

neralversammlung wurde im Herbst 1907 die Elektrifikation beschlossen und der Baukredit zur Verfügung gestellt. Für die Steigerung der Leistung wurde zudem der Bau einer neuen Strecke mit kleinerer Steigung zwischen Lauterbrunnen und Wengen beschlossen. Die Arbeiten gingen flott voran. Im Herbst 1908 traf bereits die erste elektrische Lokomotive ein. Ab Juli 1909 konnten schon vier elektrische Maschinen eingesetzt werden. Sie bewährten sich derart gut, dass vier weitere Fahrzeuge gleicher Bauart bestellt wurden. Noch im Dezember 1909 begannen die elektrischen Probefahrten auch auf der Seite Grindelwald. Im Jahr 1912 war die Elektrifikation der WAB abgeschlossen. Zwischen 1910 und 1912 wurden in Teilaufträgen immer wieder Lokomotiven vom bewährten Typ He 2/2 nachbestellt, bis schliesslich 13 Maschinen vorhanden waren. Zusätzliche Leistungen wurden mit Dampflokomotiven erbracht. Die letzte von ihnen wurde allerdings 1918 ausrangiert.

Albtraum und Neuanfang

Die grosse Arbeit war getan, und man hoffte auf vielversprechende Zeiten. Die Ruhe sollte allerdings nicht lange dauern: Im August 1914 brach der Erste Weltkrieg aus, was für die Bahn schwere Folgen hatte. Die Touristen reisten schlagartig ab, und neue Gäste kamen in der Folge nicht. Zum Teil musste der Betrieb auf einzelnen Abschnitten ganz eingestellt oder stark reduziert werden. Auch im Jahr 1915 gab es grosse Einschränkungen im Fahrbetrieb. Die Verbindung zur Kleinen Scheidegg wurde erst ab Juni angefahren und am 19. September wieder eingestellt. Einzig Gütertransporte für die Jungfraubahn wurden noch durchgeführt. Ab 1916 verbesserte sich die Situation leicht. Die Schweizer entdeckten die schöne Region, was durch die Herausgabe von Spezialbilletten gefördert wurde. Gross war jedoch die Freude im Jahr 1918, als der Krieg zu Ende ging und man wieder auf Gäste hoffen konnte. Die nun folgende Zeit erfüllte allerdings nicht alle Hoffnungen. Die Wirtschaftslage in der ganzen Welt brachte nicht den erhofften Aufschwung. Beim

Imposant ist die Kulisse in Grindelwald: Umsteigebahnhof BOB/WAB. Das Wetterhorn beeindruckt mit seiner gewaltigen Masse.



Lauberhornrennen verlangen den Einsatz aller Fahrzeuge. Ein lokbespannter Zug mit der He 2/2 63.



Auch Güterzüge waren im Einsatz. Die He 2/2 64 startet bald von Wengen Richtung Lauterbrunnen.



Mit Jahrgang 1947 immer noch im aktiven Dienst: der Triebwagen BDe 4/4 101, hier in Wengen.



Foto: Martin Stamm