

# Leuk–Leukerbad-Bahn

Mein Besuch bei der Leuk–Leukerbad-Bahn (LLB) liegt 50 Jahre, die Betriebseröffnung 100 Jahre zurück, das soll Anlass sein, an beide Begebenheiten zu erinnern.

■ Gerd Wolff, Mainz

Der Baedeker 1907 schreibt: «Leukerbad liegt auf grünen Matten in einem Bergkessel, der nur gen Süden, wo die Dala sich durchwindet, einen Ausgang zeigt. Hinter der gewaltigen senkrechten Gemmiwand, «grawsame Felsen, die bis zum Himmel steigen, sind erschrocklich anzusehen» (Seb. Munster 1550), verschwindet die Son-

ne schon um 5 Uhr nachmittags. Schon die Römer wussten die Heilquellen zu schätzen. Im Mittelalter lockten die warmen, gips-haltigen Quellen viele Badegäste an, die Linderung für Rheuma- und Hautbeschwer-den versprachen. Goethe rühmte 1779 die Bäder von Leukerbad, Napoleon reihte den Ort unter die französischen Heilbäder ein. Seit dem Eintritt des Wallis in den Eidgenös-sischen Bund 1815 erlebte das Bad einen bis

Spurweite:	1000 mm
Elektrischer Betrieb:	1500 V Gleichstrom
Streckenlänge:	10,4 km
3 Zahnstangenabschnitte:	System Abt, zweilamellig
Max. Steigung:	160‰
Kleinster Kurvenradius:	30 m
v max: Adh. 30 km/h, Zahnstange 18 km/h	
Betriebseröffnung:	5. Juli 1915

in die Gegenwart anhaltenden Aufschwung, davon zeugen heute grosse Badehäuser, Hotels, Pensionen und neue Chalets. Hin-zugekommen ist der Wintersport.»

Und weiter: «Am Bahnhof Leuk warten Wagen nach Leukerbad, Einspänner 10–15, Zweispänner 20 Fr., Post im Sommer 2-mal tägl. in 4 Std., 4 Fr., Fussgänger durch die Dalaschlucht dem alten Saumweg folgend brauchen 3½ Std. bis Leukerbad.»

Ursprünglich waren die Gast- und Bade-häuser in Leukerbad nur im Sommer ge-öffnet, erst die Bahn ermöglichte den durchgehenden Betrieb auch im Winter – darauf mussten die Badegäste und Touris-ten, die sich in dem besagten Baedeker schlaugemacht hatten, jedoch noch acht Jahre warten.

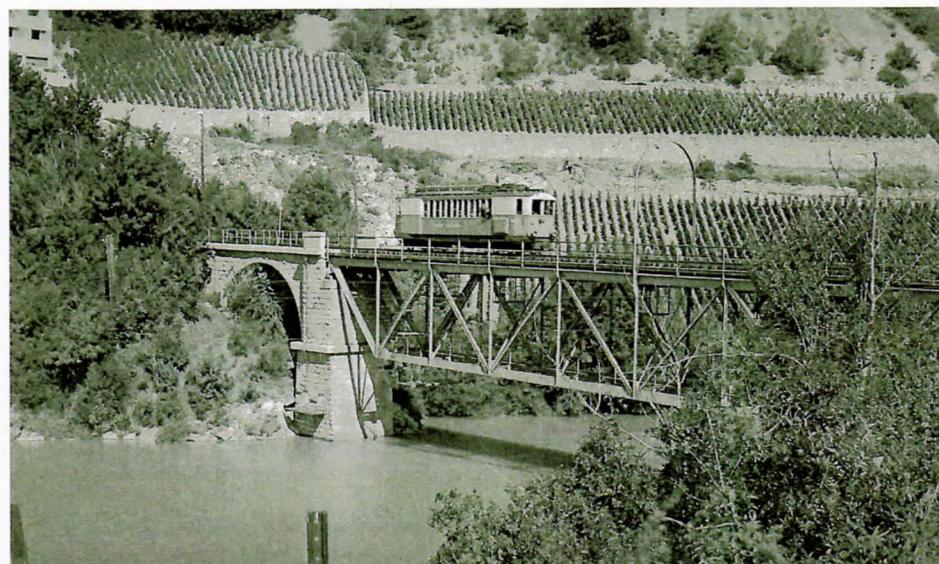
Bestrebungen, Leukerbad mit dem Eisen-bahnnetz zu verbinden, reichen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts zurück. 1898 wurde erstmals ein Konzessionsgesuch für eine Bahn von Spiez über Kandersteg nach Leukerbad und weiter nach Leuk gestellt, das ebenso erfolglos war wie Anfang 1899 zwei weitere Gesuche von Leuk nach Leukerbad mit zwei verschiedenen Trassenführungen beidseits des Dalatales. Am 6. Oktober 1899 erteilte die Bundesversammlung eine Konzession für eine elektrisch betriebene Schmalspurbahn von der Station Leuk an der Jura–Simplon-Bahn über Inden nach Leukerbad. Die Finanzierung bereitete grosse Schwierigkeiten, erst im März 1908 kam es zur Gründung einer Betreibergesellschaft. Noch im gleichen Jahr wurde der Bau des bahneigenen Kraftwerks begonnen, der Bahnbau selbst konnte erst ab Frühjahr 1912 angegangen werden. Der Erste Welt-krieg überschattete und verzögerte die Ar-beiten beträchtlich. Am 3. Juli 1915 konnte bei strahlendem Wetter mit einem Festakt die Bahn dem Betrieb übergeben werden, der öffentliche planmässige Verkehr be-gann zwei Tage später.

Die erwarteten 35000 Fahrgäste pro Jahr stellten sich nicht ein, ganz im Gegenteil, die Kriegs- und Nachkriegsjahre bremsen das Verkehrsaufkommen deutlich. Für 1916 meldet die Statistik 15255 Bahnreisende, auch in den 1920er Jahren blieb der Ver-kehr hinter den Erwartungen zurück. Erst in den 1930er Jahren stiegen die Beförde-rungsleistungen auf 25000 Reisende pro Jahr an. Der Ausbau der Kureinrichtungen



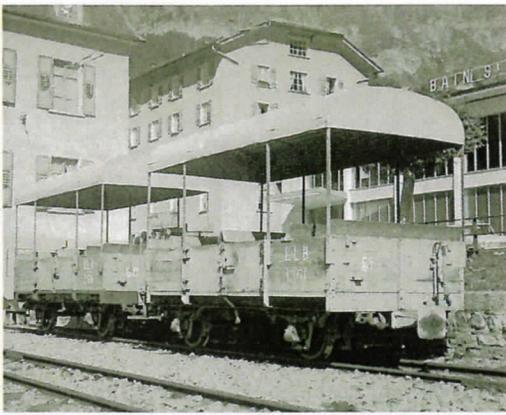
ABFeh 4/4 12, AB<sup>4</sup> 21 und 22 nach Leuk auf dem 160‰-Abschnitt unterhalb von Leukerbad.  
Fotos: G. Wolff, 19.9.1965

L'ABFeh 4/4 12, les AB<sup>4</sup> 21 et 22 descendant vers Loèche, sur le tronçon à 160‰ au-dessous de Loèche-les-Bains.



ABFeh 4/4 12 auf der Rhonebrücke bei Leuk.

L'ABFeh 4/4 12 sur le pont du Rhône à Loèche.



L 60 und L 61 mit Planendach und Sitzbänken als Sommerwagen in Leukerbad.

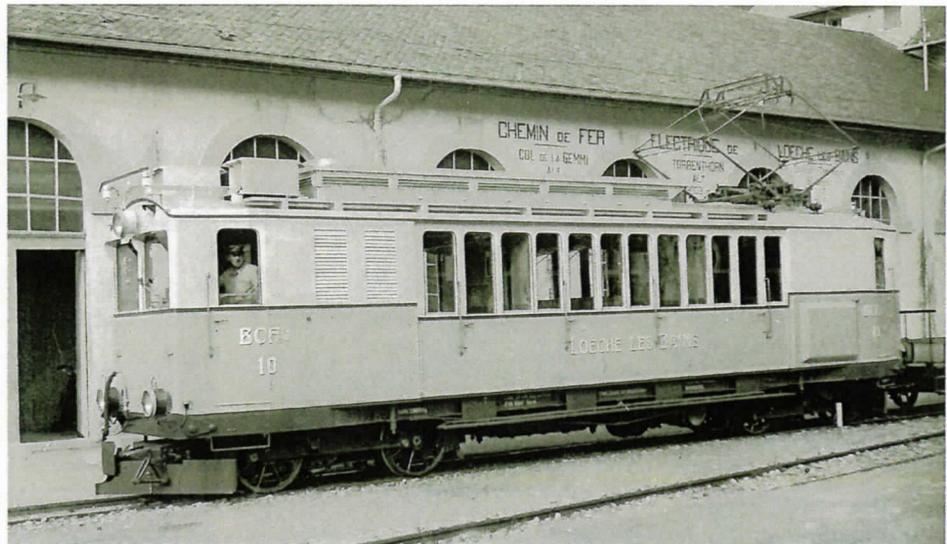
Les L 60 et 61 avec toit à bâche et bancs comme voitures d'été à Loèche-les-Bains.

sowie neue Hotels und Pensionen brachten von Jahr zu Jahr mehr Badegäste und Touristen, 1945 waren es 47408, 1960: 60769, 1965: 110719 und 1966: 113879 Reisende, die die Bahn benutzten.

Trotz dieses Verkehrsanstiegs blieb der Fahrzeugpark auf dem Stand der Betriebsöffnung: je drei Trieb- und Personenwagen Baujahr 1914/15.

Der Güterverkehr blieb in bescheidenen Grenzen und steigerte sich von 1800 t (1916) auf 3354 t (1945) und verharnte in den Nachkriegsjahren bei 2500 t/Jahr. Dafür standen insgesamt sieben zweiachsige Güterwagen K 40 und 41, M 50–52 sowie L 60 und 61 mit 5 t Ladegewicht, Bremszahnrad sowie Luft- und Handbremse zur Verfügung, alle SWS, Baujahr 1915. Die L-Wagen mit halbhoher Seitenwand konnten mit einem einfachen Planendach und Sitzbänken ausgerüstet werden.

Die vierachsigen Triebwagen ABFeh 4/4 10–12 und Personenwagen AB<sup>4</sup> 20–22 (SWS/SLM/BBC) aus der Anfangszeit waren ein Anachronismus: uralte, aber sauber und gepflegt. Die nur 2,2 m breiten Fahrzeuge hatten keinen Mittelgang, sondern waren als Abteilwagen mit vier, die Personenwagen mit fünf Seitenwandtüren ausgeführt. Die Personenwagen hatten einseitig eine schmale Plattform zur Bedienung der Handbremse sowie für den Kondukteur ein über die ganze Länge durchgehendes Trittbrett. Die Maschinenanlage der Triebwagen – zwei Motoren, Lüfter, Umformergruppe und Kompressor – sowie ein Gepäckraum befanden sich in den beidseitigen Endräumen, der Antrieb geschah über ein Vorgelege und eine Blindwelle sowie eine Schlitzkuppelstange (ursprünglich geteilte Kuppelstange) auf die beiden Drehgestellachsen. Die ursprünglich recht grossen, in den Maschinenraum ragenden 170 PS-Motoren wurden in den Wintern 1944/45 und 1945/46 durch kleinere, leistungsstärkere 255 PS-Motoren ersetzt, dadurch konnten die Endräume bzw. das angrenzende 1. Klasse-Abteil und der Gepäckraum vergrössert



BCFe 2/4 10 in Leuk. Weil der einzige Motor pro Drehgestell beide Radsätze, aber nur ein Zahnradantrieb, wählte man die Bezeichnung 2/4.

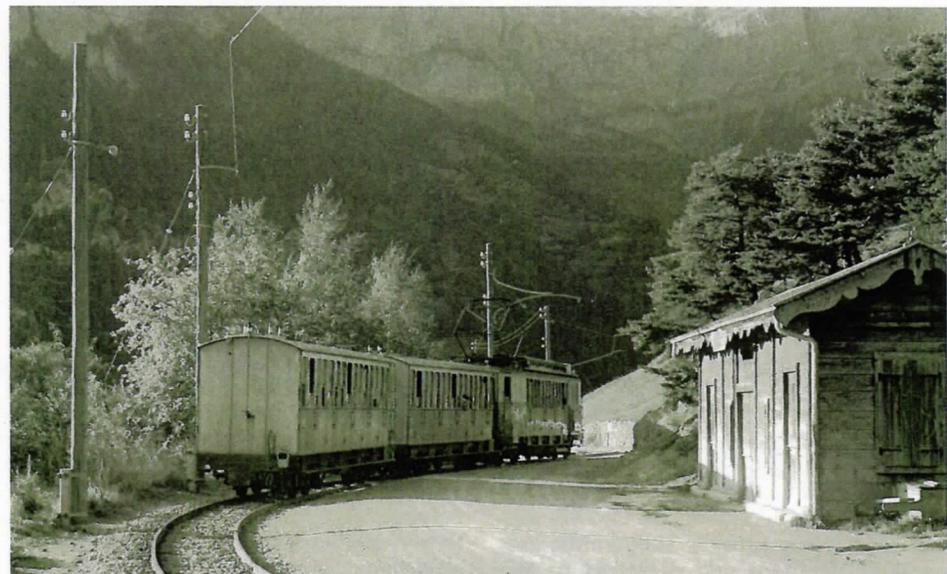
Foto: Sammlung SVEA

La désignation BCFe 2/4 10 s'explique par le fait que les deux moteurs de traction entraînaient en adhérence chacun des essieux des deux bogies mais une seule roue à dents pour la crémaillère par bogie.

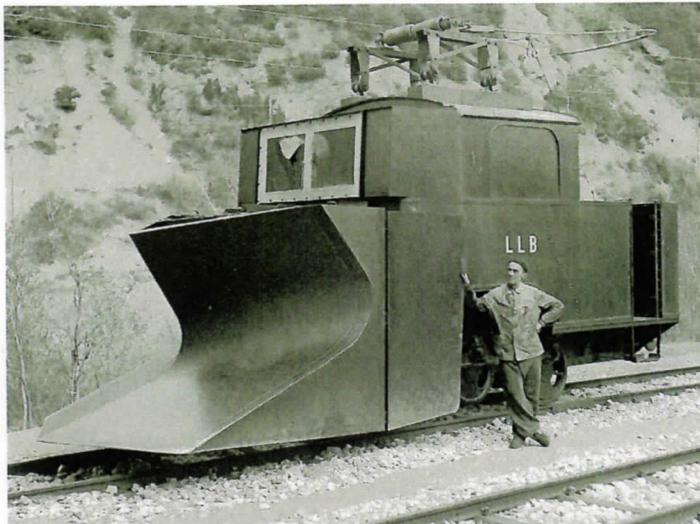


ABFeh 4/4 12 mit AB<sup>4</sup> 21 und 22 nach Leukerbad in Albinen. Fotos: G. Wolff, 19.9.1965

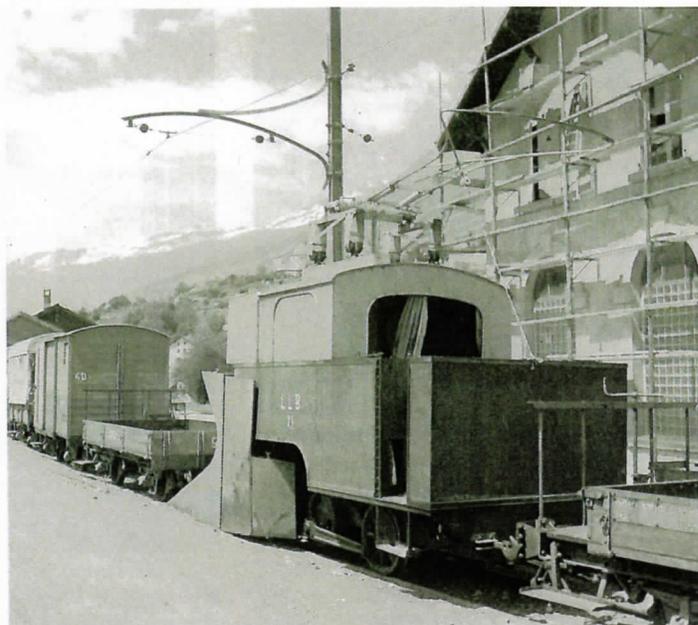
L'ABFeh 4/4 12 avec les AB<sup>4</sup> 21 et 22 à Albinen, en direction de Loèche-les-Bains.



## Grosstraktion Inland



Der Schneepflug X1 entstand 1935 aus der HG 2/2 1 (Achsfolge Ba n2t SLM 2460/1914, gebaut für SLM in Esslingen Nr. 3726). Der Lyrabügel diente als Eiskratzer. Fotos: Sammlung SVEA und A. Saladin, 1967



Le chasse-neige X1 est né en 1935 de la transformation de la HG 2/2 1 (040, SLM 2460/1914, construite en réalité à Esslingen No. 3726). La lyre sert au dégivrage de la ligne de contact.

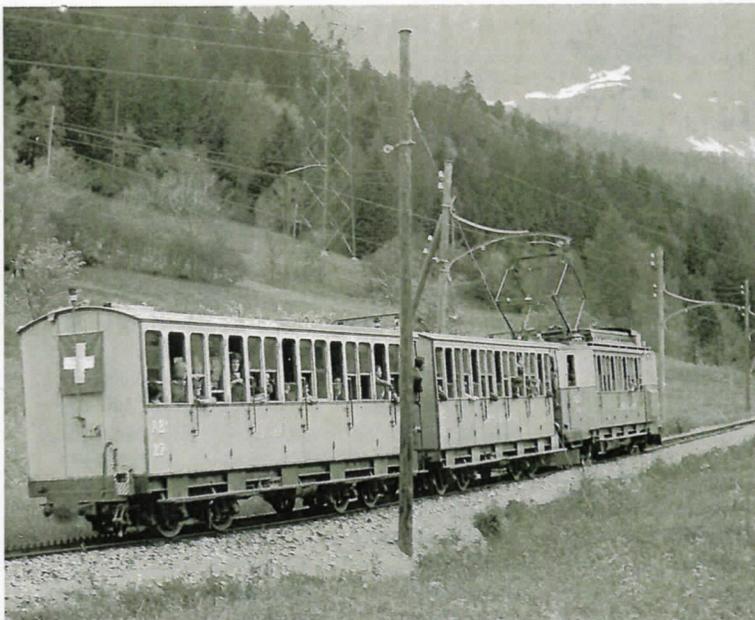
werden, ferner entstand ein Durchgang vom Führerstand zum Personenabteil; die Kontroller und Armaturen wanderten an die Stirnwand. Die Geschwindigkeit konnte von ursprünglich 8,5 auf 12 km/h bergwärts und talwärts 9/18 km/h sowie auf der Reibungsstrecke von 20 auf 30 km/h und die Anhängelast auf zwei Personenwagen erhöht werden. Die Trieb- und Personenwagen boten in der 1. Klasse 8 und in der 2. Klasse 24/32 Sitzplätze, LüP 12,6/9,36 m, Drehgestellachsstand 1,85/1,2 m, Gesamtachsstand 9,47/6,0 m, Gewicht 33,4/9,2 t. Die Wagen hatten Spindel- und luftbetätigte Klotz- und Zahnradbremse, die Triebwagen Rekuperationsbremse. Der Anstrich war graublau, im Fensterbereich creme.

Vom Bau her hatte sich eine kleine zweiachsige Zahnradlokomotive gehalten, sie wurde 1921 mit abgelaufener Revisionsfrist abgestellt und 1935 zum Schneepflug X1 umgebaut. Anstelle des Kessels trat ein Bedieneraufbau mit einem Lyrabügel zum Eiskratzen und einseitig vorgesetzten Pflugscharen; das Fahrzeug war bis zuletzt vorhanden und macht deutlich, dass die Bahn zeitweise gegen erhebliche Schneemassen zu kämpfen hatte.

Zurück in das Jahr 1965: Unser Zug von Martigny hält in Leuk am Perron 1, gegenüber an der anderen Bahnsteigkante steht der LLB-Zug nach Leukerbad abfahrtsbereit. Die Zeit bis zur Abfahrt ist ausreichend, einige Güterwagen zu fotografieren und einen Blick in das gegenüberliegende Depot zu werfen. Über den vier Einfahrten steht in grossen Lettern «Elektrische Bahn nach Leukerbad»; Alt 1411 m ü. M., und an der Seitenwand «Chemin de fer électrique de Loèche-les-Bains». Der Fahrplan weist werktags sechs Zugpaare (Zp) und ein Buspaar auf, dafür ist eine Zuggarnitur ausreichend, sonntags sind es sieben Zp, für

das letzte Zp sind zwei Garnituren notwendig mit Zugkreuzung in Leuk Stadt. Die Fahrzeit beträgt 46 Min. Pünktlich erhält der Zug den Abfahrtsbefehl. Gleich hinter der Bahnhofsabfahrt (623 m ü. M.) wendet sich das Gleis nach rechts und überquert auf einer stählernen, 42 m langen Fachwerkbrücke die Rhone, beidseits bildet ein Steinbogen das Widerlager. Hinter der Brücke beginnt der erste, 1,2 km lange Zahnstangenabschnitt; bei der Einfahrt in die Zahnstange ächzt und knarrt der Wagen beängstigend, und ich habe den Eindruck, dass er seine neue Position in Schräglage suchen muss. Durch Weinberge geht es am Hang hinauf, der Blick wird frei nach unten auf die drei Rhonebrücken von SBB, LLB und der Strasse und flussabwärts auf den Rhonestau, nach oben auf den Ort mit dem spitzen Kirchturm und der Silhouette des Schlosses. Der Bahnhof Leuk Stadt (Km 1.26, 747 m ü. M.) mit durchgehender Zahnstange und drei Zahnstangenweichen weist ein Kreuzungs- und ein Ladegleis sowie ein kleines hübsches Stationsgebäude mit Warte- und Dienstraum auf. Während sich die Strasse mit mehreren langen Kehren nach Leuk und weiter hochschlingelt, nimmt die LLB den direkten Weg und erreicht kurz vor der Haltestelle Albinen die Strasse, hier endet die Zahnstange, und wieder ächzt der Wagen in allen Fugen, um sich wieder aufzurichten. Die Gleise folgen nun hoch über der Dala der Strasse in Seitenlage, rechterhand steigt der nackte, abgesprengte Fels steil empor, links fällt der Fels steil ab, es bieten sich fantastisch schöne Ausblicke ins Tal und 350 m hoch am Hang auf den auf einer Sonnenterrasse liegenden Ort Albinen (1274 m ü. M.), von der Haltestelle (Km 2.7, 929 m ü. M., kleines hölzernes Stationsgebäude) schlängelt sich ein schmaler Serpentinweg hinauf zum Ort. Das Tal wird enger, auf einem im Bogen liegenden gewaltigen, etwa 100 m langen Talviadukt

mit mehreren Bögen wechseln Strasse und Bahn auf die andere Talseite und schwenken nach Süden ab. Einige 100 m weiter folgt die Haltestelle Rumeling (Km 4.12, 951 m ü. M.), wenig weiter verlässt die Bahn die Strasse, hier beginnt der zweite Zahnstangenabschnitt. In einem ca. 255 m langen Kehrtunnel wendet die Fahrtrichtung wieder nach Norden, und weiter geht es am Hang entlang talaufwärts. Fantastisch schöne Ausblicke bieten sich ins Tal und die tief unten verlaufende Strasse und Bahnstrecke, den Talviadukt und zum Ort Albinen hoch. Die Zahnstangenstrecke quert die Strasse, dann folgt der Bahnhof Inden (Km 5.6, 1137 m ü. M.) mit durchgehender Zahnstange, einem Kreuzungs- und Ladegleis und einem gleichen Stationsgebäude wie Leuk Stadt. Etwa ½ km weiter wird auf einem steinernen Bogenviadukt ein Zufluss zur Dala überquert, hier endet die Zahnstange. Weiter geht es als Reibungsstrecke, nun wieder einige 100 m neben der Strasse, dann wendet sich das Gleis nach rechts, passiert einen kurzen, 185 m langen Tunnel und erreicht dahinter die Haltestelle Russengraben (Km 7.3, 1260 m ü. M., Stationsgebäude gleich wie bei der Haltestelle Albinen). Nach Passieren einer weiteren kleinen Steinbogenbrücke über die Dala wird der Talgrund erreicht, grüne Matten und bewaldete Talhänge prägen das Bild. Bald kommt die Gemmiwand als Abschluss des Dalatales in Sicht, und auch der Blick auf den hochliegenden Ort Leukerbad wird frei. Mit einem letzten 585 m langen Zahnstangenabschnitt wird der Aufstieg zum Ort hinauf genommen. Der Endbahnhof Leukerbad (Km 10.4, 1394 m ü. M.) liegt am Ortsbeginn und weist ein grosses Stationsgebäude, eine kleine Einstellhalle und eine langgezogene Gleisanlage auf. Der Blick auf die steil aufragende Gemmiwand ist überwältigend, ebenso der rückwärtige Blick zum Talausgang und auf die Zahnstangenrampe.



Am 27.5.1967 fuhren die letzten Züge geschmückt mit Walliser- und Schweizerfahne.



27.5.1967: Au dernier de circulation les trains étaient décorés des drapeaux valaisan et suisse. Fotos: A.Saladin

Fazit dieser wunderschönen Bahnfahrt: interessanter Bahnbetrieb mit allen Attributen, die eine schweizerische Bergbahn zu bieten hat, saubere, aufgeräumte und liebevoll gepflegte Anlagen, grossartige Fern- und Talblicke auf das Bahntrasse, urige Fahrzeuge, beglückendes Bahnerlebnis; aber auch: Modernisierung ein Fremdwort, völlig veralteter Betrieb mit dem Flair der Anfangszeit, uralter Fahrzeugpark, miserabler Oberbau mit verrotteten Schwellen, abgefahrenen Schienenköpfen und schlechter Gleislage, Wäscheleinenfahrleitung mit Holzmasten, deren Füsse wenig vertrauenerweckend verankert sind, Sanierungsstau auf der ganzen Linie. Dazu passen auch die überdimensional grossen Warntafeln an den Bahnübergängen: Bahnpolizei-Vorschriften, bei Busse bis auf Fr. 20.– sind verboten: Es folgen acht Punkte, u.a. Das Treiben einer Herde über die Bahn weniger als 10 Min. vor dem Eintreffen eines Zuges. Bei Busse bis auf Fr. 100.– sind verboten: Es folgen fünf Punkte, Bundesgesetz vom 18. Februar 1878.

Zurück wollten wir wandern und sind dem Wegweiser «Albinen über Leitern» gefolgt, wobei ich in meiner Wanderkarte merkwürdigerweise den Ort Leitern nicht fand. Das klärte sich auf, als der Weg nach 1 Std. vor einer Felswand endete, an der mehrere übereinander angeordnete Leitern befestigt waren und den Weg hinauf nach Albinen wiesen. Damals war ich noch 50 Jahre jünger, und beim Hochkraxeln hatte ich zwar ein mulmiges Gefühl, aber wir schafften es. Ich hätte es wissen müssen, schon der Baedeker 1907 schreibt: «... zu Fuss bis zu einer hohen Felswand über der Dala, wo Schwindelfreie auf 8 im Fels befestigten schlechten Leitern (Echelles) bis zur Höhe klettern können...», und der Polyglott 1965 nennt für diesen Weg «12 Leitern». Belohnt wurde der Aufstieg und der fol-

gende Kraxelweg mit einem grandiosen Blick ins Tal auf die Strasse und die Bahn tief unten am Talhang, wie ein Spielzeug konnten wir den Zug kilometerlang verfolgen, über den Talviadukt, den Bahnhof Inden und weiter bis zum Tunnel.

Über das Schicksal der LLB war 1965 bereits entschieden; eine unbedingt notwendige Sanierung der Bahnanlagen und Erneuerung der Fahrzeuge waren auf 12–15 Mio. Fr. geschätzt, die Umstellung auf Busbetrieb hätte man für 2,5 Mio. Fr. haben können. Die billigere Variante bekam die Zustimmung von Bund und Kanton; denen hatte man bereits 1963 die Beteiligung an den Umstellungskosten abgerungen, ferner die Zusage auf den Ausbau und die ganzjährige Offenhaltung der Strasse nach Entfer-

nung der Gleise. Am 10. Mai 1967 wurde die Bahnkonzession aufgehoben, am 27. Mai 1967 endete der Bahnbetrieb. Busse der wenig später gegründeten «SA des transports publics de Loèche–Loèche-les-Bains et environs (LLB)» übernahmen, gut vorbereitet und eingespielt, die Nachfolge und nutzen bis heute die modernisierte Wagenhalle und die mit einem Teerbelag überzogene Rhonebrücke.

Der Triebwagen ABFeh 4/4 10, der Personenwagen AB<sup>4</sup> 22 und die Güterwagen K 40, 41, M 51, 52 sowie L 60 und 61 kamen zur Museumsbahn Blonay–Chamby, der BC<sup>4</sup> 4/4 20 an das Kinderheim Champlan bei Sitten, wo er als Bibliothek genutzt und 1995 abgebrochen wurde. Der Rest des Rollmaterials wurde 1967 verschrottet. ■



ABeh 4/4 11, 12, AB<sup>4</sup> 20 und 22 (mit Stromabnehmer fürs Vorheizen) in Leuk, Mai 1967. Foto: A. Saladin

Les ABeh 4/4 11, 12, AB<sup>4</sup> 20 et 22 (avec petit semi-pantographe pour le préchauffage) à Loèche. Mai 1967.