

# Artikel im Dampfexpress 2026

Was hat ein ehemaliger Triebwagen der Südostbahn mit dem DVZO zu tun? Auf den ersten Blick nichts, das "D" im DVZO bedeutet schliesslich Dampfbahnverein und der Triebwagen ist aus Sicht eines Dampfbahnvereins ein modernes elektrisches Fahrzeug. Ganz so einfach ist es jedoch nicht, denn der Verein Historischer Triebwagen 5 ist Untermieter des DVZO in der Remise Wald. Und natürlich möchte der Hausherr gerne wissen, was der Untermieter so treibt.

## Geschichte des Glaskastens

Der ex SOB Triebwagen ABe 4/4 5, des Vereins Historischer Triebwagen 5, ist das letzte im Originalzustand erhaltene Triebfahrzeug aus der Elektrifikation der alten SOB. Aus finanziellen Gründen konnte damals nur eine Serie von 8 Triebwagen beschafft werden. Die Südostbahn ist die steilste, mit Standardfahrzeugen befahrbare, Normalspurbahn der Schweiz. Dies erforderte die Konstruktion eines auf diese Steilstrecken zugeschnittenen Fahrzeuges. Im Nachhinein darf der Triebwagen als gelungener Wurf, der seiner Zeit weit voraus war, bezeichnet werden. Dem Zeitgeist entsprechend wurde ein modernes Fahrzeug mit kantigen Formen und grossen Fenstern entworfen. Diese Besonderheit ergab ein einzigartiges Fahrerlebnis für die Passagiere und führte auch zum prägenden Spitznamen „Glaskasten“. Die offene, übersichtliche Bauweise ermöglichte es, Züge einmännig, also nur mit einem Lokführer und ohne Zugpersonal, zu fahren. Gefragt war ein relativ kräftiges, multifunktionales Triebfahrzeug. Es wurde ein Motorwagen gebaut, welcher auch in heutigen Pflichtenheften geforderte Punkte, wie niedriger Wagenboden, breite Einstiege mit grossen Stauräumen sowie möglichst grosse Kapazität, erfüllt. In unserem Glaskasten kam erstmals eine effiziente elektrische Nutzstrombremse der BBC zur Anwendung. Die bisherigen elektrischen Nutzstrombremsen bezogen sehr viel Blindleistung und belasteten so das Bahnstromnetz. Dank der neuen BBC-Schaltung wurde es möglich, nutzbaren Strom ins Netz zurück zu speisen. So war die SBB nun auch bereit diesen Strom abzunehmen und zu entgelten.

Da bei der Eröffnung des elektrischen Betriebs am 15. Mai 1939 die eigenen Triebfahrzeuge noch nicht bereit waren, musste vorerst mit Mietfahrzeugen der BT und der SBB gefahren werden. Vom 01. November 1939 bis zum 01. August 1940 wurden die neuen SOB -Motorwagen abgeliefert. Die eher ungeeigneten Mietfahrzeuge konnten zurückgegeben werden. Mit den eigenen Fahrzeugen sank auch der Energieverbrauch gegenüber den Mietfahrzeugen um einen Drittel. In der nachfolgenden Zeit prägten die Motorwagen, als Mädchen für alles, das Erscheinungsbild der alten SOB. Sie waren auch im direkten Verkehr nach St. Gallen unentbehrlich. Mit der Ablieferung des ABe 4/4 71 und des BDe 4/4 81 und später des BDe 4/4 82 wurden die Triebwagen in untergeordnete Dienste abgedrängt. 1959 und 1964 wurden zwei Triebwagen an die Sennetalbahn verkauft. Nach der Ablieferung der BDe 4/4 83 – 87 wurden 1979 - 1982 insgesamt 4 Fahrzeuge modernisiert und im Lokalverkehr eingesetzt. Die ABe 4/4 3 und 5, welche 1947 in eine Frontalkollision verwickelt waren, blieben im Ursprungszustand,

Der Motorwagen 5 leistete 1994 seine letzte Fahrt für die SOB und wurde anschliessend abgestellt. Nachdem Vandalen das Fahrzeug übel zugerichtet hatten, zeichnete sich dessen Verschrottung ab. Unser Verein konnte den Triebwagen retten und im Jahr 2008 erwerben.

Nach begonnener Restauration konnte 2010 das Depot Wald bezogen werden.

# Revision



Unser Vereinsziel ist es, das Fahrzeug äusserlich im letzten Betriebszustand zu präsentieren. Ganz daran gehalten haben wir uns nicht. Unter den roten und grünen Kunstlederpolstern der zweiten Klasse kamen die ursprünglichen Holzlättlibänke der dritten Klasse zu Vorschein und wir liessen die Holzklasse wieder aufleben. Auf den für Gepäck-, Ski- und Posttransport genutzten

Plattformen bauten wir einen Kühlschrank und eine Kaffeebar ein, auf der Plattform 2 fanden Einrichtungen wie Zugbeeinflussung und die Lautsprecheranlage ihren Platz. Das alte Plumpsklo, korrekt Fallrohrtoilette, wurde durch ein Camping WC ersetzt.

Dass der Triebwagen mit einer, aus damaliger Sicht hochwertigen, Spritzasbestisolation versehen war, war bekannt. Dass zur fachgerechten Entfernung des Spritzasbests der Triebwagen komplett entkernt werden und sowohl die Innenverkleidung als auch die elektrische Ausrüstung und Verkabelung entfernt werden musste, lernten wir. Nach der gründlichen Asbestsanierung entschlossen wir uns, den Wagenkasten sandstrahlen zu lassen. Damit wurden uns auch sämtliche Roststellen vor Augen geführt. In unzähligen Arbeitsstunden wurden die Roststellen saniert und der Triebwagen nach und nach wieder aufgebaut.

Die Revision der Drehgestelle konnten wir in der Remise Wald nicht selbst durchführen. Die RhB führte diese in der Werkstätte Landquart durch. Die zerstörungsfreie Prüfung der Achsen und Radscheiben zeigten Risse an. Wir entschlossen uns, die Achsen und Räder zu ersetzen.

Das Isolieröl des Transformators enthielt PCB. Es musste entsorgt und der Transformator gereinigt werden. Für die Rekuperationsbremse waren Leistungskondensatoren notwendig. Sie wurden als offene Wickelkörper konzipiert und waren in einem Kessel mit Isolieröl eingebaut. Auch dieses Öl erwies sich als stark PCB - haltig, das führte zur fachgerechten Entsorgung der Kondensatoren, des Öls und des Kessels. Die Hauptstromkomponenten konnten grösstenteils aufgearbeitet und wieder verwendet werden. Die Steuerstromkreise wurden mit zeitgemässen Geräten neu aufgebaut und verkabelt.

Wie oft bei Revisionen von historischen Eisenbahnfahrzeugen hatten wir den Aufwand völlig unterschätzt. Wir entschieden uns, trotz einiger Überraschungen, welche letztendlich immer zu zusätzliche Kosten und Arbeitsstunden führen, den Triebwagen vollständig gemäss unseren Ansprüchen zu revidieren und keine Abstriche zu Gunsten einer rascheren Fertigstellung zu machen. Das gibt uns die Gewissheit, dass der Triebwagen für hoffentlich viele Jahre als historisches Fahrzeug genutzt werden kann.

# Inbetriebnahme



Die Inbetriebnahme des Triebwagens erfolgt in mehreren Schritten. Zuerst wurden in Wald die Isolationswerte der Verkabelung geprüft. Anschliessend erfolgte die Inbetriebnahme der Steuerstromkreise. Auftretende Fehlfunktionen mussten analysiert werden: Lag ein Engineeringfehler vor, war eine falsche Komponente verbaut oder waren Leitungen falsch angeschlossen? Anfangs verlief dies harzig, insbesondere, wenn mehrere Fehler zusammenwirkten, doch mehr und mehr Fehler konnten gefunden und eliminiert werden.

Vor dem ersten Heben des Stromabnehmers wurden die Erdungswiderstände gemessen. Der Stromabnehmer hob sich zum ersten Mal. Hauptschalter ein, der Transformator knurrte zufrieden. Zuerst prüften wir die Hilfsbetriebskreise. Der Umformer und die Heizungen funktionierten, der Kompressor drehte und machte Lärm, brachte aber einen zu geringen Druck. Wir umgingen das Kompressorproblem vorerst mit einem Werkstattkompressor.

Dann der grosse Moment: Wendeschalter vorwärts, die ersten Fahrstufen wurden eingelegt, der Triebwagen fuhr aus eigener Kraft!

## Ausblick

Noch bleibt einiges zu tun. Den defekten Kompressor haben wir ausgebaut, er wird in einer Fachwerkstatt repariert. Nach dem Wiedereinbau planen wir die Inbetriebnahme der elektrischen Bremse. Dazu benötigen wir eine Strecke mit Gefälle. Sehr gut eignet sich die Strecke Neuthal – Bauma. Und so könnte der ehemalige Triebwagen der SOB bald für Extrafahrten auf verschiedenen Gleisen und beim DVZO anzutreffen sein. Es muss auch nicht bei diesem einmaligen Gastspiel bleiben, denn bei trockener Witterung ist der DVZO froh um standesgemässe, elektrisch betriebene Fahrzeuge. Die Remise Wald ist ja nicht weit entfernt ...