



Zürich 20°

Donnerstag 14. August 2014 – E-Paper / Webpaper



«Grosis können am besten kochen»

## PANORAMA

### Fahrten mit dem Blauen Pfeil

# Pioniertat als rollendes Denkmal

Paul Schneeberger Dienstag, 12. August 2014, 13:57



Die Triebzüge, von denen die BLS 1939 einen an der «Landi» ausgestellt hatte, dürfen als Urväter des heute im Regionalverkehr üblichen Bahnmaterials gelten. Nun ist einer dieser Züge wieder unterwegs. (Bild: BLS-Stiftung)

Die Triebzüge, von denen die BLS 1939 einen an der «Landi» ausgestellt hatte, dürfen als Urväter des heute im Regionalverkehr üblichen Bahnmaterials gelten. Nun ist einer dieser Züge, die ihrer Zeit weit voraus waren, wieder unterwegs.

Seit zehn Jahren werden Triebzüge bei Schweizer Bahnen im Personenverkehr von der Ausnahme zur Regel. Diese Zugskompositionen bestehen nicht mehr aus einem Triebfahrzeug und angehängten Wagen, sondern sind fix

zusammengesetzt, und vielfach sind die Antriebsselemente auf die verschiedenen Wagen verteilt. Ihre Geschichte ist jene einer Rationalisierung; sie sind vergleichsweise kostengünstig in Beschaffung und Betrieb, zudem lässt sich je nach Konfiguration des Antriebs das Beschleunigungsvermögen erhöhen.

### **Von der «Landi» ins Sensetal**

Urväter dieses Konzepts für den Regionalverkehr in der Schweiz sind vier «blaue Pfeile», welche die damalige BLS-Gruppe 1938 beschafft hatte. Die aus vier bernischen Privatbahnen bestehende Gruppe hatte ebenso wie die SBB in den 1930er Jahren begonnen, nach günstigeren Betriebsformen zu suchen. Während sich die Bundesbahnen unter anderem mit den zu Ikonen gewordenen «roten Pfeilen» um eine Rationalisierung des Schnellzugsverkehrs bemühten, leistete die BLS im Regionalverkehr Pionierarbeit. Auf fünf einzelne Triebwagen folgten 1938 vier Triebzüge à je zwei Wagen.

Bei drei dieser Kompositionen waren die angetriebenen Achsen auf ihre beiden Enden verteilt. 75 Jahre nachdem einer dieser Züge die Lötschbergbahn an der «Landi» repräsentiert hatte, erlangt nun ein anderer, der vom Tramverein Bern vor dem Schneidbrenner gerettet und während eines langen Jahrzehnts aufbewahrt wurde, den Status eines rollenden Denkmals: Die Stiftung für das historische Erbe der BLS hat ihn, der seine Karriere auf der Linie Bern–Neuenburg begonnen hatte und in den 1990er Jahren bei der Sensetalbahn abschloss, umfassend restauriert und wieder betriebsfähig gemacht.

### **Inklusive Gefangenzelle**

Etwas mehr als 2 Millionen Franken hat die Aufarbeitung des im modernistischen Design der damaligen Zeit gehaltenen Zuges gekostet. 700 000 Franken davon brachte die BLS-Stiftung auf, den Rest steuerten weitere Sponsoren bei. Die Komposition, deren Restaurierung durch die BLS von der bernischen Denkmalpflege begleitet wurde, repräsentiert heute verschiedene jener Epochen, die sie durchlief.

Der blau-weiße Anstrich entspricht den Jahrzehnten, in denen der Zug für die BLS unterwegs war – das Aufkommen von «blauen» und «roten Pfeilen»

bedeutete auch den Anfang vom Ende der grünen Farbe bei der Eisenbahn. Während die eine Hälfte seines Interieurs dem Ursprungszustand entspricht, bildet die andere die letzten Betriebsjahre ab. Nach wie vor an Bord ist die Zelle, die dazu diente, Gefangene von Bern in die Strafanstalt Witzwil im Seeland überzuführen. Sie hat alle Phasen im Originalzustand überstanden.

Zum «blauen Pfeil», der bei der BLS für Extrafahrten gemietet werden kann, ist ein Kunstführer erschienen, was einer Premiere für ein Schienenfahrzeug entspricht. Er kann bei der Gesellschaft für schweizerische Kunstgeschichte bezogen werden.