

# TRAM MUSEUM ZÜRICH



Stadtkultur er - f a h r e n . . .

## Die elektrische Bahn Sissach Gelterkinden

In den ersten beiden Jahrzehnten dieses Jahrhunderts sind wie in den Jahren zuvor nur vereinzelte Bahnlinien eingestellt worden, zumeist infolge Ersatzes durch eine neuerstellte Strecke mit verbesserter Linienführung oder für höhere Verkehrsansprüche. Um einen solchen Fall handelt es sich bei der 1891 eröffneten und 1916 durch die Hauenstein-Basislinie der SBB ersetzten Eisenbahn Sissach - Gelterkinden, deren interessante (Leidens-) Geschichte uns diesmal beschäftigt.

### Vorgeschichte

Als man sich um die Mitte des vorigen Jahrhunderts anschickte, eine Anzahl Bahnlinien zur Erschliessung der hauptsächlichsten Wirtschaftsgebiete der Schweiz zu bauen, standen die Aussichten für das bedeutende Oberbaselbieter Dorf Gelterkinden nicht schlecht. Längere Zeit stand das Projekt einer Schafmattbahn von Basel nach Aarau im Vordergrund, womit Gelterkinden zu einer Schienenverbindung gekommen wäre. Doch es sollte anders kommen; das Hauensteinprojekt obsiegte, wohl um die Distanz zwischen Basel und Bern nicht allzugross werden zu lassen, zumal sich für die Verbindung nach Zürich eine Linienführung den Flussläufen entlang abzuzeichnen begann.

Zwar verkürzte sich die Fahrzeit von Gelterkinden nach Basel erheblich, nachdem die Eisenbahn im Jahre 1856 Sissach erreicht hatte, doch es blieb eine Distanz von gut drei Kilometern mit dem Fuhrwerk oder der spärlich verkehrenden Postkutsche zurückzulegen (die Gelterkindner benützten allerdings vor allem die Station Sommerau). Verständlich, dass sich Gelterkinden nach Kräften dafür verwandte, dass das Schafmatt-Projekt nicht in Vergessenheit geriet, doch unterlag dieses abermals, indem es später noch zum Bau der Bözberglinie kam. Schon vor deren Bau (Eröffnung 1875) begann Gelterkinden, sich für den Bau einer normalspurigen Zweiglinie von Sissach aus zu interessieren. Anlässlich der Verhandlungen für die Erstellung einer Wasserfallenbahn (Liestal - Langenbruck - Solothurn - Bern) konnte die basellandschaftliche Regierung mit jener Unternehmung einen Vertrag aushandeln, wonach sie sich bereit fand, sozusagen als Dreingabe auch eine Lokalbahn von Sissach nach Gelterkinden zu bauen. Die solchermaßen von Konkurrenz bedrohte Centralbahn (SCB) sorgte dafür, dass dem Wasserfallen-Unternehmen kurz nach Baubeginn der finanzielle Schnauf ausging und es in Konkurs geriet. Damit waren Gelterkindens Träume von der eigenen Eisenbahn wiederum ausgeträumt.

Erst ein Dutzend Jahre später konkretisierten sich die Hoffnungen wieder. Unter Führung eines einheimischen Kaufmannes Th. Gerster - Bussinger bildete sich ein Initiativkomitee, das die Idee einer normalspurigen Anschlussbahn neu aufnahm. Es sollten die in Sissach für den Schiebedienst ohnehin in Reserve stehenden Lokomotiven für die Führung der Züge nach Gelterkinden benützt werden, doch war die SCB damit nicht einverstanden. Das Komitee liess detaillierte Pläne ausarbeiten. Die 3125 m lange Strecke sollte in Böckten eine Haltestelle und in Gelterkinden eine grössere Station erhalten. Täglich sollten sieben Züge verkehren, wobei vor allem an eine Weiterführung der von Basel bis Sissach verkehrenden Lokalzüge gedacht war. Die Baukosten wurden auf 250'000 Franken veranschlagt. Am 27. Juni 1888 erteilte der Bund die Konzession mit der Bedingung, dass die Linie von der SCB innert zwei Jahren erstellt werde. Doch diese traute der Sache nicht, stellte umfangreiche Berechnungen an und kam zum Schluss, dass ein solcher Bahnbau schwere Verluste bringen würde. Dem Komitee blieb nichts anders übrig, als sich für eine Verlängerung der Konzession einzusetzen und neue Mittel und Wege zur Verwirklichung des langersehnten Bahnanschlusses zu suchen.

Erst anfangs 1890 fand sich die richtige Lösung, indem sich die Initianten mit der Berner Baufirma "Pümpin & Herzog, Gesellschaft für Spezialbahnen", in Verbindung setzten. Diese unter der Leitung des Sisscher Bürgers Emil Pümpin stehende Unternehmung hatte zuvor die Birsigthalbahn gebaut und erstellte nun die Pläne für eine gleichartige Meterspurbahn nach Gelterkinden. Verhandlungen mit der Kantonsregierung führten zu deren Zusage, die Linie

teilweise in die Landstrasse verlegen zu dürfen. Am 4. Juli 1890 erteilte der Bund eine neue Konzession und noch im gleichen Monat begannen die Bauarbeiten. Es hatte sich eine Bahngesellschaft mit einem Aktienkapital von Fr. 350'000 gebildet. Die Centralbahn wollte die Fäden nunmehr doch nicht ganz aus der Hand geben und übernahm 233 der 700 Aktien.

### **Bau und Eröffnung**

Für die Jugend von Böckten und Gelterkinden gab es in den folgenden Monaten manchen Grund zum Staunen. Nicht nur wurden niedliche Schienen zu einem grossen Teil in die Landstrasse verlegt und Stationsgebäude erstellt, sondern es wurden auch Kanäle von der Ergolz und vom Homburgerbach zum zukünftigen Bahndepot gegraben, dort in einem besonderen Gebäude bisher nie gesehene Maschinen montiert und längs der in Ausführung begriffenen Bahn Holzstangen aufgestellt. Bald auch begannen auswärtige Monteure mit dem Ziehen von Kupferdrähten. Die neue Bahn sollte nämlich mit elektrischer Kraft betrieben werden. Noch hatte kaum jemand von einer solchen Bahn gehört oder gar eine gesehen, denn nur rund ein Jahrzehnt früher war in Berlin eine kleine Ausstellungsbahn mit der geheimnisvollen Kraft angetrieben worden und seit 1888 verkehrten am Genfersee urtümliche Gefährte in den Strassen von Vevey und Montreux. Der Vorschlag für die Einführung des elektrischen Betriebes dürfte von der Baufirma ausgegangen sein, die zur selben Zeit eine ähnliche Bahn von der Grütschalp nach Mürren ausführte. Die Maschinenfabrik Oerlikon lieferte für beide Bahnen die elektrische Ausrüstung, die wesentlich zukunftsgerechter ausfiel als jene am Genfersee, da man sich an die neuesten Konstruktionen führender deutscher Firmen hielt. Anfangs Mai 1891 begannen die Probefahrten mit dem neuartigen Traktionsmittel, die zur allseitigen Zufriedenheit ausfielen. Am 14. Mai bewilligte der Bundesrat die Betriebsaufnahme auf den 17. Mai 1891. Tags zuvor fand die feierliche Eröffnung statt. Das viele Volk, das aus der weiteren Umgebung herbeigeströmt war, hatte allerhand zu staunen. Besonders die elektrische Lokomotive mit ihrer ungewohnten Form fand ungeteiltes Interesse. Anstelle einer Pfeife trug das «Rutscherli» auf dem Dach eine Signalglocke, deren Gebimmel weithin vernehmbar war. Bestaunt wurden auch die vielen Fenster an der Lokomotive, die dem Führer eine gute Übersicht ermöglichten.

### **Betrieb und Verkehr**

Bei Abschluss des Bauvertrages hatte sich die Firma Pümpin & Herzog auch gleich für die Übernahme der Betriebsführung während zwei Jahren anboten. Die Bahnverwaltung beeilte sich, dieses Anerbieten trotz warnenden Unkenrufen anzunehmen. Vor allem das Eisenbahndepartement sah die Gefahr einer Ausbeutung der Unternehmen durch solche Pachtverträge voraus. Vorerst war die Bahngesellschaft indessen mit der getroffenen Lösung glücklich, da die Betriebsausgaben, welche die Unternehmerin zu tragen hatte, wesentlich über der Vergütung lagen, die von der SG zu entrichten war. Eine unliebsame Überraschung machte sich schon kurz nach der Betriebsaufnahme bemerkbar. Hatte man vor der Eröffnung noch hoffnungsvoll in Aussicht genommen, mit der überschüssigen elektrischen Kraft eine lukrative Stromversorgung in den von der Bahn durchfahrenen Dörfern aufzuziehen, zeigte sich nun, dass die Wasserführung der beiden Gewässer in Trockenperioden keineswegs ausreichte, um auch nur einen einigermaßen geregelten Bahnbetrieb aufrechtzuerhalten. Wohl oder übel musste die Baufirma, der diese Fehlkalkulation anzulasten war, in die Lücke springen, indem sie für die «stromlosen» Zeiten für einen Ersatzbetrieb mittels Dampflokomotiven sorgte. Dabei kam es auch vor, dass die leistungsschwache Dampflokomotive ebenfalls nicht vorankam, weshalb an einzelnen Tagen ein Ersatzbetrieb mit Pferdegespannen die Verkehrsbedürfnisse notdürftig befriedigen musste. Diese Umstände, verbunden mit der Anschaffung von stärkeren Dampflokomotiven, drückten auf das finanzielle Ergebnis der Bahn, zumal die Einnahmen vor allem auch im Güterverkehr erheblich hinter den Erwartungen zurückblieben. Noch waren die Fuhrhalter mit ihren Pferdegespannen ungeschlagene Könige, denen das Schmalspurbähnchen mit den beiden primitiven Güterwagen und der unvollkommenen Umladeanlage in Sissach nicht beikommen konnte. Im Personenverkehr wirkten sich negative Zeitungsberichte über die Unzuverlässigkeit des elektrischen Betriebes ungünstig aus, fielen doch verschiedentlich einzelne Züge teilweise oder ganz aus. Auch kam es vor, dass mangels elektrischer Kraft das Züglein unterwegs stecken blieb. Angeblich sollen Passagiere, Passanten und die Schuljugend beim Wiederingangsetzen behilflich gewesen sein. In der Folge zeigte sich, dass im Durchschnitt an 180 Tagen im Jahr mit Dampf gefahren werden musste. Im regenreichen Jahr 1910 konnte die elektrische Traktion während 278 Tagen durchgeführt werden, doch schon das folgende Jahr brachte ein Minimum von lediglich 101 Tagen, an denen die rationellere elektrische Lok

verkehren konnte.

Im Spätsommer 1915 nahm die elektrische Traktion ein vorzeitiges Ende, weil angesichts der ungenügenden Wasserführung und der bevorstehenden Betriebseinstellung dem Entschluss, die gesuchten elektrischen Materialien (vor allem Kupfer) zu gutem Preise zu verkaufen, der Vorzug gegeben wurde. Während der letzten Wochen teilten sich die beiden Dampflokomotiven in die Zuförderung der SG.

Die Zugskompositionen bestanden in der Regel aus einer Lokomotive gleich welcher Traktion und je einem BC- und einem CFZ-Personenwagen. Die Güterwagen verkehrten nur spärlich, zusätzliche Personenwagen waren auch nur an Festtagen nötig, so etwa, als 1897 das Kantonschützenfest beider Basel in Gelterkinden durchgeführt wurde. Erst kurz vor der Betriebseinstellung kam man auf die Idee, die wenig gefragte 2. Klasse aufzugeben, damit nicht ständig - selbst für die spärlich frequentierten Züge - zwei Wagen mitgeführt werden mussten.

Mehr als eine Zugskomposition verkehrte vermutlich kaum je, da die Lok auf der bescheidenen Höchststeigung von 15 ‰ durchaus in der Lage waren, alle vier Personenwagen zusammen mitzuführen. Ausserdem war keine eigentliche Ausweiche vorhanden.

Alle Züge waren von zumindest einem Lokführer und Kondukteur begleitet, bei Dampftraktion kam noch ein Heizer dazu. Wie bei ähnlichen Bahnen war nur je ein Festangestellter pro Personalkategorie vorhanden, die Ablösungen während der noch wenigen Urlaubs- und Rasttage besorgte Werkstätte- und Baudienstpersonal.

Der Fahrplan umfasste in den ersten Jahren vorerst acht, dann zwölf Zugspaare, wobei entsprechend dem Verkehrsaufkommen in den Sommermonaten wie auch an Sonntagen mehr Züge verkehrten als in der übrigen Zeit. Nach einer Änderung in der Betriebsführung wurden ab 1914 täglich 15 Zugspaare ausgeführt, jedoch trat infolge des Kriegsfahrplanes bald wieder eine Reduktion ein. Extrazüge wurden hin und wieder geführt; Güterzüge waren dagegen kaum nötig. Unrationell war die Lage des Depots bei Bahnkilometer 1 zwischen Sissach und Böckten, was Leerfahrten für die Unterhaltsarbeiten und die Remisierung der Fahrzeuge bedingte. Die Lage war indessen gegeben durch das Kraftwerklein, dessen Betreuung durch das im Depot arbeitende Personal nebenher erfolgen konnte.

Die Zahl der Angestellten betrug während des grössten Teils des Bestehens elf Mann. Die neue Betriebsleitung kündigte im Jahre 1913 drei missliebigen Angestellten, ein weiterer trat auf eigenen Wunsch aus. Auf die Länge hätte wohl ein derart reduzierter Bestand kaum ausgereicht, doch war damals noch der 11-Stunden-Tag die Regel; Ferien und Freitage waren dünn gesät.

Das Personal war von der Eröffnung an Mitglied der betriebseigenen Unterstützungskasse, die 1907 in die Kranken- und Unterstützungskasse der SG umgewandelt wurde.

Das Unternehmen stand unter der Leitung eines neunköpfigen Verwaltungsrates, aus dessen Mitte eine dreiköpfige Direktion die laufenden Geschäfte zu betreuen hatte. Zudem war ein Betriebsleiter bestimmt. Als erster Leiter fungierte 1891 - 1893 ein junger Berner Oberländer, der anschliessend wieder nach Interlaken zurückkehrte.

Im Jahre 1910 trat der Verwaltungsratspräsident, ein Basler Finanzmann, unter etwas mysteriösen Umständen aus. Von einem Guthaben von 18'310 Fr. blieb der Bahn nach dem Konkurs noch ein Rest von Fr. 397, das übrige Geld musste mangels Aktiven abgeschrieben werden.

Kaum war diese Affäre durchgestanden, krachte es erneut im Gebälk. Gegenüber dem langjährigen Betriebsleiter wurden schwere Vorwürfe erhoben. So soll er zu teure und unnötige Anschaffungen gemacht und zuviel Personal eingestellt haben. Er entschloss sich daraufhin, auf Ende Oktober 1913 zurückzutreten. Ein als Nachfolger berufener Ingenieur zog es angesichts des frostigen Klimas und der baldigen Betriebseinstellung vor, die Wahl abzulehnen. In der Folge übernahmen zwei Verwaltungsräte die Leitung im Nebenamt.

Mit einer Ausnahme blieb die SG von Betriebsunfällen weitgehend verschont. Am Neujahrstag 1912 glitt Kondukteur Béhé beim Übersteigen von einem zum anderen Personenwagen aus, fiel unter den Zug und erlitt schwere Verletzungen, denen er am 12. Januar erlag.

## **Finanzielles und Kommerzielles**

Schon der Bau der SG stand unter einem schlechten Stern, wurde doch der Kostenvoranschlag trotz sparsamer Bauweise wesentlich überschritten. Noch ungünstiger entwickelte sich die

laufende Betriebsrechnung, hatte man doch beim Güterverkehr zu grosse Hoffnungen gehegt und vor allem nicht mit der umständlichen Zugförderung mit abwechslungsweisem Dampf- und Elektrobetrieb gerechnet. Ausser im ersten Betriebsjahr war deshalb an die Ausrichtung einer Dividende nicht zu denken, zeitweise konnten nicht einmal die gesetzlich vorgeschriebenen Einlagen in den Erneuerungs- und in den Reservefonds vollständig getätigt werden, letzterer musste im Gegenteil zeitweise zum Ausgleich der Gewinn- und Verlustrechnung herangezogen werden. Der grösste je erzielte Betriebsüberschuss wurde 1914 erreicht, was den Vorwurf der unwirtschaftlichen Geschäftsführung des vorherigen Betriebsleiters erhärtete. Im Jahre 1913 waren erstmals über 200'000 Reisende befördert worden, mehr als doppelt soviel als im ersten vollen Betriebsjahr. Während derselben Zeitspanne war der Gepäckverkehr von 127 auf 528 Tonnen angestiegen, wogegen die Gütertonnage stets bei rund 1'000 t lag.

Die erfreulichen Transportmengen der letzten Betriebsjahre waren indessen ausschliesslich auf die im Februar 1912 begonnenen Bauarbeiten an der neuen Hauenstein-Basislinie zurückzuführen. Das Unternehmen hätte bei dem bescheidenen Verkehrsaufkommen nur weiterbestehen können mit einer wirtschaftlicheren Betriebsart, etwa mit einmännig geführten Triebwagen unter Ersatz des Kraftwerkbetriebes durch eine Umformanlage. Doch solche Fragen mussten nicht mehr geprüft werden, denn die Liquidation in der Zeit höchster Materialpreise brachte der SG eine schickliche Beerdigung auch in finanzieller Hinsicht. Dank dem Umstand, dass die SBB auf einen Erlös für ihre 233 von der Centralbahn übernommenen SG-Aktien verzichtete, blieb schliesslich pro Aktie (Nennwert Fr. 500, Kurswert sozusagen null) ein Liquidationserlös von Fr. 277. -.

Die Fahrpreise der SG waren eher bescheiden. Es gab verschiedene Taxwerte zwischen 15 Rappen (halbe Strecke Sissach oder Gelterkinden - Böckten 3. KI.) bis zu 60 Rappen (ganze Strecke retour 2. Wagenklasse). Neben gewöhnlichen Billetten wurden auch Kilometerhefte, Schülerabonnemente und Kollektivbillette ausgegeben. Während des fast 25-jährigen Bestehens wurden die Taxen ein einziges Mal geringfügig geändert, dies im Jahr 1904. Von der Eröffnung an wurde auch der direkte Verkehr nach der Centralbahn bzw. nach den SBB-Stationen gepflegt.

## **Die baulichen Anlagen**

Der Unterbau der SGB war nicht sehr aufwendig. Von der gesamten Strecke mit einer Betriebslänge von 3148 m verliefen 2543 m in öffentlichen Strassen und nur 542 m auf Dämmen sowie 140 m in Einschnitten von bescheidenem Ausmass. Von den fünf Brücken wies die grösste eine lichte Weite von 12 Metern auf. Daneben gab es noch sechs kleinere Durchlässe. Den Luxus eines Tunnels leistete sich die kleine Bahn nicht, dagegen gab es 37 Niveauekreuzungen mit Wegen und Strassen. Der Oberbau bestand aus einem bescheidenen Schotterbett, worauf eiserne Schwellen verlegt waren. Auf den Eigentrasse-Strecken wie auch in den Strassen ausserorts kamen Vignoleschienen mit lediglich 16 kg Metergewicht zur Verwendung, wie sie sonst nur noch bei der benachbarten Waldenburgerbahn und bei der Frauenfeld - Wil - Bahn vorhanden waren. Auch das Gewicht der innerorts und auf Kreuzungen verlegten Haarmann-Rillenschienen war mit 33 kg/m an der unteren Grenze.

Die ganze Anlage mit dem Umladegleis in Sissach, dem Depot und der Station Gelterkinden umfasste insgesamt 3819 m Gleise bei einer Betriebslänge von 3148 m. Anfänglich waren zehn Weichen (davon sieben mit Weichensignalen), später noch deren neun vorhanden. In Sissach gab es vor dem SCB-Bahnhof ein Umfahrgleis und etwas ausserhalb die "Güterstation" mit einem Umladegleis, in Gelterkinden ein Umfahr- und ein Abstellgleis. Das Depot umfasste zwei Remisengleise. Erstaunlich für eine schweizerische Schmalspurbahn waren die Steigungsverhältnisse. Zwar verliefen nur gerade 192 m (6,1 %) horizontal, der grösste Teil der Strecke verlief aber in Steigungen von nur 1 – 5 ‰, die Höchstneigung betrug ganze 15 ‰! Gegensteigungen gab es keine. Ähnlich günstig waren die Streckenverhältnisse in Bezug auf die Kurven. Zwar betrug der kleinste Radius lediglich 50 m, jedoch waren nur auf 714 m Länge Kurvenradien unter 200 m anzutreffen, der Rest verlief geradeaus oder in grösseren Kurven, die für die bescheidene Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h nicht von Bedeutung waren.

Anfänglich gehörte auch ein Stück Normalspurgleis zur SG, indem sie mangels Interesse seitens der Hauptbahn in Sissach auf eigene Kosten ein Umladegleis erstellte. 1903 kam es zu einer Änderung, wobei die SBB die Kosten des Umbaus der Umladeanlage grösstenteils übernahmen. Es war dies die einzige bedeutende Änderung an der Bahnanlage der SG zeit ihres Bestehens. Daneben wurden natürlich die normalen Unterhaltsarbeiten ausgeführt. So begann

man schon nach nur fünf Jahren 1896 mit dem Auswechseln schadhafter Schwellen.

Die Hochbauten waren ebenfalls denkbar einfach gehalten. Da gab es einmal das Depotgebäude bei Bahn-km 1 mit dem Kraftwerk und der «Werkführerwohnung». In Böckten war ein einfaches Haltestellengebäude vorhanden, in Gelterkinden ein etwas grösseres Stationsgebäude mit Güterschuppen. Natürlich mussten bald nach Betriebseröffnung auch noch die nötigen Anlagen für den Dampfbetrieb erstellt werden. Offenbar gingen auch diese Kosten wie jene für weitere, vom Eisenbahndepartement verlangte Nacharbeiten zu Lasten der Baufirma Pümpin & Herzog. Eine grössere Änderung am Stationsgebäude Gelterkinden ergab sich lediglich 1912, als das Stationsbüro verlegt wurde.

### **Stromversorgung und Fahrleitungsanlagen**

Zusammen mit dem Depot wurde die «Kraftzentrale» für die Erzeugung des für den Bahnbetrieb nötigen Stromes erstellt. In langen Kanälen wurde das Wasser der Ergolz und des Hornburgerbaches (so welches floss...) zum Maschinenhaus geführt, wo unter Ausnützung einer Gefällsstufe von 6,75 m eine 40-PS-Jonvalturbine angetrieben wurde, worauf das Wasser durch einen Ablaufkanal wieder dem Hornburgerbach zugeleitet wurde. Die Turbine trieb einen MFO-Gleichstromgenerator mit 35 kW Leistung an, der bei Vollbetrieb einen Strom von 50 Ampere bei 700 V Spannung zu liefern vermochte.

Wie bereits erwähnt, fehlte zu den für den Betrieb nötigen 600 Sekundenlitern häufig etliches, sodass die Leistung nicht erreicht wurde. Von der Zentrale wurde der Strom direkt an die Fahrleitung abgegeben. Diese war im Gegensatz etwa zur Strassenbahn Vevey - Montreux von durchaus moderner Bauart. Ein hartgezogener Kupferdraht mit einem Durchmesser von 6 mm war rund 5,5 m über Schienenoberkante mittels Isolatoren an Gasrohrauslegern aufgehängt. Diese waren an Holzmasten angebracht, welche auch die Speiseleitung trugen. Zwischen der Speiseleitung und dem Fahrdrath bestanden alle hundert Meter Verbindungen. Für die Stromrückleitung waren die Vignoleschienen durch Kupferblechstreifen, die Haarmann-Rillenschienen durch Kupferdrähte untereinander leitend verbunden. Die beiden Schienenstränge waren zudem alle 24 m miteinander durch eine Kupferdrahtleitung verbunden. Die Stromabnahme erfolgte durch einen Trolley auf dem Lokomotivdach.

Die Ausführung der ganzen elektrischen Anlage durch MFO wurde als mustergültig bezeichnet, wenn auch noch einige Änderungen und Verbesserungen vorgenommen werden mussten. Auch die von der Maschinenfabrik Basel erstellte Turbinenanlage scheint sich bewährt zu haben. Sorgen bereiteten dem Unternehmen in der Folge die verschiedenen Kanäle, vor allem auch die aus Holz bestehenden Teile derselben, die verschiedentlich instandgestellt oder ersetzt werden mussten. Es war eine Bahndiensttelefonanlage mit vier Anschlüssen vorhanden, womit neben betrieblichen Anordnungen vor allem auch Mitteilungen übermittelt werden konnten, die den elektrischen Bahnbetrieb betrafen, galt es doch, mit dem vielmals bescheidenen Wasservorrat haushälterisch umzugehen.

### **Die Lokomotiven**

Für die Durchführung des Bahnbetriebes wurde vorerst nur die elektrische Lokomotive Ge 2/2 Nr. 1 beschafft, eine richtige Reserve war zunächst nicht vorhanden. Ob die Absicht bestand auf den Zeitpunkt der ersten Revision hin eine zweite gleiche Maschine als Reserve zu beschaffen, lässt sich nicht mehr ausmachen. Äusserlich entsprach sie weitgehend den drei Lokomotiven der gleichzeitig eröffneten Bahn Grütschalp - Mürren, die aber eine höhere Leistung aufwiesen. Im Gegensatz zu diesen scheint die SG-Lok von Anfang an einmännig bedient worden zu sein. Das äusserlich eher einem Tramwagen gleichende Gefährt wies mit einem Radstand von 2 m und einer Länge von 4,6 m einen erstaunlich geringen Überhang auf. Auf dem von zwei Achsen, getragenen Untergestell war der allseits von Fenstern umgebene Lokkasten aufgebaut. Die beiden Triebmotoren mit je 15 PS Leistung waren senkrecht über den Achsen nach Tatzenlagerbauart aufmontiert, ragten also teilweise in das Lokomotivinnere, wo sich neben einem Fahrkontroller die weiteren Schaltapparate befanden. Verwunderlich ist, dass trotz der Strassenmitbenützung keine durchgehende Bremse vorhanden war; dies ist mit dem kleinen Zugsgewicht und den geringen Gefällen zu erklären, Es war nur eine Handbremse vorhanden. Zum Abbremsen mit Motorkraft musste notfalls der Wendeschalter in Rückwärtsstellung gebracht werden. Kurz nach der Inbetriebnahme musste die elektrische Lok 1 im September 1891 umgebaut werden, um die Störungsanfälligkeit zu reduzieren. Grössere Änderungen scheinen darnach nicht mehr vorgenommen worden zu sein. 1907 mussten die beiden

Triebmotoren neu gewickelt werden, während 1912 einige nicht näher bezeichnete Reparaturen vorzunehmen waren.

Da der elektrische Betrieb nicht zu genügen vermochte, musste unerwartet zum Dampfbetrieb zurückgekehrt werden. Die Bauunternehmung stellte hierfür vorerst die vom Bahnbau her noch vorhandene Dampftramwaylok G 1/3 Nr. 2 zu Verfügung. Diese 1883 von der SLM Winterthur für die Mülhauser Strassenbahnen gebaute Lok war dort schon 1891 ausrangiert worden, wohl auch deshalb, weil sie mit den bescheidenen Abmessungen und lediglich einer Triebachse den Anforderungen nicht gewachsen war. Selbst den Ansprüchen der SG konnte sie nicht entsprechen. Die Unternehmung lieferte deshalb eine andere Baulok als Aushilfe, über die keine näheren Angaben vorliegen. Die Bahn ihrerseits beeilte sich, eine den Anforderungen genügende Maschine zu bestellen. Die Wahl fiel auf eine Zweikupplerlok allerkleinster Ausführung, wie sie ähnlich von der Waldenburger und der Tramelan - Tavannes - Bahn beschafft worden sind. Im Gegensatz dazu stammte die SG-Maschine allerdings nicht aus Winterthur, sondern wurde - wohl wegen des günstigeren Preises von Fr. 14'020 - von der Maschinenbaugesellschaft in Heilbronn geliefert. Nach deren Eintreffen konnte die Aushilfslok im Oktober 1893 wieder zurückgegeben werden. Nachdem es sich in der Folge zeigte, dass der Dampfbetrieb vielfach häufiger war als die Tage mit elektrischem Betrieb, wurde 1898 noch eine zweite gleichartige Dampflokomotive beschafft, die G 2/2 Nr. 3, worauf Nr. 2 in der Centralbahn-Werkstätte Olten einer Revision unterzogen wurde. Die Lokomotiven standen mit dem Kamin Richtung Gelterkinden, abgedreht werden konnten sie nicht.

### **Die Personenwagen**

Die Maschinenbaugesellschaft Basel lieferte vier zweiachsige Personenwagen, die den zur selben Zeit für andere Bahnen, so die Regionalbahn Neuchâtel - Cortaillod - Boudry, gebauten Wagen weitgehend entsprachen. Wenn Gelterkinden schon keine Schafmattbahn erhielt, so musste doch eine richtige Eisenbahn her, die auch zweite Klasse führte. Die Wagen Nr. 3 und 4 waren deshalb als BC mit je einem Abteil 2. und 3. Klasse zu zwölf Sitzplätzen ausgeführt. Nr. 1 und 2 enthielten anstelle des Polsterklassenabteils ein Frachtabteil, in welchem Gepäck und Post befördert wurden. Ihre Bezeichnung lautete dementsprechend CFZ. Damit allen Anforderungen entsprochen werden konnte, musste jeder Zug je einen Wagen bei der Bauarten mitführen. Erst die Aufhebung der Polsterklasse im zweitletzten Betriebsjahr ermöglichte die Beschränkung auf einen CFZ bei schwach frequentierten Zügen.

Wegen der unterschiedlichen Traktionsarten konnten in die Wagen lediglich Holzöfen und Petroleumlampen eingebaut werden. Wie alle Fahrzeuge besaßen sie nur eine Handbremse, die sich bei allen Wagen auf der Talseite gegen Sissach befand. Als Kupplung diente wie bei zahlreichen anderen Bahnen dieser Art eine Becherkupplung, deren Stecknagel an den Kupplungen Seite Gelterkinden war. Über jedem Abteil befand sich auf dem Wagendach ein grosser Lüfter. Die CFZ sind auf allen erreichbaren Bildern der SGB auf Seite Sissach eingereiht.

Offenbar wurde an den Wagen recht wenig geändert; es wurden lediglich die nötigen Unterhalts- und Erneuerungsarbeiten ausgeführt, darunter 1901 eine Hauptrevision durch die SCB-Werkstätte Olten.

### **Die Güterwagen**

Entsprechend dem bescheidenen Warenverkehr der SG war auch der Güterwagenpark. Er bestand aus lediglich zwei offenen Wagen L Nr. 5 und 6. Auffallend an den beiden Wagen ist die niedrige Wagenbodenhöhe und das Fehlen einer Plattform. Dafür war in den Rollmaterialverzeichnissen der Vermerk «verschiebbare Achsbüchsen» angeführt. Erstaunlich gross war der Radstand von 2,50 m, der somit jenem der Personenwagen entsprach. Auch die Länge über Puffer war mit 5,75 m grösser als bei vielen anderen ähnlichen Bahnen. Nicht so ganz genau bekannt ist, in welchem Jahr der L 5 dann zum gedeckten Güterwagen umgebaut worden ist. Der Umbau erfolgte vermutlich 1902, jedoch wies die amtliche Eisenbahnstatistik (im Gegensatz zu dem im gleichen Amt erstellten Rollmaterialverzeichnis) noch bis etwa 1910 zwei offene Güterwagen aus. Der gedeckte Güterwagen dürfte vor allem als Postwagen gedient haben, wohl weil die bescheidenen Abteile in den CFZ nicht mehr für Bahn- und Posttransporte ausreichten. Seine Bezeichnung K 5 war eigentlich unrichtig, denn mangels Luftschiebern war er für Viehtransporte kaum geeignet.

### **Die Liquidation**

Mit dem ständig zunehmenden Eisenbahnverkehr (allerdings kaum auf der SG...) wurden die Betriebsverhältnisse auf der alten Hauensteinlinie mit ihren Steilrampen immer unhaltbarer. Der Schiebedienst zwischen Sissach und Olten war personal- und brennstoffaufwendig und verlängerte die Fahrzeiten. Auf der Suche nach einer Verbesserung der Verhältnisse boten sich Lösungen mit einer neuen Flachbahnlinie an, die den früheren Projekten einer Schafmatt- oder Wasserfallenbahn folgten. Schliesslich gewann aber die von den SBB-Dienststellen favorisierte Hauenstein-Basislinie die Oberhand. Damit bestand für Gelterkinden Aussicht, Station an einer internationalen Durchgangslinie zu werden. Gleichzeitig erhob sich aber die Frage, was aus dem Lokalbähnlein werden sollte. Vorerst herrschte die Meinung vor, die SG sollte weiterhin den lokalen Verkehrsbedürfnissen dienen, zu diesem Zwecke bis in das Ortszentrum Gelterkinden verlängert und für Triebwagenbetrieb umgestaltet werden. Die angestellten Berechnungen liessen aber keinen Erfolg voraussehen, weshalb die Betriebseinstellung beschlossen wurde. Mit den SBB-Organen waren zuvor verschiedene Punkte zu bereinigen. Einmal erklärten die SBB, auf einen Erlös zugunsten ihrer von der Centralbahn «geerbten» 233 SG-Aktien zu verzichten und zudem an die Liquidation einen Beitrag von 20'000 Franken zusätzlich zu leisten. Ausserdem mussten sie sich schliesslich dazu bereit erklären, statt der vorgesehenen sieben Zugpaare nach Gelterkinden deren zehn zu führen, was gegenüber dem SG-Fahrplan immer noch einen Rückschritt bedeutete. Mit aller Sorgfalt wurde an die Veräusserung der Anlagen und Einrichtungen herangegangen. Dank den hohen Kupferpreisen konnten die Fahrleitungsmaterialien und die Bestandteile von Lokomotive und Kraftwerk günstig verkauft werden, was bereits 1915 geschah. Die Bauart der elektrischen Lokomotive war derart überholt, das sich niemand mehr für deren Weiterbetrieb entschliessen konnte, weshalb sie abgebrochen wurde. Dagegen sollen die beiden Dampflokomotiven auf französischen Militärbahnen zumindest kurzfristig zu einem neuen Wirkungskreis gekommen sein.

Die vier Personenwagen gingen an die kurz zuvor eröffnete Biel - Meinisberg - Bahn, wo sie als CFZ 51 - 52 und C 53 - 54 noch einige Jahre Dienst taten als Ersatz für drei aus Zürcher Rösslitrampwagen umgebaute Anhängewagen. Hinter den beiden Dampftriebwagen der BMB mit ihrem bulligen Aussehen wirkten die Wagen allerdings recht klein.

Weniger bekannt ist, dass auch die beiden Güterwagen der SG eine neue Heimat gefunden haben, wo sie - allerdings kaum mehr zu erkennen - noch viele Jahre bestanden. Beide gingen an die Birseckbahn, die mit der Aufnahme des Eigenbetriebes (statt durch die Basler Strassenbahnen) auch eigene Dienstwagen für den Bahnunterhalt benötigte. Aus dem K 5 entstand ein Fahrleitungs-Montagewagen, vorerst mit gleicher Nummer. Der L 6 behielt vorläufig auch die angestammte Nummer und diente als Schotterwagen, zu welchem Zwecke die früher 75 cm hohen Wände durch solche von 34 cm ersetzt wurden. Später entstanden hieraus der X 102 und S 103. Die Bezeichnung des letzteren lautete später ebenfalls X (Materialwagen).

Guten Absatz fanden in der Zeit des Materialmangels die Oberbaumaterialien der SG. Auch die Gebäude konnten günstig veräussert werden. Mehrere sind noch heute auszumachen, allerdings teilweise an anderer Stelle und natürlich für andere Verwendungszwecke. So entstand aus dem Depot- und Kraftwerk eine Garage, während das Stationli von Gelterkinden an anderer Stelle als Wohngebäude aufgestellt wurde. Heute noch zu finden sind auch einzelne Brückenwiderlager und letzte Anzeichen des Kraftwerkkanals.

Das günstige Liquidationsergebnis führte dazu, dass die vorher wegen Ertragslosigkeit völlig uninteressant gewordenen SG-Aktien einen ahnsehnlichen Erlös ergaben. Von den Angestellten konnten einzelne zu den Bundesbahnen übertreten.

Hans Waldburger

Letzte Änderungen: 30.09.03



Copyright © 1997 - 2003 Verein Tram-Museum Zürich

[www.tram-museum.ch](http://www.tram-museum.ch)