

SONDER-AUSGABE

2
2010

Eisenbahn JOURNAL

B 10533 F

ISBN 978-3-89610-328-4

Best.-Nr. 53 10 02

Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75

Schweiz sfr 25,00

Belgien, Luxemburg € 14,40

Niederlande € 15,85

Italien, Spanien € 16,25

Portugal (con.) € 16,40

www.eisenbahn-journal.de

Lötschbergbahn

Thun-Spiez-Brig

Beat Moser, Peter Pfeiffer, Urs Jossi

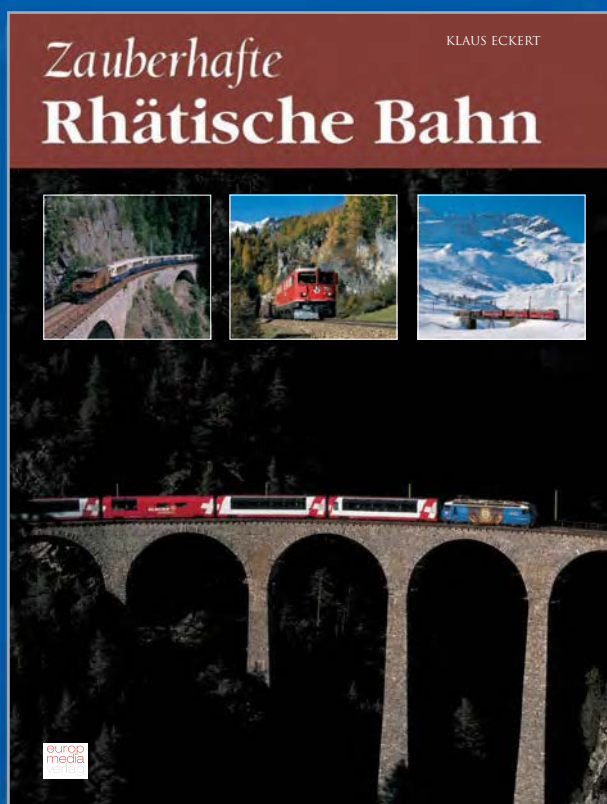


Rhätische Bahn

Zauberhafte Strecken in Graubünden

Die Strecken der meterspurigen Schmalspurbahnen im herrlichen Schweizer Kanton Graubünden zählen zu den Schönsten weltweit. Zudem dürfen sich die Albula- und die Berninalinie mit dem Titel „Unesco Welterbe“ schmücken. Traumhafte Aufnahmen aller RhB-Strecken werden Sie begeistern. Mit über 300 Bildern und zahlreichen Skizzen, den Vor- und Nachsatz zeichnete der bekannte Kunstmaler Peter Bomhard, 160 Seiten, Großformat 33 x 24 cm. Das Buch erscheint Ende September 2010.

Best.-Nr. 102053, € 39,-



Auch in diesem Jahr führt der Kalender zurück in die Jahre, als noch eine große Bau-reihenvielfalt auf den Rampenstrecken der Alpen zum täglichen Erscheinungsbild zählte.

Immer farbenfroher sind die Sprösslinge der Taurus-Familie geworden. Neben den Vertretern der ÖBB und der DB werden auch die privaten Fahrzeuge präsentiert.

Nicht nur „Blondinen“ werden Sie durch das Jahr 2011 begleiten. Denn die legendäre Baureihe 103 sah einfach immer gut aus. Viel Spaß beim Anschauen!

Unsere beliebten Kalender auch für 2011 im Großformat 48 x 34 cm



Weitere Informationen sind stets aktuell auf www.bahnsteig.de zu sehen. Schauen Sie einfach rein!

Die Kalender und Bücher werden vom Europmedia Verlag GmbH in Irsee produziert. Bestellungen nehmen wir gerne über die Homepage www.bahnsteig.de entgegen.

Die Rechnungstellung/Auslieferung aller Artikel erfolgt über die Verlagsgruppe Bahn. Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim VGBahn-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

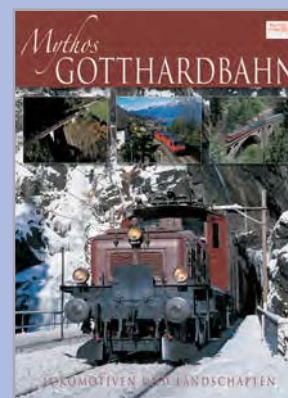
Tel. (+49) (0)8141 53481-0
Fax (+49) (0)8141 53481-100
E-Mail bestellung@vgbahn.de

Mythos Gotthardbahn

Ein großformatiges, mit schwerem Papier gut gemachtes Buch, das vor allem durch die hohe Qualität der vielen Fotografien überzeugt. (*Süddeutsche Zeitung*)

Wenn Klaus Eckert die Schatzkiste seines Eisenbahn-fotografischen Wirkens öffnet, kann man sicher sein, dass etwas Besonderes dabei herauskommt. (*Modelleisenbahner*)

Mythos Gotthardbahn, ca. 160 Seiten, Großformat; Best.-Nr. 102050, € 39,00



Lötschbergbahn:

Herzstück des zweitgrößten Schweizer Bahnunternehmens

Mit einem Streckennetz von rund 900 km Länge in sieben Kantonen und mit 2770 Mitarbeitern ist die BLS AG die zweitgrößte Bahn der Schweiz. Die rechtlich selbstständige und privatwirtschaftlich ausgerichtete Unternehmungsgruppe beschäftigt sich vorwiegend mit dem regionalen Personenverkehr in Zügen und Bussen sowie mit der Schifffahrt im Berner Oberland. Den schienengebundenen Güterverkehr betreibt die Tochtergesellschaft BLS Cargo AG, während die BLS Netz AG für den Betrieb und die Wartung der Bahninfrastruktur verantwortlich zeichnet.

Die vorliegende Broschüre befasst sich ausschließlich mit der Lötschberg-Bahnverbindung zwischen Thun und Brig, die heute sowohl über die 1913 eröffnete Bergstrecke wie auch durch den neuen 34,6 km langen Basistunnel führt. Es wird der interessante Bahnbetrieb am Lötschberg von damals und heute beschrieben und auch über die Neuerungen nach Eröffnung des Basistunnels sowie über die moderne Technik bei Infrastruktur und Rollmaterial berichtet.

Die BLS-Lötschbergbahn setzte in den letzten 100 Jahren regelmäßig wichtige Meilensteine. Sie vertraute als erste Alpenbahn der elektrischen Zugförderung mit der damals noch jungen Traktionstechnik mit Einphasen-Wechselstrom und beteiligte sich später auch an der Erprobung und Entwicklung leistungsfähiger Triebfahrzeuge. Mit dem Ausbau der Bergstrecke auf Doppelspur (1977 bis 1992) schaffte sie rechtzeitig zusätzliche Kapazitäten für den regelmäßigen ansteigenden Reise- und Güterverkehr auf der Nord-Süd-Achse. Eine Pionierrolle spielte die BLS auch bei der Inbetriebnahme von Huckepackzügen für Lkws bis 4 m Eckhöhe, die heute von der Firma RAlpin zwischen Deutschland und Italien gefahren werden. Als Meisterleistung darf der Bau des Lötschberg-Basistunnels Frutigen–Raron bezeichnet werden, der zwischen 1999 und 2007 unter Führung der BLS AlpTransit AG fristgerecht und mit vertretbaren Mehrkosten realisiert wurde. Leider durfte das fast 5 Mrd. sFr teure Bauwerk aus finanzpolitischen Gründen nur zu einem Drittel zweigleisig errichtet werden, was den rationellen Betrieb erschwert und an Spitzentagen zu Kapazitätsengpässen führt. Im Fahrplanjahr 2009 zählte man insgesamt 30419 Zugfahrten im Basistunnel, die weiterhin doppelspurig betriebene Bergstrecke befuhren 22695 Züge (ohne Autoverladung im Scheiteltunnel).

Eine Wende im Reiseverkehr brachte die 2001 mit den SBB ausgehandelte Basisvereinbarung. Aufgrund der dort festgelegten Aufgabenteilung zog sich die BLS im Dezember 2004 aus den Fernverbindungen Brig/Interlaken–Bern zurück. Zwischen diesen Destinationen führt sie weiterhin die Regionalzüge. Auf der Bergstrecke setzt sie die stündlich zwischen Bern und Brig pendelnden RegioExpress-Niederflurtriebzüge „Lötschberger“ in Fahrt, die der Naherschließung und dem touristischen Verkehr auf der Nord- und Südrampe dienen. Im Gegenzug erhielt die BLS die Betriebsführung im Basistunnel und auf seinen Zufahrten zugesprochen. Ein weiteres Aufgabengebiet der BLS AG ist und bleibt die Autoverladung durch den Lötschberg-Scheiteltunnel Kandersteg–Goppenstein, die durch Modernisierungen bei Anlagen und Rollmaterial ständig optimiert wird. Die 2001 gegründete BLS Cargo AG konzentriert sich vorwiegend auf internationale Güterzugleistungen. In Kooperation mit DB Schenker Rail Deutschland hat das Unternehmen 2009 insgesamt 2,981 Mrd. Nettotonnenkilometer erbracht. Für grenzüberschreitende Einsätze stehen modernste Mehrsystem-Elloks zur Verfügung.

BEAT MOSER

Erste elektrische Alpenbahn

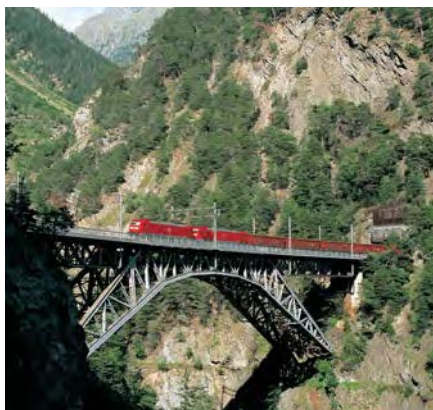
Die Lötschbergbahn gilt als Pionierleistung im Alpenbahnbau: Die im Jahr 1913 eröffnete Strecke mit einer Maximalsteigung von 27 ‰ wurde von Anbeginn elektrisch mit Einphasen-Wechselstrom betrieben.

➔ Seite 14

Stetig bergauf

Nach beschwerlichem Start entwickelte sich die Lötschbergbahn langsam, aber sicher zu einer rentablen Gesellschaft, die mit Investitionen für innovatives Rollmaterial dem Reiseverkehr ins Wallis und nach Italien wichtige Impulse lieferte.

➔ Seite 28



Überaus erfolgreich

Die Lötschberg-Simplon-Achse konnte sich trotz der mächtigen Konkurrenz durch die Gotthardbahn auch bei den Warentransporten erfolgreich behaupten. ➔ Seite 48



Deutlich schneller

Mit der Eröffnung des knapp 35 km langen Basistunnels im Jahr 2007 erfuhr die Lötschberg-Simplon-Achse eine gewaltige Aufwertung. Finanzielle Gründe verhinderten bisher seinen dringend erforderlichen Vollausbau. ➔ Seite 66



RegioExpress im Stundentakt

Die Bergstrecke steht auch nach der Eröffnung des Basistunnels weiterhin im Vollbetrieb. Eine Erschließung der touristisch wichtigen Unterwegsbahnhöfe wird mit Regio-Express-Zügen gewährleistet.

➔ Seite 82

TITELFOTOS:
U. Jossi (großes Bild,
Tonzug bei Frutigen, 2007),
A. Ritz (2), U. Jossi

FOTOS DIESER DOPPELSEITE:
Archiv BLS (2),
A. Ritz, U. Jossi, B. Moser

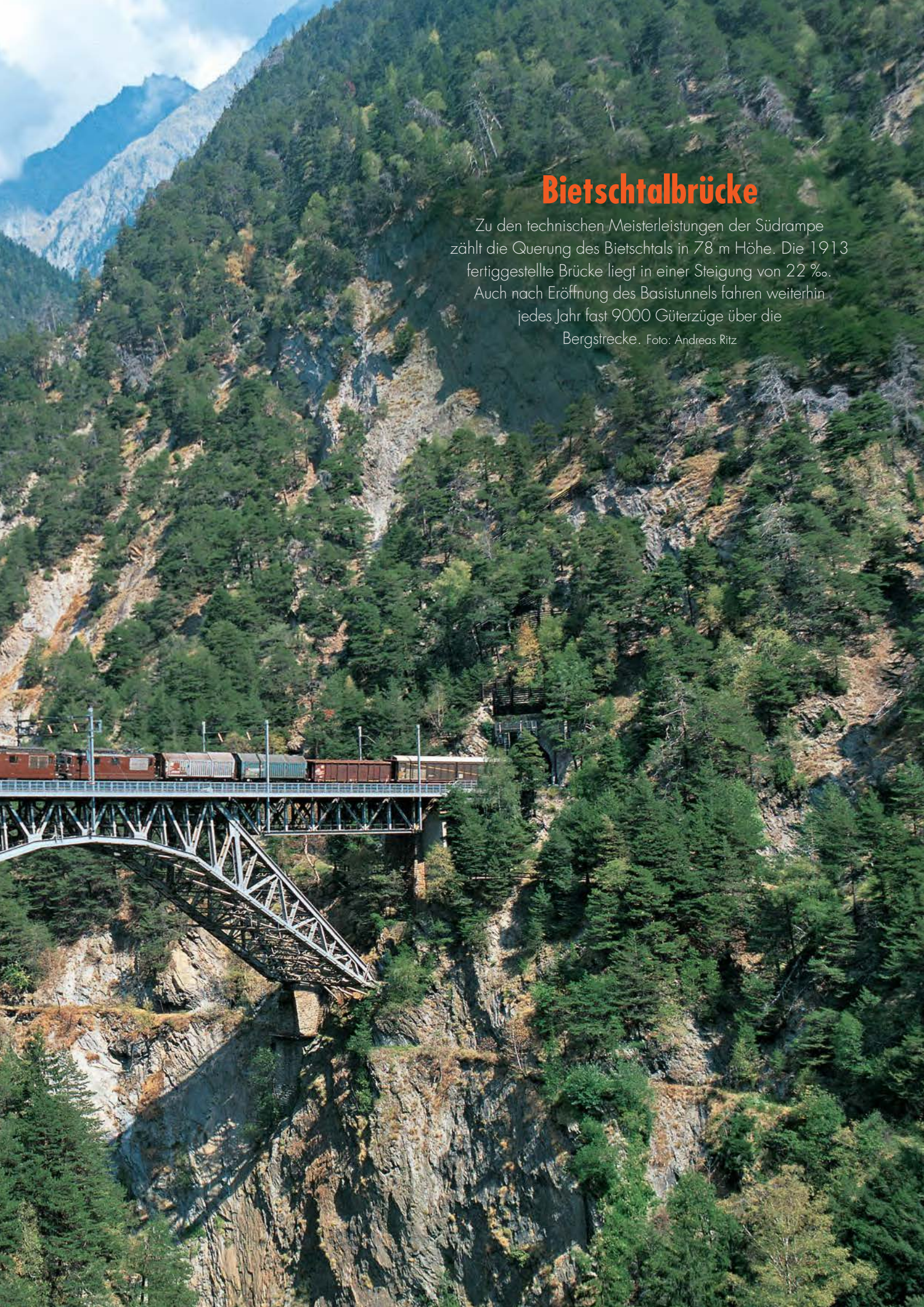


Editorial	
Herzstück der zweitgrößten Schweizer Bahn	3
Galerie	
Klassische Bergstrecke und neuer Basistunnel	6
Baugeschichte	
Erste elektrische Alpenbahn	14
Reiseverkehr 1913 bis 2007	
Stetig bergauf	28
Güterverkehr 1913 bis 2007	
Überaus erfolgreich	48
Lötschberg-Basistunnel	
Deutlich schneller	66
Betrieb Basisstrecke 2007 bis 2010	
Mit Tempo 200	76
Betrieb Bergstrecke 2007 bis 2010	
RegioExpress im Stundentakt	82
Reisetipps	88
Impressum & Vorschau	90



Bietschtalbrücke

Zu den technischen Meisterleistungen der Südrampe zählt die Querung des Bietschtales in 78 m Höhe. Die 1913 fertiggestellte Brücke liegt in einer Steigung von 22 %. Auch nach Eröffnung des Basistunnels fahren weiterhin jedes Jahr fast 9000 Güterzüge über die Bergstrecke. Foto: Andreas Ritz

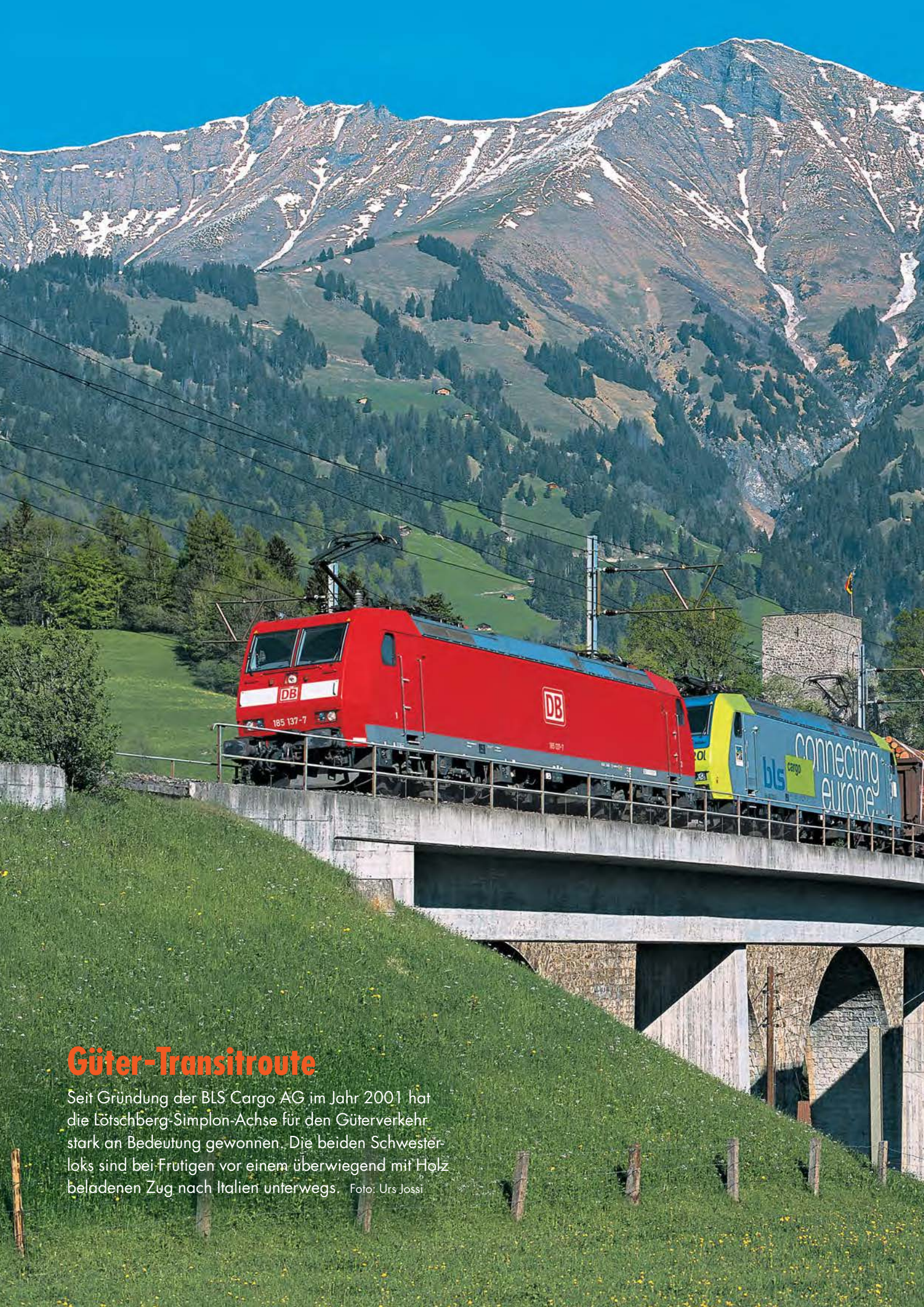


Basistunnel

Das knapp 35 km lange Bauwerk wurde 2007 in Betrieb genommen. Die Fahrzeit der Reisezüge Bern–Brig verringerte sich um über eine halbe Stunde. Das Südportal liegt im Rhonetal unweit von Visp. Foto: Beat Moser







Güter-Transitroute

Seit Gründung der BLS Cargo AG im Jahr 2001 hat die Lötschberg-Simplon-Achse für den Güterverkehr stark an Bedeutung gewonnen. Die beiden Schwesterloks sind bei Frutigen vor einem überwiegend mit Holz beladenen Zug nach Italien unterwegs. Foto: Urs Jossi