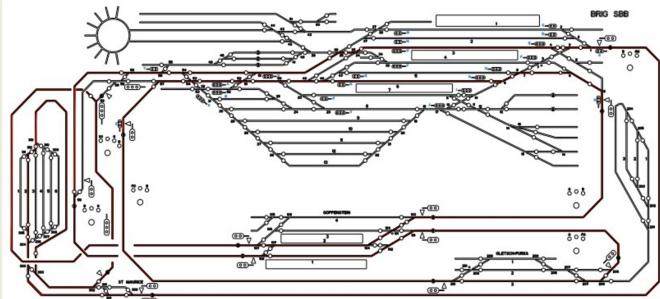
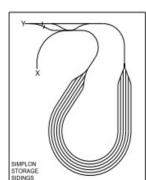
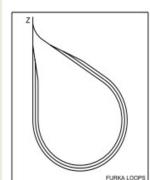
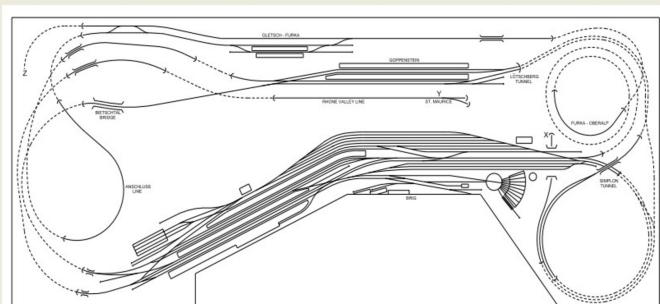


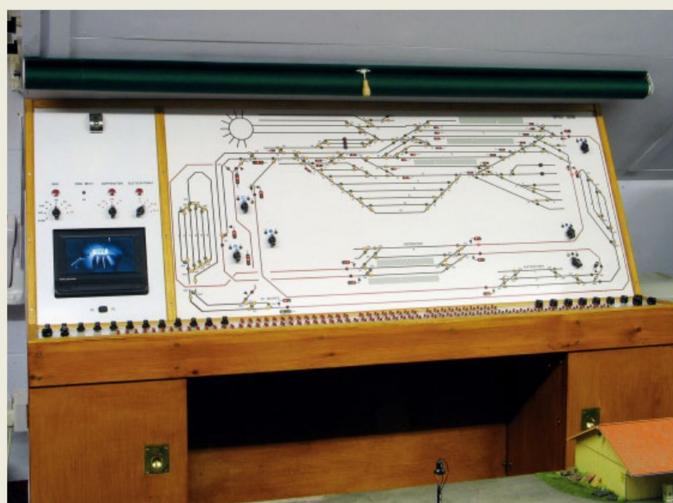
Schematische Darstellung rund um Brig International



Schematische Darstellung der Anlage auf dem Stellwerk Brig.



Streckenverlauf der ganzen Anlage mit den beiden Schattenbahnhöfen in den Kehrschleifen.



Der Arbeitsplatz des Fahrdienstleiters in Brig International.

Die Sache wurde so eingehend betrachtet, dass die Schweizer Regierung dieses Ansinnen Guisan unterbreitete betreffend den militärischen Konsequenzen. Guisans Antwort war die, dass ohne Rücksicht auf eine derartige Vereinigung oder auch nicht, eine Invasion der Nazi möglich sei, und die zusätzlichen 50 000 Mann der Tiroler Bergwehr und der Alpini würden ihm erlauben, wenigstens eine wichtige Stadt im Flachland zu verteidigen. Diese Stadt könnte Bern als Hauptstadt sein, bewehrt durch ihren natürlichen Burggraben mit der Aare. Wie auch immer, Guisan erinnerte die Regierung daran, das jedwedge Invasion der Nazis den Zusammenhalt zwischen der Hauptstadt und den neuen Verbündeten in Innsbruck und Bozen zerreißen könnte. Guisan entschied, dass gerade Brig am Fusse des Simplon-Passes nicht immun gegen einen Angriff des erbosten Mussolini darüber wäre, dass die Schweiz ausgerechnet seine Beute Südtirol aus dem ersten Weltkrieg in der neuen Allianz einbringen würde.

So sehr darauf geachtet wurde, dass gutes Einvernehmen eine zentrale Erfordernis zur Verteidigung einer Nation sind, wies doch die Schweizer Regierung den Kanton Bern und die BLS an, eine hoch gelegene Normalspurverbindung zu bauen, um Bern und Graubünden miteinander zu verbinden. Mit riesigem Eifer wurde gebaut und in weniger als einem Jahr war die Anschluss-Linie vollendet. Abgehend in Goppenstein schlängelt sich die elektrifizierte Linie der Lonza entlang dem nord-östlichen Lötschen-Tal, untertunnelt das Bergmassiv des Berner Oberlandes und erreicht schliesslich bei Gletsch beim Rhone-Gletscher wieder das Rhonetal. Ein grosser Nachteil war, dass die Topographie einen Eingang bei Gletsch von Osten her erforderte.

Der Schweizer Tiroler-Verbund kam nicht zustande, die Deutschen erfuhren davon. Die Drahtzieher wurden eingesperrt und erschossen. Guisans Schweizer Festung hielt die Nazi fern vom Flachland, und kein Deutscher Soldat setzte einen Fuss auf Schweizer Boden. Dennoch war die Anschluss-Linie ein operativer Vorteil, weil dadurch eine direkte Verbindung von Bern nach Österreich blieb und durch viele internationale Züge, speziell auch Güterzüge, benutzt wird. Weiter ist es eine Umgehungsline, wenn die Südrampe der Lötschbergstrecke oder die Westrampe der Furkastrecke gesperrt sind.