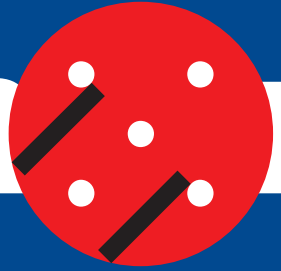


# semaphor

Klassiker der Eisenbahnen



**Glaskasten**  
Dampf im Sensetal



CHF 24.50 / € 16.- Herbst 2007



1948–1962: Für den Staumauerbau wurde viel Zement benötigt; die Bahn brachte ihn.



Die RhB schickte im Sommer 1952 einen stilreinen Fotozug auf die Berninabahn.



Gotthard-Brücken: Im Laufe der Zeit machten diese Bauwerke einen grossen Wandel durch.

semaphor



# Editorial

## Inhaltsverzeichnis



### Titelbild

Laupen, 16. Januar 1955:  
Während die Mitglieder vom Schweiz. Modell-Eisenbahn-Club (SMEC), Bern, die Sensetalbahn-Dampflokomotive Ed 2/2 22 inspizierten, nutzte der SMEC-Präsident die Gunst des Augenblicks und griff zur Kamera. Als Lohn seiner Aufmerksamkeit und Geistesgegenwart entstand das grossartige Diapositiv «Traumbild mit «Glaskasten» und Regenbogen».  
Foto Werner Reber

### Poster, Seiten 28/29

Am 8. Juli 2006 wartet die Be 6/8 III 13302 im Bahnhof Göschenen darauf, einen Extrazug talwärts zu führen. Mit dabei ist auch die Ae 4/7 10997.  
Foto Christian Zellweger

Erste für die Eisenbahn-Fotografie brauchbare Farbfilme kamen Ende der 1930er Jahre auf den Markt. Der sich anbahnende Zweite Weltkrieg verschob den Siegeszug der Farbfotografie jedoch auf später. Dann aber, als die Menschen wieder eine Perspektive hatten, und in den fünfziger Jahren der Wirtschaftsaufschwung einsetzte, wandten sich die Mutigsten der Farbfotografie zu – auch einige Eisenbahnfreunde sowie Angestellte von Bahnverwaltungen.

Die Empfindlichkeit der Diafilme war allerdings noch wenig berauschend. Schnell fahrende Züge liessen sich damit kaum abbilden, jedenfalls nicht scharf; still stehende oder nur langsam sich bewegende Fahrzeuge hingegen schon. Und wer sich für einen billigen Film entschied, hatte aufs falsche Pferd gesetzt; zumindest langfristig. Je nach Fabrikat, Entwicklungsprozess und Lagerung begannen die Dias nämlich zu verblassen; im Laufe der Zeit konnten sie sogar unbrauchbar werden.

Für die vorliegende Semaphor-Ausgabe sind wir nun auf Dias gestossen, die entweder immer noch taufrisch (Kodachrome), oder nur mässig vom Zahn der Zeit angegriffen sind. Zwar lässt sich mit modernster Technik einiges wieder herstellen, aber nicht alles. Wir setzen die digitale Bildbearbeitung von Farben deshalb nur für Korrekturen im Sinne einer möglichen Restauration respektive einer korrekten Wiedergabe ein. Lassen Sie sich überraschen. Wir (ent)führen Sie mit Semaphor in eine Zeit, in der Farbbilder noch die Ausnahme von der Regel darstellten, zum Beispiel:

- Von 1955 bis 1958 besuchten Werner Reber und Ueli Gfeller mehrmals die Sensetalbahn. Dabei bannten sie die letzte dort noch vorhandene «Glaskasten»-Dampflokomotive Ed 2/2 22 auf Kleinbild-Diafilm. 1959 taten sie das Gleiche mit der neun Jahre zuvor via Uerikon-Bauma-Bahn an ein Zementwerk gelangten Ed 2/2 23. Damit gehören die zwei Fotografen zu den wenigen Eisenbahnfreunden welche einen «Glaskasten» in Farbe festhielten (ab der gegenüberliegenden Seite).
- Früh den Wert der Farbfotografie erkannt haben aber auch die Schweizerischen Bundesbahnen. So fädelten die SBB-Fotografen bereits ab Mitte der fünfziger Jahre öfters Mal einen Diafilm in ihre 6x6 cm-Kamera ein und gingen damit auf Reisen. Beispielsweise nach Göschenen, zur damals noch selbstständigen Schöllenen-Bahn (siehe unseren Beitrag ab Seite 30), oder zu den Zementkübelzügen im Wallis und dem Genfersee entlang (ab Seite 36).

Ich wünsche viel Lese- und Betrachtungs-Vergnügen.

*Christian Zellweger*

1911 bis 1958 stand bei der Sensetalbahn die Dampflok Ed 2/2 22 «Glaskasten» in Betrieb. Jetzt sind wir auf einige Farbbilder gestossen.  
Seite 3

Bahnbrücken sind langlebig, aber nicht für die Ewigkeit gebaut. Unsere Brücken am Gotthard machen da keine Ausnahme – eine Zeitreise.  
Seite 13

Die Fahrzeuge der alten Schöllenen-Bahn waren jahrzehntelang blau-crème gestrichen. Um 1960 wurden sie in Farbe festgehalten.  
Seite 30

Damals und heute:  
Bahnhof Hornussen Seite 12

SemaForum Seite 24

Poster Seite 28 und 29

Zementkübel-Transporte mit drei Verkehrsmitteln Seite 36

Berninabahn Seite 45

Aktuelle historische Bahnen Seite 50

Was, Wann, Wo? Seite 53

Das besondere Bild Seite 54

Vorschau Seite 55

Impressum Seite 55

Zugschluss Seite 56

# Im Sensetal: «Glaskästen» und Dampftriebwagen



**Die Sensetalbahn (STB) besass ab 1921, bis zur Aufnahme des elektrischen Betriebs 1938, drei Dampflokomotiven vom Typ «Glaskästen» sowie einen Dampftriebwagen. Leider existiert von diesem speziellen Quartett kein einziges Exemplar mehr. Dafür sind wir jetzt, als Ergänzung zu den teilweise bereits bekannten Schwarz-Weiss-Fotos, sogar auf Farbbilder gestossen. Entstanden sind sie 1955 bis 1958, als die STB noch eine einzige «Glaskästen»-Lok im Bestand hatte.**

Über die Sensetalbahn zu berichten heisst Wasser in den Rhein, respektive in die Sense tragen – dermassen viel ist nämlich schon über diese Privatbahn berichtet worden (siehe Kasten «Literaturhinweise» Seite 8). Dass wir uns trotzdem dieser Bahn zuwenden, hat mit einem sensationellen Fund zu tun: Zwei Fotografen besuchten Mitte der Fünfzigerjahre die STB und gönnten sich einige der damals sündhaft teuren Farbdias. Je nach Fabrikat präsentieren sie sich «taufersch» oder ziemlich verblichen. Brauchbar sind aber auch letztere noch.

Die STB-Geschichte ist eine Story knapper Finanzen und ewigen Sparens, aber auch innovativer Ideen und beharrlichem Durchhaltevermögen. Schon die ersten Jahre – Betriebsaufnahme war der 23. Januar 1904 – liessen wenig Gutes ahnen, hinkten die Einnahmen doch den Erwartungen hinterher. Zudem erwiesen sich die STB-Dampfloks Ed 3/4 31 und 32 als ungeeignet: Sie waren zu schwer und verursachten Gleisschäden. Auch mussten sie zweimännig, also von einem Lokführer und einem Heizer, bedient werden. Bereits 1906 befasste sich der Verwaltungsrat deshalb mit der Frage, wie der Betrieb rationeller zu gestalten wäre. Trotz einer bei Alioth & Co., Basel, eingeholten Elektrifizierungs-offerte verblieb man beim Dampftrieb, studierte jedoch den Kauf von günstig zu betreibenden Triebfahrzeugen.

## **Drei «Glaskästen»-Lokomotiven**

Ins Auge gefasst wurden Dampftriebwagen nach dem Muster des 1906 von den SBB an die Uerikon-Bauma-Bahn (UeBB) verkauften Cm 1/2. Doch: Zwar hätte ein

**Hochbetrieb im Bahnhof Laupen, auf Glasplatte gebannt 1922/1923: In Gleis 1 steht der C 572", in Gleis 2 der Dampftriebwagen Cm 1/2 1 und in Gleis 3 der «Glaskästen» Ed 2/2 22 mit dem CFZ4 602. Slg. Beat Eggenschwiler**

«Glaskästen» bei Schweizer Bahnen?

Neben den drei «Glaskästen» der STB wurden ähnliche Lokomotiven auch von folgenden Schweizer Bahnen beschafft:

- Langenthal-Huttwil-Bahn: Ed 2/2 1 und 2, SLM, 1931
- Huttwil-Wolhusen-Bahn: Ec 3/3 5, SLM, 1936.

Überlebt hat die Ec 3/3 5, sie ist im Besitz der Stiftung SBB Historic und kommt bei besonderen Anlässen zum Einsatz.



# Damals und heute: Bahnhof Hornussen



**20. September 1962, bei den SBB herrscht Lokmangel: Die C 5/6 2963 bringt mit Zug 7577 fabrikneue VW von Basel nach Brugg.**

Es gibt noch Bahnhöfe, die zeigen sich seit Jahrzehnten beinahe unverändert – zum Beispiel Hornussen, an der Bözberg-Nordrampe. Von Dampflokomotiven geführte Züge stellen hingegen seit Aufnahme des elektrischen Betriebs am 18. Oktober 1926 die Ausnahme dar.

*Fotos: Harald Navé (oben) und Christian Zellweger*

**31. Mai 2007: C 5/6 2978 und A 3/5 705 schleppen den Extrazug 33045 «125 Jahre Gotthardbahn» von Basel nach Erstfeld.**



# Gotthard-Brücken



«125 Jahre Gotthard-Bahn» steht 2007 zuoberst auf der Liste schweizerischer Bahnjubiläen. Neben dem 15 Kilometer langen Scheiteltunnel prägen noch andere Bauwerke das Bild unserer weltberühmten Gebirgsstrecke: zum Beispiel die Brücken. In diesem Beitrag schweifen wir zurück in die Vergangenheit.

«Brücken gehören zu den spektakulärsten Bauten einer Eisenbahnlinie – aber auch zu den schwierigsten. Oft vergehen Jahre, bis Ingenieure und Handwerker die technischen Herausforderungen einer Konstruktion meistern.» So führt ein Fachbuch den Leser ins Thema «Brücken und Kunstbauten» ein. Und weiter: «Der Begriff Kunstbauten ist durchaus als ‚Terminus technicus‘ (gemäss Duden: ‚Fachausdruck‘) des Eisenbahnbaus zu verstehen. Er entstand zu einer Zeit, als man erkannte, dass bestimmte Bauwerke und Anlagen nur von Künstlern und/oder Architekten entworfen, berechnet und konstruiert werden dürfen, die dazu eine spezielle technische Ausbildung genossen haben. Wir würden heute von Ingenieurbauwerken sprechen. Mit diesem Begriff wird darauf hingewiesen, dass für den Entwurf und die Errichtung nicht die Einhaltung der allgemeinen Regeln der Baukunst genügt, sondern dass dafür Tragfähigkeitsnachweise notwendig sind, die auf den wissenschaftlichen Grundlagen der Statik und Festigkeitslehre beruhen.»

## Brücken sind Kunstbauten

Gebirgsbahnen weisen in der Regel mehr als genug Kunstbauten auf. Dazu zählen unter anderem Tunnels, Stützmauern, Lawenverbauungen und die Brücken. Diesbezüglich machte die 1882 in Betrieb genommene Gotthardlinie keine Ausnahme. Während die Tunnels, mit Ausnahme der Portale, optisch wenig ergiebig sind, stehen

**18. September 1924, oberhalb Amsteg: Die verstärkte Intschireuss-Brücke wird zur Probe mit vier Be 4/6-Lokomotiven und einem Dienstwagen belastet. Der leere Güterwagen befindet sich bereits auf der Vorbrücke und fällt damit nicht mehr ins Gewicht.**

**Foto SBB Historic**

## Literaturhinweise

- «Wanderweg Gotthard», Kilian Elsasser, Lukas Vogel, Christian Zellweger, 2007
- «Schweizer Eisenbahnbrücken», Peter Marti, Orlando Monsch, Massimo Laffranchi, 2001
- «Eisenbahnbrücken aus zwei Jahrhunderten», von Hans Pottgiesser, 1985
- «SBB-Nachrichtenblatt» Nr. 9/1964 und 12/1939.