

Lötschberger Bahnwanderweg

Anforderung



3h30min **Wanderkarte/n 1:50'000 253T / 254T / 263T** **Länge 8.4km**
Gesamtaufstieg 775m **Gesamtabstieg 460m**

Die hier vorgestellte Route ist eine verkürzte Variante des ganzen Weges, der bis nach Frutigen hinunter führt. Das ergäbe dann noch eine weitere Stunde, ist aber bahntechnisch weniger interessant. Von Kandersteg bis Kandergrund verläuft sozusagen das Herzstück dieser Linie, und der Wanderweg quert die Geleise immer wieder.



Vom Bahnhof weg führt mich der gut markierte Wanderweg zwischen Bahngeleise und Kander nach Norden zur Hauptstrasse. Um den Büel herum, wo noch die Skisprungschanze steht begleite ich die Bahn, die aber bald in einem düsteren Tunnel verschwindet. Über 40 Schautafeln am Weg erzählen von der Vergangenheit dieser einmaligen Bergstrecke, von den technisch anspruchsvollen Gleisanlagen und von den vielen Kunstbauten. Dieses Stück der alten Lötschbergbahn wird heute nur noch für Regionalzüge und den Güterverkehr benutzt. Ansonsten reisen die Einheimischen mit dem Autobus von Weiler zu Weiler.

Auf meiner Wanderung sehe ich von oben den riesigen Schuttberg aus Ausbruchmaterial des Basistunnels. Dieses wurde durch einen kilometerlangen Seitenstollen heraus transportiert um teilweise als Beton wieder hinein geführt zu werden.

Erst bei der Transport-Seilbahn, welche von Mitholz hinauf nach Giesene fährt, erblickt die Bahn wieder für ein paar Minuten das Licht der Welt. Ich folge der Trasse bis oberhalb der Ruine Felsenburg und schwenke dann unterhalb der Bahn nach Süden. Dort steht sie noch, die verlassene Bahnstation Mitholz, an der kaum ein Zug mehr anhält. Manchmal wird hier ein Güterzug zur Seite gestellt, um die Geleise frei zu halten für andere. Die Trasse verläuft hier in einem grosszügig bemessenen Bogen talwärts. Die Radien dieser Kurven bestimmt die maximale Länge der Züge, denn die Kraft der Lokomotive folgt nicht den Schienen, sondern wirkt in gerader Linie quer durch den Bogen hindurch.

Mein Weg verläuft hier ein Stück weit zwischen der mittleren und der untersten Geleisestufe, welche aber bald wieder im Berg verschwindet. Langsam senkt sich der Pfad zum letzten Tunnelportal dieser Wanderung und wendet dann am kleinen Kirchlein von Kandergrund vorbei hinab zur Strasse.

Auf dieser 16km langen Strecke überwindet die Bahn fast 320 Höhenmeter - ich übrigens auch!

Lötschbergtunnel

In den Jahren 1906 bis 1912 wurde der über 14km langer Scheiteltunnel von Kandersteg nach Goppenstein gebaut. Die Arbeiten dauerten 18 Monate länger als geplant, vorallem weil unter dem Gasterntal plötzlich Tausende Kubikmeter Sand, loses Geröll und Wasser in den gegrabenen Stollen eindringen und die gesamte Mannschaft bestehend aus 26 italienischen Gastarbeitern unter sich begruben. Nur eine einzige Leiche konnte geborgen werden, alle anderen blieben im Berg verschollen. Nach dieser Katastrophe entschloss sich die Bauleitung, einen weiten Bogen um das instabile Gebiet zu machen, weshalb der Tunnel um 800m länger wurde.

1908 ereilte ein weiteres Unglück den Bau dieses damals gigantischen Bauwerks in schwierigstem Gelände. Eine Lawine verschüttete am Südportal die Unterkunft der Arbeiter. 13 von ihnen kamen ums Leben. Zwei Jahre später verschloss eine weitere Lawine den Ausgang und die Mineure mussten mit einem Schneetunnel durch den Lawinenkegel befreit werden.

Der Ausbruch des Tunnels erfolgte anfangs mit primitiven Meisseln und einfachsten Werkzeugen hauptsächlich von Hand. Erst anfangs 1907, also nach fast einem Jahr Bauzeit, trafen mechanische Bohrhämmer mit der eigens für diesen Bau erstellten Baubahn am Tunnelportal ein. Sie wurden, genauso

Lötschberger Bahnwanderweg

wie die Stollenloks mit Druckluft betrieben, um die Emissionen im Tunnel so klein wie möglich zu halten. Die Atemluft der Mineure war so schon ungesund genug.

An der Tunnelbrust arbeiteten Teams von 20 Mann in Achtstundenschichten während 7 Tagen pro Woche. Noch während der Arbeiten am einspurigen Stollen wurde eine Bundessubvention für den Doppelspurausbau genehmigt. Ab sofort wuchs der Durchmesser der Röhre auf 8.8m. Auch wurde die Zahl der Arbeiter auf 1700 Mann erhöht, davon etwa 220 Kaderleute, Ingenieure, Poliere und andere. Die meisten kamen direkt von der Baustelle am Simplontunnel.

Trotz der Ausweichroute, die wegen geologischer Schwierigkeiten eingeschlagen werden musste, trafen sich die beiden Baulose mit nur 25cm horizontaler und lediglich 10.2cm vertikaler Abweichung. Dank dieser Glanzleistung konnte am 3. Juni 1913 die erste elektrische Lokomotive den Tunnel durchfahren.

