Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 48 (1944-1945)
Heft: 16

Artikel: Die Südrampe der Lötschbergbahn
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-670886

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: 31.12.2025

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

Die Südrampe der Lötschbergbahn

Vor Brig, Blick ins Rhonetal
Phot. Schneiter, Thun

Die sogenannte Südrampe — ihr Gegenstück ist die Nordrampe zwischen Frutigen und Kandersteg — der Lötschbergbahn beginnt am Südportal des 14,612 Meter langen Lötschbergtunnels unmittelbar bei der Station Goppenstein, 1220 Meter über Meer, am Ausgange des wegen seiner landschaftlichen Schönheit und den alten Sitten und Gebräuchen seiner Bewohner so berühmten Lötschentales. In Goppenstein wechselt das Lötschental seinen Namen und heißt dann Lonzaschlucht, entsprechend dem Namen seines Flusses, der ins Rhonetal hinunter fließt. Die Südrampe ist 25,377 Meter lang und zieht sich bis hinunter zur Endstation der B. L. S., nach Brig, das nur noch 684 Meter über Meer liegt. Der Höhenunterschied beträgt also 536 Meter. Sämtliche Tunnels sind für den zweigeleisigen Betrieb vorgesehen, das heißt zum Teil ausgebrochen, in den Fundamenten auch die Brücken. Dieser Teil der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon — denn so lautet ihr offizieller Name, geläufiger ist aber „Lötschbergbahn, mit den Anfangsbuchstaben ausgedrückt „B. L. S." — ist technisch überaus interessant, landschaftlich nicht weniger. Das Tracé durchstößt eine große Anzahl von Bergausläufern des Bietschhornmassivs und setzt über tiefe Schluchten. Tunnels, Brücken, Steinschlag- und Lawinengalerien wechseln in steter Folge ab mit offener Strecke. Der Eindruck, den dieses Stück Eisenbahnfahrt macht, ist überaus großartig, denn wie im ganzen Wallis, ist die Landschaft auch hier heroisch in ihrem kühnen Aufbau. Keine hundert Meter über der Bahnlinie verläuft die südliche Grenze des größten eidgenössischen Wildbannbezirkes, des Aletschbannbezirkes, der über 440 Quadratkilometer umfaßt, den gewaltigsten Gletscher Europas inbegriffen, den ca. 25 Kilometer langen Großen Aletschgletscher. Alle von der Bahnstrecke berührten, urwüchsigen, wenig begangenen Täler liegen im Gebiete dieses majestätischen Wildbanns — der mehr als dreimal so groß ist als der schweizerische Nationalpark in Graubünden — so das Tjollital, Bietschtal, Baltschiedertal und Gredetschtal. In diesen stark bewaldeten Bergeinschnitten findet man zum Beispiel sechs verschiedene Nadelholzarten. Der schweizerische Naturschutzbund, der 1934 diesen Wildbann schuf, hat hier mehrmals Rotwild und Steinwild mit gutem Erfolg ausgesetzt. Die Streckenwärter der Südrampe sind alle zugleich Wildhüter im Nebenamt.

Von Goppenstein weg durchfährt die Lötschbergbahn vorerst die wildromantische, waldreiche Lonzaschlucht. Der Reisende, der in sie hinunter blickt, würde nicht vermuten, welch schöne Wanderung von der soeben verlassenen Station zum Schluchtausgang nach Gampel im Rhonetal führt (ca. 2 Stunden)! Die rauschende und tosende Lonza flitzt bald links, bald rechts der neuen Straße, die bald bis zur Station Goppenstein fertig erstellt sein wird, rhonewärts. In der

windgeschützten, direkt dem Süden zugewendeten Schlucht zittert die von Harzaroma erfüllte warme Luft im Sonnenglast, angenehm gekühlt durch die durch den Fluß gepeitschte Luft. Bis ins 15. Jahrhundert bildete die Lonza die Grenze zwischen Deutsch und Welsch, zwischen Alemannen und Burgundern.

Unmittelbar nach Goppenstein durchfährt der Zug den Lawinenschutztunnel Meiggbach und überquert dann den Lonzaviadukt von 83 Meter Länge. Nun folgen der Rotlauenentunnel, die Lawinenschutzgalerien Stockgraben, Schintigraben, dann eine interessante sogenannte Halbgalerie und nach dem Mittalgrabentunnel die Lawinenschutzgalerie äußerer Mattalgraben, der Luegjetunnel, die innere Spießgrabengalerie, der Hoheggtunnel, die äußere Spießgrabengalerie, der Marchgrabentunnel, Wärterhaus 12, und nun biegt der Zug, indem er die Lonzaschlucht endgültig verläßt, in den Hohtenntunnel ein, beschreibt in diesem ein Kurve direkt von Süden nach Osten, und beim Hinausfahren ans Tageslicht sieht man plötzlich ins 400 Meter tiefer gelegene, ackerreiche, fruchtbare Rhonetal mit dem Silberband der Rhone, die ca. 1850 kanalisiert worden ist, und den charakteristischen Pappelalleen. Es würde zu weit führen, hier den überwältigenden Eindrücken nachzuhangen, die der Reisende bei diesem unerwarteten und herrlichen Szenerienwechsel empfindet. Ergriffen, oft mit Ausrufen des Erstaunens, betrachtet er diese riesige Achse des Kantons Wallis, diesen Inbegriff eines Tales. Gegenüber erheben sich die Vorberge der berühmten Walliser Viertausender, auf ihrem teilweise terrassenartigen Aufbau hier und da ein Dorf tragend, das wiederum durch die jeweils alles überragende weiße Kirche auffällt. Und nun erreicht der Zug die Station Hohtenn, 1081 Meter über Meer, mit ihrem prächtigen Aussichtsplateau und einer Förderkorbanlage der Lonzawerke in Gampel. Von hier führt eine neue Straße nach dem Industriedorf Gampel hinunter. Von der Station aufwärts geht ein Weg über die Alp Tatz nach der schönen Tjollialp im gleichnamigen Tal. Von der Alp Tatz gelangt man auch ins sogenannte Seetal, das von Edmund von Fellenberg, dem großen Geologen, als Wunder geologischer Schönheit (Gesteinsfarben) gepriesen wurde.

Der Zug befährt bald nach der Station Hohtenn den ersten größern Viadukt, nämlich den 107 Meter langen Luegelkinnviadukt und kurz darauf den 92 Meter langen Tjollibachviadukt. Am Ausgang des Tjollitales erscheint nun, an die Bergflanke angeschmiegt, aber doch im Rhonetale, das alte Dörfchen Niedergestelen. Die Herren von Niedergestelen verwalteten im 12. Jahrhundert das gleichnamige Ritterlehen, dessen Kern das Lötschental bildete. — Nach einer kleinen Schneeschutzgalerie (Rarnerkumme) und dem Bietschtaltunnel I wird nun die gewaltige Bietschtalbrücke von 137 Metern Spannweite (Eisenkonstruktion) befahren. Am Ausgange des Bietschtales liegt das geschichtlich überaus interessante Dorf Raron, dessen alte, schöne Kirche im spätgotischen Stile auf einem Felskopf über dem Dorfe an Stelle der alten Burg, im Jahre 1511 erbaut wurde. Bauherr war der Kardinal Mathäus Schinner, Baumeister Ulrich Ruffiner aus dem Eschentale, dem das Wallis manches schöne Bauwerk verdankt. Das Chor der Kirche ist heute noch das stilreinste gotische Kunstwerk im

Die Kirche von Raron (Rhonetal), wo sich das Grab des Dichters Rainer Maria Rilke befindet
Phot. E. Gyger, Adelboden

Abend im Rhonetal

Phot. Hans von Allmen

Wallis. Das Dorf Raron wurde 1414 und 1491 vom Bietschbach überschwemmt. Interessanter Zeuge hievon ist noch sein heutiges sogenanntes Maxenhaus. Auf dem aussichtsreich gelegenen Friedhof bei der Kirche von Raron liegt der im Jahre 1926 verstorbene Dichter Rainer Maria Rilke dem das Wallis zur zweiten Heimat wurde. Oft saß er auf dieser Friedhofmauer, sinnend dem Lauf der Rhone folgend und sicher manche Anregung zu seinen Dichtungen empfangend.

Doch zurück zur Südrampe. Nach der Bietschtalbrücke verschwindet der Zug im Bietschtaltunnel II, darauf im Sevisteintunnel und nach zwei weitern Tunneln gelangt er nach der Station Außerberg, 934 Meter über Meer. Dieses sonneexponierte Dörfchen, oberhalb der Bahnlinie liegend, ist Ausgangspunkt der Wanderungen ins Bietschtal und Baltschiedertal. Im letzteren liegt, am Fuße des Jägihorns und in sieben Stunden erreichbar, die Baltschiederklause der Sektion Blümlisalp des S. A. C., 2793 Meter über Meer, Ausgangsstelle für die Touren aufs Bietschhorn, Nesthorn, Lötschentaler Breithorn usw. und die Übergänge durchs Baltschiedersoch ins Lötschental sowie übers Gredetschjoch nach der Oberaletschhütte. Schönster Aussichtspunkt der Sürampe ist das Wiwannihorn, 2998 Meter, vom Wege aus zur Klause erreichbar. Von Außerberg aus führt ferner ein schöner Spazierweg über St. German, 762 Meter über Meer, nach Raron, und weiter wandert es sich leicht nach Gampel und die Lonzaschlucht hinauf nach Goppenstein (ca. vier Stunden).

Nun wird es aber Zeit, auch einen Blick auf die gegenüberliegende Seite zu werfen, denn jetzt erscheint dort das alte Städtchen Visp und hinter ihm, zwischen Saas- und Nikolaital, die majestätische Mischabelgruppe mit dem Dom (4554 Meter) als zweithöchstem Schweizerberg. Wundervoll präsentiert sich dieser Gebirgskamm mit seinen stolzen vier eisgekrönten, gleißenden Gipfeln.

Bereits mehrmals konnte man vom Zuge aus eigentümliche Wasserleitungen sehen. Es ist deshalb nötig, hier auch dieser für die Walliser-Seitentäler so charakteristischen Bewässerungsanlagen zu gedenken. Diese Wasserfuhren, Bissen oder Suonen genannt, werden oft viele Kilometer weit zum Teil an steilen Felswänden entlang geführt, stellenweise in ausgehöhlten Lerchenholzstämmen, dann wieder im Fels eingehauen. Das Wasser wird oft schon in Gletschernähe gefaßt und dort geklärt. Diese Einrichtung war schon den Römern bekannt und beruht meist auf genossenschaftlicher oder kommunaler Grundlage. Jede Leitung hat einen Wasserhüter, und

jeder Grundbesitzer, der ihr Wasser verwendet, muß dafür eine bestimmte Zeit lang an ihr Ausbesserungsarbeiten besorgen. Im ganzen Wallis wird ein Gebiet von 1100 Quadratkilometern auf diese Art bewässert, also ungefähr die Fläche des Kantons Aargau. Im J. C. Heer-Roman „An heiligen Wassern" ist die mit diesen Leitungen verbundene menschliche Tragik anschaulich geschildert, denn ihr Unterhalt ist oft lebensgefährlich.

Nach einer neuerlichen Reihe von Brücken und Tunnels, worunter die mächtige 101 Meter lange Baltschiederbrücke und als Besonderheit der Viktoriatunnel mit seinem talwärts gelegenen Felskopf-Profil der Königin Viktoria erwähnt sei, wird die Station Lalden, 804 Meter über Meer, erreicht. Von ihr aus wandert es sich leicht ins Dörfchen Mund, wo als einzigem Ort der Schweiz noch Safrankulturen bestehen. Auch die Hopfe ist hier heimisch, weiter unten dann die Rebe, der Weinbau. — Andere Wege führen ins Gredetschtal und nach der aussichtsreich gelegenen Belalp. — Auf der Weiterfahrt folgen noch zwei Tunnels, ein Viadukt, und nun donnert der Zug über die 84 Meter lange Rhonebrücke in den Bahnhof Brig hinein.

Auf der Südrampe der Lötschbergbahn sind 21 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 7,07 Kilometern zu durchfahren. Für mehrere Millionen Franken wurden bis auf 3000 Meter über Meer Lawinenverbauungen erstellt und Aufforstungen errichtet. Die Strecke ist gegen Naturgewalten wie Lawinen und Steinschlag absolut gesichert. — Vielseitig und schwer ist hier der Dienst des Streckenwärters, aber er leistet sein Bestes in der Überzeugung, daß er einen der landschaftlich schönsten und interessantesten Teile des schweizerischen Eisenbahnnetzes betreut.

Ein Tag in einem Auffanglager

So viel „fröhlichi Chacheli" hab' ich, als Helferin in der Fürsorge, meiner Lebtag noch nie gesehen, wie es an einem einzigen Tag in unserm Office abzuwaschen gibt. Hin und wieder bin ich auch im großen Saale beim Essenausteilen tätig.

Einige kranke Russen sind die ersten, die ich zu verpflegen habe. In sich zusammengefallen sitzen sie da, erbärmlich gekleidet, müde zum sterben. Wer weiß, wie weit sie gewandert sind, bis sie an unsere Grenze kamen. Statt der Socken hatten sie sich elende Lumpen um die Füße gebunden, die Hemdärmel hingen ihnen wie zerfetzte Fahnen am Oberkörper.

Dann kommt eine Gruppe Staatenloser an. Sie danken für das Essen mit einem Blick, den man nicht vergißt. Später sitzen sie wie verloren in der Frühlingssonne mit leergebrannten Augen.

Kleinkinder weinen. Es ist ihnen nirgends wohl in der fremden Umgebung, doch ihre Mutter hat ein glückliches Lächeln. Sie danken wohl für die Fügung des Geschickes.

Eine andere Mutter sitzt mit ihren Kindern wartend und geduldig im Garten, bis sie ihre Platzanweisung erhält. Flüchtlinge marschieren an ihr vorbei. Plötzlich ein Aufschrei — die Frau liegt in den Armen des seit Jahren verschollenen Gatten.

Italiener setzen sich zu Tisch. Die Stimmung der Fremdarbeiter ist gedrückt. Nicht alle ihrer Kameraden haben sie in die rettende Schweiz hinübernehmen können, einer mußte tags zuvor sein Leben lassen.

Ein langer Zug Annamiten aus Hinterindien ist nun an der Reihe. Von weitem sehen die Gefangenen gut aus, in der Nähe aber sieht man ihre Müdigkeit. Teilnahmslos sitzen sie da.

Einige Senegalneger sind zu verpflegen. Ihre Haut ist schwärzer als diejenige unserer Kaminfeger am Abend; sie rauchen Zigaretten mit einem Hochgenuß, den man gesehen haben sollte. Ihre Mantelkragen sind hoch geschlossen, denn sie finden es bei uns sehr kalt und erzählen mir begeistert von ihrer herrlichen Sonne. Es geht für sie bald heimzu. Und wie sie sich darauf freuen! Von der Existenz der Schweiz wußten sie nichts.

Da sitzt wieder ein hustender und frierender Flüchtling, ein Afrikaner in jener schlaffen Körperhaltung, wie man dies so oft beobachten muß. „Fünf Jahre Gefangenschaft", sagt er mir und schüttelt den Kopf, „fünf verlorene Jahre."