



2026/01

Newsletter

Juli 2026

Einleitung

[Inhalts- und Bild-Verzeichnis siehe letzte Seite](#)

Es war ein schönes Erlebnis zu sehen, wie der Triebwagen das erste Mal unter der Fahrleitung auf einem privaten Testgelände fuhr, welches wir freundlicherweise dafür benutzen durften. In Wald haben wir das Möglichste getestet, aber für die Prüfungen unter einer Fahrleitung suchten wir ein geeignetes Testgelände mit passenden Gleisaustrüstungen. Bevor es aber so weit war, musste der Triebwagen fahrbereit gestellt und die Überfuhr zum Testgelände organisiert werden. Die Details dazu finden sich in diesem Newsletter.



Bild 1 Erste 15 kV-Fahrt auf dem Testgelände

Fertigstellungsarbeiten 2026

Wie immer sind die Arbeiten in Wald auch in den Wintermonaten nicht ganz stillgestanden und auch an den Dokumentationen und den Unterlagen wurde gearbeitet. Noch Ende 2025 hatte sich gezeigt, dass der aus einem auf dem Schrott gelandeten Fahrzeug ausgebaute Lufttrockner für unser Fahrzeug nicht geeignet ist. Felix hat einen neuen Lufttrockner bestimmt und beschafft und Willi hat den Austausch und die an der Verrohrung notwendigen Änderungen erledigt. Getauscht werden mussten auch die Druckschalter. Felix hat auch diese beschafft und Dank seinen Beziehungen konnten die Druckschalter vor dem durch Willi erledigten Einbau auf die richtigen Werte eingestellt werden.

In Wald sind wir Mitte März wieder richtig gestartet und haben uns den noch anstehenden Arbeiten angenommen. Das Ziel war klar, den Triebwagen baldmöglichst unter die Fahrleitung zu bringen, um die Prüfungen fortzusetzen zu können. Natürlich wurde es dann auch noch stressig, das Fahrzeug für die Überfuhr vorzubereiten und das dazu Erforderliche fertigzustellen. Lange Zeit war es in der Remise auch noch ungemütlich kalt.

Im Herbst hatten wir die Drehgestelle aufgebockt, um die Drehrichtung der Fahrmotoren ab der Batterie zu betreiben und zu überprüfen. Später sind wir mit dem Triebwagen auf diese Art aus der



Bild 2 Franz stellt die Verschaltungen am Hüpf-Kasten fertig



Bild 3 David bessert einige Farbschäden aus



Bild 4 Flemming streicht letzte Stellen im Untergestell

Remise gefahren. Felix hat darauf eine Schaltung für den definitiven Einbau entworfen und Röbi Graf hat die Geräte eingebaut und die Verkabelungen angepasst. Die Möglichkeit das Fahrzeug ohne fremde Hilfe nur mit eigenem Batteriestrom bewegen zu können, hat sich bereits jetzt als wertvoll erwiesen.



Bild 5 Hans-Jörg und Willi fertigen die Platte für die Pumpe der Toilette



Bild 6 Marco Engler freut sich · das WC funktioniert

Es hat sich gezeigt, dass die WC-Spülung allein mit dem Druck aus dem über der Toilette angeordneten Wasserbehälter nicht genügend effektiv ist. Darauf hat Willi eine Pumpe eingebaut und jetzt ist beim Betätigen der Spülung doch ein genügend starker Wasserfluss vorhanden.

Fertiggestellt wurde das eine oder andere Verschalungsblech, zum Teil auch im letzten Moment. Natürlich gab es überall noch etwas zu lackieren und auszubessern.

Prüfungen in Wald und Vorbereitungen zur Überfuhr

In Wald wurden die Funktionen der Steuerstromkreise wie die Funktionen des Fahr- und Bremsumschalters, der Trenn- und Stufenhüpfer und der verschiedenen Verriegelungen geprüft. In Betrieb genommen wurde die Beleuchtung, die Lautsprecheranlage, die WC-Anlage und die Spurkranzschmierung (ohne Leittechnik). Die Widerstandswerte der Heizstromkreise sowie die Spannungsfestigkeit der verschiedenen Stromkreise wurden geprüft, ebenso

die Tür- und Beleuchtungssteuerung über die UIC-Leitungen. Geprüft wurden auch die verschiedenen Funktionen der Pneumatik. Ein Teil der Prüfungen wurde schon im letzten Jahr erledigt. Gefundene Fehler oder erkannte mögliche Verbesserungen wurden laufend realisiert.



Bild 7 Marco befüllt den Ölbehälter des Kompressors



Bild 8 Röbi Ziegler befüllt den Behälter für die Spurkranzschmierung

Aufgefüllt wurden die Behälter mit dem Fett für die Spurkranzschmierung und das Öl für das Schmieren des Kompressors. Die Kohlebürsten der Fahrmotoren, des Kompressors und der Umformergruppe wurden schon Ende des letzten Jahres eingesetzt. Geschmiert wurden die Gleitlager der Fahrmotoren sowie die Drehzapfen. Durch Tim Jucker, der Gebrüder Meier AG, wurden die Widerstandswerte der Fahrmotoren geprüft und am Traktions- und Erregertrafo hat er je eine Öl-Probe entnommen, die gute Resultate zeigten.

Überfuhr zum Testgelände

Bestellt hat Felix die Überfuhr beim EVU der Oesingen Balsthal Bahn AG ([OeBB](#)). Dieses EVU organisiert auch Fahrten verschiedener historischer Bahnen und besitzt im Bahnbereich grosse Erfahrung. Am Dienstag, 26. Mai war es dann so weit und pünktlich traf Jürg Balzan mit der Re 4/4 456 094 und dem Tm 237 944 im Schlepp in Wald ein. Natürlich gab es bei der Vorbereitung des Triebwagens noch ein Problem, das die Nerven der Beteiligten beanspruchte. Zum Glück war es aber nur eine Kleinigkeit, die



Bild 9 Selbständig fährt der Triebwagen aus der Remise
(Bild Manuela Graf)



Bild 10 Felix kuppelt den Triebwagen mit der Lok
(Bild Manuela Graf)



Bild 11 Abfahrbereit (Bild Manuela Graf)



Bild 12 In Au/ZH werden wir überholt (Bild Manuela Graf)

rechtzeitig behoben werden konnte. Aus der Remise bis zum Holzverladeplatz konnte der Triebwagen dank dem Antrieb mit der Batterie selbständig fahren. Das vereinfachte das Rangieren, da der Tm (Schienen-Traktor) gleich auf der richtigen Seite angehängt werden konnte und der Triebwagen hinter die Zug-Lok schieben konnte. Das Gespann war bereit und kurz nach 12 Uhr ging die Fahrt los und führte über Rapperswil – Pfäffikon/SZ – Zürich via Rangierbahnhof und Würenlingen an das Zielgelände. Eine Pause gab es in Au/ZH um andere Züge überholen zu lassen. Die Fahrt verlief perfekt und bei einer Geschwindigkeit von 80 km/h konnten auch gleich die beiden V-Messer in den Führerständen überprüft werden. Natürlich standen an der Strecke auch Fotografen, die von der Überfuhr erfahren haben, obwohl wir das nicht an die grosse Glocke hängten.

Einiges zu tun hatten die Kollegen vor Ort. Um das Zufahrtsgeleise auf das Testgeleise freizuhalten, mussten die Anwohner informiert werden, da das seit längerem nicht mehr benutzte Geleise an



Bild 13 Überquerung der Limmat nach Killwangen – Spreitenbach (Bild Cedric Mühlemann)

verschiedenen Orten als Parkplatz benutzt wurde. Der Tm zog den Triebwagen auf das Testgeleise des Areals, wo wir herzlich empfangen wurden. Auch wenn das Testgeleise einiges von der ehemaligen Lokhalle entfernt ist, so ist der Triebwagen, zumindest was die Ausrüstung betrifft, doch wieder an einem seiner historischen Geburtsorte angekommen.

Prüfungen auf dem Testgelände

Um vor Ort die Prüfungen beginnen zu können, haben wir aus Wald/ZH unseren kleinen Werkstattkompressor mitgenommen, da vor dem Einschalten des SLM-Kompressors am Fahrzeug einiges geprüft werden musste und dazu das Fahrzeug mit Druckluft versorgt werden musste. Felix hat ein perfektes Programm für die verschiedenen Prüfungen zusammengestellt, das nun abgearbeitet werden konnte. Tatkräftig unterstützt wurden wir von Peter Christener, ein Mann mit jahrelanger Erfahrung in der Inbetriebsetzung von Schienenfahrzeugen. Peter hat auch eingefädelt, dass wir das Testgeleise benutzen dürfen. Dafür sind wir ihm sehr dankbar und natürlich auch dem Eigentümer für die Bereitschaft uns das Testgeleise zur Verfügung zu stellen. Von den Kollegen vor Ort wurden wir toll unterstützt. Auch schön, dass wir bei den ehemaligen Arbeitskollegen immer noch bekannt sind und einige von ihnen zur Besichtigung des Triebwagens bei uns vorbeikamen.



Bild 14 Das Inbetriebsetzungsteam: Peter Christener, Felix Hasler und Röbi Graf



Bild 15 Das Testgeleise ist mit einer Grube versehen

Am Mittwoch, 27. Mai konnten wir mit den Prüfungen starten und nach ersten Messungen konnte der Stromabnehmer erstmals an die Fahrleitung gehoben und der Hautschalter eingeschaltet werden.

Beim Einschalten des Kompressors drehte sich dieser in die falsche Richtung und es gab ein Problem mit einem Ablassventil des Lufttrockners. Zum Glück haben wir zur Inbetriebnahme des Kompressors



Bild 16 Sepp fährt · Peter liest den Fahrstrom an den Instrumenten ab · Felix am Fahrmotor



Bild 17 Felix macht Messungen an der Umformergruppe

Willi aufgebeten und er konnte weiterhelfen. Allerdings lieferte der Kompressor nicht den erforderlichen Luft-Druck.

Am Donnerstag hat uns dann Murphy voll im Griff und Peter kann die Fahrleitung wegen eines defekten motorgetriebenen Tenners nicht einschalten. Vor dem Eingriff in die Anlage muss die Erdgarnitur zur Personensicherung aufwändig angebracht werden. Es zeigte sich ein Defekt am Antrieb des Schalters mit dem die Fahrleitung zu und abgeschaltet wird. Der erste Versuch den Schalter zu reparieren ist gescheitert, worauf die Kollegen aus einem externen Lager einen Ersatz organisiert haben. Am Freitag haben wir den Antrieb ausgetauscht. In Vollmontur hoben Peter und ein Kollege vom Werksteam bei recht hohen Temperaturen die Erdungen wieder auf. Darauf hat Peter die Fahrleitung eingeschaltet, den Stromabnehmer gehoben, den Hauptschalter geschlossen und den Kompressor eingeschaltet. Nun waren wir für die weiteren Prüfungen wieder bereit. Am Triebwagen konnten wir einige von Felix dokumentierte Änderungen realisieren.

Der Montag war ein recht erfolgreicher Tag, auch wenn es das eine oder andere Problem zu lösen gab. Aber Felix hat die richtige Spürnase, Erfahrung und das Wissen, um der Sache auf den Grund zu gehen und die aufgetauchten Schwierigkeiten zu lösen. Mit der grossen Erfahrung in der weltweiten Inbetriebsetzung von Lokomotiven, ist Peter eine grosse Unterstützung. Peter stellt im richtigen Moment die richtigen Fragen und ist sich aber auch nicht zu schade, mal einen Botengang zu machen und zu helfen, wo Not am Manne ist. Selber bin ich als Messknecht oft gefordert, aber wenn wieder etwas funktioniert, bringt dies auch Freude. Begleitet und Unterstützt wurden wir während der Inbetriebsetzung von unserem Präsidenten, Sepp Schnüriger.

Nebst vielen anderen Prüfungen konnte die Umformergruppe In Betrieb genommen werden. Im Stromkreis musste ein Widerstand ersetzt werden und nun ist das Surren der Maschine schon fast wie Musik anzuhören.

Am Dienstag haben wir weitere Funktionen geprüft und am Mittwoch war es dann so weit. Die erste Fahrt unter der 15 kV Fahrleitung, seit der Triebwagen 1993 ausser Betrieb gestellt wurde. Ein schöner Erfolg.

Ein Problem gab es mit der Mess-Anzeige der Ströme der Fahrmotoren. Diese wichen zwischen den beiden Drehgestellen erheblich ab. Der Grund war ein von Röbi Graf vor langer Zeit falsch eingebauter Stromwandler. Den richtigen habe ich in Wald gefunden und am Donnerstag eingebaut. Nun zeigen beide Drehgestelle den gleichen Motor-Strom an. Damit haben wir die Arbeiten vorerst abgeschlossen.

Zusammenfassung der Inbetriebsetzung

Eigentlich erstaunlich, dass wir die Inbetriebsetzung bis zur ersten Fahrt in vier Arbeitstagen, dank der guten Vorbereitungen von Felix und den in Wald gemachten Prüfungen, durchführen konnten. So konnte Röbi Graf trotz des Unterbruchs wegen dem defekten Schalter die erste Fahrt des auf den Namen getauften «Röbi» doch noch miterleben, bevor er in die Dominikanische Republik abreiste.

Natürlich gab es Fehler in den Verkabelungen, in gewissen Dimensionierungen, oder in nicht optimal gewählten Schaltungen und z.T. auch bei zugelieferten Teilen. Im Hinblick auf die lange Zeit der Aufarbeitung und dass vieles auf wenigen Schultern lag, scheint es ganz im Rahmen gewesen zu sein.



Bild 18 Symbolische Schlüsselübergabe von Röbi Graf an Felix Hasler

Zum Abschluss hat Röbi Graf den Schlüssel symbolisch an Felix Hasler übergeben. Damit ist der Triebwagen in guten Händen und das Team, das jahrelang gearbeitet hat, wird ihn auch weiterhin unterstützen.



Bild 19 Bei schwierigen Verhältnissen arbeitet Willi am Ausbau des Kompressors



Bild 20 Es ist geschafft

Kompressor-Herausforderungen

Bei den Prüfungen zeigte sich bald, dass der Kompressor nicht genügend Luft-Druck liefert. Zusammen mit unserem Werkstattkompressor konnten wir die Inbetriebsetzung aber so weit als möglich abschliessen. Die Firma, die den Kompressor 2019 revidiert hatte, wurde für eine Beurteilung auf dem Testgelände angefragt. Bald zeigte sich das Spedieren des Kompressors zum Lieferanten als unumgänglich, wozu dieser natürlich zuerst ausgebaut werden musste. So haben Felix, Peter und Röbi Ziegler den Kompressor unter der Leitung von Willi unter dem Triebwagen herausoperiert. Zum Glück

gibt es dazu auf dem Testgeleise einen geeigneten Platz. Jedoch waren die Arbeiten mühsam und schweisstreibend. Der Kompressor ist schwer zugänglich und die Platzverhältnisse knapp, aber die Kollegen haben es schlussendlich geschafft.

Einige Angaben zur Instandstellung

Geleistete Arbeitsstunden Total	ca.	59'000
Arbeiten am Triebwagen	ca.	40'000
Infrastruktur in Wald	ca.	1'500
Engineering, Konstruktion, Einkauf, Logistik, Sponsoring, Webseite, etc.		17'500
Aufgewendete Geldbeträge		1'240'000
Mieten		35'650
Anzahl Lieferanten		82
Anzahl elektrische Positionen in der Apparatliste	ca.	400
Anzahl pneumatische Positionen in der Apparatliste	ca.	100
Anzahl Schemas Pneumatik		8
Anzahl Schemas Elektrik		55
Anzahl Kabellisten		29
Anzahl Kabel Verlegepläne		120
Verlegte Kabel in km	ca.	9
Kleinster Querschnitt in mm ²		0,5
Grösster Querschnitt in mm ²		85
Anzahl verschiedene Leitungsnummern	ca.	497
Interne Verbindungen im Apparateschrank	ca.	466

Dankeschön und Adios

Ich möchte mich bei all meinen Kollegen, die eine längere oder kürzere Zeit während ihrer Freizeit mitgeholfen haben, das Fahrzeug wieder auf Vordermann zu bringen, ganz herzlich bedanken. Viele Freizeitstunden haben wir in der Remise verbracht. Einfach war es nicht immer und z.T. auch recht anspruchsvoll. Es brauchte Ausdauer und Geduld, insbesondere weil das Vorhaben einiges länger als gedacht dauerte. Alle haben ihren Anteil beigetragen. Auf der anderen Seite ist ein tolles Team zusammengewachsen und die Freundschaften werden bleiben, auch wenn wir uns nicht mehr wöchentlich treffen. Ein schönes Kompliment war zu hören: "einerseits ist es toll, dass wir es geschafft haben, auf der anderen Seite ist es schade, dass wir uns nicht mehr so häufig treffen". Am Triebwagen wird es aber auch weiterhin immer wieder etwas Arbeit geben und es wäre toll, wenn das Team zusammenbleiben würde.



Bild 21 Gruppenbild, leider nicht mit allen Helfern

Leider haben wir es nicht geschafft, ein Bild mit allen [Helfern](#) zu schiessen. Auf dem Bild 21 sind Marco Engler, Willi Reichlin, Fritz Lengacher, Röbi Ziegler, Jolande Geiser und Röbi Graf zu sehen.

Auch im Hintergrund wurde viel Arbeit geleistet. Ruedi Schuppli hat grossartige Konstruktionen erstellt, Yvonne Scheiwiller und Erwin Zehnder haben nie nachgelassen, die notwendigen Geldmittel aufzutreiben und Manfred Kipfer übernahm im Laufe der Zeit die Pflege der Webseite und der Facebook-Beiträge. Toni Zimmermann erstellte und pflegte die Elektro-Schemas und Stefan Schmid unterstützte uns mit viel Knowhow und immer wieder mit verschiedenen Komponenten.

Ein grosses Dankeschön auch all unseren Sponsoren, die uns unterstützt haben. Dankbar bin ich auch allen Kollegen, die mit Rat und Tat zur Stelle waren, wenn ich mit Fragen auf sie zukam. Ein Dank auch an all die Lieferanten, welche uns zuverlässig unterstützt und uns auch immer wieder mit nach unten angepassten Preisen oder z.T. kostenlosen Lieferungen versehen haben. Vielleicht macht Ihr nun mit dem schönen Triebwagen später einen Firmenausflug.

Selber bin ich nun doch endlich in die Dominikanische Republik umgezogen und verfasse hier wohl den letzten Newsletter. Dem Verein werde ich aber treu bleiben und aus der Ferne, wo es geht unterstützen. Paralell dazu versuche ich die Geschichte der Restaurierung festzuhalten und natürlich das Geschehen um den Triebwagen weiter zu verfolgen. Meinen Kollegen wünsche ich jederzeit eine gute Fahrt und viel Erfolg mit dem schönen Fahrzeug.

Ausblick

Nach dem Wiedereinbau des Kompressors wird der Triebwagen zurück nach Wald gebracht. Felix hat die Programmierung des Zugsicherungsgerätes veranlasst und wird die Zugsicherung in Betrieb nehmen. Felix wird auch einige Verkabelungsänderungen als erkannte Verbesserungen umsetzen, die jedoch keine direkten Fehler darstellen. Abzuarbeiten ist noch eine Liste mit kleineren und nicht allzu schwerwiegenden Mängeln. Zusätzlich muss die Rekuperationsbremse voraussichtlich zwischen Hinwil und Bauma auf der Strecke mit genügend Gefällen geprüft werden. Auch stehen Messungen des Bremsweges an. Der Triebwagen besitzt bereits eine Zulassung des BAV. Nun müssen aber noch die realisierten Änderungen zur Prüfung eingereicht werden. Sind diese Schritte abgeschlossen, steht dem Fahrzeug für Publikumsfahrten nichts mehr im Wege.

Finanzen

Nach wie vor sind wir für jede Spende dankbar. Neben den Kosten für die ungeplante Reparatur des Kompressors, fallen auch Kosten für die Überführungsfahrten, die Programmierung und Inbetriebsetzung der Zugsicherung und einige zusätzliche Prüfungen an. In absehbarer Zeit müssen auch noch die beiden Bremsventile revidiert werden.

Somit würden wir uns selbstverständlich über Ihre Spende auf das Konto **CH 47 0077 7004 5676 1015 1** sehr freuen.

Empfangsschein		Zahlteil	Konto / Zahlbar an
Konto / Zahlbar an CH47 0077 7004 5676 1015 1 Verein Historischer Triebwagen 5 8840 Einsiedeln			CH47 0077 7004 5676 1015 1 Verein Historischer Triebwagen 5 8840 Einsiedeln
Zahlbar durch (Name/Adresse)			Zusätzliche Informationen Spende
L			Zahlbar durch (Name/Adresse)
L			L
Währung Betrag		Währung Betrag	
CHF	L	CHF	L
Annahmestelle			

Hinweis

Peter Christener hat via seine Vorfahren einen Bezug zu unserem Triebwagen. Die Geschichte dazu ist auf unserer [Webseite](#) oder auf [Facebook](#) zu finden.

Röbi Graf Technischer Leiter bis Mitte 2026

Manfred Kipfer Layout und Grafik

Inhalt

Einleitung	Inhalts- und Bild-Verzeichnis siehe letzte Seite.....	1
Fertigstellungsarbeiten 2026.....		1
Prüfungen in Wald und Vorbereitungen zur Überfuhr		3
Überfuhr zum Testgelände.....		4
Prüfungen auf dem Testgelände		5
Zusammenfassung der Inbetriebsetzung		7
Kompressor-Herausforderungen		7
Einige Angaben zur Instandstellung		8
Dankeschön und Adios		8
Ausblick		9
Finanzen		9
Hinweis		10
Bilderverzeichnis		10

Bilderverzeichnis

Bild 1 Erste 15 kV-Fahrt auf dem Testgelände	1
Bild 2 Franz stellt die Verschaltungen am Hüpfen-Kasten fertig.....	2
Bild 3 David bessert einige Farbschäden aus.....	2
Bild 4 Flemming streicht letzte Stellen im Untergestell	2
Bild 5 Hans-Jörg und Willi fertigen die Platte für die Pumpe der Toilette	2
Bild 6 Marco Engler freut sich · das WC funktioniert	3
Bild 7 Marco befüllt den Ölbehälter des Kompressors.....	3
Bild 8 Röbi Ziegler befüllt den Behälter für die Spurkranzschmierung	3
Bild 9 Selbständig fährt der Triebwagen aus der Remise (Bild Manuela Graf).....	4
Bild 10 Felix kuppelt den Triebwagen mit der Lok (Bild Manuela Graf)	4
Bild 11 Abfahrbereit (Bild Manuela Graf)	4
Bild 12 In Au/ZH werden wir überholt (Bild Manuela Graf)	4
Bild 13 Überquerung der Limmat nach Killwangen – Spreitenbach (Bild Cedric Mühlemann)	5
Bild 14 Das Inbetriebsetzungsteam: Peter Christener, Felix Hasler und Röbi Graf.....	5
Bild 15 Das Testgeleise ist mit einer Grube versehen.....	5
Bild 16 Sepp fährt · Peter liest den Fahrstrom an den Instrumenten ab · Felix am Fahrmotor.....	6
Bild 17 Felix macht Messungen an der Umformergruppe	6
Bild 18 Symbolische Schlüsselübergabe von Röbi Graf an Felix Hasler	7
Bild 19 Bei schwierigen Verhältnissen arbeitet Willi am Ausbau des Kompressors	7
Bild 20 Es ist geschafft	7
Bild 21 Gruppenbild, leider nicht mit allen Helfern.....	8