



So dürfte es in den ersten Jahren auf einer normalen Fahrt ausgesehen haben.



Abgestellt in Wilderswil: offener Wagen B 8, ohne Eigentumsangabe, und Lokomotive He 2/2 14.

schnell bald: Es zeigte sich, dass das vorhandene Rollmaterial – vier Dampfloks und vier Personenwagen – für die Anzahl der Fahrgäste nicht ausreichte. Zudem konnten nur an fünf von elf BOB-Zügen Anschlüsse sichergestellt werden. In Eile bestellte der Verwaltungsrat daher zwei zusätzliche Lokomotiven und drei Reisezugwagen, um so die Situation zu verbessern. Aber auch diese Massnahme brachte nicht die endgültige Lösung. Mit nur einem Ausweichbahnhof war kein den Anforderungen entsprechender Betrieb möglich. Die zusätzliche Ausweichstelle «Rotenegg» sollte bessere Bedingungen bringen. Einmal mehr erwies sich auch diese Massnahme nur als halbe Sache. Der Betrieb lief nicht besser, was sich vor allem bei den Finanzen auswirkte. Da auch noch Baumängel an der Strecke aufraten, nahte das Ende in grossen Schritten. Es ging rasch. Am 5. Dezember 1894 beschloss die Generalversammlung der SPB, den ganzen Betrieb an die Berner-Oberland-Bahn (BOB) zu verkaufen. Schon am 22. Dezember bestätigte eine ausserordentliche Generalversammlung der BOB den Kauf, sodass die SPB ab 1. Januar 1895 bereits zur BOB gehörte.

### Sichere und ruhigere Zeiten

Die Sachlage beruhigte sich zusehends. Der Betrieb konnte fachmännisch organisiert werden, aber auch die Bausünden wurden zielerichtet angegangen, da die finanziellen Mittel jetzt vorhanden waren. Man schaute in die Zukunft. Bereits 1906 befasste man sich zum ersten Mal mit einer Elektrifizierung. Dies in Zusammenarbeit mit der ebenfalls zur BOB gehörenden Wengernalpbahn (WAB). Die endgültigen Entscheide dazu fielen 1911. Bereits Ende Jahr wurde der Fahrdräht zu einem günstigen Preis auf Vorrat eingekauft. Nach der Genehmigung des Baukredites durch die Generalversammlung im Juni 1912 gingen die Bauaufträge an verschiedene Unternehmen, die die Arbeiten unverzüglich aufnahmen. Bis zum Winter einbrach 1913 war die Elektrifizierung mit 1500 Volt Gleichstrom abgeschlossen. Mit dem ersten Fahrtag im Mai 1914 begann der elektrische Betrieb, und vier der sechs Dampflokomotiven gelangten unverzüglich in den Abbruch.

Selbstverständlich beeinträchtigte der 1914 ausgebrochene Erste Weltkrieg den Bahnbetrieb. Bei der Touristikbahn fehlten die Fahrgäste. Mit Fahrplanreduktionen