

Zeitschrift: Clubnachrichten / Schweizer Alpen-Club Sektion Bern
Herausgeber: Schweizer Alpen-Club Sektion Bern
Band: 74 (1996)
Heft: 3

Rubrik: Aus der Bibliothek

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: 15.03.2026

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

Hüttensingen

Juni

17. Mo 20.00 Uhr im Clublokal

Liebe Sängerfreunde, kommt einfach und singt mit!

Aus der Bibliothek

Bahnverbindung Berner Oberland–Wallis

Schon vor 100 Jahren stand die Eisenbahnverbindung Bern–Wallis in der Gegend des Lötschbergs zur Diskussion. Das Problem des Lötschbergastes der NEAT ist also nicht erst heute aktuell. Hier sei nur ein Projekt aus der Zeit um 1895 kurz vorgestellt.

Am 17. Dezember 1895 stellte Dr. F. Michel, Fürsprecher in Interlaken, das Gesuch um Konzessionierung einer schmalspurigen Eisenbahn von Lauterbrunnen durch das Breithorn nach Gampel. Am 20. Januar 1896 wurde das Gesuch auf die Strecke Gampel–Visp ausgedehnt. Damit würde eine durchgehende Schmalspurbahn von Interlaken bis Zermatt geschaffen, wovon die Strecken Interlaken–Lauterbrunnen und Visp–Zermatt schon bestünden. Das Trasse der neuen Bahn sollte über Trümmelbach, Stechelberg zum Untern Steinberg führen. Hier war auf etwa 1590 m Höhe die Einfahrt in einen 10 km langen Tunnel durch das Breithorn mit Austritt unterhalb Fafleralp bei Kühmad (1655 m) geplant und dann weiter auf der rechten Seite des Lötschentals bis Goppenstein, wo die Lonza überquert und die Spur linksseitig bis Gampel und von dort neben der bestehenden Normalspur der Simplonlinie bis Visp geführt werden sollte. Gesamtlänge von Lauterbrunnen bis Visp: 52,5 km, wovon 17,5 km auf Berner Gebiet. Spurweite 1 m, Maximalsteigung 20 % für Adhäsionsstrecken, 100 % für Zahnradstrecken (24,7 km). Es werden nur kleinere Lokomotiven vorgesehen, damit man bei Brücken und Oberbau sparen könne (Lokomotivgewicht!). Es ist Adhäsions- und Zahnstangenbetrieb mittels Dampflokomotiven vor-

gesehen. Der Kostenvoranschlag rechnet mit Total-Investitionen von Fr. 18 000 000.–. Eine Rentabilitätsberechnung lag dem Gesuch nicht bei.

Das Konzessionsgesuch wurde bekämpft durch die bernische Bodenkreditanstalt in Liquidation. Diese besass eine Konzession für eine Bahn auf der gleichen Strecke. Doch führte bei ihrem Projekt die Linie auf der Nordseite offen bis auf 2213 m (Oberhorn), dann durch einen 5 km langen Tunnel bis wenig unterhalb Glaserbalm (ca. 2240 m) im Inneren Faflertal und weiter, wieder offen, dem Tal entlang bis auf etwa 1200 m Höhe, von hier nach Osten schräg der Berglehne nach immer sinkend bis Baltschieder und Visp.

Der Einspruch wurde abgelehnt mit der Begründung, die Konzession sei bald abgelaufen und die Konzessionsinhaberin sei ja in Liquidation und deshalb nicht imstande, innerhalb der noch offenen Frist die notwendigen technischen und finanziellen Unterlagen zu beschaffen. Zudem könnte bei der Höhe der offenen Strecken wegen klimatischer Bedingungen nur etwa mit 3 Monaten Betrieb im Jahr gerechnet werden. Für eine reine Touristenbahn sei das aber eine viel zu kurze Betriebszeit.

Michel erwähnt übrigens in seinem Konzessionsgesuch auch die Projekte von 1889 für eine Vollbahn von Thun über Wimmis und Kandersteg durch den Lötschberg ins Lonzatal und nach Visp. Diese Bahn komme aber viel zu teuer, als dass sie je realisiert werden könnte! Die Bibliothek besitzt ungefähr 20 Projekte für Bergbahnen aus dem Ende des 19. Jahrhunderts. Sie zeigen, wie beispielsweise 1890 die Matterhornbahn, 1886 die Rhone-Bahn Brig–Airolo, 1896 Samaden–Maloja–Casta-segna, dass trotz gleichzeitigen Eisenbahnaktienpleiten, politischen Unruhen im Tessin (September 1890), misslungenen Versuchen zum Aufkauf von privaten Eisenbahngesellschaften durch den Bund (1888 Nordostbahn, 1891 Zentralbahn) die unternehmerische Begeisterung für Bahnen weiterhin bestand: 1898 Baubeginn am Simplontunnel, Ausbau der Rhätischen Bahnen, Jungfraubahn (1896–1912), Wengernalpbahn (1893). Das Automobil steckte eben noch in den Anfängen und bildete keine Konkurrenz zur Bahn.

Hans Steiger