

Entstehung und touristische Bedeutung der Lötschbergbahn = Le développement et l'importance du chemin de fer du Lötschberg

Autor(en): **Volmar**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1938)**

Heft 5

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-778647>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Entstehung und touristische Bedeutung der Lötschbergbahn

Le développement et l'importance du chemin de fer du Lötschberg



Frutigen, Doldenhörner, Balmhorn, Altels

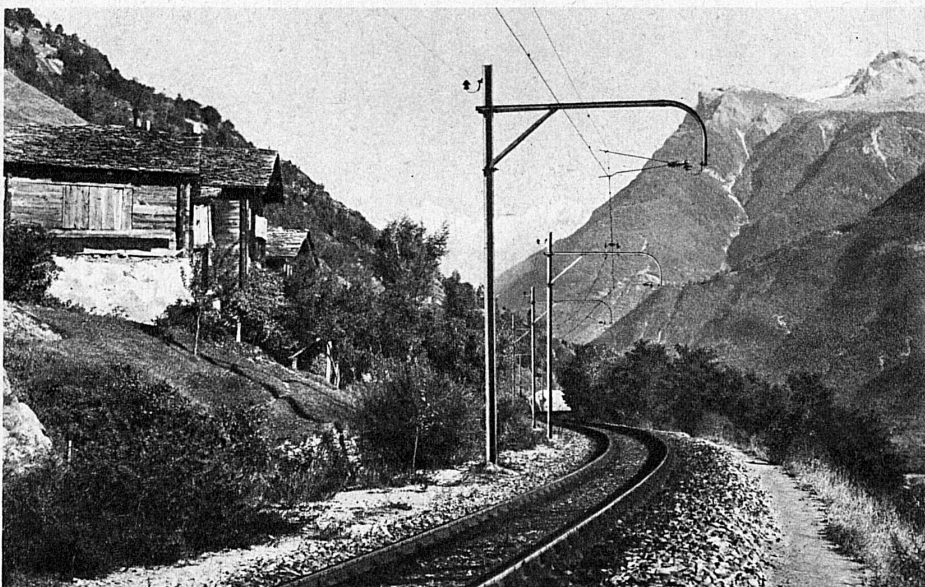
Die in der Unternehmung « Bernische Alpenbahn-Gesellschaft » (Bern—Lötschberg—Simplon) vereinigten Verkehrslinien zu Land und zu Wasser waren alle ausschliesslich oder stark touristischen Ursprunges, entstanden aber nur nach und nach und fusionierten schliesslich zur heutigen Unternehmung.

Die älteste dieser Bahnen war die sogenannte « Bödelibahn » (1874), die von Därligen über Interlaken nach Bönigen führte. Sie war die erste Sektion der damals normalspurig projektierten Brünigbahn, die rein touristischen Motiven entsprang. Diese sollte nämlich den sich im Vierwaldstätterseebecken sammelnden Fremdenstrom in das Oberland hinüberleiten. Die Frequenzziffern der Bödelibahn beweisen, dass auch sie in der Tat fast ausschliesslich der Touristik diente.

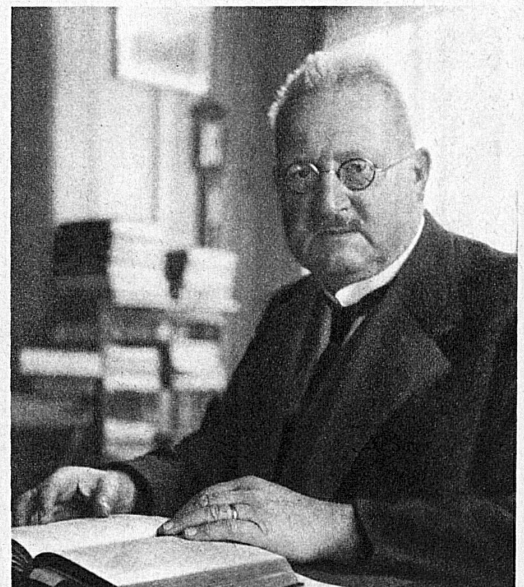
Als zweites Teilstück dieser normalspurigen Brünigbahn, die übrigens durch das Gürbetal bis Bern führen sollte, wurde die Thunerseebahn von Därligen über Spiez nach Thun gebaut (1893). Auch sie wollte sich in erster Linie der Touristik zur Verfügung stellen, indem sie den Reisenden nun ermöglichte, in direkten Wagen nach dem touristischen Zentralpunkt des Oberlandes, nach Interlaken, zu fahren. Es war ganz natürlich, dass die Thunerseebahn die Bödelibahn ankaufte und sich einverleibte. Sowohl der Thunersee als auch der Brienersee waren schon in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts von Dampfschiffen befahren. Die Entstehungsgeschichte dieser Schifffahrtsgesellschaften, die sich im Laufe der Zeit zu einem einheitlichen Unternehmen vereinigten, zeigt uns, dass diese Schiffe nur des Fremdenverkehrs wegen angeschafft wurden. Und auch heute, nachdem das Thunerseeufer beidseitig und das rechte Brienerseeufer von Eisenbahnen befahren werden, muss die Dampfschiffahrt auf den beiden Seen als reines Touristenverkehrsunternehmen angesprochen werden.

Naturgemäss machten sich die Thunerseebahn und die Dampfschiffahrt auf dem Thunersee gegenseitig heftige Konkurrenz. Diese unangenehme Sachlage wurde durch die Fusion der beiden Unternehmungen beseitigt. Damit befanden sich dann aber die Verkehrsmittel zwischen dem Eingangstor des Oberlandes, Thun, und der Metropole des Oberlandes, Interlaken, in einer Hand.

Der Bau der Thunerseebahn hatte die Ausbreitung des oberländischen Eisenbahnnetzes auch nach andern Richtungen zur



Bei Ausserberg an der Lötschberglinie — Près d'Ausserberg sur la ligne du Lötschberg



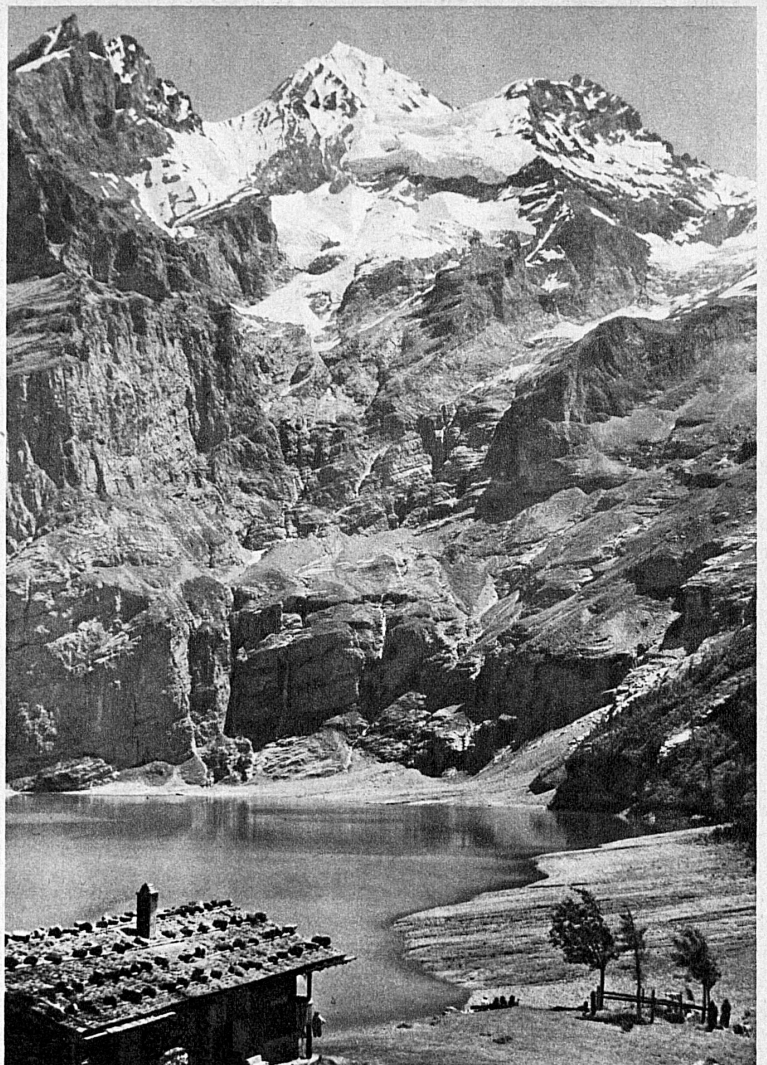
Prof. Dr. Volmar, der Direktor der Lötschbergbahn — M. le prof. Volmar, directeur du chemin de fer du Lötschberg

Folge. Zunächst wurde die Linie in das Simmental erstellt (1897 und 1902), die von der Thunerseebahn und hernach von der Lötschbergbahn betrieben wurden. Sie ist ein Teilstück der berühmten Touristenlinie Montreux—Interlaken—Luzern.

Dann folgte aber auch von Spiez aus der Bau der Spiez—Frutigen-Bahn, als erste Strecke der Lötschbergbahn (1901). Bei deren Gründung wurde stark auf touristische Momente abgestellt, indem hervorgehoben wurde, dass sie die Kurorte Adelboden und Kandersteg zugänglicher mache. Und in der Tat hatte die Spiez—Frutigen-Bahn einen sehr starken touristischen Verkehr zu verzeichnen. Sie wurde im Jahre 1906 durch die Lötschbergbahn angekauft.

Und nun wurde im Jahre 1906 die Lötschbergbahn selbst in Angriff genommen. Bei deren Rentabilitätsberechnungen spielte der Touristenverkehr neben dem Transitverkehr eine grosse Rolle. Und in Wirklichkeit ist die touristische Bedeutung der Lötschbergbahn nicht zu unterschätzen. Sie verbessert die Verbindung nach dem Blausee und nach Kandersteg. Sie dient dem Touristenverkehr nach dem Oberwallis bis nach Siders und Montana hinunter und nach Zermatt und dem Gornergrat. In Verbindung mit der Furkabahn vermittelt sie einen Touristenverkehr nach dem Gotthard und nach Graubünden. Sie dient aber auch dem internationalen Tourismus, indem sie für grosse Gebiete die nächste Verbindung nach Italien und nach der Riviera darstellt. Eine beliebte Rundreise ist z. B. die Fahrt über den Lötschberg durch den Simplon nach Domodossola und mit der Centovallibahn nach Locarno und Lugano und von dort über den Gotthard zurück. Aber auch die Reise über den Lötschberg und das Wallis hinunter und dann dem Neuenburgersee entlang wird oft gemacht. So bietet die Lötschbergbahn die Möglichkeit mannigfacher Ausflüge.

In neuerer Zeit gesellte sich zum Touristenverkehr nun noch der Sportverkehr. Da bietet die Lötschbergbahn alle erdenklichen Möglichkeiten. Sie führt den Sportler dem Jungfraugebiet zu, sie bringt ihn in die Gegend von Zweisimmen, Lenk, Gstaad, sie befördert ihn nach den Gebieten von Adelboden, Kandersteg, ins Lötschenthal, nach Zermatt usw.



Der Oeschinensee bei Kandersteg und die Blümlisalp – Le lac d'Oeschinen au-dessus de Kandersteg. Vue sur la Blümlisalp

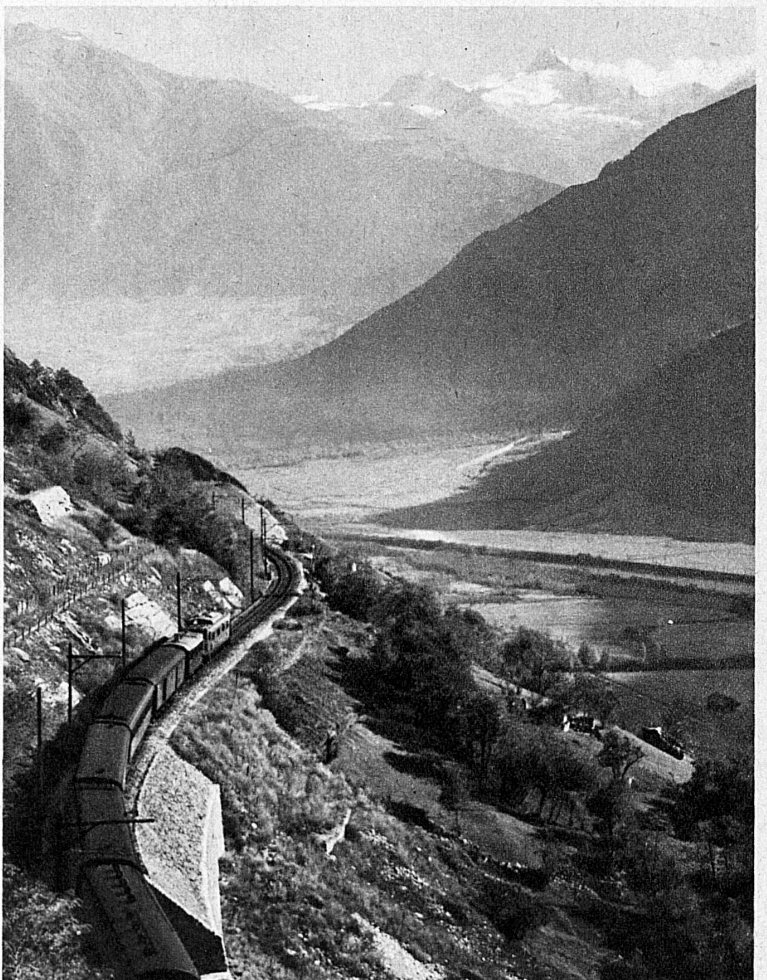


Der Tunneldurchstich im Jahr 1911 – La percée du tunnel en 1911

Die im Juni 1913 eröffnete Lötschbergbahn verdankt die Möglichkeit, den Touristenverkehr sowohl in das engere Oberland als auch in das Kandertal und in das Wallis hinüber bedienen zu können, der im Jahre 1912 erfolgten Fusion mit der Thunerseebahn. Der natürliche Ausgangspunkt der Lötschbergbahn war Scherzligen, wo die SBB beginnen. So war es gegeben, die Thunerseebahn mit der Lötschbergbahn zu einem einheitlichen Unternehmen zu verschmelzen.

Aus dem Gesagten ergibt sich, dass der Lötschbergbahn, einer internationalen Transitlinie ersten Ranges, auch noch eine grosse touristische Bedeutung zukommt.

Prof. Dr. Volmar, Direktor der BLS.



Südrampe der Lötschbergbahn. Blick ins Rhonetal – Sur le versant sud du Lötschberg. Vue sur la vallée du Rhône