

Zeitschrift: Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot
Band: 187 (1914)

Artikel: Die Berner Alpenbahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-657092>

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: 23.02.2026

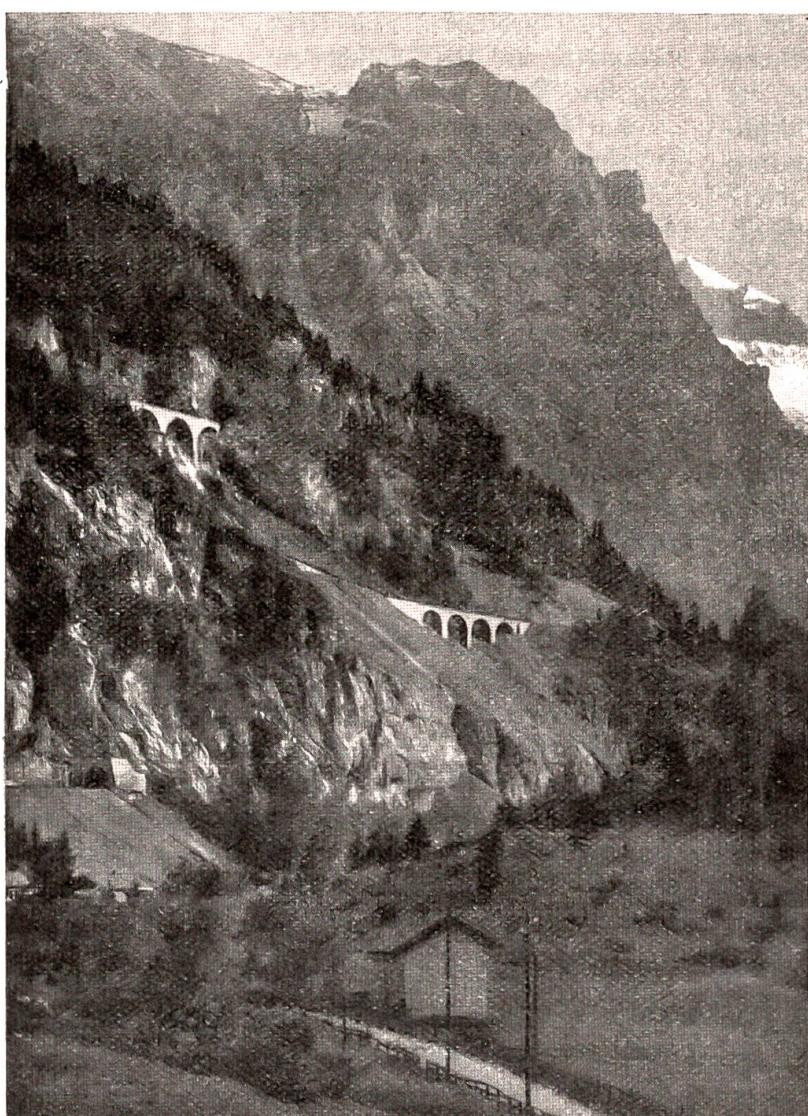
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die Berner Alpenbahn.

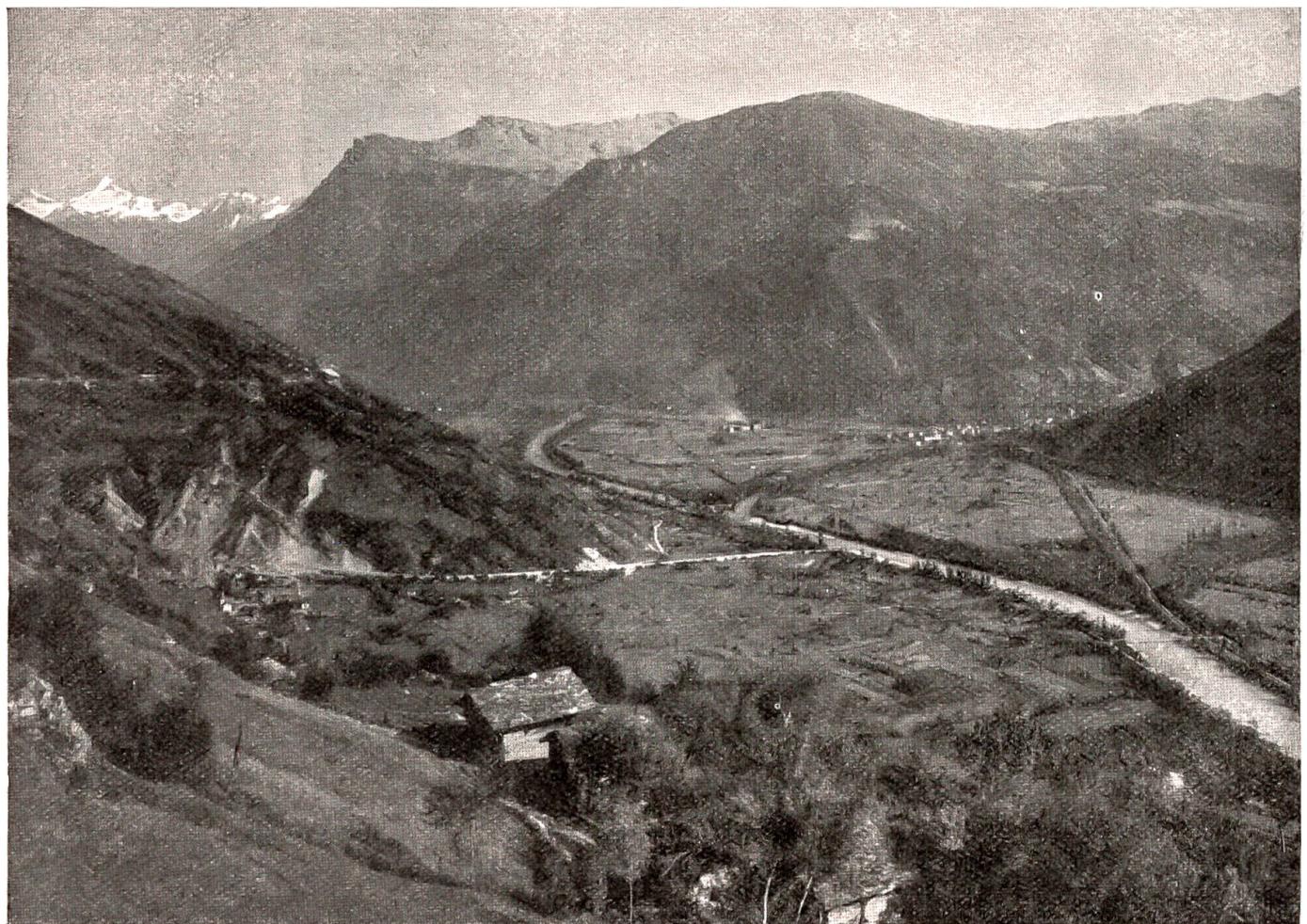
Seitdem vor 30 Jahren (1882) zum erstenmal der granitne Alpenwall durchbohrt wurde, um durch das Gotthardmassiv einen Schienenstrang zu legen, auf dem wir so bequem das Land der Sehnsucht so vieler Tausende erreichen können, sind zahllose Bahn- und Tunnelbauten entstanden, die von der Kunst der Ingenieure und der Kühnheit der Initianten lebhaftes Zeugnis ablegen. Der 14 Kilometer lange Gotthardtunnel ist durch den Simplontunnel an Länge überholt worden, und die großartigsten

Projekte für Brücken und Viadukte haben bei der neuen Bahn Bern-Lötschberg-Simplon, die am 15. Juli 1913 zur Eröffnung gelangt ist, ihre Verwirklichung gefunden. Diese Linie, die Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon, vereinigt mit den großartigsten technischen Bauten eine Fülle wunderbar schöner Landschaftsbilder in einem Maße, wie dies bisher keine Bahn auch nur annähernd vermochte. Die neue, durch die Berner Alpen von Frutigen nach Brig im Rhonetal gelegte Bahn verbindet zunächst die Gegend des Thunersees, Bern und Interlaken, mit einem Worte das Berner Oberland, mit dem Oberwallis, dem obern Rhonetal, speziell auch mit den großartigen Gebirgs- und Touristenzentren Zermatt und Saas-Fee, dann aber auch durch den direkt anschließenden Simplontunnel mit dem herrlichen Langensee (Lago Maggiore), den Borromäischen Inseln und den Industrie- und Verkehrszentren Oberitaliens, Mailand, Turin und Genua.

Die Berner Alpenbahn hat aber auch internationale Bedeutung. Sie bietet für Reisen aus Deutschland nach Italien eine der Gotthardlinie in jeder Hinsicht ebenbürtige Reiseroute, die noch den Vorteil hat, infolge des elektrischen Betriebes eine sehr ruhige und völlig rauchfreie Fahrt zu ermöglichen. Der Betrieb auf der Linie Spiez-Randersteg-Brig mit dem Lötschbergtunnel findet, wie auch derjenige in dem seit 1906 bestehenden Simplontunnel, mit elektrischer Kraft statt. Die Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon ist die erste große transalpine Bahn mit elektrischem Betriebe. Für sie wurden von der Maschinenfabrik Oerlikon bei Zürich und der Firma Brown Boveri & Cie. in Baden spezielle Lokomotiven mit 2500 Pferdestärken gebaut, die größten bestehenden elektrischen Lokomotiven, die eine Triebkraft entwickeln, wie sie bisher nur von zwei der größten Dampflokomotiven aufgebracht wurde.



Die drei Linien der Lötschbergbahn bei der Felsenburg.
Phot. Drell Füssl, Zürich.

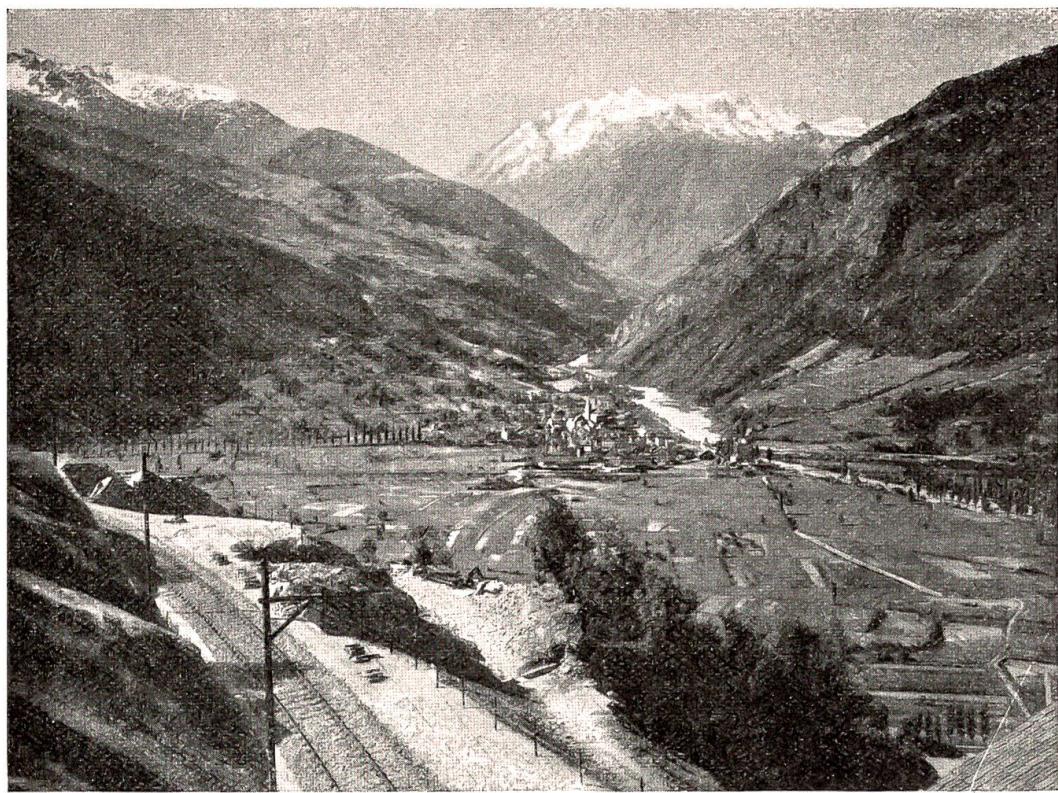


Blick von der Bahnlinie bei Außerberg aus auf Baltschieder und Visp im Rhonetal.
Phot. Orell Füssli, Zürich.

Die Berner Alpenbahn umfaßt die Bahnlinien Thun-Spiez-Trutigen-Kandersteg-Brig und Spiez-Interlaken-Bönigen. Sie besitzt auch die Dampfschiffe auf dem Thuner- und Brienzersee. In ihrem Betriebe befinden sich sodann die Linien von Bern nach Schwarzenburg, die Gürbetalbahn von Bern über Belp nach Thun und die Simmentallinie von Spiez nach Zweifelden.

Die neue Linie Trutigen-Brig steigt, nachdem die Kander auf hohem Viadukt überschritten wurde, langsam am Bergeshang empor und macht beim Blausee eine große doppelte Schleife, zum Teil im Kehrtunnel. Wie an der Gottardroute die Kirche von Wassen, so hat hier der Reisende die romantische Ruine der Felsenburg zunächst über, dann neben und zuletzt

unter sich. Vor Kandersteg führt die Bahn, über den Kehren (Serpentinen) der Fahrstraße und über den Kanderfällen leicht dahingleitend, quer über den Talriegel. Auf der ganzen Fahrt fesseln den Blick die eisgepanzerten Bergriesen Altels und Balmhorn, Kinderhorn, die Doldenhörner, die Spiziken der Blümlisalp, die trockigen Felskolosse der Birre und des Fissstocks, die alle den lieblichen Kurort Kandersteg umrahmen. Der 14.605 Meter lange Haupttunnel durchbricht den Fissstock und unterfährt das Gasterntal und den Lötschenpaß, um bei Goppenstein im Lötschental (Wallis) uns wieder an das Tageslicht treten zu lassen. Oberhalb Goppenstein öffnet sich das Lötschental, beherrscht vom gewaltigen Bietschhorn, zu einem breiten, wunderbaren und urwüchsigen Alpental, das, wie



Blick auf Visp und die Mischabelgruppe von Eggerberg aus.
Phot. A. Krenn, Zürich.

wenige, noch fast völlig unberührt war vom Fremdenverkehr. Das Tal hatte bisher noch keine Fahrstraße, nur ein schmaler Saumweg führt von Goppenstein hinauf. Neben dem Tunneleingang steht der sagenumwobene Felsklotz des „Unkentübeli“. Auf dem hübschen Weg gelangt man schon in einer halben Stunde auf die Höhe von Feiden, dem ersten Dorf im Tal, und in einer weitern Viertelstunde schon ist man im Dorfe selbst. Dies ist ein ungemein charakteristisches Lätschentalerdörfchen. Die Häuser, schwärzbraun von der Sonne gebrannt, scharen sich um ein weißes Kapellchen. In prächtigem Alpengarten reiht sich Weiler an Weiler. Niemand wird's gereuen, diesem originellsten Alpentale einen Besuch abgestattet zu haben. Es ist nur zu befürchten, daß unire Kultur mit Straßen, Hotels und anderem das Tal verunzieren werde. Der Anfang ist leider jetzt schon gemacht. — Wenig unter Goppenstein, bei Hothen, tritt die Bahn ins Rhonetal ein, 440 Meter hoch über der Talsohle. Es bietet

sich da dem staunenden Beschauer ein unvergleichlich und unvergleichlich schöner Ausblick auf das tief zu seinen Füßen liegende Rhonetal, die herrlichen Berggestalten auf der Südseite des Tales und die zahllosen braunen Dörfer und Hütten mit den weißen Kirchen. Ganz allmählich sinkt die Bahnlinie bis gegen Brig hin, auf zahlreichen großartigen Viadukten die nördlichen Zuflüsse der Rhone übersetzend und in 21 Tunnels die vorstehenden Felsrippen der Berge durchbrechend. Schön ist namentlich der Ausblick in der Gegend

von Außerberg auf das tiefer unten liegende Visp und die Berge der Mischabelgruppe, deren höchste Spitzen das Nadelhorn 4334 m, das Täschhorn 4498 m und der Dom 4554 m sind. Von Brig führen uns die Bundesbahnen in wenigen Minuten nach Visp, wo die Wagen der Visp-Zermatt-Bahn nach den herrlichen Gletscher- und Gipfelregionen von Zermatt und Saas-Fee bereitstehen, während in nordöstlicher Richtung die Poststraße das Goms und die eigenartigen oberwalliser Dörfer durchzieht, um bei Gletsch am Rhonegletscher den Anschluß an Grimsel- und Furkapass zu vermitteln. Geradeaus in südöstlicher Richtung aber führt uns die elektrische Lokomotive durch den längsten Tunnel der Welt, den 19,803 Meter langen Simplontunnel, nach Domodossola und dem herrlichen Gefilde am Längensee, nach den blühenden Städten Oberitaliens, Mailand, Turin, Genua.

Die neue Alpenbahn erschließt ganze Talschaften neu dem Verkehr, Juwelen der Alpen-

welt bringt sie uns näher. Allein die Fahrt schon auf ihr ist in mehrfacher Beziehung überaus genußreich, so daß der Weg zum vorgestekten Ziele durch sie nicht nur nach Kilometern und Stunden, sondern auch durch die zahllosen fesselnden Ausblicke aus den breiten Wagenfenstern auf die prächtigen Landschaftsbilder aufs angenehmste verkürzt wird.

Bassendes Werkzeug.

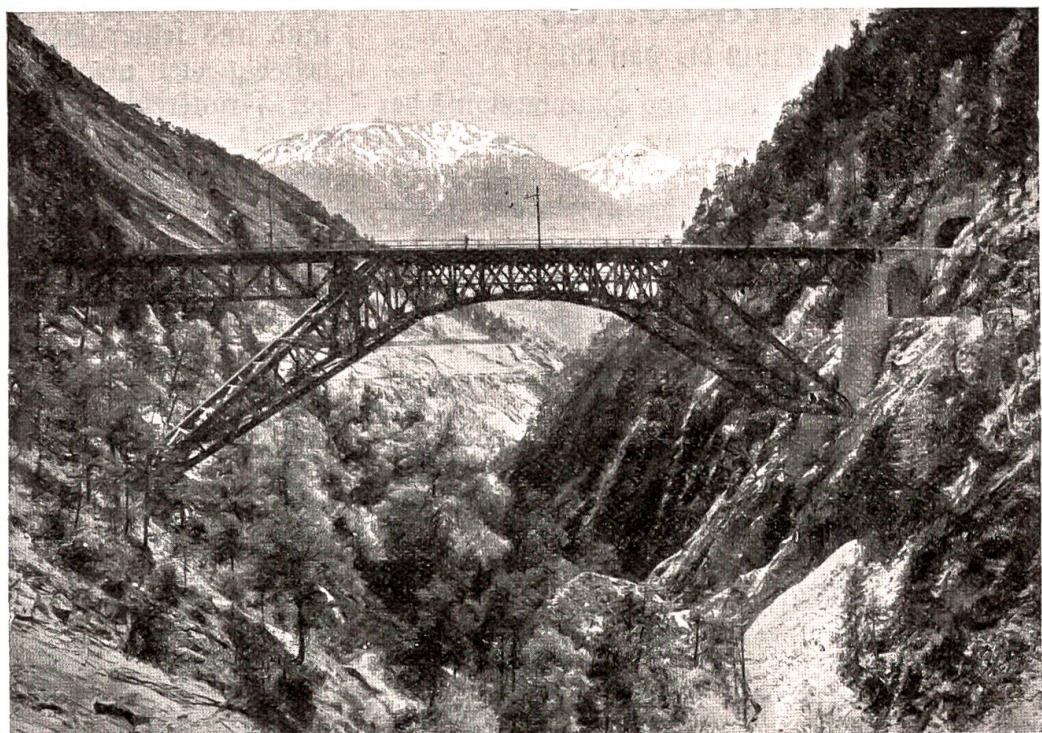
Den Kindern war ein Spielzeug unter den Schrank gerollt. Sie holten den Spazierstock des Vaters, um den Gegenstand hervorzuangeln. Doch erwies sich der Stock als viel zu kurz. Ratlos standen sie vor dem Schrank. Da rief die kleine Lotte: „Jetzt holen wir eine Hutmadel von der Mutter.“

Die Jubiläumsgabe.

Ein Bankier begrüßt seinen Buchhalter, der vor 25 Jahren in das Geschäft eingetreten, mit den wärmsten Worten und überreicht ihm ein verschlossenes Kuvert mit der Bemerkung: „Dies zur Erinnerung für Sie an den heutigen Tag.“ Dankend nimmt der Jubilar das Kuvert entgegen, wagt es aber nicht zu öffnen. Erst auf freundliches Zureden des Gebers öffnet er es, und was kommt zum Vorschein? Eine Photographie seines Prinzipals. Der also Beschenkte ist stumm. „Nun!“ sagt der Bankier, „was sagen Sie dazu?“ „Sieht Ihnen sehr ähnlich“, antwortet der Buchhalter.

Liebe unter Geschwistern.

Im März 1838 ward zu Paris ein junges Mädchen vor Gericht gestellt, das erst vor einem halben Jahre vom Lande herein in einen Dienst gekommen war. Sie hatte einmal einige kleine Geldstücke entwendet, es war nicht bemerkt worden;



Die Bietschatalbrücke im Wallis.

Phot. A. Krenn, Zürich.

sie wiederholte den Versuch, und erst als sie sieben oder acht französische Franken zusammengebracht, aber die Fünffrankentaler in der nämlichen Schublade nie angerührt hatte, ward sie verraten. Sie antwortete vor dem Gerichte ganz offen. Der Advokat, der sie verteidigen mußte, sagte, daß ihr Vater, dem er geschrieben, frank liege und nicht herkommen könne. Aber da seien zwei Geschwister der Beklagten, ein Mädchen von neun Jahren und ein Knabe von sieben Jahren. Die guten Kinder waren die ganze Nacht gelaufen, hatten bei sehr schlechtem Wetter und Weg vierzehn Stunden zurückgelegt und alles nicht geachtet, um die Schwester zu retten. Die guten Kinder erstaunten zwar vor den Richtern und den vielen Leuten. Als sie aber die Angeklagte sahen, reckten sie ihre Hände nach ihr aus und riefen: „Komm, liebe Schwester. Komm mit uns, wir wollen geschwind heim zum Vater.“ Alle Anwesenden waren innig gerührt. Es fand sich zum Glück, daß die Angeklagte das 16. Altersjahr noch nicht zurückgelegt hatte, als sie den Diebstahl beging. Sie ward freigesprochen. Man veranstaltete sogleich eine Steueraufsammlung, und mit Fr. 120 kehrten die guten Kinder zu ihrem Vater zurück.