

BLS De 4/5 795

1928 wurde die BN elektrifiziert, dafür wurden im Frühling 1929 sechs Schwertriebwagen durch die SLM, die SIG, die MFO und die SAAS abgeliefert. Fünf davon erhielt die BN, einer ging aus finanziellen Gründen zur BLS (Nummer 786, später 796). Dank der starken Leistung von 1600 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h waren die schweren Triebwagen dazu fähig, die schweren Schnellzüge nach Paris von Interlaken nach Neuenburg zu fahren. Doch bereits Mitte der 1930er-Jahre wurden die Schwertriebwagen durch die wirtschaftlichen Leichttriebwagen ersetzt. Die bis an-

hin rot-grau lackierten Schwertriebwagen wurden zu «Allzweck-Gepäcktriebwagen» umgebaut. Anfang der 1940er-Jahre wurde die aussergewöhnliche Lackierung durch das Tannengrün ersetzt. Das Einsatzgebiet blieb jedoch lange gleich, sie wurden weiterhin im Personen- und Stückgutverkehr eingesetzt. Mit dem Einzug der damals neuen Schwertriebwagen Be 4/4 wurden sie vor allem im Simmental auf der SEZ eingesetzt. Mitte der 1950er-Jahre wurde jeweils ein Stromabnehmer entfernt, und knapp zehn Jahre später wurden die schweren Gepäcktriebwagen im Autozugsverkehr

am Lötschberg eingesetzt. 1966 erhielt der abgebildete Triebwagen 795 eine Vielfachsteuerung, um zusammen mit einem Steuerwagen die Autozüge zu führen, statt wie bis anhin mit je einem Triebwagen am jeweiligen Zugschluss. 1972 wurde dann der vielseitig einsetzbare Gepäcktriebwagen ausgemustert, nur der ursprüngliche BLS-Schwertriebwagen 796 existiert heute noch. Die beiden wunderbaren Modelle stellen also den Betriebszustand ab 1963 dar, wo die Triebwagen bereits im Pendelverkehr vor den Lötschberg-Autozügen eingesetzt wurden.



BLS ABDe 4/8 751

Die leichten Doppeltriebwagen sind eine wahre Erfolgsgeschichte bei der BLS und ihren mitbetriebenen Bahnen. So kam es, dass 1964 bei der SIG (mechanischer Teil) und bei BBC (elektrischer Teil) eine dritte Serie leichte Doppeltriebwagen mit zwei

mittig angeordneten Motordrehgestellen bestellt wurde (ABDe 4/8 751-755). Die bewährte Technik wurde von den vorangehenden Doppeltriebwagen übernommen, einzig die Führerstände wurden verändert. Neu sind sie senkrecht abfallend

und weisen kein Gefälle mehr auf wie die Vorgänger. So war es auch möglich, in der Front integrierte Faltenbälge zu konstruieren, um einen gefahrlosen Übergang in den angehängten Steuer-/Doppeltriebwagen zu ermöglichen. Bei