

EL BERNER OBERLAND BAHN

En tren, por los valles alpinos

Este ferrocarril, de vía métrica, se inauguró en 1890 para satisfacer la enorme demanda turística que generaban estos dos encantadores valles alpinos desde que lord Byron y otros autores románticos los había puesto de moda. Primeramente funcionó con locomotoras de vapor, algunas de las cuales han sido preservadas y salen a paseo con ocasión de alguna sonada festividad. En 1914 fue electrificado a 1.500 voltios de corriente continua. Sus 24 kilómetros de recorrido adoptan la forma de una Y griega. Su origen está en Interlaken Ost. En Zweilütschinen se bifurca en dos ramales, uno a Grindelwald y el otro a Lauterbrunnen.

La estación de Interlaken Ost acoge también los trenes de los SBB procedentes de Berna, los del Berna Lotschberg Simplón (BLS) y los del Brunig Bahn – métrico – procedentes de Lucerna. Y hasta el año pasado, el ICE alemán procedente de Ber-

El automotor 311 maniobra en la estación de Grindelwald para ponerse en cabeza de una composición destinada a Interlaken Ost. Juntamente con sus hermanos 312 y 313, forma la última generación de automotores del BOB, construidos por SLM-BBC en 1986. Pesan una tonelada más que sus antecesores y pueden correr a 70 km/h.

Los trenes del Berner Oberland Bahn, que prestan servicio de lanzadera entre Interlaken Ost y Grindelwald y Lauterbrunnen en Suiza son conocidos en todo el mundo tanto por su eficiencia, como por los maravillosos paisajes que atraviesan.

lín. El desgraciado accidente que tuvo el año 97 lo condenó a una penosa cuarentena que todavía no se le ha levantado. El movimiento de tantos y variados trenes constituye un espectáculo ferroviario de primer orden, capaz de sorber el seso al aficionado más apático.

Los automotores del BOB son una deliciosa miniversión de nuestras extintas y entrañables unidades "suizas". Cada hora sale de Interlaken Ost un tren larguísimo formado por dos ramas compuestas por un furgón y cinco o más coches cada una. Hasta Wilderswil, por terreno llano, rueda a buena marcha. Aquí se parte la composición, y una rama tira Grindelwald y la otra a Lauterbrunnen.

La subida a Grindelwald (1.034 metros) se salva con algunos tramos de vía equipados con cremallera sistema Riggenbach, que nuestro automotor engrana sin detenerse. Se limita a aflojar discretamente la marcha. Al doblar el recodo de Schwendi, el Wetterhorn nos da la bienvenida al país de Heidi.



Al cabo de media hora (que se hace corta) llegamos a Grindelwald, y nuestro tren se estaciona junto a las unidades verdes y crema del Wengernalp Bahn, de 800 mm, que suben a Kleine Scheidegg a paso de caracol y luego bajan a Lauterbrunnen a la misma y parsimoniosa velocidad. A no ser que el viajero quiera transbordar al ferrocarril de la Jungfrau que lo llevara al Techo de Europa, 3.454 metros de altura, el tercero del mundo en este campo.

El recorrido a Lauterbrunnen (796 metros) es más suave y no requiere tramos de cremallera. Pero resulta igualmente placentero. El tren llanea alegremente por las risueñas riberas del Lütschinen, que arrastra pedazos de hielo de los glaciares de la Jungfrau, la mítica cumbre que desató el entusiasmo de Byron.

Lauterbrunnen ha conservado su en-



El BOB Interlaken-Grindelwald reemprende la marcha entre el alegre repique de campanillas del paso a nivel. Al fondo, las nevadas cimas del Oberland dan la bienvenida al esforzado ferrocarril.



El encanto finisecular de la estación de Lauterbrunnen contrasta con la esquemática funcionalidad de la nueva marquesina – acero y cristal – que acoge a los trenes del Wengernalp Bahn. Automotor BOB 307.



El BOB 309 procedente de Interlaken Ost acaba de llegar a Wilderswil y modera la marcha en señal de respeto al deslizarse junto al venerable cremallera de Schynge Platte.

Salida de un "Brunig" de última generación con destino a Lucerna. A la izquierda aparece un automotor del BOB calentando motores.



cantadora estación fin de siglo. Pero, junto a esta, ha levantado una gigantesca marquesina de acero y cristal para acoger, no solo los trenes del BOB, sino también los del WAB, que bajan y suben a la Kleine Scheidegg. La mescolanza de material de ancho métrico y de ochenta centímetros resulta tan fascinante que exige una mañana entera para ser asimilada. Manuel Maristany

Nota del autor: "Quiero advertir a los lectores de VIA LIBRE y simpatizantes míos en general, que por ahí corre una postal desvergonzadamente titulada "Tren de viajeros remolcado por una locomotora Mikado". Nada de nada. Se trata de una foto mía, la que aparece en la página 65 de mi libro "Adiós viejas locomotoras". La que yo llamo "el puente de Irurzun". El autor de tal

Estación-chalet de Schwendi. En primer término, una nueva aguja aguarda el momento de ser instalada.



felonía es una editorial pirata que dice llamarse "Ediciones del Tren", con domicilio en Zaragoza, Apartado de Correos 27 y

que, por supuesto, ignora que hay una cosa que se llama "derechos de autor". O simple decencia".