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

Band: 23 (1933)

Heft: 28

Artikel: 20 Jahre Lötschbergbahn

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-644830

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: 14.12.2025

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

Kandersteg mit der Blüemlisalp. Phot. Gyger, Adelboden

20 Jahre Lötschbergbahn.

Vor zwanzig Jahren, am 15. Juli 1913, erfolgte nach der offiziellen Eröffnungsfeier vom 27./28. Juni die Betriebsaufnahme der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon.

Nach 4½jähriger Arbeit war der Lötschbergtunnel in der Morgenfrühe des 31. März 1911 durchschlagen, und im April 1912 war er, mit 14,605 Metern der drittlängste und der zweithöchstgelegene Tunnel Europas, fertiggestellt worden. In ihm erreicht die Bahn mit 1243 Meter ihren Kulminationspunkt.

Aber mit der Durchtunnelung allein hatte man den Weg nach dem Süden noch nicht erkämpft und gesichert; die Bahn mußte in der Folge, namentlich auf der Südrampe, gegen Wildwasser, Erdrutsche, Lawinen, Steinschlag und Felsstürze gesichert werden, was durch fünf große Schutzgalerien, durch 3—4 Meter hohe Schutzwände aus Schienen und Schwellen, durch Schutzmauersysteme und auf der Alp Faldum oberhalb Goppenstein sowie auch am Bunderbach (Nordseite) durch zum Teil noch in den letzten Jahren erstellte ausgedehnte Lawinenverbauungen geschah. Gegen Wildwasserverheerungen richtet sich auch die unlängst beendete Kanderkorrektion.

Erinnern wir uns auch, daß die Lötschbergbahn die erste internationale elektrische Linie war und als solche durch kostspielige Erfahrungen wertvolle Vorarbeiten für die Elektrifikation der Bundesbahnen geleistet hat. Ihre vier 4500 PS-Lokomotiven für Schnellzüge und Güterzüge waren bis vor kurzem die stärksten elektrischen Lokomotiven der Welt.

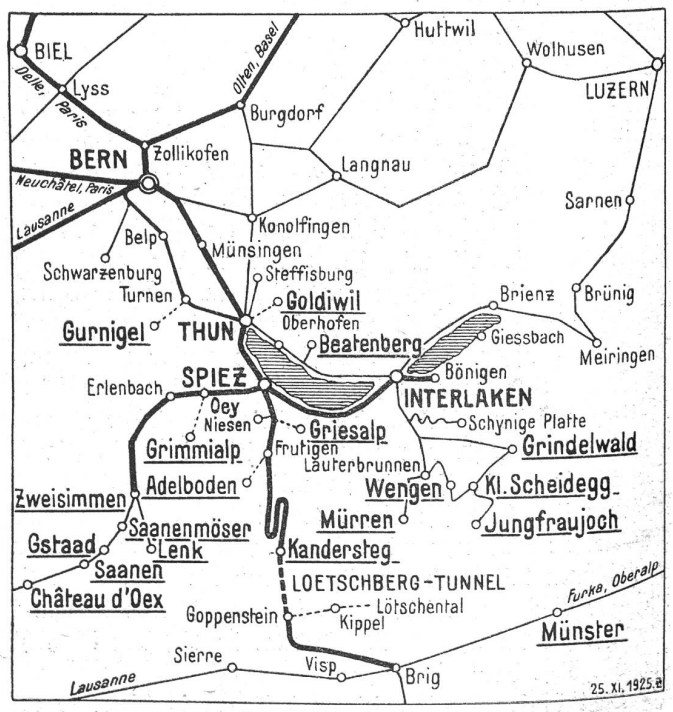
Mit der Lötschbergbahn war der alte Gedanke einer Berner Alpenbahn, auf die Bern 1866 in freundeidgenössischer Haltung zugunsten des Gotthard verzichtet hatte, nun dennoch verwirklicht; mit altbernischer Zähigkeit und Tatkraft war ein schweizerisch-nationales Werk vollendet worden.

Das nordwesteuropäische Streckennetz war nun an den Simplon angeschlossen; von London oder Paris, von Brüssel oder Amsterdam, von Hamburg oder Berlin konnte man fortan zum Teil auf direktestem, zum Teil auf neuem Wege an den Lago Maggiore nach Turin, Nizza, Mailand, Genua, Venedig, Florenz oder Rom gelangen.

Das Bernerland hatte Anschluß gefunden an den sonnigen Süden. Zwei sonst getrennte Welten waren einander erschlossen; zwei verschiedenartige, jahrhundertelang sich halb fremd nebeneinander lebende Nachbarkantone waren durch den Schienenstrang zu einer verkehrspolitischen Einheit zusammengeschweißt. Und mit dem Kanton Bern erfuhren auch die Kantone Solothurn, Basel, Neuenburg und Freiburg eine Annäherung an das Wallis, das nun mit der Bundeshauptstadt und mit dem Waffenplatz Thun verbunden war. Von Interlaken, vom Thunersee und seinen Gestaden erreicht der Tourist nun in eindrucksvoller halbtägiger Fahrt das Zermattertal — Frühstück in Spiez, Mittagessen auf dem Gornergrat!

Seit 1923 sind Lötschberg-Simplon und Gotthard durch die Centovallibahn zu einer großartigen Rundreisestrecke verbunden, und seit 1926 hat das Berner Oberland durch die Furka-Oberalp-Bahn nun auch eine direkte Verbindung mit dem Bündnerland gefunden.

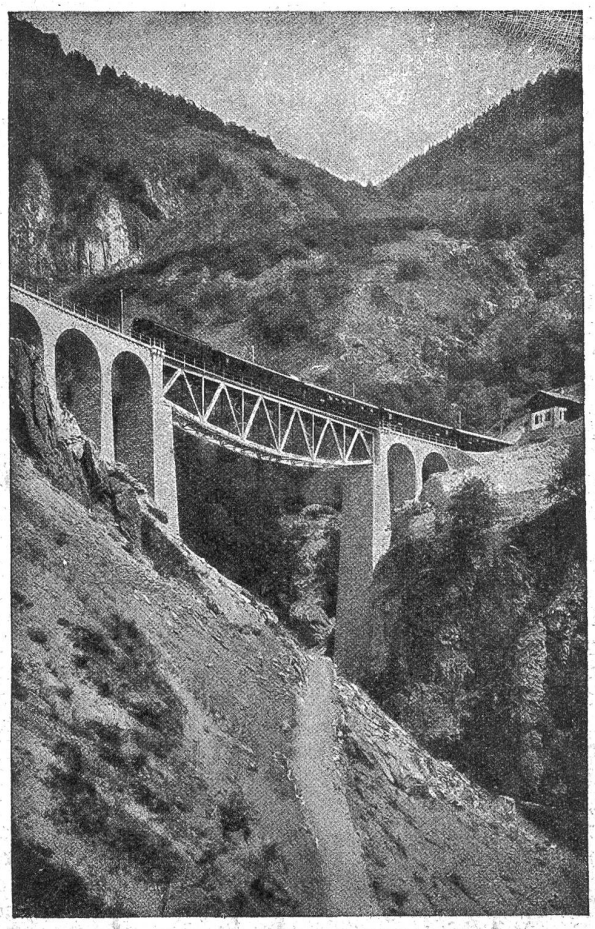
Wenn sich das „Zeitalter des Lötschberg", von dem bernische Zeitungen anläßlich der Eröffnung begeistert schrieben, gar nicht rosig anließ, so lag das nicht an diesem im Zeichen der Völkerverständigung geschaffenen Werk. Dem Eröffnungsjahr mit einem bereits vielversprechenden Verkehr folgte das unselige Jahr des Kriegsausbruchs. Der Weltkrieg, die Nachkriegszeit mit dem tarifschädigenden Währungszerfall, die Jahre der Weltkrise setzten auch diesem Transportunternehmen hart zu. So hat sich die Lötschbergbahn infolge denkbar ungünstiger Zeitverhältnisse überhaupt noch bei weitem nicht voll auswirken können.



Karte, die Zufahrtslinien der Lötschbergbahn.

Indessen kann man feststellen, daß Frutigen, Adelboden und Kandersteg, wie überhaupt das Frutigland, besonders auch das Kiental, durch die Lötschbergbahn einen besonderen Aufschwung genommen haben. Kandersteg ist der einzige schweizerische Wintersportplatz, der auf internationaler Route in direkten Wagen ab Boulogne, Calais, Paris, Mailand, Berlin erreicht werden kann. Und viele Tausende von Naturfreunden, Sonntagsausflüglern, Ski- und Sommertouristen werden sich dankbar daran erinnern, daß es die Lötschbergbahn war, die ihnen das Lötschental erschlossen und auch die internationale Skistraße Jungfraujoch-Lötschenlücke-Goppenstein ermöglicht hat. Aber auch die ehemals in bangen Wintermonaten von der Außenwelt vollkommen abgeschlossenen Lötschentaler, ohne ihrer Art und ihrem Wesen untreu geworden zu sein, wissen, was sie der Lötschbergbahn zu verdanken haben.

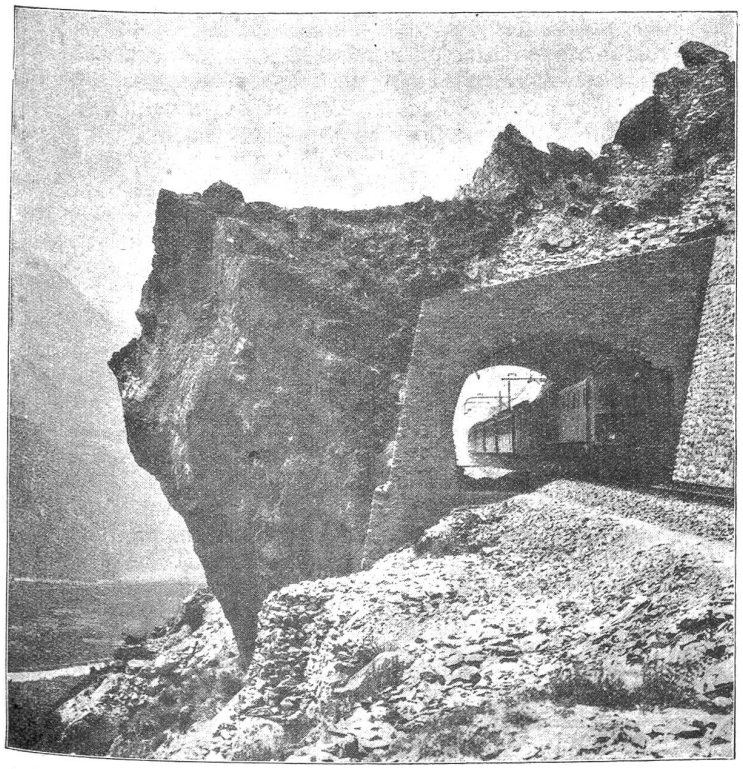
Dem Berner, der in Bern diniert und gleichtags in Mailand soupiert, dem Basler, der morgens den Zug besteigt und abends in Nizza promeniert, dem Engländer, der mittags in London abreist und anderntags gerade zum Lunch in Zermatt eintrifft, dem Italiener, der das Frühstück in Mailand einnimmt und sich in Paris an den Abendtisch setzt, dem Deutschen, der von Köln morgens eine Stunde früher als der Franzose in Paris abreist und die beide um Mitternacht in Mailand sind: ihnen allen dürfte während einer Fahrt in den vorbildlichen B. L. S.-Wagen die Bedeutung der mit zahlreichen interessanten Vorkehrungen den wildesten Naturgewalten der Alpenwelt trotzenden und doch an romantischen Szenerien so reichen Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon als wichtigstes Teilstück in der Schlüsselstellung einer großen internationalen Nord-Südroute eindrücklich zum Bewußtsein kommen. -lm-



Die Baltschiederbrücke auf der Südrampe. Phototypie Lausanne.

Arne Siegfried.

In Dr. Grunaus „O mein Heimatland", Kunstjahrbuch, Jahrgang 1933, wird uns ein junger Künstler vorgestellt, dessen Art und Schaffen die Beachtung einer weiteren Oeffentlichkeit verdient. Arne Siegfried, ein Berner (gebürtig von Worb), hat den Weg zur Kunst und zum Können aus eigener Kraft gefunden. Dem Akademiebetrieb kehrte er nach kurzen Versuchen in Mailand und München den Rücken und gab sich dann jahrelangen stillen Studien hin, zuerst am Ammersee in Oberbayern und später, in die Schweiz zurückgekehrt, in Luzern und Zürich. Heute hat er sein Atelier am Zürichhorn draußen aufgeschlagen und füllt es — nach dem Zeugnis von Hans Blösch, der im Grunau-Jahrbuch sympathische Worte über ihn schreibt*) — mit guten Bildern und zur Abwechslung auch mit Terrakotten als lebensvolle Proben seiner plastischen Begabung. Regelmäßig fährt Siegfried jedes Frühjahr zu längerem Studienaufenthalt nach Paris. Hier findet er die seiner Wesensart gemäßen Anregungen.



Viktoriatunnel auf der Südrampe. Phot. Jullien Fres, Genf.

Siegfrieds Bilder — man vergleiche die Reproduktionen auf Seiten 440 und 441 — sind Impressionen bester Art, mit Künstleraugen geschaut und mit meisterlichem Pinsel, das Wesentlichste des Eindruckes kraftvoll und sinnenfällig festhaltend, dargestellt. Seine Bilder atmen eine vornehme Ruhe. Der Stoff erscheint ganz durchgeistigt, entmaterialisiert, ohne daß die Natur dabei vergewaltigt und entrechtet wäre.

Arne Siegfried hat sich in den Kunsthallen großer deutscher Städte Heimatrecht erworben; er hat auch in der Schweiz schon verschiedentlich ausgestellt. Es würde uns freuen, sein Gesamtwerk einmal in Bern bei irgend einem Ausstellungsanlasse kennen zu lernen. H. B.

*) In einer Separatpublikation bei G. Grunau erschienen.