

Von Markus Schälli (Text und Bilder)

Letztes Jahr feierte der Voralpenexpress sein 25-Jahr-Jubiläum. Die Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) und die Südostbahn (SOB) stellten den direkten Verkehr aber schon nach dem Zweiten Weltkrieg im Jahre 1946 auf eine neue Basis und machten Werbung für den direkten Weg zwischen Bodensee und Arth-Goldau. Im Laufe all der Jahre kamen so die verschiedensten Kompositionen auf dieser Linie zum Einsatz. Da diese Fahrzeuge die Hauptaufmerksamkeit meiner modellbahnerischen Tätigkeiten bilden, bin ich immer wieder erfreut, Bilder zu entdecken, die mir zeigen, wie solche Kompositionen ausgesehen haben.

Ob diese dann einmalig oder alltäglich waren, entzieht sich meist meiner Kenntnisse.

So steht auch bei diesem Projekt ein Bild am Anfang meiner Arbeit. Auf der Website <http://bahnbilder-von-max.ch> befanden sich nach dem vorletzten Jahreswechsel plötzlich einige Bilder der einstigen BT und SOB, welche Max Hinterberger fotografiert hatte. Darunter auch ein Bild des SOB-Triebwagens ABe 4/4 71 in Schmerikon. Er war also offensichtlich auf dem Weg in die Ostschweiz und schon ausserhalb der eigentlichen SOB-Linie. Bilder von Glaskasten-Triebwagen ABe 4/4 auf dieser Strecke waren mir schon länger bekannt. Interessant an diesem Bild

ist natürlich auch das angehängte Rollmaterial. Zuerst ein dreiachsiger Gepäckwagen der SBB, dahinter ein SBB-Leichtstahl-AB und anschliessend zwei SBB-Umbauwagen schwerer Bauart mit offenen Plattformen. Der hinterste Wagen lässt sich nicht genau erkennen. Möglich wären die SOB DZ2 301-303 oder sogar ein D RIC der SBB.

Zum Vorbild

Der Triebwagen ABe 4/4 71 wurde als Weiterentwicklung der BN Be 4/4 761-762 und GBS Be 4/4 763 gebaut. Er gilt als Prototyp der erfolgreichen Serie von Hochleistungstriebwagen. Die Ablieferung dürfte im Mai oder Juni 1959 erfolgt sein. Hier sind keine verlässlichen Angaben erhältlich. Verbürgt ist die Taufe am 11. Juli 1959 auf den Namen Einsiedeln (gemäss EA 08/59). Auf der Fahrt von Biberbrugg nach Einsiedeln durfte der kirchliche Vertreter, der damalige Abt Benno Gut, die Notbremse betätigen. Als offizielles Abnahmedatum ist der 3. September 1959 angegeben. Vermutlich wurden mehrere Probefahrten absolviert, bis der Triebwagen definitiv abgenommen wurde. Er wurde hauptsächlich im Schiebedienst und als Vorspann vor schweren Pilgerzügen nach Einsiedeln eingesetzt. So konnte er auch vor den altherwürdigen «Krokodilen» Be 6/8ⁿ oder den Be-4/6-Lokomotiven als Vorspann oder Schiebelok den schweren Pilgerzügen über die Rampen helfen. In dieser Sache waren ja die ABe 4/4 von 1939/40 «Glaskasten» schon leicht überfordert. Wenn keine Pilgerzüge zu führen waren, konnte man den Triebwagen vorwiegend vor Reisezügen von Arth Goldau bis Rapperswil oder bis nach St. Gallen sehen. Erstaunlicherweise erhielt der Triebwagen Seite I (Erstklassabteil) zwischen 1966 und 1967 anstelle der Puffer mit Rechteckeller solche mit runden Tellern. Der Grund ist leider nicht bekannt. Es leuchtet irgendwie auch nicht ein. Ist doch bei so einem langen Fahrzeug mit runden Puffertellern eher die Gefahr einer Überpufferung vorhanden. Auf jeden Fall wurden nach 1971 wieder Puffer mit Rechteckellern montiert.

1971 erhielt er den grün-beigen Anstrich, und 1979 wurde er in den BDe 4/4 80 umgebaut. Er verlor somit sein Erstklassabteil zugunsten eines Gepäckabteils. Er war danach kein Einzelgänger mehr und damit auch vielseitiger einsetzbar, da alle nach ihm angeschafften Triebwagen auch ein Ge-

Fotos: Max Hintermann, Sig. Markus Schälli



1967 fährt der SOB ABe 4/4 71 mit einer interessanten Komposition in Schmerikon ein.



Der gleiche Triebwagen sechs Jahre später mit einem Pendelzug und SBB-Zusatzwagen bei Brunnadern.