

## 76 IN.KU

März 2016

## Einen Sernftaler retten



Gemeinschaftsbahnhof Schwanden SBB - SeTB mit Remise und Zug mit Motorwagen 5 und Anhängern aus Zug und aus der Gründerzeit. Foto H.P. Bärtschi 1966

**Zwei Triebwagen einer längst stillgelegten schweizerischen Nebenbahn sind seit 67 Jahren in Betrieb. Als Occasionen verkehrten sie, nach ihrem Ursprungseinsatz im Glarnerland, in der Westschweiz und schliesslich in Österreich.**

Im Zentrum der Bemühungen steht die Rückführung und Aufarbeitung eines Triebwagens aus Österreich.

### Pionierkonstruktionen aus Leichtstahl

Bei den drei 1949 an die Sernftalbahn gelieferten Triebwagen handelt es sich um Leichtstahltriebwagen. Kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges präsentierte die schweizerische Rollmaterialindustrie die ersten der-

artigen Konstruktionen: 1935 bis 1938 beschafften die SBB die sieben als «Rote Pfeile» bezeichneten Leichttriebwagen, zwei Triebzüge und acht Leichtstahlwagen. Zwecks Gewichtsverminderung wurde das Untergestell mit den Seitenwänden und dem durchlüfteten Dach zu einer einzigen Tragkonstruktion ausgebildet. Nach französischen Vorbildern leistete die Industrie in der Schweiz, insbesondere die SWS Schlieren, systematische Pionierarbeit mit sparsamster

**Dort werden sie 2016 durch neues Rollmaterial ersetzt. Der Verein Sernftalbahn baut ein Museum auf und bemüht sich um die Restaurierung des erhaltenen Rollmaterials.**

Materialverwendung, extra leichten Drehgestellen und Innenausbau mit Leichtmetall. Tief liegende Wagenböden ermöglichten einen guten Schwerpunkt und einen ruhigen Wagenlauf. Nach dem Krieg fanden diese Errungenschaften internationale Verbreitung, was der schweizerischen Rollmaterialindustrie auch angesichts der Zerstörungen in anderen Ländern eine wichtige Marktstellung ermöglichte. Nach den Verkehrsbetrieben der Stadt (Fortsetzung Seite 2)

### Sernftalbahnmuseum in Engi Vorderdorf



## Die Sernftalbahn

(Fortsetzung von Seite 1)

Zürich, der Forchbahn und anderen Unternehmen entschied sich auch die Sernftalbahn bei ihrer Erneuerung für die Bestellung von drei Leichtstahltriebwagen.

Die starken und formschönen Triebwagen konnten nach der Stilllegung der Sernftalbahn trotz der seltenen Stromspannung von 750 Volt zuerst an die Aigle-Ollon-Monthey-Champéry-Bahn veräussert werden und von dort nach Österreich an die Atterseebahn. Diese 14 Kilometer lange Bahn ist mit 4,7‰ Steigung die steilste Adhäsionsbahn von Österreich. Zusammen mit einem Triebwagen der Birsigtalbahn gewährleisteten die «Sernftaler» den Betrieb zwischen Vöcklamarkt und dem Touristenort am Attersee. Die mit Holzmasten in einem sehr ursprünglichen Zustand erhaltene Bahn kriegt 2016 neues Rollmaterial. Auf dem Meterspurnetz von Stern & Haffner ermöglicht das die Ausrangierung der schweizerischen Occasionstriebwagen aus den Jahren 1949–1954. Von den Sernftalern sind zwei erhalten, der dritte musste nach dem Depotbrand von Attersee am 17.12.1987 verschrottet werden.



### Die Bahnerschliessung eines Industriekantons

Das früh und hoch industrialisierte Glarnerland erhielt bereits 1859 eine der ersten Eisenbahnen der Schweiz. Es handelte sich um eine Zweiglinie nach Glarus von den Vereinigten Schweizer Bahnen, die von Zürich und Rorschach her eine Ostalpenbahn-Transversale bauen wollten. 1879 folgte dann die Fortführung der Glarner Bahn bis Linthal, wobei dieses Mal die Zürcher Nordostbahn zum Zug kam. Das zweitgrösste Tal des Gebirgskantons, das «Chlital», musste sich gedulden. Die Eisenbahnkrise hatte in den 1870er Jahren den Bahnbau zum Erliegen gebracht. Die Industriellen strebten in dieser Situation den Bau einer günstigen Überlandstrassenbahn zwischen Schwanden und Elm an. Eine entsprechende Bundeskonzession aus dem Jahre 1892 musste mehrfach verlängert werden. Anfang 1904 gelang es den

«Chlitalern», die Maschinenfabrik Oerlikon MFO als Generalunternehmerin für den Bahnbau zu gewinnen. Im Herbst 1905 konnte der elektrische Betrieb mit einem eigenen Kraftwerk in Engi sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr aufgenommen werden.

Gründerjahr-Triebwagen im ausgeschaukelten Lawinenkegel im Meissenboden, Februar 1935.

Sammlung Hans Waldburger c/o SGEG

Endbahnhof Elm mit Triebwagen 4 und 5.  
Foto H.P. Bärtschi Winter 1965/1966



## Die drei Betriebsleben der «modernen» Sernftaler



1949-1969: Sernftalbahn. Samstägliche Doppeltraktion auf der bahneigenen Strassenbrücke über den Brumbach. Foto H.P. Bärtschi 1966.

### Die Sernftalbahn

Die knapp 14 Kilometer lange Meterspurbahn wies eine grosse maximale Steigung von 6,8‰ auf. Es wurde deshalb und auch wegen des zu erwartenden Güterverkehrs nicht wie bei den meisten Strassenbahnen eine Fahrdrachtspannung von 600, sondern eine solche von 750 Volt verwendet. Den elektrischen Teil der ersten drei Triebwagen und des Gütertriebwagens lieferte die MFO, den mechanischen Teil die deutsche Firma MAN. 1928 lieferte die SIG Neuhausen den Triebwagen 4, der heute auf der Museumsbahn Blonay – Chamby verkehrt. Die Bahn besass ferner 3 Personenwagen und 11 Wagen, die sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr genutzt werden konnten.

### Schwierige Betriebsbedingungen und Stilllegung

Als Strassenbahn musste die Sernftalbahn nicht nur Bahnhöfe, Remisen und Gleise bauen und unterhalten, sondern auch die Strasse. Sie erstellte zum Beispiel die Bogenbrücke über den Brumbach und musste im Winter für die Schneeräumung sorgen. Das belastete das Betriebsbudget besonders dann,



1969 – 1985/87: AOMC. Nr. 4 als 111 auf der inzwischen durch einen Neubau ersetzten Strassenbrücke über die Rhone bei Collombey Foto H.P. Bärtschi 1981

wenn Lawinen niedergingen und wenn die Strasse von Felsstürzen und Überschwemmungen betroffen war. Im Februar 1935 zum Beispiel mussten 250 Männer während 20 Tagen die Bahn freischaufeln. Mit der zunehmenden Autokonkurrenz behielt sich die Bahn nach dem Zweiten Weltkrieg mit dem Zukauf von Occasions-Rollmaterial, unter anderem von stillgelegten Bahnen aus Zug. Eine letzte grössere Investition in das Rollmaterial gelang 1948, als die Sernftalbahn drei moderne Grossraumtriebwagen bestellen konnte. Dennoch und trotz des grossen Einsatzes des Personals lief die Zeit für die ungenügend unterhaltene Infrastruktur ab. Am 1. Juni 1969 wurde die Bahn stillgelegt. Busse



gewährleisteten seither den öffentlichen Verkehr auf der stark ausgebauten Strasse im Sernftal.

Zwei Triebwagen der Sernftalbahn haben am Schluss je 67 Aktivjahre auf dem Buckel, eine ausserordentlich lange Betriebszeit vor allem für Triebwagen. Ausschlaggebend war die zur Bauzeit wegweisende und sehr solide Bauweise.

1985/87 – 2016: St&H. Die beiden Sernftaler in der 2015 neu erstellten Remise Atterdorf. Foto H.P. Bärtschi 2015

## SGTI

«Schweizerische Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur»

Postfach 2408, 8401 Winterthur

PC-Konto: 80-33931-4

Präsident: Dr. Markus Meier, Aarau

Geschäftsstelle: Dr. Hans-Peter Bärtschi, Arias-Industriekultur, Lokomotivdepot, Lindstrasse 35, 8400 Winterthur

Die SGTI bietet zum jährlichen Mitgliederbeitrag von Fr. 60.–

- Vorträge, Exkursionen, Reisen, Tagungen, Ausstellungen
- jährlich 4 Zeitschriften «industriekultur», 3 IN.KU-Bulletins und weitere industriekulturelle Publikationen.

- Internet-Plattform ISIS für Industriekulturgüter

Weitere Unterlagen über unsere Aktivitäten erhalten Sie über diese Adresse: SGTI, Postfach 2408, 8401 Winterthur

## ASHT

«Association suisse d'histoire de la technique et du patrimoine industriel»

Adresse postale: ASHT

Association suisse d'histoire de la technique et du patrimoine industriel, Case postale 2408, 8401 Winterthur

CCP: 80-33931-4

Präsident: Dr. Markus Meier, Aarau

Secrétariat: Dr. Hans-Peter Bärtschi, Arias-Industriekultur, Lokomotivdepot, Lindstrasse 35, 8400 Winterthur

- L'ASHT organise des conférences, excursions, symposiums, expositions, voyages du patrimoine industriel.

- Les membres reçoivent le IN.KU et la revue «industrie-kultur» et d'autres publications.

- ISIS Plate-forme d'information pour la sauvegarde du patrimoine industriel de la Suisse

Cotisation annuelle: Fr. 60.–

Sur demande (ASHT, case postale 2408, 8401 Winterthur) nous vous envoyons très volontiers toute documentation concernant l'ASHT.

[www.sgti.ch](http://www.sgti.ch)

[www.asht.ch](http://www.asht.ch)

[www.industriekultur.ch](http://www.industriekultur.ch)

[www.patrimoine-industriel.ch](http://www.patrimoine-industriel.ch)

Mail: [info@sgti.ch](mailto:info@sgti.ch)

# IN.KU

## Ein Ruhestand für einen Sernftaler

### Der Verein Sernftalbahn

2006 hat sich der Verein Sernftalbahn gegründet. Zehn Jahre später hat er gut 100 Mitglieder. Dort, wo sich in Engi-Vorderdorf einst das Infrastrukturzentrum der Bahn mit Aufnahmegebäude, Güterschuppen, Remise und bahneigenem Kraftwerk befand, ist ein erster Standort des Museums eingerichtet: Die Hochbaugruppe des Bahnhofes von 1905 ist original erhalten, das Kraftwerk mit der umgebenden Fabrik und die Remise allerdings sind durch das Busdepot der Verkehrsbetriebe Sernftal ersetzt. Der Verein hat 2009 im Güterschuppen die Ausstellung zur Geschichte der Bahn eröffnet. Seit 2013 besteht ein überdachtes Museumsgleis. Unter dem Dach sind vorderhand die originalen Sernftaler Güterwagen K 35 von 1929 und K 36 von 1920 abgestellt.

### Die Rückholaktion

Die beiden bei Stern&Hafferl erhaltenen Triebwagen 109 und 110 waren die ursprünglichen Sernftaler Nr. 5 und Nr. 6. Letzterer erhielt nach einem Zusammenstoss mit einem Lastwagen einen neuen Führerstand, der äusserlich dem ursprünglichen entspricht. Die Übergangstüren wurden bei Übernahme durch ST&H zugeschweisst, die Triebwagen fahren im Einmannbetrieb meist allein. Nr. 109 ex 5 befindet sich weitgehend im Originalzustand. Äusserlich fallen vor allem die rot gestrichenen österreichischen Stromabnehmer auf, die zur Geschichte des wechselliebigen Betriebslebens gehören.

Die aktuelle Geldmittelsammlung des Vereins Sernftalbahn betrifft die Asbest-Entsorgung, den Anstrich in den Sernftaler Farben



Flyer des Vereins Sernftalbahn

und die Überfuhr eines Triebwagens. Die Kosten betragen 100 000 Franken. Gut zwei Drittel dieses Betrags sind durch einen Lotteriefondsbeitrag und durch Spenden gesichert.

### Längerfristiger Museumsausbau

Ein längerfristiges Ziel des Vereins ist die Einrichtung des Museums am einstigen Endbahnhof Elm. Dort ist die Hochbauanlage im Unterschied zu Engi weitgehend erhalten. Und man könnte auch mit kurzen Gleisstücken einen kleinen Fahrbetrieb einrichten.

Das Langfristprojekt in Elm müsste eigentlich den Vorzug erhalten gegenüber der Rückführung eines zweiten Triebwagens aus Österreich nach Engi.

**Termine:** Samstag 5. März 2016 Generalversammlung der Schweizerischen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte SGEG in Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Gesellschaft für Technikgeschichte und Industriekultur SGTI

**Spenden und Mitgliedschaft:** Verein Sernftalbahn Station Engi Vorderdorf Sernftalstrasse 17 8765 Engi, Rückholaktion Triebwagen GRB Glarner Regionalbank 8762 Schwanden GL CH22 0680 7042 0456 4180 9, Verein Sernftalbahn 8765 Engi Konto 30-38169-2

### Impressum

**Text und Fotos** Dr. Hans-Peter Bärtschi und SGEG

**Gestaltet** von Andreas Fahrni, KONTAKT, Schaffhausen

**Gedruckt** bei Peter Gehring AG, Winterthur