Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 61 (1988)

Heft: 4: Reisen mit der Bahn = Voyager en train = Viaggiare in treno = Travelling by rail

Rubrik: Aktualitaeten = Actualités = Attualita' = Tourist news

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: 14.07.2025

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

Die schmalste Tochter

Die frühesten Projekte für eine Eisenbahn über den Brünigpass gehen auf das Jahr 1853 zurück. Ingenieur Michaelis von Aarau plante eine Bahnlinie von Luzern nach Meiringen. Ihre Fortsetzung sollte über die Grimsel und den Griespass nach Norditalien führen und eine eigentliche Alpentransversale bilden. Der Bau der «Grimselbahn» unterblieb zwar nach der Inbetriebnahme der Gotthardbahn, hat aber bis in unsere Tage die Phantasie der Planer immer wieder angeregt. Die kühnen Eisenbahnbauer des letzten Jahrhunderts ernteten für ihre wagemutigen Vorschläge keineswegs nur Lob, fürchteten doch einige Bewohner der Alpentäler, ihre Talschaften könnten durch das «neumodische Teufelszeugs» zu Schaden kommen. Aufhalten liess sich die Erschliessung allerdings nicht mehr: Mit dem eidgenössischen Eisenbahngesetz vom 23. Dezember 1872 wurde die Vergabe von Eisenbahnkonzessionen Sache des Bundes. Nun ging es Schlag auf Schlag. Zwar diskutierte man in Obwalden noch, ob Breit- oder Schmalspurbahn das Richtige sei, während die Konzession bereits an die Jura-Bern-Luzern-Bahn vergeben war. Der Sommer 1887 brachte dann die Vollendung der Strecke Meiringen–Brünig mit einer Steigung von 120‰ – was eine Zahnstange erforderte –, und am 19. Mai 1888 wurden die ersten Probefahrten zwischen Alpnachstad und Brienz durchgeführt.
Am 14. Juni 1888 schliesslich war es soweit: Der Eröffnungszug weihte die gut 45 km lange Strecke ein. Von Brienz dampfte der Zug nach Meiringen, wo bundesrätliche Reden und ein grosser Festumzug auf dem Programm standen. Auf der Nordseite des 1007 m hohen Brünigpasses löste anschliessend eine Feier die andere ab. Ein Jahr später folgte der Anschluss von Alpnachstad nach Luzern. An die Fortführung von Brienz nach Interlaken-Ost wurde erst nach der Verstaatlichung der Brünigbahn 1903 gedacht. Diese Strecke realisierte man im Jahr 1916, mitten im Ersten Weltkrieg.

Am 14. Juni 1888 dampfte der erste Zug von Brienz nach Alpnachstad. Die einzige Schmalspurstrecke der SBB feiert diesen Sommer ihren 100. Geburtstag

Le premier train entre Brienz et Alpnachstad date du 14 juin 1888. Seule ligne à voie étroite des CFF, le chemin de fer du Brünig commémore cet été son centième anniversaire

Damit war die 73,820 km lange Brünigbahn fertiggestellt.
Gut 12 % der schmalspurigen Strecke (Meterspur) sind mit der Zahnstange Typ Riggenbach versehen, für die Schweizerischen Bundesbahnen eine Besonderheit, verfügen sie mit der Brünigbahn doch über ihre einzige Schmalspur. 13 Tunnels und 122 Brücken waren nötig, um das teilweise gebirgige Gelände zu bezwingen. Im Jahre 1941 löste ein Park von Elektroloks die 23 Dampflokomotiven aus der Pionierzeit ab.
Um die landschaftlichen Schönheiten der Brünigstrecke richtig geniessen zu können, wird im Jubiläumsjahr 1988 ein Aussichtswagen – drei weitere werden folgen – eingesetzt, ebenso ein Bistrowagen. Sonderzüge mit Oldtimern runden das festliche Bild ab. Doch auch für den Alltag rüstet sich die Jubiläumsbahn. Den teilweise recht überalterten Triebfahrzeugpark entlastet die moderne Elektrolok HGe 4/4 II. Gerade recht zur Zentenarfeier stehen die ersten dieser insgesamt acht technischen Spitzenprodukte der schweizerischen Industrie zur Verfügung, nachdem man mit zwei Prototypen gute Erfahrungen gemacht hat. Die neue Hochleistungslokomotive vermag auf den Adhäsionsstrecken bei 100 km/h eine Last von 400 t, am Berg bei 30 km/h 120 t bergwärts beziehungsweise 170 t talwärts zu bewegen! Verwendung findet die Maschine vor durchlaufenden Zügen Luzern–Interlaken-Ost und vor Güterzügen. Die Strecken Luzern–Giswil und Interlaken-Ost–Meiringen, die wesentlich dem Pendlerverkehr der beiden Talschaften dienen, werden vorläufig mit bestehendem Material bedient, in absehbarer Zeit folgen jedoch moderne Pendelzugskompositionen.
Der Ausbau wird weitergehen: Bahn 2000 verlangt eine Reduktion der Fahrzeit Luzern–Interlaken-Ost von derzeit 118 auf 105 Minuten. Das ist nur möglich, wenn einerseits die Strecke Luzern–Hergiswil auf Doppelspur ausgebaut sowie eine Doppelspurinsel zwischen Meiringen und Brienz in Betrieb genommen wird. Gelingt es schliesslich gar, den Unternehmergeist der Pionierjahre wieder erstehen zu lassen? Mit einem vertretbaren Aufwand könnte eine direkte Verbindung von Brünigbahn und Montreux-Berner-Oberland-Bahn (MOB) hergestellt werden, indem man das Normalspurgeleise zwischen den Endpunkten der Schmalspurbahnen (Interlaken-Ost und Zweisimmen) mit einer dritten Schiene versehen würde. Die Kosten kämen auf knapp 30 Millionen Franken zu stehen. Wird «Golden-Pass» für die Brünigbahn Wirklichkeit, so bedeutet dies für Touristen, die in Luzern den Zug besteigen, dass sie bis an den Lac Léman im selben Wagen sitzen bleiben können. Was für die Rhätische Bahn und die Furka-Oberalp-Bahn ihr «Glacier-Express», wäre für die MOB und die SBB der «Golden-Pass-Express» – ohne Zweifel ein Bahnhit ohnegleichen.

Schweizer Ferien
stimmen heiter

75 Jahre Lötschbergbahn

Steigt der Reisende in Basel mit dem Ferienziel Oberwallis in einen Reisezugwagen ein, wählt er oft einen BLS-Wagen. Warum steht aber ein BLS-Wagen im SBB-Bahnhof Basel? Blenden wir zurück. In der Zeit der ersten Eisenbahnbauten um 1850 betrachtete man den Bau und Betrieb nicht als Staatsaufgabe. So sind denn auch die meisten Linien als Privatbahnen entstanden, bis der Souverän im Jahre 1898 im Verhältnis 4 : 2 beschloss, vorerst die damaligen fünf Hauptbahnen zu verstaatlichen. Seither sind noch viele Bahnen als Privatbahnen gegründet und gebaut worden – so auch die Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn.

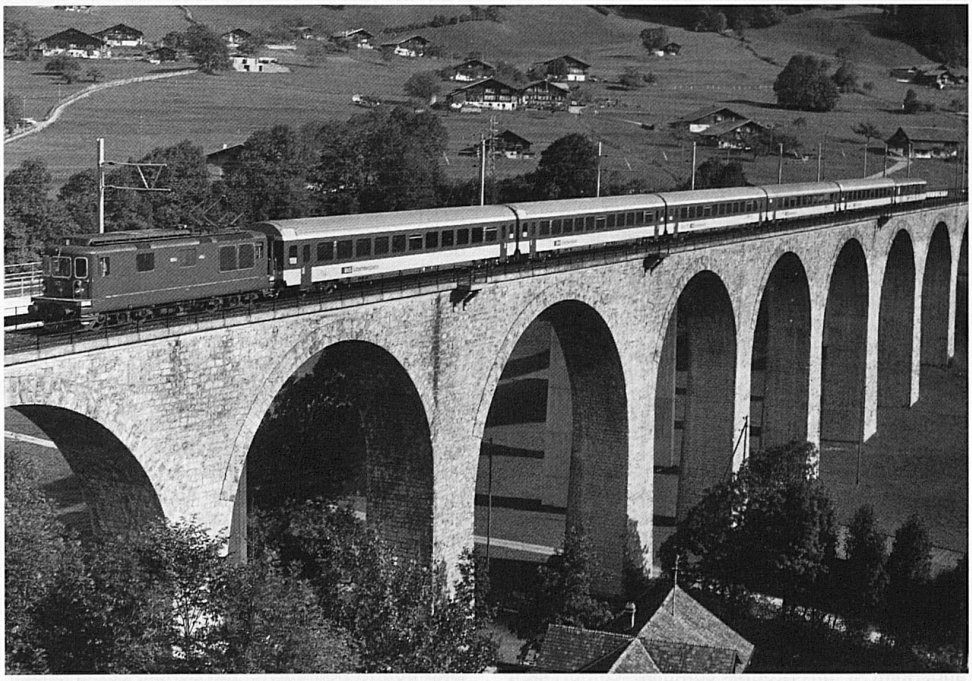
Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern–Lötschberg–Simplon (BLS) wurde am 27. Juli 1906, einen Monat nach Eröffnung des Simplontunnels, gegründet. Sie erwarb 1907 die Spiez-Frutigen-Bahn und baute sie 1910 als Versuchsstrecke für den elektrischen Betrieb um. Die Thunerseebahn-Gesellschaft ging 1913 an die BLS, womit diese auch Eigentümerin des von 1835/39 datierenden Dampfschiffbetriebes auf dem Thuner- und Brienzersee wurde. Den Bau der Bergstrecke Frutigen–Brig nahm die Gesellschaft 1906 in Angriff. Es galt den Alpenwall zwischen Berner Oberland und Oberwallis an der Basis jenes Massivs zu durchstechen, das wahrscheinlich schon in frühgeschichtlicher Zeit über den urkundlich erstmals 1352 erwähnten Lötschenpass (2690 m) begangen worden war. Hauptobjekt der Bergstrecke Frutigen–Brig – ohne dabei natürlich die Zufahrtsrampen Nord und Süd zu vergessen – war somit der mit 13,735 km Länge projektierte Lötschbergtunnel Kandersteg–Goppenstein. Dieser kühne Bau forderte leider auch Menschenleben. Im Unglücksjahr 1908 fanden am 29. Februar zwölf Arbeiter den Tod durch einen Lawinenniedergang in Goppenstein und am 24. Juli sogar 25 nach einem Tunneleinbruch unter dem Gasterntal, 2,67 km ab Nordportal. Der Stollen wurde daraufhin bei Baukilomter 1,426 durch eine zehn Meter starke Mauer abgeschlossen. Damit verliess man das alte, gerade Trassee. 800 Meter Umgehung mit drei Kurven und beidseits künstliche Verlängerungen wegen Lawinen- und Steinschlaggefahr (70 m) ergaben schliesslich eine Tunnellänge von 14,612 km.

Der Durchschlag geschah in der Morgenfrühe des 31. März 1911, um 03.55 Uhr, die Vollendung der gesamten Linie benötigte weitere zwei Jahre. Nach den offiziellen Eröffnungsfeierlichkeiten im Juni erfolgte am 15. Juli 1913 die Betriebsaufnahme der mit einem Totalaufwand von 133 Millionen Franken geschaffenen Lötschbergbahn.

Die BLS verbindet im Rahmen des europäischen Infrastruktur-Leitplans der Union Internationale des Chemins de fer grosse Teile des nordwesteuropäischen Schienennetzes auf direktestem und damit raschestem Weg mit dem Berner Oberland, mit dem Wallis und mit Italien. Sie ist ein wichtiges Bindeglied nicht nur des interkantonalen, sondern auch des internationalen Personen- und Gütertransitverkehrs.

Die BLS umfasst heute die Bahnlinien Thun–Spiez–Interlaken-Ost, Spiez–Frutigen–Brig, die 1915 eröffnete Linie Moutier–Lengnau und den Schiffsbetrieb Thuner- und Brienzersee: das sind total rund 115 km Normalspurlinien und 54 km Schiffslinien. Mitbetrieben werden seit 1913 die in den Jahren 1897–1907 entstandenen Eisenbahnen Spiez–Erlenbach–Zweisimmen (SEZ, 35 km), Gürbetal–Bern–Schwarzenburg (GBS, 52 km) und Bern–Neuenburg (BN, 35 km). Die heute rund 1950 Personen beschäftigende Betriebsgemeinschaft der BLS-Gruppe umfasst somit 250 km Normalspur. Im Eisenbahnknotenpunkt Spiez schliesst die Lötschbergbahn an die via Simmental–Gstaad zum Genfersee führende Linie, bekannt unter dem Namen «Golden-Pass». In Interlaken, der Metropole des Berner Oberlandes, vermittelt sie Anschlüsse zum Brünigpass und nach Luzern sowie in das bis in Eisgefilde bahnerschlossene Jungfraugebiet. Im Exkursionszentrum Brig, dem Treffpunkt normal- und schmalspuriger Schienenstränge, bestehen direkte Verbindungen nach dem Tessin und Italien, nach Furka–Oberalp, Zermatt–Gornergrat und Montreux–Lausanne–Genf. Auch dem Automobilisten bietet die BLS ihre Dienste an. Internationale Autoreisezugs-Verbindungen führen über die BLS-Strecke, und zwischen Kandersteg und Goppenstein sowie nach Brig und Iselle bestehen effiziente Autoverlademöglichkeiten durch den Lötschbergtunnel.

Es ist das Bestreben der BLS und der Schweizerischen Eisenbahnen, den Reisenden sicher und pünktlich ans Ziel zu führen. Die Zusammenarbeit ist nahtlos: BLS-Reisewagen fahren auf SBB-Strecken und umgekehrt. Oder, was würde ein Basler auf der Fahrt nach Brig sagen, wenn er in Thun den SBB-Wagen verlassen müsste, um in eine BLS-Komposition umzusteigen? Womit auch die Frage, weshalb ein BLS-Wagen im Bahnhof Basel steht, beantwortet ist.



Nachdem am frühen Morgen des 31. März 1911 der Durchschlag im Lötschbergtunnel erfolgt war, wurde am 15. Juli 1913 der durchgehende Bahnbetrieb zwischen Berner Oberland und Wallis aufgenommen. Die Lötschbergbahn feiert ihren 75. Geburtstag

Après le percement du tunnel du Lötschberg à l'aube du 31 mars 1911, la ligne ferroviaire entre l'Oberland bernois et le Valais fut inaugurée le 15 juillet 1913. Le chemin de fer du Lötschberg fête son 75e anniversaire

Le chemin de fer du Lötschberg (BLS) a 75 ans

Le voyageur qui monte dans le train à Bâle pour aller passer ses vacances dans le Haut-Valais choisit souvent un wagon BLS (Berne–Lötschberg–Simplon). Mais pourquoi trouve-t-on à la gare CFF de Bâle des wagons BLS?

Au temps des premières constructions ferroviaires, vers 1850, on ne considérait pas la construction et l'exploitation des chemins de fer comme une tâche d'Etat. Aussi la plupart des lignes furent-elles créées par des compagnies privées jusqu'à ce que, en 1898, il fut décidé à une majorité de deux contre un de nationaliser les cinq chemins de fer principaux de l'époque. Toutefois beaucoup d'autres lignes furent fondées et construites depuis par des compagnies privées.

Tel fut le cas, le 27 juillet 1906, un mois après l'ouverture du tunnel du Simplon, de la compagnie bernoise de chemin de fer alpin Berne–Lötschberg–Simplon, le BLS. En 1907, elle fit l'acquisition de la ligne Spiez–Frutigen qu'elle convertit en 1910, à titre d'essai, en chemin de fer électrique. Puis, en 1913, elle acheta la Compagnie des che-

mins de fer du lac de Thoune à laquelle appartenait aussi la Compagnie de navigation sur les lacs de Thoune et de Brienz, qui datait des années 1835 à 1839. En 1906 débuta la construction du tronçon montagneux Frutigen–Brigue. Il s'agissait de percer le rempart des Alpes entre l'Oberland bernois et le Haut-Valais où déjà aux temps préhistoriques passait le col de Lötschen (2690 m) dont la traversée n'est attestée par un document historique qu'en 1352. Ce que l'on visait ainsi n'était autre que le futur tunnel du Lötschberg, long de 13 735 mètres, entre Kandersteg et Goppenstein.
Cette entreprise téméraire coûta de nombreuses vies humaines. Le 29 février 1908, douze ouvriers trouvèrent la mort sous une avalanche à Goppenstein et, le 24 juillet de la même année fatidique, vingt-cinq autres furent ensevelis sous un éboulement au-dessous du Gasterntal, à 2670 mètres à l'entrée nord du tunnel.
Avec ses lignes Thoune–Interlaken et Spiez–Brigue, le BLS dessert des stations et des régions touristiques renommées, ainsi que différentes lignes de chemin de fer et d'automobiles postales dans l'Oberland bernois et le Haut-Valais. Au carrefour ferroviaire de Spiez il rejoint la ligne qui, sous le nom de «Golden-Pass», relie le lac de Thoune au lac Léman en passant par le Simmental et Gstaad. A Interlaken, métropole de l'Oberland bernois, il donne accès au chemin de fer Brünig–Lucerne et à ceux du massif de la Jungfrau, avec ses neiges éternelles. Quant au centre d'excursions de Brigue, carrefour des lignes normales et à voie étroite, il est relié par des correspondances directes au Tessin et à l'Italie, à la Furka–Oberalp, à Zermatt–Gornergrat, et à Montreux, Lausanne et Genève. Mais le BLS rend aussi service aux automobilistes par ses trains de marchandises chargés de voitures neuves et ses trains internationaux de transport d'autos. Entre Kandersteg et Goppenstein ainsi qu'entre Brigue et Iselle fonctionne un service efficace de transport d'autos à travers les tunnels.
Les chemins de fer suisses continueront, comme dans le passé, à s'efforcer de transporter les voyageurs sûrement et ponctuellement. Entre eux, la collaboration est impeccable. C'est ainsi que des wagons BLS circulent sur les lignes CFF, et inversement. Que dirait sinon un Bâlois en route vers Brigue, s'il devait quitter son wagon CFF à Thoune pour monter dans un convoi BLS?
Voilà d'ailleurs la réponse à la question initiale: «Pourquoi trouve-t-on à la gare de Bâle des wagons BLS?»

BERGAUSFLüGE LA HAUT SUR LA MONTAGNE BERGAUSFLüGE

Inoubliable chemin de fer de montagne

Un voyage avec l'un des chemins de fer de montagne historiques laisse un souvenir inoubliable. Dans chaque cahier de la revue «Suisse», l'Union des transports publics (UTP) présentera désormais la randonnée du mois en chemin de fer de montagne.

De Montreux à Zweisimmen et Lenk avec le MOB
Reliant le romantique décor du Léman aux cimes hardies des Alpes bernoises, le chemin de fer Montreux–Oberland bernois (MOB) fait du voyage un véritable enchantement placé sous le signe de la diversité. Les belles, modernes compositions de la Compagnie permettent ainsi de découvrir une impressionnante série de stations. Mais ce train n'est pas seulement une ligne, il appartient à un Groupe complet, comprenant également des funiculaires et la Compagnie du chemin de fer Montreux–Glion–Naye, sans oublier divers établissements touristiques et des lignes routières.
Ainsi, après avoir quitté Montreux, son microclimat exceptionnel, ses grands hôtels (plus de 3000 lits) et ses manifestations internationales (Symposium de télévision, Rose d'Or, Festival de Jazz, Septembre musical, etc.), le voyageur pourra soit emprunter le chemin de fer des Rochers de Naye pour gagner Glion et Caux, puis le belvédère du «Plein Roc», soit prendre place dans le MOB pour une première halte aux Avants, paradis des narcisses, petit village équipé d'un charmant funiculaire. En passant par Montbovon, carrefour entre le Haut-Pays et la Gruyère, il gagnera ensuite Château-d'Oex, chef-lieu du Pays-d'Enhaut. Au bénéfice d'une infrastructure moderne, ce plaisant village est une station appréciée tant en été qu'en hiver. Ce sera ensuite Rougemont, puis Saanen et surtout Gstaad, notoriété touristique mondialement reconnue. Une fois remis de son séjour dans ce haut-lieu du jet-set international (mais abordable pour tout un chacun), notre voyageur pourra encore goûter au charme des stations familiales de Schönried et Saanenmöser, puis enfin de Zweisimmen et de Lenk, station thermale et touristique de plus en plus appréciée. Et ce n'est pas tout. Toujours en pleine forme grâce au confort offert par la Compagnie, le voyageur pourra poursuivre son périple par la liaison «Golden Pass», par Interlaken et Lucerne. Et bientôt, ce sera encore plus rapide: la pose d'un «simple» troisième rail sur une partie du tronçon permettra d'éviter tout transbordement. Ce désenclavement ferroviaire aura en outre pour avantage de créer un nouveau super-produit touristique.

Jean-Charles Kollros, Territet

Die Bergwanderung des Monates

Unter dem Motto «Schweizer Ferien stimmen heiter» konzentriert die Schweizerische Verkehrszentrale (SVZ) ihre Aktivitäten dieses Jahr auf Sommerferien in den Bergen. In jeder Ausgabe der Zeitschrift «Schweiz» präsentieren die «Schweizer Wanderwege» eine wenig bekannte, der Jahreszeit angepasste Bergwanderung.

In der Toscana der Schweiz
Im Frühling, wenn es im Norden noch recht kühl sein kann, beginnt im Sottoceneri bereits ein sanfter Sommer. Nachgerade internationale Berühmtheit hat der Monte San Giorgio als Fundstätte von Versteinerungen erlangt, die etwa 200 Millionen Jahre alt sind. Zehn Wege führen zu seinem Gipfel. Der Naturlehrpfad, der an der «Fontana», dem alten Waschhaus oberhalb Meride beginnt, benutzt streckenweise alte Saumpfade. Über den Rücken von Meriggio steigt er zur Waldlichtung Cassina. Hier zweigt der steilere Weg zur Alpe Forello und zum Gipfel ab (hin und zurück eine Stunde). Auf dem Lehrpfad wird der Taleinschnitt des Val Porina durchquert. Danach fällt die Route über einen Abhang in die Wälder unmittelbar bergseits von Serpiano, um den Ausgangspunkt zu erreichen. Für die Begehung des

Schweiz Suisse Svizzera Svizra Switzerland

Monatszeitschrift der Schweizerischen Verkehrszentrale (SVZ) und des öffentlichen Verkehrs

Revue de l'Office national suisse du tourisme (ONST) et des transports publics

Rivista mensile dell'Ufficio nazionale svizzero del turismo (UNST) e dei mezzi di trasporto pubblici

Monthly magazine of the Swiss National Tourist Office (SNTO) and Swiss public transport

Bellariastrasse 38, Postfach, 8027 Zürich

Redaktion:
Roland Baumgartner, Esther Woerdehoff

Mitarbeiter / collaborateur:
Walter Trüb, Meggen

Photos:
Nadja Athanasiou (1, 9/10, 22/23, 30–46), Marco Barberi (18, 54–58), Nick Brändli (Umschlagbild, 2/3, 11, 13–15, 26–29), Isabelle Furrer (47–53), Peter Lüem (4–8, 12, 16/17, 19–21, 24/25)

Regelmässiger Beitrag: «Der kleine Nebelspalter», Redaktion Nebelspalter-Verlag, Rorschach

Nummer / Numéro 4/88
61. Jahrgang / 61e année

Printed in Switzerland by BUGRA SUISSE, CH-3084 Wabern, ✆ 031 54 81 11

Inserate / Annonces / Abonnement:
BUGRA SUISSE, CH-3084 Wabern

Abonnement: Schweiz / Suisse sFr. 47.–
Ausland / Etranger sFr. 55.–

Einzelheft / Numéro: sFr. 6.– (+ Porto)