

**Eisenbahn
JOURNAL**

B 30873 E
ISBN 3-89610-023-8

**special
1/98**

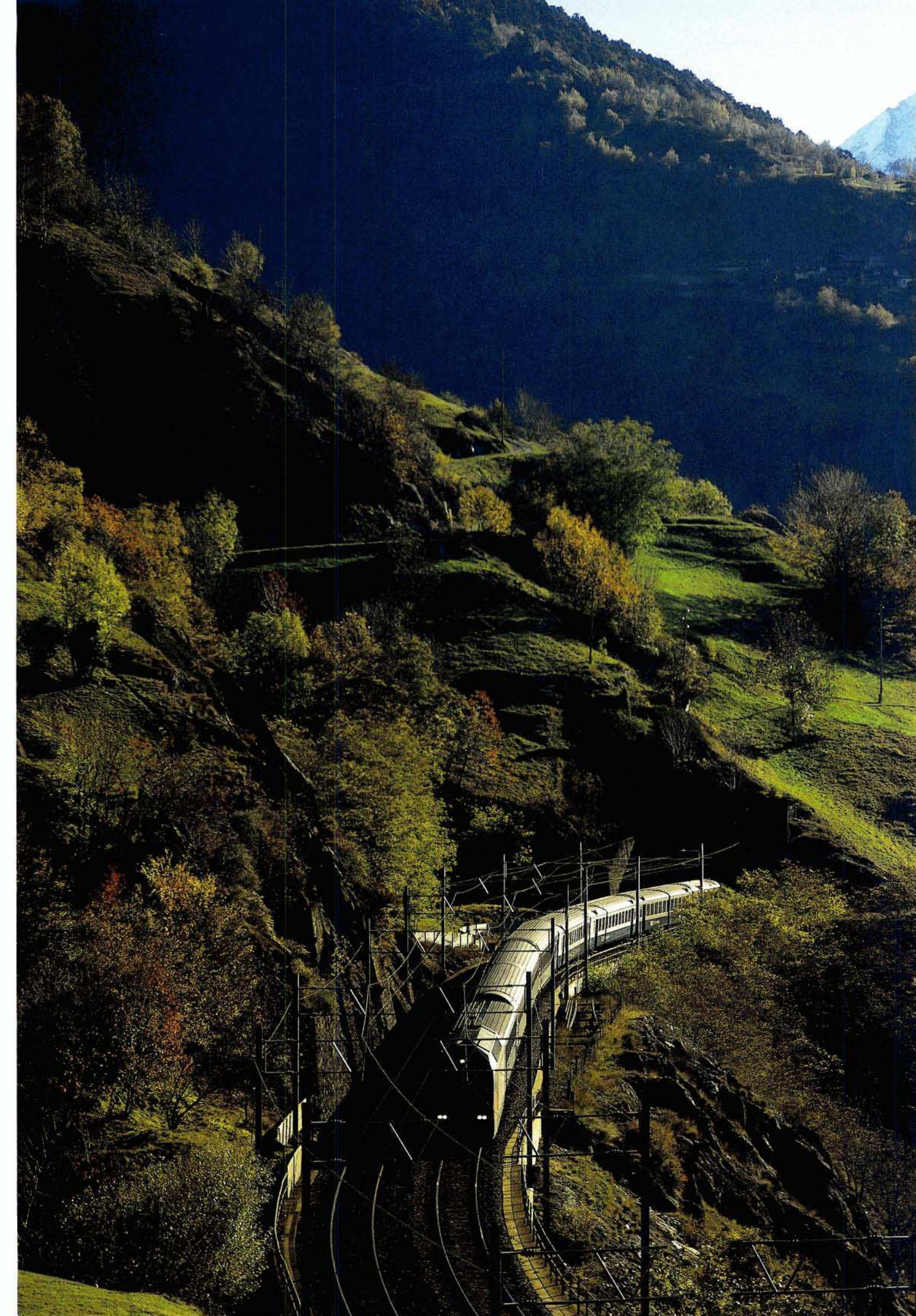
Die BLS

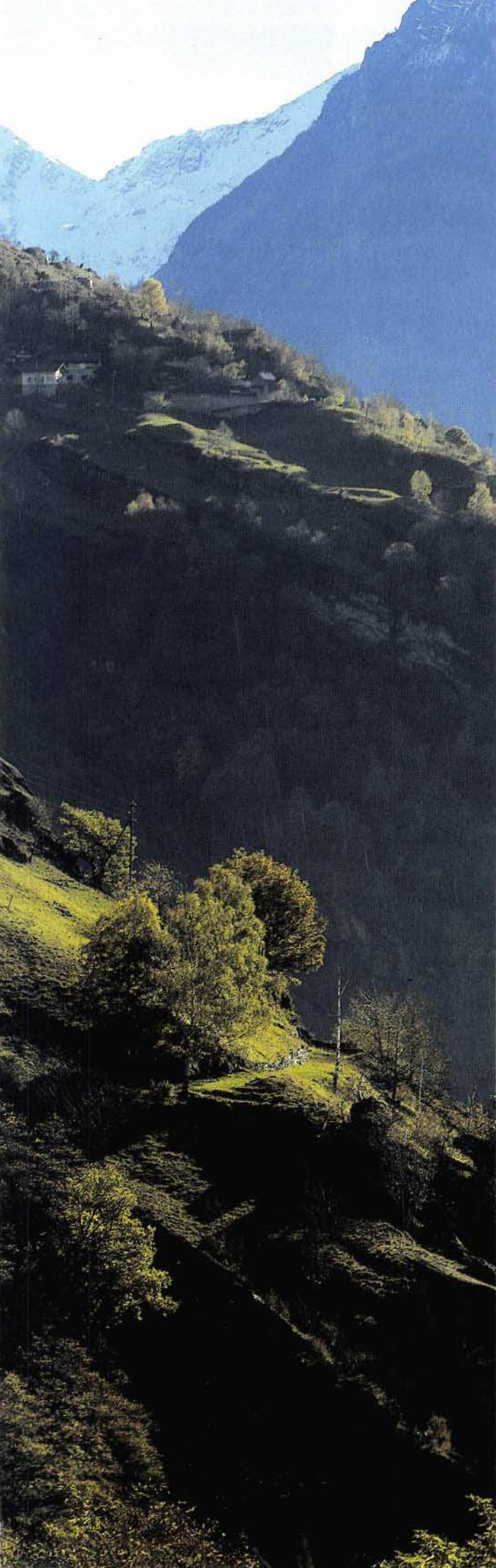
Eine moderne Alpenbahn

Beat Moser
Urs Jossi

DM 22,80
sfr 22,80
S 170,--
lfr 490,--
hfl 27,40







Inhalt

Einleitung	6
Grusswort:	
Neue Horizonte bei der BLS Lötschbergbahn AG	8
Die BLS-Vorgängerbahnen:	
• Bödelibahn (BB) • Thunerseebahn (TSB)	10
Elektrifizierung Thun – Interlaken	14
Reisebericht Bern – Thun – Interlaken	16
Schiffahrt auf dem Thuner- und Brienersee	23
Die Spiez-Frutigen-Bahn (SFB)	24
Elektrischer Versuchsbetrieb Spiez – Frutigen	25
Elektrischer Pionierbetrieb in der Schweiz	26
Elektrifizierung Frutigen – Brig	27
Bau der Nordrampe Frutigen – Kandersteg	28
Reisebericht Nordrampe: Spiez – Frutigen	32
Reisebericht Nordrampe: Frutigen – Kandersteg	36
Bau des Lötschbergtunnels	44
Lötschbergtunnel Kandersteg – Goppenstein	46
Autoverlad durch den Lötschberg	47
Bau der Südrampe Goppenstein – Brig	50
Reisebericht Südrampe:	
Goppenstein – Ausserberg – Brig	53
Die ersten Betriebsjahre	70
Die Simplonstrecke Brig – Domodossola	74
BLS-Regionalbahnen	
• Die Direkte: BLS-Hauptbahn Bern – Neuchâtel	78
• Grenchenberg-Strecke Moutier – Lengnau	80
• Bern – Belp – Thun (Gürbetalbahn)	81
• Bern – Schwarzenburg	82
• Spiez – Erlenbach – Zweisimmen (Simmental)	84
Ausbau für die Zukunft	86
BLS-Triebfahrzeuge	
• Dampflokomotiven	88
• Elektrolokomotiven	88
• Elektrotriebwagen	92
Reisevorbereitungen	94

Bild 2: Über dem kleinen Dorf Eggerberg präsentiert sich der Schneegipfel des Monte Leone (3553 m), der über dem Simplonpass die Staatsgrenze zu Italien bildet. Der IC-Zug Brig – Zürich schlängelt sich am steilen Hang des Rhonetals entlang. **Abb.: A. Ritz**

Bild 1 (Titel): Ein schwerer Transitgüterzug verlässt soeben den Lötschbergtunnel in Goppenstein. Am 18. Oktober 1997 wird seine Last von zwei SBB-Eloks mit insgesamt 14 300 kW Leistung befördert. Die Traktionsarbeit teilen sich eine rote Re 6/6 und die Re 465 014 im BLS-Anstrich. **Abb.: U. Jossi**

Bild 3 (rechte Seite): Der Abstieg beginnt, sobald die Re 4/4 mit ihrem Schnellzug nach Basel den Bahnhof Kandersteg verlassen hat. Dominierend das Gellihorn (2284 m). **Abb.: BLS**

Einleitung

Die BLS Lötschbergbahn bestand ursprünglich aus vier juristisch getrennten Gesellschaften, die unter gemeinsamer Leitung als einheitliche Betriebsgruppe geführt wurden. Federführend war dabei die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern – Lötschberg – Simplon (BLS) mit den Strecken Thun – Spiez – Interlaken Ost, Spiez – Lötschberg – Brig sowie Moutier – Grenchen Nord – Lengnau. Ausserdem gehörte die Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn (GBS) dazu, deren Trasse von Thun via Belp nach Bern und von dort nach Schwarzenburg führt. Mitverwaltet wurden auch die touristisch wichtige Simmentalbahn (SEZ) Spiez – Erlenbach – Zweisimmen und die sogenannte „Direkte Linie“ der Bern-Neuenburg-Bahn (BN).

Bei der Fusion zum 1. Januar 1997 sind die Einzelgesellschaften aufgelöst und in ein neues Gesamtunternehmen mit dem Namen „BLS Lötschbergbahn AG“ eingebracht worden. Dazu gehört auch der BLS-Schiffsbetrieb, der den öffentlichen Verkehr auf Thuner- und Brienzsee sicherstellt. Damit bildete sich die nach den SBB zweitgrösste Schweizer Bahngesellschaft, die im Juni 1997 über 245 km Streckenlänge, 826 Schienenfahrzeuge, 19 Passagierschiffe und 1725 Arbeitsplätze verfügte. Sie transportierte 1996 auf allen Trassen insgesamt 18,13 Mio Passagiere und 8,176 Mio t Güter. Die Autoverladung durch den Lötschbergtunnel benutzten damals 1,25 Mio Strassenfahrzeuge. Der Unternehmenserfolg aller Gesellschaften lag vor der Fusion bei insgesamt 2,96 Mio sFr.

Die Mehrheit der neuen BLS-Aktiengesellschaft liegt weiterhin beim Kanton Bern (64,5%), während die Bundesbehörden nur 17,2% der Anteile in ihrem Besitz haben. Sie darf sich also auch weiterhin als Privatbahn bezeichnen, auch wenn im Moment nach umfangreichen Investitionsbeiträgen der Bundesregierung erneut eine Verstaatlichung zur Diskussion steht.

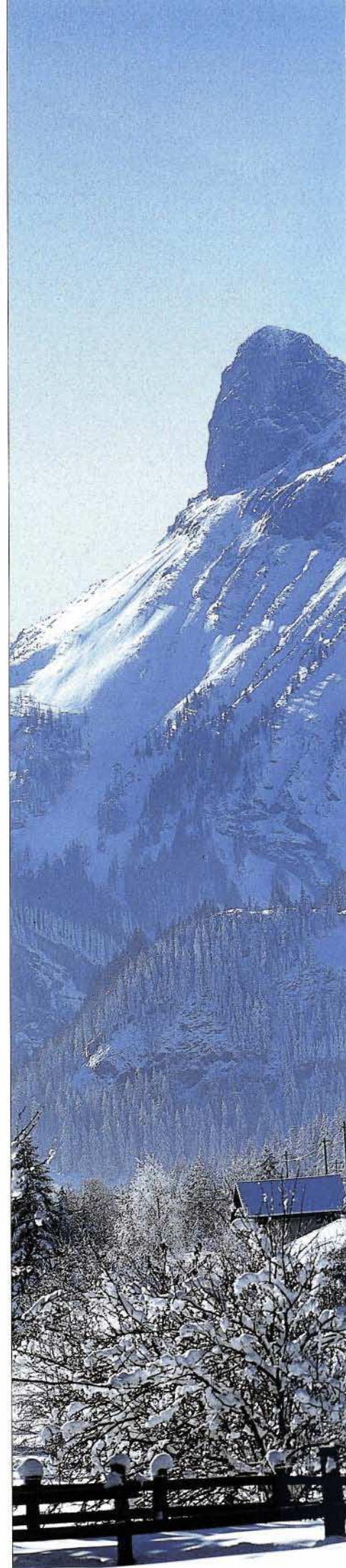
Die BLS Lötschbergbahn gilt als Begründerin des elektrischen Zugbetriebs bei den Vollbahnen. Mit ihrer Forderung nach leistungsfähigen Elloks trieb sie die Schweizer Eisenbahnindustrie zu zahlreichen technischen Innovationen an. Sie verhalf der Elektrotraktion mit Einphasen-Wechselstrom zum Durchbruch. Als aktive Förderer verdienen vor allem der Kanton Bern und der von den Behörden beauftragte Ingenieur Thormann Anerkennung. Sie verhalfen der Elektrifizierung auf allen von der BLS betriebenen Strecken zum Erfolg.

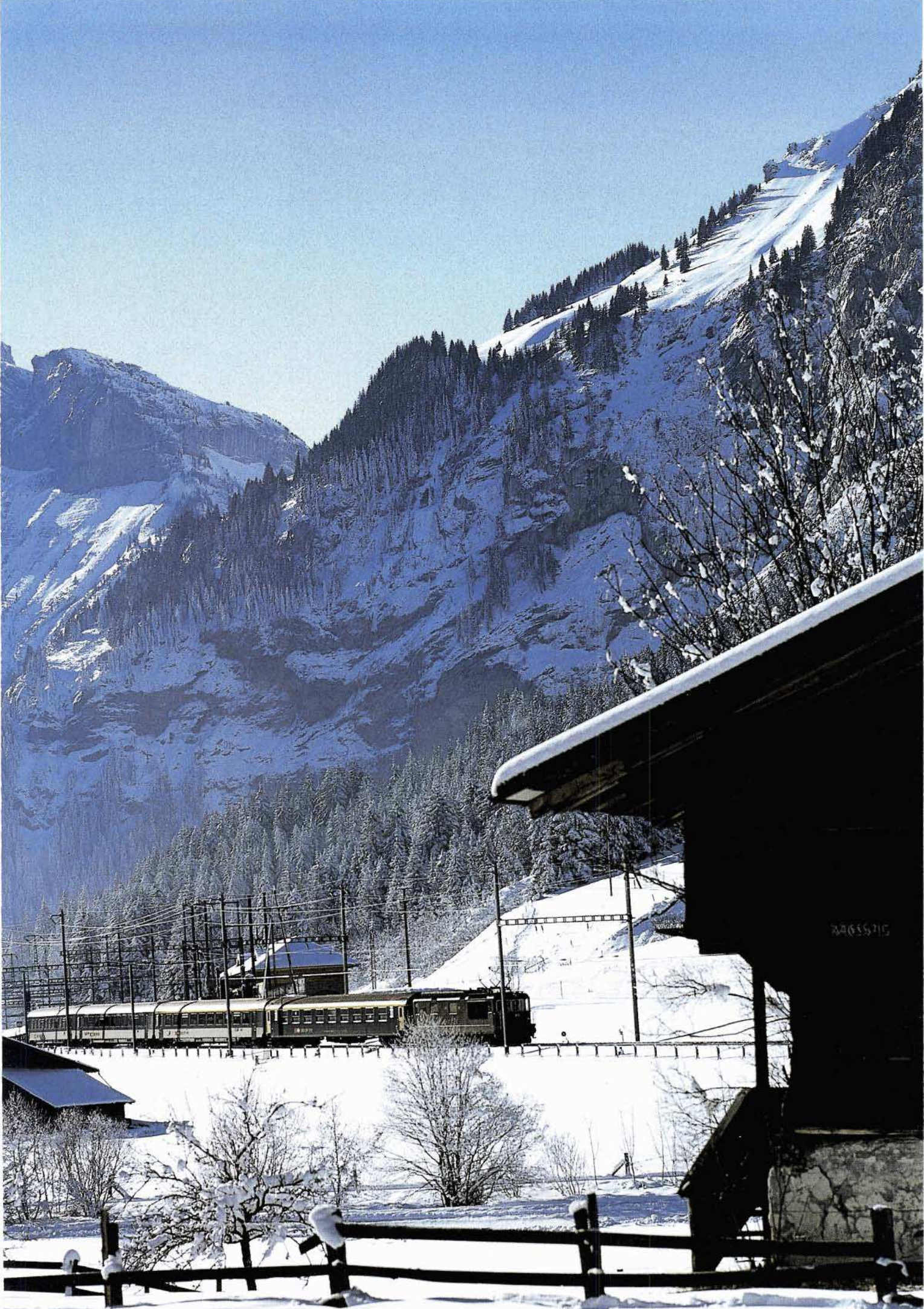


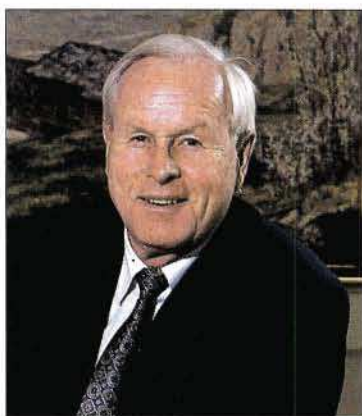
Immer wieder setzte die Lötschbergbahn wichtige Meilensteine: Die 1913 zur Eröffnung der Bergstrecke beschafften Loks Be 5/7 galten damals als die stärksten Schienenfahrzeuge der Welt. Noch mehr Leistung brachten die 1926 bis 1943 in Dienst gestellten Rekordloks Be 6/8 (später Ae 6/8). Wieder Mut zum Risiko bewies die BLS im Jahr 1944, als sie erste Drehgestell-Schnellzugloks des Typs Ae 4/4 in Betrieb nahm. Sie waren Wegbereiter der modernen Zugförderung in der ganzen Welt. Sehr gut bewährt haben sich auch die ersten in Gleichrichtertechnik betriebenen Mehrzweckloks Re 4/4 (heute Re 425), die als Grossserie 1964 bis 1983 auf das BLS-Netz gelangten.

Bereits in den dreissiger Jahren hatte die BLS den Einmannbetrieb auf Elloks und Triebwagen eingeführt. Auch bei der Autoverladung leistete sie erfolgreiche Entwicklungsarbeit, von der sogar die Betreiber des Eurotunnels profitieren konnten. Weit mehr Nutzen brachten die Fortschritte am Lötschberg aber den SBB, die dank der BLS-Pioniertaten die Elektrifizierung der Gotthardstrecke (1920 bis 1922) und der restlichen Schweizer Trassen (bis 1962) erfolgreich vorantreiben konnte. In der Folge übernahmen viele Bahnen Europas das System des Einphasen-Wechselstroms. Solch innovativer Tatendrang ist auch in heutiger Zeit notwendig: Nach dem Doppelspurausbau sind bereits weitere Zukunftsvorhaben in Arbeit. Neben der Erweiterung der Bergstrecke für den Huckepackkorridor (Rollende Landstrasse) sind 1997 umfangreiche Vorbereitungen für die Realisierung des Lötschberg-Basistunnels im Gange.

Beat Moser







Martin Josi
Direktor
der BLS Lötschbergbahn AG

Grusswort

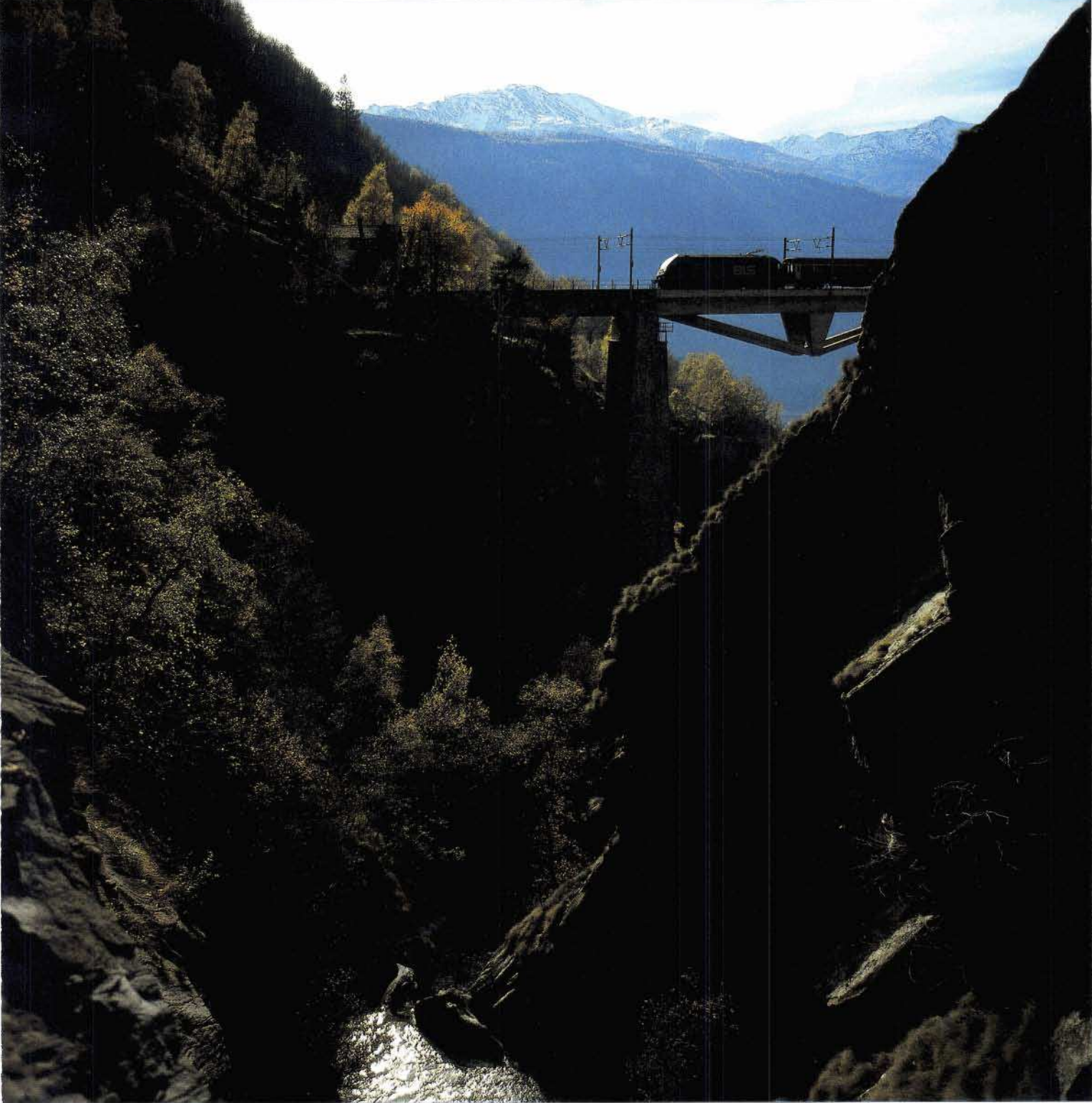
Der grosse deutsche Dichter und Denker Hermann Hesse konnte es zu Beginn dieses Jahrhunderts kaum erwarten, dass die Lötschbergbahn gebaut wurde. In seiner Kurzgeschichte „Winterausflug“ schrieb er Anfang 1913: *Es gibt nichts auf der Welt, worauf ich sehnlicher warte, als auf das Fertigwerden dieser Bahn.* Hesse wohnte damals in Bern, wo er sich während der kalten Jahreszeit nach dem wohligen Süden sehnte.

Die Lötschbergbahn nahm bald darauf als internationale Transitbahn den Betrieb auf. Erstmals wurden 300 t schwere, elektrisch betriebene Züge bei 27‰ Steigung über

Neue Horizonte

respektive durch den Alpenwall geschleppt. Auf dieser „neuen Pulsader des europäischen Verkehrs“ fuhren seinerzeit die stärksten Elloks der Welt.

Mit dem 14,6 km langen Lötschbergtunnel öffnete die BLS neben der Gotthardstrecke ein zweites Tor nach Südeuropa, in die Lombardei, in den Piemont und zu den Häfen am Mittelmeer. Ihre Aufgabe, Menschen und Güter vom Norden in den Süden und umgekehrt zu befördern, erfüllte sie sowohl in wirtschaftlicher Blütezeit als auch während schwerer politischer und ökonomischer Krisen bis zum heutigen Tag. Das wirtschaftliche und politische Gebilde



bei der BLS Lötschbergbahn AG

Europas ändert sich seit längerer Zeit markant und mit ihm die tragenden Strukturen. Dazu gehört auch der öffentliche Verkehr. Die Bahnen sind gefordert wie niemals zuvor. Die Globalisierung des Schienenverkehrsmarkts bringt den freien Wettbewerb. Die BLS Lötschbergbahn AG stellt sich diesem Wettbewerb und orientiert sich dabei an den unterschiedlichen Kundenbedürfnissen. Letzteres trifft auf unser Unternehmen besonders zu, welches einerseits Bahnen im Transit- und Regionalverkehr, andererseits auch Schiffe und Busse betreibt. Mit der auf den 1. Januar 1997 geschaffenen Neustruktur hat die BLS Lötschberg-

bahn AG den Schienenweg ins nächste Jahrtausend vorbereitet. „Open access“ und Verkehrsliberalisierung geben uns dabei die Möglichkeit, „die Zügel zu lockern“. Die BLS erbringt mit ihren Loks und Wagen nicht nur auf ihrer Stammstrecke erstklassige Leistungen, sondern immer weiter darüber hinaus. Dies ist eine Tatsache, die nicht nur Bahnfoto- grafen erfreuen dürfte.

Bild 5 (oben): Der Baltschiederbach plätschert Richtung Rhonetal. Sein zerklüfteter Graben wird in modernster Spannbeton-Bauweise überbrückt.
Abb.: A. Ritz

Bild 4 (linke Seite): Blick von der Station Faulensee, gelegen an der Strecke Spiez – Interlaken Ost, über den Thunersee Richtung Osten. Die Re 4/4 Nr. 183 der BLS führt am 2. Oktober 1997 einen IC von Interlaken nach Basel.
Abb.: J. Müller



Bild 6: Von der Arth-Rigi-Bahn kam die Kleinlok E 3/3 Nr. 73 ins Berner Oberland. Um 1912 rollt sie in Interlaken über die obere Aarebrücke, wo die Brienzersee-Schiffe auf Gäste aus dem rechts von Bäumen verdeckten Ostbahnhof warten.

Abb.: Archiv Hürlimann

Bild 7 (links): Die restaurierte E 2/2 Nr. 3 „Zephir“ bei der BLS-Lokparade in Därligen aus Anlass des 125-Jahr-Jubiläums der Bodelibahn am 16. August 1997. **Abb.: R. Steiner**

Bild 8 (rechts): Bodelibahn-Zug mit E 2/2 Nr. 2 und originalen Doppelstockwagen kurz nach Betriebseröffnung 1872. Links die hölzerne Gleishalle mit dem Turm des ersten Aufnahmegebäudes von Interlaken West. **Abb.: Krauss-Maffei**



Die BLS-Vorgängerbahnen

Die Geschichte der BLS Lötschbergbahn begann 1872 mit der Eröffnung des ersten Abschnitts ihres heutigen Netzes. Es handelt sich dabei um den ältesten Schienenstrang im Berner Oberland. Diese Verbindung zwischen dem Thuner- und dem Brienzersee kam im Talboden bei Interlaken (auf dem „Bödeli“) zu liegen, weshalb die Gesellschaft nach dieser geographischen Bezeichnung benannt wurde.

Die Bodelibahn (BB)

Dem Bau der ersten Eisenbahn im Berner Oberland ging ein langandauernder Streit zwischen der Schifffahrtsgesellschaft und den Interlakener Tourismusverantwortlichen voraus. Zuvor waren Projekte zur durchgehenden Schiffbarmachung der Aare zwischen dem Thuner- und dem Brienzersee aus finanziellen Gründen gescheitert. Zweckmässiger erschien deshalb der Bau einer Schienenstrecke von Därligen (am linken Ufer des Thunersees) via Interlaken nach Bönigen (am Brienzersee), wo ursprünglich auch der Ausgangsbahnhof der Berner Oberland-Bahnen (BOB) nach Grindelwald und Lauterbrunnen sowie die Abfahrtsstelle der Zahnradbahn zur Schyniggen Platte projektiert waren.

Die Bodelibahn war als erstes Teilstück einer normalspurigen Brünigbahn vorgesehen. Im Interesse eines rentablen Schienenbetriebs galt es, eine künftige Konkurrenz durch die Dampfschiffe zu erschweren. Dazu realisierte die BB in Interlaken ohne Notwendigkeit eine zweimalige Überbrückung der Aare. Diese beiden tief angelegten Stahlbrücken verhinderten fortan eine durchgehende Schifffahrt zwischen den beiden Seen.

Die 8,2 km lange Trasse konnte in zwei Etappen von Därligen nach Interlaken West (1872) und von Interlaken West nach Bönigen (1874) in Betrieb genommen werden. Bereits seit 1861 fuhren die Dampfszüge der Schweizerischen Centralbahn von Bern via Münsingen zum Seebahnhof Thun-Scherzigen, wo die Thunersee-Schiffe anlegten. Um die Güterwagen direkt nach Interlaken bringen zu können, richtete die BB im Jahr 1873 einen Trajektverkehr mit zwei eigenen Fährschiffen ein. Diese neue Art des Warentransports brachte dem aufstrebenden Touristenort Interlaken wesentliche Erleichterungen und schuf der ansonsten nicht besonders rentablen Bahngesellschaft eine finanzielle Stütze.

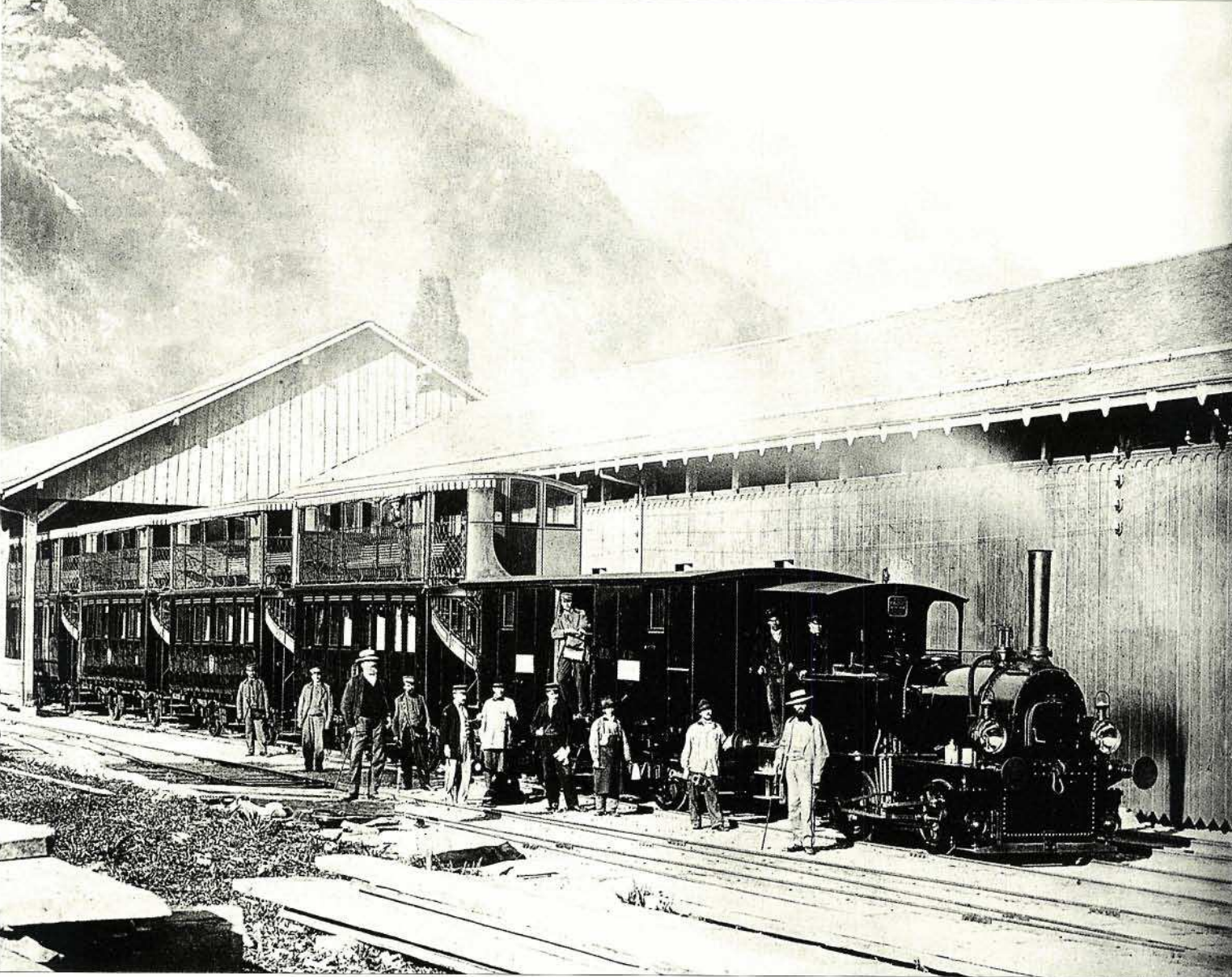
In der Folge lief die Eisenbahn-Entwicklung im Berner Oberland gar nicht nach den

Erwartungen der Bodelibahn-Aktionäre: Die BOB wählte Interlaken Ost zu ihrem Abgangsbahnhof, während die Schyniggen Platte-Bahn mit ihrer Trasse schliesslich in Wilderswil begann. Die Schifffahrtsgesellschaft lief deshalb wieder ihren früheren Steg beim Ostbahnhof an, womit die Schienenzufahrt nach Bönigen eine bedeutende Abwertung erfuhr. Nach Eröffnung des Schiffkanals vom Thunersee legten die Dampfschiffe ab 1892 direkt beim Westbahnhof an. Nun verschlechterte sich die Finanzsituation der Bodelibahn dramatisch. Eine Rettung brachte rechtzeitig die 1893 eröffnete linksufrige Thunerseebahn (TSB), die fortan Scherzigen via Spiez mit Därligen verband.

Dampf bei der Bodelibahn

Um die Jahrhundertwende herrschte bereits reger Touristenverkehr im Raum Interlaken. Bei der Bodelibahn (BB) genügte für den Zugförderungs- und Rangierdienst die drei von Krauss gelieferten Dampfloks E 2/2 mit ca. 66 kW Leistung. Viel Aufsehen erregten die damals für die Schweiz ungewöhnlichen doppelstöckigen Personenwagen, von denen insgesamt 14 Stück verfügbar waren. Neben drei Gepäckwagen un-





terhielt die BB nur einen bescheidenen Güterwagenpark. Eine erste Dampflok wurde 1895 nach der Inbetriebnahme der Thunerseebahn (TSB) ausrangiert. Zur Aushilfe bei Revisionsterminen gelangte u.a. die SLM-Dampflok E 3/3 Nr. 11 (Baujahr 1874) der Arth-Rigi-Bahn (ARB) mietweise ins Berner Oberland. Nach der Elektrifizierung von deren Talbahnstrecke Arth am See – Goldau kaufte die TSB im Jahr 1911 diese 6 m lange Lok, die dann den Zugverkehr Interlaken West – Bönigen grösstenteils übernahm.

Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Brünigstrecke Brienz – Interlaken Ost konnten 1916 die beiden altersschwachen Aare-Brücken ersetzt werden. Die nun zulässigen erhöhten Achsgewichte ermöglichten den Verkauf der beiden E 2/2-Kleinloks. Während Lok 71 nach Frankreich gelangte, kam die Nr. 72 mit dem Namen „Zephir“ zu den Metallwerken in Dornach, wo sie bis 1970 in Betrieb stand. Nach längerer Remisierung in Zweilütschinen kehrte sie 1983 zur BLS zurück. Man liess die historische Maschine schliesslich 1996 bei der Eurovapor-Werkstätte in Huttwil aufarbeiten. Anlässlich des 125-Jahr-Jubiläums der Bödelibahn im August 1997 dampfte sie erstmals wieder zwischen Därligen, Inter-

laken und Bönigen. Ausserdem leistete sie auch beim Pionierloktreffen in Luzern im Herbst 1997 unentbehrliche Zugförderungsdienste.

Die 1931 weiterverkaufte ehemalige ARB-Lok E 3/3 konnte hingegen nicht mehr für die Nachwelt gerettet werden. Sie wurde vermutlich im Jahr 1962 nach Einsätzen beim Gaswerk Basel und nach einem 1946 bei Von Roll in Balsthal erfolgten Umbau zur Diesellok Em 3/3 Nr. 4 verschrottet. Den Hauptverkehr wickelte die BB ab 1893 zwischen den beiden Bahnhöfen in Interlaken ab, wo im Sommer bis zu 15 Zugpaare zu fahren waren. Von und nach Bönigen verzeichnete der Fahrplan in der warmen Jahreszeit fünf bis sieben tägliche Hin- und Rückfahrten. Im Winterhalbjahr wurden die Zugleistungen jeweils auf die Hälfte reduziert. Die Strecke Interlaken West – Därligen war damals bereits an die TSB verpachtet, die den Schienenverkehr mit eigenem Rollmaterial betrieb.

Das Ende der Bödelibahn

Die Eröffnung der TSB erzwang die Aufgabe des Trajektverkehrs der Bödelibahn, die folglich den wichtigsten Teil ihrer Einnahmen verlor. Sie hatte sich fortan nur

noch auf den unrentablen Betrieb von Interlaken West nach Bönigen zu konzentrieren. Glücklicherweise war die Jura-Simplon-Bahn (JS) als Betreiberin der Brünigstrecke Luzern – Brienz am Weiterbestehen der erfolglosen BB interessiert. Sie suchte ja nach Lösungen für die sehnlichst gewünschte Fortsetzung ihrer Gleisverbindung nach Interlaken. Bei einer entlang des Brienzersees linksufrig geführten Strecke hätte sie deren Trasse übernehmen können. Ohne diese wichtige Unterstützung wäre die Bödelibahn damals wohl in Konkurs gegangen. Nach langen Verhandlungen übernahm die TSB schliesslich 1899 deren Aktien, womit die Bahngesellschaft ihre Selbständigkeit aufgab.

Die Thunerseebahn (TSB)

Bereits 1890 erteilte die Schweizer Bundesregierung eine Konzession für eine linksufrige Thunerseebahn. Schon ein Jahr später konnten die Bauarbeiten zwischen Därligen, Spiez, Gwatt und Scherzligen aufgenommen werden. Es wurden bis zu 1000 meist italienische Arbeiter beschäftigt. Die sehr einfach gebaute Trasse Interlaken West – Därligen der Bödelibahn sollte in die neue Schienenverbindung integriert

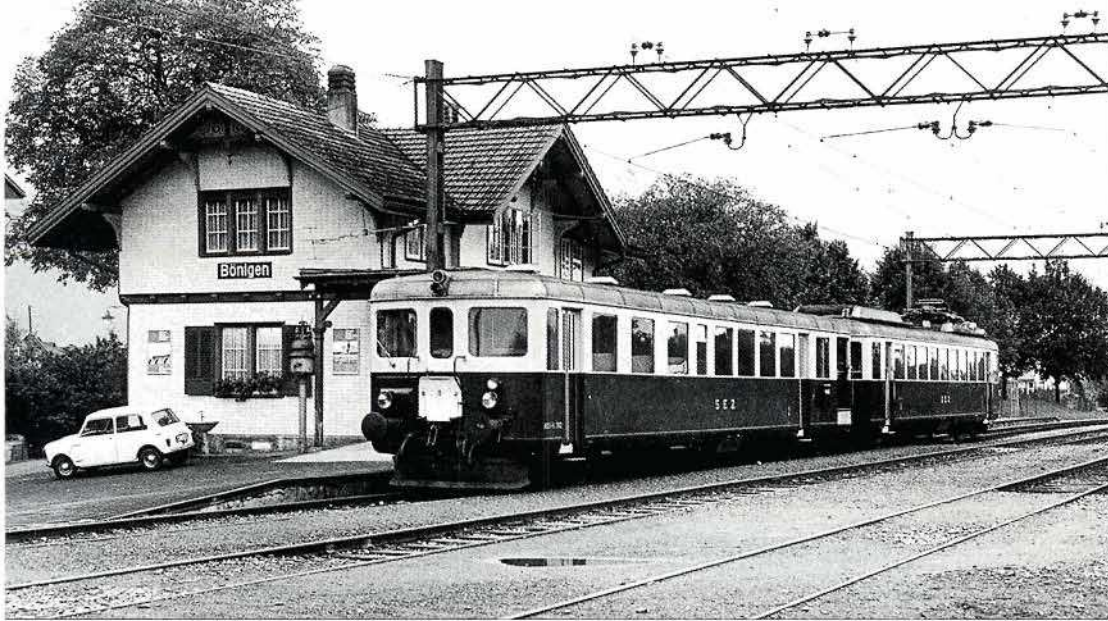


Bild 9: In den letzten Betriebsmonaten im Bahnhof Bönigen: Pendelzug ABDe 2/8 Nr. 702 am 26. August 1968 unter der alten BLS-Fahrleitung. **Abb.: A. Aebi**

Bilder rechte Seite v.o.n.u.:

Bild 11: Die EC 3/5 wurden nach nur 17 Betriebsjahren an die Österreichischen Bundesbahnen verkauft. Der Fotograf hat die ehemalige Nr. 43 am 18. April 1965 in Weiz (Steiermark) aufgestöbert. **Abb.: Ch. Lüber**

Bild 12: Zur Zeit der Elektrifizierung (um 1920) wartet ein Reisezug der Thunerseebahn mit Ec 3/4 Nr. 22 auf Abfahrt in Spiez. **Abb.: BLS**

Bild 13: Bahnhof Scherzligen (Thun) um 1905: Die Reisenden steigen vom Schnellzug aus Bern ins Thunersee-Schiff um. **Abb.: Archiv Leutwiler**

werden. Für den durchgehenden schweren Zugbetrieb waren auf diesem Abschnitt zuvor aber umfassende Sanierungsarbeiten nötig.

Bereits am 1. Juni 1893 befuhr der Eröffnungszug die 26,02 km lange Strecke von Interlaken West nach Scherzligen (bei Thun). Die Seeuferbahn hatte eine Trassierung ähnlich einer Gebirgsbahn erhalten. Die Steigungen bis 15‰ stellten an die Dampftraktion grosse Anforderungen. Die harte Konkurrenz mit der Schifffahrtsgesellschaft verlangte nach möglichst kurzen Fahrzeiten, die nur mit schweren leistungsfähigen Dampfloks und Kurvenradien von mindestens 250 bis 300 m realisierbar waren. Da aber der ursprüngliche Unter- und Oberbau diesen Belastungen nicht standhielt, waren bereits kurz nach der Jahrhundertwende aufwendige Trassensanierungen unumgänglich. Alle Unterwegsbahnhöfe erhielten dabei verlängerte Ausweichgleise und mechanische Stellwerke Typ Wallisellen.

Dampf bei der Thunerseebahn

Hier liefen während der ersten Betriebsjahre vier SLM-Dampfloks Typ Ed 3/3 mit

vergrösserten Triebädern. Ihre Leistung von 206 kW genügte aber auf der bis zu 15‰ steilen Trasse nicht, weshalb die Zugkraft bei allen Maschinen in den Jahren 1902/03 durch den Einbau einer vorne angeordneten Laufachse und eines grösseren Kessels verbessert werden musste. Die neu als Ec 3/4 Nr. 21 bis 26 bezeichneten Mogul-Loks konnten nun eine Anhängelast von 150 t in 25‰-Steigungen befördern. Sie rollten u.a. auch vor direkten Zügen zwischen Bern und Interlaken, wobei in Konkurrenz zu den SBB die Trasse der 1902 eröffneten Gürbetalbahn (GTB) benutzt wurde (siehe auch Seite 81). Noch mehr als die Bödelibahn war die TSB ins Diktat der Anschlussverhältnisse eingebunden. Es galt die Umsteigezeiten in Interlaken (BOB/Schiff), Spiez (Frutigen/Simmatal/MOB) und Scherzligen (Centralbahn, später SBB) möglichst kurz zu halten, was umständliche Fahrpläne und aufwendige Betriebsverhältnisse mit sich brachte.

Um die Jahrhundertwende liefen neun Zugpaare zwischen Scherzligen und Interlaken. Mit der Inbetriebnahme der MOB-Meterspurbahn zwischen Montreux und Zweisimmen fuhren ab 1905 zusätzliche Schnellzüge

ge von Interlaken via Spiez ins Simmental. Auch internationale Wagenläufe waren für die TSB von Bedeutung: Bereits im ersten Betriebsjahr 1893 waren Kurswagen von/nach Frankreich zu befördern. Ab 1900 verkehrte sogar ein Luxuszug Calais – Paris – Interlaken auf ihrer Trasse. Fünf Jahre später rollten ausserdem Schlafwagenkurse von/nach der französischen Hauptstadt am Thunersee entlang.

Ab 1905 übernahmen die sechs neubeschafften Ec 3/5 Nr. 41 bis 46 den Reisezugverkehr und verdrängten die nach wie vor ungenügenden Ec 3/4 in den Güterzugdienst sowie ins Simmen- und Gürbetal. Die zunehmend aus schweren Dreiachs- und Vierachswagen bestehenden SBB-Schnellzüge wurden ab 1910 zwischen Scherzligen und Interlaken von den vier neuen leistungsfähigen Loks Ec 4/6 Nr. 61 bis 64 geführt, die 400 t Anhängelast mit ca. 50 km/h Höchstgeschwindigkeit befördern konnten. Es handelte sich um die einzigen Loks dieser Achsanordnung, die je in der Schweiz gefahren sind. Einen rationellen Einsatz ermöglichte die Tatsache, dass sowohl Ec 3/5 als auch Ec 4/6 in beiden Fahrtrichtungen mit der gleichen Höchstgeschwindigkeit verkehren konnten.

Bahnen um Interlaken			
Bahngesellschaft	Abkürzung	Strecke	Eröffnungsjahr
Schweiz. Centralbahn	SCB	Bern – Münsingen – Thun – Scherzligen	1859/61
Bödelibahn	BB	Därliken – Interlaken – Bönigen	1872
Brünigbahn	JBL/JS	Luzern – Meiringen – Brienz Brienz – Interlaken Ost	1888/89 1916
Berner Oberland-Bahnen	BOB	Interlaken Ost – Zweilütschinen – Grindelwald Zweilütschinen – Lauterbrunnen	1890 1890
Schynige Platte-Bahn	SPB	Wilderswil – Schynige Platte	1893
Thunerseebahn	TSB	Scherzligen – Spiez – Därliken	1893
Rechtsufrige Thunerseebahn ¹⁾	STI	Strassenbahn Steffisburg – Thun – Beatenbucht – Interlaken Ost	1913/14

¹⁾ Umstellung auf Trolleybus in Teilschritten 1939/1952/1958. Seit 1982 wird der Betrieb durchgehend mit Autobussen abgewickelt.

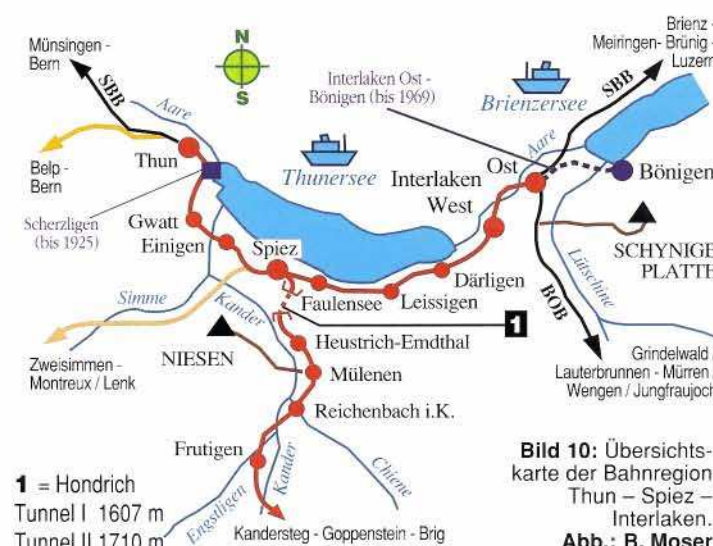


Bild 10: Übersichtskarte der Bahnregion Thun – Spiez – Interlaken. **Abb.: B. Moser**