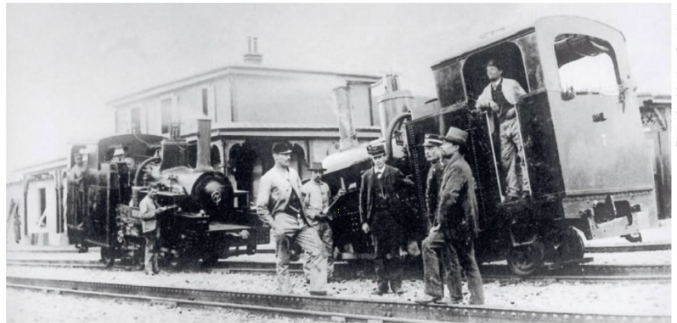


Bahnlärm geschädigter Alpweiden. Aber trotzdem: Die Initianten erhielten am 27. Juni 1890 die Konzession für einen Bahnbetrieb von 80 Jahren. Einen Monat später genehmigte die Generalversammlung der WAB den Vertrag mit den Bauunternehmungen. Bis zum 1. Juli 1893 musste die Bahn betriebsbereit sein; jeder Tag Verspätung sollte mit einer Konventionalstrafe von CHF 2000.00 belastet werden. Der Rahmen war damit festgelegt. Umgehend begannen die endgültigen Vermessungen und die Projektierung. Im Juli 1891 erfolgte die Baugenehmigung. Die Bauarbeiten wurden in Grindelwald und Lauterbrunnen gleichzeitig in Angriff genommen. Es arbeiteten bis zu 800 Mann auf den Baustellen. Noch im September und Oktober wurden die beiden ersten Dampflok geliefert und konnten bereits bei den Bauarbeiten eingesetzt werden. Die Arbeiten liefen wie vorgesehen. Am 15. Juni 1893 erteilte das Post- und Eisenbahndepartement per 20. Juni die Betriebsbewilligung. Trotz dieser erfreulichen Tatsache verzichtete man auf die sonst übliche grosse Einweihungsfeier. Man befand, dass mit Annoncen die gleiche Aufmerksamkeit erreicht werden könne.

Betrieb und Erfolg

Die 19 Kilometer lange Verbindung von Lauterbrunnen über die Kleine Scheidegg nach Grindelwald war die längste je gebaute Strecke mit 80 cm Spurbreite und riggenbachschen Zahnstangen. Sie wies Steigungen von bis zu 250‰ auf (heute 190‰). Die Bahn war eigentlich als reine Sommerbahn geplant worden. Ab 1909 wurde im Hinblick auf den Wintersport, aber auch auf die Bewohner von Wengen zwischen dieser Ortschaft und Lauterbrunnen der Winterbetrieb aufgenommen.

Im Gegensatz zu der etwas älteren SPB wollte man bei der WAB keine Experimente eingehen und legte die Betriebsführung bereits von Anfang an in die Hände der Berner Oberland-Bahn (BOB). Der Entscheid schien sich zu lohnen, denn grosse Probleme traten nicht auf. Im Gegenteil, der Betrieb begann stetig zu wachsen. Das Rollmaterialverzeichnis zeigt deutlich auf, dass fast jährlich neue Lokomotiven und Wagen beschafft werden konnten. Das lag sicher auch an den bedienten Räumen, die immer mehr vom Tourismus entdeckt wurden. Mit dem Bau der Jungfraubahn mussten mit umfangreichem Materialtransport weitere Bedürfnisse abgedeckt werden.



Halt auf der Kleinen Scheidegg: Lok 5 (links) kam von Grindelwald, Nr. 7 (rechts) von Lauterbrunnen.

Foto: Archiv Jungfraubahn



WENGERNALPBAHN
BERNER OBERLAND **SCHWEIZ**

WOERBERG ZÜRICH

Auch die WAB machte mit eindrücklicher Grafik modische Plakatwerbung.

Plakat: Sig. Jungfraubahn