



Lange der STB-Stolz, der fabriken beschaffte BDe 2/4 101 von 1938. 1986 wurde er an die Wohlen-Meisterschwanden-Bahn (WM) verkauft und ist 2021 historisch wieder aufstanden.

setalbahn lebt noch, die Sensetalbahn fährt wieder! Und von der BLS war zu erfahren: Auch neues Rollmaterial wird noch folgen.

Der Fahrzeugpark

Obwohl der Betrieb nicht sehr gross war, oder eben gerade deswegen, war der Rollmaterialbestand seit je bunt und für Eisenbahnfreunde stets interessant. Die beiden im Jahre 1903 neu beschafften Ed 3/4 31 und 32 zeigten bald einmal, dass sie für das Sensetal ungeeignet waren. Ein Ersatz wurde mit den Ed 2/2 («Glaskasten») gefunden. Krauss-Maffai lieferte 1910 die Nummer 21 und 1911 die Nummer 22, gefolgt 1917 von der Nummer 23. Dieses Mal war der Hersteller allerdings die SLM aus Winterthur. Die Lokomotive Ed 3/4 31 ging 1911 an die Regional Porrentruy-Bonfol (RPB), während die Nummer 32 1916 nach Frankreich auswanderte.

Um kostengünstige Reisezüge führen zu können, kam 1921 der Dampftriebwagen Cm 1/2 bzw. CFm 1/2 1 dazu. Das Fahrzeug war aus dem Bestand der Preussischen Militäreisenbahnen Berlin und diente bei der STB bis 1939. Anschliessend erfolgte der Verkauf ins Val de Travers an die RVT.

Auch der Personenwagenbestand war scheinbar nicht optimal. Bereits 1910/11 wurden die vier 1904 beschafften BC2 bzw. C2 an die BLS verkauft und durch zwei CFZ4 ersetzt.

Spannend wird es mit Beginn der Elektrifizierung. Die STB konnte 1938 nach fast 30 Jahren wieder einmal ein fabrikenes Fahrzeug in Betrieb nehmen, den CFe 2/4 101. Die Dampflokomotive Ed 2/2 23 konnte an die Uerikon-Bauma-Bahn (UeBB) verkauft werden. Von den SBB kam mietweise die Ce 4/4 13502 dazu, wurde aber nach einigen Wochen durch die Triebwagen der

Serien Ce 4/4 oder Ce 4/6 ersetzt. Doch im Oktober 1940 kehrte «Marianne», wie die Lokomotive auch genannt wurde, wieder in das Sensetal zurück. Die SBB verkauften nämlich diese erste Einphasen-Wechselstrom-Lokomotive Europas der STB. Zu den beiden elektrischen Triebfahrzeugen wurden noch die beiden Dampflok Ed 2/2 21 und 22 in Reserve gehalten.

Noch mehr Strom

Gegen Ende der 1950er-Jahre musste erneut die Bahnleistung mit einer Neubeschaffung eines Triebfahrzeuges verbessert werden. Ein Neukauf war ausgeschlossen. In der Folge wurde man bei der Südostbahn fündig, die einen recht modernen und leistungsfähigen Triebwagen zu günstigen Bedingungen abgeben konnte. Im Frühjahr 1958 ging der SOB Be 4/4 12 an die STB und tat hier fortan als Be 4/4 106 seinen geschätzten Dienst. Der Dampftrieb war damit auch Geschichte, die Ed 2/2 22 wanderte 1959 in den Abbruch. Auch Lokomotiven werden nicht jünger! Bei der Ce 4/4 zeigten sich Alterserscheinungen, deren Behebung immer grössere Kosten verursachte. Nach einem Trafoschaden 1964 fiel der Entscheid, das Fahrzeug nicht wieder zu reparieren. Für den Ersatz sorgte wiederum die SOB mit dem Verkauf ihres Triebwagens Be 4/4 7, der im Sensetal als Nummer 107 in Betrieb genommen wurde. Die SBB kauften zudem die «Marianne» für das Verkehrshaus zurück. Als Zugabe konnte die STB daher bei einer SBB-Bestellung zusätzlich einen Te 2/2 ordern, der im Güter-



Die Platznachfrage steigt. Zur Verstärkung der sonst üblichen Triebwagenzüge wurde 1974 der Steuerwagen Bt 201 von der BLS beschafft.



Foto: Ulrich Neumann, Sbg. Peter Hürzeler

Über Jahre die treuen Diener im Personen- und Güterverkehr waren die von der SOB übernommenen Triebwagen, hier der Be 4/4 106 bei Gammen.