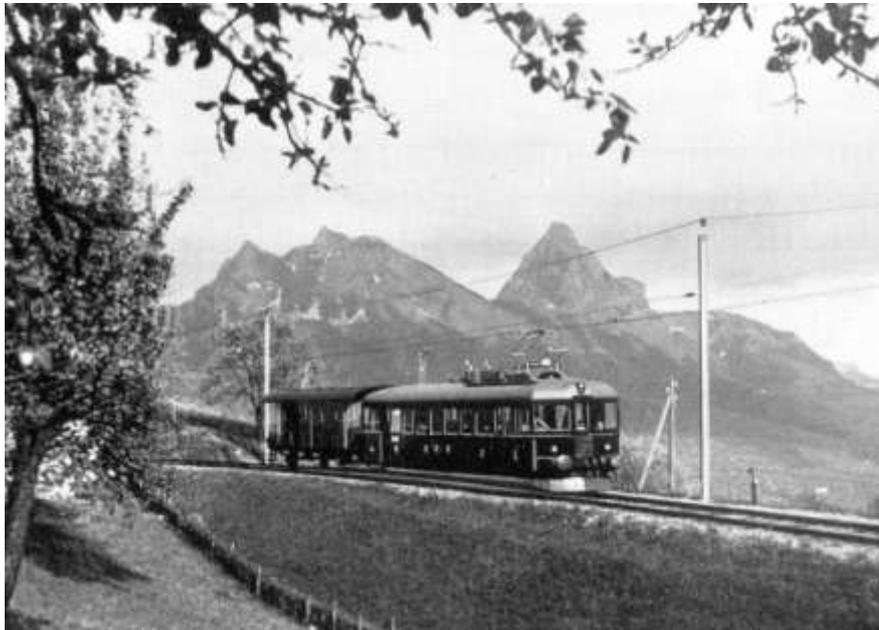


Geschichte „Verein Historischer Triebwagen 5“

Hans-Jörg Bickel

- Am 4. Mai 1999 hat sich ein Initiativkomitee „Pro Füüfi“ gebildet und hat die Vorarbeiten zur Gründung eines Vereines begonnen.
- Der Triebwagen 5 wurde am 27. Dezember 1939 in Betrieb genommen und zwar als Fahrzeug mit Personen- (nur 3. Klasse), Güter- und Postbeförderung unter der Bezeichnung BCFZe 4/4. Gebaut wurde dieses Fahrzeug von den Firmen MFO, BBC und SAAS (für die elektrische Ausrüstung) SLM (für die Triebgestelle), SIG und SWS (für die Wagenkäste). Bald erhielten sie von der Bevölkerung den Übernamen „Glaskasten“, da man von einem Führerstand in den andern sehen kann.



- Später wurden diese Fahrzeuge nach einem Unfall umgebaut und erhielten ein 1. Klasseabteil und die neue Bezeichnung ABe 4/4.
- Weitere 4 Fahrzeuge wurden in den Jahren 1979 – 1981 modernisiert und erhielten dabei auch einen neuen orange-weiss-orange Anstrich.
- Nach langem Stillstand musste der Triebwagen frisch geschmiert und kontrolliert werden und konnte anschliessend am 3. Oktober 2000 nach Arth Goldau überführt werden.
- Die Gründungsversammlung des Vereines erfolgte am 25. Mai 2002 im Erstklasswagen des MECE im Bahnhof Einsiedeln mit 20 Teilnehmern.
- Als Ziel wurde definiert, die Erhaltung des ABe 4/4 Nr. 5 als historisches Fahrzeug im betriebsfähigen Zustand.
- Es erfolgte ferner der Beschluss: Das Fahrzeug soll im Zustand von 1994 verbleiben (ausgenommen sind Sicherheitseinrichtungen).
- Erste Aufgaben: Mitgliederwerbung
Bilden eines Patronatskomitees mit bekannten Namen
Finanzierung
Arbeitsvorbereitungen
Öffentlichkeitsarbeit

- 2003 erster Kostenvoranschlag der SOB Fr. 616'000 +/- 15% (Restaurierung erfolgt unter der Regie der SOB).
- Die Fahrzeugrevision sollte in 8 – 10 Monaten mit freiwilliger Mitarbeit der Mitglieder erfolgen.
- Als Hauptsponsor konnte die Kantonalbank Schwyz gefunden werden.
- 2004 ist das festgesetzte Kapital zum Arbeitsbeginn noch nicht erreicht worden.
- 2008 erfolgte die Übernahme des ABe 4/4 und den B310 zum symbolischen Betrag von je Fr. 1.-.
- Im Herbst 2008 wurde der Triebwagen in Arth Goldau ausgeräumt und durch eine Spezialfirma asbestsaniert.
- Gleichzeitig musste das Lager bei der SOB in Samstagen geräumt werden und die diversen Ersatzteile und anderes Zubehör konnte in einem leeren Fabrikgebäude neben dem Bahnhof Rothenthurm eingelagert werden.
- 2010 erfolgte die Überfuhr von Arth Goldau in die Remise Wald.



- 2011 begannen die Sanierungsarbeiten an der Inneneinrichtung in Rothenthurm. Wobei darauf geachtet wurde, dass wenn möglich alles bestehende Material wiederverwendet werden kann.
- Im Herbst 2012 wurde der Triebwagen sandgestrahlt und erhielt anschliessend sein jetziges neues weisses Gewand (Grundierung).



- Im Frühling 2013 musste der Arbeitsplatz Rothenthurm geräumt werden und es erfolgte der Umzug in die Remise des DVZO nach Wald.

- Dabei mussten wir zuerst die bestehende Werkstatt säubern und Schwerlastgestelle aufstellen um die diversen Komponenten einlagern zu können.
- Im hinteren Teil haben wir einen Aufenthaltsraum eingerichtet wo wir auch Gäste empfangen und Besprechungen durchführen können.
- In Wald wird an der Inneneinrichtung und an der Elektrik weitergearbeitet. Schwerpunkt sind dabei Arbeiten, die wir selber ausführen können um damit die Revisionskosten zu minimieren.



- Bis Ende 2016 werden im Untergestell alle Apparate und die ganze Verkabelung demontiert. Da dies im Bereich der Drehgestelle nicht möglich ist, wird der Wagenkasten am 25. Juli 2016 angehoben und auf 2 Werkstattrollis gesetzt. Gleichzeitig wird der Transformator ausgebaut und nach Regensburg zu den Gebrüder Meier AG in die Revision geschickt. Die Drehgestelle werden in der Remise gelagert.



- Am 16. Oktober 2016 findet erstmals ein Tag der offenen Remise statt im Zusammenhang mit dem Fahrzeugtreffen des DVZO. Das führt auch zu einem Bericht in der Tagesschau.
- An der GV vom 17. Februar 2017 wird beantragt die Drehgestelle welche ein Killkriterium für das Projekt TW5 sein könnte und die Fahrmotoren revidieren zu lassen obwohl das ein finanzielles Risiko darstellt und die Kasse komplett leeren wird. Dem Antrag wird zugestimmt.
- Gleichzeitig erfolgte auch eine Überarbeitung der Statuten mit dem Ziel das die Inbetriebnahme bis zum Projektende definiert.
- Die Drehgestelle werden am 9. März 2017 verladen und nach Landquart transportiert
- Der „Lagerraum“ zwischen Werkstatt und Aufenthaltsraum wird geräumt, gereinigt und erhält einen neuen Boden, repariert werden auch die Wände so dass wir nun eine schöne Garderobe haben und den Raum in der Remise anders nutzen können.
- An der Sitzung vom 3. Mai genehmigt der Regierungsrat des Kantons Zürich einen Beitrag von Fr. 300'000.- zu Gunsten der Renovation unseres Triebwagens.
- Im April stellt Hans Strehler aus Wald das Gerüst rund um den Triebwagen auf und wir beginnen mit der Demontage der Geräte auf dem Dach und dem abschleifen der Farbe.
- Am 24. Mai erfahren wir die Zusatzkosten für die Arbeiten an den Drehgestellen, unter anderem braucht es neue Achsen da bei der Ultraschallprüfung Risse festgestellt wurden.
- Die neuen Achsen werden bei der BLS in Böningen hergestellt.
- Die Fahrmotoren sind bei den Gebrüder Meier AG in Regensburg zur Revision. Von den 5 Fahrmotoren werden jetzt 4 revidiert. Zum Glück haben sind 7 Rotoren vorhanden und somit kann später ein Reservemotor hergestellt werden.
- Am Wochenende vom 14./15. 2017 Oktober waren wiederum die Türen der Remise offen und alle Interessierte konnten den Fortschritt am TW5 anschauen.
- Am Montag 16. Oktober 2017 wurde der bei den Gebrüder Meier AG renovierte Trafo unter dem Triebwagen montiert. Gleichzeitig erfolgte auch die Montage des Hauptschalters auf dem Dach. Das ganze Geschehen wurde auch vom Fernsehteam des SWR (Eisenbahnromantik) gefilmt. Die Aufnahmen sollten im Rahmen einer Sendung aus dem Tösstal im Jahre 2018 ausgestrahlt werden.
- Im Februar 2018 wurden die Fahrmotoren geprüft und nach erfolgreicher Prüfung wurden diese zur RhB nach Landquart transportiert.

- Im April hat die Endmontage der Drehgestelle begonnen und sind Mitte Mai abgeschlossen worden.



- Am 1. Juni 2018 erfolgt die Ablieferung der Drehgestelle und wurden bei uns wieder eingelagert bis zum definitiven Einbau.



- Am 12. Juni 2018 hat der Kantonsrat St. Gallen über den Antrag des Regierungsrates für die verschiedenen Beiträge des Lotteriefonds abgestimmt und dem Antrag mit grossem Mehr zugestimmt. Enthalten war auch ein Antrag von Fr. 30'000.- für die Sanierung des TW5.
- Bei der SOB wurden am 3. Juni 2018 viele Zeichnungen vom TW gefunden. Diese sind für uns eine grosse Hilfe bei der Restauration.
- Am 23. Juni 2018 erfolgte die Aufnahme von unserem Verein in den Verband Historischer Eisenbahnen (HECH).
- Vom Militärmuseum Full konnte am 25. August 2018 der Traktor T32 (Schnarchli) für einen Franken als symbolischen Beitrag reserviert werden. Dieser Traktor ist für die Verschiebung des TW von der Remise unter die Fahrleitung bestimmt. Die GV 2019 hat diesem definitiven Kauf zugestimmt.
- Am 22. April 2019 hat der Regierungsrat Aargau beschlossen dem Teilprojekt „BBC-Rekuperationsbremse“ mit einem Beitrag von Fr. 40'000.- aus dem Swisslos-Fonds-Beitrag zu unterstützen.
- Am 19. Oktober 2019 erfolgte die Überführung vom «Schnarchli» an seinen neuen Standort Wald. Kurz darauf erledigte er die erste Arbeit mit ins Freie ziehen des TW.



- Der Spendenaufruf auf der Plattform «Lokalhelden» der Raiffeisenbank erbrachte bis 15. November 2019 einen Betrag von Fr. 20'000.-. Dies Spenden werden dringend für die Revision gebraucht.
- Am 20. Dezember 2019 traf ein Schreiben beim Präsidenten ein mit der Zusage der Gemeinde Wollerau für einen Beitrag von Fr. 4'000.- an unser Projekt.
- Corona bedingt erfolgte die GV2021 in schriftlicher Form und die Auswertung erfolgte am 19. Februar 2021 in Beisein der Revisoren.
- Die beiden Anträge (Strategie 2021 – 2025 und Reglement Gönnervereinigung TW5) sind mit grossem Mehr angenommen worden.