



Von Urs Häni (Text/Fotos)

Es war die Geschäftsleitung der Brown, Boveri & Cie. (BBC), die Druck machte. Gemeinsam mit den Verantwortlichen von den SBB besuchte sie eine Bahnlinie in Italien, um sie zu überzeugen, dass der Simplontunnel unbedingt mit dem Drehstromsystem elektrifiziert werden sollte. Der Eigennutz war offensichtlich: Die BBC waren eben dabei, zwei Drehstromlokomotiven für italienische Auftraggeber fertigzustellen (Fb 3/5 364 und 365). Der Deal lief danach zweispurig: Die Italiener wurden davon überzeugt, dass die beiden Lokomotiven dringend für die Simplonlinie gebraucht würden, und die SBB wurden geködert, indem die BBC bereit war, die Simplonlinie zwischen Brig und Iselle auf eigene Kosten zu betreiben, einfach unter Abgeltung der Kosten, die durch den Dampfbetrieb entstanden wären. Die Lokführer mussten also nicht lange leiden, denn bereits drei Monate nach der Fertigstellung des Tunnels im Jahre 1906 konnte der elektrische Regelbetrieb aufgenommen werden. Mietlokomotiven aus Italien sollten den Betrieb vollends sicherstellen.

Der Simplontunnel besteht aus zwei Einzelröhren, ein System, das man heute aus Sicherheitsgründen auch wieder pflegt. Die Baufirma hatte nach der Fertigstellung der ersten Röhre auf den Weiterbau verzichtet. Aus finanziellen Gründen, wie es hieß. Deshalb konnte der Bau der zweiten Röhre erst 1913 in Angriff und 1922 in Betrieb genommen werden. Durch den Ausbau und



Die erste SBB-Drehstromlok der BBC von 1907 im Originalzustand.



Ein Jahr später folgte die Nummer 367, hier im Zustand von 1909.