

Der Kampf ums Geld

Schon bald nach der Betriebsaufnahme zeigten sich die ersten finanziellen Probleme. Schon damals war Sparen angesagt. Abklärungen ergaben, dass man beim Kauf der beiden Lokomotiven keine gute Hand gehabt hatte. Die Maschinen waren für den eigentlichen Bedarf zu gross, zu schwer und entpuppten sich so als regelrechte Kohlfresser. Nach nur drei Jahren Betrieb begann die Direktion mit der Suche nach neuen Lokomotiven. Fündig wurde man bei den Bayerischen Staatsbahnen, die auf Nebenstrecken ihre sogenannten Glaskasten einsetzte. Die Ed 2/2 21 traf Ende April 1910 in Laupen ein. Am 8. Mai 1911 folgte die Nummer 22. Eine erste schwere Maschine konnte in den Jura verkauft werden. In der Folge wies der Betrieb nun gute Resultate aus. Diese Entwicklung war auch der neuen Nestlé-Milchsiederei zu verdanken, die ihren Betrieb in Neuenegg aufnahm. In dieser Zeit konnte auch noch ein dritter «Glaskasten» gekauft werden.

Leider zeigten sich wegen des Ersten Weltkriegs ab 1918 wiederum Probleme. Erneut wurden Einsparungen verlangt. Der grosse Einbruch geschah jedoch im Herbst 1921 mit der Betriebseinstellung des Nestlé-Werkes. Die Einnahmen aus dem Bahnbetrieb reichten nicht mehr aus. Subventionen waren keine erhältlich. So konnte ein Bankdarlehen aufgenommen werden, für das die an der STB finanziell beteiligten Gemeinden die Zinsen garantieren mussten. Eine Verbesserung bei den Finanzen zeichnete sich dann von 1928 an ab. In die Nestlé-Fabrik in Neuenegg zog die in Bern tätige Dr. A. Wander AG ein, die in der Herstellung von Medikamenten und Nahrungsmitteln tätig war. Unter anderem hat damit die Ovomaltine im Sensetal Einzug gehalten. Noch heute wird dieses Produkt in Neuenegg hergestellt.

Moderne Zeiten brechen an

Bereits in den 1930er-Jahren begannen die finanziellen Probleme erneut und bedrohten die Existenz der Bahn. Die steigenden Kohlepreise waren der Grund. Sogar eine Betriebseinstellung wurde angedacht. Mit gründlichen Abklärungen suchte man nach Lösungen. Jetzt stand ein Dieselmotriebetrieb oder die Elektrifikation zur Diskussion, wobei schliesslich die Elektrifikation obsiegte. In einer grossen Aktion wurden beim Bund mit den Kantonen, Gemeinden und Arbeits-



Foto: Peter Willen

Die rund 50-jährige Ce 4/4 1 ist in Laupen mit einem GmP abfahrtsbereit nach Flamatt.



Foto: Ulrich Neumann, Sig. Peter Hürzeler

Einfahrt des BDe 4/4 103 in Gümmenen. Ein Dreivierteljahr später war dies nicht mehr möglich: Die Strecke Laupen–Gümmenen wurde per 23. Mai 1993 für den Personenverkehr stillgelegt.

beschaffungsprogrammen die notwendigen Finanzmittel gesichert. Dank Abmachungen betrieblicher Art mit den SBB und der BLS-Gruppe reichte die Beschaffung nur eines neuen Triebfahrzeuges aus. Im Juli 1937 begannen die Bauarbeiten, und am 30. Januar 1938 fing der elektrische Betrieb, notabene ohne Einweihungsfeierlichkeiten, an. Die SBB stellten mit der Uraltlokomotive Ce 4/4 13502 das zusätzliche Triebfahrzeug, und die BLS stellte das Wagenmaterial zur Verfügung. In der Folge beruhigten sich die Zeiten im Sensetal. Die Nachkriegszeit brachte einen wirtschaftli-

chen Aufschwung. Die Bahn erhielt auch für den Tourismus eine Bedeutung. Die Region war ein beliebtes Ziel für Ausflüge und Wanderungen von Bern oder Freiburg, weshalb auch Ausflugsbillette und spezielle Wanderkarten eingeführt wurden. Die Transportleistungen stiegen, und es musste immer wieder neues Rollmaterial beschafft werden, allerdings meist auf dem Occasionsmarkt. 1969 kehrte sogar der Dampftrieb an die Sense zurück. Der Dampfbahn Bern wurde Platz angeboten, um Fahrzeuge abzustellen und auch wieder fahrplanmässig Dampfzüge zu fahren.