

2007



RUSSLAND

Tod von Boris Jelzin, erster demokratischer Ministerpräsident. zvg



MUSIK

Tod des Violonisten, Komponisten und Dirigenten Rostropovitch. zvg

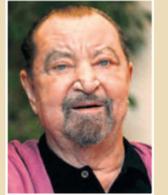
VERKEHR

Einweihung des Lötschberg-Basistunnels, der als wichtige Nord-Süd-Verbindung dem internationalen Schienenverkehr dient; das Wallis ist nun besser an das Mittelland angebunden.



TECHNOLOGIE

Das iPhone von Apple kommt auf den Markt. zvg



LAUSANNE

Tod von Maurice Béjart, dem Direktor des gleichnamigen Balletts. zvg

JAN | FEB | MÄRZ | APR | MAI | JUNI | JULI | AUG | SEPT | OKT | NOV | DEZ

VERKEHR – EINWEIHUNG DES LÖTSCHBERG-BASISTUNNELS

Das **Tor** zum Mittelland

Am 15. Juni 2007 erhält das Wallis einen besseren Zugang zum schweizerischen Mittelland. An diesem Tag rollt der erste offizielle Zug durch den Lötschberg-Basistunnel.

An Bord befindet sich alt Bundesrat Adolf Ogi, der zur Zeit des positiven Volkstumscheides für die NEAT im Bundesrat das Verkehrswesen leitet. Für das Wallis bricht ein neues Eisenbahnzeitalter an.

Der erste Zug durch den Basistunnel

Um den ersten Zug durch den Basistunnel und seine Gäste würdig zu empfangen, gibt es ein Feuerwerk – und Festreden in Visp. «Wir verdanken Adolf Ogi dieses Jahrhundertwerk», sagt alt Ständerat Daniel Lauber. «Ohne ihn hätte es den neuen Lötschberg-Tunnel nicht gegeben», stellt Staatsratspräsident Jean-Jacques Rey-Bellet fest. Die Gäste der grossen Festgemeinde applaudieren.

Sparmassnahmen fordern ihren Tribut

Der Tunnel, wie er heute in Betrieb ist, stellt eigentlich nur eine erste Etappe dar, denn Sparmassnahmen führen zur Realisierung einer abgespeckten Variante. Mehrere Teile des

Tunnels werden zwar ausgebrochen, aber nicht ausgerüstet. Auch der West-Ast in Richtung Steg-Gampel bleibt unvollendet. Wichtige Teile des Werkes harren weiterhin einer Realisierung und es wird wohl Kapazitätsengpässe am Lötschberg und am Gotthard brauchen, damit der «Unvollendete» den Endausbau erlebt. Ob dazu auch ein Autoverlad durch den Basistunnel gehört, steht noch in den Sternen.

Kritiker sagen, dass man damals den Tunnel für einen Bruchteil der Kosten hätte vollenden können, die dann nötig werden, wenn man den Endausbau schliesslich an die Hand nimmt.

Der Endausbau steht in den Sternen

Im Jahre 2015 gibt es Diskussionen um den Endausbau des Lötschberg-Basistunnels. Diese Arbeiten würden rund 1 Milliarde Franken beanspruchen. Der Vollausbau erlaubte es, die Kapazitäten des Tunnels endlich voll auszuschöpfen.

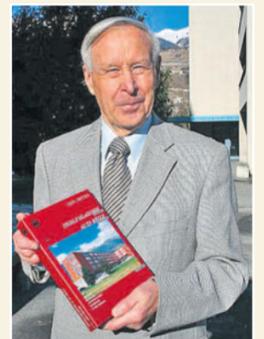
Ob ein Endausbau noch in dieser Generation infrage kommt, steht in den Sternen, denn er hängt auch davon ab, ob sich die europäische Wirtschaft wieder erholt.



Die Ankunft des ersten offiziellen Zuges durch den Lötschberg-Basistunnel ist ein grosses Medienereignis. zvg

WALLISER SCHULE

Ein ganzes Jahrhundert



Dr. Josef Guntern fasst ein ganzes Jahrhundert Walliser Schule in einem Buch zusammen. zvg

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts sehen es manche Walliser Eltern immer noch nicht gerne, dass ihr Nachwuchs die Schulbank drückt. Denn nach ihrer Auffassung fehlen die Kinder dann bei der Feldarbeit. Und das, was sie in der Schule lernen, erweist sich als wenig nützlich auf dem Feld und im Stall. Starke Arme gelten immer noch mehr als ein kluger Kopf. Erst die Ankunft der Industrie ändert diese Auffassungen allmählich. Denn diese neue Tätigkeit erfordert sehr wohl Kenntnisse, die man in der Schule erwirbt. Im 20. Jahrhundert vertieft sich diese Einsicht bis hin zur Schaffung der Fachhochschulen, die gerade für die kantonale Wirtschaft von grosser Bedeutung sind. Diese Geschichte der Walliser Schule erzählt Josef Guntern in seinem Buch «Die Walliser Schule im 20. Jahrhundert». Die französische Version dieses Standardwerkes erscheint im Jahre 2007, drei Jahre nach der Veröffentlichung in deutscher Sprache. Das Werk umfasst alle Schultypen des Kantons und alle Aspekte der Schule bis hin zur Schulzahnpflege.

DER TUNNEL IN ZAHLEN

Der Lötschberg-Basistunnel weist zwischen Frutigen und Raron eine Länge von 34,6 Kilometer auf.

Der Kulminationspunkt liegt bei 824 Meter über Meer. Frutigen liegt auf 776 Meter, Raron auf 654.

Die Höchstgeschwindigkeit des Euro-City ETR 6190 beträgt 250 Stundenkilometer, für andere Züge 200 Stundenkilometer.

Das gesamte Werk kostet 4,3 Milliarden.

Die Arbeiten beginnen 1994; am 28. April 2005 findet der Durchstich statt.

Im Januar 2007 erreicht ein Testzug im Tunnel die Höchstgeschwindigkeit von 280 Stundenkilometer.

Am 15. Juni 2007 wird der Tunnel offiziell in Betrieb genommen.

Am 15. September 2007 können die ersten Personenzüge den Tunnel benutzen.

ANZEIGE

WETTBEWERB

www.wkb.ch



«Das Wallis in der Schweiz ist:
das kleine Extra, das den
Unterschied macht!»

Marie-Paule Chételat
49 Jahre, Privatkundenberaterin, WKB Filiale Sitten
Wohnhaft in Suen (St-Martin)



Walliser
Kantonalbank