



Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin
des Kantons Bern

«Gestern, heute und in Zukunft»: Unter diesem Motto feiert die BLS ihren 100. Geburtstag – besser gesagt: das 100-Jahr-Jubiläum der Lötschbergbahn. So hiess die heutige BLS nämlich 1913, als der Lötschbergtunnel zwischen Kandersteg und Goppenstein eröffnet wurde. Seither verbindet die BLS nicht nur zwei Kantone, sie betreibt auch eine wichtige europäische Alpentransversale. ● Das war gestern – und ich muss sagen: Hut ab vor dieser Pioniertat! ● Wir profitieren davon – oft, ohne es bewusst wahrzunehmen. Die Züge der BLS verbinden noch immer Nord und Süd, Bern und Wallis, Stadt und Land. Sie vernetzen noch immer Menschen schnell und zuverlässig, sind noch immer Treiber für die Hauptstadtregion, indem sie die Pendler von und zu den Arbeitsplätzen bringen. Nur tut die BLS das heute effizienter und flächen-deckender als vor 100 Jahren. Zudem holt sie europäische Camions von der Strasse und schleust sie klimaschonend über die Lötschberg-Simplon-Achse. ● Es ist wichtig, dass auch unsere Nachkommen sich auf einen guten öffentlichen Verkehr verlassen können. Wir Bernerinnen und Berner wissen, dass wir uns da auf die BLS auch in Zukunft verlassen können. Danke! Und herzliche Gratulation zum Geburtstag!

Die BLS
verbindet.
Gestern, heute
und in Zukunft.

Die Pionierbahn feiert Geburtstag

Vom beschwerlichen Säumerpfad über die Gemmi zur leistungsfähigen Verkehrsverbindung durch den Lötschberg. Das war eine Pionierleistung, die vor hundert Jahren den Grundstein für die Erfolgsgeschichte der Lötschbergbahn legte.

Vor 100 Jahren ging die Lötschbergbahn in Betrieb. Heute ist der Lötschberg mit dem Basistunnel ein wichtiges Element der Schweizer Verkehrspolitik. Die Bergstrecke bildet das Rückgrat für den regionalen Tourismus.

Am 28. Juni 1913 wurde die Lötschbergbahn feierlich eröffnet. Zusammen mit der Simplonstrecke bildete sie fortan, neben dem Gotthard, die zweite Transitachse durch die Schweizer Alpen. Der «Lötschberg» ist eines der wichtigen und kühnen Bauwerke der Schweizer Bahnen. Die 60 Kilometer lange Bergstrecke zwischen Frutigen und Brig zählt 36 Tunnel und Galerien sowie 22 Brücken.

Eine Initiative des Kantons Bern

Der Bau der Lötschbergbahn ist auf die Initiative des Kantons Bern zurückzuführen. Nach der Inbetriebnahme der Gotthardbahn fühlte sich der Kanton von der Hauptverkehrsachse im Nord-Süd-Verkehr abgeschnitten. Er wollte diesen Nachteil mit einer eigenen Schienenachse korrigieren. Dabei kam ihm die Unterstützung von Frankreich zugute. Allerdings war die Linienführung lange umstritten. Der ehemalige Berner Regierungsrat Wilhelm Teuscher (1834–1903) brachte die Lötschberg-Variante durch das Kändertal 1889 mit einer Publikation ins Spiel. 1902 konstituierte sich ein prominent besetztes Initiativkomitee, dem er selber angehörte. Aus einer Vielzahl von Projekten stand dem Lötschberg am Ende noch das vom Walliser Bauingenieur Ernst von Stockalper ausgearbeitete Wildstrubel-Projekt gegenüber, dessen Zufahrt durch das Simmental erfolgen sollte. Es genoss die Unterstützung der Walliser Regierung. Am 27. Juni 1906 sprach sich der Grosse Rat des Kantons Bern mit

grosser Mehrheit für den Bau der Lötschbergbahn aus. Einen Monat später wurde die BLS unter dem Namen Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon gegründet.

Von Anfang an elektrisch

Der Grosse Rat des Kantons Bern beschloss 1906, den Lötschberg von Anfang an zu elektrifizieren. Die Lötschberggrampen weisen Neigungen von bis zu 27 Promille auf. Es waren also besonders kräftige Lokomotiven nötig, die erst noch entwickelt werden mussten. Das ehrgeizige Unterfangen, die erste durchgehend elektrische Alpenbahn zu realisieren, gelang in enger Zusammenarbeit mit der Industrie. 1913, mit der Eröffnung ihrer Bergstrecke, nahm die BLS 13 Wechselstromlokomotiven in Betrieb. Die legendären Be 5/7 waren in der Lage, am Lötschberg eine Anhängelast von 330 Tonnen mit 50 km/h zu ziehen. Es waren die stärksten in Serie gebauten Loks der Welt.

Pioniertaten im Lokomotivbau

Auch später gab die BLS den Anstoss zu Pioniertaten im Lokomotivbau. 1939 beschaffte sie die ersten Ae 6/8-Loks. Die schweren Kraftpakete waren mit dem neuartigen Einzelachsenantrieb ausgestattet. Für Aufsehen sorgten auch die ab 1944 ausgelieferten relativ leichten Schnellzuglokomotiven des Typs Ae 4/4. Die erste Drehgestelllokomotive mit hoher Leistung ohne (nicht angetriebene) Laufachsen galt international als Meilenstein bei der Entwicklung von Schnellzugloks.

Kommerziell war die Lötschbergachse schon kurz nach der Eröffnung mit einer grossen Herausforderung konfrontiert. Zwar nahm während des Ersten Weltkriegs (1914–1918) der Güterverkehr zu; der internationale Reiseverkehr brach aber ein. Die Eröffnung des Grenchenberg-

tunnels im Jahr 1915, der einen direkteren Zugang nach Delle herstellte, vermochte daran nur wenig zu ändern. In der Hochkonjunktur nach dem Zweiten Weltkrieg wurde das Automobil für die Bahn zu einer starken Konkurrenz. Die BLS nutzte diesen Trend mit dem in den 1950er-Jahren eingerichteten Autoverlad durch den Lötschbergtunnel.

Eine Stütze der Schweizer Verkehrspolitik

Weil vor allem der Güterverkehr von und nach Italien weiter wuchs, entschied der Bundesrat 1976, den Lötschberg durchgehend auf Doppelspur auszubauen, was bis 1994 realisiert wurde. Inzwischen hatte die europäische Einigung mit dem freien Warenverkehr aber eine ganz neue Ausgangslage geschaffen. Die Schweiz wollte die schnell wachsenden Güterströme im Transit von und nach Italien auf die Schiene verlagern. Der Lötschberg und die BLS erhielten innerhalb dieser mit der EU vertraglich geregelten Politik eine tragende Rolle zugesprochen. Der Bund beauftragte die BLS Alptransit AG, eine Tochter der BLS, mit dem Bau des 34,6 Kilometer langen Lötschberg-Basistunnels. Nach einer Bauzeit von 7 Jahren fand die Eröffnung fristgerecht im Juni 2007 statt. Seither betreibt die BLS AG den nur teilweise doppelspurigen ausgebauten Tunnel im Auftrag des Bundes, wobei sie eine hohe Auslastung erreicht und eine sehr hohe Zuverlässigkeit sicherstellt.

Neue Aufgaben als Regionalbahn

In der Zwischenzeit hat die BLS auch andere neue Aufgaben übernommen. 1997 fusionierte sie mit den von ihr «mitbetriebebenen» aber rechtlich selbständigen Bahnen BN (Bern-Neuchâtel), GBS (Gürbetal-Bern-Schwarzenburg) und SEZ (Spiez-Erlenbach-Zweisim-

men) zur BLS Lötschbergbahn AG. Auf den Fahrplanwechsel von Ende 2004 übernahm sie von den SBB die Linien der S-Bahn-Bern und übergab im Gegenzug den SBB ihren Fernverkehr. Die BLS wurde dadurch zur Systemführerin der zweitgrössten S-Bahn der Schweiz. 2006 fusionierte die BLS Lötschbergbahn AG mit der Regionalverkehr Mittelland AG zur BLS AG. Das Regionalverkehrsnetz, das jährlich rund 54 Millionen Passagiere benutzen, reicht nun vom Neuenburgersee bis nach Luzern und vom Jurafluss bis Brig. Im Gütertransitverkehr durch die Schweiz hält die BLS Cargo AG einen Marktanteil von 39 Prozent. Nicht vergessen geht dabei die Lötschberg-Bergstrecke, mit der vor 100 Jahren alles begann: Sie bleibt – zusammen mit dem Basistunnel – ein wichtiges Element im Güterverkehrskonzept. Im Reiseverkehr bedienen die modernen Regioexpress-Züge «Lötschberger» stündlich die attraktiven Ausflugsziele zwischen Frutigen und Brig und der Autoverlad zwischen Kandersteg und Goppenstein schafft eine wichtige Verbindung zwischen dem Wallis, der übrigen Schweiz und Italien. Die BLS ist damit ein wichtiger Dienstleister und Partner des regionalen Tourismus, für den die Bergstrecke das Rückgrat bildet.

Ein Stück Eisenbahngeschichte



Anlässlich des Jubiläums erscheint im AS Verlag das Buch «Pionierbahn am Lötschberg». Auf rund 228 Seiten und rund 300 zwei- und vierfarbige Abbildungen, im Format 24 x 30 cm mit Hardcover und Schutzumschlag wird die Geschichte der Lötschbergbahn in vier Kapiteln von den Anfängen bis heute beleuchtet. • Herausgegeben von der BLS AG und Kilian T. Elsassner; Vorwort von Bundesrätin Doris Leuthard; Texte von Anna Amacher Hoppeler, Thomas Frey, Urban Tscharland, Olivier Bayard; Fotos von Christof Sonderegger • ISBN-Nr. 978-3-906055-06-0 • Preis CHF 88.– • Erscheint Mai 2018 •

Der Bau der Lötschbergstrecke, den ein französisches Konsortium ausführte, war für das Kandertal ein wichtiger Einschnitt. Im schwierigen Gelände waren tausende vor allem italienische Arbeiter beschäftigt.



Im Sommer 1918 nahm die
Eisenbergbahn den Betrieb
auf. Ein 1/2 Schweizer Langer
Schichtstempel brachte ab sofort
die Menschen stundenlang
Bis heute sorgt die grossartige
Kontinuität von damals
für Austausch und Verständni-
gung zwischen Nord und Süd.



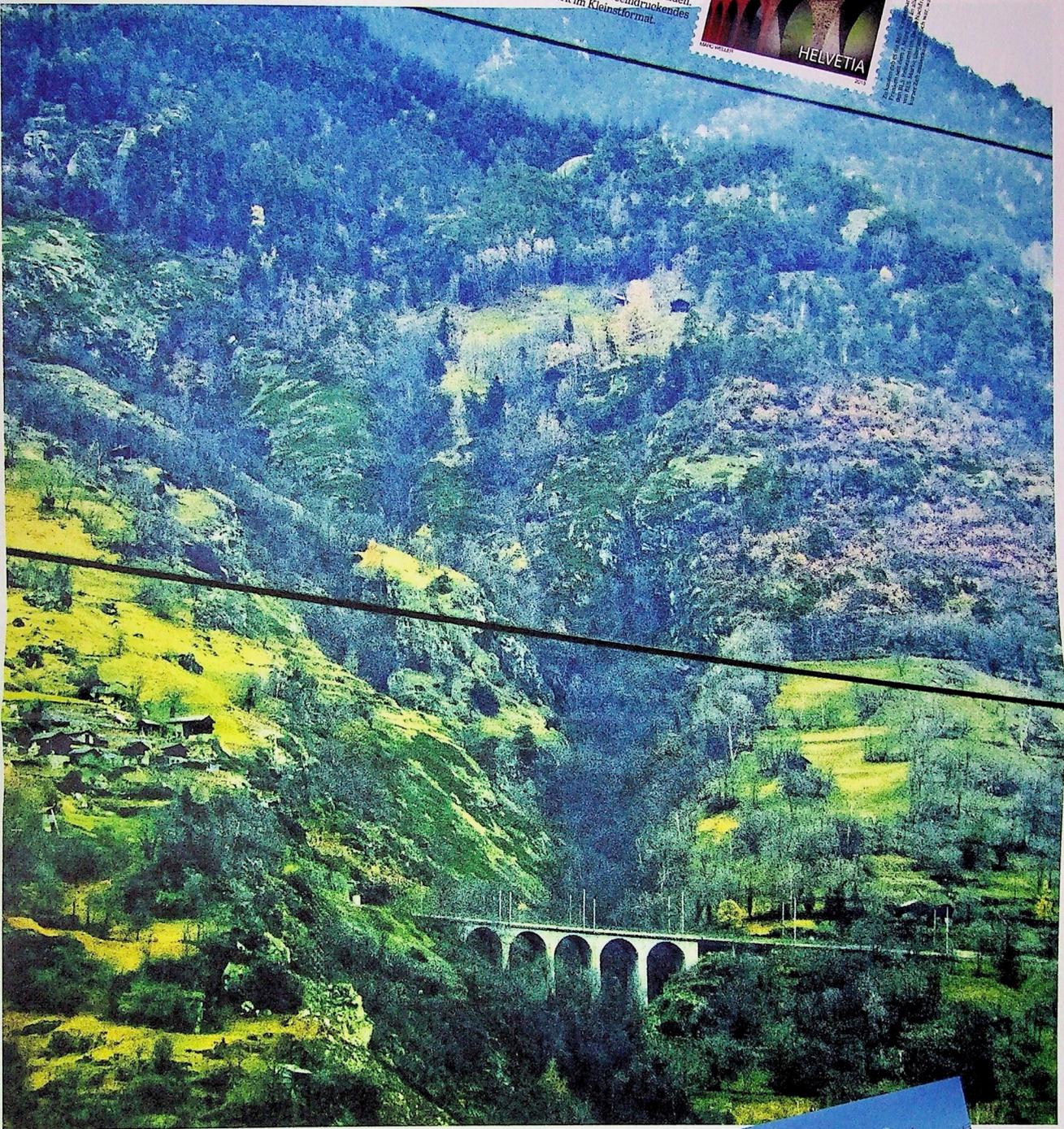
N 1098.
28. VI. 13

Gare de Frutigen.

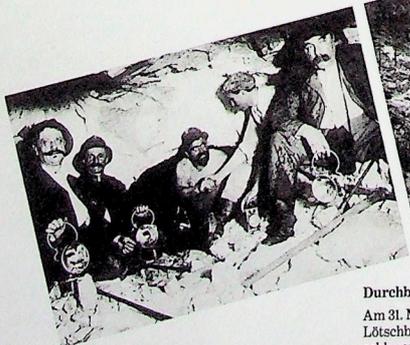


Der «Lätschberg» ist eines der wichtigsten und kühnen Bauwerke der Schweizer Bahnen. Die 60 Kilometer lange Bergstrecke zwischen Frutigen und Brig zählt 36 Tunnel und Galerien sowie 22 Brücken.

**Sonderbriefmarke
«100 Jahre Lötschbergbahn»**
Die Schweizerische Post schenkte der BLS zum Jubiläum eine eigene Briefmarke. Gestaltet wurde die BLS-Sondermarke vom Berner Künstler Marc Weller. Das Ziel war, Gegenwart und Zukunft zu verbinden. Entstanden ist ein beeindruckendes Kunstwerk im Kleinstformat.

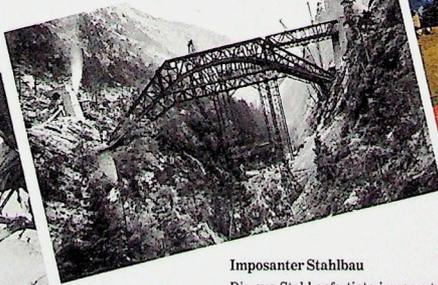


Atemberaubende Berglandschaft
Für Aktive, Geniesser und Entdecker. Die Lötschberg-Region ist immer eine Zugreise wert - bei jedem Wetter.



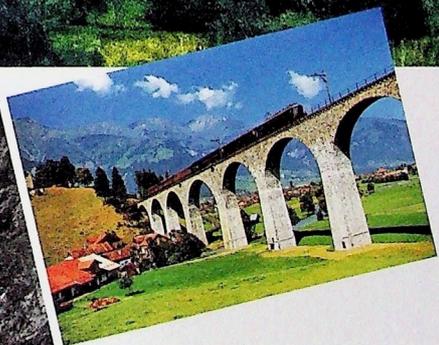
Durchbruch

Am 31. März 1911 war es soweit. Das Lötschbergmassiv wurde durchschlagen. Nach viereinhalb Jahren harter Arbeit der Mineure posieren die Unternehmer und Obergenieure bei der Durchschlagstelle bei km 7.367 ab Nordportal.



Imposanter Stahlbau

Die aus Stahl gefertigte imposante Bietschtalbrücke an der Südrampe oberhalb Raron, von 1911-1913 im Bau, hat eine Länge von 120m; sie trägt die Fahrbahn in 80m Höhe über den Talgrund.



Meisterwerk Kanderviadukt

1950: Zug mit Ae 4/4 auf dem Kanderviadukt bei Frutigen, eines der meistfotografierten Bauwerke der Lötschberg-Bergstrecke. Der gemauerte Bogenviadukt ist 265 Meter lang und überspannt die Kander und das Kandertal auf einer durchschnittlichen Höhe von 28 Metern.

BLS erfahren und erleben

GROSSES BLS-Eisenbahnfest
29./30. JUNI 2013
BAHNHOF FRUTIGEN

- Historische Wagen und Loks
- Fahrsimulator Doppelstockzug MUTZ
- BLS hinter den Kulissen

Von der legendären Ae 6/8 bis zum neuen MUTZ
• Historischer Shuttlezug Frutigen – Kandersteg • Lösch- und Rettungszug • Modelleisenbahnausstellung • Festwirtschaft • Leitstelle live • Geschichte der Tunnelpioniere • Familienzone mit Kleinenisenbahn • Schienenvelofahren • Marktstände mit regionalen Spezialitäten

GROSSES BLS-Südrampenfest
7./8. SEPTEMBER 2013
GOPPENSTEIN BIS BRIG

- 15-Minutentakt zwischen Goppenstein und Brig
- Attraktionen und Ausstellungen an jedem Bahnhof
- Brunch und Verpflegung mit lokalen Spezialitäten

Den Tunnelpionieren auf der Spur • Eindrückliche Bauwerke der Bahn • Kleinenisenbahn und Hüpfburg • Ausstellung zur Walliser Kultur • Pioniertaten im Eisenbahnbau • Regionaler Markt und Abendprogramm

Täglich
100
Jubiläums
TAGESKARTEN
ab 25.-

- Limitierte BLS-Jubiläumstageskarte ab CHF 25.-
- Unlimitierte BLS-Jubiläumstageskarte ab CHF 39.-
- Erhältlich an den bedienten Bahnhöfen im BLS-Gebiet

Wir feiern – Sie profitieren. Einen Tag lang freie Fahrt mit Bahn, Bus und Schiff zum unschlagbaren Preis. Sichern auch Sie sich Ihre BLS-Jubiläumstageskarte. Die limitierte Karte kann bis 5 Tage vor dem Reisetag gekauft werden. Der Vorverkauf startet jeweils zwei Monate im Voraus.

Die Höhepunkte im Jubiläumsjahr

26. April – 5. Mai 2013:

Messeauftritt an der LUGA Luzern

3. – 12. Mai 2013:

Messeauftritt an der BEA/PFERD Bern

7. Mai 2013:

Lancierung des Jubiläumsbuches «Pionierbahn am Lötschberg»

1. Juni – 1. Dezember 2013:

Sonderausstellung im Tropenhaus Frutigen

1. Juni 2013 – 31. März 2014:

Sonderausstellung im Lötschentaler Museum in Kippel

29./30. Juni 2013:

Grosses BLS-Eisenbahnfest in Frutigen – «BLS erfahren und erleben»

15. Juli 2013:

Sonderfahrt anlässlich «100 Jahre Betriebsaufnahme»

7./8. September 2013:

Grosses BLS-Südrampenfest mit Aktivitäten von Goppenstein bis Brig