

Weisst Du schon dass

In nachstehendem Dokument findest Du interessante und unbekannt Informationen zu unserem Glaskasten

Weisst Du schon dass

.....wie die «Glaskasten-Triebwagen ABe 4/4 der Südostbahn früher unterwegs waren?

Es ist richtig, dass die 1938/39 in Betrieb genommenen ABe 4/4 der Südostbahn vielfach als Alleinfahrer unterwegs waren. Wie aber konnte ein Sportverkehr nach Einsiedeln, nach der Biberegg und Sattel an Wochenenden überhaupt bewältigt werden? Wie die Wallfahrten vor allem aus der Schweiz, Österreich und Süddeutschlands nach dem Marienwallfahrtsort Einsiedeln? Wenn schon der bekannte Eisenbahnfotograf Hugo Hürlimann (Wädenswil/Richterswil) schon vor dem 2. Weltkrieg lange Züge mit drei Dampfloks, Dampflokleerfahrten mit bis zu 7 SOB-Dampfloks aufnehmen konnte?

Dass es beim elektrischen Betrieb auch so sein wird, war abzusehen. Dieser bot aber eine enorme Leistungssteigerung auf den steilen SOB-Rampen mit bis zu 50 ° Neigung. Allerdings reichten selbst die neuen Triebwagen bei Grossandrang nicht immer, die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) und die SBB mussten vor allem an Wochenenden und Feiertagen regelmässig Aushilfe mit ihrem Rollmaterial leisten.

Dass die SOB möglichst jedes ihrer Triebfahrzeuge einsetzte, ist klar, dabei aber als Alleinfahrer ? das kann man getrost vergessen: Unterwegs mit Personenwagen scheint somit üblich gewesen zu sein. Bilder beweisen dies zu Genüge.

Aber: Mit welchen Wagen, waren die «Glaskästen» unterwegs? Viele Zeitgenossen können sich an Einheitswagen I und II erinnern, an Leichtstahlwagen, selbst an die schweren Stahlwagen aus der Zwischenkriegszeit. Auch die Südostbahn beschaffte sich in Raten immer wieder neue Reisezugwagen, fast jeder anders als sein Vorgänger. Während des Krieges wurden sogar Zweiachsaufbauten aus Holz auf neue, eiserne Untergestelle mit Drehgestellen gesetzt, um dann genügend Kapazität zu erlangen.

Drehen wir das Rad der Zeit zurück, z.B. kurz vor dem 2. Weltkrieg:

Hatten doch zur Dampfzeit praktisch alle Reisezugwagen eine durchgehende Dampfheizung ab dem Lokkessel gespiesen, hatten elektrische Triebfahrzeuge nur ganz kurze Zeit kleine Heizkessel oder allenfalls im Packwagen einen Solchen (z. B. BLS-Gruppe). Mit der Inbetriebnahme elektrischer Triebfahrzeuge konnte man nun die Wagen auch elektrisch beheizen. Dies geschah in der Schweiz ursprünglich mit 300 Volt Wechselspannung auf der BLS-Versuchsstrecke Spiez ? Frutigen mit 300 Volt, später generell bei 15kV, 162/3 -Bahnen mit 1000 Volt, einzig die 1924 früh elektrifizierte Sihltalbahn übernahm die Ausrüstung des BLS-Versuchsbetriebs mit der erhöhten Spannung von 500 Volt, welche sich dort bis in die 70er-Jahre halten konnte.

Die SOB ? doch einiges später elektrifiziert - übernahm natürlich die Norm-Heizspannung von 1000 Volt. Musste dazu zumindest einen grossen Teil seines Personenwagenparks mit der elektrischen Heizung, damals samt und sonders mit Konvektionsheizung durch Heizscheiden ausrüsten. Meist wurden die ältesten Wagen nicht mehr nachgerüstet und nur noch in der warmen Zeit eingesetzt.



Das gezeigte Bild oben hinter dem Depot Samstagern vom 13.4.1968 stellt einen der vermutlich aus der Bauzeit der beiden Bahnen Wädenswil-Einsiedeln-Bahn und Zürichsee-Gotthardbahn (fusioniert 1880 zur Südostbahn) stammenden Drittklasswagen dar. Der bereits als Dienstwagen genutzte, in recht desolatem Zustand befindliche Wagen wurde wohl bald danach abgerissen. Die beiden ihn flankierenden neueren BC-Wagen (früher 2. und 3. Klasse) von 1926 sind eine bei Privatbahnen vielfach eingesetzte Konstruktion.



Auch der in diesem Bild ersichtliche D 404 war einer, der bis in die Neuzeit eingesetzte Packwagen. Er stammt von 1893.

Können Sie sich einen der ABe 4/4 mit je einem solchen Wagen auf der Strecke vorstellen? Nun ? so war es, es gibt davon Bilder! Nicht in grosser Zahl, weil man im Krieg anderes zu tun hatte, als Eisenbahnzüge zu fotografieren . . .



Und so sah am gleichen Tag die Situation hinter der alten Werkstätte in Samstagern aus: hinten die zu kurze Werkstätte. «Unsere» Glaskasten-Motorwagen hatten keinen Platz darin, man musste die Puffer jeweils demontieren, sollte man grössere Schäden reparieren oder Revisionen durchführen! Ganz rechts finden wir die gedeckte, aber unten und bei den Einfahrten teils offene Holzkonstruktion mit einer Grube, worin auch im Winter der Unterhalt gemacht werden durfte . . . Können Sie sich vorstellen, unter den vereisten, tropfenden Fahrzeugen die Bremssohlen zu wechseln, das Bremsgestänge zu schmieren und einzustellen, Motoren zu kontrollieren?

Uns aber können die davor stehenden Fahrzeuge interessieren: Links der Te, welcher mit einer Sicherheitsbremse ausgerüstet vor allem im Verkehr von «Biberbrücke» (so hiess die Station bis in die 60er-Jahre, Stationstafel in Weiss mit schwarzer Schrift «Biberbrücke» könnte noch lange gegangen haben . . .) nach Einsiedeln eingesetzt wurde.

In der Mitte einer der Leichtstahlwagen sowie vor der Remise einer der beiden alten Steuerwagen mit der Vielfachsteuerung II (ohne Frontdosen!) ausgerüstet, welche vermutlich auch mit den beiden ABe 4/4 3 und 5 hätten eingesetzt werden können.

Urs Nötzli , Twg5