

EBT Be 4/4 103 mit EBT-Regionalzug

Die elektrische Drehgestelllok Be 4/4 mit Einzelachsantrieb wurde 1932/1933 von der SLM (mechanischer Teil) und der SAAS (elektrischer Teil) an die gerade «elektrifizierten» Bahnen EB, SMB und BTB geliefert. Die drei Bahngesellschaften kauften damals gleich acht Lokomotiven Be 4/4 und zwölf Triebwagen CFe 2/4. Für damalige Verhältnisse war die Be 4/4 mit Einzelachsenantrieb topmodern, es waren die ersten, normalspurigen Drehgestelllokomotiven mit Einzelachsenantrieb. Die EBT-Version entspricht wesentlich der Version der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) und orientierte sich an der damaligen Reihe 1170 der Bundesbahnen Österreich (BBÖ). Die 1942 entstandene EBT war mit diesen Lokomotiven so zufrieden, dass sie 1944

und 1953 gleich noch je eine weitere Lokomotive des Typs Be 4/4 nachbestellte. Diese wurden dann mit einem Druckluftschalter statt einem üblichen Ölhaupschalter abgeliefert, 1967 wurden dann alle auf Druckluftschalter umgebaut. In den 1960er-Jahren wurden die Be 4/4 mit einer Vielfachsteuerung ausgerüstet, damit Doppeltraktionen mit weiteren Be 4/4 oder mit den BDDe 2/4-Triebwagen (entsprachen technisch weitgehend den Be 4/4, hatten die halbe Leistung der Lok) möglich waren. Die Lokomotive wurde im Personen- sowie im Güterverkehr eingesetzt, mit zunehmendem Alter jedoch mehr im Güterverkehr. 1963 konnten die formschönen Lokomotiven sogar Güterzüge in Doppeltraktion von Basel nach Bern befördern. 1997 gelangten

alle Be 4/4 der EBT und der SMB durch die Fusion zur RM, wo sie noch bis 2000 vor Güterzügen als Ersatz für eine RM Re 4/4^{III} eingesetzt wurden. Erhalten blieben von den zehn Be 4/4 immerhin zwei Maschinen: die Be 4/4 102 bei der BLS-Stiftung – heute als Leihgabe beim VHE – und die Be 4/4 171 bei der «Association Swisstrain» in Payerne. Dem wunderbaren Modell von Jürg Ryser sind noch zwei Personenwagen der EBT angehängt, die ebenfalls in mühevoller und genauer Handarbeit entstanden sind: ein roter EBT-Einheitswagen I mit den Doppelklapptüren und den Kürzeln der mitbetriebenen Bahnen und an zweiter Stelle ein noch in Tannengrün gehaltener EBT-Personenwagen mit offener Plattform und Gepäckabteil Typ BD1.



BLS AG RBDe 566^{II}

In den Jahren 1984/1985 bestellte die damalige EBT-Gruppe bestehend aus den Gesellschaften Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT), Vereinigte Huttwil-Bahnen (VHB) und Solothurn-Münster-Bahn (SMB) 13 sogenannte «Privatbahn-Nahverkehrs pendelzüge». Der Bedarf für einen Taktfahrplan wurde immer größer, und die teilweise aus der Gründerzeit stammenden Triebfahrzeuge vermochten die zunehmende

Personenströme kaum zu bewältigen, da kaum Zusatzwagen mitgegeben werden konnten. Die bestellten Pendelzüge der EBT-Gruppe ähnelten der BLS-Version sehr stark, Abweichungen gab es bei den Steuerwagen (nur 2. Klasse bei der EBT-Gruppe) und bei der Aderbelegung der Vielfachsteuerung. Mitte 2006 gelangten die nach wie vor roten Pendelzüge durch die Fusion zur BLS AG. Diese setzt die sehr

gefragten Pendelzüge im ganzen S-Bahn Verkehr ein. Auch 2018 sind diese Pendelzüge nicht wegzudenken – täglich meistert die BLS-RBDe-566^{II}-Flotte zusammen mit den BLS-«Stammfahrzeugen» RBDe 565 die Pendlerströme in den Regionen Seeland, Emmental, Gürbetal, Sensetal und Grossraum Bern. 2011 wurden alle Fahrzeuge in den BLS-Hausfarben Silber-Grün-Blau lackiert, 2012 folgte die umfangreiche