Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 57 (1964)
Heft: [2]: Schüler

Artikel: Die Lötschbergbahn
Autor: Volmar, F.A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-989240

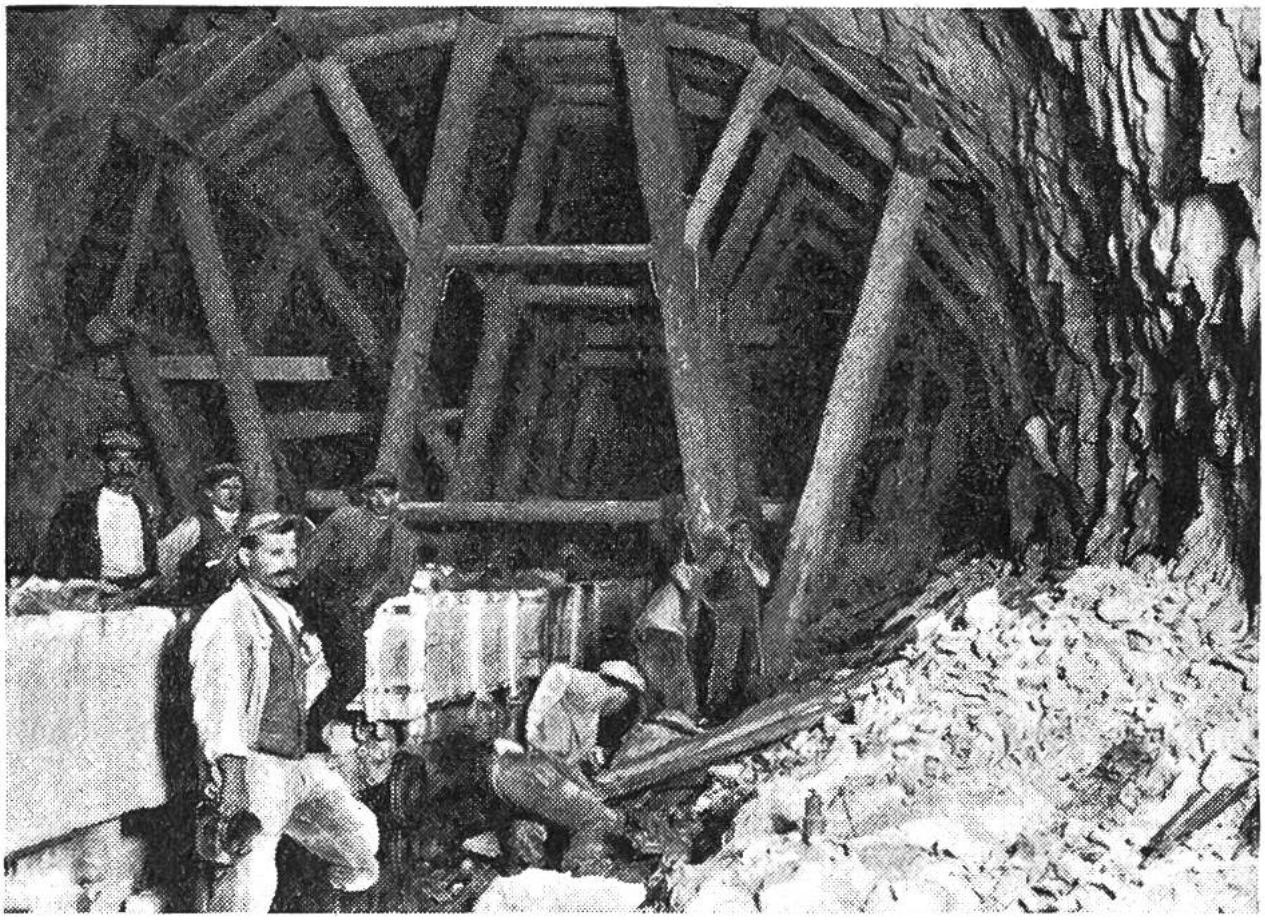
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 11.07.2025

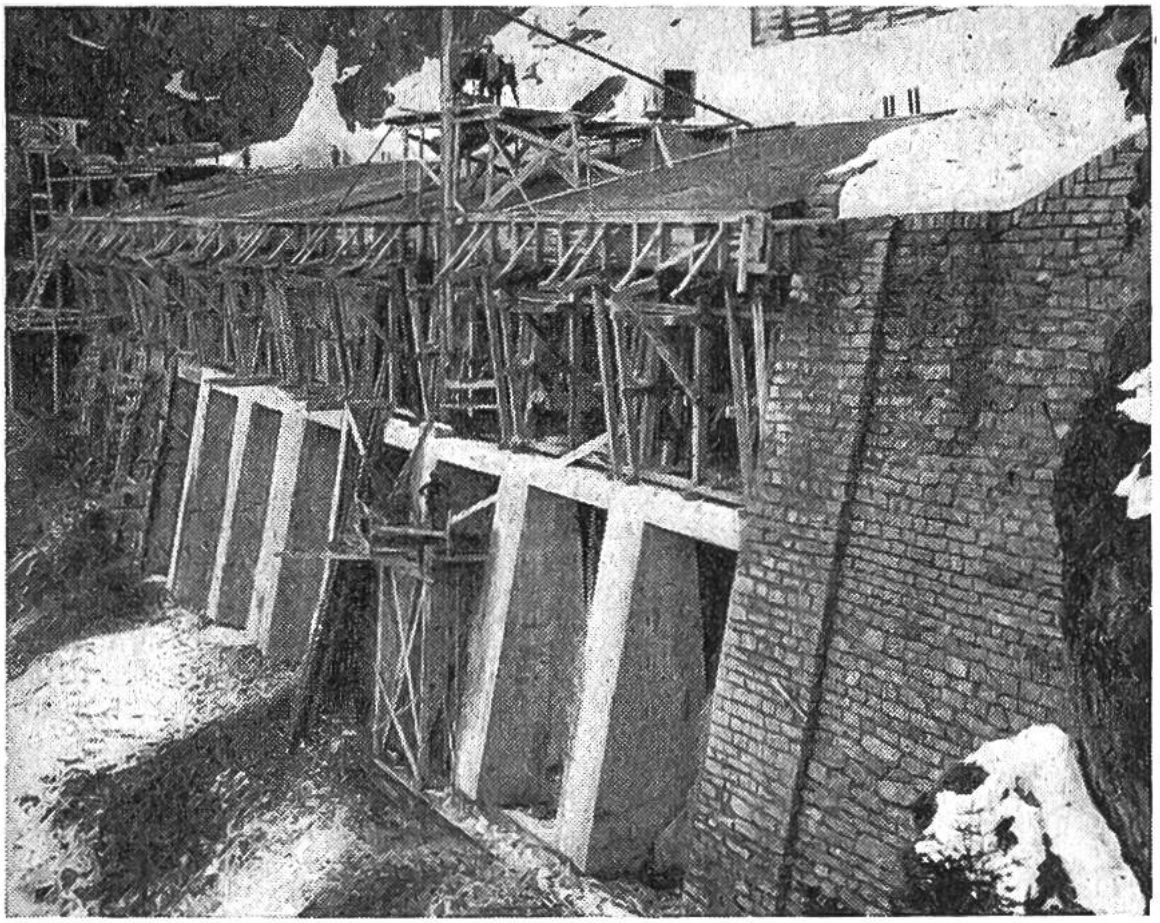
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



Die 74 km lange Strecke Spiez–Brig zählt 34 Tunnel mit einer Gesamtlänge von rund 28,5 km. Davon entfallen 1,65 km auf den Kehrtunnel zwischen Blausee und Kandersteg und 14,6 km auf den 1906–1912 erstellten Lötschbergtunnel. Bild: Vollausbruch dieses doppelspurigen Tunnels.

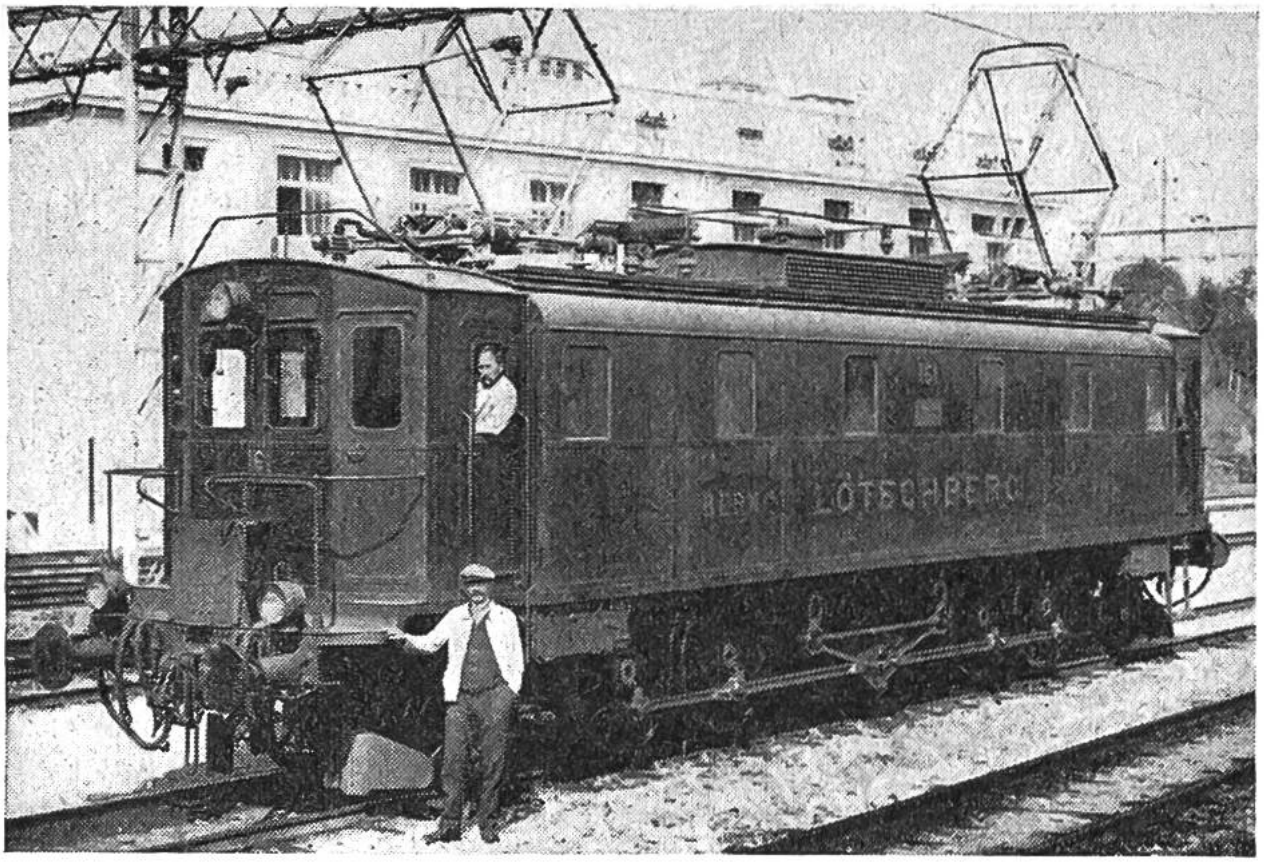
DIE LÖTSCHBERGBAHN

Nach der Gotthardbahn (1882) hatte die Schweiz 1906 durch den fast 20 km langen Simplontunnel eine zweite Schienenverbindung mit Italien erhalten. Aber seine volle Bedeutung erhielt der Simplon erst durch die Schaffung einer die Anschlüsse aus dem schweizerischen und europäischen Nordwesten vermittelnden Zufahrtslinie durch die Berner Alpen. Dieses wichtige Bindeglied interkantonalen und internationalen Verkehrs ist die sehr schön und interessant angelegte Lötschbergbahn, die vor einem halben Jahrhundert, am 15. Juli 1913, eröffnet werden konnte.
Sie war schon 1889 projektiert und 1891 konzessioniert worden. Es entstanden nun vorerst die damals noch dampfbetriebenen Eisenbahnen Thun–Spiez–Interlaken (1893) und Spiez–Frutigen (1901). Nachdem das baulich und finanziell schwierige Lötschbergbahn-Projekt weiter studiert und verbessert worden war,



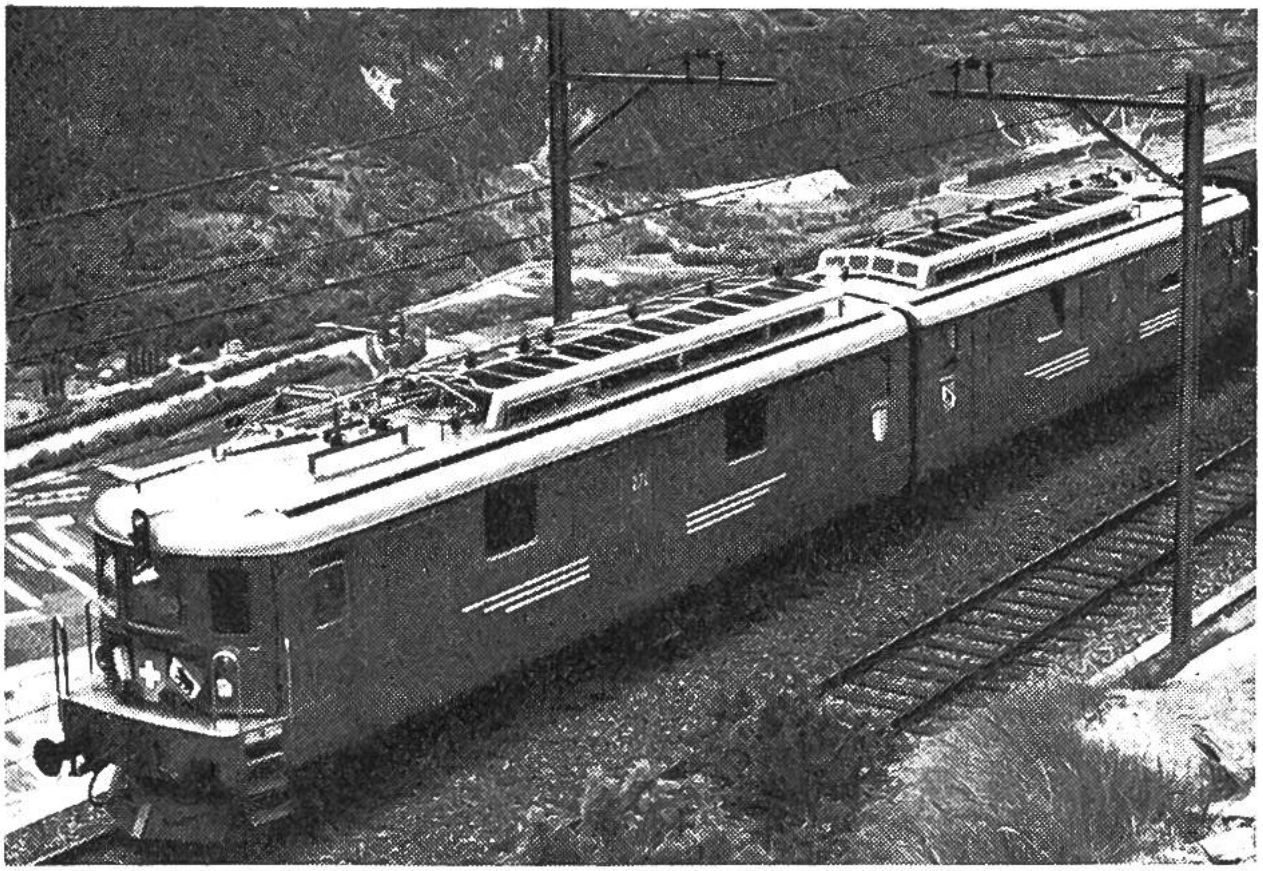
Die BLS-Gebirgsstrecke ist durch zahlreiche Schutzbauten und Aufforstungen gegen Lawinen, Felssturz, Steinschlag, Rutschungen und Wildwasser gesichert, so in der Lonzaschlucht (Lötschental) durch 9 Schutzgalerien von total 761 m Länge. Hier der Bau einer solchen Schutzgalerie.

konnte 1906 die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern–Lötschberg–Simplon (BLS) gegründet und mit dem Bahnbau begonnen werden. Es galt also, die Linie von Frutigen nach Kandersteg hinauf fortzusetzen, sie durch den grossen Alpenwall zwischen Berner Oberland und Oberwallis zu führen und am Südhang des Lötschbergs, eigentlich des Bietschhornmassivs, nach Brig hinunter und damit an den Fuss des Simplons gelangen zu lassen.
Das grösste und schwierigste Werk war natürlich der bis zum Durchstich (31.3.1911) viereinhalb Jahre beanspruchende Bau des grossen Lötschbergtunnels. Mit Unterstützung der Eidgenossenschaft, und zwar in Anerkennung der nationalen Bedeutung der Lötschbergbahn als zentraler Zufahrt zum Simplon, ist dieser 14612 m lange und somit drittlängste schweizerische Eisenbahntunnel doppelspurig gebaut worden. 1912 vollendet, ist er mit 1240 m ü. M. der höchstgelegene Normalspurtunnel der Schweiz.



1913 eröffnet, hatte die BLS die damals stärksten, in der Schweiz erstellten elektr. Lokomotiven der Welt. Ihre 2500 PS zogen 310 t auf 27 ‰-Steigungen mit 50 km/h, entsprechend der Leistung zweier grosser Dampflokomotiven. Eine solche Loki steht heute im Verkehrshaus der Schweiz, Luzern.

Da die Tunnelmündungen Kandersteg und Goppenstein/Lötschental auf ca. 1200 m ü. M. liegen, weist die Nordrampe Frutigen–Kandersteg einen Höhenunterschied von rund 420 m, die Südrampe Brig–Goppenstein einen solchen von rund 540 m auf. Sowohl auf der in Doppelschleife angelegten Nordrampe wie auf der kurvenreichen und ebenfalls zahlreiche Tunnel, Brücken und Viadukte aufweisenden Südrampe erreichen die Höchststeigungen 27 ‰, d. h. pro Kilometer maximal 27 m. Das erfordert sehr starke und zuverlässige Lokomotiven, und da die BLS die erste elektrisch betriebene Gebirgsbahn Europas von internationaler Bedeutung war, hat sie auf diesem Gebiet in Zusammenarbeit mit berühmten schweizerischen Firmen immer wieder Pionierarbeit geleistet. Verfügte sie 1913 über Lokomotiven von 2500 PS, so besitzt sie heute solche von 4000–8800 PS. Diese Leistungssteigerung ist durch den wachsenden Personen- und Güterverkehr bedingt, der nur mit schnellfahrenden Maschinen von stärkerer Zugkraft bewältigt werden kann.



Dem Schnellzugs- und besonders dem Schwergüterverkehr der BLS dienen seit 1959 Doppellokomotiven (Ae 8/8), die mit 8800 PS eine Anhängelast von 900 Tonnen auf 27 ‰ Steigung mit 75 km/h zu befördern vermögen. Sie sind ca. 30 m lang und 160 t schwer. – Südrampe, Blick ins Rhonetal (siehe S. 227).

Dem intensivierten internationalen Verkehr entsprechend ist die BLS seit dem 2. Weltkrieg mit Millionenbeträgen modernisiert worden. Einmal auf durchgehende Doppelspur ausgebaut, wird die den Gotthard noch besser ergänzende zweite grosse Alpenroute Lötschberg–Simplon wesentlich zur Wahrung und Mehrung des schweiz. Anteils am europäischen Transitverkehr beitragen.
Mit ihren von Thun bis Interlaken–Bönigen (30 km) und von Spiez bis Brig (74 km) reichenden Linien und mit ihrem Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee bedient die Lötschbergbahn wichtige Fremdenverkehrsregionen und prächtige Wander- und Tourengebiete. Sie verbindet das schöne Berner Oberland mit dem lockenden Oberwallis.
Wer die kühne, kunst- und schutzbautenreiche BLS-Gebirgsstrecke Frutigen–Brig nicht nur vom eilenden Zug aus, sondern auch als gemächlicher Wanderer kennenlernen will, dem seien die genussreichen Höhenwege Kiental–Kandersteg und Hohtenn–Ausserberg–Lalden empfohlen. F. A. Volmar