war ursprünglich die Nummer 12, nach einem schweren Unfall 1946 wurde das Fahrzeug wieder aufgebaut und kam als BCe 4/4 Nr. 5 in Betrieb. Als einziges Fahrzeug in der ursprünglichen Form hat er als ABe 4/4 überlebt. Bei der SOB wurde 2001 der letzte Glaskasten aus dem Verkehr gezogen. Dass die Fahrzeuge als Mädchen für alles eingesetzt wurden, kann schon der Bezeichnung entnommen werden, nebst Personen wurden auch Güter, Gepäck und Post transportiert.

## Gastbeitrag: Auferstehung eines historischen SOB- Fahrzeugs

In Wald im Zürcher Oberland ist seit rund sechs Jahren ein Triebwagen aus der Elektrifizierungszeit der SOB beheimatet. 2008 wurde der ABe 4/4 5 zusammen mit einem Mitteleinstiegswagen vom «Verein Historischer Triebwagen 5» zum Betrag von je einem Franken von der SOB übernommen. Der Verein hat sich zum Ziel gesetzt, das historische Fahrzeug im betriebsfähigen Zustand zu erhalten. Zieltermin ist der 27. Dezember 2019, 80 Jahre nach der Erstinbetriebnahme.



Bei strömendem Regen wird der Triebwagen mit zwei Strassenkränen angehoben. (Bild Martha Graf)

In den Fahrzeugen steckten einige Pionierleistungen der damaligen Fahrzeugbauer. Im mechanischen Teil waren dies der Leichtbau des Fahrzeugkastens und der für die damalige Zeit tief liegende Wagenboden. Auf der elektrischen Seite wurde erstmals eine BBC-Rekuperationsbremse mit Kondensatorschaltung eingebaut, die namhafte Energieeinsparungen brachten und die Talfahrt auf 50‰ mit 40 km/h erlaubte. Am Bau der acht

Triebwagen waren alle in der Schweiz tätigen Firmen der Eisenbahnindustrie beteiligt. Die Drehgestelle stammen von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur, der Wagenkasten wurde von der Schweizerischen Industriegesellschaft Neuhausen (SIG) konstruiert und vier Stück in Neuhausen gebaut. Vier weitere entstanden nach den Plänen der SIG bei der Schweizerischen Wagons- und Aufzügefabrik AG Schlieren (SWS). Generalunternehmer für die elektrische Ausrüstung war die Maschinenfabrik Oerlikon (MFO), die elektrische Bremse wurde durch Brown, Boveri & Cie. (BBC) und die Schaltapparate durch die Ateliers de Sécheron, Genf (SAAS) beige-steuert.

Die «Glaskasten» wie die Fahrzeuge im Volksmund wegen den grossen Fenstern und der freien Sicht auf die Strecke bald hiessen, waren jahrelang das prägende Bild auf den Strecken der SOB. Auch auf Strecken der SBB und der damaligen Bodensee- Toggenburg Bahn waren sie anzutreffen, erreichten St. Gallen und Luzern und verkehrten im Zürcher Oberland. Als «Gipfeli-Express» kamen sie nach Zürich Enge oder mit Sportzügen ab Zürich HB nach Einsiedeln und Sattel-Aegeri. Die SOB hat mit dem Kauf der Fahrzeuge eine gute Wahl getroffen, waren sie doch während mehr als 60 Jahren in Betrieb, der Triebwagen 5 hat eine Laufleistung von über 3 Millionen Kilometern. Zwei Fahrzeuge gelangten von der SOB zur Sensentalbahn, der Triebwagen 11 wird von der IG Tunnelkino noch heute im Weissensteintunnel für Filmvorführungen eingesetzt.



Enge Platzverhältnisse beim Ausbau des Hauptluftbehälters (Bild Hans-Jörg Bickel)

### Der aktuelle Stand der Sanierung

Nachdem der ABe 4/4 5 abgestellt wurde, stand er in Einsiedeln 10 Jahre im Freien. Nach der Übernahme durch den Verein kam er nach Arth-Goldau in eine Halle der SBB. Hier wurde er ausgeräumt und asbestsaniert. Als die SBB die Halle selber benötigte, zügelte er in das alte Lokdepot in Goldau. Nach mühsamer Suche bot der Dampfbahnverein (DVZO) Zürcher Oberland (DVZO) die Remise in Wald zur Nutzung an und im Februar 2010 erfolgte die Überführung. In Wald wurde der Wagenkasten sandgestrahlt und grundiert. Viele Arbeitsstunden wurden in die Aufarbeitung der Gepäckträger und Sitzbänke investiert.

Auch in der Werkstatt und im Aufenthaltsraum wurde einiges verbessert. Seit dem letzten Jahr laufen auch die Arbeiten an der elektrischen Ausrüstung. Unter dem Wagenboden sind alle Geräte demontiert, die Kabelkanäle geöffnet und die Kabel entfernt. Die Führerstände sind ausgeräumt und frisch gestrichen. Ein grosser Tag war der 25. Juli 2016, als das Fahrzeug aus der Remise gezogen und mit zwei Strassenkränen angehoben und von den Drehgestellen auf zwei Werkstattrollis gesetzt wurde. Gleichzeitig wurde auch der Transformator ausgebaut.

### Ausblick

Es stehen noch grosse Herausforderungen bevor, um das Ziel der Wiederinbetriebnahme des Triebwagens zu erreichen. Nebst den Arbeiten für die Neuverkabelung und Wiedermontage stehen auch grosse finanzielle Aufgaben an. Um Kosten zu sparen revidieren wir alles, was möglich ist selbst, die Revision der Drehgestelle, Fahrmotoren, Transformator und anderer Geräte muss aber durch externe Firmen erledigt werden. Wir setzen alles daran, das Ziel zu erreichen und ein Pionierfahrzeug sowohl der SOB als auch der Schweizerischen Bahnindustrie zu erhalten und die Erinnerung an längst verschwundene Firmen zu erhalten.

Auf unserer Webseite finden Sie immer interessante Informationen über das Fahrzeug, die Geschichte der SOB und den Stand der laufenden Arbeiten

Robert Graf, Verein Historischer Triebwagen 5, [www.triebwagen5.ch](http://www.triebwagen5.ch)

### Nachtrag

Arnold Siegrist von Wettswil war 1975 und 1976 mit seiner Super-8-Kamera auf der Strecke der Südostbahn unterwegs. Er hat in aufwändiger Arbeit alte Filmaufnahmen vom «Gaskasten» aus dem Jahr 1976 digitalisiert und nachvertont. Wer also die 20minütige Fahrt mit einem «Gaskasten» von Wädenswil nach Einsiedeln nachverfolgen will, wende sich an den Verein Historischer Triebwagen 5.

