**Zeitschrift:** Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

**Band:** 3 (1913)

**Heft:** 25

**Artikel:** Eine Fahrt mit dem Lötschberg-Express : I. Teil

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-636597

**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:** 04.02.2026

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

# Eine Fahrt mit dem Lötschberg-Expreß.

## I. Teil.

Wie die Tagesblätter mitteilten, ist die Betriebseröffnung der Lötschbergbahn nun definitiv auf den 1. Juli nächsthin festgesetzt. Samstag, den 28. Juni, soll die offizielle Eröffnungsfeier stattfinden mit Fahrt der Festgäste hinüber nach Goppenstein und Brig, wo die Regierung des Kantons Wallis Gastgeber sein wird, und zurück nach Bern, wo im Kasino der Anlaß bei Bankett und Festreden würdig gefeiert werden soll. Wir werden Gelegenheit finden bei Besprechung dieser Feierlichkeiten auf die historische Bedeutung dieses großen Momentes in der Wirtschaftsgeschichte der Schweiz im allgemeinen und des Staates Bern im besondern hinzuweisen. Heute möchten wir den Leser einladen, mit uns eine Fahrt auf der neuen Linie zu unternehmen, im Geiste bloß, als Vorstudie zu der wirklichen Fahrt, die sich wohl jeder gesunde und unternehmungslustige „Berner Woche"-Leser auf sein Lebensprogramm gesetzt hat.

**Lötschbergbahn:** Kanderviadukt mit Tellenburg und Blick auf Frutigen.

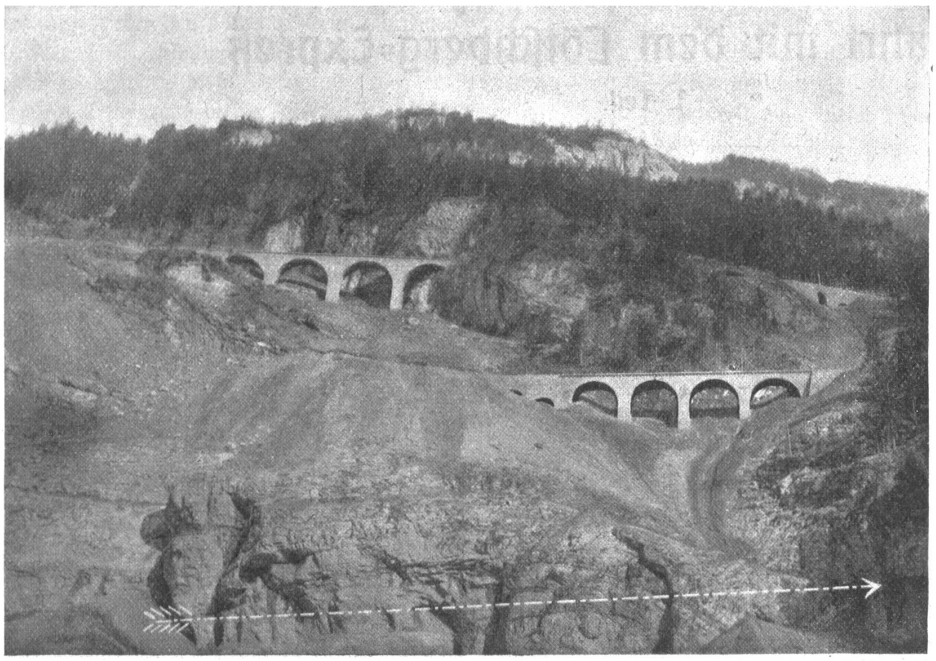
Wir stellen uns dabei die Aufgabe, als eine Art Reiseführer, auf das Interessante der Linie aufmerksam zu machen; man wird uns dabei trockene Erläuterungen oder gar Zahlen nicht übel nehmen.

Wir beginnen die Fahrt in Bern und benutzen den Boulogne-Belfort-Bern-Milano-Expreß. Dieser bringt uns in einer Stunde über Münsingen, Thun nach Spiez, zum eigentlichen Ausgangspunkt der Lötschbergbahn. Hier wird gegenwärtig eifrig an Neu- und Umbauten für die Bahnhofvergrößerung gearbeitet. — An Stelle der Dampflokomotive wird nun eine der mächtigen elektrischen Lötschberglokomotiven an unsern Zug gekuppelt und wir fahren dem Lande der Sehnsucht vieler Tausender, Italien, entgegen.

Auf dieser Fahrt ist es uns vergönnt, vorerst die erhabene Hochgebirgswelt und später auch die fruchtbaren südlichen Gefilde von den breiten Wagenfenstern aus, bequem ohne jede Rauchbelästigung betrachten zu können. — Kurz nach Abfahrt von Spiez (631 m über Meer) genießen wir für einige Minuten die letzte wunderbare Aussicht auf die lieblichen Gestade des Thunersees und auf die umliegenden Bergriesen der Alpenwelt. Sodann unterfährt unser Zug in einem 1 1/2 km langen Tunnel den Hondrichberg, um uns in das wegen seiner alpinen Pracht hochberühmte Kandertal zu führen. Das Tal ist im Westen von der Niesenkette, im Osten von den Ausläufern des Morgenberghornes, der Schwalmeren und des Dreispitz begrenzt. Im Hintergrund beschließt die sagenumwobene Blümlisalpgruppe das stimmungsvolle Landschaftsbild. Rechterhand, am Fuße der mächtigen Niesenpyramide strebt in schäumender Flut die Kander dem Thunersee zu.

**Lötschbergbahn:** Die dreimal sichtbare Linienführung bei Blausee mit Aussicht auf Doldenhorn und Altels.

Bei km 5,1 ab Spiez befindet sich die erste Station der Lötschbergroute: Heustrich-



**Lötschbergbahn**: Die Kehren zwischen Kandergrund-Blausee-Mitholz und Station Felsenburg.

gangener Jahrhunderte. Hier befahren wir den ersten großen Kunstbau, den Kanderviadukt mit seinen 11 mächtigen Bogen. (1 Bogen von 23 m lichter Weite und die 10 andern von 15 m.) Wir gelangen an die östliche Tallehne, welche von der Bahn bis zum Hochplateau von Kandersteg beibehalten wird. In angenehmer verhältnismäßig schneller Fahrt passieren wir bei km 17,45 die Station Kandergrund (863 m), welche den Interessen der Gegend dient. Die beidseitigen Berglehnen laufen jetzt keilförmig zusammen und verleihen dem immer enger werdenden Tale den Charakter der Hochgebirgsgegend.

Zu unserer Rechten erblicken wir tief unten an der Kander das hydroelektrische Kraftwerk Kandergrund, welches für den Betrieb der Lötschbergbahn erbaut wurde. Dieses Kraftwerk arbeitet mit einem Gefälle von 300 m und ist mit Maschinen von 20000 PS. Leistungsfähigkeit ausgerüstet. Diese Maschinen liefern die „weiße Kohle", d. h. die elektrische Energie für die im Fahrdraht nötige Form von 15000 Volt und 15 Perioden.

Nach Durchquerung einiger kleinerer Tunnels gelangen wir in das alte Bergrutschgebiet von Mittholz, wo die erste offene Schleife angelegt ist. Am Ende derselben bei km 22,38 befindet sich die im Chaletstil erbaute Station Blausee-Mittholz (977 m). Nicht weit von dieser entfernt liegt inmitten romantischer Wildnis ein kleiner See, der seiner tiefblauen Färbung wegen „Blauseeli" genannt wird. Auf unzugänglich scheinendem Felsen sehen wir über uns die Ruine der einst trotzig ins Land schauenden Felsenburg. Wie die Kirche von Wassen auf der Gotthardroute, so ist hier diese Ruine das Wahrzeichen der Lötschbergbahn, indem wir sie zuerst über, dann neben und zuletzt unter uns erblicken.

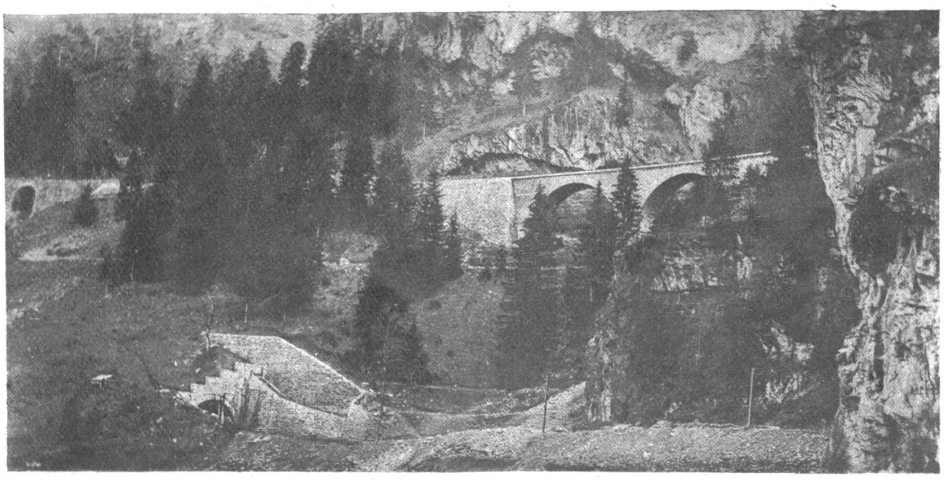
Ueber kühne, an steilen Felsenhängen geführte Steinviadukte und Kunstbauten erreichen wir in nördlicher Richtung die obere Schleife bei Fürthen, welche als 1665 m langer Kehrtunnel ausgeführt wurde. Je höher sich unser Zug an der Bergeslehne hinauf windet, desto schöner und eindrucks-

Emdthal (681 m ü. M.), ein durch seine alkalische Schwefelquelle bekannter Kurort. Längs der Bahn bieten die niedlichen Alphütten, Matten, Wälder und saftige Weiden in all den verschiedenen Farben ungemein viel Abwechslung für unsere Augen. Die nächste Station Mühlenen-Aeschi (km 6,85; 695 m ü. M.) ist zugleich Talstation der 3,5 km langen und kühn angelegten Drahtseilbahn (Maximal-Steigung 66 %), die auf den Gipfel des den ganzen Thunersee beherrschenden Niesen (2367 m) führt. 1 1/2 km weiter befindet sich das freundliche Pfarrdorf Reichenbach (km 8,25; 709 m). Hier harrt der Postwagen geduldig der Reisenden, die sich das zu unserer Linken liegende Kiental mit seinen bekannten besonderen Reizen der Natur als Ziel ausgewählt haben. Nachdem wir die Kander zum ersten Male hinter der Station Reichenbach überbrückt haben, gelangen wir allmählich zur eigentlichen Bergstation der Berner Alpenbahn, Frutigen (km 13,54; 783 m).

Die zu einem größern Rangierbahnhof um- und neugebaute Station Frutigen hat wie auch die anderen Stationen der B. L. S. ein der Landschaft angepaßtes Aufnahmegebäude erhalten.

In Frutigen, wo die Bergstrecke beginnt, erfolgt die Trennung der schweren Züge, die jeder einzeln bis Kandersteg geführt werden, um von dort wieder vereinigt Brieg, die Endstation der Lötschbergbahn, zu erreichen. Das Kandertal von Frutigen bis Kandersteg mißt in der Luftlinie 12,5 km. Bei einer Höhendifferenz von 420 m und einer festgesetzten maximalen Steigung von 27 ‰ und 300 m Minimalradius, war nur eine künstliche Entwicklung der Bahn möglich.

Gleich hinter dem hübschen Dorfe, auf dessen Anhöhe die niedliche Kirche ins Tal hinunterschaut, steigt die Bahn sanft an der westlichen Hügellehne entlang bis zur Ruine Tellenburg (Telle-Steuer), einem Wahrzeichen ver-



**Lötschbergbahn**: Kunstbauten zwischen Kandergrund und Station Felsenburg

voller wird die Aussicht auf die eisgepanzerten Bergriesen und die zu ihren Füßen liegenden blühenden Talschaften. Von der obersten Strecke aus sehen wir für einen Augenblick den im Waldesdickicht versteckten Blausee. Bei km 27,11 passieren wir die Zugkreuzungsstation Felsenburg (1085 m). Diese Dienststation ist als solche dem öffentlichen Verkehr verschlossen. Unter uns erblicken wir die Station Blausee-Mittholz, die Ruine Felsenburg und die große offene Schleife.

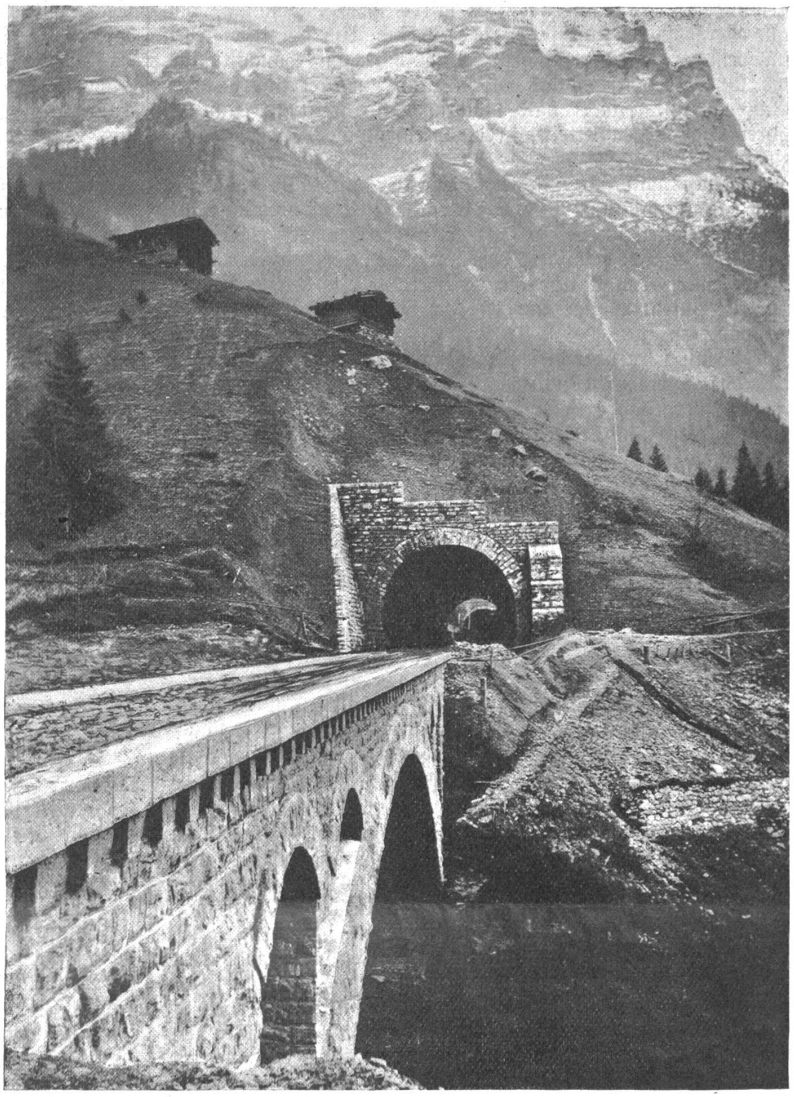
All diese Bahnszenerien, welche an unseren Augen vorbeirollen, legen deutlichen Beweis ab von der Kunst und Kühnheit der Ingenieure.

Viadukt folgt auf Tunnel und Tunnel folgt auf Viadukt. Bald durchfahren wir den 1524 m langen Riedschuktunnel, um an dessen Ende über eine große Eisenbrücke den an Straßenserpentinen reichen Bühlstutz zu erreichen. Tief im Tale erblicken wir Frutigen mit dem Kanderviadukt. Ueberall, wo wir hinschauen, sehen wir schöne, eindrucksvolle Landschaften.

Indem wir allmählich auf das Hochplateau von Kandersteg gelangen, überfahren wir in einem Engpaß die junge Kander zum dritten Male. Zugleich entrollt sich vor uns ein wunderbares Bild. Die von weither sichtbaren Bergriesen Altels, Balmhorn, Rinderhorn und Doldendorn, die Blümlisalpgruppe, die trotzigen Felskolosse der Birre und des Fisistockes, welche den lieblichen Kurort Kandersteg einrahmen, begrüßen uns aus nächster Nähe. Es ist ein überwältigendes Erlebnis, sich so unvermittelt inmitten dieser erhabenen Alpenwelt zu befinden! Bald erreicht der Zug bei km 31,53 die letzte Station der Nordseite, Kandersteg.

Kandersteg. — Auch ohne Lötschbergbahn hat dieser Name Geltung und Klang. Kandersteg hat sich in den letzten Jahren überraschend schnell zu einem Fremdenort, insbesondere Winterkurort ersten Ranges, entwickelt. Die Nähe des lieblichen Oeschinensees, die Lage als Ausgangspunkt des altberühmten Lötschbergpasses und der vielbegangenen Gemmiroute, dann der großartige alpine Rahmen dieses Hochtales waren voll dazu angetan, diese Entwicklung herbeizuführen. Die Gegend hat durch das Baugetriebe der letzten Jahre große Veränderungen erfahren — beginnt doch unweit des Dorfes am Fuße der Fisistöcke der 14 605 m lange Lötschbergtunnel und der 4 km lange Stollen, der das Wasser der Kander zu der Druckleitung des großen Elektrizitätswerkes in Kandergrund führt. Wir überzeugen uns aber durch einen Gang durch das Dorf, daß seit dem Verschwinden der Arbeiterbaracken das Dorfbild einen geruhigeren Charakter anzunehmen sich anschickt.

F.



**Lötschbergbahn**: Rotbachviadukt mit Blick auf den Riedschuktunnel.

# Verregnete Touren.*)

„Also um 5 Uhr ist Aufbruch, vorausgesetzt, daß das Wetter hält," meint der Führer. „Das ist doch gewiß," sagt der Neuling darauf, „man kann sich ja keinen schöneren Abend denken als heute! Ich habe selten die Berge so nahe gesehen und so klar wie heute bei Sonnenuntergang."

Der Erfahrene spart sich Gründe gegenüber solch' froher Zuversicht und schweigt.

Morgens um 5 Uhr regnet es. Bis 4 Uhr morgens flimmerten die Sterne in einem unbeschreiblichen Glanz am unbewölkten Himmel, dann kam ein leichter Dunst, binnen einer halben Stunde senkten sich von den Bergspitzen immer dichtere Schwaden, um halb 5 Uhr tröpfelt es, und als der zuversichtliche Tourist erstaunt und verdrießlich den Kopf zum Fenster der Schutzhütte heraussteckt, gießt es in Strömen.

Und nun kommt eine neue Ueberraschung. Derselbe erfahrene Führer, der seine unheimlich richtige Prophezeiung verschwieg, wagt jetzt eine Erklärung; er meint nämlich kühl und ruhig, man könne gehen, der Regen dauere nur bis Mittag.

Und er hat recht. Bei dieser Tour ging es besser als bei vielen anderen, da man am heißen wolkenlosen Morgen aufbrach, um 9 Uhr die ersten lichten und zarten Wölkchen

*) Aus R. H. Francé, Die Alpen, Verlag von Th. Thomas, Leipzig.