



Autor: Markus Wüest
Basler Zeitung
4002 Basel
tel. 061 639 11 11
www.bazonline.ch

Auflage 68'279 Ex.
Reichweite 163'000 Leser
Erscheint 6 x woe
Fläche 22'566 mm²
Wert 3'100 CHF

Neu erschienen

Wie die Berner mit den Franzosen eine Bahn bauten

Von Markus Wüest

Die Berner sind nicht immer langsam. Manchmal können sie ganz schön fix und schlau sein. Zum Beispiel, wenn es um Eisenbahnen geht. Bewiesen haben sie es vor gut hundert Jahren. Am 27. Juli 1906 wurde die Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) gegründet. Nicht einmal sieben Jahre später konnte die Strecke von Bern über den Lötschberg nach Brig eingeweiht werden. Wesentlich dazu beigetragen hatten die Franzosen. Nicht ohne Eigennutz. Nachdem ihnen die Deutschen 1871 das Elsass entrissen hatten, suchten sie im Westen einen direkten Zugang über die Alpen nach Italien. Die Achse Basel-Gothard lag für sie abseits. Delle-Bern-Brig-Domodossola war mehr nach ihrem Gusto.

Die Berner ihrerseits waren auch an einer direkten Anbindung an den Simplontunnel interessiert. Sie realisierten, dass die Zeit drängte, denn die Konkurrenz in der Ostschweiz träumte von einer Ost-Alpen-Bahn. Die Berner wollten «schnell, selbstständig und kostengünstig» vorwärts machen, wie Anna Amacher Hoppler im schönen Bildband «Pionierbahn am Lötschberg» schreibt.

Kühne Schritte

Der Wille also war vorhanden, das Geld kam zum guten Teil aus Frankreich. Was lange offen blieb, war die Routenwahl. Neben der schliesslich realisier-

ten Verbindung mit einem Tunnel zwischen Kandersteg und Goppenstein existierten auch Pläne für eine Linienführung westlich davon, die sogenannte Wildstrubelvariante. Es zeigte sich jedoch, dass diese in Bau und Betrieb ein paar Tausend Franken teurer gekommen wäre. Immer vorausgesetzt, es würde gelingen, was der nächste kühne Schritt der Planer war: Die BLS von Anfang an zu elektrifizieren, statt auf Kohle zu setzen. Das Wort «Pionierbahn» stimmt somit und ist nicht der Euphorie der Herausgeber geschuldet, auch wenn das Buch zum Hundertjährigen in den Handel kam. Am 28. Juni 1913 fand das Eröffnungsfest statt, bereits am 19. Juni waren die Mitglieder der Bundesversammlung als erste Gäste auf der Strecke befördert worden.

Auch dies war schlau und weise. Denn vier Jahre vor Gründung der BLS hatte der Bund die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gegründet und dem Wirrwarr der Privatbahnen ein Ende gesetzt. Dass der Bund sich trotzdem durchringen konnte, sich an der BLS zu beteiligen, ist so gesehen erstaunlich. Dass die eidgenössischen Parlamentarier als erste mit dem Zug von Bern ins Wallis fahren durften, ist deshalb eine Geste von Bedeutung.

Technikgeschichte der Schweiz

In den Beiträgen zur Geschichte der BLS erfährt man Anekdoten und man-

ches aus der Technikgeschichte. Die Bahn brauchte von Beginn an starke Lokomotiven, die es meist erst in den Köpfen der Planer gab. Ohne die hohen Ansprüche der BLS hätten die Maschinenfabrik Oerlikon und die Brown, Boveri & Compagnie (BBC) in Baden nicht neue Motoren und Ideen entwickelt. Das Buch darf man trotzdem als Bildband bezeichnen. Unter anderem, weil es Dutzende von Werbepublikationen enthält, mit denen die BLS im In- und Ausland Reklame machte. Eine kleine Kritik zum Schluss: Eine Karte mit dem Streckenverlauf wäre hilfreich gewesen. Dann liesse sich zum Beispiel verorten, wo der berühmte Bietschtalviadukt ist, oder die Station Blausee-Mitholz, die 1947 in die Luft flog, als 3000 Tonnen Munition explodierten. Das Militär hatte sie dort unterirdisch deponiert, und wahrscheinlich kam es zum Unglück, weil Zünder spontan reagierten.

Kilian Elsasser,
Stephan Appenzeller
(Hrsg):

Pionierbahn am Lötschberg.

Die Geschichte der
Lötschbergbahn,
AS Verlag Zürich 2013.
222 Seiten,
88 Franken.

