

## Region

# Vom Lötschberg auf den Schrottplatz

**Legendäre BLS-Lok** Von den einst 35 stolzen Re 425 wird Ende Jahr noch ein Drittel in Betrieb sein. Bis 2024 sind sie dann bis auf eine Museumslok alle in ihre Einzelteile zerlegt. Eine Ode an die «Braune».



Symbolträchtig: Die BLS-Lokomotive Re 425, Nr. 192 «Spiez», im September 2020 mit dem legendären Spiezer Parkhaus im Hintergrund. Foto: Guido Lauper

**Guido Lauper**

«Mami, schau mal diese Schrottlöki!», ruft ein etwa sechsjähriger Knirps am Bahnhof Spiez. Vor seinen Augen rangiert eine der farblich nicht mehr taufrischen braunen Re 425 von einem Gleis aufs andere. Woher der Bähnlerbub wohl diesen Ausdruck hat? Denn er liegt mit «Schrottlöki» absolut richtig. Die besagte ist inzwischen bereits auseinandergenommen worden.

Anfang der 1960er-Jahre hatten die damalige Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon und ihre mitbetriebenen Linien den Auftrag zum Bau einer Universallokomotive erteilt. 1964 wurden die ersten fünf Maschinen in Betrieb genommen. Anfänglich mit den Nummern 261 bis 265 und der Bezeichnung Ae 4/4 II.

## Glühende Fahrleitungen verhindern

Ein kurzer Exkurs für Technikfans: Während die gleich bezeichneten SBB-Lokomotiven ihren Bremsstrom ins Netz zurücklieferten (Rekuperation), «verbrannte» die ganze Serie der BLS-Maschinen den Bremsstrom in Heizwiderständen auf dem Dach. Dies, weil die BLS damals ein eigenes, von der SBB getrenntes Fahrstromnetz betrieb.

Rollten am seinerzeit noch einspurigen Lötschberg mehr Züge abwärts als aufwärts, fehlten die «Verbraucher» zur Aufnahme der Bremsströme. Wurden die zu gross, bestand die Gefahr, dass Fahrleitungen überlastet wurden und auszufließen drohten. Andererseits läuteten die BLS-Loks mit Gleichstrommotoren ein neues Zeitalter der Traktionstechnik ein.

Mit der Auslieferung weiterer Lokomotiven bis ins Jahr 1983 erhielten auch die ersten vier die Nummern 161 bis 165. Durch verschiedene Anpassungen 1969, die eine erhöhte Kurvengeschwin-

digkeit und die Höchstgeschwindigkeit von 140 statt 125 Stundenkilometern erlaubten, erhielten alle Maschinen die Bezeichnung Re 4/4, später in Harmonisierung mit der SBB die Bezeichnung Re 425. Als erste vierachsige Lokomotiven konnten sie einen 630 Tonnen schweren Zug auf einer 27-Promille-Steigung mit 80 km/h befördern. Was exakt der grössten Steigung auf der Lötschberg-Bergstrecke entspricht.

Die sogenannten «Braunen» trugen die Verbundenheit der BLS mit den Städten und Ortschaften über die Kantons- und Landesgrenzen hinaus. Dazu wurden die Loks ab 1988 nach und nach mit Ortswappen versehen und an entsprechenden Feiern getauft. Die älteste, die Nr. 161, trug das Wappen von Domodossola (ITA), sie wurde im Jahr 2011 ausrangiert. Dafür steht oder fährt sie im Massstab 1:87 und mit der alten Nr. 261 noch auf mancher Modellanlage.

Nach einem Unfall im Rangierbahnhof Biel war die «Braune» Nr. 187 mit dem Namen «Mund» als erste bereits im Jahr 2007 abgebrochen worden. Die jüngste der ersten Serie, die Nr. 165 mit dem Namen «Moutier», wird als einzige Lok den Schrottplatz überleben. Nicht betriebsfähig, aber als Museumsexponat bei der BLS-Stiftung im Depot Burgdorf.

## Glück im Unglück an der Südrampe

Den spektakulärsten Unfall erlitt die Lokomotive Nr. 183 «Kandersteg» am 2. Februar 1978, als sie nach der Kollision mit einem Lawinenkegel beim Blasbodentunnel an der Südrampe entgleiste und mit einigen Wagons über die Jolibachbrücke stürzte. Wie durch ein Wunder überlebte der Spiezer Lokführer im zusammengestauchten Führerstand. In einer ebenso spektakulären Aktion wurde die Lok geborgen – und später wieder instand gestellt.

## «Die Lok zeigte selten Störungen, war handlich und auch in schwierigen Situationen gut im Griff zu behalten.»

**Fritz Tschirren**, ehemaliger BLS-Lokomotivführer

## Beim Lokpersonal beliebt

Von welchem Wert ist und war die Re 425 für das Personal? Fritz Tschirren aus Spiez, von 1971 bis 2005 BLS-Lokführer, sagt: «Ich bin mit der «Braunen» immer gerne gefahren.» Ob mit Regionalzügen oder mit Intercitys und Güterzügen von Basel über den Lötschberg bis nach Domodossola. «Die Lok

Die Nummern 170 bis 190 der Re 425 waren mit der Zugsicherung ETCS (European Train Control System, Deutsch: Europäisches Zugbeeinflussungssystem) ausgerüstet worden und konnten als führende Triebfahrzeuge mit Güterzügen den Lötschberg-Basistunnel und die Neubaustrecke Mattstetten-Rothrist befahren.

## Nach just 60 Jahren ist die Re 425 Geschichte

Die Ausrangierung der Re 425 begründet die BLS laut deren Medienstelle mit dem technischen Zustand, fehlender Mehrländerfähigkeit, zu tiefer Leistungsfähigkeit und fehlenden Einsatzgebieten. Vor dem Abbruch werden noch brauchbare Einzelteile ausgebaut, um diese bei vorläufig weiterbetriebenen

Exemplaren als Ersatzteile einzusetzen. Der Zeitpunkt der Ausserdienststellung ergibt sich jeweils aus der nächsten anstehenden Revision. Bis Ende Jahr werden noch zwölf «Braune» in Betrieb sein und teilweise für Güterzüge eingesetzt. 2021 bis 2024 werden die Re 425 in den Autozügen verkehren. Nach der geplanten Sanierung der Autozüge werden diese mit Re-465-Lokomotiven geführt werden, von welchen die BLS in den 1990er-Jahren 18 Stück beschafft hatte.

Nächstes und übernächstes Jahr wird für je drei der legendären BLS-Loks das letzte Stündlein geschlagen haben. 2024 folgen die restlichen sechs Exemplare. Die Vorstellung des Spiezer Jungen mit seiner «Schrottlöki» wird sich dann erfüllt haben.

entsprechend nachvollziehbar und damit beherrschbar gewesen. Nach seiner Pensionierungsfahrt meinte ein anderer Lokomotivführer auf die Frage nach dem Unterschied von den alten zu den neuen Maschinen: «Blieben die alten stehen, brachte sie bisweilen ein Fusstritt wieder zum Fahren.» (gls)

## BLS: AG aus vielen Bahnen

Nach teils turbulenten Generalversammlungen fusionierten auf den 1. Januar 1997 die Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon, die SEZ (Spiez-Erlenbach-Zweisimmen), die GBS (Gürbetal-Bern-Schwarzenburg) und die BN (Bern-Neuenburg) zur BLS-Lötschbergbahn AG. 2006 kam der RM (Regionalverkehr Mittelland) dazu, der 1997 durch den Zusammenschluss von sieben Bahnen entstanden war. Heute setzt sich die BLS AG aus BLS Netz AG, BLS Cargo AG, BLS Immobilien AG, Busland AG und BLS-Fernverkehr AG zusammen. Integriert ist auch die Schifffahrt Thuner- und Brienersee. (gls)

## Kopfsalat

### Das Kabel hat nicht ausgedient



Staubsaugen gehört nicht zu meinen Lieblingsbeschäftigungen in unseren vier Wänden. Kommt dazu, dass mir die Technik im Zusammenhang mit diesem Haushaltgerät dann und wann einen Streich spielt. Letzteres hat vorwiegend mit dem Stromkabel zu tun. Oder eben ohne dieses Teil. Aber mehr davon später.

Zuerst muss ich über den Runenkönig Harald Blauzahn ein paar Worte verlieren. Er, so offenbart ein Blick in verschiedenste Geschichtsbücher, ist schuld daran, dass wir den heutigen Industriestandard für die Datenübertragung zwischen Geräten über kurze Distanz per Funktechnik «Bluetooth», zu Deutsch Blauzahn, nennen.

Der König habe es vor mehr als tausend Jahren geschafft, verfeindete Teile von Norwegen und Dänemark wieder zu vereinen. Der König sei ein kommunikativer Mensch gewesen. Diese Geschichte aus der Zeit der Wikinger hätten die Entwickler von Bluetooth zum Anlass für den heute gängigen Begriff genommen.

Bluetooth macht es also möglich, dass ich mein Smartphone an das Navigationssystem im Auto koppeln kann, die Kaffeemaschine mit dem Handy-App zu verbinden (Achtung: Tasse vor Starten der Funkverbindung unter das Gerät stellen) möglich geworden ist und auch die in der Wolke (Cloud) gespeicherte Textdatei aus dem Lehnstuhl im Wohnzimmer an den Drucker im Homeoffice gefunkt werden kann. Letzteres um Sekunden später einen fixfertigen Ausdruck in den Händen zu halten. Alles ohne Kabel und dem oft einhergehenden Salat – respektive ohne «Chnuppel».

Super. Nicht ganz. Mein Lieblingskopfhörer stammt aus der «Kabel-Zeit», und ich lasse es mir auch in Zeiten von «wireless» nicht nehmen, das Gerät – trotz inkompatibler Anschlüsse – aber mittels eines Adapters funktionstüchtig gemacht, auch in der derzeitigen Bluetooth-Ära weiterzuvenden.

Und trotz Auswahl in Sachen Staubsauger, einer mit und einer – zwar ohne Funkverbindung – dafür mit Akku ausgestattet, bin ich lieber mit dem älteren Gerät in unseren Zimmern unterwegs. Denn wenn ich mit dem Staub schluckenden Ding auf der Treppe vom Obergeschoss Richtung EG steuere, gibt es nichts Ärgerlicheres, als wenn das Akkulämpchen zu blinken beginnt und Sekunden später der Sauger seinen Dienst einstellt.



**Hans Urfer**  
h.urfer@bom.ch



1978 prallte eine Re 425 in einen Lawinenkegel an der Südrampe. Hier die Unfallstelle während der Vorbereitungen zur Bergung. Foto: Archiv BOM