



**Die Triebwagen CFe 4/4 Nrn. 5–7
der Sernftalbahn**

Seite9

**Die Entwicklung des Tourismus
im Sernftal**

Seite 13

**Die Rettung der Sernftaler –
Chronologie**

Seite 4



- **Ämpächli Elm:** Auf Entdeckungsreise durch den Riesenwald mit den 17 spannenden Stationen.
- **Sonnenterrasse Weissenberge:** Gemütlicher Rundweg (kinderwagen-tauglich) und idyllische Feuerstellen verlocken zum Bräteln.
- **Expedition Tschinglenalp:** Infotafeln und ein Hörspiel in der Tschinglenbahn bereiten den Besuch im UNESCO-Welterbe Tektonikarena Sardona vor.
- **Mettmenalp:** Mitten im ältesten Wildschutzgebiet Europas am Fusse des Kärfp können seltene Wildtiere beobachtet werden.
- **UNESCO-Besucherzentrum Elm:** Entdecken, was es mit der magischen Linie in Elm auf sich hat; täglich geöffnet von 10 bis 20 Uhr, Eintritt kostenlos.
- **Schiefererlebnis:** Erleben Sie unsere Schiefergeschichte hautnah bei einem Besuch in der Schiefertafelfabrik Elm oder im Landesplattenberg Engi.

Gruppenangebote

Ob Firmen, Schulen oder Vereine – bei uns fühlen sich Gruppen besonders wohl. Lassen Sie sich von unseren zahlreichen Angeboten überraschen – unsere Führungen und Gruppenunterkünfte werden Sie begeistern.



- **Pistenerlebnis in Elm:** Über 40 km perfekt präparierte Pisten – von einfach bis anspruchsvoll – zum Snowboarden, Skifahren und Carven.
- **Schlittelplausch:** Ein Erlebnis für die ganze Familie in Elm (4 km) und Matt / Weissenberge (3 km).
- **Die Ruhe der Natur geniessen:** Auf unseren diversen Schneeschuh- und Skitourenrouten die atemberaubende Winterlandschaft entdecken.
- **Langlaufloipen:** Alle drei Loipen in Elm, Engi / Matt und von Schwanden nach Linthal sind für Klassisch und Skating gespurt.
- **Traumhafte Winterwanderwege:** Durch eine verschneite Winterlandschaft wandern, das Glitzern des Schnees im Sonnenlicht inmitten einer gigantischen Bergkulisse geniessen.
- **Erlebnis für Frostsichere:** Eisfischen und Eistauchen beim Stausee Garichti in Mettmen.

Berggastronomie

Degustieren Sie die einheimischen Köstlichkeiten in einem unserer vielfältigen Berggasthäuser oder buchen Sie ein ganz besonderes Pauschalangebot für Ihren einzigartigen Winterabendanlass.



Inhaltsverzeichnis

Grusswort der Glarner Regierung «Herzlich willkommen im Sernftal»	Seite	5
Geschichte Sernftalbahn 1905–1969	Seite	7-8
Die Triebwagen CFe 4/4 Nrn. 5–7 der Sernftalbahn von SWS/MFO 1949	Seite	9-11
Tourismus Die Entwicklung des Tourismus im Sernftal	Seite	13-15
Rückholaktion Triebwagen Die Rettung der Sernftaler – Chronologie	Seite	17-21
Miniposter Werksaufnahme des Triebwagens Nr. 5 in Matt	Seite	18-19
Bergbau Die Sernftalbahn und der Bergbau im Sernftal	Seite	23-27
Sponsoren und Gönner «Rückholaktion Triebwagen» Herzliches Dankeschön	Seite	28-29
Verein Sernftalbahnen Der Verein Sernftalbahnen Vereinsmitglied werden	Seite Seite	31-33 34
Zukunft Projekt «Elm 2020»	Seite	35



25.07.2017: Triebwagen Nr. 5 vor dem Rathaus in Glarus



25.07.2017: Triebwagen Nr. 5 auf der Brumbachbrücke

Impressum

Herausgeber

Verein SernftalBahn
Sernftalstrasse 17, CH-8765 Engi
www.sernftalbahn.ch
info@sernftalbahn.ch

Konzept, Redaktion und Koordination

Dieter Enz, Comet Photoshopping GmbH
CH-8484 Weisslingen
www.photoshopping.ch

Gestaltung

Brigitte Schärer, Grafikerin
CH-9116 Wolfertswil

Bildbearbeitung

Ueli Meier, Comet Photoshopping GmbH
CH-8484 Weisslingen

Druck

Küng Druck AG, CH-8752 Näfels
www.kueng-druck.ch

Auflage

4'000 Expl.

Autoren

Enz Dieter, Verein SernftalBahn
Feldmann Mark, Dr., geo-life, Erlebnisgeologie
Kohler Bianca, Geschäftsführerin
Ferienregion Elm
Kull Kurt, Verein SernftalBahn

Bild- und Quellennachweis

Aktuelle Fotografien
Enz Dieter/Comet Photoshopping GmbH:
Seite 5 (u); S. 11 (u); S. 17 (u); S. 20 (u); S. 21 (u);
S. 27 (u); S. 28 (u); S. 29 (or u. ol); S. 31 (o u. u);
S. 32; S. 33 (ol, or, ml, mr, u); S. 34 (o, m u. u)
Feldmann Mark: Seite 27 (o)
Kasper Guido: Seite 23 (mr u. ul)
Keller Tibert: Seite 3 (u); S 4 (o); S 10; S. 17 (o);
S. 20 (o); S. 24 (o); S. 35 (u)
Minder Nik: Seite 33 (mm)
Putscher Mike: Seite 21 (o)
Sieber Elmar: Seite 13 (o)
Trümpy Samuel: Seite 5 (o)

Historische Fotografien und Dokumente
Bernard C./SeTB-Vereinsarchiv: Seite 11 (o)
Elm Ferienregion: Seite 14 (or)
Emmenegger M./SeTB-Vereinsarchiv: Seite 8 (o)
Historisches Archiv ABB Schweiz: Seite 9 (mr);
S. 18/19

Kull Kurt/SeTB-Vereinsarchiv: Seite 11 (m)
Sammlung Berger Christoph/SeTB-Vereinsarchiv: Seite 25 (u)
Sammlung Berlinger August/SeTB-Vereinsarchiv: Seite 7 (o); S. 8 (m); S. 15 (or u. ul)
Sammlung Feldamm Mark: Seite 23 (o)
Sammlung Marti This/SeTB-Vereinsarchiv: Titelseite; S. 9 (o); S. 35 (o)
Schönwetter/SeTB-Vereinsarchiv: Seite 7 (u); S. 8 (u); S. 9 (u)
SeTB-Vereinsarchiv: Seite 12; S.13 (u); S. 14 (ul); S. 25 (o)

© Sernftal-Magazin 2017:

Verein SernftalBahn
Die Weiterverwendung von Texten, auch auszugsweise, ist nur mit Quellenangabe gestattet.
Die Urheber- und Nutzungsrechte der Bilder liegen/verbleiben bei den jeweiligen Fotografen/Archiven/Agenturen.

Titelbild

Stationsgebäude Engi Vorderdorf mit Triebwagen BDe 4/4 Nr. 7, Fe 2/2 Nr. 22 und Mathias Blumer, dem letzter Direktor der SernftalBahn vor der Betriebseinstellung

Grusswort der Glarner Regierung



«Herzlich willkommen im Sernftal»



Zu Beginn des 20. Jahrhunderts, am 7. August 1905, nahm die schmalspurige SernftalBahn ihren Betrieb auf. Fortan sollte sie sich durch die Steigungen des Tales kämpfen und bildete den eigentlichen Lebensnerv dieser wunderschönen Bergregion.

Zuverlässig trotzte sie allen Naturgewalten und war Garant für die wirtschaftliche bzw. touristische Entwicklung der

Gemeinden Engi, Matt und Elm. Sie lieferte das Rohmaterial für die Textilbetriebe und holte die fertigen Produkte wieder ab, sie öffnete die weite Welt für die Talbewohner und brachte Touristen in die eindrückliche Berglandschaft.

Trotz des schlichten Erscheinungsbildes eroberte das rote Energiebündel die Herzen aller. So erinnere ich mich sehr gerne an einen ihrer letzten Auftritte, die ich selber als kleiner Jungen mit pochendem Herzen noch erleben durfte.

Und auch heute in unserer hochtechnologischen Zeit, fast 50 Jahre nachdem die SernftalBahn aus verkehrstechnischen und betriebswirtschaftlichen Gründen ihren Betrieb eingestellt hat, ist ihre Faszination ungebrochen.

So erstaunt es nicht, dass das Projekt «Rückholaktion Triebwagen» in der Bevölkerung breit abgestützt war und durch Sponsoren in grossartiger Weise unterstützt wurde.

Ich danke allen, die sich für diesen Zeitzeugen der Schweizer Industriekultur und des Glarner Tourismus engagiert haben und es auch in Zukunft tun. Dies gilt im Besonderen für die vielen Freiwilligen, die durch ihren unentwegten Einsatz halfen, dieses Projekt erfolgreich abzuschliessen.

Damit wird die Basis geschaffen, um die Faszination «SernftalBahn» auch in kommenden Generationen aufleben zu lassen.

A. Bettiga

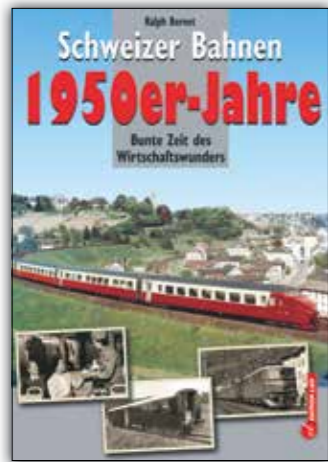
Dr. Andrea Bettiga
Landesstatthalter Kanton Glarus



Blick über Elm ins Sernftal

Neue Buchreihe

Die grosse Schweizer Eisenbahn-Enzyklopädie wird dereinst zwölf Bände umfassen. Jeder Band behandelt ein Jahrzehnt.



Historische Loks und Triebwagen mit Baujahr vor 1950: Wo findet man diese Schmuckstücke und wann fahren sie? Das vorliegende Buch ist ein präzise recherchiertes Inventar der wichtigsten betriebsfähigen historischen Triebfahrzeuge – ergänzt mit vielen Hintergrundinformationen, Fotos und technischen Daten.

144 Seiten, 148 farbige Abbildungen, CHF 36,90, plus Versandkosten



Jährlich erscheint ein Band – Start mit «1950er-Jahre» im Oktober 2018 – jedes Buch enthält viel Hintergrundwissen zu jedem Jahr. Der Autor hat viele Fotos aus historischen Archiven und Sammlungen zusammengetragen. Ralph Bernet: 144 Seiten, 210 Farb- und s/w-Abbildungen, 16,5 x 23,5 cm, Hardcover CHF 36,90 plus Versandkosten. Jetzt bestellen: www.editionlan.ch

Fortsetzungsbestellung

Gehen Sie auf Nummer Sicher (die Auflage ist limitiert) und bestellen Sie die weiteren Ausgaben rechtzeitig – d.h. schon jetzt mit einer Fortsetzungsbestellung. Jedes Jahr erscheint ein Band. Bestellung mit Name und Wohnort senden an: kundendienst@editionlan.ch

BAUUNTERNEHMUNG

HOLZBAU

ARCHITEKTEN

IMMOBILIEN

M
MARTI

Seit 1862 www.martimatt.ch

Geschichte

Sernftalbahn 1905–1969



Triebwagen Nr. 3 im Eröffnungsjahr nahe Wart

Kurt Kull – Der Weg von Schwanden ins Sernftal war einst steil und beschwerlich. Über Jahrhunderte hinweg führte bloss ein schmaler Saumpfad zu den Dörfern. Erst zwischen 1848 und 1855 wurde eine Strasse gebaut, die den Anforderungen des damaligen Fuhrwerkverkehrs einigermaßen entsprechen konnte. Diese Strasse ermöglichte eine erste Industrialisierung des Kleintals. 1864 eröffnete die Weberei Blumer in Engi und ein Jahr später die Spinnerei Spälty in Matt. Das war zu einer Zeit, als in der Schweiz bereits die ersten Eisenbahnen verkehrten. Schon 1859 erreichte die Schiene auch den Kantonshauptort Glarus. 20 Jahre später fuhr die Bahn bis Linthal.

Da erwachten selbst im Kleintal Wünsche nach einer Schienenverbindung zur grossen, weiten Welt. Der hochfliegenden Plan für eine Normalspurbahn, die direkt in den Kantonshauptort führen sollte, wurde schon 1884 von realisierbaren Projekten mit einer Strassenbahn ab Schwanden abgelöst. Federführend für die Bahnprojekte war der damalige Ständerat Leonhard Blumer. Er setzte sich unermüdlich und über viele Jahre hinweg für den Bau einer Bahn von Schwanden nach Elm ein.

Es dauerte gute 20 Jahre, bis im Sommer 1905 die schmalspurige Sernftalbahn ihren Betrieb mit drei zweiachsigen Triebwagen, einem ebenfalls zweiachsigen Gütertriebwagen, drei Personenanhängewagen, vier geschlossenen und fünf offenen Güterwagen aus der Maschinenfabrik Augsburg Nürnberg (MAN) aufnehmen konnte.

Die Anlagen der 13,8 km langen Bahn waren mehr als bescheiden. Nur in den Ortschaften wurden die bei Strassenbahnen üblichen Rillenschienen verlegt, auf offener Strecke verwendete man Vignolschienen, die bis zum Schienenkopf eingeschottert wurden. Bei der Depotstation in Engi Vorderdorf und in Elm



Meissenboden-Lawine 1917

verliess die Bahn für wenige Meter die Strasse und stand, wenn auch kurz, auf eigenem Grund und Boden. Mit Rücksicht auf die starken Steigungen wurde die damals bei Strassenbahnen übliche Fahrleitungs-Spannung von 500 bis 600 Volt bei der Sernftalbahn auf deren 750 Volt erhöht.

In Engi Vorderdorf und Elm standen die einzigen Hochbauten der Bahn. Die anderen Stationen von Engi Hinterdorf und Matt wurden in bestehenden Wirtshäusern eingerichtet. Für die übrigen Haltestellen diente eine einfache Tafel. Bei aller Bescheidenheit, etwas Luxus gönnte sich die Bahn. Wohl wurde bei den Triebwagen aus Kostengründen auf die vorerst geplanten elegant abgerundeten Führerstände verzichtet, dafür besaßen die Trieb- und auch die Personenwagen neben der damaligen 3. auch ein Abteil der gepolsterten 2. Klasse.

Die Verlegung der Schienen in die Strasse schien eine günstige Lösung zu sein, musste doch keine eigenes Bahntrasse erstellt werden. Doch die Sernftalbahn handelte sich mit dieser Lösung ein Servitut ein, das die Betriebsrechnung fortan arg belastete. Die Bahn wurde nämlich dazu verpflichtet, nicht nur für die Schneeräumung sondern auch für den Unterhalt der mitbenutzten Strasse besorgt zu sein.

Wie der damaligen Bergbevölkerung so war auch der Sernftalbahn eine barge und harte Existenz beschieden. Die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr bewegten sich in äusserst bescheidenem Rahmen. Zudem war es die Natur, die der Bahn immer wieder unliebsame Überraschungen bescherte. So wurden bereits 1910 durch ein schweres Unwetter mit Überschwemmungen etliche Abschnitte der Geleise unterspült. Erst nach einem Monat konnte damals der durchgehende Bahnbetrieb wieder aufgenommen werden. Dann verursachten zur Winterszeit immer wieder gewaltige Lawinneneidengänge Betriebsun-



Triebwagen Nr. 4 in Schwanden 1968

terbrüche und damit verbunden grosse Auslagen für die Freilegung der oft bis neun Meter unter den Schneemassen liegenden Geleise. 1939 blieben gar zwei Züge in einem schweren Schneesturm stecken und konnten erst am Folgetag aus Schnee und Eis befreit werden. Das Passagier- und Frachtaufkommen konnten bis 1930 etwas gesteigert werden, doch dann machte sich die aufkommende Konkurrenz durch das Auto deutlich spürbar. Die Beförderungszahlen und Tonnagen gingen zurück. Erstmals wurde über den Weiterbestand der Bahn nachgedacht. Ein Strassenprojekt, das eine direkte Verbindung zwischen Schwanden und dem Bündner Oberland durch das Sernftal ermöglichen sollte, so aber nicht realisiert wurde, hätte für die Bahn das vorzeitige Aus bedeutet. Etliche Studien zu einer möglichen Umstellung des Bahnbetriebes auf einen Auto- und sogar auf einen Trolleybusbetrieb folgten sich ab 1940. Die Jahre des 2. Weltkrieges liessen für den Bestand der Bahn wieder etwas Hoffnung aufkommen. Der darniederliegende Autoverkehr verschaffte ihr eine bessere Auslastung und so sprach sich ein weiteres Gutachten von 1945



Heutransport auf den Flachwagen



Stationsareal Engi Vorderdorf nach 1930

für den Erhalt der Bahn und deren umfassende Sanierung aus. Strasse und Geleise wurden in den Folgejahren zwischen Schwanden und Engi erneuert, die neue Fahrleitung reichte gar bis Elm. Drei neue vierachsige und für die damalige Zeit ausgesprochen moderne Triebwagen (SWS/MFO) lösten 1949 die in die Jahre gekommenen zweiachsigen Triebwagen aus der Gründerzeit ab. Die neuen Fahrzeuge brachten für den Fahrgast eine deutliche Verbesserung des Fahrkomforts. Dank stärkeren Motoren wurden eine Erhöhung der Geschwindigkeit und damit auch eine spürbare Verkürzung der Fahrzeiten möglich. Dauerte die Fahrt im Jahr 1930 noch 55 Minuten, so reiste man 1960 in rund 40 Minuten von Schwanden nach Elm. Doch bereits 1957 beschäftigte sich eine neue Expertise mit der Frage, ob in Zukunft weiterhin die Bahn oder ein Busbetrieb das Tal erschliessen soll. Es folgte eine Zeit der grossen Unsicherheit. Wichtige Investitionen, vorab in die Geleiseanlagen ab Engi bis Elm, unterblieben. Das Amt für Verkehr verlangte denn auch im Hinblick auf die oft nur notdürftig instand gesetzten Geleise eine baldige Umstellung auf einen Autobetrieb. Doch für die wirklich dunklen Wolken für die Zukunft der Bahn war der geplante Bau eines Waffenplatzes in Wichlen ob Elm verantwortlich. Der Bund war zudem nicht mehr gewillt, weitere Mittel für die Sanierung der Bahn zu bewilligen. Für eine Umstellung auf einen Busbetrieb leistete er hingegen namhafte Beiträge. Das Militär erwartete zudem einen schienenfreien Zugang zum geplanten Waffenplatz. Notgedrungen stimmte das Glarner Volk anlässlich der Landsgemeinde 1967 der Umstellung auf einen Autobetrieb zu. Die Vernunft sprach für die Umstellung, doch manch einer gab seine Zustimmung nur schweren Herzens. Am 31. Mai 1969 fuhr der letzte Zug der Sernftalbahn. Die Bevölkerung verabschiedete sich mit grosser Anteilnahme von ihrer geliebten Bahn. Die Abbrucharbeiten erfolgten sehr rasch und schon nach kurzer Zeit erinnerten nur noch die beiden schmucken Bahnhofgebäude von Engi und Elm an jene Bahn, die dem Sernftal über viele Jahre hinweg treue Dienste geleistet hatte und dabei für manchen zu einem Stück der eigenen Heimat geworden ist.

Die Triebwagen CFe 4/4 Nrn. 5–7 der Sernftalbahn von SWS/MFO 1949



Triebwagen Nr. 7 vor den Tschinglenhörnern



Werksaufnahme des Führerstands

Kurt Kull – Das Bangen um die Sernftalbahn fand 1945 endlich ein Ende. Vorgängig wurden etliche Gutachten verfasst, die einen empfahlen die Umstellung auf einen Busbetrieb, andere sahen in einem Trolleybusbetrieb den grossen Vorteil, konnte damit doch die heimische Energie genutzt werden. Das Gutachten von 1945 sprach sich nun wohl auch im Hinblick auf die letzten Kriegsjahre, in denen die Bahn ihre Bedeutung unter Beweis stellen konnte, für den weiteren Bahnbetrieb aus. Um aber einen zeitgemässen Bahnbetrieb aufrecht erhalten zu können, war die Beschaffung von neuem Rollmaterial unabdingbar. «Wegleitend dabei war, neben der an erster Stelle stehenden Betriebssicherheit, den Fahrgästen bei erhöhter Bequemlichkeit kürzere Reisezeiten zu schaffen und damit auch die Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu heben.» (Zitat A. Bächtiger: Elektrische Triebwagen neuzeitlicher Bauart bei zwei schweizerischen Schmalspurbahnen in «Elektrische Bahnen», 21. JG, Juli 1950, Heft 7, Seite 153).

tisch mit jenen der 1948 in Betrieb genommenen Fahrzeuge der Forchbahn. Einzig in der Raumeinteilung und in der Anordnung der Türen wurde auf die besonderen Bedürfnisse der Sernftalbahn eingegangen. Die geräumigen Wagen überzeugten mit ihrer Eleganz und einer deutlichen Verbesserung des Fahrkomforts selbst auf den teilweise desolaten Schienenabschnitten zwischen Engi Vorderdorf und Elm. Ihre mögliche Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h durften die Wagen im Sernftal allerdings nicht ausfahren. Nur deren 40 km/h wurde ihnen zugestanden. Die Wagen waren beim Personal und den Fahrgästen äusserst beliebt. Sie trugen die Hauptlast des Verkehrs und schon bald wurden sie zum Markenzeichen der Sernftalbahn. «Obwohl bei diesen Wagen zahlreiche Einrichtungen vollständig neu und erstmals in dieser Anordnung eingesetzt wurden, gestaltete sich der Betrieb von Anfang an sicher und zur Zufriedenheit der Fahrgäste. Gegenüber dem älteren zweiachsigen Rollmaterial konnten die Fahrzeiten der Züge um etwa 20% verkürzt und die Wirtschaftlichkeit um etwa 30% verbessert werde.» (Zitat A. Bächtiger: dito, Seite 158). Offenbar stellten diese eleganten Fahrzeuge auch vorübergehend eine Attraktion dar, schnellte doch die Zahl der Fahrgäste im Jahr der Inbetriebnahme auf über 300'000, um dann aber schon in den darauf folgenden Jahren wieder auf einen Mehrjahres-Schnitt von rund 260'000 beförderten Personen zurück zu fallen. Doch die erneut aufziehenden dunkeln Wolken der bevorstehenden Betriebsumstellung



Triebwagen Nr. 7 bei der Brummbachbrücke



25.07.2017: Durchfahrt des Triebwagens Nr. 5 in Matt

Geschichte

auf Busbetrieb machten deutlich, dass diese Triebwagen schon bald nicht mehr gebraucht werden. Am 31. Mai 1969 wurde der Bahnbetrieb im Sernftal eingestellt. Die noch rüstigen – oder besser – noch jugendlichen Wagen fanden aber ein neues Betätigungsfeld auf der Talstrecke der Aigle–Ollon–Monthey–Champéry-Bahn zwischen dem Waadtland und dem Unterwallis. Sie ersetzten dort ältere Triebfahrzeuge. Die Sernftaler standen über Jahre hinweg im täglichen Verkehr und wurden als wichtig genug beurteilt, um sogar zwei Mal dem neuen Erscheinungsbild der AOMC entsprechend mit einem frischen Kleid (Anstrich) versehen zu werden. Mitte der Achtzigerjahre erhielt die AOMC wesentlich jüngere Fahrzeuge von der auf Trambetrieb umgestellten Birsigtalbahn, und so schien die Stunde der Sernftaler erneut gezählt zu sein. Doch ein Eisenbahningenieur der Verkehrsbetriebe Stern &



Ankunft des Triebwagens Nr. 7 in Monthey bei der AOMC 1969



Ehemaliger Sernftaler im Dienst bei der AOMC

Hafferl in Gmunden wusste um diese Fahrzeuge und konnte sie für die Schmalspurbahnen in Oberösterreich erwerben. Der Wagen Nr. 5 (neu 23 108) kam zur Traunseebahn nach Vorchdorf, die Wagen 6 (neu 26 109) und 7 (neu 26 108) zur Atterseebahn. Bei einem Depotbrand wurde allerdings der Wagen Nr. 7 (26 108) zerstört. Darauf hin wurde der Wagen 23 108 der Traunseebahn zur Atterseebahn überstellt und mit der Nummer 26 110 versehen. Dort versahen diese beiden Triebwagen gute 30 Jahre lang als moderne, flinke (auf den sanierten Geleisen der Atterseebahn konnten sie endlich zeigen, was in ihnen steckte) und bei den Fahrgästen beliebten Fahrzeuge ihren täglichen Dienst. Und somit fuhren sie im Attergau länger, als sie auf ihrer heimischen Strecke im Sernftal je gefahren sind. Am 10. September 2016 war aber auch in Österreich ihr letzter Einsatztag. Noch einmal durften die beiden

Triebwagen anlässlich der Abschiedsfahrten zeigen, was in ihnen steckt. Etliche Passagiere fanden, dass es eigentlich viel zu schade sei, so bequeme und nach wie vor modern wirkende Fahrzeuge ausser Dienst zu stellen. Immerhin blieb den beiden Fahrzeugen der Weg zum Schrottplatz erspart. Bereits am 30. September kehrte der Wagen Nr. 6 ins Sernftal zurück und wurde von vielen Menschen, die zum Teil noch in ihren jungen Jahren damit gefahren waren, herzlich, ja mit Zeichen der Rührung empfangen. Der Wagen Nr. 5 wurde zur gründlichen Renovation in eine Werkstätte nach Rumänien verschickt und ist am 25. Juli 2017 in seine alte Heimat zurückgekehrt. Wie sehr die Sernftaler aber auch den österreichischen Fahrgästen ans Herz gewachsen sind, dokumentieren die Aussagen etlicher Einwohner: «Warum nehmt's uns die schönen Wagen weg, wenigstens einen hättet ihr hier lassen können».



Ehemaliger Sernftaler im Einsatz bei der Attergaubahn

SERNFTAL-BAHN GLARNERLAND



SCHWANDEN-
SCHWEIZ
ELM

GRAPH. KUNSTSTATT PAUL BERTER, ZOLLERN - ZÜRICH



Tourismus

Die Entwicklung des Tourismus im Sernftal



Die Sonne beleuchtet die Kirche Elm durchs Martinsloch

Tourismus im Sernftal im 19. Jahrhundert

Bianca Kohler – Da es im Sernftal im 19. Jahrhundert noch keine richtige Strasse nach Schwanden gab, waren auch Industriebetriebe im Sernftal kaum anzufinden. Eine grosse Ausnahme waren aber die Schieferbrüche. Die einzige Möglichkeit war es zu Fuss oder mit der Postkutsche nach Schwanden zu kommen. Die Fahrt mit der Postkutsche war aber eine eher teure Angelegenheit. So kostete eine einfache Fahrt nach Glarus 2.35 Franken. Da wunderte es niemand, dass auch der Tourismus im Sernftal nicht wirklich existierte.

Im 19. Jahrhundert bildeten sich aber immer mehr Alpenclubs und die Zahl der Bergwanderer nahm stetig zu. Vor allem Engländer nahmen den weiten Weg gerne in Kauf, wenn sie mit einem einmaligen Bergpanorama belohnt wurden. Zudem brauchten diese Bergwanderer natürlich ortskundige Führer. So waren also die Anfänge des Tourismus im Sernftal geboren.

Gründung Verkehrsverein Sernftal

Im ausgehenden 19. Jahrhundert entstand in der Schweiz und auch im Bergkanton Glarus ein neuer Wirtschaftszweig, der Fremdenverkehr. Diese Touristen kamen vorwiegend aus der bürgerlichen Oberschicht und übernachteten meist in palastähnlichen Gebäuden wie beispielsweise dem Kurhaus in Elm. Dieses wurde 1867 eingeweiht und verfügte über rund 40 Zimmer mit 100 Betten. Das Haus wurde aber im Jahr 1942 an die drei Sernftalgemeinden verkauft und dient seither als Bürger- und Altersheim. Touristen wollten im Sernftal vor allem entspannen und das Nichtstun geniessen.

Trotz wenig Kontakt zu den Einheimischen erkannten die Sernftaler das wirtschaftliche Potential dieses Elitetourismus und suchten nach Möglichkeiten diesen zu fördern. So wurde Ende des 19. Jahrhunderts im Jahr 1896 der Verkehrsverein Sernftal gegründet. Der Verein verfügte bei seiner Gründung bereits über 63 Mitglieder.

Werbeplakat aus der Gründungszeit



Pferdepost in Matt

Die Hauptaktivitäten des Vereins bestanden darin Werbesprosperkte zu gestalten, Passwege zu verbessern und zu markieren, neue Wegweiser anzubringen und Ruhebänke aufzustellen. 1907 erschien auch bereits die erste Broschüre des Verkehrsvereins, der «Illustrierte Führer von Schwanden mit Umgebung und vom Sernftal». Die Broschüre enthielt Angaben über Spaziergänge, Bergtouren und nützliche Hinweise über Kultur und Wirtschaft. Es wurden ausserdem Inserate in bekannten Schweizer, Süddeutschen und Holländischen Zeitschriften geschaltet und Fotos in Schaufenstern von bekannten Läden in Zürich aufgehängt um noch mehr Touristen ins Sernftal zu holen. Bereits damals galt das Naturphänomen Martinsloch als eines der wichtigen Kommunikationsmittel.

Doch die Werbetätigkeit des Vereins richtete sich nicht nur nach aussen an Touristen. Es wurde auch viel nach Innen an die Bewohner des Sernftals kommuniziert. So wurde beispielsweise eine Vortragsreihe für die Bewohner organisiert. Damit wollten die Mitglieder des Verkehrsvereins die Bewohner für den Fremdenverkehr sensibilisieren.

Die Sernftalbahnen und der Tourismus

Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts reisten die Besucher zu Fuss oder mit Pferden ins Sernftal. Vor allem im Frühling war dies eine zähe Angelegenheit, da mit der Schneeschmelze viele Pfützen auf den Strassen entstanden. Ein geübter Wanderer brauchte damals für die Strecke von Schwanden nach Elm zirka drei Stunden. Doch mit der Eröffnung der Sernftalbahnen im Jahr 1905 gab es endlich eine bequemere Möglichkeit.

Mit der Eröffnung der Sernftalbahnen hatten die Bewohner des Sernftals endlich einen Bahnanschluss an das Tal der Linth. Was vorher ein praktisch geschlossener Lebensraum war, musste sich nun gegenüber auswärtigen Touristen mehr und mehr öffnen. Dies war nötig um die



Postkarte 1918

Rentabilität der Bahn zu sichern, denn Touristen machten einen grossen Teil der Passagiere aus.

Die Prioritäten beim Bau der Sernftalbahnen lagen nicht mehr ausschliesslich bei der Nutzung durch die Industrie und beim Pendlerverkehr. Erstmals trat ein neues Kriterium hinzu: Die bewusste Förderung des Fremdenverkehrs. Natürlich waren die Beförderung der im Tal erzeugten Güter und der Personenverkehr ausschlaggebend für den Bau der Sernftalbahnen gewesen, jedoch wurde der Bau der Bahn genau zu dem Zeitpunkt gesichert, als man in Elm mit dem Erstellen eines grossen Kurhauses begonnen hatte.

Natürlich war die Sernftalbahnen auch ein wichtiger Leistungsträger des Verkehrsvereins. So halfen die Vorstandsmitglieder bei der Gestaltung von Prospekten mit und der Direktor der Sernftalbahnen war auch im Vorstand des Verkehrsvereins. Die Sernftalbahnen wurde sogar öfters von Touristen als von Bürgern des Sernftals benutzt. Dies zeigen vor allem die Preise, denn die Preise waren für auswärtige Studenten viel günstiger als für Einheimische. Ein weiteres Beispiel waren die sogenannten Sonntagsbillette, welche als Werbemittel vom Verkehrsverein genutzt wurden um Touristen eine «Fahrt ins Blaue» zu bieten.

Landesplattenberg

Nach der Stilllegung des Landesplattenberges im Jahr 1961 wurde das Bergwerk einige Jahre nicht mehr beachtet. Bis im Jahr 1985 an der Hauptversammlung des Kur- und Verkehrsvereins Sernftal erstmals die touristische Erschliessung des Landesplattenberges durch den damaligen Präsident Hans Rhyner vorgeschlagen wurde. Schnell wurde aber klar: Das wird teuer werden. Doch mit der Hilfe der Stiftung pro Landesplattenberg konnte das Projekt schliesslich doch in Angriff genommen werden. So finden heute immer wieder Führungen im Landesplattenberg und in der Schiefertafelfabrik Elm statt.

Sportbahnen Elm

Der erste Skilift im Märchtli in Elm war von 1969–1972 in Betrieb. Immer wieder wurde aber der Wunsch ausgesprochen, das Ski- und Wandergebiet Schabell und Bischof durch eine Sportbahn zu erschliessen. So wurde im Juni 1972 die Aktiengesellschaft Sportbahnen Elm gegründet. Als 1. Etappe wurden die Sesselbahn Obmoos-Ämpächli (Förderleistung 720 Personen/Std.) und ein Skilift zum Schabell (1000 Personen/Std.) geplant. Nach intensiven Bauarbeiten konnte am 23. Dezember 1972 deren Eröffnung gefeiert werden. Nach und nach wurde das Angebot vergrössert. So kam 1974 das Bergrestaurant Schabell, 1978 der Skilift Bischof und 1982 die Sesselbahn hinzu. Einige Jahre später, 1996 wurde die Gondelbahn Obmoos-Ämpächli erstellt. Im Jahr 2003 wurde der Skilift Schabell mit der 6er-Sesselbahn Ämpächli-Schabell ersetzt.

Ständig wurden im Laufe der Zeit die Anlagen erweitert und die Gastronomie mit der «Munggähüttli» und dem Restaurant «Äpli» ergänzt. In den Jahren zwischen 1974 und 1991 entstanden auf Ämpächli sieben Skihäuser verschiedener Skiclubs. In den letzten Jahren hat auch bei den Sportbahnen der Sommertourismus immer mehr an Bedeutung gewonnen. So wurde 2015 ein neuer Erlebnisweg für Gross und Klein eröffnet – der Riesenwald.

Tschinglenbahn

Die touristische Erschliessung der Tschinglen-Alp begann bereits im Jahr 1907, als die Sektion Randen die SAC-Hütte Martinsmad baute. Im Jahr 1964 erstellte die NOK die Hochspannungsleitung von Tavanasa nach Uznach-Grinau. Dazu wurde eine Materialseilbahn benötigt – die heutige Tschinglenbahn wurde gebaut. Von 1964 bis 2009 diente sie der Alpwirtschaft Nideren sowie den Berggängern. Im August 2009 wurde eine neue Bahn für den Tourismus, die Bewirtschaftung sowie den Unterhalt der Wege gebaut. Seit dem wird das Gebiet immer mehr touristisch genutzt und die Bahn verzeichnet jedes Jahr mehr Gäste.

Luftseilbahn Matt-Weissenberge

Die Luftseilbahn Matt-Weissenberge wurde im Jahr 1967 ursprünglich für die Bevölkerung, welche auf Weissenberge lebt, gebaut. Dies ist der Grund, weshalb sie noch immer 365 Tage im Jahr geöffnet ist und keine Sommer- bzw. Wintersaison kennt. Im Laufe der Zeit wurde das touristische Potential der Sonnenterrasse erkannt und Winterwanderwege, Schneeschuhtrails und ein Schlittelweg wurden markiert. Zuerst war die Bahn im Verhältnis zur heutigen etwas kleiner. Mittlerweile transportiert die Bahn aber bis zu 14 Personen mit einer Fahrt. Dieses Jahr feiert die Luftseilbahn Matt-Weissenberge ihr 50. Jubiläum.

Luftseilbahn Kies-Mettmen

Die Luftseilbahn Kies-Mettmen war ursprünglich eine Transportbahn um das Baumaterial ins Kraftwerk hoch zu bringen. Zuerst wurde nur Material mit der Bahn hochgebracht. Die Arbeiter mussten den steilen Weg zu Fuss hochlaufen. Später wurde die Bahn aber erneuert und die Arbeiter konnten endlich auch die Bahn nutzen, um zum Kraftwerk zu kommen. Im Jahr 1972 wurde das touristische Potential des Freibergs Käpf erkannt und die Luftseilbahn für Touristen geöffnet. Vor drei Jahren wurde die Luftseilbahn Kies-Mettmen komplett erneuert und saniert. Im Winter 2016 wurde das Berghotel Mettmen eröffnet.

Tourismus im Sernftal heute

Nach einigen Umstrukturierungen ist nun der Verein Elm Ferienregion für den Tourismus in der Region verantwortlich. Verschiedene Sommerangebote wurden entwickelt und die vier Bergbahnen bringen Gäste in die Höhe. So locken die Sportbahnen Elm im Sommer mit einem breiten Kinderparadies, den Trottinettes und dem Riesenwald auf dem Ämpächli. Ausserdem bieten die Tschinglenbahn, die Luftseilbahn Matt-Weissenberge und die Luftseilbahn Kies-Mettmen ideale Ausgangspunkte für verschiedenste Wanderungen und Bergtouren. Zahlreiche Bergrestaurants bieten lokale und regionale Spezialitäten.



Inserat in der Schweizer Illustrierten 1922

senberge und die Luftseilbahn Kies-Mettmen ideale Ausgangspunkte für verschiedenste Wanderungen und Bergtouren. Zahlreiche Bergrestaurants bieten lokale und regionale Spezialitäten.

Kultur wird im Sernftal weiterhin gross geschrieben. So werden beispielsweise noch immer zahlreiche Führungen und Produkte im Landesplattenberg und in der Schiefertafelfabrik angeboten. Zudem sind Dorfführungen, Sagenwanderungen und Wanderungen zum Thema Bergsturz von Elm ins Angebot aufgenommen worden. Aber auch die Geologie nimmt einen wichtigen Platz ein. Die Glarner Gebirgslandschaft im Grenzgebiet zu den Kantonen St. Gallen und Graubünden zählt seit 2008 zum UNESCO-Welterbe. In der Tektonikarena Sardona, benannt nach dem markanten Piz Sardona in ihrem Zentrum, kann hautnah erlebt werden, wie Berge entstehen. So entstand beispielsweise ein Besucherzentrum im alten Schulhaus in Elm und in der Region finden sich überall lehrreiche Tafeln, welche den Gästen das Thema noch näher bringen sollen.

Doch auch im Winter hat die Ferienregion Elm einiges zu bieten. So locken die rund 40 Pistenkilometer der Sportbahnen Elm immer wieder zahlreiche Besucher ins Tal. Aber auch die Schlittelbahn der Luftseilbahn Matt-Weissenberge verspricht eine rasante Talabfahrt. Diverse Hotels und Gasthäuser in der Region beherbergen die zahlreichen Gäste während des ganzen Jahres.

Obwohl die Sernftalbahnen nun bereits vor einigen Jahrzehnten stillgelegt wurde, entsinnen sich die Einheimischen wie auch die Touristen gerne an das «rote Bähnli» und Erinnerungen an Ausflüge in der Kinderzeit werden wachgerufen. Die Tourismusorganisation Elm Ferienregion ist glücklich über die Rückholaktion des Vereins Sernftalbahnen und freut sich auf den weiteren Ausbau des Museums.

Quellennachweis:
Peter-Kubli, Susanne,
1996: Streiflichter durch das Sernftal.



Werbeprospekt aus den Jahren um 1950



Werbung für Ferien im Sernftal 1916

Riesenwald auf Ämpächli



Auf den Spuren des Riesen Martin



Der Riesenwald ist ein 2,5km langer Themen- und Erlebnisweg auf Ämpächli in Elm, welcher sich um die Sage des Martinslochs und somit um eine regional verankerte Thematik in starker Verbundenheit mit dem UNESCO-Weltnaturerbe Sardona dreht.



In 17 unterschiedlich gestalteten Stationen erleben grosse und kleine Besucher verschiedene Geschicklichkeits-Parcours, Kletter-Partien und attraktive Bewegungsspiele. Staunen, Spielen, Motorik und Erleben stehen an oberster Stelle.

Der Riesenwald ist ein naturnahes Projekt, welches Motorik, Sinne sowie das Bewusstsein für die Natur fördert und Kinder wie Erwachsene gleichermaßen anspricht. Verschiedene Rast- und Grillplätze ermöglichen den Besuchern ein Verweilen in der Natur und geben Platz, sich Zeit zu nehmen, die Elmer Bergwelt und die Tektonik-Arena mit der Glarner Hauptüberschiebung zu geniessen.

Passend zu der Geschichte und dem Erlebnisweg gestaltet sich das Gastronomie-Angebot, welches im Bergrestaurant Ämpächli mit einem feinen Riesenwald-Menü lockt sowie den regionalen Speisen, welche an der Schluss-Station im Älpli angeboten werden.

Weitere Informationen



- Die Laufzeit beträgt, ohne grosse Verweildauer bei den Stationen, ungefähr 1,5 Stunden.
- Der Riesenwald ist für jedermann zugänglich, zudem ist er rollstuhl- und kinderwagentauglich.
- Erreichen kann man den Riesenwald mit der Gondelbahn Elm – Ämpächli, welche unsere Gäste zum Ausgangspunkt der RIESEN-Erlebniswelt führt.
- Zu Beginn und im Anschluss an den Themenweg bieten das Bergrestaurant Ämpächli sowie das Älpli die Möglichkeit, sich zu verpflegen.

Rückholaktion Triebwagen

Die Rettung der Sernftaler – Chronologie



25.07.2017: Triebwagen Nr. 5 in Schwanden

Dieter Enz – Als im Sommer 2005 das grosse Jubiläum «100 Jahre Verkehrsbetriebe Sernftal» gefeiert werden konnte und eine interessante Ausstellung mit hunderten von Fotos und Bahnutensilien die Gäste aus nah und fern begeisterte, dachte wohl niemand, dass je wieder einmal Originalfahrzeuge der Sernftalbahnen in ihrer alten Heimat zu bestaunen sind.

Ab 2006

Bereits bei der Vereinsgründung diskutierten die 16 Mitglieder die Idee einen vierachsigen Triebwagen der ehemaligen Sernftalbahnen aus Oberösterreich ins Chlytal zurückzuholen.



Projektleiter Kobi Keller

An der Hauptversammlung 2007 verweist der damalige SeTB-Präsident Ernst B. Leutwiler auf seinen Briefverkehr mit Stern & Hafferl. S&H teilte mit, dass im Moment auf die Dienste der Triebwagen noch nicht verzichtet werden kann und der Verein Sernftalbahnen als erster zu wissen bekommt, wenn die Fahrzeuge nicht mehr benötigt werden.

An der Hauptversammlung im Februar 2010 beschlossen die Vereinsmitglieder beim Museum eine Trasse für den SeTB-Güterwagen K 36 und einen ehemaligen SeTB-Triebwagen aus Österreich zu erstellen, später zusätzlich dessen Überdachung.

2012

An der Hauptversammlung im Februar 2012 beschliessen die Vereinsmitglieder die Rückführung eines vierachsigen SeTB-Triebwagens von Oberösterreich in die ursprüngliche Heimat voranzutreiben. Neben Ernst B. Leutwiler suchten auch weitere Vereinsmitglieder im Hinblick auf den Erwerb der Triebwagen den Kontakt zu S&H, was bei der Geschäftsleitung zu etwelchen Konfusionen führte. Prof. Dipl.-Ing. Otfried Knoll, er hatte als junger Eisenbahn-Ingenieur bei S&H die SeTB-Triebwagen von der Westschweiz nach Österreich geholt, ermöglichte dem Vereinsvorstand den Zugang zur Geschäftsleitung von S&H. Otfried Knoll

war immer daran interessiert, dass zumindest ein Sernftaler wieder in seine Heimat zurückkehren kann.

Das Vorhaben verzögerte sich, da S&H verlaun liess, dass die beiden Fahrzeuge in den nächsten Jahren weiterhin auf der Attergaubahn im Einsatz stehen werden.

Köbi Keller wurde von seinen Vorstandskollegen zum Projektleiter «Rückholaktion Triebwagen» gewählt.

2013

Mit der Vereinsreise im Mai 2013 zu den «Sernftalern» auf der Attergaubahn in Oberösterreich stieg bei den Mitgliedern die Euphorie für die «Rückholaktion Triebwagen». Der Vorstand konnte den ersten persönlichen Kontakt mit Vertretern von S&H, dem Betreiber der Attergaubahn, aufnehmen.

Erste Abklärungen für die Sanierung/Restaurierung eines Triebwagens und Evaluieren von Betrieben im In- und Ausland für die Vergabe der anstehenden Arbeiten. Die Gesamtkosten (Kauf, Sanierung, Aufarbeitung, Bemalung und Transport) werden für einen Triebwagen auf zirka 100'000 Schweizer Franken voranschlagt.

weiter auf Seite 20



Werksaufnahme des Triebwagens Nr. 5 in Matt



25.07.2017: Sernftalbus kreuzt Triebwagen Nr. 5 in Engi Vorderdorf

2014

Ein Antrag von fünf Vereinsmitgliedern, auch den zweiten Triebwagen aus Oberösterreich ins Glarnerland zurückzuholen, wurde vorbehaltlich der Finanzierung und der Standortfrage einstimmig durch die Hauptversammlung im Februar 2014 genehmigt.

Die GRB Glarner Regionalbank konnte als erster Hauptsponsor gewonnen werden. Sie sicherte die Übernahme der Transportkosten eines Triebwagens von Österreich in die Schweiz zu, 12'500 Schweizer Franken.

Der Verein liess neue Souvenirartikel mit dem Signet der «Rückholaktion Triebwagen» produzieren.

An der Landsgemeinde 2014 in Glarus präsentierte der Verein den neuen Spendenflyer «Rückholaktion Triebwagen» und lancierte die Spendensammlung.



Eine von vielen Besprechungen in Attersee

Im Juni 2014 reiste eine SeTB-Delegation nach Attersee im Salzkammergut um die beiden «Sernftaler» zu inspizieren und mögliche Eigenleistungen durch Vereinsmitglieder bei der Aufarbeitung zu klären. Erste Gespräche mit der Betriebsleitung von S&H fanden vor Ort statt und eine Kostenberechnung für die Revisions- und Restaurationsarbeiten wurde veranlasst.

2015

Am 18. März 2015 reichte der Verein beim Lotteriefonds des Kantons Glarus ein 68-seitiges Gesuch für einen Beitrag an die «Rückholaktion Triebwagen» ein. An der Sitzung vom 9. Juni 2015 bewilligte die Glarner Regierung 30'000 Schweizer Franken aus dem Kulturfonds für die Rückholaktion.

Zweimal reiste 2015 eine Vereinsdelegation für weitere Verhandlungen nach Oberösterreich. S&H teilte mit, dass die beiden Sernftaler voraussichtlich im Herbst 2016 auf der Atterga ausgemustert werden. Der Triebwagen ET 110 (ehemals SeTB BDe 4/4 Nr. 5) soll in Rumänien saniert und zu einem «Sernftaler» rückgebaut werden und der Triebwagen ET 109 (ehemals SeTB BDe 4/4 Nr. 6) direkt als Ausstellungsfahrzeug in die Schweiz kommen. Die Autobetrieb Sernftalbahnen AG hat dem Verein einen zusätzlichen Standplatz für den ET 109 auf dem AS-Gelände in Engi Vorderdorf zugesichert. Dort werden Vereinsmitglieder die Restaurationsarbeiten an diesem Fahrzeug ausführen.

S&H hat sich für folgende Leistungen bereit erklärt: Technische Begleitung des Umbauprojektes (ET 110); Aufarbeitung der Drehgestelle

in Vorchdorf (ET 110); Mithilfe beim Verladen in Attersee und Vorchdorf (ET 109 und ET 110). Diese Leistungen und die Übernahme der Transportkosten Österreich–Rumänien–Österreich (ET 110) durch S&H sind daran gebunden, dass der Verein beide Fahrzeuge im Herbst 2016 mit allen Lasten zu einem Preis von je 1 Euro übernimmt und bis spätestens Sommer 2017 abtransportieren lässt.

Für beide Fahrzeuge wurde von der Rhätischen Bahn RhB kostenlos die entsprechenden Stromabnehmer zugesichert, die Appenzellerbahnen AB schenken dem Verein die ehemaligen GF-Kupplungen sowie Tische für den TW Nr. 5 und die Forchbahn FB hat für den Triebwagen Nr. 5 die Stirntüren in Aussicht gestellt.

2016

Anfangs Jahr wurden weitere Beitragsgesuche bei Firmen und Institutionen eingereicht. Migros Kulturprozent sicherte 10'000 Schweizer Franken zu, Läderach (Schweiz) AG und die Schweizerische Stiftung Pro Patria je 5'000 Schweizer Franken. Natürlich konnte der Kassier regelmässig grössere und kleinere Spenden von Firmen und Privatpersonen verbuchen.

Da in Absprache mit der AS AG in Engi Vorderdorf für den zweiten Triebwagen kein geeigneter Standort gefunden werden konnte, nahm der Verein das Angebot der AS AG an den Triebwagen Nr. 6 bei der Rückkehr im Herbst in Elm zu stationieren.

An der Hauptversammlung im März 2016 stellte der Vorstand den Antrag die Gesamtkosten von zirka 160'000 Schweizer Franken für die

Sicherung und Rettung der beiden Triebwagen zu bewilligen. Einstimmig ohne Enthaltung gaben die anwesenden Mitglieder definitiv grünes Licht für die «Rückholaktion Triebwagen».

Vom 11. bis 16. April 2016 weilte eine Vereinsdelegation in Attersee um die Verhandlungen mit S&H zum Abschluss zu bringen und die Arbeitsvergabe für den Triebwagen Nr. 5 an die Firma S.C. Calea Ferata Ingusta SRL in Criscior (Rumänien) zu unterzeichnen.

Die feierliche Inbetriebnahme der neuen Tramlings und die Ausserdienststellung der Triebwagen Nrn. 5 und 6 auf der Attergaubahn fanden am 10. September 2016 statt. Der Gesamtvorstand und weitere SeTB-Vereinsmitglieder nahmen an der feierlichen Zeremonie vor Ort teil.

Bereits am 29. September 2016 konnte die Nr. 6 in Vöcklamarkt auf einen Schwertransporter der Firma Egger AG aus St. Gallen verladen werden. Tags darauf traf das «fremde» Fahrzeug in seiner alten Heimat in Elm ein. Am 30. September 2016 um 16:15 Uhr rollte der ehemalige SeTB-Vierachser, noch in der Bemalung von S&H, wieder auf «seinen» Chlytaler-Boden.

Sofort formierte sich um Projektleiter Köbi Keller eine Arbeitsgruppe «Nr. 6», welche jeweils freitags die Restaurierung des Juwels innen und aussen vorantrieb. Die Bevölkerung und



Beschriftung des Triebwagens Nr. 6 in Elm

die Gäste von Elm zeigten grosses Interesse am Rückkehrer und verfolgten interessiert den Fortschritt der Restaurationsarbeiten.

2017

Der Triebwagen Nr. 5 wurde Mitte Januar ohne Drehgestelle zur Fachwerkstätte Calea Ferata Ingusta nach Criscior in Rumänien transportiert. Dort wurde das Fahrzeug unter der Leitung des Inhabers Georg Hocevar, der sich als äusserst kooperativer Partner erwiesen hat, saniert und restauriert.

Auf Grund des einstimmigen Beschlusses an der Hauptversammlung am 23. März zum Projekt «Elm 2020» (Verlegung des SeTB-Museums nach Elm) hat der Vorstand entschieden den zweiten Triebwagen bei seiner Rückkehr ebenfalls direkt nach Elm zu transportieren.

Diese Regelung ist für den Verein zukunftsweisend und spart zudem die Kosten eines zusätzlichen Transportes des Triebwagens von Engi Vorderdorf nach Elm in zwei bis drei Jahren.

Am 13. Juli verliess der Wagenkasten Nr. 5 nach abgeschlossener Restaurierung auf einem österreichischen Schwertransporter Rumänien wieder in Richtung Vorchdorf zu S&H. Drei Vereinsmitglieder reisten mit der SeTB-Beschriftung im Reisegepäck ebenfalls nach Vorchdorf um dort das ursprüngliche Erscheinungsbild des ehemaligen «Sernftalers» zu vervollständigen. Bei dieser Gelegenheit überreichte S&H dem Verein Originaldokumente und viele Ersatzteile zu den beiden Fahrzeugen.

Nach der Montage der Drehgestelle durch Mitarbeiter von S&H wurde das neue alte und historisch wertvolle SeTB-Fahrzeug am Montag, 24. Juli, bei der S&H-Hauptwerkstätte in Vorchdorf durch die Firma Emil Egger AG verladen. Der 69 Tonnen schwere und 29,5 Meter lange Spezialtransport traf einen Tag später im Glarnerland ein – einige Fotohalte waren eingepplant – und der Triebwagen Nr. 5 wurde neben dem bereits fertig restaurierten Triebwagen Nr. 6 in Elm entladen.

Bis zur offiziellen Begrüssung am 17. August wurden verschiedene Detailarbeiten ausgeführt. Ein weiterer Meilenstein in der SeTB-Vereinsgeschichte kann mit dem Festakt abgeschlossen werden.



25.07.2017: Ankunft des Triebwagens Nr. 5 in Elm

UNESCO-Welterbe Tektonikarena Sardona

Wie Berge sich erheben

Das UNESCO-Welterbe Tektonikarena Sadona bietet einen aussergewöhnlichen und dramatischen Einblick in die Entstehungsgeschichte unserer Alpen.

Hier ist einzigartig gut sichtbar, wie die Gebirgsmassen durch den Zusammenstoss der afrikanischen mit der europäischen Kontinentalplatte aufgetürmt worden sind. Wasser, Wind und Wetter, sowie die Gletscher der Eiszeiten haben die vielfältigen und ursprünglichen Landschaften der Tektonikarena Sardona geformt.

Seit dem 18. Jahrhundert interessieren sich Forschung und Wissenschaft für das Phänomen der Glarner Hauptüberschiebung und die unzähligen weiteren tektonischen Merkmale. Noch heute versuchen Geologen aus der ganzen Welt, die letzten Geheimnisse der Tektonikarena Sardona zu lüften.

Mit den neuen Welterbe-Erlebnissen wird es noch attraktiver, das Welterbe Sardona zu entdecken.



Neue Welterbe-Erlebnisse

- Expedition Tschinglen-Alp, Elm
- Fessis-Rundweg auf Äugsten/Ennenda
- GeoPhänomene-Weg, Kerenzerberg
- GeoGalerie, Flumserberg
- Welterbe-Besucherpavillon, Flims + App
- Pizol Panorama Höhenweg
- «BergeBeben!» in Vättis

GeoGuides Sardona bieten speziell für Gruppen Führungen und Exkursionen zu den Phänomenen der Gebirgsbildung an. Sie kennen die Welterbe-Highlights genauso wie Geheimtipps und versteckte Winkel.

Das **Besuchszentrum Glarnerland** in Glarus vermittelt interaktiv einen ersten Einblick in das Welterbe Sardona, und in Elm kann das Wissen über das Welterbe vertieft werden.

Die Mehrtageswanderungen **Sardona-Welterbe-Weg** und **Via GeoAlpina** eröffnen einzigartige Einblicke und lassen die gewaltigen Kräfte erahnen, die bei der Entstehung der Berge gewirkt haben.



www.unesco-sardona.ch

@unescosardona
auf facebook und instagram

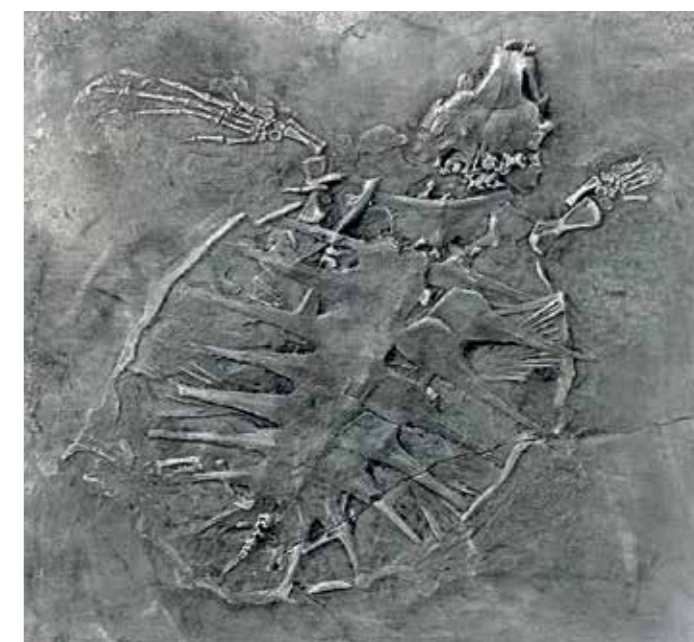
Bergbau

Die Sernftalbahn und der Bergbau im Sernftal



Undatierte Gruppenaufnahme der Plattenberger

Mark Feldmann – Wenn man damals, zur Zeit als es die Sernftalbahn noch gab und alles ein bisschen gemächlicher zu- und herging als heute, von Schwanden nach Elm fuhr, konnte man durchs Fenster der Bahn feststellen, dass das Steinmaterial an den steilen Hängen nicht immer das gleiche war. Der steile Weg hinauf von Schwanden bis zum Talboden eingangs Engi ist von hartem rotem Verrucano oder Sernifit gesäumt. Der flache Talboden von Engi bis nach Elm ist hauptsächlich von schwarz-grauen schiefrigen Gesteinen umgeben. Als Grenze zwischen diesen beiden Gesteinsarten befindet sich ein dünnes weissliches Band von mehreren Zentimetern Dicke, der sogenannte Lochsitenkalk, welcher jedoch von der Bahn aus nicht sichtbar war, mit Ausnahme oben in den Tschingelhörnern, am Martinsloch. Das Spezielle an diesen Gesteinen ist, dass die überliegenden schiefrigen Gesteine mit einem Alter von rund 40 Millionen Jahren viel jünger als die darunterliegenden massigen Gesteine des Verrucano sind, die ein Alter von über 260 Millionen Jahre haben. Damit befinden wir uns im Sernftal im Kerngebiet der sogenannten Glarner Hauptüberschiebung, welche den zentralen Teil des UNESCO Weltnaturerbes Tektonikarena Sardona darstellt.



Versteinerte Glarner Schildkröte



Versteinerter Kaninchenfisch

Die Verrucanogesteine, die während der erdgeschichtlichen Permzeit im Zusammenhang mit starker vulkanischer Aktivität entstanden, waren im Sernftal nie von Interesse. Nicht einmal die Bildhauer, die von Zeit zu Zeit aus diesem sehr heterogenen Material einen Grabstein herzustellen hatten, schätzten dieses Material. Anders sah es mit den viel jüngeren schiefrigen und sandigen Gesteinen der erdgeschichtlichen Tertiärzeit aus. Sie entstanden in einem tiefen, schmalen Meeresbecken, als sich



25.07.2017: Triebwagen Nrn. 5 und 6 wieder in Elm

Küng Druck

Mit Küng Druck immer in der richtigen Spur.

Schwärzistrasse 9 | CH-8752 Näfels | +41 55 618 80 40 | info@kueng-druck.ch | www.kueng-druck.ch



Einfach echt

Sommer-Geheimtipp

Tel. 079 886 13 03 · info@tschinglenbahn.ch · www.tschinglenbahn.ch



Bergbau



Ur-Europa unter den afrikanischen Kontinent bewegte. In solche Tiefen ergossen sich von Zeit zu Zeit, d. h. in geologischen Zeiten alle paar tausend Jahre, Lawinen aus Sand und Ton. Die mitgeführten kalkigen Gesteine, die sicherlich in der Mehrzahl waren, lösten sich in diesen Tiefen unterhalb von 4000 m wie Zucker im Teewasser auf, als Folge des hohen Kohlendioxiddruckes im tiefen Meerwasser. Übrig blieben vor allem tonige Sedimente aus denen sich Schiefer bildeten. Die bekanntesten unter ihnen sind wohl die Engi-Schiefer. Fossilienkenner und -liebhaber kennen sie seit langem wegen ihrer reichen und vielgestaltigen Fischfauna, die in der ganzen Welt berühmt ist. Als Seltenheit hat man auch vereinzelt Schildkröten und eine Vogelart gefunden, die böse Menschen als «Glerner Gans» abtun wollten, die aber ein viel edleres Geflügel, nämlich ein Verwandter des Eisvogels ist. Diese Schiefer, die nun am Boden eines Meeresbeckens lagen, wurden durch die nordwärts Bewegung des afrikanischen Kontinentes allmählich von Gesteinspaketen überfahren, die ursprünglich südlicher lagen, wie z. B. der Verrucano. Sie wurden subduziert - hinuntergedrückt - und kamen unter viel ältere Sedimentgesteine zu liegen. Mit der Hebung der Alpen und der Erosion der darüberliegenden Gesteine gerieten sie Millionen Jahre später an die Oberfläche und prägen heute das Landschaftsbild des Sernftales.



Flachwagen mit Spezialbehältern beim Steinbruch Bitzi

Im Gegensatz zum Verrucano, hatten die Schiefer und Sandsteine im Sernftal eine grosse wirtschaftliche Bedeutung. Die Frage, seit wann im Sernftal Schiefer abgebaut wurde, kann nicht eindeutig beantwortet werden. Die ersten Dokumente, die einen Schieferabbau im Sernftal zweifelsfrei belegen, stammen aus dem 16. Jahrhundert. Die Konzessionsurkunde für das Eisenbergwerk Guppen aus dem Jahr 1530 erwähnt die sogenannte «Plattenau» in Schwanden. Wie es der Flurname sagt, scheint es plausibel, dass sich dort früher ein Plattenlager für Schiefer aus dem Sernftal befand. Es ist jedoch zu vermuten, dass in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts entweder nur zeitweise oder nur ziemlich unbedeutend Schiefer gewonnen wurde. Das älteste Dokument, das den Abbau von Schiefer am Plattenberg eindeutig belegt, ist ein Protokoll des Glarner Rates vom 30. Oktober 1565. Er befasste sich mit Gesellen von Diessenhofen, die «unerloubt, miner herren, Jm Blattenbruch Jn sernftal Blatten gegraben.» Am 21. April 1586 verbot der Rat «allen usländischen personen dischplatten uss unserem land zuo fertigen noch zuo tragen. Es mögen aber unsere landlüt und landsäss den frönden umb ein recht

gällt die blatten zu koufen gäben». In der zweiten Hälfte des 16. Jahrhunderts erfreute sich der Sernftaler Schiefer demnach auch ausserhalb des Landes Glarus einer gewissen Beliebtheit. Aus dieser Zeit sind nicht nur Schreibtafeln bekannt, sondern auch Schiefertische, die in Holz gefasst wurden, wie der von 1574 datierte Glarner Schiefertisch, der einmal im Rathaus Luzern stand, belegt. Sernftaler Schiefertische und Dach-Schiefer wurden im 17. und 18. Jahrhundert nach ganz Europa exportiert. Wenig später etablierte sich auch der Handel mit Schreibtafeln, die in Tannenholz gefasst waren und mit Schreib-Griffeln. Das Material für die Griffel stammte von Schieferfundstellen in der Weid, am Geissstafel und im Gebiet der Alp Bergli in Matt. Da sich dieser Schiefer durch weiche Beschaffenheit auszeichnete, wurde er vor allem für die Herstellung von Griffeln verwendet.

In der Mitte des 18. Jahrhunderts ging die Nachfrage nach Schiefertischen zurück, während sich der Export von Schreibtafeln bis gegen Ende des 18. Jahrhunderts selbst nach Indien und Amerika gut hielt. Der Beginn der Französischen Revolution um 1789 führte auch zu massiven Einbussen im Schiefergewerbe im Sernftal. Zugleich entdeckte man zunächst in England und später in den Ardennen, auf Sardinien, in Nordwales, im deutschen Erzgebirge und am Rhein ähnliche Schiefer, was zu

einer Konkurrenzsituation und damit verbundenen Einbussen des Gewerbes führte. Zudem brachte die fehlende Sorgfalt bei der Auswahl der Platten, den guten Ruf der Sernftaler Schieferplatten in Misskredit. Die Krise hielt bis in die 20er Jahre des 19. Jahrhunderts an. Erst der Bau der Sernftalerstrasse, die 1826 bis nach Matt und 1853 bis nach Elm führte, wirkte sich förderlich für die Schiefergewinnung aus. 1833 wurde der Plattenberg zum Landesregal erklärt und von nun an sprach man vom «Landesplattenberg». In Engi Hinterdorf wurde jetzt ein Hauptmagazin erstellt, wo die Plattenberger alle Produkte des Plattenberges, mit Ausnahme der Schreib-Griffel, zum staatlich verordneten Tarif abzuliefern hatten.

Auch in Schwanden in der Plattenau, am linken Sernfufer, herrschte nun Hochbetrieb. Hier war der Umschlagplatz für die Schieferplatten, die die Plattenfergger aus dem Sernftal auf dem Rücken talauswärts getragen oder seltener auch mit Saumpferden nach Schwanden transportiert hatten.

Gegen Mitte des 19. Jahrhunderts entwickelte sich der Landesplattenberg zu einem ren-



Undatierte Aufnahme von Arbeitern beim Steinbruch Bitzi

Glarner Ferien-Aktion ÖV-Anreise geschenkt

www.glarnerland.ch



Inklusive Rückreise
Ab 2 Übernachtungen

Glarnerland

SERNFTALBUS

Autobetrieb Sernftal AG
CH-8765 Engi
Tel. +41 (0)55 642 17 17



www.sernftalbus.ch

Rundreisebillet «Wildmad» im Freiberg Kärpf

- Bus Autobetrieb Sernftal AG von Schwanden nach Kies
- Luftseilbahn Kies–Mettmen
- Wanderung von Mettmen über das Wildmadfurggeli nach Ämpächli, ca. 5 Stunden
- Gondelbahn Ämpächli–Elm
- Bus Autobetrieb Sernftal AG von Elm nach Schwanden

Fahrpreis Fr. 22.– pro Person
auf Basis 1/2-Tax-Abo.
Billette sind im Bus der
Autobetriebe erhältlich

Bergbau



tablen Unternehmen mit weit über 200 Beschäftigten. Im Zuge des Aufschwungs entstand in Engi in den 1870er Jahren eine bedeutende Schiefertafelfabrik die bis 1886, den nächsten Krisenzeiten, betrieben wurde.

Noch 1863 war Elm eine abgeschlossene Bauerngemeinde ohne Industrie. Das änderte sich als 1868 eine intensive und organisierte Ausbeutung des Schiefers am Plattenberg südöstlich von Elm begann. Der Abbau erfolgte sowohl im Tagbau als auch im Stollenbau. Obwohl man bereits 1879 Rutschungen im Abbaubereich feststellte, wurden keine Massnahmen ergriffen. Am 11. September 1881 kam es durch menschliches Versagen im Schieferabbau zum grossen Bergsturz von Elm. Der Berghang war durch die Ausbeutung untergraben worden. 10 Millionen Kubikmeter Fels stürzten zu Tal, richteten grossen Schaden an und brachten 114 Menschen den Tod. Ab 1890 wurde der Schieferabbau wieder aufgenommen und ging bis Mitte des 20. Jahrhunderts mit unterschiedlichem Erfolg weiter. 1898 gründeten die Gebrüder Schenker eine Schiefertafelfabrik in Elm, welche bis 1984 in Betrieb war.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts machte sich in Engi die nächste Krise bemerkbar. Konkurrenz und wirtschaftliche Gründe liessen das Geschäft abflauen. Ab 1904 standen im Landesplattenberg Engi zusätzlich hohe Investitionen schlechten Erträgen gegenüber. Dazu geriet das Schiefergewerbe durch den ersten Weltkrieg zusehends in Schwierigkeiten und trat langsam den Krebsgang an. Daran änderte auch die Anschaffung einer Schiefermühle nichts mehr, deren Produkt von Deutschland in grossen Mengen für die Bemalung der Kriegsschiffe gebraucht wurde. Mit dem Kriegsende musste die Mühle wieder stillgelegt werden. Die Inflation in Deutschland brachte den Handel mit Schiefertafeln völlig zum Erlahmen.

Die Blütezeit des Schieferabbaus im Sernftal war bereits vorbei als am 12. September 1905 die Sernftalbahnen eingeweiht wurde und ihren Betrieb aufnahm. Die Beförderung der im Tal erzeugten Güter wie Garn, Webstoffe oder Schiefertafeln und der Personenverkehr aus den drei Dörfern, waren für den Bau wohl ausschlaggebend gewesen. Von Beginn weg bis zur Stilllegung im Jahre 1969 verfügte das grosse, mehrere Bauten umfassende Schiefermagazin (Plattenlager) in Engi über einen eigenen Geleiseanschluss an die Sernftalbahnen. Mit der zunehmenden Bautätigkeit wurden im Kanton Glarus



Schiefer draussen

auch immer mehr «Bsetzsteine» für Pflasterungen gebraucht. Steine von ausgezeichneter Qualität wurden in Matt, im Steinbruch «Bitzi», abgebaut. 1916 wurde zwischen Engi-Hinterdorf und Matt ein Anschlussgleis zum Steinbruch angelegt, wodurch die Mattered Sandsteine nun mit der Bahn ins Grosstal transportiert werden konnten. Die Sandsteine von Matt werden zwar heute nicht mehr abgebaut, zieren aber als Pflastersteine unter anderem den Rathausplatz in Glarus.

Nach 20 fast ertraglosen Jahren wurde der Plattenberg 1921, der Privatfirma Marti & Cie. verpachtet, die in den folgenden 10 Jahren mit Gewinn wirtschaftete. Dies drückte sich auch im Gütervolumen der Sernftalbahnen aus, welches von anfänglich weniger als 5000 t pro Jahr mehr oder weniger stetig auf über 20'000 t Tonnen im Jahre 1930 anstieg, um sich dann während fast 25 Jahren bei etwa 10'000 t jährlich einzupendeln. Die Sernftalbahnen konnten die nahende Schliessung des Landesplattenbergs auch nicht mehr aufhalten. Wirtschaftliche Gründe und gesetzliche Auflagen zum Schutze der Gesundheit der Arbeiter führten 1961 schliesslich zur Stilllegung des Bergwerkes.

Um die Erinnerungen an die Sernftalbahnen und ihre Bedeutung für den Bergbau im Sernftal nicht ganz in Vergessenheit geraten zu lassen, wurde das Sernftalbahnen-Museum 2017 als Geostätte in den Geopark Sardona aufgenommen.



Führung im Landesplattenberg

Quellennachweis:
Baumgartner, Martin, 1981: Ein Bergtal öffnet sich, Neujahrtsbote für das Glarner Hinterland, S. 108-146.
Baumgartner-Marti, Martin, 1997: Schieferreiches Engi, Neujahrtsbote für das Glarner Hinterland, S. 12-45.
Feldmann, Mark, 2016: Ausflug in die Glarner Geologie, Baeschlin, Glarus, S. 210.
Fromm, Walter, 1981: Der Bergsturz von Elm, Neujahrtsbote für das Glarner Hinterland, S. 7-53.
Furrer, Heinz und Leu, Urs B., 1998: Der Landesplattenberg Engi, Stiftung Landesplattenberg Engi, S. 131.
Peter-Kubli, Susanne, 1992: Gäste und Gastgeber im Glarnerland, Baeschlin, Glarus, S. 176.
Pfyffer, Hans Karl, 2004: Sernftalbahnen (in: Bahnen in der Region Glarnerland und Walensee), Minirex, Luzern, S.187-194.
Schelbert, Urs Peter, 1981: Elm und seine Schieferbrüche, Neujahrtsbote für das Glarner Hinterland, S. 54-107.

Sponsoren und Gönner «Rückholaktion Triebwagen»

Kulturförderung Kanton Glarus
30'000.–



Migros Kulturprozent, Zürich
10'000.–



GRB Glarner Regionalbank, Schwanden
12'500.–



Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H., AT-Gmunden
10'000.–



Schweizerische Stiftung Pro Patria, Zürich
5'000.–



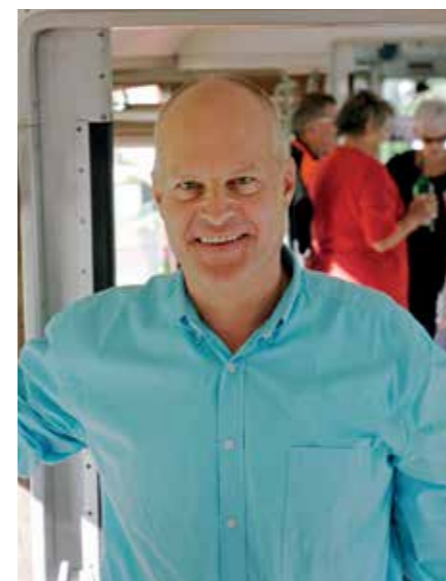
Läderach (Schweiz) AG, Ennenda
5'000.–



Dünner Paul, Romanshorn
5'000.–



Stern & Hafferl übergab am 10. September 2016 in Attersee die beiden Triebwagen an den Gesamtvorstand des Vereins Sernftalbahnen. V.l.n.r.: Mike Putscher, SeTB-Vorstand; Dipl.-Ing. (FH) Laurenz Neumann, Stv.-Betriebsleiter Stern & Hafferl; Ing. Günter Neumann, Geschäftsleitung Stern & Hafferl; Walter Gähler, SeTB-Präsident; Mag. Doris Schreckeneder, Geschäftsleitung Stern & Hafferl; Hans Raveja, SeTB-Vorstand; Ing. Josef Berger, Stv.-Betriebsleiter Stern & Hafferl; Kurt Kull, SeTB-Vorstand (auf dem Bild fehlen die beiden SeTB-Vorstandsmitglieder Köbi Keller und DieterENZ).



Fritz Rigendinger, Kulturbeauftragter des Kantons Glarus, im Triebwagen Nr. 6 in Elm



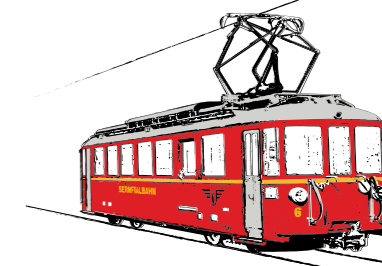
Checkübergabe durch die GRB Glarner Regionalbank am 23. April 2014 in Engi Vorderdorf. V.l.n.r.: Dieter Elmer, Vorsitzender der GRB Geschäftsleitung; Kurt Kull, SeTB-Vizepräsident; Walter Gähler, SeTB-Präsident; Biagio Riso, GRB Marketing.

Herzliches Dankeschön

Der kleine Verein Sernftalbahnen hat zusammen mit vielen Unterstützern Grosses vollbracht: Die beiden ehemaligen vierachsigen SeTB-Triebwagen BDe 4/4 Nrn. 5 und 6 sind wieder zurück im Chlytal. Ein immenser Dank geht an alle, die diesen Erfolg möglich gemacht haben – nicht nur an die Firmen, Institutionen und Privatpersonen, die hier aufgelistet sind. Unzählige kleine Spenden – von Personen, die mit der Bahn in ihrer Jugend noch gefahren sind und so ihre Freude zeigen, dass die Triebwagen wieder in die Heimat kommen – sind beim Verein eingetroffen. Auch «Grosse und Kleine» Bahnfans aus der ganzen Schweiz haben gespendet.

«Sie ahnen gar nicht, wie sehr wir uns freuen, dass die Grosszügigkeit, die Sie alle an den Tag gelegt haben, tatsächlich den entscheidenden Beitrag dazu geleistet hat, dass der Verein Sernftalbahnen nicht zusehen musste wie die vierachsigen Triebwagen in Österreich verschrottet werden und sich weiterhin um die Entwicklung des SeTB-Museums kümmern kann. Wir sind froh, glücklich und auch ein kleines bisschen stolz und wir freuen uns, dass jede und jeder einzelne von Ihnen dazu beigetragen hat, dass diese historischen «Juwelen» gerettet werden konnten.» Allen Sponsoren, Gönnern und Spendern dankt der Verein Sernftalbahnen für die grossen und kleinen Beiträge. Der Verein Sernftalbahnen wer-

tet dies als Zeichen der Verbundenheit und des Wohlwollens gegenüber seinem Engagement für die Verkehrsgeschichte des Sernftals und die Erhaltung von Glarner Kulturgut. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 160'000 Schweizer Franken.



ab 3'000 Schweizer Franken

Keller Jakob, Wetzikon
Glarner Kantonalbank, Glarus
Glarner Gemeinnützige, Glarus

ab 2'000 Schweizer Franken

Keller Tibert, Trin
Leins Willy, Glarus
Weder Paul, Ennenda

ab 1'000 Schweizer Franken

Brauerei Adler AG, Schwanden
Camezind Roland, Zürich
Raveja Hans, Ennenda
Trüb Georg, Winterthur
Müller-Leuthold AG, Ennenda

ab 500 Schweizer Franken

Bäbler Dietrich, Riedern
Baumgartner Fridolin, Sool
Bingisser Treuhand AG, Einsiedeln

Engeler-Altman Franz u. Lena, Luzern
Hämmerli Dietrich, Uzwil
Hunziker Sabine, Steffisburg
Müller Konrad, Winterthur
Surber Hansjörg, Bätterkinden
von Moos Franz, Luzern

ab 200 Schweizer Franken

Bombabsei Edith, Dürnten
Blattner Hansjörg, Zürich
F. Jakober, Vermögensverwaltung AG, Glarus
Fritschi Mathias, Glarus
Geier Rolf, Winterthur
Kamm Peter, Schwanden
Kessler J.M., FR-Vias
Kindlimann Heinz, Schwanden
Marti Werner, Glarus
Marti Mathias, Engi
Marti-Hefti Fridolin, Matt
Meili Karl, Adliswil
Müller Erika, Ennenda

Rhyner Jakob, Zürich
Schaniel Anita, Schwanden
Tschudy Ruth, Ennenda
Verein Seetal-Wagen, Thayngen
Zweifel Hans, Engi

Naturalspenden/Arbeitsleistungen

AB Appenzeller Bahnen AG, Herisau
Autobetrieb Sernftal AG, Engi
Brauerei Adler AG, Schwanden
Comet Photoshopping GmbH, Weisslingen
FB Forchbahn AG, Forch
glanerSach, Glarus
GRB Glarner Regionalbank, Schwanden
K. Lienhard Transport AG, Niederurnen
Landmaschinen Elmer GmbH, Elm
RhB Rätische Bahn AG, Chur
Stern & Hafferl Verkehrsgesellschaft m.b.H., AT-Gmunden

Das Museum im Güterschuppen der ehemaligen Station Engi Vorderdorf GL ist an jedem dritten Wochenende in den Monaten Mai bis Oktober von 10-16 Uhr geöffnet. Der Eintritt ist kostenlos. Kostenpflichtige Führungen sind ausserhalb der Öffnungszeiten möglich.



Die Geschichte der Bahn 1905-1969 Originalfahrzeuge auf Museumsgleis Gartenbahn für «Jung und Alt» Modelleisenbahn



Verein Sernftalbahnen



Der Verein Sernftalbahnen



Ernst Bobby Leutwiler

Dieter Enz – Der Verein Sernftalbahnen in Engi/GL (Schweiz) wird 2006 aus der Taufe gehoben und zählt heute über 110 Mitglieder. Eine Gruppe Bahnbegeisterter um den Initianten Ernst Bobby Leutwiler gründen ein Jahr nach dem 100. Geburtstag der Sernftalbahnen den Verein. Er hat das Ziel das noch vorhandene Erbe der im Jahr 1969 stillgelegten Überlandstrassenbahn Schwanden-Elm als bedeutendes verkehrshistorisches Kulturgut zu erhalten.

um so die präsentierten SeTB-Fahrzeuge vor Wind und Wetter zu schützen. Bereits Ende 2013 ist das Dach erstellt. Der engagierte Einsatz vieler Vereinsmitglieder, die grosszügige Unterstützung des Glarner Lotteriefonds und verschiedene Spenden ermöglichen den schnellen Bau des Dachs. Bereits damals plant der Verein weitsichtig: Die Überdachung besteht aus verschraubten Stahlprofilen, die jederzeit rückgebaut werden können, um sie an einem anderen Ort wieder aufzubauen.

Modelleisenbahn

Auf die Museumssaison 2015 wird die Ausstellung im Güterschuppen mit einer attraktiven Modulanlage mit Szenen aus dem Leben der einstigen Sernftalbahnen erweitert. SeTB-Kompositionen im Massstab 1:45 (Spur 0m) pendeln zwischen den Stationen Elm, Matt, Engi Vorderdorf und über die Brumbachbrücke.

Souvenirs

Der Museumskiosk ist eine wichtige Einnahmequelle des Vereins. Nebst SeTB-Souvenirs werden Bücher, DVDs und Ansichtskarten zum Kauf angeboten. Grosser Beliebtheit erfreuen sich die Karton-Modellbogen aus dem «atelier basta» in Ennenda mit Fahrzeugen und Gebäuden der ehemaligen Sernftalbahnen, die exklusiv für den Verein produziert werden. Der Bogen «Bahnhof Elm» im Massstab 1:87 (H0) wurde im August 2010 sogar in der englischen Modellbahnzeitschrift «Continental Modeller» vorgestellt.

Gartenbahn

Ein lang gehegter Wunsch ging 2015 in Erfüllung. Die SeTB-Gartenbahn hat ihren Betrieb auf dem grossen Gelände der Autobetrieb AG aufgenommen. Die offenen Wagen bieten Kindern und jung gebliebenen Erwachsenen die Mitfahrmöglichkeit. Der Verein erhofft sich so junge Leute für das Thema «Sernftalbahnen» zu begeistern. Eine Exklusivität auf der Gartenbahn mit der Spurweite 5" ist die SeTB-Komposition bestehend aus dem Triebwagen CFe 2/2 3 (BDe 2/2 3), dem Personenwagen B 15 und dem Güterwagen K 31.



Blick ins Museum

Archiv

In den Jahren seit der Vereinsgründung hat sich eine beachtliche Menge an Dokumenten, Fotografien, Plänen, Originalgegenständen etc. von und über die Sernftalbahn angesammelt. Sämtliches Material wird seit letztem Jahr gesichtet und katalogisiert. Alle Papierdokumente, teilweise aus der Gründungszeit der Sernftalbahn, werden übersichtlich geordnet und im ehemaligen Stationsbüro archiviert. Im früheren Rossstall wurde ein Zwischenboden eingebaut. Dort sind grosse und schwere Gegenstände eingelagert.

SeTB-Originalfahrzeuge

Von der Sernftalbahn (1905–1969) sind nur noch wenige Fahrzeuge vorhanden. Nachfolgend sind die «Überlebenden» aufgelistet. Die beiden Güterwagen K 35 und K 36 sowie die vierachsigen Triebwagen Nrn. 5 und 6 sind heute im Besitz des Vereins Sernftalbahn.



Beisammensein im Triebwagen Nr. 6

Der Güterwagen K 36 (Baujahr 1920)

Der Wagen kam 1950 von der Wetzikon–Meilen-Bahn zur Sernftalbahn und wurde 1969 ausrangiert. Das Untergestell hat überlebt und auf ihm haben Mitglieder des Vereins in den Jahren 2012/13 den Wagenkasten (Holzkonstruktion) neu aufgebaut.

Der Güterwagen K 35 (Baujahr 1929)

Der Wagen wurde 1969 ausrangiert und diente auf Chummenberg (oberhalb Engi) über Jahrzehnte als Unterstand für landwirtschaftliche Gerätschaften. In einer spektakulären Aktion im Juni 2012 transportierte der Verein das gut erhaltene Original nach Engi Vorderdorf. An seinem neuen Standort auf dem Museumsgleis wurde der Kasten restauriert und er erhielt einen neuen Anstrich. Ebenfalls bekam der Wagenkasten ein neues Fahrwerk um wieder auf eigenen Rädern zu stehen.

Vorstand Verein Sernftalbahn

- Walter Gähler, Matt GL
- Kurt Kull, Netstal GL
- Hans Raveja, Ennenda GL
- Dieter Enz, Bäretswil ZH
- Jakob Keller, Wetzikon ZH
- Mike Putscher, Linthal GL

Präsident/Kassier
Aktuar/Vizepräsident
Technische Leitung
Öffentlichkeitsarbeit
Beisitzer
Beisitzer

Teile des Güterwagens K 32 (Baujahr 1905)

Nach der Ausrangierung 1969 kam der Wagen ins Klöntal. Im Oktober 2012 machten sich einige Vereinsmitglieder auf die Suche des K 32. Aufgrund von Hinweisen eines Landwirts fanden sie das gesuchte Objekt tatsächlich im Klöntal. Der Wagen war in einem desolaten Zustand. Nur die plattformseitige Stirnwand konnte gerettet werden. Dieses Originalrelikt des Güterwagens ziert heute den Museumseingang in Engi Vorderdorf.

Die zwei vierachsigen Triebwagen BDe 4/4 Nrn. 5 und 6 (Baujahr 1949)

Die vierachsigen Triebwagen wurden bei der SeTB 1949 als CFe 4/4 in Betrieb genommen. Nach der Betriebseinstellung erwarb die Aigle–Olon–Monthey–Champéry-Bahn diese Triebwagen und verkaufte sie im Jahr 1986 weiter an Stern & Hafferl in Oberösterreich. Am 10. September 2016 wurden die Vierachser bei der Attergaubahn ausgemustert und sie kamen in den Besitz des Vereins Sernftalbahn. Im Rahmen der «Rückholaktion Triebwagen» kamen die Fahrzeuge zurück ins Chlytal. In Elm, am zukünftigen Standort des SeTB-Museums, sind die beiden Fahrzeuge abgestellt.

Der Triebwagen Nr. 4, der Personenwagen BC 13 und der Güterwagen K 31 kamen nach dem Ende der Sernftalbahn nach Chaulin zur Museumsbahn Blonay–Chamby hoch über dem Genfersee.

Der Triebwagen BCFe 2/2 Nr. 4 (Baujahr 1928)

Der zweiachsige Triebwagen leistete im Museumsfahrbetrieb auf der Strecke Blonay–Chamby weiterhin seine Dienste. 1972 wurde er remisiert und wartet auf die schon mehrmals angekündigte Revision und Restauration.

Lesetipp

Zum Thema Sernftalbahn erschienen verschiedene Publikationen, die meisten davon sind leider vergriffen. Im Museumskiosk sind die beiden folgenden Bücher erhältlich:

- «Sernftalbahn, Schwanden–Elm», Prellbock-Verlag, Leissigen, 2005
- «100 Jahre Verkehrsbetriebe im Sernftal», Fridolin Druck und Medien, Schwanden, 2005

Der Personenwagen BC 13 (Baujahr 1905)

Dieser Personenwagen mit Oberlichtdach kam nach der Betriebseinstellung auch ohne Umwege in die Westschweiz und stand bis 1972 regelmässig bei Museumszügen im Einsatz. Auch er wartet auf die Wiederinbetriebnahme.

Der Güterwagen K 31 (Baujahr 1905)

Auch dieser Wagen fand nach der Betriebseinstellung den Weg zur Museumsbahn hoch über dem Genfersee. 1986 erhielt er einen neuen Anstrich. Der Wagen kann zusammen mit den anderen SeTB-Vertretern auf dem Depotareal in Chaulin besichtigt werden.

Der Personenwagen B 15 (Baujahr 1920)

Dieser Personenwagen kam 1957 von den Elektrischen Strassenbahnen im Kanton Zug zur Bahn im Chlytal. Über verschiedene Umwege gelangte der B 15 im Jahr 1981 schlussendlich zur Jagsttalbahn in Deutschland. Dort wurde er revidiert, auf 750mm umgespurt und kam 1984 bei der Nebenbahn wieder in Einsatz. Seit 1988 ruht der Betrieb bei der Jagsttalbahn, der Wagen wurde remisiert.



Infostand an der Landsgemeinde in Glarus



Vereinsausflug zur Forchbahn 2014



Montage des Stromabnehmers auf TW 6



Geselligkeit im Güterwagen



Aufbau von Signalen für die Gartenbahn



Gartenbahn mit SeTB-Originalkomposition



Unterwegs mit der Gartenbahn



Vereinsmitglied werden

<input type="radio"/>	Einzelmitgliedschaft	CHF	50.– / Jahr
<input type="radio"/>	Familienmitgliedschaft	CHF	70.– / Jahr
<input type="radio"/>	Jugendmitgliedschaft (bis 18 Jahre)	CHF	15.– / Jahr
<input type="radio"/>	Gönnermitgliedschaft	CH	100.– / Jahr
<input type="radio"/>	Mitgliedschaft auf Lebenszeit	CHF	1000.–
<input type="radio"/>	Kollektivmitgliedschaft	CHF	200.– / Jahr

Die Vereinsstatuten können von der Webseite heruntergeladen werden

Mitarbeit im Verein/ Ausstellungsobjekte

- Ich möchte im Verein aktiv mitarbeiten
- Ich kann dem Verein Ausstellungsobjekte fürs Museum zur Verfügung stellen oder schenken

Name

Vorname

Geburtsdatum

Strasse

PLZ/Ort

E-Mail

Telefon

Datum

Unterschrift

Wir freuen uns auf Sie...



...als Helfer bei der Fahrzeugrestauration



...als Helfer bei der Museumsaufsicht



...als Helfer bei der Gartenbahn

Wir freuen uns auf jede finanzielle Unterstützung!

Spendenkonto bei der Glarner Kantonalbank GLKB
IBAN: CH20 0077 3000 5287 0514 6
Spendenkonto bei der Glarner Regionalbank GRB
IBAN: CH22 0680 7042 0456 4180

Verein Sernftalbah, Station Engi Vorderdorf
Sernftalstrasse 17, CH-8765 Engi
info@sernftalbah.ch, www.sernftalbah.ch

Projekt «Elm 2020»



Bahnbetrieb in den 1960er Jahren in Elm

Dieter Enz – Seit Mitte 2016 befasste sich der Vereinsvorstand mit der Vision den Standort des SeTB-Museums von Engi Vorderdorf nach Elm zu verlegen. Da der Autobetrieb Sernftal AG die Betriebsanlagen in Elm nicht mehr braucht, war die AS AG bereit das gesamte Areal inklusive Gebäuden dem Verein Sernftalbah im Baurecht abzutreten. Die ehemalige Remise ist noch im Besitz der Technischen Betriebe Glarus Süd. In ersten Gesprächen signalisierte auch die tbgs dieses Gebäude früher oder später dem Verein zur Nutzung zu überlassen. Das Projekt «Elm 2020» wird von der Vereinsmitgliedern an der Hauptversammlung im März 2017 einstimmig angenommen und mit grossem Applaus danken die anwesenden Mitglieder für das zukunftsweisende Engagement des Gesamtvorstandes.

Ziel ist es auf dem Areal der ehemaligen Station Elm ein umfassendes Museum unter Einbezug der schützenswerten Gebäude, möglichst mit allen noch vorhandenen SeTB-Fahrzeugen, der Gartenbahn und der SeTB-Modellbahn aufzubauen. Zusätzlich sollen auch Teile der ehemaligen Gleisanlage im Stationsareal wieder errichtet werden. Ein Vortragsraum, eine Cafeteria und der Museumskiosk sollen die Besucher zum Verweilen im neuen SeTB-Museum animieren.

Im Juli 2017 konnte der Baurechtsvertrag für 40 Jahre mit der AS AG unterschrieben werden. Die Renovationsarbeiten in der Stationswohnung (1. und 2. Obergeschoss im ehemaligen SeTB-Bahnhofsgebäude) sind fast abgeschlossen und die grosszügige Wohnung kann demnächst zur Vermietung ausgeschrieben werden.

Mit der Verschiebung des Museums ins historische Ensemble «Station Elm» sind für den Verein Standort- und Planungssicherheit gewährleistet. Zudem rückt das Museum näher zum touristischen Zentrum im Sernftal. Behörden und Tourismus-Organisationen begrüßen das neue Grossprojekt des Vereins Sernftalbah ebenfalls und haben dem Verein

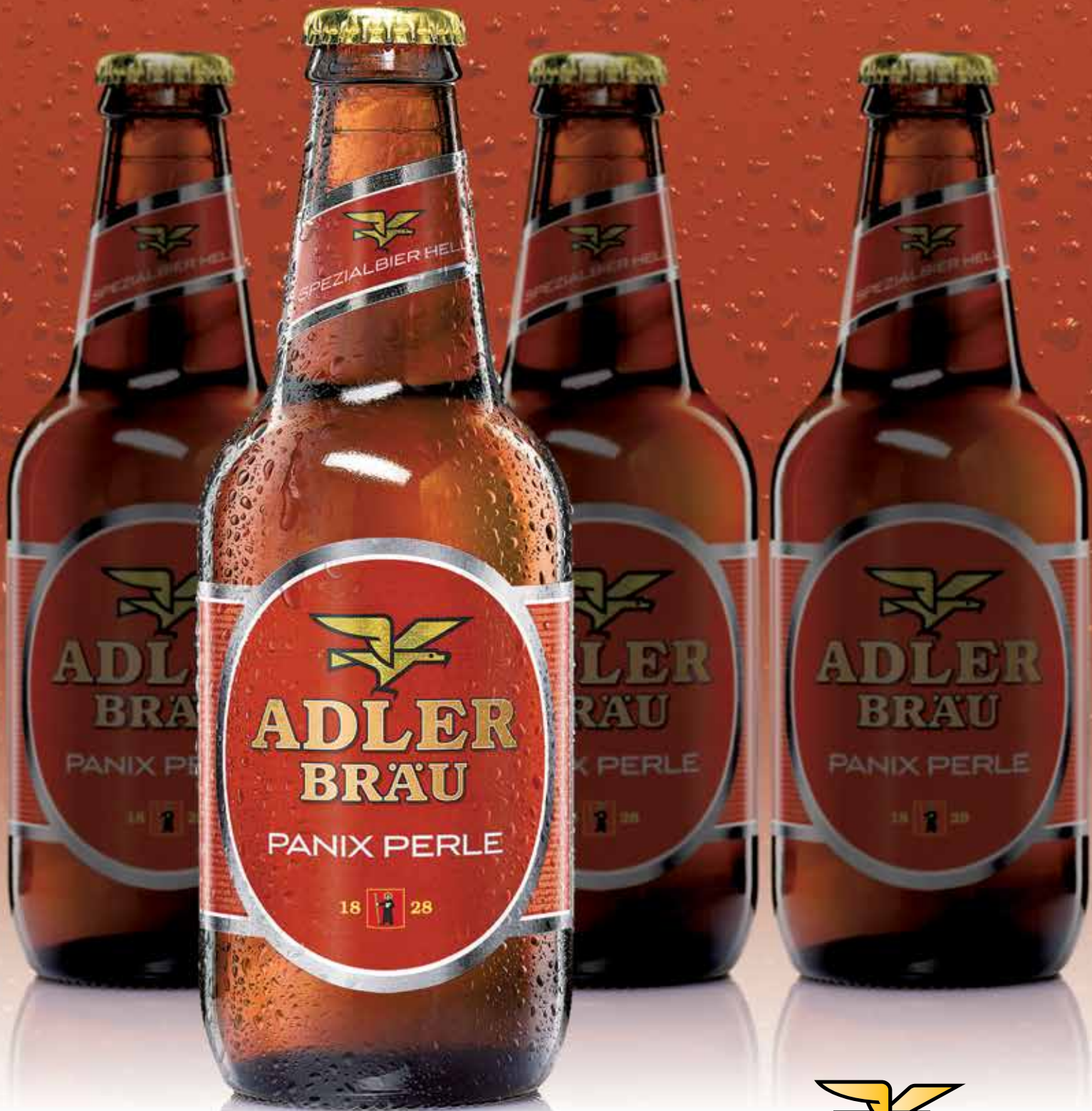
bei der Umsetzung der Pläne ihre Unterstützung zugesagt. In den nächsten Monaten werden sich der Vorstand und weitere interessierte Mitglieder mit der Ausarbeitung eines konkreten Nutzungs- und Vermarktungskonzeptes für das «neue» Sernftalbah-Museum in Elm auseinandersetzen.

Der angestrebte Ausbau des Museums in Elm übersteigt natürlich die finanziellen Möglichkeiten des Vereins – es wird selbstverständlich wieder eine Spendensammelaktion aufgelegt, damit in Etappen das Endziel eines Museums zur Verkehrsgeschichte im Sernftal realisiert werden kann.




25.07.2017: Aktuelle Situation in Elm

DIE PERLE AUS DEM GLARNERLAND



Einzigartig gehopft, unsere Perle der Natur.
Nicht nur für Kenner ein wahrer Biergenuss!

www.brauereiadler.ch


**ADLER
BRÄU**

18  28