

1913 eröffnete der Kanton Bern mit der Unterstützung Frankreichs die elektrifizierte Lötschberglinie. Zahlreiche Weltrekord-Elektrolokomotiven, eine innovative Werbung, aber auch grosse finanzielle Schwierigkeiten gehören zur BLS-Geschichte. Heute ist die BLS als Regionalverkehrs- und S-Bahn-Betreiberin sowie als Gütertransportunternehmen für die Zukunft gut gerüstet.

Mit der Eröffnung der zweiten schweizerischen Alpentransversale 1913, die in weiter Voraussicht elektrisch betrieben werden sollte, erfüllte sich der Kanton Bern den Wunsch, direkt mit Italien verbunden zu sein. Für die Finanzierung und den Bau der Lötschberglinie hatte er sich die Unterstützung Frankreichs gesichert, das ein grosses Interesse an einer Verbindung hatte, mit der das vom Deutschen Kaiserreich 1871 eroberte Elsass umfahren werden konnte. 1918, nach dem Ende des Ersten Weltkriegs, brachen harte Zeiten an. Frankreich hatte wieder eine direkte Verbindung nach Basel über den Gotthard nach Italien. Die BLS versuchte mit weitsichtigen technischen Lösungen, wie zum Beispiel mit der Elektrolokomotive Ae 6/8 oder dem Blauen Pfeil, die Effizienz zu steigern und mit innovativer Werbung Passagiere zu generieren. Mit Plakaten, Broschüren, mit Diavorträgen die gebucht werden konnten und sogar einem Spielfilm, wies die BLS auf die Schönheit der Landschaft hin, die mit ihr zu erreichen war. Trotzdem musste die BLS auch wegen der Wirtschaftskrise mehrere Male finanziell saniert werden. Nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich der Autoverlad von Kandersteg nach Goppenstein zu einem wichtigen Standbein. Mit dem geschickten Lobbying der Berner und Walliser in den 1990er-Jahren wurde auch der Lötschbergbasistunnel gebaut und bereits 2007 eröffnet. Die BLS musste zwar den Fernverkehr an die SBB abgeben, betreibt aber heute die S-Bahn in Bern. Die BLS Netz AG ist verantwortlich für den Betrieb des Lötschbergbasistunnels. Zum neuen wichtigen Standbein entwickelte sich mit der Bahnliberalisierung die BLS Cargo AG, die in Zusammenarbeit mit der DB die Güterverkehrsangebote im alpenquerenden Verkehr stark forcierte. Von 2002 bis 2011 steigerte die BLS Cargo AG die beförderten Nettotonnenkilometer von 870 Mio. auf 3,8 Mia.!

Anna Amacher Hoppler, geboren 1980, schloss 2007 mit dem Lizentiat in Geschichte an der Universität Bern ab. Sie arbeitete von 2006 bis 2010 als wissenschaftliche Mitarbeiterin für den Verband öffentlicher Verkehr und Seilbahnen Schweiz sowie von 2010 bis 2011 bei ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte. Seit 2009 schreibt sie eine Dissertation zur Schweizer Tourismusgeschichte und assistiert dabei an der Università della Svizzera Italiana in Lugano. Anna Amacher Hoppler ist Autorin verschiedener Artikel zur Geschichte der Eisenbahn, insbesondere der BLS, zur Geschichte der Elektrizität und des Tourismus.

Stephan Appenzeller, geboren 1960, schloss sein Studium in Geschichte, Geografie und Soziologie an der Universität Basel 1989 mit einer Lizentiatsarbeit über die Anfänge des innerstädtischen öffentlichen Verkehrs in Basel ab. Später bildete er sich zum eidgenössisch diplomierten PR-Berater weiter und wirkte seither in verschiedenen Funktionen in den Bereichen Kommunikation, Public Affairs u.a. für die ETH Zürich, SBB Cargo und SBB Infrastruktur. Seit 2009 ist er Leiter Unternehmenskommunikation der BLS AG.

Olivier Bayard, geboren 1975, ist Leiter Public Affairs der BLS AG. Nach dem Studium der Geschichte, Politikwissenschaften und Ökonomie an der Universität Bern war er zunächst in diversen historiographischen Projekten tätig. Am Europainstitut der Universität Basel schloss er 2001 ein Nachdiplomstudium mit dem «Master of Advanced Studies in European Integration» ab. In der Folge arbeitete er als Stabsmitarbeiter, Pressesprecher und Kommunikationsverantwortlicher verschiedener kantonaler Direktionen in Bern und Zürich, ehe er 2006 zur BLS stiess.

Kilian T. Elsasser, geboren 1956, schloss 1991 mit einem M.A. in Public History an der Northeastern University, Boston / USA, ab. Er arbeitete von 1992 bis 2004 als Leiter Ausstellungen, Mitglied der Geschäftsleitung und Konservator Schienenverkehr im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. 2004 gründete er die Museumsfabrik (www.museumsfabrik.ch). Er ist Autor und Herausgeber verschiedener Publikationen zur Geschichte der Eisenbahn. Seit 2012 ist er unter anderem Geschäftsführer der BLS Stiftung.

Thomas Frey, geboren 1962, promovierte 1994 in allgemeiner Geschichte an der Universität Zürich. Seit 1995 ist er als freischaffender Historiker und Publizist mit den Schwerpunktthemen Verkehrs- und Wirtschaftsentwicklung tätig, unter anderem auch im Rahmen diverser Nationalfondsprojekte (z.B. www.bahndaten.ch).

Urban Tscharland, geboren 1969, ist Partner des Beratungsunternehmens Inneco AG. 2003 schloss er das Studium der Geschichte und Philosophie mit einer Lizentiatsarbeit über die Bahngewerkschaften im Zweiten Weltkrieg ab. Von 2008 bis 2012 leitete er die Unternehmensentwicklung der BLS AG.

Kurzbeiträge von Ueli Rügsegger, Leiter Hochbau, BLS Netz AG; Theo Weiss, ehemaliger Direktor Zugförderung und Werkstättendienst der SBB; Andreas Willich, Präsident BLS Stiftung und Leiter Personenverkehr BLS AG.