



Ein äusserst seltenes und eher unbekanntes Fahrzeug hat Jürg Ryser mit dem GBS ABDe 2/8 704 realisiert. Ursprünglich beschaffte die damalige Gürbetalbahn (GTB) 1935 und 1937 zwei Triebwagen des Typs Ce 2/4 bei der SLM und der SAAS. Da das Fahrgastaufkommen im Grossraum Bern massiv zunahm, beschaffte man bereits 1939 bei der SLM (!) einen passenden Leichtanhänger mit 2. und 3. Klasse und einem Gepäckabteil. Da jedoch an den Endbahnhöfen der Anhänger immer umfahren

werden musste, baute man diese Wagen in Steuerwagen um. Den benötigten Führerstand entnahm man den Ce 2/4, die als Triebwagen ja über zwei Führerstände verfügten. Den neuen Führerstand baute man in das ehemalige 2.-Klass-Abteil des Anhängers ein. Der GBS-Triebwagen Nr. 703 kam erst viel später als die BN und die SEZ in den Genuss eines Steuerwagens, nämlich 1956. Durch einen Unfall in Interlaken Ost mit dem BN BCFe 2/8 705 wurde der unbeschädigte Steuerwagen frei, der Trieb-

wagen musste abgebrochen werden. Die zuletzt als ABDe 2/8 bezeichneten Triebwagen verkehrten vor allem im Gürbetal. 1982 gelangte der GBS-Triebwagen 704 zur Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB), alle übrigen Fahrzeuge dieses Typs wurden Mitte der 1980er-Jahre abgebrochen. Die Eigenheit des Triebwagens Nr. 704 wurde ebenfalls professionell umgesetzt – die beiden letzten Einheiten der Serie verfügen über tiefere Frontfenster, die sich den Seitenfenstern anpassen.

SEZ ABDe 4/8 741

Die sehr modernen und futuristisch aussehenden Leicht-Doppeltriebwagen des Typs BCFe 4/8 (ab 1963 ABDe 4/8) wurden 1945/1946 von der SIG (mechanischer Teil) und von der SAAS (elektrischer Teil) abgeliefert. Als Nachfolger der beliebten und wirtschaftlichen BLS-Doppeltriebwagen BCFe 4/6 «Pharao» konnten bei den neuen Doppeltriebwagen wesentliche Punkte verbessert werden – so erhielten die drei Triebwagen der SEZ (741), der GBS (742) und der BN (743) für beide Kastenhälften je zwei Drehgestelle, wovon die beiden mitt-

leren Drehgestelle motorisiert sind. Dies sorgte für mehr Laufruhe. Über den beiden Motordrehgestellen befanden sich die technischen Einrichtungen wie Aggregate und Kompressoren sowie das Gepäckabteil. So waren die beiden Fahrgasträume vom Lärm geschützt. Die Triebwagen behielten im Gegensatz zu den folgenden Doppeltriebwagen-Serien der BLS ihre Führerstände bis zum Einsatzende unverändert bei, lediglich die Sitzanordnung wurde durch die Aufhebung der 3. Klasse verändert. Die Stimmigkeit dieser wunderbar geformten Fronten

wurde im Modell von Jürg Ryser sehr gut getroffen. Sie verleiht den Leicht-Doppeltriebwagen ihren speziellen Charakter. Der SEZ-Doppeltriebwagen leistete zuverlässige Dienste im Simmental bis ins Jahr 1991, danach wurde er an die OeBB verkauft, wo er dann als ABDe 245 eingesetzt wurde. Erhalten ist noch der ex BN-Doppeltriebwagen 743, der 1994 zur Region Val-de-Travers (RVT) gelangte und nun beim Verein Vapeur Val-de-Travers (VVT) mit rot-weisser Lackierung in St. Sulpice abgestellt ist.