

Das war die SERNFTALBAHN

[aus dem Buch: Das war die Sernftalbahn/Hans Waldburger 1971]

Das Sernftal, durch die Talenge zwischen Schwanden und Engi vom übrigen Glarnerland abgesondert, führte in früheren Zeiten ein eingeständiges Leben. Als einzige Verbindung ins Grosstal bestand ein schmaler, steiler Saumpfad durch den Schwandenwald. Auf diesem Weg führte vor bald zweihundert Jahren der russische Feldherr Suworow sein Heer auf dem Zug vom Linthal nach dem bündnerischen Rheintal, das vom Sernftal aus über den Segnes- oder den Panixerpass erreicht werden kann. Es muss für die damalige Bevölkerung ein grosses Erlebnis gewesen sein, als die geruhsame Stille im Tal mit einem Male durch den Lärm der fremdländischen Truppen unterbrochen wurde.

Etliche Jahre später, um 1825 herum, wurde ein erster Versuch für eine bessere Verbindung zwischen dem Klein- und dem Grosstal unternommen. Nach dem Projekt eines Tessiner Bauingenieurs wurde ein schmales Fahrsträsschen von Schwanden nach Elm erstellt. Dieses Werk fiel indessen mit seinen starken Steigungen und vielen Gegensteigungen sowie den unzähligen Krümmungen recht mangelhaft aus. Aus diesem Grunde wurde in den Jahren 1848 bis 1855 eine neue Strasse erstellt, die heute noch besteht. Mit dem Strassenbau hielt die Neuzeit im Kleintal Einzug, denn nun bestand die Möglichkeit zur Zufuhr von Rohstoffen und Ausfuhr von landwirtschaftlichen und industriellen Produkten. So entstand 1865 die Weberei Blumer in Engi, der drei Jahre später die Spinnerei Spälty in Matt folgte. Einen weiteren erfreulichen Aufschwung brachte die

Schiefergewinnung in den Steinbrüchen bei Engi und Elm. Dieser Ort wurde bekannt durch den auf den Schieferabbau zurückzuführenden Bergsturz von 1881.

Inzwischen hatte ein neues Verkehrsmittel im Glarnerland Einzug gehalten. 1859 erreichte der erste Zug der Vereinigten Schweizer Bahnen von Weesen her über die heute nicht mehr bestehende Linie über Näfels den Kantonshauptort. 1875 erstellte die Nordostbahn eine zweite Linie, die vom linken Zürichseeufer her die March durchzog und von Ziegelbrücke aus Näfels erreichte. 1879 eröffnete die nämliche Bahngesellschaft die Fortsetzung von Glarus nach Linthal, womit das Sernftal zu einer Eisenbahnlinie in nächster Nähe kam.

Schon bei der Projektierung der Linie durchs Glarner Hinterland setzten sich massgebende Kreise im Sernftal dafür ein, dass die Station Schwanden im Hinblick auf eine allfällige Zweiglinie nach dem Kleintal am rechten Linthufer im Gebiet „Erlen“ erstellt werde, um den Anschluss zu erleichtern.

Kühn vorausschauende Männer erkannten schon früh die Bedeutung einer eigenen Bahnlinie für das Sernftal. Der Gedanke, von Glarus aus eine eigene Normalspurbahn nach dem Kleintal zu erstellen, erwies sich bald als zu hochfliegend. Erst das Aufkommen vereinfachter Nebenbahnen, speziell der Schmalspurbahnen, liess neue Hoffnungen aufkommen.

Es war das hauptsächlichste Verdienst des Sernftaler Industriellen und Ständerates L. Blumer in Engi, dass schon bald nach der Eröffnung der Bahn nach Linthal auch Pläne für eine Verbindung ins Sernftal ernsthaft bearbeitet wurden. Im Jahre 1884 liess er durch den bekannten Bahn-Projektverfasser Ing. Gysin in Zürich und den Direktor der Lokomotivfabrik Winterthur, Ing. Brown, Pläne für eine schmalspurige Strassenbahn ins Sernftal ausarbeiten. Eine solche, mit den bescheidensten Mitteln ausgestattete „*Secundairbahn*“ wurde auf 1,2 Millionen Franken veranschlagt. Gleichzeitig wurde darauf hingewiesen, dass die neueste Entwicklung auf diesem Gebiet zum elektrischen Betrieb solcher Bahnen führe. Die wenigen Erfahrungen mit dieser Betriebsart, die in der Schweiz erst 1888 zum erstenmal angewandt wurde, liess einige Zurückhaltung ratsam sein.

Gegen Ende 1889 berief Ständerat L. Blumer, der in der Zwischenzeit nicht untätig gewesen war, sondern bei hohen und höchsten Regierungsstellen für den Gedanken einer Sernftalbahn geworben hatte, eine Versammlung der interessierten Kreise ein. An dieser Versammlung waren die drei Talgemeinden, die Industriellen und alle übrigen Gewerbetreibenden vertreten. Die Versammlung beschloss mit grosser Begeisterung, den vorgetragenen Plänen des Initianten zu folgen und die Schaffung einer elektrischen Schmalspurbahn mit aller Energie in die Wege zu leiten. Apropos Energie - die Verfechter des Bahngedankens schlugen nunmehr die Erstellung eines Kraftwerkes am Sernf vor, welches die Bahn gleichermassen mit Energie versorgen sollte wie die übrigen in Frage kommenden Bezüger. Die Volks-versammlung wählte ein Initiativkomitee von sieben Mitgliedern, das kurz darauf durch Abgeordnete aus den drei Gemeinden auf 21 Mitglieder erweitert wurde. Die Gemeinden und die Industriellen zeichneten die nötigen Mittel für die Detailplanaufnahme und Kostenberechnung;

auch der „hohe Landrat“ (Kantonsrat) bewilligte für diesen Zweck 3000 Franken.

Die Projektarbeiten wurden wiederum Ing. Gysin übertragen, der im Dezember 1890 drei Planvarianten vorlegte, nämlich eine solche für eine Bahn mit Dampfbetrieb, deren Kosten 1'308'000 Franken betragen sollte, jene einer elektrischen Bahn mit Baukosten von 1'660'000 Franken und schliesslich das Projekt einer elektrischen Strassenbahn mit angeschlossenem Kraftwerk für die Stromversorgung des Sernftals, wofür Kosten von 2'180'000 Franken errechnet wurden. Die beigelegte Rentabilitätsberechnung ergab für das dritte, das sogenannte grosse Projekt die günstigsten Aussichten (in der Tat schlossen später die Rechnungen jener Bahnen, denen eine Elektrizitätsversorgung - allenfalls nicht einmal mit eigenem Kraftwerk - angeschlossen war, am besten ab, wie dies in der Ostschweiz etwa bei der Strassenbahn St. Gallen - Trogen der Fall ist).

Die Landsgemeinde des Jahres 1892 bewilligte sowohl die Benützung der Landstrasse durch das in Aussicht genommene Bahnunternehmen wie auch die Ausnützung der Wasserkräfte am Sernf und beschloss die Übernahme von Aktien zweiten Ranges im Betrage von 500'000 Franken. Die Gemeinden und die Industrie hatten bereits Aktienzeichnungen von 250'000 Franken in Aussicht gestellt. Kurz darauf, am 25. Juni 1892, erteilte auch die Bundesversammlung die Konzession für eine elektrische Strassenbahn von Schwanden nach Elm.

Nach diesem verheissungsvollen Anfang begannen sich indessen die Schwierigkeiten zu türmen. Zunächst gelang es nicht, für die in Aussicht stehende elektrische Kraft auch nur annähernd genügend Abnehmer zu finden, da die neue Energie doch noch recht unbekannt war. Zudem entstanden mit der Gemeinde Schwanden Reibereien bezüglich der Ausnützung der Wasserkräfte am Sernf. So gelang es nicht, das Projekt in dieser Art zur

Ausführung zu bringen, obwohl die Talgemeinden 1894 noch beschlossen, zur Förderung des Bahnbaues das hierfür benötigte Gemeindeland gratis abzugeben.

In dieser Situation beschloss das Initiativkomitee, die Konzession mit Zustimmung von Bund und Kanton auf die Dauer von vorläufig drei Jahren an die Maschinenfabrik Oerlikon abzutreten. Die noch junge Maschinenindustrie beteiligte sich damals sehr häufig an Bahnprojekten, um die Aufträge für die Lieferung der elektrischen Anlagen und der Fahrzeuge trotz des ausländischen Konkurrenzdruckes hereinzubringen. Gleichzeitig wurden die in Aussicht genommenen Aktien zweiten Ranges in Beitragsleistungen à fond perdu umgewandelt. Doch auch diese Mühe war vergebens, das Projekt machte immer noch keine weiteren Fortschritte, was wohl auch auf die Krisenstimmung jener Jahre zurückzuführen war.

Nachdem die MFO innerhalb der gesetzten Frist von drei Jahren auch nicht zum Ziele gekommen war, ging die Konzession wieder an das Initiativkomitee zurück. Dessen Bemühungen richteten sich nun auf die Verwirklichung der Bahn allein, denn in der Zwischenzeit hatten die Gemeinden Schwanden und Linthal bereits eigene Kraftwerke erstellt, so dass der Energiebedarf des Hinterlandes auf längere Zeit hinaus gedeckt war. Als Betriebskraft für die Stromversorgung der Bahn wurde nun die Wasserkraft der Liegenschaft „Seidenwind“ im Wyher in Engi in Aussicht genommen. Im Jahre 1902 wurde Ing. J. Keller-Bächtold in Zürich, der sich schon früher für diesen Bahnbau interessiert hatte, mit der Ausarbeitung neuer Pläne und Kostenberechnungen betraut. Am 25. Juni 1902 wurde die Konzession zum dritten Mal um drei Jahre verlängert.

Das neue Projekt Keller brachte neben dem Kraftwerk am Mühlebach als wesentliche Änderung gegenüber den Plänen von

Ing. Gysin die Trasseeführung auf der Talseite der Strasse, während Gysin das Geleise auf der hangwärts liegenden Seite der Strasse vorgesehen hatte. Als Vorteil versprach man sich eine Vereinfachung der Schneeräumung, da voraussehbar war, dass die harten klimatischen Bedingungen des Sernftales den Bahnbetrieb auf eine harte Probe stellen würden.

Das Projekt Keller sah Baukosten in der Höhe von 1'613'000 Franken für die Bahn vor, womit das von Gysin für eine elektrische Bahn ohne Kraftwerk für die allgemeine Stromversorgung noch um 47'000 Franken unterboten wurde. Der Regierungsrat holte zwei Gutachten über diese Projekt ein, das eine von Oberingenieur R. Moser von der Nordostbahn, das andere von Nationalrat Dinkelmann, Direktor der Emmentalbahn. Beide Gutachter kamen auf eine etwas höhere Bausumme und schätzten die Rentabilität weniger optimistisch ein, als dies Ing. Keller tat. Zudem schlug insbesondere das Gutachten Moser eine solidere Ausführung der Geleiseanlagen und des Unterbaues vor, wogegen das im Projekt Keller zu vielfältig vorgesehene Rollmaterial als zu reichlich, insbesondere bezogen auf die eher bescheidene Kraft am Mühlebach, bezeichnet wurde. Nach übereinstimmender Ansicht beider Experten sollte es immerhin möglich sein, das Obligationenkapital zu verzinsen, und selbst die Aktien sollten nach einiger Zeit eine wenn auch bescheidene Rendite abwerfen!

Auf die Landsgemeinde 1903 hin standen dem Initiativkomitee verbindliche Offerten zur Verfügung, die den Gesamtbetrag von 1'600'000 Franken nicht erreichten. Dieser Summe standen an bisher zugesicherten Mitteln die 750'000 Franken Subventionen des Kantons und der Gemeinden sowie der Industrie gegenüber.

Das Initiativkomitee hatte rund vierzehn Jahre lang an der Verwirklichung des gesteckten Zieles gearbeitet und es nun mit der

konstituierenden Versammlung am
15. August 1903 erreicht. Um das Zustande-
kommen der Aktiengesellschaft Sernftalbahn

hatten sich neben Ständerat L. Blumer und
Oberst Gallati verdient gemacht.

Vom Bahnbau

Mit den Bauarbeiten wurde im März 1904 begonnen, damit die vertraglich bestimmte Inbetriebnahme anfangs Juli 1905 eingehalten

werden könnte. Die Generalunternehmerin (Maschinenfabrik Oerlikon) vergab die Bauarbeiten wie folgt:

Unterbau 1. Los Schwanden - Engibrücke: Locher & Cie., Zürich

Unterbau 2. Los Engibrücke - Elm: Baugeschäft Blumer, Baumgartner & Cie.

Hochbauten: Baumeister Fritz Marti & Sohn, Matt und Blumer, Engi

Einfriedungen: Bähler & Streiff

Hydraulische Anlage (Kraftwerk): Th. Bell & Cie., Kriens

Fahrzeugpark: Maschinenfabriken Augsburg-Nürnberg

Sämtliche elektrischen Anlagen wurden von der Maschinenfabrik Oerlikon selbst erstellt, ebenso die elektrische Ausrüstung der Triebwagen. Die Unterbauarbeiten umfassten die nötige Verbreiterung der Strasse, die Erstellung des Geleisekörpers und die Herrichtung der kurzen Eigentrasseestrecken bei den Stationen Engi-Vorderdorf und Elm sowie die Erstellung dieser Stationsplätze. An denjenigen Stellen, wo die Stützmauern für die Erstellung des Bahntrassees ungenügend waren, wurde die Verbreiterung talseitig vorgenommen unter Erstellung neuer Stützmauern. Wo genügend stabile und intakte Stützmauern vorhanden waren, wurde das Geleise auf diesen geführt und die Verbreiterung der Strasse auf der Bergseite durch Aussprengungen usw. ausgeführt. Auf der kurvenreichen Strecke zwischen der Au und Höfliegg mussten zahlreiche Kurven, die nur Radien von 15 - 30 m aufwiesen, derart ausgebaut werden, dass der Minimalkurvenradius von 50 m für das Bahngeleise nirgends unterschritten wurde. Auf der oberen Strecke von der Höfliegg bis Elm musste zur Verbreiterung der Strasse und für die Erstellung der Bahn das nötige Land erworben werden, soweit es sich nicht um Gemeindeland handelte, das gemäss den Beschlüssen im Jahre 1894 kostenlos abgetreten wurde. Die Expropriation konnte grösstenteils freihändig erfolgen, nur einige Einzelfälle mussten der hiefür bestellten Schätzungskommission überwiesen werden. Mit Staunen vernimmt man, welche Preise damals für das Land bezahlt wurden, nämlich

10 bis 15 Rappen pro Quadratmeter Waldboden, 30 bis 60 Rappen für steile und 60 Rappen bis 1.50 Franken für flach gelegene Wiesen. Lediglich das Bauland in und um die Ortschaften kostete bis zu vier Franken. Bei der Strassenverbreiterung wurde darauf geachtet, dass die vorhandenen, ein Meter hohen „Geländermauern“, wie sie heute noch entlang der Sernftalstrasse zu sehen sind, möglichst nicht abgebrochen werden mussten. Dadurch erklären sich die plötzlichen Kurven, die allenthalben zu sehen waren, nämlich dort, wo die Strasse wegen der Eigentumsverhältnisse mit einem Male wieder auf der Gegenseite verbreitert wurden. Nach Möglichkeit wurde natürlich gegen jene Seite verbreitert, wo sich Gemeindeland befand.

Auf der ganzen Strecke mussten insgesamt 11 Brücken um- oder neugebaut werden. Für die Bahn allein wurden zwei Brücken in Eisenkonstruktion mit 10 bzw. 12 Metern Stützweite erstellt. Das grösste Bauwerk war die neue Brumbachbrücke bei Matt. Diese Steinbrücke mit 19 Metern Stützweite diente nicht nur der Bahn, sondern auch der Strasse, die bisher über eine Holzbrücke geführt hatte. (Zum Leidwesen der heutigen Generation, die solchen Zeugen früherer Brückenbaukunst mehr Interesse entgegenbringt, wurde die ein Stück oberhalb der neuen Brücke stehende Holzbrücke abgebrochen.)

Für den Oberbau wurden Rillenschienen mit 12 m Länge und 32 kg Metergewicht für die Ortschaften und Strassenübergänge und

Vignolschienen mit 25 kg/m für die offene Strecke gewählt, die auf Eisenschwellen von 1,60 m Länge verlegt und bis zur Schienenoberkante eingeschottert wurden. Leider liess sich nicht ergründen, auf welche Weise all dieses schwere Material auf die Strecke gelangte, doch ist anzunehmen, dass sich die Transporte grösstenteils mit Pferdezug abwickelten. Bei verschiedenen anderen Bahnen wurden allerdings Schienen und Schwellen auf dem bereits erstellten Geleise entweder mit besonderen Baulokomotiven oder mit den vorzeitig abgelieferten Dampflokomotiven an die jeweilige Baustelle herangeführt. An anderen Orten wurden besondere Rollbahnen erstellt, auf denen mit kleinen Dampflokomotiven die Materialanfuhr bewerkstelligt wurde. Bei den elektrischen Strassenbahnen ist aber offenbar weder die eine noch die andere Art zu Anwendung gelangt.

Unter der tüchtigen Bauleitung von Ing. Keller, in dessen Person die Sernftalbahn einen sehr guten Bauleiter besass, wickelte sich der ganze Bau termingemäss und zur allgemeinen Zufriedenheit ab, so dass die Betriebseröffnung rechtzeitig auf das vertraglich vereinbarte Datum hin hätte erfolgen können, wenn..... Ja, wenn nicht noch das Wagenmaterial gefehlt hätte. Wie erwähnt, war dessen Bau nicht etwa an die damals mit Aufträgen gut dotierte einheimische Wagenbauindustrie vergeben worden, sondern an die deutsche Firma „Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg“, die in jenen Jahren verschiedentlich als Rollmateriallieferantin für Schweizer Bahnen genannt wird. Zuzufolge eines längeren Streikes in dieser Fabrik verzögerte sich die Ablieferung der Fahrzeuge um mehr als einen Monat, so dass die ersten Probefahrten gegen Ende Juli 1905 hinausgeschoben werden mussten. Alsobald erfolgte die amtliche Kollaudation durch die Organe des

Eidgenössischen Eisenbahndepartementes. Diese Abnahme erfolgte am 27. Juli 1905. Nachdem einige vom Departement verlangte Verbesserungen vorgenommen worden waren, konnte der Personenverkehr am 7. August 1905, ein beschränkter Güterverkehr gegen Ende dieses Monats und der volle Betrieb im September aufgenommen werden. Damit war die Sommersaison, von der man sich viel versprochen hatte, weitgehend vorbei. Die Bahngesellschaft machte die General-unternehmerin für den dadurch entstandenen Schaden haftbar und verlangte Ersatz für den entgangenen Gewinn.

Die offizielle Einweihungsfeier für das nach der damaligen Ansicht wohlgelungene Werk fand am 12. September 1905 statt. Der Vater des Unternehmens, Ständerat L. Blumer, konnte diese Krönung seines Wirkens nur noch als schwer kranker Mann vom Balkon seines Hauses aus miterleben; wenige Wochen später starb er. Das ganze Werk wurde als wohlgelungen bezeichnet, besonders das Rollmaterial als vortrefflich und zweckent-sprechend eingeschätzt, mit Ausnahme der offenen Güterwagen, die sich für den Holztransport als zu klein erwiesen, da die üblichen Sägeblöcke und Spalten keinen Platz fanden.

Der Bahnbau hatte dem Sernftal neben dem neuen Verkehrsmittel viel willkommene Arbeits- und Verdienstmöglichkeiten gebracht und sicher auch viel Abwechslung im eintönigen Alltag des abgeschiedenen Bergtales, dem bisher neben der täglichen Arbeit im Haus und Feld keine grossen Überraschungen gebracht wurden. Was für ein Erlebnis muss es für die Schulbuben und selbst für die Erwachsenen gewesen sein, als zum ersten Mal ein Triebwagen mit elektrischer Kraft sich durch das Tal bewegte, ohne Ross und ohne Rauch und Dampf!

Die Stromlieferungen und die Fahrleitung

Als erstmals der Gedanke auftauchte, die künftige Bahn ins Sernftal für elektrischen Betrieb einzurichten, war diese Betriebskraft noch wenig bekannt, schon gar nicht im Sernftal selbst. Somit konnte der Bahnbau nur in Frage kommen, wenn gleichzeitig ein Kraftwerk für die Lieferung des nötigen Fahrstromes gebaut wurde. Das Projekt von 1890 sah denn nicht nur den Bau der Bahn selbst, sondern auch denjenigen eines Kraftwerkes vor, das auch die Landesgegend mit Elektrizität versorgen sollte. In der Folge ergaben sich mit der Gemeinde Schwanden Meinungsverschiedenheiten, so dass sich das Initiativkomitee für die Loslösung des Bahnprojektes entschloss. Das neue Bahnprojekt, das Ing. J. Keller-Bächtold (Zürich) 1902 vorlegte, sah die Ausnützung der Wasserkraft des Mühlebaches in Engi vor, die für den vorgesehenen bescheidenen Bahnbetrieb ausreichen sollte.

Die Wahl des Stromsystems war nicht besonders schwierig, war doch das Gleichstromsystem vorherrschend, insbesondere gab es keine Schmalspurbahnen, die das bezüglich der Fahrleitungsanlagen umständlichere Drehstromsystem anwandten. Lediglich bei einigen Bergbahnen mit einfachen Geleiseanlagen fand diese Stromart Verbreitung. Einige Normalspurlinien und vereinzelte Strassenbahnbetriebe bildeten die Ausnahme der Regel.

Die meisten der vor der Jahrhundertwende entstandenen Strassenbahn- und Überlandbahnbetriebe wandten Fahrleitungsspannungen zwischen 500 und 600 Volt an, die dann bei den im Bau begriffenen längeren Bahnen im Alpen- und Voralpengebiet zumeist auf 750 - 1000 Volt gesteigert wurde. Für die SeTB wurde in Anbetracht der langen, starken Steigungen 750 Volt gewählt.

Zu verschiedenen Diskussionen zwischen den beigezogenen Fachleuten gab die Frage

Anlass, wie das Bahnkraftwerk zweckmässig ausgerüstet werden sollte. Anfänglich wurde die Aufstellung von drei Turbinen und Generatorgruppen vorgesehen, von denen eine als Reserve für starke Belastungen bei Grossverkehr dienen sollte. Angesichts der besonders im Winter oft mangelhaften Wasserführung des Mühlebaches wurde indessen der anderen vorgeschlagenen Lösung der Vorzug gegeben, indem anstelle der dritten Gruppe eine Akkumulatorenanlage erstellt wurde, die als Pufferbatterie den unterschiedlichen Kraftbedarf ausgleichen half.

Die mit den Turbinen gekuppelten Generatoren wiesen eine Leistung von je 135 kW auf und waren als Nebenschlussgeneratoren mit vier Hauptmagnetspulen gebaut. Zur Erreichung einer guten Kommutierung waren noch vier mit dem Hauptstrom in Serie geschaltete Hilfspole angeordnet. Dadurch wurde erreicht, dass die Maschinen vom Leerlauf bis zur Vollast völlig funkenlos arbeiteten, ohne dass eine Bürstenverstellung nötig war.

Die bereits erwähnte Akkumulatorengruppe bestand aus 390 Zellen, berechnet für eine Entladestärke von 200 Ampere während einer Stunde. Amüsant war der Umstand, dass diese für den Bahnbetrieb gespeicherten Pferdestärken in einem Raum untergebracht waren, der vorher als Pferdestall gedient hatte, wovon die stehengebliebene Tränke vor der Tür des Akkumulatorenraumes zeugte.

Die Fahrleitung, wie sie 1905 gebaut wurde, bestand aus zwei Kupferdrähten von 50 mm² Querschnitt, die mittels doppelten Isolatoren an den Gasrohrhauslegern der hölzernen Fahrleitungsmasten befestigt waren. Im Hinblick auf die heftigen Stürme und die Schneesverhältnisse im Sernftal betrug der grösste Mastenabstand 30 Meter, so dass an Stellen, wo die Strecke auf eine grössere Länge überblickt werden konnte, der Eindruck

eines richtigen Mastenwaldes entstand. Vom Kraftwerk aus wurde die Fahrleitung direkt gespeist, daneben führte eine Speiseleitung aus 70-mm²-Kupferkabel bis nach km 12,8 vor Elm. Diese war mit Speisepunkten mit der Fahrleitung verbunden und diente der Einhaltung der Fahrdrachtspannung in den von der Kraftzentrale entfernten Abschnitten. In Ortschaften wurde die Leitung statt mittels Auslegern an Masten durch Querdrähte an Gebäuden befestigt. In Kurven wurden ebenfalls Querdrähte verwendet, die an Masten auf der gegenüberliegenden Strassenseite befestigt wurden. Die Speiseleitung war an den Fahrleitungsmasten befestigt, die zudem die Streckentelefonleitung trugen.

Es muss noch erwähnt werden, dass an die Stromversorgung nicht nur die Fahrleitung angeschlossen war, sondern es wurden auch Heizungen und Beleuchtungen auf den Stationen und die Werkstattemaschinen damit betrieben. Zudem wurde in einem benachbarten Gewerbebetrieb, der mit der Ausnützung der Wasserkraft am Mühlebach seines Energiespenders beraubt war, vereinbarungsgemäss Strom geliefert. Später schloss sich auch noch ein Steinbruchbetrieb in Matt an die Stromversorgung der Sernftalbahn an.

Der Unterhalt der Stromversorgungsanlagen brachte schon bald einmal erhebliche Aufwendungen, die zeitweise die Betriebsrechnung stark belasteten, insbesondere traf

dies auf den Umbau der Turbinen zu. Bereits musste auch mit dem Neuanstrich der Fahrleitungsausleger begonnen werden. Das heutzutage angewandte Verzinken der Leitungsbestandteile war noch weitgehend unbekannt.

1916 musste festgestellt werden, dass ein Teil der Holzmasten der Fahrleitung angefault waren. Da die Masten lediglich unten anfaulten, soweit sie im Boden steckten, der obere Teil dagegen noch brauchbar war, entschloss man sich zu Verwendung von Mastsockeln aus armiertem Beton. Die abgesägten Masten wurden mittels Stahlbändern an diesen Betonsockeln (nach dem Hersteller „Hunziker-Sockel“ genannt) befestigt. Bis 1923 waren etwa 180 Holzmasten auf Sockel gestellt; die ganze Fahrleitungsanlage umfasste damals 628 Masten.

Die oft arg strapazierte Pufferbatterie büsste mit der Zeit an Leistungsfähigkeit ein, weshalb 1920 die positiven und die Hälfte der negativen Platten der Akkumulatoren ausgewechselt werden mussten. 1928 wurden auch die restlichen Platten der Batterie ersetzt.

Angesichts der bevorstehenden Betriebsumstellungen unterblieben weitere Arbeiten an den Stromversorgungsanlagen, obwohl sich der Zustand insbesondere des seit 1905 ohne grössere Erneuerungen im Betrieb stehenden Kraftwerkes zusehends verschlechterte.

Der Kampf mit den Naturgewalten

Nicht nur der „älteste Glarner“ - der Föhn - machte der Sernftalbahn oft zu schaffen, sondern noch viel mehr die im Kleintal häufigen Lawinen-Niedergänge, auch Felsstürze, Murgänge und selbst Überschwemmungen. Da der Bahn gemäss kantonaler Konzession der Strassenunterhalt übertragen war, verdoppelte sich der Arbeitsaufwand wenn es galt, die Folgen dieser Naturereignisse zu beseitigen. Während

in früheren Jahren in erster Linie zunächst die Bahn fahrbar gemacht und der Strassenverkehr, insbesondere der motorisierte, wenn es die Umstände erforderten für längere Zeit eingestellt wurde, war es später eher umgekehrt. Dazu hat nicht zuletzt beigetragen, dass für die Lawinenräumung nicht mehr genug Arbeitskräfte gefunden werden konnten, die Räumung also auf

mechanischem Wege und die Schneeabfuhr mit Lastautos erfolgen musste.

Der Aussenstehende kann nur schwer ermessen, unter welchen Schwierigkeiten oftmals die Öffnung oder Offenhaltung der Strecke vonstatten ging. Nur dank restlosem Einsatz des Personals, das ohne Rücksicht auf Feierabend und Nachtruhe alles daran setzte, den fahrplanmässigen Bahnbetrieb zu sichern, gelang es stets, die Verbindung ins Tal baldmöglichst wenigstens mittels Umsteigen wiederherzustellen. Dankbar gedenken wir der Bemühungen dieser Männer, die da oft bei Nacht und mitten im Schneesturm, fernab der nächsten menschlichen Behausung, unverdrossen für ihre Bahn im Einsatz standen, unbeirrt durch die drohende Lawinengefahr. Glücklicherweise hat dieser restlose Einsatz des SeTB-Personals während der 64 Jahre des Bestehens keine Menschenleben gekostet, obwohl beispielsweise 1954 der Schneepflug in eine Lawine geraten war.

Die Betriebsunterbrüche durch Naturereignisse, von denen in der Folge die Rede sein wird, dauerten in der Regel einige Tage, mitunter aber bis zu 20 Tagen, allerdings mit der Möglichkeit des Umsteigens an der Unterbruchstelle, so dass nur der Güterverkehr nennenswert in Mitleidenschaft gezogen wurde. Bei gänzlichem Unterbruch mussten die Lebensmittel, Post und andere dringende Sachen auf Schlitten oder gar von Skifahrern ins Tal hinauf gebracht werden.

Die erste Betriebsstörung im Bahnbetrieb entstand wohl durch Witterungseinflüsse, jedoch nicht durch eine Lawine, sondern durch Vereisung der Schienen. Wenige Monate nach Betriebsaufnahme, am 3. Januar 1906, kam der Motorwagen 3 bei Kilometer 2,2 oberhalb Schwanden ins Rutschen und raste mit zunehmender Geschwindigkeit talwärts, da die Sandstreuvorrichtung nicht funktionierte und die Räder blockierten. Verängstigt durch die zunehmende Geschwindigkeit, die vermutlich für heutige Begriffe nicht so gross war,

wurden die mit dem neuen Verkehrsmittel noch wenig vertrauten Insassen, dazu verleitet, abzuspringen, wobei eine 53jährige Frau zu Tode stürzte. Der Wagen konnte in der Ebene angehalten werden und nahm keinen Schaden.

Ungewöhnlich war eine Betriebsstörung durch Naturgewalt. Noch am 15. März 1939 war ein derartiger Schneesturm, wie man ihn kaum je zuvor im tiefsten Winter erlebt hatte. Dadurch blieb ein als Extrazug verkehrender Motorwagen zwischen Engi-Vorderdorf und -Hinterdorf im Schnee stecken, dasselbe Schicksal ereilte den nachfolgenden Kurszug. Beide konnten erst anderntags aus den Schneemassen befreit werden.

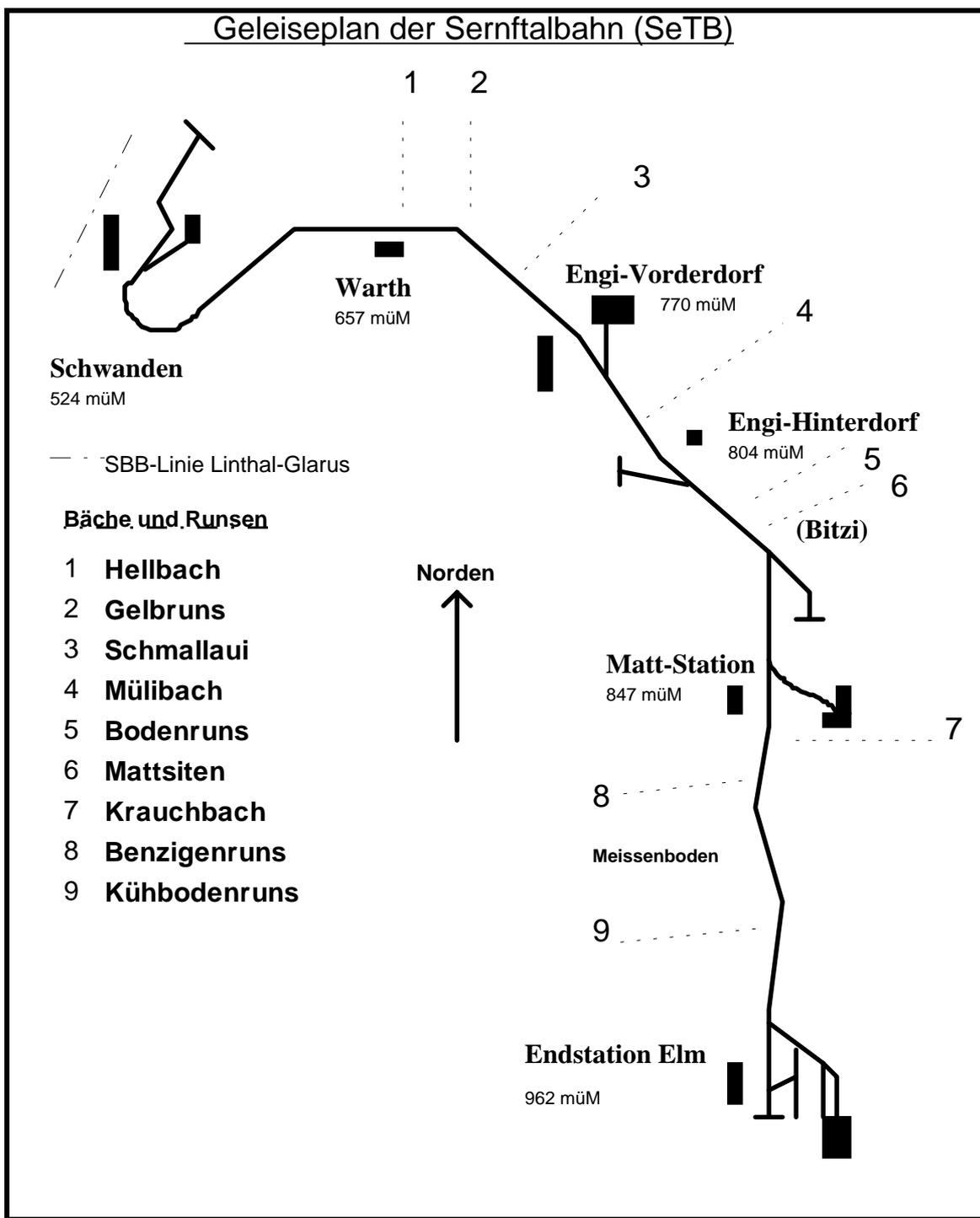
In der Nacht vom 17. auf den 18. November 1939 führte die Fessisrunse unterhalb der Wart (km 2,7) meterhoch Geschiebe auf Bahn und Strasse. Für den während anderthalb Tagen nötigen Umsteigeverkehr wurde von Schwanden nach der Unterbruchstelle ein Militärcamion eingesetzt; wohl nicht gerade eine komfortable Beförderungsgelegenheit. Die ungünstigen Witterungsverhältnisse führten im gleichen Winter noch zu verschiedenen Störungen. Nach einer längeren Kälteperiode im Januar 1940 folgte Schneefall, dann Regen, der wieder durch starken Frost abgelöst wurde. Dadurch trat eine Vereisung der Schienen ein, wie sie noch nie erlebt worden war. Verschiedene Züge entgleisten, und schliesslich musste der Betrieb am 27. und 28. Januar auf der Strecke Engi - Schwanden, die hievon am meisten betroffen war, eingestellt werden. Es blieb nicht anderes übrig, als die Schienen von Hand auszupickeln, wofür Soldaten einer im Glarner Unterland stationierten Einheit in Anspruch genommen werden konnten, so dass die Züge am Abend des 28. Januar wieder verkehren konnten.

Zum schwersten Lawinenunglück in der Geschichte der SeTB kam es am 11. Februar 1954. Ein Schneeräumungszug,

bestehend aus dem Gütermotorwagen Fe 2/2 21 mit dem angebauten Schneepflug und dem zum Schieben angekuppelten Personentriebwagen CFe 2/2 3, wurde auf der Haltestelle Wart von einer Staublawine überrascht. Durch die Wucht der Lawine wurde der Personenmotorwagen umgeworfen, während der Dienstwagen nahezu vollständig zugedeckt wurde. Von der Mannschaft des Zuges konnten sich vier Mann selbst befreien, während zwei Mann, glücklicherweise aber nur leicht verletzt, ausgegraben werden mussten. Beide Motorwagen wurden erheblich beschädigt. Der Dienstmotorwagen wurde nur noch behelfsmässig instandgestellt, da ein neuer Schneepflug-Motorwagen bereits im Bau war. Der stärker beschädigte Personen-motorwagen musste zur Reparatur an die Pfingstweid AG in Zürich gesandt werden. Der Schaden an beiden Fahrzeugen

betrug ca. 40'000 Franken, für damals ein recht hoher Betrag. An dieser Stelle war sonst nie eine Lawine niedergegangen, dies war auch seither nie mehr der Fall. An diesem Tage und in der folgenden Nacht wurde die Sernftalbahn an nicht weniger als neun Stellen durch Lawinen und Schneerutsche unterbrochen.

Der strenge Winter 1967/68 auferlegte der SeTB die letzte schwere Bewährungsprobe. Zwischen dem 7. und dem 14. Januar 1968 musste wegen Schneerutschen im Stockgebiet verschiedentlich umgestiegen werden. In der folgenden Zeit waren andauernde Schneefälle zu verzeichnen, so dass nur ständiger Einsatz der Schneepflüge und der bahneigenen Jeep-Schneefräse die Aufrechterhaltung des Betriebes ermöglichten.



Sonstige Betriebsstörungen

Neben den Naturereignissen waren es vor allem technische Mängel, die zu Betriebsstörungen führten. Recht zahlreich waren die Achsbrüche, die bei den Motor- und Personenwagen auf Ermüdung, bei den Güterwagen vor allem auf die Überforderung infolge Ladegewichtserhöhung zurückzuführen

waren. Die 1905 verwendeten Achsen mit 100 mm Durchmesser reichten wohl für die anfängliche Tragkraft von 5 t, doch als diese auf das Doppelte erhöht wurde, waren sie unterdimensioniert, weshalb sie teilweise ausgewechselt wurden. Einige Wagen, die von dieser Massnahme nicht erfasst worden

waren, erlitten in der Folge bei schwerer Belastung Achsbrüche. Verschiedene Vorkommnisse waren sodann auf den schlechten Schienen-zustand zurückzuführen, entgleisten doch wegen des unbefriedigenden Geleisezustandes mehrmals Fahrzeuge.

Ein schwerer Unfall trug sich am 22. August 1925 zu, als der Motorwagen Nr. 3 ins Gleiten kam und bei km 3.7 entgleiste und umstürzte. Dabei wurden 15 Reisende mehr oder weniger stark verletzt; nur vier kamen mit dem Schrecken davon. Während die meisten der Verletzten bald genesen waren, zog sich die Heilung bei zwei weiteren bis ins folgende Jahr hin. Der Motorwagen musste zum Neuaufbau des Wagenkastens an die SIG in Neuhausen gesandt werden, die auch die Reparatur des einen der ebenfalls stark beschädigten Güterwagen besorgte, während der zweite in der eigenen Werkstätte instandgestellt wurde. Offenbar war dieser Unfall auf ein Versagen der Luftbremse zurückzuführen. Jedenfalls beeilte man sich in der Folge, die Achskompressoren durch Motorkompressoren zu ersetzen.

Am 26. April 1930 trug sich unterhalb der Station Elm ein tragischer Unfall zu, dessen haftpflichtmässige Erledigung etwas erstaunt. Ein dreijähriges Mädchen riss sich von der Hand des neben ihm stehenden Vaters los und rannte unmittelbar vor den herannahenden Zug, so dass es vom Motorwagen erfasst wurde. Der Wagenführer konnte den Zug sofort anhalten, so dass das Kind nicht überfahren wurde; dagegen verletzte der Schienenräumer ein Beinchen derart, dass es unterhalb des Knies amputiert werden musste. Trotzdem die Bahn kein Verschulden an diesem Vorkommnis traf, vielmehr der Vater es an der nötigen Aufsichtspflicht hatte mangeln lassen, gelang es nicht, den Angelegenheit gütlich zu erledigen. Deshalb kam der Fall vor das glarnerische Zivilgericht, das unter dem Hinweis auf die strengen Konzessionsbestimmungen (bezüglich der Strassenmitbenützung und der hieraus entstehenden Gefahren) die Bahn bzw. deren

Versicherung zur Zahlung von 13'000 Franken, teils in Form einer Kapitalabfindung, teils als Rente, verurteilte.

Ein schwerer Betriebsunfall trug sich dann am 8. März 1936 zu. Dieser Unglücksfall begann mit einer Entgleisung, die den mit 10 t Zement beladenen Güterwagen K 32 betraf, der beim Stern in der Wart aus den Schienen sprang. Beim Aufgleisen wurde offenbar die Bremseinrichtung des Wagens beschädigt, jedenfalls kam der Wagen beim anschließenden Rangiermanöver auf der Haltestelle infolge Versagens der Handbremse in Fahrt. Den beiden auf dem Wagen befindlichen Angestellten gelang es trotz verzweifelten Anstrengungen nicht mehr, den Wagen anzuhalten. In einer Kurve in der Lochsiten ob Schwanden entgleiste der Wagen und stürzte über einen Abhang, wobei der Wagenkasten zertrümmert wurde. Der eine Angestellte hatte sich durch gewagtes Abspringen retten können, dagegen erlitt der Depotchef schwere, wenn auch nicht lebensgefährliche Verletzungen.

Im Herbst 1959 häuften sich die Unfälle wieder. Am 22. September entgleiste der Personenwagen B 13 auf der Kühbodenrundsbrücke, wodurch eine Frau leicht verletzt wurde und ambulant behandelt werden musste. Am 1. Oktober fiel eine Frau aus dem langsamfahrenden Zug und brach sich ein Bein. Dieser Unfall wurde auf die nachlässige Dienstausbübung des Kondukteurs zurückgeführt.

Am 27. Juli 1960 kam es zum schwersten Zusammenstoss zwischen einem SeTB-Zug und einem Strassenfahrzeug in der Geschichte der Bahn. Das „gegnerische“ Fahrzeug war ein Lastautozug; kein Wunder also, dass allein der Schaden an den Bahnfahrzeugen über 28'000 Franken betrug. Verursacht wurde der Zusammenstoss durch einen ungeschoren davongekommenen Militärcamion.

Neben diesen in den Annalen der Bahn verzeichneten Vorkommnissen haben sich allerhand kleinere, manchmal eher komische

Zwischenfälle ereignet, die vielfach noch mündlich überliefert sind. Als Beispiel möge ein persönliches Erlebnis des Verfassers genügen. Es war am 9. Oktober 1966, als die SeTB wieder einmal einen Glanztag erlebte, indem eine SBB-Fahrt ins Blaue aus Schaffhausen und Winterthur mit mehreren hundert Teilnehmern nach Elm kam. Neben sämtlichen Motor- und Personenwagen waren auch mehrere „*Chriesiwagen*“ eingesetzt, auf der Rückfahrt leistete gar noch ein Postauto Unterstützung. Kein Wunder, dass man zur Begrüssung der auswärtigen Gäste gleich auch noch die Musik aufgeboten hatte, die neben dem Bahnhöfli aufspielte. Einer der letzten von mehreren Extrazügen fuhr ins zweite Geleise ein. Offenbar konnte es sich der Wagenführer nicht verkneifen, neben seinen Hebeln und Schaltern auch noch ein wenig auf die Musik zu schauen, die einen schmissigen Marsch spielte. Plötzlich ein Knall, ein Feuerschein! Unbeirrt spielte die Musik weiter, während der Wagenführer etwas belämmert aus seinem Fahrzeug stieg und schuldbewusst zum Dach hinaufblickte,

wo der Stromabnehmer durch die Kollision mit dem Dach des Remisenanbaues (in welchem normalerweise einer der Anhängewagen abgestellt war) zu einem bizarren Gebilde zusammengedrückt worden war. Mit den anderen anwesenden Triebwagen wurden die Anhänger weggestellt und der seiner Kraftzufuhr beraubte BDe 4/4 Nr. 6 alsogleich von einem seiner Brüder abgeschleppt, worauf im Depot Engi-Vorderdorf in grosser Eile ein anderer Pantograph angebracht wurde, so dass bis zur Rückkehr der Reisegesellschaft wieder alles in bester Ordnung war.

Vor etlichen Jahren wurde zufolge eines Missverständnisses ein L-Wagen aus dem Speditionsgebäude der Firma Spälty in Matt gezogen, bevor die Seitenwand aufgeklappt war. Dadurch wurde eine Wand des Riegelbaues mitgerissen und stürzte ein. An Gebäude, Wagen und Ladegut entstanden starke Beschädigungen. Der Kondukteur konnte sich rechtzeitig in Sicherheit begeben.

Personal

Wenn mitunter gesagt wird, das Personal sei die Seele eines Unternehmens, so trifft dies ganz besonders auf die kleinen Bahnen zu, wie sie leider immer mehr verschwinden. Bei der Sernftalbahn war die Erscheinung ganz besonders ausgeprägt. So wie überhaupt die in den grossen Siedlungen im Mittelland um sich greifende Entfremdung im Sernftal unbekannt ist, indem sich fast die ganze Bevölkerung des Tales gegenseitig kennt, so war auch das Verhältnis der Sernftaler Bevölkerung zu seiner Bahn und dessen ein ganz besonders herzliches. Nicht nur, dass man vielfach per Du verkehrte, es ging auch so weit, dass gute Kunden die Diensteinteilung genau kannten und immer wussten, welches Personal im „*Zügli*“ kam. Zum guten Verhältnis trug natürlich auch bei, dass fast die ganze Belegschaft aus dem Tal selbst stammte, seltener aus dem übrigen Glarnerland, fast nie von ausserhalb des Kantons. Dass die

Verwaltung die guten und treuen Dienste des Personals zu würdigen wusste, geht daraus hervor, dass die Leitung mit dem Segen des Verwaltungsrates bei besonderen Gelegenheiten das Personal zu einem Nachtessen einlud.

Der Personalbestand passte sich in engen Grenzen der jeweiligen Lage des Unternehmens an, wobei der Mindestbestand an ständigen Angestellten meist zwischen 21 und 26 lag. Zu diesem Bestand kam eine variable Zahl von Arbeitern, die im Tag- oder Stundenlohn beschäftigt wurden. Insbesondere waren dies Kleinbauern, die durch zeitweise Mitarbeit im Geleise- und Strassenunterhalt, speziell aber bei der Schneeräumung etwas dazuverdienten, um ihre Familien durchzubringen. Die ganz anfänglich vollamtlich bedienten Stationen Engi-Hinterdorf und Matt-Station, die zudem

in den ersten Jahren noch über einen eigenen Stationswärter verfügten, wurden in Anpassung an das tatsächliche Verkehrsaufkommen bald einmal von Stationsbedienern oder -Bedienerinnen im Nebenamt geführt. Auch die übrigen Stationswärterposten wurden im Laufe der Zeit mit anderen Dienstleistungen zusammengelegt. Dafür musste natürlich mit dem Ausbau des Fahrplans und der Arbeitszeitverkürzung das Fahrpersonal vermehrt werden. Für aussergewöhnliche Fahrleistun-

gen, wie Extrazüge, Schneepflugfahrten usw. wurde seit jeher das Werkstätte- und Bahndienstpersonal herangezogen.

Bis vor wenigen Jahren war stets auch ein Lehrling eingestellt worden, der in der Werkstätte als Mechaniker ausgebildet wurde. Ein grosser Teil des Handwerkerpersonals konnte damit aus den eigenen Reihen rekrutiert werden. Das übrige Personal wurde aus einheimischen Anwärtern ohne besondere Berufsausbildung herangezogen.

Im Eröffnungsjahr setzte sich der Personalbestand wie folgt zusammen:

- 1 Betriebskontrolleur (Buchhalter und Vorstand Engi-Vorderdorf)
- 1 Depotchef
- 1 Bahnmeister
- 2 Maschinisten (für das Kraftwerk)
- 3 Wagenführer
- 3 Kondukteure
- 3 Streckenwärter
- 1 Reparatteur (für Fahrzeuge)
- 1 Wagenreiniger
- 4 Stationsvorstände
- 1 Lehrling
- 4 Stationswärter

Neben diesen 26 ständigen Angestellten wurden noch einige Bahnarbeiter im Taglohn beschäftigt. Schon im folgenden Jahr musste noch ein Ablöser für den Fahrdienst angestellt werden; diese Stelle konnte aber 1907 schon wieder aufgehoben werden. Offenbar war die Besoldung des Personals mehr als kümmerlich, so dass es 1908 zum „**Schritt nach vorn**“ kam. Ein Teil der Angestellten gelangte, nachdem diesbezügliche Bemühungen beim Betriebsdirektor nichts auszurichten vermochten, direkt an den Verwaltungsrat und ersuchte um die Erhöhung der Gehälter.

Die grösste Rationalisierung aller Zeiten fand 1913 statt, als der Posten des Direktors aufgegeben wurde, ebenfalls ohne dass hieraus „Übelstände erwachsen“. Die Betriebsleitung oblag einer

Betriebskommission und den Chefs der drei Dienstabteilungen.

Mit dem Kriegsausbruch 1914 verringerte sich der Personalbestand im Durchschnitt um vier Mann, die im Aktivdienst waren. Da damals noch keine Lohnzahlung für Militärdienst üblich war, ergab dies eine willkommene Einsparung, immer in der Hoffnung, es werde niemand krank, weil sonst der Bestand nicht mehr ausgereicht hätte.

Mit dem auf ein Minimum von 21 bis 22 Angestellten gefallenem Bestand konnten, da die Betriebsumstellung in Aussicht stand, nur noch die allerdringendsten Arbeiten ausgeführt werden. Im Hinblick auf die Umstellung wurden zunehmend Leute mit einschlägigem Beruf oder Chauffeurausbildung benötigt, weshalb z. B.

Automechaniker angestellt wurden. Für die Umtriebe während der Umschulung wurde dem verbleibenden Personal eine einmalige Entschädigung zugesprochen. Es bestand seitens anderer Bahnen grosses Interesse für die Übernahme des freiwerdenden Bahnpersonals, doch konnte sich dieses kaum entschliessen, aus dem vertrauten Heimattal auszuwandern.

Dem Personal gehört der Dank der Öffentlichkeit für die treue Pflichterfüllung in all den schweren Jahren. Freundlich und zuvorkommend wurden die Reisenden bedient, und gar manches Mal nahm das Personal auch für uns Eisenbahnfreunde Mehrarbeit auf sich, wenn es galt, alte Wagen oder ganze Züge zum Photographieren an die Sonne zu stellen oder an einen geeigneten Ort zu fahren.

Der Stations- und Zugdienst (Betrieb)

Mit der Wahl der Elektrizität als Betriebskraft für die zu erstellende Bahnanlage war die Betriebsform bereits weitgehend festgelegt. Während Dampfbahnen praktisch nur den Betrieb mit Lokomotiven und Wagen kannten, waren umgekehrt bei den elektrischen Bahnen die Lokomotiven in der Minderzahl. Zur Hauptsache kamen Triebwagen zur Verwendung, also Personen-, Gepäck- oder Güterwagen, die gleichzeitig mit Antriebsmotoren versehen waren und die nötigen Vorrichtungen für die Steuerung derselben aufwiesen.

Die ersten Projekte für die SeTB sahen ebenfalls noch eine grössere Anzahl von Triebwagen sowohl für Personen- wie für Güterbeförderung vor. Ing. Moser wies dann in seinem Gutachten nach, dass die vorhandene Wasserkraft am Mühlebach kaum für den Betrieb von soviel einzelfahrenden Triebwagen ausreichen dürfte und regte die Beschränkung auf wenige, dafür kräftigere Triebwagen an.

Weniger umstritten war die Grösse und Lage der Stationen und Ausweichstellen, deren Anlagen für den Betrieb ebenfalls mitbestimmend sind. Neben den ausgebauten Endstationen Schwanden und Elm und den Zwischenstationen Enge-Vorderdorf und Matt-Station wurden Stumpengeleise in Engi-Hinterdorf und in der Wart erstellt, die

vor allem dem Ausweichen von Dienstzügen (Fahrleitungsunterhalt und Schneeräumung) dienen sollten. Daneben wurden eine Anzahl Haltestellen bestimmt.

Der erste Weltkrieg brachte für die dampfbetriebenen Bahnen eine grosse Kohlennot, die zu äusserster Beschränkung des Fahrplanes zwang. Die elektrischen Bahnen kannten diese Sorgen weniger, so führte die Sernftalbahn stets ein bis zwei Zugspaare mehr als die Glarner Linie der SBB, dies besonders, um die Anschlüsse nach beiden Seiten besser herstellen zu können. Der Winterfahrplan 1917/18 sah auf der SBB-Linie nur noch drei Zugspaare vor, wogegen die SeTB deren sechs führte wie in allen früheren Wintern.

Die technische Sanierung ermöglichte 1949 mit der Inbetriebnahme der neuen Triebwagen und dem Umbau der Fahrleitung die Verkürzung der vorher 53 Minuten betragenden Fahrzeit auf 44 Minuten, wodurch sich der Fahrplan fühlbar verbessern liess. Da zudem die neuen Triebwagen neben dem eigenen grossen Platzangebot nötigenfalls drei Personenanhängewagen mitführen konnten, mussten weniger Züge doppelt geführt werden, wie es beim bisherigen Betrieb der Fall gewesen war, wenn wegen Reisegesellschaften, Landsgemeindeverkehr usw. grössere Frequenzen vorkamen. Auch für den

Güterverkehr bot die grössere Zugkraft Einsparungsmöglichkeiten.

Die Leitung des Zugsdienstes erfolgte von der Station Enge-Vorderdorf aus, die für die laufenden Anordnungen zuständig war. Im Stationsbüro befand sich eine Wandtafel, auf der die Verteilung der Güterwagen vorgenommen wurde, war es doch oft recht schwierig, alle Wagen möglichst wirtschaftlich und rasch einzusetzen.

Extrafahrten wurden in der Regel von der Betriebsleitung mittels Zirkular bekanntgegeben und in den Personalzimmern angeschlagen. Dienstfahrpläne waren nicht vorhanden, dafür wurden in allen Wagen die graphischen Fahrpläne angebracht, nach denen sich das Personal zu orientieren hatte. Der Abfahrbefehl wurde vom Kondukteur mit der Schrillpfeife erteilt, Befehlsstab oder gar ortsfeste Abfahrtsignalanlagen waren nicht bekannt.

Das Rollmaterial der SeTB

Von sämtlichen Einrichtungen der Bahnen sind es die Fahrzeuge, die dem Bild einer Bahn das besondere, ihr eigenes Gepräge geben; auch wenn man im Falle der Sernftalbahn vielleicht schlechte Geleise, das besonders den Benützern der übrigen Verkehrsmittel eindrücklich in Erinnerung bleibt, ruhig zu diesem „ewigen Gepräge“ zählen kann.

Durch die Wahl der Elektrizität als Betriebskraft für die geplante Bahn war auch schon ein wesentlicher Entscheid über die Form des zu beschaffenden Fahrzeugparkes gefallen. Von allem Anfang an war nämlich die Rede von Motorwagen sowohl in der Ausführung als Personen- wie als Güterwagen. Besonders bei den vor der Jahrhundertwende gebauten Strassenbahnen mit elektrischen Betrieb spielten Anhängewagen nur eine untergeordnete Rolle, so gab es Bahnen, die lediglich offene Güteranhängewagen besaßen, daneben aber gedeckte oder teilweise auch halboffene, mit Blachen versehene Güter-Triebwagen für den meist eher bescheidenen Warentransport benützten. Bei der Sernftalbahn stand indessen fest, dass der Güterverkehr grössere Ausmasse annehmen werde, so dass ein solches Vorgehen nicht in Frage kommen konnte, wollte man nicht Gefahr laufen, dass die Anschaffung und Unterhalt gleichermassen teuren Motorwagen unwirtschaftlich eingesetzt werden könnten, indem sie in irgendwelchen Abstellgleisen geduldig auf

den Entlad warteten (wobei allerdings zu sagen ist, dass bei der heutigen Güterbeförderung mittels Lastwagen niemand auf die Idee käme, ein Lastauto tagelang warten zu lassen, wie dies bei den Bahnwagen der Fall ist).

Ähnliche Überlegungen galten für die Fahrzeuge des Personenverkehrs. Tramartige Fahrzeuge mit kleiner Kapazität, wie sie von verschiedenen Kleinbetrieben beispielsweise in der Westschweiz beschafft worden sind, waren für die Verhältnisse der Sernftalbahn mit stark schwankenden Verkehrsspitzen, etwa bei schönem Wetter während der Touristensaison, konnten mit viel weniger Aufwand aufgefangen werden, wenn es möglich war, Anhängewagen mitzugeben.

Für die Sernftalbahn fiel die Wahl sodann ausschliesslich auf zweiachsige Motorwagen, wobei von der Überlegung ausgegangen wurde, dass ein solches Fahrzeug sich für den strengen Winterdienst besser eigne und platzmässig den Ansprüchen des Winter- wie auch des sommerlichen Schlechtwetterverkehrs besser entspreche als ein schwerer Vierachser.

Über den Umfang des zu beschaffenden Rollmaterials waren sich die verschiedenen Gutachter nicht ganz einig, ebensowenig über die Notwendigkeit der zweiten Wagenklasse. Der schliesslich angeschaffte Grundstock von drei Personenmotorwagen BCFe 2/2, dem

Gütermotorwagen Fe 2/2, die BC-Anhängewagen, vier gedeckten und fünf offenen Güterwagen entsprach schliesslich einem goldenen Mittelweg zwischen den auseinandergehenden Projekten. Die Notwendigkeit zweier Wagenklassen wurde vom Initiativkomitee mit finanziellen Gesichtspunkten begründet, indem man sich einige Mehreinnahmen versprach.

Auch was die weiteren Merkmale des Fahrzeugparkes betraf, waren die Gegebenheiten weitgehend vorgezeichnet. So etwa was die Kupplung betraf. Bei den strassenbahnähnlichen Überlandbahnen war sozusagen ausschliesslich die Glocken- oder Trompetenkupplung im Gebrauch, lediglich bei grösseren Bahnen waren solidere Bauarten mit Zentralpuffer und einfacher oder doppelter Schraubenkupplung nötig. Ähnlich verhielt es sich mit dem zur Anwendung kommenden Stromsystem, indem damals fast ausschliesslich Gleichstrom niedriger Spannungen verwendet wurde. Dementsprechend wählte auch die Sernftalbahn die damals sehr häufig vorkommende Spannung von 750 Volt. Schon weniger einheitlich waren die zur Anwendung kommenden Bremsen, wobei sich die Druckluft- und die Vakuumbremse nahezu die Waage hielten. Bei der Sernftalbahn fiel die Wahl auf die direkt wirkende Einkammer-Druckluftbremse der Bauart Böcker (später Knorr).

Für die Übertragung des Heizungs- und Beleuchtungsstromes auf die Anhängewagen standen ebenfalls verschiedene Systeme zur Wahl. Am meisten verbreitet war zur Zeit des SeTB-Baues die Kabelverbindung zwischen zwei an der Dachkante jedes Fahrzeuges befestigten Steckdosen. Später fand vor allem die Bauart mittels Dachruten, die in eine Art Widerhacken am gegenüberliegenden Fahrzeug eingehängt wurden, Verbreitung, und schliesslich fand das von den Normalspurbahnen bekannte System der Heizkabel, die vom Boden aus betätigt werden konnten, auch bei verschiedenen Schmalspurbahnen Eingang. Bei der SeTB war die eingangs

erwähnte Bauart in Verwendung, bei den neueren Fahrzeugen jedoch auf Höhe Fensterunterkante abgesenkt, um das Stecken vom Boden aus zu ermöglichen.

Für die Stromabnahme vom Fahrdrabt waren ebenfalls verschiedene Systeme im Gebrauch. Sehr verbreitet war das Trolleysystem, wobei eine Rolle oder ein Schleifschuh dem Fahrdrabt, der nicht unbedingt der Geleiseführung folgen musste, entlangglitt und der Strom über eine lange Stange auf den Triebwagen übertragen wurde. Die Scherenpantographen, die später jahrzehntelang zum vertrauten Bestandteil jedes elektrischen Fahrzeuges gehörten, fanden erst langsam Eingang, bei den meisten Schmalspurbahnen wurden sie in den dreissiger Jahren eingeführt, als es galt, den Radioempfang im Einzugsgebiet von elektrischen Bahnen zu verbessern. Das bekannteste System aber war jenes mit dem Lyra- oder Schleifbügel, wie es bei der SeTB Eingang fand. Jedes Triebfahrzeug erhielt zwei solche Bügel, die in der Regel beide an den Fahrdrabt gelegt wurden, da die Betätigung mit einem gemeinsamen Bügelseil erfolgte.

Schon ein Jahr nach der Betriebsaufnahme erwies sich der Einbau von Signalpfeifen in die Motorwagen als Notwendigkeit, da die Fussklingeln ungenügend waren. Eine weitere Notwendigkeit war der Einbau von Spurkanzschmierapparaten, um den Verschleiss an Bandagen und Schienen sowie den Fahrlärm nach Möglichkeit etwas zu vermindern. Auf Grund verschiedener Unfälle bei anderen Unternehmungen verlangte das Eisenbahndepartement in späteren Jahren den Einbau von Geschwindigkeitsmessern wenigstens in einem Fahrzeug pro Motorwagenserie. Auch hier wurde die Anschaffung solcher Apparate weitmöglichst hinausgezögert und bei einzelnen Fahrzeugen gar ganz umgangen.

1950 wurde der Güterwagenpark mit einem gedeckten Wagen der eingegangenen

Wetzikon - Meilen-Bahn ergänzt, dem 1954 drei Niederbordwagen der Zuger Strassenbahnen nachfolgten. Da vier der offenen Güterwagen ständig für die Steintransporte in Grossbehältern beansprucht wurden, dienten diese Wagen als Ersatz.

Der Unterhalt der Fahrzeuge wurde in der Werkstätte Enge-Vorderdorf besorgt, wobei grössere Arbeiten an auswärtige Firmen und Werkstätten vergeben wurden. Neben den Erstellerfirmen war dies vor allem die Zentralwerkstätte der Verkehrsbetriebe Zürich.

Personen/ Gepäck-Motorwagen BDFe 2/ 2 Nr. 1 - 3

Für heutige Begriffe recht hochbeinige Gefährte, erregten die drei ersten im Jahre 1905 in Betrieb genommenen Sernftalbahn-Motorwagen bei ihrem Erscheinen doch allerhand Aufsehen, gab es doch zur damaligen Zeit weit und breit keine andere elektrische Bahn. Aber auch in Fachkreisen galt die Wahl der SeTB als fortschrittlich, waren es doch die damals grössten und stärksten Zweiachs-Triebwagen der ganzen Schweiz. Bei den bis dahin gebauten Wagen wurden nur selten Motoren mit Leistungen über 30 - 40 PS eingebaut, wogegen die der SeTB nun für die schwierigen Anforderungen ihres Betriebes mit zwei 70-PS-Triebmotoren versehen wurden. Ziemlich neu war auch die Unterbringung von zwei Wagenklassen und eines Gepäckabteils in einem Zweiachs-Motorwagen. Trotz der aussergewöhnlichen Dimensionen des Wagens reichte es nur für kleine Abteile mit je einer Doppelbankreihe. Der Wagen bestand aus einem soliden Untergestell, das mittels gewöhnlicher Blattfedern auf die beiden Achsen aufgesetzt war. Die Räder wiesen den vielerorts üblichen Laufkreisdurchmesser von 860 mm auf und wurden durch grosse, halbmondförmige Bremsklötze gebremst. Rund um beide Achsen lief ein Abschlussrahmen, der in der Fahrrichtung als Schienenräumer ausgebildet war und als Schutz gegen auf der Strasse liegende Fremdkörper diente.

Die Besonderheit des Wagenkastens war neben den ausgesprochenen eckigen Formen das über die ganze Länge der Personen- und Gepäckabteile verlaufende Oberlicht, ein bei Strassenbahntriebwagen eher seltene Errungenschaft, mit der den durch die vielen Zwischenwände etwas eng wirkenden Abteilen zusätzlich Licht (und durch die Undichtheiten zusätzliche Zugluft) zugeführt wurde. Der Wagenkasten bestand aus einem hölzernen, mit Blechtafeln verkleideten Holzgerippe. Der Innenausbau bestand aus Holztäfer, die den Abteilen eine für damalige

Begriffe elegante Note verliehen. Die Sitzbänke wiesen die Aufteilung in Doppel- und Einersitze aus, Armlehnen waren keine vorhanden. Über den Sitzen befanden sich Schnurgeflecht-Gepäcknetze. Die Fenster konnten mittels Lederriemen herabgelassen werden, jene in den beiden Führerständen und im Gepäckabteil waren mit Schutzstäben gegen Beschädigungen durch Güter geschützt. Die Führerstände waren im Vergleich zu vielen ähnlichen Motorwagen jener Epoche recht gut ausgebildet, nämlich mit einer in der Stirnwandmitte gelegenen Türe und gutschliessenden Seitenwandschiebetüren. Bei manchen Wagen ähnlicher Bahnen gab es keine Stirnwandtüren, die Anhängewagen mussten vom Kondukteur über schmale Stufen an der Aussenwand erreicht werden, bei anderen Wagen waren die Stirnwandtüren seitwärts angebracht und dafür ein verbreitertes Klappblech montiert.

Die elektrische Ausrüstung bestand aus den beiden 70-PS-Triebmotoren, nach der Tatzenlagerbauart über ein Zahnradgetriebe mit dem Übersetzungsverhältnis 1:5 auf die beiden Achsen arbeitend, der Führerstands- und der Dachausrüstung. Die Führerstands-ausrüstung bestand aus dem Fahrkontroller, der quergestellt war, um den Durchgang zu den Wagen zu ermöglichen, einigen Messinstrumenten und dem am Dach angebrachten Drehhebel für den Hauptschalter. Dieser, auch Höchststrom-automat genannt, befand sich in einem grossen Kasten auf dem Dach in der Fahrrichtung links über dem Kontrollertisch und löste bei Überschreitung der höchstzulässigen Stromstärke selbsttätig aus und unterbrach den Stromzufluss. Der Fahrkontroller wurde mit einem Hebel zu Einstellung der Fahr- und Bremsstufen betätigt und war in üblicher Weise mit der im gleichen Tisch enthaltenen Umschaltwalze für die Fahrrichtung verbunden. Die rechte Führerstandsseite war den Bremsvorrichtungen vorbehalten, nämlich

dem Luftbremsventil und der Handbrems spindle. Am Türpfosten entlang führte (ab 1906) eine Luftleitung zur Decke nach der auf dem Dach gelegenen, etwas heiser tönenden Pfeife mit einem Betätigungsknopf auf Handhöhe.

Auf dem Dach waren die beiden Lyrabügel auf speziellen Bügelblöcken befestigt. In der Dachmitte unter einem Verschalungsblech waren die Vorschaltwiderstände plaziert. Die Nebenbetriebe umfassten die in Serie geschalteten Beleuchtungskörper und die Wagenheizung. Auf beiden Stirnwänden waren zwei grosse Stirnlampen angebracht. Mit einer kleinen Positionslampe am linken Dachrand konnte nach Bedarf weiss, grün oder rot signalisiert werden. Wie bereits erwähnt worden ist, waren die Motorwagen anfänglich mit Achskompressoren versehen, die nur während der Fahrt Luft erzeugten.

Um auf den Steilrampen der SeTB jederzeit anhalten zu können, war es wünschenswert, die Druckluftbremse und die elektrische Motorbremse, die beide beim Gleiten der Räder nicht ganz wirkungsvoll waren, mit einer weiteren Bremse zu ergänzen. 1913 wurden am Triebwagen Nr. 2 elektromagnetische Schienenbremsen eingebaut, die durch Fahrleitungsstrom gespeist wurden. Deren Wirksamkeit hing somit von der

Stromzufuhr ab. Gleichzeitig erhielt dieser Wagen einen Geschwindigkeitsmesser. 1920 wurden für Nr. 1 und 3 ebenfalls Schienenbremseinrichtungen angeschafft, deren Einbau sich über drei Jahre hinwegzog. 1925 trug sich der Unfall in der Wart zu, bei dem der Triebwagen Nr. 3 entgleiste und umstürzte. Der Unfall war wahrscheinlich auf ein Versagen der durch den Achskompressor zu wenig gespeisten Luftbremsen zurückzuführen, wodurch das Fahrzeug durchbrannte und auch noch die Bügel entgleisten, weshalb auch die Magnetbremse ausfiel. Der Wagen wurde bei der SIG in Neuhausen neu aufgebaut, wobei der Wagenkasten vollkommen neu erstellt werden musste. Der Achskompressor wurde durch einen Motorkompressor ersetzt, was 1927 auch bei den beiden anderen Wagen erfolgte. 1931 erhielt der BCFe 2/2 1 einen Geschwindigkeitsmesser.

Während Wagen 1 zufolge schlechten Zustandes auf Weisung der Aufsichtsbehörde 1963 abgebrochen werden musste, blieb Nr. 3 bis zur Betriebsumstellung im Dienst. Da sich für den in gutem Zustand befindlichen Wagen kein Käufer mehr finden liess, wurde er zunächst im Depot Schwanden abgestellt, jedoch bald demontiert und der Wagenkasten in Niederurnen als Magazin benützt.

Die Personenanhängewagen B2 11 - 15

Auf die Betriebseröffnung hin lieferte die Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg die drei zweiachsigen Personenwagen BC 11-13, die sich im mechanischen Teil, abgesehen von den offenen Plattformen und der etwas leichteren Bauweise, von den Motorwagen nur wenig unterschieden. Sie hatten ebenfalls Oberlichter und schmale Doppelfenster. Anstelle des Gepäckabteils der Motorwagen waren die Abteile entsprechend grösser, so dass 12 Plätze zweiter und 18 dritter Klasse vorhanden waren. Die Plattformen umfassten 14 windumbraute Stehplätze. Sie waren mit Vorlegestangen und halbhohen Wänden mit

Stirnwandtüren versehen. Die Innenausstattung entsprach den Motorwagen, auch hier wurden die Fenster durch Lederriemen betätigt. Anfänglich waren Handbremsen nur auf der Talseite vorhanden, später auch Seite Elm.

1928 wurden alle drei Wagen umgebaut, dabei die Polstersitze entfernt, dafür entstanden nun geräumige Raucher- und Nichtraucherabteile. Bei dieser Gelegenheit verstärkte man die ungenügende Wagenheizung. Weitere Umbauten erfolgten

nicht mehr, 1963 wurde Nr. 11 wegen Baufälligkeit abgebrochen.

1955 bot sich die Gelegenheit, von den Zugerland Verkehrsbetrieben drei guterhaltene Zweiachs-Personenwagen C 36 - 38 aus den Jahren 1920 - 1926 zu erwerben, die sich für die Verhältnisse der SeTB bestens eigneten. Im gleichen Jahr wurde der C 38 zum SeTB C 14 umgebaut. Die SeTB Werkstätte nahm den C 37 in Arbeit, dieser konnte 1957 als B 15 dem Betrieb übergeben werden. Als einziges SeTB-Fahrzeug

erhielten seine Sitzbänke eine leichte Kunststoffpolsterung. Zusätzlich wurden Massnahmen zur Lärmverminderung getroffen. In der Regel verkehrten die beiden Zuger Wagen, während die alten Anhänger nur noch als Reserve für Grossverkehrstage dienten. Der dritte Zuger Personenwagen wurde nicht mehr umgebaut, sondern blieb bis 1968 in unverändertem Zustand in Schwanden abgestellt und wurde dann von der Eurovapor-Vereinigung für Dampffahrten auf der Solothurn - Bern-Bahn übernommen.

Die Betriebsumstellung und ihre Vorgeschichte

Die auf den 1. Juni 1969 Tatsache gewordene Umstellung der Sernftalbahn auf Autobusbetrieb hat eine über dreissigjährige Vorgeschichte, wobei sich die Zeiten, dass der Bahn eine weitere Überlebenschance gegeben wurde, da die Umstellung bald bevorzustehen schien, mit schöner Regelmässigkeit ablösten.

In den späteren dreissiger Jahren kamen die Automobile immer mehr auf, während den Bahnen die Rolle des Lückenbüssers für uninteressante Transporte zugeschoben wurde. Die starke Zunahme des Autoverkehrs machte das Bedürfnis nach einer Strassenverbindung Glarus - Graubünden (wo vorher der Autoverkehr lange Jahre verboten gewesen war!!) geltend. Das Glarnerland hoffte auf baldigen Ausbau einer Panixer- oder Segnesstrasse. Nach der Meinung massgebenden Instanzen sollte in einem solchen Falle die dem Durchgangsverkehr hinderliche Strassenbahn ins Sernftal durch einen Autobusbetrieb ersetzt werden. Das Bahnunternehmen rechnete sich grosse Transporte von Baumaterial für den Strassenbau aus, ohne Rücksicht auf die nachfolgende Liquidation der Bahn. Zur grossen Enttäuschung der Bevölkerung im Kleintal entschied sich die Bundesversammlung Ende 1938 für das militärisch bedeutendere Kistenprojekt, d. h. für eine Strasse Linthal - Ilanz. Damit war ein Strassenausbau durch das Sernftal vorläufig

aus Abschied und Traktanden gefallen, jedenfalls ein solcher mit Unterstützung des Bundes.

Neben der Frage des Strassenausbaues war es auch die schlechte Finanzlage des Bahnunternehmens, die zur Prüfung der Frage eines Bahnersatzes führte. Die drei Talgemeinden hatten alljährlich grosse Opfer für ihre Bahn zu erbringen in Form von Zinsvergütungen auf das Obligationenkapital, da sie eine entsprechende Garantieverpflichtung eingegangen waren. Neben der finanziellen wurde auch die technische Sanierung immer dringender, da die Einrichtungen der Bahn nach 35 Betriebsjahren weitgehend veraltet waren. Die Sanierung sollte auch ermöglichen, den Betrieb zu modernisieren und zu rationalisieren.

In der Zwischenzeit entschloss sich der Verwaltungsrat der Bahn, gestützt auf Art. 14 des Bundesgesetzes vom 6. April 1939 über die Privatbahnhilfe, dem Eidgenössischen Amt für Verkehr eine Eingabe über eine Bundeshilfe für die technische Sanierung der SeTB einzureichen. Im gleichen Jahr gingen auch die Pläne zur Verbreiterung und Modernisierung der Sernftalstrasse ein. Längere Zeit konnten keine weiteren Fortschritte verzeichnet werden.

Entscheidende Fortschritte in der Umstellungsfrage brachte schliesslich das Jahr 1944. Im März wurde das Gutachten der drei Experten Zobrist/Storrer/Endtner fertiggestellt. Die Experten hatten sich entschlossen, entgegen der Fragestellung der Expertise im gegenseitigen Einvernehmen gemeinsam zu formulieren. Dabei wurden alle drei Traktionssysteme eingehend untersucht und bezogen auf die Verhältnisse der SeTB geprüft. Das Gutachten setzte sich auch mit allen Fragen des bestehenden Betriebes auseinander, wobei zahlreiche Vergleiche mit ähnlichen (in der Zwischenzeit teilweise auch auf Autobusbetrieb umgestellten) Bahnen angestellt wurden.

Für die Bahnlösung sahen die Experten eine Erneuerung des Oberbaues mit Schienen- und Schwellenauswechslungen, der Fahrleitung und einiger Hochbauten mit Erweiterung der Werkstätte vor. Im weiteren wurde die Anschaffung eines vierachsigen Triebwagens und der Umbau zweier alter Triebwagen sowie der Bau einer Gleichrichteranlage vorgeschlagen. Für all diese Neuerungen stellten die Experten auf der Preisbasis 1939 einen Kostenvoranschlag von 610'000 Franken auf.

Sehr interessante, heute vielleicht etwas veraltet anmutende Vorschläge wurden in bezug auf eine Umstellung auf Trolleybusbetrieb gemacht. Die Expertise sah nämlich für die Güterbeförderung spezielle Güter-Trolleybusfahrzeuge vor, denen die Traktion der für die Güterbeförderung bestimmten Anhänger sowie die Schneeräumung obliegen sollten. Für gelegentliche Fahrten ausserhalb der Trolleybus-Fahrleitung, etwa nach dem Kantonshauptort, sollten nötigenfalls sogenannte „Kraftanhänger“ eingesetzt werden. Es wären dies einachsige Anhänger mit einer aufgebauten Diesel-Generatorgruppe gewesen.

Unter Würdigung aller Umstände empfahlen die Experten die Umstellung auf den

Trolleybusbetrieb mit gemischter Traktion für den Güterdienst mittels elektrischen und thermischen Traktoren. Die Betriebsart bot in den damaligen, in grossen Zügen heute noch richtigen Anschauung folgende Vorteile:

- Wegfall des Geleises, wodurch die enge Strasse zwei vollwertige Fahrspuren erhalten würde;
- Verwendung einheimischer Energie mit geruchfreiem und weitgehend lärmfreiem Betrieb;
- weniger Verluste durch die Liquidation der Bahnanlagen, da diese für den Trolleybusbetrieb weitgehender verwendbar gewesen wären, insbesondere was die Kraftwerkanlage betraf;
- grosszügigere Fahrplangestaltung durch den Wegfall von Kreuzungsstellen, da die Trolleybusse mit Bügelsenkeintrichtungen versehen sind, so dass der talwärts fahrende Bus bei der Annäherung an den entgegenkommenden seine Bügel ohne anzuhalten einziehen kann. Die Weiterfahrt kann im Schwung oder nötigenfalls mit der Batterie erfolgen, bis bei der nächsten Haltestelle die Bügel wieder an die Fahrleitung gelegt werden. Damit hätte eine einspurige Leitungsanlage genügt.

Der Auftrag an eine neue Expertengruppe über die Betriebsumstellung der SeTB wurde im Januar 1951 erteilt. Der Bericht wurde bereits im Oktober gleichen Jahres erstattet und lautete unter Hinweis auf die grossen Investitionen, die vor kurzem getätigt worden waren, für die Bahn günstig. Dabei wurde die Beibehaltung der Bahn von einer baldigen grundlegenden Geleiserneuerung abhängig gemacht, deren Kosten auf rund eine Million Franken veranschlagt wurden, wobei die bereits vorhandenen Oberbaumaterialien, insbesondere grosse Schienenvorräte aus den Beständen der Uerikon - Bauma-Bahn, nicht in Rechnung gestellt wurden. Beanstandet wurde die Ansicht der kantonalen Instanzen,

wonach das Geleise ausserorts aus Vignolschienen zu bestehen habe und Rillenschienen aus Kostengründen nur innerorts zur Anwendung gelangen könnten. Ein Rillenschienen Geleise hätte den Strassenverkehr wesentlich weniger behindert als das Vignolschienengeleise, wie es schliesslich zu Ausführung gelangte.

Der Entscheid der Experten fiel unter Hinweis auf die getätigten Investitionen und auf die Sympathie der Kleintaler Bevölkerung für die Bahn sowie den Umstand, dass bei der Bahnlösung der Strassenumbau in Etappen erfolgen konnte, auf die Beibehaltung der Bahn. Wären diese Faktoren in Wegfall gekommen, hätte das Gutachten vermutlich dem Autobus gegenüber dem Trolleybus den Vorzug gegeben. Damit war die Schlacht erneut für die Bahn geschlagen worden. In den folgenden Jahren wurden nunmehr grössere Streckenteile umgebaut, wobei allerdings die von der Landsgemeinde bewilligten Beträge zufolge der Teuerung viel weniger weit reichten, als ursprünglich angenommen wurde.

So kam es bereits 1957 zu einer erneuten Prüfung einer Traktionsänderung. Es sollte nochmals geprüft werden, ob sich eine Betriebsumstellung nicht doch noch verantworten liesse. Bis zur Abklärung dieser Frage sollten keine weiteren Neuinvestitionen für Bahn und Strasse im Sernftal mehr gemacht werden. 1959 wurde mit dem Druck dieses Gutachtens, das sich erneut für die Bahn aussprach, begonnen, gleichzeitig aber beschlossen, mit dessen Veröffentlichung sei noch zuzuwarten. Inzwischen waren nämlich Verhandlungen über die Schaffung eines Panzerwaffenplatzes in der Gegend von Elm

in die Wege geleitet worden. Diese Anlage, von der sich das Sernftal ebenfalls einigen Aufschwung versprechen konnte, liess die Frage der Betriebsumstellung in einem neuen Lichte erscheinen, da für die Zufahrt der Panzerfahrzeuge eine schienenfreie Strasse erforderlich schien, andererseits aber der Bau einer völlig neuen Umfahrungsstrasse aus topographischen wie finanziellen Gründen kaum in Frage kommen konnte.

So begann eine längere Periode der Ungewissheit über die Zukunft der Verkehrsbedienung im Sernftal. Der Unterhalt besonders des noch nicht umgebauten Streckenteils Höfliegg - Elm benötigte immer grössere Aufwendungen, auf der anderen Seite musste jede unnötige Investition vermieden werden. So war es verständlich, dass sich die Bahnorgane des letzten der eingeholten Gutachten erinnerten, das sich für die Erhaltung der Bahn aussprach, allerdings unter Berücksichtigung der gemachten Investitionen.

Inzwischen machte die Bahn auch einen Schritt nach vorn in Richtung Strassenbetrieb, indem 1965 verschiedene Strassenfahrzeuge beschafft wurden. Damit war das Unternehmen in der Lage, verschiedene Transporte für die im Gange befindlichen Kraftwerkbauten an sich zu ziehen, die der Bahn wegen des zusätzlichen Umlades in Elm entgangen wären.

Auf Antrag von Dr. P. Hefti, Obergerichtspräsident, war die Vorlage für die Umstellung nochmals überarbeitet worden. Der neue Wortlaut der Bedingungen, die an die Betriebsumstellung geknüpft werden sollten, wurde nun wie folgt festgelegt:

- a) Das Sernftal darf verkehrs- und auch taxmässig (ausgenommen allgemeine Tarifmassnahmen auf schweizerischer Ebene) mindestens nicht schlechter gestellt werden als heute, gegenteils ist anzustreben, dass eine bessere Bedienung als heute möglich ist;
- b) die heutige Sernftalbahn AG muss weiterhin Trägerin des neuen öffentlichen Verkehrsbetriebes sein;

- c) die Sernftalbahn AG darf in keiner Weise finanziell schlechter gestellt werden als bisher;
- d) im Hinblick auf die bestehenden Verhältnisse soll, wenn immer möglich, die Kreditvorlage der Landsgemeinde 1967 vorgelegt werden;
- e) das Land Glarus stimmt den vorgenannten Bedingungen zu.

Nach reger Diskussion wurde dieser Vorschlag einstimmig akzeptiert, damit war der Weg geebnet für die Umstellung der SeTB auf Busbetrieb. Somit war nun die Umstellung in greifbare Nähe gerückt. Um die verschiedenen Probleme der Umschulung und des Busbetriebes besser anpacken zu können, besichtigte der Verwaltungsrat verschiedene umgestellte Betriebe. Zusammen mit der PTT wurden die benötigten Autobustypen bestimmt und Musterfahrzeuge in Baden und Aarau besichtigt.

Neben den Vorbereitungen des neuen Betriebssystems nahmen sich die Organe der Bahn der Liquidation der Bahnanlagen an. Für die Güterwagen wie auch für die veralteten Personenanhänger liessen sich keine Interessenten finden, dagegen fanden sich schliesslich Abnehmer für die drei neuen Triebwagen und für die neuere Gleichrichteranlage. Vorerst wurde deshalb mit dem Abbruch der überzählig werdenden Güterwagen begonnen.

Ein grosses Problem war die Weiterbeschäftigung bzw. Umschulung des vorhandenen Personalbestandes. Wegen fortgeschrittenen Alters und aus anderen Gründen kam die Chauffeur-Ausbildung für einige Angestellte nicht mehr in Frage. An sich hätten sich genügend auswärtige Bahnunternehmen für die Übernahme von Bediensteten interessiert, doch konnte sich schliesslich nur ein Mann entschliessen, vom Glarnerland Abschied zu nehmen, um in den Dienst einer anderen Bahn zu treten. Immerhin bedurfte es grosser Anstrengungen, damit die Umschulung termingerecht abgeschlossen werden konnte.

Rechtzeitig trafen auch die neuen Fahrzeuge für den Busbetrieb ein. Von einem Autobetrieb in Baden konnte ein Personenanhänger zu günstigen Bedingungen übernommen werden. Im weiteren folgten noch die nötigen Gepäckanhänger und ein solcher für den Viehtransport.

So näherte sich der Tag der Umstellung. Schon beizeiten berichteten die Zeitungen darüber unter dem Slogan „**Kommt und fährt zum letztenmal mit unserer guten alten Bahn**“. An den Wochenenden im Mai 1969 wurden zur Freude der von weither kommenden Eisenbahnfreunde die bestuhlten, offenen Güterwagen, die sogenannten „Chriesiwagen“ mitgeführt. Hunderte von Personen machten zum letztenmal von der Möglichkeit Gebrauch, mit der Kleintalbahn zu fahren.

Am 24. Mai 1969 fand die offizielle Abschiedsfeier statt, schon etwas frühzeitig zwar, aber dafür bei strahlendem Wetter. Über die gutgelungene Feier berichteten die Glarner Zeitungen recht ausführlich. Nach dem offiziellen Abschied fuhr die SeTB nochmals eine Woche, dann war am 31. Mai 1969 der allerletzte Betriebstag angebrochen. Vom „**Gratistag**“ wurde ausgiebig Gebrauch gemacht, besonders die Schuljugend fuhr oft mehrere Male mit den gutbesetzten Zügen talauf und talab. Damit stellte die Bahn ihre Leistungsfähigkeit zum letztenmal unter Beweis. Am folgenden Sonntagmorgen traten die neuen Busse nun endgültig die Nachfolge an. Die Umstellung wickelte sich reibungslos ab.

Die folgenden Tage und Wochen standen im Zeichen der vollständigen Eliminierung der

Bahnanlagen und -einrichtungen. Zunächst wurden die drei grossen Triebwagen nach Monthey verladen. Hierzu stellten die Bundesbahnen Rolschemel bereit, während von den Basler Verkehrsbetrieben eine zerlegbare Auffahrrampe gemietet werden konnte. Da die Pantographen im Depot demontiert werden mussten, schleppten die verbliebenen Triebwagen ihre Gefährten nach Schwanden und stiessen sie dort auf die Auffahrrampe, soweit der Fahrdrat dazu ausreichte, dann trat ein Lastwagen in Aktion und zog die Wagen noch ganz auf die SBB-Rolschemel. Inzwischen begann von Elm weg auch schon die Demontage der Fahrleitungs- und Geleiseanlagen. Soweit die untere Strecke noch nicht für Wagen- und Materialüberfahren in Betrieb gesetzt werden musste, wurde der noch betriebsfähig gehaltene Gleichrichter Schwanden ausgeschaltet und geerdet, damit die Gleichrichteranlage in Engi vom Personal der übernehmenden Bahn demontiert werden konnte. Die alten Fahrzeuge wurden

sukzessive nach dem Abbruchplatz in Niederurnen überführt, während der Motorwagen BDe 2/2 4 nach der Museumsbahn Blonay - Chamby gesandt wurde, wo schon früher der Güterwagen K 31 eingetroffen war. Auch der Schneepflug-Triebwagen fand in letzter Minute einen Abnehmer. Ein Personenwagen gelangte schliesslich noch an den Stadtrand von Zürich, um bei einem Restaurant aufgestellt zu werden.

Der Fahrleitungsabbruch hatte am 5. Juni begonnen und war anfangs Juli abgeschlossen, während der Geleiseabbruch rund einen Monat später folgte. Die Abbrucharbeiten wurden von Privatfirmen im Akkord ausgeführt.

Damit ist die 64jährige Geschichte der Sernftalbahn abgeschlossen. Noch aber wird das Andenken an sie in der Erinnerung vieler Sernftaler und der auswärtigen Eisenbahnfreunde weiterleben.