



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.

schon 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 auftraten, 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 zielgerichtet angegangen, da die finanziellen Mittel jetzt vorhanden waren. Man schaute in die Zukunft. Bereits 1906 befasste man sich zum ersten Mal mit einer Elektrifikation. Dies in Zusammenarbeit mit der ebenfalls zur BOB gehörenden Wengernalpbahn (WAB). Die endgültigen Entscheide dazu fielen 1911. Bereits Ende Jahr wurde der Fahrdrat zu einem günstigen Preis auf Vorrat eingekauft. Nach der Genehmigung des Baukredits durch die Generalversammlung im Juni 1912 gingen die Bauaufträge an verschiedene Unternehmen, die die Arbeiten unverzüglich aufnahmen. Bis zum Winteranbruch 1913 war die Elektrifikation mit 1500 Volt Gleichstrom abgeschlossen. Mit dem ersten Fahrtag im Mai 1914 begann der elektrische Fahrbetrieb, 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