



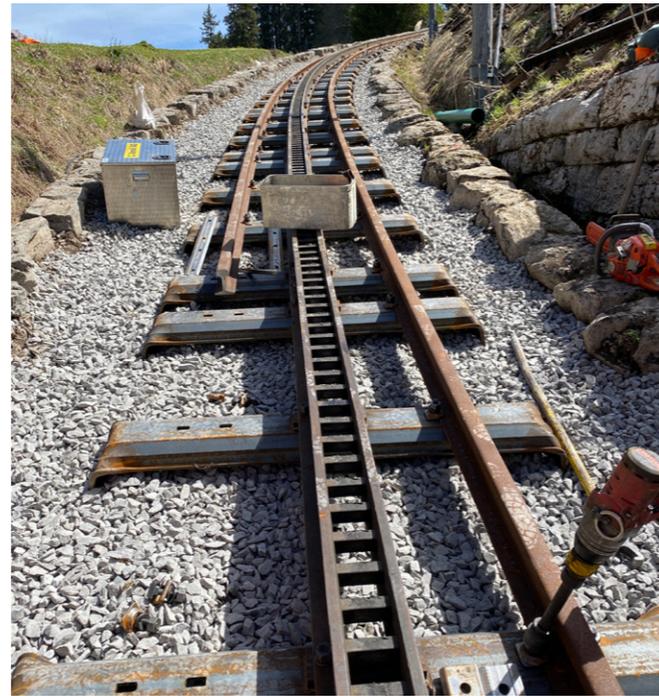
Mehr als 100 Jahre elektrisch unterwegs

Die Idee, eine Bahn auf die Schynige Platte zu bauen, entstand 1880. Damals war die Schynige Platte bereits ein populäres Ausflugsziel. Es dauerte zehn Jahre, bis das Projekt Gestalt annahm und die Eidgenössischen Räte die Konzession erteilten. Am 14. Juni 1893 konnte die Anlage ihren regulären Betrieb aufnehmen. Bis Ende 1913 wurden die Züge mit Dampflokomotiven geführt. Ab 9. Mai 1914 wurden die Reisenden mit den damals neu angeschafften, hochmodernen elektrischen Lokomotiven befördert, die teilweise noch heute in Betrieb sind. Alle Dampflokomotiven bis auf eine wurden in der Folge abgebrochen.

Aufgrund des starken Gefälles – maximale Steigung 25% – schieben die Lokomotiven die Wagen nach oben, anstatt sie zu ziehen. Auf der ganzen Strecke gibt es noch heute keine elektronischen Signale. Die Züge werden persönlich vom Bahnhofsvorstand auf die Strecke geschickt. Bei Zugkreuzungen müssen sämtliche Weichen von Hand bedient werden.

Robuste elektrische Lokomotiven

Die Konstruktion der elektrischen Lokomotiven ist robust und durchdacht. Der mechanische Teil stammt von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM), der elektrische von der Brown, Boveri & Company (BBC) bzw. deren Vorgängerfirma, der Elektrizitätsgesellschaft Alioth (EGA). Bei der Bergfahrt fließt der Strom (1'500 V DC) vom Pantographen zum 12-stufigen Controller, von dort über die Widerstände (weisser Kasten in der Lok) zu den zwei Fahrmotoren mit je 150 PS. Mit Hilfe eines zwei-stufigen Getriebes im Übersetzungsverhältnis 1: 11 wird die Kraft auf die zwei Zahnräder übertragen, wobei eine maximale Geschwindigkeit von 12 km/h erreicht wird. Da die Lokomotiven bei der Talfahrt den erzeugten Bremsstrom nicht wieder zurück ins Netz speisen können, wird dieser in den Widerständen in thermische Energie umgewandelt. Aus Abnutzungsgründen fahren deshalb die Lokomotiven mit gesenktem Bügel zu Tal.



Erneuerung der Bahninfrastruktur

Die Bahninfrastruktur stammt grösstenteils aus den Anfangszeiten des Betriebs. Damit dieser auch in den nächsten Jahrzehnten gewährleistet ist, wird der Oberbau erneuert. Die erste Etappe der Erneuerung der Fahrbahn erfolgte im April 2023. Geplant sind weitere zehn Etappen von 390 bis 530 Metern, die jeweils im Herbst nach Betriebsschluss bzw. Frühling vor Betriebsaufnahme ausgeführt werden. Dabei werden das Gleisbett saniert, Schienen und Schwellen ersetzt und teilweise die Kastenzahntangen ausgetauscht. Geplant ist auch die Erneuerung der Werkstätte Wilderswil, in der die Fahrzeuge revidiert werden.

Scannen Sie den QR-Code für weitere Informationen rund um die Schynige Platte-Bahn



E-Lok He 2/2 Nr. 11–14 in Zahlen



Erbauer	SLM/BBC
Inbetriebsetzung	9. Mai 1914
Länge über Puffer	5,76 m
Grösste feste Breite	2,20 m
Achsstand Triebzahnräder	1,15 m
Achsstand Laufachsen	2,60 m
Dienstgewicht	16,0 t
Anzahl Fahrmotoren	2 Stk.
Betriebsspannung	1500 Volt DC
Übersetzungsverhältnis	1:11,6
Leistung	300 PS
Maximale Zugkraft	118 kN
Höchstgeschwindigkeit	12 km/h
Kaufpreis	45933.– Fr.
Durchschnittliche Saisonleistung	4 000 Km
Durchschnittliche Leistung bis 2014	400 000 Km

JUNGFRAU
TOP OF EUROPE

Schynige Platte

TOP OF SWISS TRADITION



HISTORISCHES
ROLLMATERIAL



Die **Schynige Platte-Bahn (SPB)** ist die einzige Bahn in der Schweiz, die den gesamten Betrieb ausschliesslich mit ihren über 100-jährigen elektrischen Zahnradlokomotiven abwickelt. Seit der Elektrifizierung im Jahr 1914 versehen die Maschinen aus den Anfängen des Elektrozeitalters getreu ihren Dienst. Im Laufe der Zeit kamen zu den vier SPB-Lokomotiven (Nr. 11-14) noch deren sieben der Wengernalpbahn (WAB) hinzu. Diese Fahrzeuge bilden einen abwechslungsreichen Fuhrpark, der im Folgenden bezüglich Aussehens und Geschichte näher beschrieben wird.



Lok 63, mit Jahrgang 1912, ist die letzte von der WAB übernommene Lokomotive. Durch die Anschaffung von zwei modernen Güterlokomotiven verlor Lok 63 ihr Betätigungsfeld bei der WAB und kam so 1996 zur SPB. Somit konnte

die wegen eines Getriebeschadens zum Abbruch bestimmte Lok 17 ersetzt werden. Anlässlich der Hauptrevision im Winter 2006/2007 erhielt sie ihre originalen Lokscheinwerfer sowie Lokschilder zurück.



Lok 62, 1912 gebaut, war zuerst bei der WAB in Betrieb und kam im Jahr 1989 zur SPB. 1992 erhielt sie neue, moderne Lokscheinwerfer, 2002 einen wiederum grünen Neuanstrich. Seit 1997 tragen einige ehemalige WAB-Lokomotiven

Wappenschilder mit typischen Alpenblumen als Ausdruck der Verbundenheit der Bahn mit dem Alpengarten auf der Schynige Platte. So zum Beispiel Lok 62, welche die Alpenrose ziert.



Die Auslieferung von **Lok 61** an die WAB erfolgte 1912, zusammen mit Lok 62 und 63. Im Jahr 1970 wurde die schwarz gestrichene Lokomotive zusammen mit Lok 20 an die SPB verkauft. Dort erhielt sie ein Jahr später einen rotbraunen Anstrich sowie die Betriebsnummer 21. In den folgenden Wintern kehrte sie einige Male zur WAB zurück, wo sie im Jahr 1981 einen Getriebeschaden erlitt. Infolgedessen wurde die Lok wieder vollumfänglich der WAB zurückgegeben, worauf sie der WAB-Farbgebung entsprechend grün gestrichen und mit der Nummer 61 gekennzeichnet wurde. 1991 kam Lok 61 ein zweites Mal zur SPB, diesmal als Ersatz für die nicht mehr betriebsfähige Lok 15. Anlässlich ihrer Revision im Jahr 2001 wurde Lok 61 wiederum in grüner, WAB-typischer Farbe gestrichen.



Lok 20 wurde 1911 zusammen mit **Lok 19** bei der WAB in Betrieb genommen, dies unter der Nummer 60. 1970 wechselte sie zusammen mit Lok 61 zur SPB. 1971 wurde die Lok unter der Nummer 20 in das Nummernschema der SPB eingegliedert. Die bei der Ablieferung in Wilderswil grüne Lokomotive erhielt

im Jahr 1973 den typischen rot-beigen Anstrich der SPB. Im Winter 1975/1976 kehrte Lok 20 zum Führen von Skizügen noch einmal zur WAB zurück. Um die Optik zu verbessern, wurde bei Lok 20, dann wieder bei der SPB, bei ihrem letzten Neuanstrich 2007 die Höhe der Trennlinie der zwei Farben mit derjenigen der Wagen abgeglichen, d.h. nach unten korrigiert. Die Lokomotive trägt heute das Wappen der Gemeinde Gsteigwiler, auf deren Boden sich die Station Breitlauenen befindet.



1911 wurde **Lok 19** unter der Nummer 59 bei der WAB abgeliefert und kam zusammen mit Lok 16 und 18 1963 zur SPB. 1966 wurde sie rotbraun, 1974 der damaligen Farbgebung entsprechend rot-beige gestrichen. Der Einbau der modernen Scheinwerfer erfolgte 1996. Die Lokomotive trägt als einzige noch den originalen Farbanstrich der 1970er Jahre.



Wie Lok 16 wurde **Lok 18** 1910 bei der WAB unter der Nummer 58 in Betrieb genommen und kam ebenfalls 1963 zur SPB. Optisch unterscheiden sich diese zwei WAB-Lokomotiven besonders durch ihre runden Seitenfenster von den Maschinen der SPB. 1964 wurde Lok 18 neu nummeriert und analog den anderen Lokomotiven rotbraun gestrichen. Diese Farbgebung konnte sich bis heute halten, wobei die Lok im Winter 2009/2010 einen neuen Anstrich erhielt. Die Lokomotive trägt das Gemeindewappen von Gündlischwand, auf dessen Boden die Station Schynige Platte liegt.



Lok 16 wurde 1910 unter der Nummer 56 bei der WAB in Betrieb genommen. Als diese in den 1950er Jahren neue Triebwagen erhielt, wurde ein Teil der alten WAB-Lokomotiven überflüssig und konnte bei der SPB, welche in den 1960er Jahren unter Lokomotiven-Mangel litt, eingesetzt werden. So kam Lok 16 Ende 1964 zur SPB, kehrte aber in den 1980er Jahren einige Male für den Winterdienst zur WAB zurück. Die Lokomotive wurde von der SPB in einem für die WAB typisch grünen Anstrich übernommen, aber schon bald in die damals vorherrschende rotbraune Farbgebung umlackiert. Seit 1993 besitzt sie ihr heutiges rotes Aussehen, wobei die Lok von 2001 bis 2007 einen Werbeanstrich mit Teddybären trug.



Die **Lok 14** zeigt sich seit ihrer Revision 2007 nach einem Motorschaden wieder im typischen Erscheinungsbild der 1950er- und 1960er-Jahre. Alle SPB-Lokomotiven waren in diesem Zeitraum rotbraun lackiert. Wie bei Lok 11 und 12 wurden wieder die alten Lok-Laternen, das Signalhorn und die verchromten Lokschilder angebracht. Heute verkehrt Lok 14 im Sommer oftmals mit den offenen Wagen, wodurch sich ein stilechter Zug jener Zeit ergibt.



Lok 13 zeigt sich in einem einheitlichen roten Anstrich, den sie im Jahr 1999 erhalten hat. Zuvor war auch sie zuerst grün (analog Lok 12), dann schwarz (analog Lok 11) und später rotbraun gestrichen gewesen. Zudem trägt sie heute das Wappen der Gemeinde Matten, einer von vier Gemeinden, auf deren Gebiet die Streckenführung der SPB liegt. Im Winter 1936/1937 kam mit Lok 13 das erste Mal eine SPB-Lokomotive bei der WAB für Ski-Züge zum Einsatz, ein Fahrzeug-Austausch, der sich bis in die 1980er Jahre halten konnte.



Lok 12 wurde im Rahmen ihrer Revision im Winter 2004/2005 als erste wieder mit einem historischen Anstrich versehen. Sie präsentiert sich heute den Fahr Gästen wie bei ihrer Indienststellung im Jahr 1914: ein grünes Farbkleid mit schwarzen Leisten und gelben Filets. Die obere Lok-Lampe wurde wieder über dem mittleren Fenster installiert. Weitere originalgetreue Details sind die Fabrikschilder aus Messing, die Fensterrahmen aus Holz, das mittig angeordnete Signalhorn sowie die bei besonderen Gelegenheiten zusätzlich aufgesteckten Karbidlampen. Auch ein Blick in den Führerstand mit seinen alten Instrumenten lohnt sich. Lok 12 weist zudem eine der grössten Fahrleistungen aller Maschinen auf: Seit ihrer Indienststellung bis Ende 2015 legte sie ca. 430'000 km zurück. Dies entspricht 30'000 Fahrten auf die Schynige Platte oder 11 Erdumrundungen.



Lok 11 wurde zusammen mit den Lokomotiven 12-14 im Oktober 1913 in einem grünen Farbkleid ausgeliefert. Spätere Anstriche waren schwarz und rot-beige. Anlässlich der Hauptrevision im Winter 2013/2014 erhielt die Lokomotive ihr Aussehen der 1940er Jahre zurück: einen grau-schwarzen Anstrich, grosse, aufgesteckte Lok-Lampen, Fabrikschilder sowie ein auf dem Dach seitlich angeordnetes Signalhorn. Zusammen mit den offenen Wagen repräsentiert diese Komposition einen stilechten Zug dieser Epoche.