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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 36 (1963)

Heft: 6

Artikel: Aus der Geschichte der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon = Quelques notes sur l'histoire du Chemin de fer des alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon

Autor: Bratschi, Robert

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-775921

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: 09.07.2025

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

AUS DER GESCHICHTE DER BERNER ALPENBAHN BERN–LÖTSCHBERG–SIMPLON

VON NATIONALRAT ROBERT BRATSCHI
EHEM. DIREKTOR DER BLS

Der junge Bundesstaat hat sich wenig um das machtvoll aufstrebende Verkehrsmittel, das die Eisenbahnen darstellten, bekümmert. In der Bundesverfassung von 1848 wurden die Bundesbahnen überhaupt nicht erwähnt. Im ersten eidgenössischen Eisenbahngesetz vom Jahre 1852 ist das Konzessionswesen und damit die Verantwortung den Kantonen überbunden, der Bau der Eisenbahnen aber und damit die Eisenbahnpolitik den privaten Gesellschaften, das heisst weitgehend dem Zufall, überlassen worden.

Die bernischen Behörden griffen nach den schlechten Erfahrungen mit wichtigen Gesellschaften mit Hilfe des Konzessionsrechtes und der finanziellen Beteiligung des Staates kraftvoll und zielbewusst in die Entwicklung des kantonalen Eisenbahnnetzes ein. Auch diese Politik brachte Opfer und Enttäuschungen. Als Ganzes aber war sie positiv, denn die Eisenbahnen trugen entscheidend zu der harmonischen und ausgeglichenen Wirtschaft bei, über die der Kanton heute noch verfügt.

Neben dem Interesse für die Gestaltung der west–östlichen Durchgangslinien und der Entstehung der Eisenbahnen, die mehr regionalen Aufgaben zu dienen hatten, wandte sich die Aufmerksamkeit von Regierung und vom Grossen Rat frühzeitig der Schaffung einer Verbindung von der nördlichen bis zur südlichen Grenze des Kantons zu, deren Höhepunkt die Überwindung des Alpenwalles sein sollte. Die Ergebnisse zahlreicher Abstimmungen zeigten immer wieder, dass die Eisenbahnpolitik der Behörden ihren Rückhalt im Willen der grossen Mehrheit des Bernervolkes fand. Als ideale bernische Alpenbahn wurde die Grimselroute propagiert, die den Kanton von der Ajoie bis zur Grimsel hätte durchqueren sollen. Um den Gotthard nicht zu gefährden, der damals trotz deutscher und italienischer Unterstützung noch keineswegs gesichert war, beschloss der Grosse Rat des Kantons Bern im Jahre 1866 schweren Herzens, auf die Grimsel zu verzichten. Antragsteller war kein anderer als Jakob Stämpfli, der selbst eifriger Befürworter des Grimselprojektes war, aber einmal mehr den bernischen Standpunkt hinter das gesamtschweizerische Interesse zurückstellte. Er wies aber in seiner denkwürdigen Rede auf die kommende Simplonroute hin, an die der Kanton Bern und andere Kantone sowie weite Gebiete nördlich der Landesgrenze durch die Erstellung der bernischen Alpenbahn verbunden und die zur zweiten grossen Transitlinie des Landes ausgebaut werden müsse.

Stämpfli und andere dachten damals an eine Bahn über die Gemmi. Es war das Verdienst des spätern bernischen Regierungsrates und Oberrichters Wilhelm Teuscher, als erster auf den Lötschberg hingewiesen zu haben. Er wurde durch unermüdliche Arbeit auch der grosse Vorkämpfer dieser Linie. Am 23. Dezember 1891 hat der Bundesrat Nationalrat Bühler, Frutigen, und weitern Interessenten für den Bau einer normalspurigen Eisenbahn von Frutigen nach Visp die Konzession erteilt. Die Konzession ist später geändert und auf den Kanton Bern übertragen worden.

Im Jahre 1902 wurde unter dem Vorsitz von Nationalrat Hirter ein grosses Aktionskomitee gegründet, das die weitern Arbeiten an die Hand nahm. Leider zeigten die Bundesbahnen in der entscheidenden Zeit bis zum Baubeginn im Jahre 1907 kein Interesse an der Linie, dagegen hat die Bundesversammlung im Jahre 1907 auf Antrag des Bundesrates sozusagen einstimmig einen Bundesbeitrag von sechs Mio Franken beschlossen. Die beiden eidgenössischen Räte haben die neue Bahn als wichtige internationale Linie und als Werk von nationaler Bedeutung anerkannt. Es fehlte nicht an Stimmen, die sich für den Bau der Bahn durch den Bund einsetzten. Die Wichtigkeit der Linie wurde dadurch unterstrichen, dass an die Gewährung des Bundesbeitrages die Bedingung geknüpft wurde, dass die Strecke Kandersteg–Goppenstein sofort doppelspurig erstellt und betrieben werden solle. Beim Bau der übrigen Strecken soll auf den spätern Ausbau auf Doppelspur Rücksicht genommen werden. Die Finanzierung der Unternehmung, die bis zum Jahre 1915 mehr als 135 Mio Franken erforderte, wurde im übrigen in der Hauptsache durch den Kanton Bern, die damalige französische Ostbahn sowie schweizerische und französische Bankinstitute gesichert.

Als erste Hauptbahn der Welt ist die Lötschbergbahn mit der elektrischen Traktion ausgerüstet worden. Der kühne Entscheid hat sich gerechtfertigt. Die neue Traktionsart bewährte sich nach Überwindung einiger Kinderkrankheiten glänzend. Die Lötschbergbahn hat damit für alle Eisenbahnen grosse und wertvolle Pionierarbeit geleistet.

Nach Überwindung grosser Schwierigkeiten, wobei leider auch schwere Katastrophen nicht fehlten, konnte die neue Linie unter dem Jubel des Bernervolkes ihren Betrieb am 15. Juli 1913 aufnehmen.

Ein neues Blatt in der Geschichte bernischer Eisenbahnen war aufgeschlagen. Der Anfang war verheissungsvoll. Zwei Weltkriege und die schwerste Wirtschaftskrise der neuern Geschichte Europas verdüsterten den Horizont für mehr als drei Jahrzehnte. Die gewaltige Leistungsfähigkeit der damals modernsten Alpenbahn war da. Sie konnte nur zum kleinsten Teil ausgenützt werden. Erst während dreier Jahre des Zweiten Weltkrieges hat sie ihre Leistungsfähigkeit entfalten können. Sonst lag der grössere Teil ihrer technischen und wirtschaftlichen Kräfte brach.

Die finanziellen Folgen riefen drei Sanierungen, denen sich die Unternehmung hat unterziehen müssen. Was möglich war, um Dritte vor Schaden zu bewahren, ist seitens der Gesellschaftsbehörden geschehen. Besonders wurde dafür gesorgt, dass das fleissige und tüchtige Personal unter der Not der Unternehmung nicht benachteiligt wurde. Die BLS teilte in dieser Zeit das Schicksal der meisten andern Bahnen, vorab auch der Bundesbahnen.

Der Rückschlag, der dem Zweiten Weltkrieg folgte, war rasch überwunden. Seit Anfang der fünfziger Jahre befindet sich die Unternehmung in sozusagen ununterbrochenem Aufstieg. Der Verkehr hat einen früher nicht für möglich gehaltenen Umfang angenommen, konnte aber so gut wie reibungslos abgewickelt werden. Soweit vorübergehende Stauungen eintraten, waren sie die Folgen von ungenügenden Anlagen der südlichen Anschlussbahnhöfe, besonders des Bahnhofes Domodossola.

Die finanziellen Verhältnisse sind so, dass die BLS seit mehr als 10 Jahren alle Verpflichtungen hat erfüllen können. Sie hat überdies die ungenügenden Abschreibungen erhöhen und die Anlagen, die auch in der Zeit der Not nie vernachlässigt worden sind, erneuern und den modernen Anforderungen anpassen können. Nachdem die Strecken Kandersteg–Goppenstein und Thun–Spiez bereits doppelspurig sind, ist das zweite Geleise auf der Strecke Spiez–Frutigen im Bau, und man darf hoffen, dass auch der Vollausbau der ganzen Strecke in wenigen Jahren unter kräftiger Mitwirkung der Eidgenossenschaft vollendet sein wird.

Dann wird die Lötschbergbahn bereit sein, die Stellung unseres Landes im internationalen Verkehr weiter zu stärken und damit dem Schweizervolk und seiner Wirtschaft wertvolle Dienste zu erweisen.

QUELQUES NOTES SUR L'HISTOIRE DU CHEMIN DE FER DES ALPES BERNOISES BERNE–LÖTSCHBERG–SIMPLON

Au cours de ses premières années, la Confédération moderne s'est assez peu intéressée à l'essor prodigieux des chemins de fer. La Constitution de 1848 ne mentionne même pas le nouveau moyen de transport. La première loi sur les chemins de fer promulguée en 1852 abandonne aux cantons le soin d'accorder les concessions et la charge des responsabilités. Mais la construction des chemins de fer, et partant la politique ferroviaire sont laissées à l'initiative privée, c'est-à-dire, dans une large mesure, au hasard.

A la suite des mauvaises expériences faites avec les compagnies privées, les autorités bernoises, en se fondant sur le droit en matière de concessions et avec la participation financière de l'Etat, se sont employées systématiquement et énergiquement à créer un réseau cantonal. Certes, cette politique a impliqué des sacrifices et des déceptions. Mais dans l'ensemble, elle a été fructueuse. Si les structures de l'économie bernoise sont équilibrées, c'est en grande partie aux chemins de fer qu'on le doit.

Si le Gouvernement bernois et le Grand Conseil ont attaché une attention soutenue à l'aménagement des grandes lignes de transit est–ouest et des chemins de fer régionaux, ils se sont préoccupés à temps de l'établissement d'une relation ferroviaire entre la frontière nord et la frontière méridionale du canton. Ce projet impliquait le percement des Alpes. Les nombreuses votations populaires qui se sont succédé ont toutes montré que la politique ferroviaire des autorités était sanctionnée par la grande majorité du peuple.

Au début, on donnait la préférence à une ligne nord–sud en direction du Grimsel. Pour ne pas compromettre l'exécution du projet du Gothard – qui n'était pas encore assurée en dépit de l'appui de l'Allemagne et de l'Italie – le Grand Conseil bernois se rallia en 1866, et bien à contre-cœur, à l'avis de Jacob Stämpfli et décida d'abandonner le tracé du Grimsel. Stämpfli, qui avait été longtemps un défenseur chaleureux du projet du Grimsel, avait une fois encore subordonné les intérêts particuliers du canton de Berne aux intérêts généraux de la Confédération. Dans le discours demeuré fameux qu'il a prononcé alors, il avait évoqué la future communication ferroviaire à travers le Simplon – à laquelle le chemin de fer bernois des Alpes devait rattacher le canton de Berne et d'autres cantons, ainsi que diverses régions étrangères du nord. Il releva que cette nouvelle ligne était appelée à devenir la seconde en importance des grandes voies de transit.

Stämpfli et d'autres songeaient alors à une ligne traversant le col de la Gemmi. C'est à Wilhelm Teuscher, plus tard conseiller d'Etat et juge à la Cour suprême que revient le mérite d'avoir suggéré le premier un tracé à travers le Lötschberg. Il a été l'infatigable pionnier de cette idée. Le 23 décembre 1891, le Conseil fédéral accorda à M. Bühler, conseiller national (Frutigen) et à d'autres intéressés la concession pour la construction d'une ligne de chemin de fer à voie normale de Frutigen à Viège. Cette concession fut ultérieurement modifiée et cédée au canton de Berne.

En 1902, un comité d'action constitué sous la présidence de M. Hirter, conseiller national, assuma la poursuite des travaux. Malheureusement, pendant l'époque décisive qui précéda l'ouverture des chantiers en 1907, les Chemins de fer fédéraux ne témoignèrent aucun intérêt à la nouvelle entreprise. En revanche, en 1907 également, les Chambres fédérales, conscientes de l'importance nationale et internationale du nouveau chemin de fer, votèrent un crédit de 6 millions de francs. Une partie de l'opinion publique souhaitait que la ligne fût construite par la Confédération. L'importance de la nouvelle voie de transit était si évidente, que l'octroi de ce crédit fut subordonné à la condition que le tronçon Kandersteg–Goppenstein soit exploité d'emblée à double voie. L'établissement des autres tronçons devait être conçu de manière à permettre ultérieurement l'adjonction d'une seconde voie. Le financement de l'entreprise, qui avait absorbé plus de 135 millions, du début des travaux à 1915, a été assumé pour l'essentiel par le canton de Berne, la Compagnie française des chemins de fer de l'Est et par des banques suisses et françaises.

Le chemin de fer du Lötschberg a été la première ligne principale dotée de la traction électrique. L'évolution a pleinement justifié cette décision, audacieuse à l'époque. Ce nouveau mode de traction a rapidement surmonté les « maladies infantiles » du début. Le chemin de fer du Lötschberg a donc fait œuvre de pionnier. Son initiative a été exemplaire.

Après que ses constructeurs eussent affronté de grosses difficultés, malheureusement assorties de catastrophes graves, la nouvelle ligne fut inaugurée le 15 juillet 1915, dans une liesse générale.

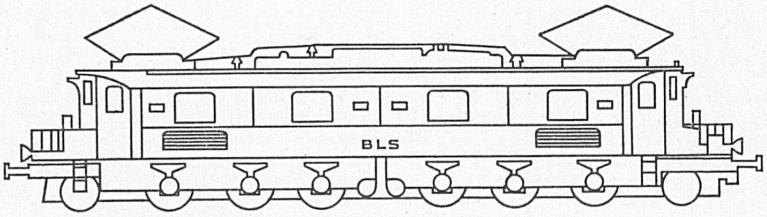
Une nouvelle page de l'histoire des chemins de fer bernois était tournée. Mais si les débuts avaient été prometteurs, deux guerres mondiales et la plus grave des crises économiques des temps modernes assombrirent l'horizon pendant plus de trente ans. Les capacités de transport ne pouvaient être utilisées que dans une faible proportion. Au cours de la seconde guerre mondiale, elles n'ont pu l'être à plein que pendant trois ans. Les conséquences financières de cette évolution ont exigé trois assainissements successifs. Rien n'a été négligé pour préserver les tiers de pertes. En particulier, l'entreprise a veillé à ce qu'un personnel dévoué et capable ne subisse pas les conséquences de ce marasme. Pendant cette difficile période, le BLS a partagé le sort de tous les chemins de fer, y compris les CFF.

Cependant, la régression du trafic causée par la seconde guerre mondiale a été rapidement surmontée Depuis le début des années cinquante, le trafic augmente pour ainsi dire constamment. Bien qu'il ait atteint une ampleur que l'on n'aurait jamais tenue pour possible, il s'est développé sans accroc. Les embouteillages enregistrés temporairement étaient dus à l'insuffisance des installations des gares du sud, de celle de Domodossola en particulier.

Depuis plus de dix ans, le chemin de fer du Lötschberg a été en mesure de faire face à toutes ses obligations financières. De surcroît, il a accru les amortissements, jusqu'à ce moment insuffisants. Les installations et équipements – qui n'avaient jamais été négligés – ont été ajustés aux exigences d'aujourd'hui. Aux tronçons à double voie Kandersteg–Goppenstein et Thoune–Spiez s'ajoutera le tronçon Spiez–Frutigen. Les travaux sont en cours. On a lieu d'espérer que, dans quelques années, le réseau tout entier, avec l'aide financière de la Confédération, sera à double voie.

Le chemin de fer du Lötschberg, artère de transit, sera alors en mesure de développer son trafic, de servir mieux encore l'économie nationale et de contribuer plus efficacement à l'essor des communications ferroviaires internationales.

Robert Bratschi, conseiller national, ancien directeur du BLS



DEM SOMMER ZU

Nun summen Bienen in den Bäumen –
und in den Wiesen Stier und Kuh,
sie wandern träg und schwer von Träumen
dem Sommer zu.

Die junge Liebe las im Märzen
das Zeichen X oft für ein U.
Jetzt reift sie klar und klug im Herzen
dem Sommer zu.

Ein Alter hörte, jung im Haare,
das Märchen von der schönen Lu.
Trug ihn die Sehnsucht hundert Jahre
dem Sommer zu.

Und riss ich nicht mit müden Händen
die Nestel aus dem Wanderschuh?
Ich wandre fröhlich aller Enden
dem Sommer zu.

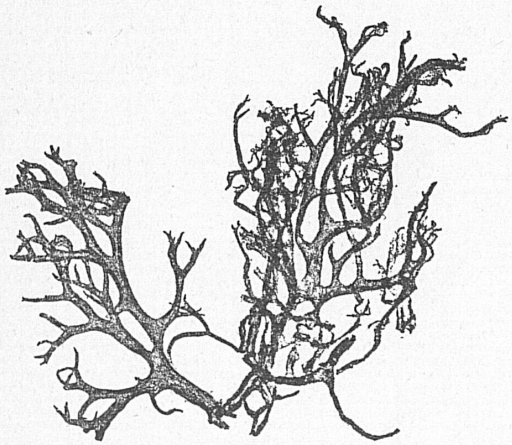
Auch sprach in hohen Konferenzen
einst Staat zu Staat versöhnlich Du.
Ziehn sie jetzt furchtsam wieder Grenzen
dem Sommer zu?

Ist dieses Hin-zum-Sommer-Gehen
noch lange nicht die letzte Ruh.
Trägt jeder, was er liebt und fürchtet,
dem Sommer zu.

ALBERT EHRISMANN

POSTSKRIPTUM

Dem Sommer zu! Herz, spute dich!
Die Flügel weit, die müden!
Der Tunnel stösst im Bergdurchstich
die Tore auf zum Süden.



Ein prachtvoller Gedanke der BLS war es, im Bereiche ihres Schienenstranges nördlich und südlich des Lötschbergs Wanderwege auszubauen, die Halbtags- oder Ganztagsstreifzüge ermöglichen und damit Bahnstationen auch zu eigentlichen Stationen des Fussgängers machen. Diese Pfade, die die Bahntrasse beinahe berühren, um dann wiederum, wenn jene die Steilhänge auf Brücken schneidet, in die Tiefe der Täler zu dringen, sind eigentliche Wege der Romantik. Unser Bild wurde zwischen Hohtenn und Ausserberg an der Südrampe vom Wanderweg aus aufgenommen, einem Teilstück, das unvergleichliche Ausblicke ins Walliser Rhonetal gewährt. Photo Kasser SVZ

▸

Le BLS a eu l'heureuse idée d'aménager, au nord et au sud du Lötschberg, des sentiers proches de la voie ferrée. Les gares et stations sont donc les points de départ et d'aboutissement de magnifiques excursions pédestres. Lorsque le rail franchit audacieusement les abîmes, le sentier s'en écarte et pénètre profondément dans la montagne pour rejoindre la ligne de l'autre côté du pont. La technique permet aujourd'hui les plus romantiques des promenades! – Cette photo a été prise de l'un de ces chemins, entre Hohtenn et Ausserberg. La rampe sud offre d'inoubliables échappées sur la vallée du Rhône.

Un'idea felice della BLS è stata quella di costruire sentieri, lungo le rampe nord e sud, per dare ai turisti la possibilità di compiere a piedi escursioni di mezza giornata o, anche, d'una giornata intera. Le stazioni ferroviarie sono al così, tempo stesso, stazioni del viandante. I sentieri, che ora costeggiano il tracciato dei binari, ora se ne staccano – in prossimità dei ponti – per addentrarsi nella profondità delle valli, hanno uno schietto carattere romantico. La nostra fotografia è stata scattata tra Hohtenn e Ausserberg, su di un sentiero della rampa sud, dal quale si gode una vista stupenda della vallata del Rodano.

The management of the Berne–Lötschberg–Simplon railway has recently sponsored an excellent project of building hiking trails in some of the most beautiful areas along the right of way, on both the northern and southern slopes leading up to the Lötschberg tunnel. In this way the railway stations simultaneously serve as hikers' stations too. At some points the trails come close to the railway lines, while at others they are far away, as when trains cross valleys on high viaducts while the footpaths lead down deep into the valleys. Photo was taken between Hohtenn and Ausserberg from a point on a footpath on the southern slope. From here you can get superb views out over the Rhone valley in the Canton of Valais.

JUBILARIN IST AUCH DIE BRÜNIGBAHN,

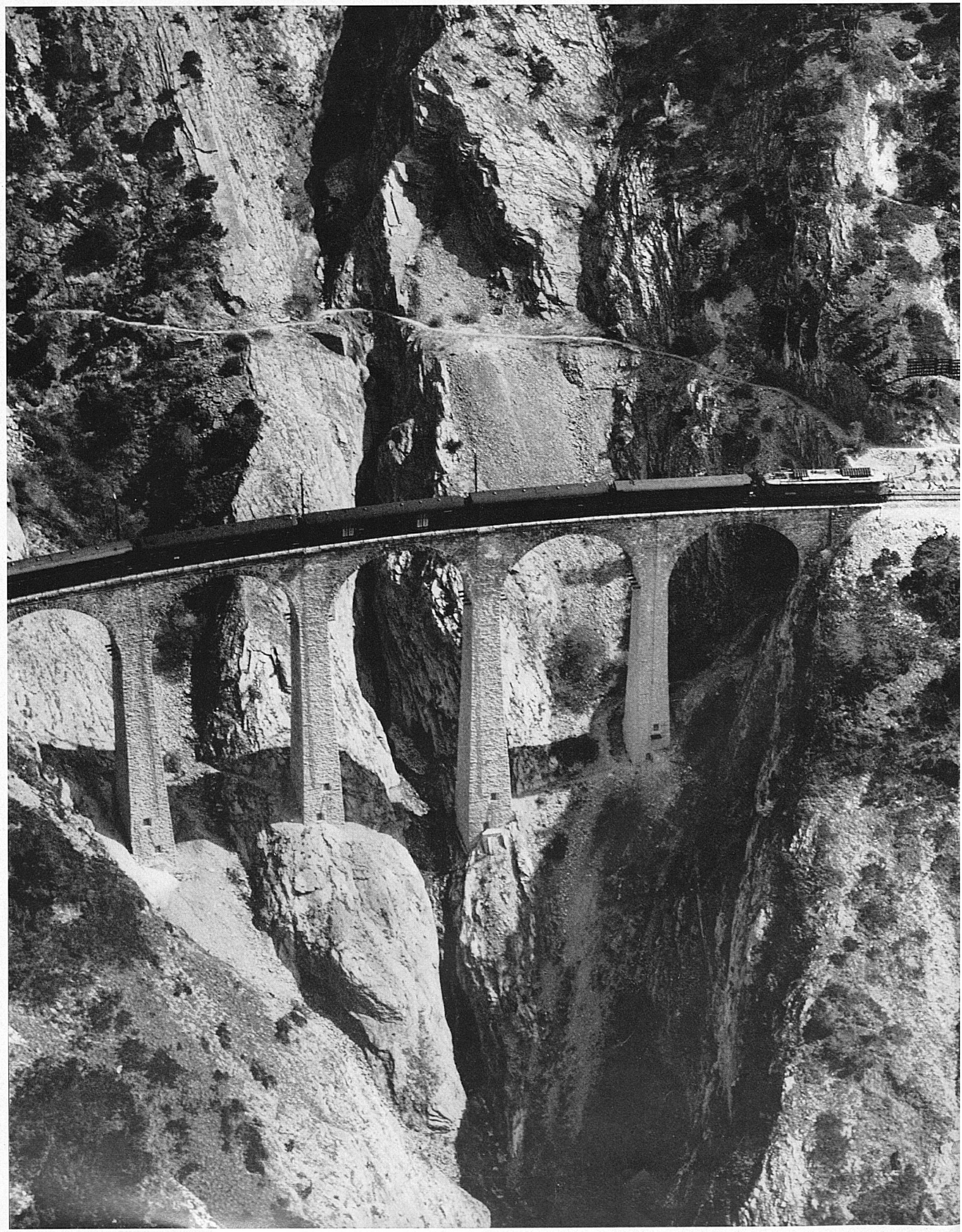
deren erste Züge am 14. Juni 1888, also vor 75 Jahren, von Brienz über den Brünig bis Alpnachstad fuhren, um dann ein Jahr später auf tunnelreicher Strecke bis Luzern vorzudringen. Von dieser einzigen Schmalspurbahn im Netz der Schweizerischen Bundesbahnen steht noch eine Dampflokomotive für Adhäsions- und Zahnradbetrieb aus dem Jahre 1909 als Schaustück im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.

Auf der folgenden Seite: Der Luogelkinviadukt in der Südrampe der BLS und ebenda die Eisenbahnbrücke über den Bietschbach, die uns deutlich den Weitblick der Planer der Lötschberglinie offenbart: die Konstruktion ist bereits für eine zweigeleisige Anlage vorbereitet.
Flugbild F. Engesser, Photo Kasser SVZ ▸▸

Page suivante: Le viaduc du Luogelkin (rampe sud du BLS) et le pont qui franchit le Bietschbach. Un coup d'œil sur ces ouvrages d'art montre que les constructeurs de la ligne du Lötschberg ont vu loin: ils ont pris d'emblée leurs dispositions en vue de la pose d'une seconde voie.

Sulla pagina successiva: il viadotto di Luogelkin (rampa Sud della BLS) e il ponte sul Bietschbach. Abbiamo qui una prova evidente della chiaroveggenza degli ideatori della linea del Lötschberg: la costruzione è stata predisposta in modo da poter accogliere, più tardi, un secondo binario.

Following page: The Luogelkin viaduct on the southern slope of the Berne–Lötschberg–Simplon railway, with the bridge over the Bietschbach, clearly revealing the foresight of the railway line's planners. From the very beginning the bridge was made wide enough for a double track.



Dieweil unser Bild auf Seite 11 vom Wanderweg an der Südrampe der BLS in die märchenhafte nähere Umwelt der Alpweiden weist, lässt uns die nebenstehende Aufnahme in die Weite des Rhonetals blicken. Das Dorf zu unseren Füssen ist St. German östlich von Raron. Dahinter erkennen wir das breite Band der Rhone. Nicht minder eindrücklich sind die Ausblicke auf Raron selbst und Niedergesteln. Photo Kasser SVZ

Tandis que notre première photo (page 11) fixe la merveilleuse nature alpestre qui s'offre au touriste qui emprunte les sentiers de la rampe sud, l'image ci-contre ouvre une échappée sur la vallée du Rhône et sur St-German, à l'est de Rarogne. Un peu au-dessus du village: le large ruban d'argent du Rhône. Les vues plongeantes sur Rarogne et Niedergesteln ne sont pas moins impressionnantes.

La nostra fotografia pagina 11 presa dal sentiero sul versante meridionale della BLS c'introduce nel mondo incantevole dei pascoli alpini. Quella qui accanto riprodotta ci offre invece una veduta della valle rodanica. Il villaggio in basso è S. German, ad est di Raron. Sullo sfondo, riconosciamo il vasto corso del Rodano. Non meno suggestive appaiono le borgate di Raron e Niedergesteln.

While our picture on page 11 points the way from a hiking trail on the southern slope up into the romantic world of alpine pastures, this picture shows the broad expanse of the Rhone valley. The village at our feet is St. German to the east of Raron. Beyond them you see the broad band of the Rhone river. Not less impressive are the views of Raron itself and Niedergesteln.

...UND AUF ANDERN WANDERWEGEN IM BERGFRÜHLING

Der Juni ist die hohe Zeit der Alpenflora. Sie in ihrer schönsten Pracht erleben zu lassen, sind Kurdirektoren erfreulich besorgt, indem sie es unternehmen, ihren Gästen auf botanischen Exkursionen und geführten Bergtouren die Schönheiten der Alpenwelt zu erschliessen. Zu solchen botanischen Exkursionen laden beispielsweise ein: in der Zeit vom 17. bis 29. Juni Pontresina mit seinen «Botanischen Wochen»; von Mitte Juni bis Ende August Lenzerheide; vom 15. Juni bis 10. September Crans im Wallis; vom 24. Juni bis 6. Juli Scuol-Tarasp-Vulpera; an den vier Juli-Montagen vom 8. bis 29. Juli St. Moritz. Geführte Bergtouren schreiben aus: Engelberg an vier Wochenenden vom 20./21. Juni bis 17./18. Juli (jeweils zweitägig); Mürren am 20., 25. und 28. Juni; Gstaad am 22./23. Juni; Wengen an den vier Juli-Donnerstagen unter dem Zeichen von geführten Wanderungen und an den vier Juli-Donnerstagen vom 9. bis 30. Juli in Form von geführten Bergtouren.

DER SEGENSONNTAG IM WALLIS

Der Segensonntag, der vor allem im Lötschental festlich begangen wird – dieses Jahr am 16. Juni –, erhält sein malerisches Gepräge durch die «Herrgottsgrenadiere», einen Trupp in historische Uniformen gekleideter Männer, die in der feierlichen Prozession zur Kirche hinauf, zum Gottesdienst, mitmarschieren. Solche Prozessionen finden in den Lötschentaler Dorfschaften Ferden, Kippel, Wiler und Blatten statt; aber auch aus Visperterminen ist eine Segensonntag-Prozession mit «Herrgottsgrenadieren» angekündigt. Der Brauch hat seinen ganz besondern historisch begründeten Sinn, aber zweifellos auch seine touristische Anziehungskraft.

SCHWEIZER SEEN UNTER NATURSCHUTZ

Der in der Nähe des schaffhausischen Thayngen liegende Egelsee, der seinen Namen den in den Teichen und Sümpfen vorkommenden Blut- und Pferdeegeln verdankt, ist unter den Schutz des Kantons Schaffhausen gestellt worden. Damit ist ein von Natur- und Heimatfreunden seit Jahrzehnten gehegter Wunsch erfüllt worden, handelt es sich doch hier um ein Gelände, das heute noch zahlreiche wertvolle und schützenswerte Sumpfpflanzen aufweist. Der Egelsee ist auch Jagdbanngebiet, und in seinem Bereiche ist nicht nur das Pflücken und Ausgraben von Pflanzen und das Sammeln von Kätzchenblüten tragenden Zweigen, sondern auch das Fangen von Insekten und andern Kleintieren verboten. – Auch der Lauerzersee und seine Umgebung im Kanton Schwyz sind als staatlich geschütztes Gebiet erklärt worden, damit die Erhaltung unverbauter Ufer und die Wahrung des Landschaftsbildes nach Möglichkeit gewährleistet ist. – Im Wauwilermoos bei Sursee im Kanton Luzern will die Schweizerische Vogelwarte Sempach ein Reservat für freilebende Sumpf- und Wasservögel schaffen, wofür eine Ausbaggerung notwendig ist, mit deren Subventionierung der Kanton sein Interesse erfreulich und tatkräftig bekundet. Auch im Jura sind naturschützerische Tendenzen am Werk: Zugunsten des Reservats des Weihers von La Gruère hat die Vereinigung für die Verteidigung der Interessen des Juras eine Subvention beschlossen, womit ein weiteres Stück unverbildeter Landschaft vor der Gefahr der Verschandelung bewahrt werden soll.

IM GEDENKEN AN SIEGREICHE SCHLACHTEN

Dass sich das Schweizervolk geschichtsbildender Taten in jährlichen Gedenkfeiern immer wieder erinnern will, hat seinen guten Sinn, kann doch die Besinnung auf Werden und Wirken der alten Eidgenossenschaft für die Haltung des heutigen Menschen nur fördernd und stärkend sein. In diesem Hinblick kommt der jährlichen Erinnerungsfeier an die Schlacht von Murten, die mit dem Sieg über Karl den Kühnen von Burgund einen gewissen Markstein in der Schweizergeschichte darstellt und deren am 22. Juni in Form eines Volksfestes mit Kinderumzug und tags darauf (23. Juni) mit dem historischen Murtenschiessen gedacht wird, ebensosehr eine aktuelle Bedeutung zu wie am 8. Juli der Sempacher Schlachtfeier, die in einem Dankgottesdienst bei der Schlachtkapelle ihren religiösen Schwerpunkt erhält.

TAGE, DIE DER JUGEND GEHÖREN

Wenn die Schulzeit der Sommerferienpause entgegensteuert, ist der Moment – so sagen sich manche Schul- und Erziehungsbehörden –, der Jugend noch vor Schultorschluss einen schönen Sommertag des Frohmuts und allerlei vergnüglicher Betätigung zu bereiten. Solche Freudentage sind vielenorts zur wohlfundierten Tradition geworden, so das Jugendfest in Burgdorf, das sich vornehm als «Solennität» präsentiert und dieses Jahr am 24. Juni vor sich geht; so auch das Kinderfest in Herisau, das auf den ersten Julitag angesetzt ist; so vor allem aber das längst zum charakteristischen Brauchtum gewordene Kinderfest in St. Gallen, das früher jährlich, seit weltkriegsbedingten Krisenzeiten nur noch jedes zweite Jahr durchgeführt wird, dieses Jahr am 2. Juli. Charakteristisch nennen wir es, weil der Umzug der ganzen St.-Galler Schuljugend hinauf zum Kinderfestplatz auf dem Rosenberg in seiner Art, was die traditionsgemäss in Weiss gekleidete weibliche Jugend anbetrifft, zugleich auch ein reizvolles Fest der für die Gallusstadt seit alters typischen und volkswirtschaftlich bedeutsamen St.-Galler Stickerei darzustellen pflegt. Auch die westschweizerischen Jugendfeste haben ihren eigenen Charme: das Kinderfest mit Umzug in La Chaux-de-Fonds am 6. Juli und eine Woche später (12. Juli) die «Fête de la jeunesse» in Neuenburg. Und die spezifische «Fête du bois des écoles» in Lausanne am 2. Juli darf in dieser Revue der jugendlichen Freudentage passieren; besondrer Art sind ebenso das zweitägige Jugend- und Studentenfest (29./30. Juni) in Bern, die Genfer Schulfeste der Ecoles enfantines am 27. Juni und der Ecoles primaires am 30. Juni. Und wenn Flims am 21. Juni im idyllisch gelegenen, waldumsäumten Caumasee, Adelboden in seinem schönen Schwimmbad am 3. und am 24. Juli Kinderschwimmfeste veranstalten, so wird sich diese spezielle sportliche Abart jugendlicher Festivität nicht minder froh- und übermütig abspielen.