

Zeitschrift: Jahrbuch / Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (2008)

Artikel: Die Werkstätte Bönigen der BLS AG Werkstätten
Autor: Gerber, Eliane
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096012>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.03.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Werkstätte Bönigen der BLS AG Werkstätten

Die Region

Bönigen liegt am unteren Brienzerseebecken mit direktem Anschluss an die Gemeinde Interlaken und den Thunersee. An beiden Seiten flankiert von hohen Hügelzügen, strahlt es einen Charme aus, der jährlich Touristen aus der ganzen Welt animiert zum Verweilen, zum Geniessen und vor allem zum Ferienaufenthalt. Rechtlich existiert die gemischte Gemeinde Bönigen seit 1861. Seither ist die Gemeinde kontinuierlich gewachsen. Sie zählt heute mehr als 2 400 Einwohner.

Die touristische Entwicklung der Region

Die Einwohner der Region Interlaken erkannten sehr früh den touristischen Wert der Seen, der Landschaft als Ausgangspunkt für die berühmte Bergregion, das Jungfraugebiet. Das Reisen ins Berner Oberland war dazumal beschwerlich, weil die entsprechenden Transportmittel fehlten. Initiative Hoteliers sowie dem Tourismus nahestehende Betriebe legten im Jahr 1834 den Grundstein für die Ausflugsschiffahrt auf dem Thunersee. Bereits im Sommer 1835 verkehrte das erste Dampfschiff – die Bellevue – auf der Strecke Hofstetten–Neuhaus. Diese neue Ortsverbindung auf dem See konnte nicht bis zum Brienzersee verkehren, da kein schiffbarer Weg zwischen den beiden Seen bestand und der Seekanal vom Thunersee nach Interlaken noch nicht gebaut war. Es begann ein Planungsmarathon, an dem sich die angrenzenden Regionen und Kantone beteiligten. Es war die Zeit des Aufbruchs im Bereich Bau von Bahnanlagen. Ambitiöse Projekte wie der Bau einer normalspurigen Brünigbahn von Bern durch das Gürbetal nach Thun, am Südufer des Thunersees entlang nach Interlaken und weiter dem Brienzersee entlang nach Brienz und in die Innerschweiz wurden geprüft. Parallel existierte ein Konkurrenzkampf zwischen Schiffs- und Bahnbetreibern. Man wollte verhindern, dass ein Kanalbau zwischen Thuner- und Brienzersee als Verbindungsweg gebaut wurde. Schliesslich siegte ein Bahnprojekt. Unter der Leitung des russischen Eisenbahn pioniers Leopold Blotznitzki (1817–1879), einem ehemaligen Oberingenieur der Schweizerischen Zentralbahn, erfolgte der Bau der Bödelibahn mit einer Streckenlänge von 8,4 Kilometern von Därligen nach Bönigen.

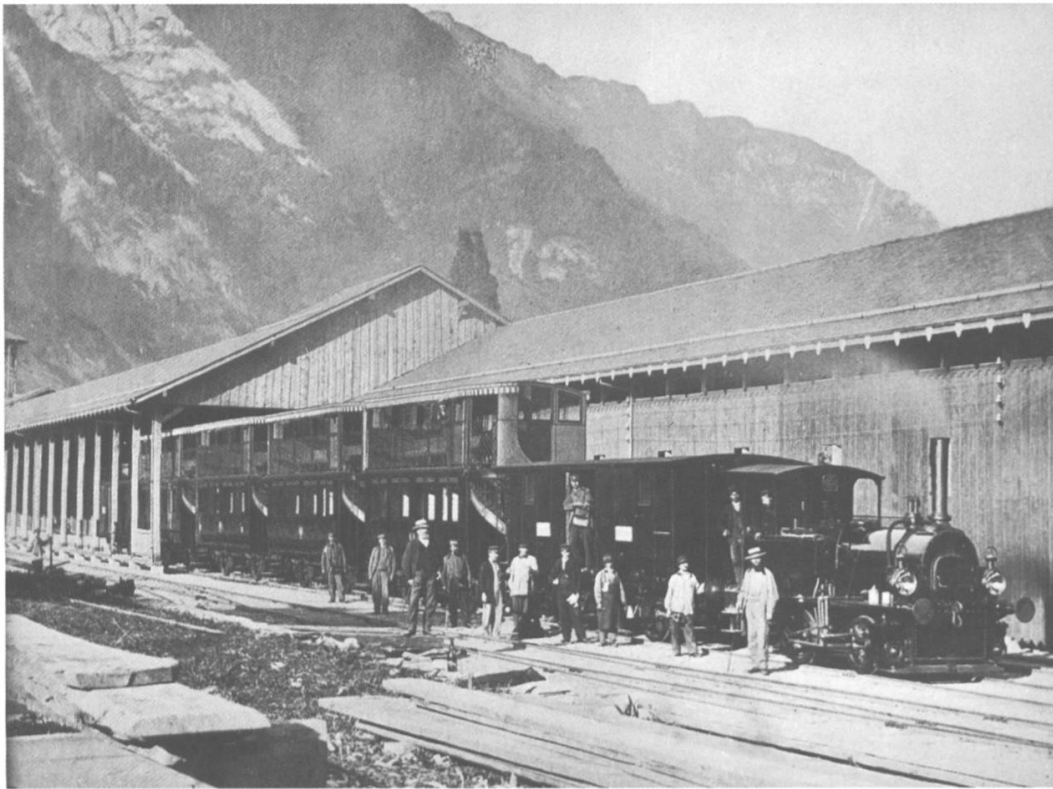
Am 1. Juli 1874 konnte die attraktive Verbindung von der Schiffsstation Därligen am Thunersee nach Bönigen am Brienersee, über das so genannte Bödeli, den Betrieb aufnehmen.



Interlaken, Bahnhof um 1895. Die Züge der Thunerseebahn fahren bis hierher. Zur Weiterfahrt nach Interlaken Ost und Bönigen steigt man auf die Doppelstockwagen der Bödelibahn um. Der Schiffskanal ist bereits eröffnet. Im Hintergrund die weissen Berggipfel von Mönch und Jungfrau.

Drei Dampflokomotiven beförderten mit Doppelstockwagen Touristen und Gäste in den Kurort am Brienersee. Sowohl das Eisenbahnzeitalter als auch die Weiterentwicklung der touristisch attraktiven Region waren somit eingeläutet. Bereits am 1. Juli 1893 eröffnete die Thunerseebahn ihren Betrieb von Thun nach Interlaken und übernahm auf den 1. Januar 1908 die Bödelibahn.

1906 erfolgte die Gründung der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon. Sie plante und führte den Bau für den Durchstich des Lötschbergs als Verbindung von Bern durch den bestehenden Simplontunnel nach Italien aus. Bereits am 15. Juli 1913 wurde die Lötschbergstrecke dem Betrieb übergeben. Erwähnenswert ist die Abkehr vom Dampfbetrieb hin zum elektrischen Vollbetrieb; die gesamte Strecke verfügte über eine Bahnstromversor-



Lokomotive Nr. 1 «Bise», anlässlich der Eröffnung der zweiten Etappe der Bodelibahn Interlaken–Bönigen am 1. Juli 1874. Hinter dem Gepäckwagen G11 befinden sich die wunderschönen Doppelstockwagen.

gung von 15 000 Volt und $16 \frac{2}{3}$ Hz für den Betrieb elektrischer Lokomotiven. Schlag auf Schlag erfolgte parallel der Zusammenschluss der einzelnen Transportgesellschaften. So verfügte die BLS im Jahr 1913 über ein mehr oder weniger zusammenhängendes Schienennetz, vor allem im Berner Oberland. Im Verlaufe der Jahre fusionierten zusätzlich kleinere Bahnen wie auch die Schifffahrtsgesellschaft auf dem Thuner- und Brienersee mit der BLS.

Die Werkstätten der BLS im Überblick

Die BLS basiert seit ihrer Gründung auf einer Selbstständigkeit in allen Bereichen. Nebst der Beförderung von Personen und Gütern musste das Rollmaterial für den Unterhalt der sehr anspruchsvollen Strecke beschafft und gewartet werden. Elektrische Lokomotiven, Personentransportwagen, Güterwagen und Baufahrzeuge forderten geeignete Unterhaltswerkstätten sowie die Rekrutierung von Fachspezialisten. Zur Konzentration der Kräfte und des Fachwissens wählte man geeignete Standorte aus und ordnete diesen Standorten gleiche Tätigkeiten zu.



Ehemalige Station Bönigen: Aus wirtschaftlichen Gründen wurde Ende Mai 1969 der Bahnbetrieb aufgehoben. Seither befördern Busse die Passagiere. Stationsgebäude und Geleiseanlagen wurden abgebrochen. Foto: Werner Wild

Ein Lokomotivdepot in Bern Ausserholligen wurde im Jahr 1901 im Hinblick auf die Eröffnung der Bern–Neuenburg-Bahn und der Gürbetalbahn eröffnet.

1913 baute man das Lokomotivdepot in Brig, das vorwiegend zur Remisierung der BLS Triebfahrzeuge zwischen zwei Einsätzen diente. Die Zeit im neuen Depot wurde ebenfalls zur Durchführung von Kleinunterhaltsarbeiten – vor allem an Lokomotiven – genutzt.

Die Werkstätte und das Lokomotivdepot in Spiez ist seit 1913 ein idealer Standort sowie ein idealer Stützpunkt für die Stationierung, den Unterhalt sowie den rationellen Einsatz von Lokomotiven und deren Personal. Im Depot erfolgten die Remisierung und der Betriebsunterhalt vorwiegend an Triebfahrzeugen. Es ist aber auch die Pforte für den Ein- und Ausgang der Regionalfahrzeugflotte. Die Werkstätte ist für die Revisionen an Triebfahrzeugen zuständig. Neu sind auch Teile des so genannten Lösch- und Rettungszuges für den neuen Basistunnel am Lötschberg stationiert. Spiez ist neben Bern auch der zentrale BLS-Lehrlingsausbildungsplatz Login für Polymechaniker und Automatiker. Auf dem Werkplatz Spiez sichert Personal unterschiedlicher Berufskategorien den störungsfreien Einsatz der Fahrzeuge.

Die Integration der Werkstätte Oberburg erfolgte 2006 im Rahmen des Zusammenschlusses der RM (Regionalverkehr Mittelland) mit der BLS; sie übernimmt fortan auf der Basis eines Werkstätten Gesamtkonzeptes Tätigkeiten im Bereich der Komponentenfertigung und des Fahrzeugunterhaltes.

Seit Ende 2004 ist der Geschäftsbereich Personenverkehr der BLS für die S-Bahn Bern zuständig. Zur Wartung der gesamten Regio- und S-Bahnfahrzeugflotte hat die BLS am 1. Januar 2003 von den SBB das Lokomotivdepot Bern Aebimatt inklusive dem Personal übernommen.

Die Werkstätte in Bönigen

Nach der Inbetriebnahme des Lötschberg-Scheiteltunnels entwickelte sich die am 27. Juli 1906 gegründete Berner Alpenbahngesellschaft Bern–Lötschberg–Simplon zur grossen Bahn. Internationale Zugkompositionen nutzten die kürzeste Verbindung durch den Lötschberg, von den Ballungszentren im Norden in die Städte Mailand, Genua und an die Côte d'Azur. Auch die BLS setzte ab 1950, parallel zu den Regional- und Städteschnellzügen, so genannte RIC-Wagen für den internationalen Verkehr ein. Der stetig anwachsende Wagenpark musste fachmännisch gewartet werden. In Ergänzung zur Werkstätte Spiez, die zuständig ist für Lokomotiven, baute die BLS zwischen Bönigen und Interlaken West das Kompetenzzentrum für Reisezug- und Güterwagen.



Luftaufnahme, Werkstätte Bönigen und Gemeinde Bönigen, 2002

In den schwierigen Jahren des Ersten Weltkrieges, in denen der Touristenstrom ausgeblieben war und generell die Arbeitsplätze in der Region gefehlt hatten, beschloss die Gemeinde Bönigen, der Berner Alpenbahngesellschaft 366 Aren und 90 m² für den Bau einer Werkstätte und zur Schaffung von Arbeitsplätzen abzutreten (Abtretungsvertrag vom 24. November 1916).

In den Folgejahren 1917 und 1918 erstellte die BLS die erforderlichen Hallen, u.a. die grosse Halle, die als Pavillon an der Landesausstellung 1914 in Bern stand.



Textilverarbeitung: EDV-gesteuertes Zuschneiden mit Cutter

Für die Fundation des gesamten Werkstätteareals, das aus Schwemmland zwischen den beiden Seen bestand (daher der Name «Bödeli»), erfolgte die Entnahme von Kies aus dem angrenzenden Arealgebiet. Dadurch entstand das sogenannte Baggerseeli, das Wandernde zum Verweilen einlädt. Aus Sicherheitsgründen musste ein richterliches Verbot für das Baden erlassen werden. Wiederverwendung fand auch der ehemalige Bahnhof Interlaken West. Die stattliche Holzhalle steht am Ostausgang des Werkstätteareals; in ihr ist das Textilverarbeitungsatelier mit grossem Vorratslager platziert.

Auch die alte Lokremise aus Interlaken steht noch heute im Areal und dient der Materiallogistik als Lagerplatz. All diese alten Gebäude erhielten im Laufe der Jahre die entsprechende Anpassung, wobei vor allem auf deren Substanzerhalt geachtet wurde. Beachtlich ist auch die gute Integration in die Landschaft und ins Dorfbild.

Die Gleise bestanden schon, denn die Bödelibahn verkehrte südlich des heutigen Geländes von Interlaken West bis zur Lütschinenbrücke in Bönigen. 1969 wurde jedoch die Strecke für den Personenverkehr geschlossen. Fortan übernahmen Ortsbusse den Transport der Reisenden.

Der Bau dieses BLS-Unterhaltszentrums für Reisezugwagen verhalf Bönigen zu einem höheren Bekanntheitsgrad, denn sämtliche Reisezüge der BLS Gruppe erhielten auf der Stirnseite die Aufschrift Bönigen. Zusätzlich förderten auch internationale Eisenbahnveranstaltungen den Bekanntheitsgrad von Bönigen. Die BLS konzentrierte einen grossen Teil der so genannten rückwärtigen Dienste in der neu erstellten Werkstätte. Nebst Unterhalt der bestehenden grossen Anzahl von Personen-, Güter- und Dienstwagen begann eine Spezialisierung im Bereich der mechanischen Bearbeitung und der Schlosserei inklusive der Wärmebehandlung.

Entsprechend der Anforderungen des Gesamtunternehmens bildete man auch spezielle Gruppen mit fachtechnischer Ausrichtung. Es mussten zum Beispiel weit über 170 genietete Stahlbrücken auf dem gesamten BLS Netz periodisch gewartet und repariert werden. Eine mobile Equipe aus Bönigen erledigt bei jeder Witterung, zum Teil in schwindelerregender Höhe und über Abgründen, die anspruchsvolle Arbeit im Brückenunterhalt.

Eine grosse Nachfrage bestand auch im Bereich der Holzbearbeitung. Eine stattliche Güterwagenflotte, die u.a. auch für den Transport von Militärmaterial diente, bestand vorwiegend aus einem Stahlchassis mit Holzaufbau. Es war für die Werkstätte ein leichtes, in der Region geeignetes Fachpersonal aus der Holzbranche zu rekrutieren. Die BLS Reisezugwagen zeichneten sich durch einen gepflegten Innenausbau aus. Eine grosse Sattler- und Polstereiabteilung sowie Maler- und Innenausbauspezialisten sorgten für das gute Aussehen der Fahrzeuge.

Bis zum 2. Weltkrieg verlief vieles in geordneten Bahnen. Die Region schätzte die BLS als zuverlässigen Arbeitgeber in den verschiedensten Berufssparten. Die Werkstätte konnte mehr als 200 Leute beschäftigen. Sie galt somit als geschätzter Arbeitgeber.

Mit den 60er-Jahren erfolgten der wirtschaftliche Aufschwung und die Periode der sich rasch ändernden Randbedingungen. Neues Rollmaterial in allen Bereichen ersetzten die bestehenden Fahrzeuge. Mehr Komfort, ein höheres Fahrplanangebot sowie mehr Reisende, die schneller ihr Ziel erreichen wollten, sorgten für eine Aufbruchstimmung. Die Werkstätte passte sich seither kontinuierlich den neuen Gegebenheiten an, bildete neues Personal aus und modernisierte die Infrastruktur. Die ehemalige mechanische Werkstätte wandelte sich zum modernen, vielseitigen Betrieb – mit dem Ziel der kostengünstigen Wartung und Modernisierung des Fahrzeugparks.

Im Rahmen der industriellen Umstrukturierung und vor allem der Schwerpunktbildung bei den verschiedenen Tätigkeiten erfolgte auch die Überprüfung der Auslagerung von Arbeiten. Eisenbahnfahrzeuge zeichnen sich aus durch eine Lebensdauer von 40 und mehr Jahren.

Die Restrukturierungen in der Rollmaterialindustrie, vor allem auch die Schliessung namhafter Industriebetriebe, zeigte sehr bald, dass verschiedene Dienstleistungen nicht mehr auf dem Markt zur Verfügung standen. Das Substitutionsverfahren, d.h. der Ersatz älterer Bauteile und Komponenten, ist vielmals aus Kostengründen, aber auch weil die entsprechenden Angebote fehlen, nicht möglich. Eingehende Untersuchungen dokumentierten schon bald die Berechtigung für den Erhalt und den Aufbau eigener Kompetenzen im Rollma-

materialunterhalt. Die BLS bekennt sich mit Erfolg zur Strategie für den Erhalt ihrer eigenen Werkstätten. Neue und modernere Fahrzeuge haben heute kürzere Unterhaltsintervalle als früher. Obwohl wesentlich mehr Fahrzeuge im Einsatz stehen und diese grosse Kilometerleistungen absolvieren, konnte der spezifische Unterhaltsaufwand reduziert werden. Dies setzte Ressourcen frei in den Werkstätten. Für den notwendigen Erhalt der verschiedenen Fachbereiche konzentriert sich die Werkstätte auf die Akquisition von Drittleistungen. Bereits ab 1980 verlagerte sich ein Wertschöpfungsanteil von 30% auf Drittkundengeschäfte. Verschiedene kleine Privatbahnunternehmen in der ganzen Schweiz schätzten dieses fachliche Angebot und bewahrten während Jahren ihre Kundentreue. Ein weiteres, zum Teil zeitintensives Geschäft, sind Umbau und Modernisierung des bestehenden alten Rollmaterials. Ein Eisenbahnfahrzeug kostet heute ca. 2 Mio. CHF. Diese hohen Investitionsbeträge veranlasste die BLS bereits in den 70er-Jahren, älteres, aber noch gut erhaltenes Rollmaterial zu modernisieren, damit es für den Einsatz im Regionalverkehr weiter seine Dienste leisten konnte.



Elektriker bei Tableaumontage

Im Wandel der Zeit

Die BLS Werkstätte Bönigen hat sich im Laufe der Jahre zum modernen Atelier entwickelt. Sie präsentiert sich heute nach wie vor als Global Player. Das heisst: Ein Grossteil aller Arbeiten an den Fahrzeugen kann in eigener Kompetenz in der Werkstätte ausgeführt werden. Ein weitgehend elektronisch gesteuerter Maschinenpark, Fachkräfte in den Bereichen Elektronik, Klimatechnik und Messtechnik zeichnen die Werkstätten als modernes und konkurrenzfähiges Unternehmen aus.

Auch die BLS als Gesamtes zeichnet sich durch Innovation aus. 1970 eröffnete die BLS den Autoverlad im Lötschberg–Scheiteltunnel. Zwei Züge mit Fahrzeugen, die in der Werkstätte Bönigen aus älteren Güterwagen gebaut worden waren, beförderten Automobilisten durch die 16 km lange Tunnelstrecke von Kandersteg nach Goppenstein. Die steigende Beliebtheit veranlasste die BLS zum Kauf von neuen, speziellen Autoverladezügen, so dass bereits im Jahr 1980 über 750 000 Automobilisten diesen Dienst beanspruchten. In den 80er-Jahren konnte der Autoverlad mit Hilfe von Bundessubventionen als Rawiler-satz weiter ausgebaut werden. Neue Verladerampen nördlich und südlich des Lötschbergs sowie die Beschaffung neuer Autozüge in so genannter Kleinradtechnik steigerten die Attraktivität und auch die Frequenz. Die neuen Fahrzeuge erlauben den Verlad von Cars bis zu einer Scheitelhöhe von 4 Metern. Diese Fahrzeuge sind der Kategorie «Rollende Landstrasse» zuzuordnen. Im Jahr 2003 nutzten mehr als 1,5 Mio. Automobilisten diesen Transport durch den Lötschberg. Im Rahmen der Spezialisierung und Zuordnung der Kompetenzen ist die Werkstätte Bönigen für den Unterhalt aller Autotransportfahrzeuge zuständig. Für die neuen Fahrzeuge mit der sogenannten Kleinradtechnik, die für den Transport von Autocars geeignet sind, musste das gesamte Know-how aufgebaut werden. Sicherheit und Zuverlässigkeit sind oberstes Gebot beim Einsatz dieser Fahrzeuge. Der Benutzer fordert den stressfreien, pünktlichen Transport seines Fahrzeuges. Das Mitfahren in seinem verladenen Fahrzeug muss zudem ruck- und schüttelfrei sein. Die Geschwindigkeit des Zuges im Lötschberg beträgt immerhin 110 km/h. Zusätzlich sind die Fahrzeuge einer besonderen klimatischen Belastung ausgesetzt. In der kalten Jahreszeit können in Kandersteg Temperaturen von bis minus 10 Grad auftreten. Im Tunnel herrscht eine Temperatur von plus 17 Grad. Der ganze Autozug inklusive Lokomotive unterliegt bei jeder Durchfahrt einem Temperaturwechsel von mindestens 27 Grad. Gemeinsam mit der Lieferindustrie mussten und

müssen noch heute die Einflüsse untersucht sowie die geeigneten Massnahmen und Materialien evaluiert werden. Somit sind das gewissenhafte Ausführen des periodischen Unterhaltes und die wöchentliche Wartung vor Ort eine grosse Herausforderung an das Werkstättepersonal. Ein gut eingespieltes Team aus der Werkstätte Bönigen, das speziell ausgebildet ist, führt die Arbeiten in regelmässigem Turnus aus. Zur Unterstützung erfolgte 1998 der Bau einer so genannten Durchfahrtshalle in Kandersteg; dank dieser Anlage können die Wartungsarbeiten unter Dach und müssen nicht mehr unter freiem Himmel ausgeführt werden.



Kandersteg, Autopendelunterhalt vor Ort

Ein weiteres umfangreiches Tätigkeitsfeld besteht aus Kontrolle, Wartung und Tagesreinigung von Zügen an den Bahnhöfen. Während Jahren unterhielt die Werkstätte Bönigen in Interlaken Ost einen Stützpunkt mit 20 Mitarbeitenden, die jährlich über 120 000 Fahrzeuge reinigten. Vor allem internationale Züge, die – wie der ICE von Berlin – nach Interlaken verkehren, bescherten der Reinigungssequipe genügend Arbeit. Jährlich wurden in Interlaken Ost weit über 80 t Abfall aus den Zügen via Presscontainer entsorgt. Aber auch das Äussere wollte gepflegt sein. Die BLS betrieb in Interlaken Ost eine sogenannte Durch-

laufwaschanlage, in der ganze Zugskompositionen (u.a. auch der ICE) mit Waschbürsten gereinigt wurden. Abgehende Züge erhalten eine Abgangskontrolle durch Visiteure. Sie kontrollierten visuell den Zustand des Zuges und mit Hilfe des Lokomotivführers die Bremsbereitschaft.

Diese Grobbeschreibung des Leistungsangebotes der Werkstätte BLS Bönigen dokumentiert die Notwendigkeit des Einsatzes der verschiedensten Berufsschichten. Zur Förderung des Handwerkes erhalten junge Leute auch in Bönigen Gelegenheit zu einer Berufsausbildung in der metallbearbeitenden Sparte.



Lernen am Bohr- und Fräswerk

In den letzten Jahrzehnten wurden bis zu 4 Lernende pro Jahr ausgebildet.

Neue Strukturen

Das wirtschaftliche, politische und rechtliche Umfeld veränderte sich für die BLS, vor allem im Zusammenhang mit der Bahnreform. Auf der Basis einer neuen strategischen Ausrichtung wurde 1997 eine Neuorganisation in Kraft gesetzt. Dies hatte auch eine Änderung in der Organisation der Werkstätten zur Folge. Alle Werkstätten und Depots wurden unter eine Leitung gestellt mit dem Ziel, Synergien und Sparpotentiale auszuschöpfen. Gleichzeitig begann für die Werkstätten aber auch ein Überlebenskampf: Alle Tätigkeiten stehen unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit und müssen sich gegen Konkurrenzangebote behaupten. Ein Schritt nach vorne war gefragt. Es bot sich 1997 die Gelegenheit, als erste Eisenbahnwerkstätte das Prozessmanagement ISO 9001



Bönigen, Interlakenstrasse – einst und jetzt

zu erlangen. Dieses Zertifikat dokumentiert einer Werkstätte, dass sie ihre Arbeiten nach den geltenden Regeln und Vorschriften ausführt sowie entsprechend geprüftes und ausgebildetes Personal einsetzt. Im Anschluss an diesen ersten Prüfungserfolg erlangte die Werkstätte Bönigen ebenfalls das Zertifikat für das Umweltmanagement ISO 14001.

Der stets wachsende Fahrzeugpark mit zum Teil grösseren und moderneren Fahrzeugen erforderten Anpassungen im Bereich der Infrastruktur. 1987 konnte im Zusammenhang mit der Neubeschaffung der klimatisierten Einheitswagen IV die neue Unterhaltshalle entlang der Interlakenstrasse realisiert werden.



Drehgestellunterhalt

1998 bewilligte der Verwaltungsrat mit Hilfe der Wirtschaftsförderung den Bau einer neuen Drehgestell-Unterhaltshalle.

Parallel konnte auch der Bau einer Spezialhalle für Schmutzarbeiten ausgeführt werden. Der Schutz des ufernahen Geländes am Brienzersee war seit jeher ein Anliegen im Zusammenhang mit der Handhabung von umweltbeeinträchtigenden Stoffen. Beim Bau der Drehgestellhalle konnte am nordwestlichen Ende ein Retentionsbecken gebaut werden, das bei einem allfälligen Brand das Wasser aufnimmt. Parallel erfolgte, auch im Zusammenhang mit der Erlangung der ISO Zertifizierung 2001 Umweltmanagement, eine gesamte Arealanierung im Bereich der Abwasserentsorgung. Mit dem Bau einer modernen AVA (Abwasser- und Verwertungsanlage) wird das anfallende Schmutzwasser neutralisiert und vor der Zuführung zur Kläranlage in Interlaken von Schwebeteilchen gereinigt.

Der Modernisierungs- und Anpassungsprozess findet seine Fortsetzung in allen Anlagebereichen. Ab Herbst 2008 wird die Wärmeversorgung der BLS Werkstätten von Erdöl auf Erdgas umgestellt. Dadurch wird die Umweltbelastung um rund 20% von der jährlichen Kohlendioxid-Emission (CO₂) reduziert. Die jährliche CO₂-Einsparung von 133 Tonnen entspricht der Menge, die von 35 ölbeheizten Einfamilienhäusern freigesetzt wird. Geplant ist eine weitere Senkung mit einer Holzheizung.

Wettbewerb und Imagepflege waren von jeher ein grosses Anliegen. Das schwierige Gelände und die Bergstrecke am Lötschberg forderten spezielle Untersuchungen im Bereich des Radmaterialverschleisses. Eine internationale Arbeitsgruppe mit Beteiligung aller umliegender europäischer Länder tagte während Jahren in Bönigen und suchte ein Vorgehen zur Verbesserung des Lauf- und Verschleissverhaltens von Eisenbahnrädern.



Fertig montierter Radsatz mit Antrieb

Die Werkstätte Bönigen entwickelte hochpräzise Messgeräte zur Erfassung des Radkörpers. Die anderen Bahnverwaltungen nutzten gerne diese Möglichkeit zur Beschaffung dieser Messgeräte. Sie stehen noch heute in verschiedenen Ländern im Einsatz.

Der Besuch vieler Bahnspezialisten aus Europa fördert den Bekanntheitsgrad der schönen Gegend im Berner Oberland. Anerkannt werden aber auch die Leistungen der BLS Werkstätte Bönigen, als Kompetenzzentrum für Eisenbahn-Rollmaterial.

Eine umfassende Beschreibung über die BLS und ihre mitbetriebenen Bahnen finden Sie im 2005 erschienen Werk «Das grosse Buch der Lötschbergbahn».