

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1935)

Heft: 7

Artikel: Bergbanen

Autor: Rombach, F.K.A.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-778910>

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

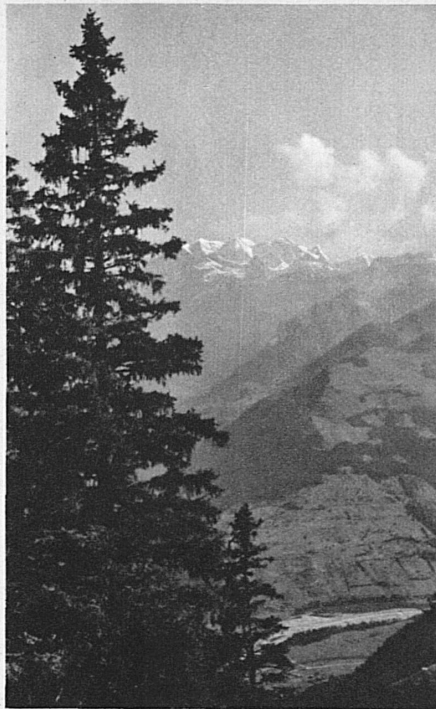
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 08.05.2026

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



Blümlisalp gezien van den Niesen. Bij helder weer blikt men hier van Säntis tot Mont-Blanc



Een der bergsporen, die iedereen kent : Davos-Parsenn !

Bergbanen

Het is zulk een eenvoudig, ongecompliceerd woord, dat boven deze bijdrage is afgedrukt: **bergbanen**. Maar er bestaan weinig woorden, die zulk een wereld van mogelijkheden en verrassingen, van vreugden en onvergetelijke belevissen in zich besloten houden!

Wanneer wij ons even realiseeren, hoe het vroeger was, toen men de trotsche Alpenwereld eerst na zware, afmattende bestijgingen kon «overmeesteren», dan past allereerst een woord van hulde aan de pioniers, aan hen, die het initiatief namen om de Zwitsersche bergen te ontsluiten voor een groot publiek. — O, ik weet wel, dat er velen zijn, die niets van bergbanen weten willen, omdat zij zich door eigen kracht omhoog willen strijden, omdat zij de belooning eerst na volbrachten arbeid wenschen. Doch men vergeet niet **dit** groote voordeel van de bergspoorwegen: dat niet alleen de jeugdige, sportieve toeristen van de onvergelykelijke panorama's kunnen genieten, maar dat ook zij, die ouder zijn, of in het bezit van een minder sterke constitutie en die zich vroeger tevreden moesten stellen met «van-hooren-zeggen» zich tegenwoordig in den meest letterlijken zin des

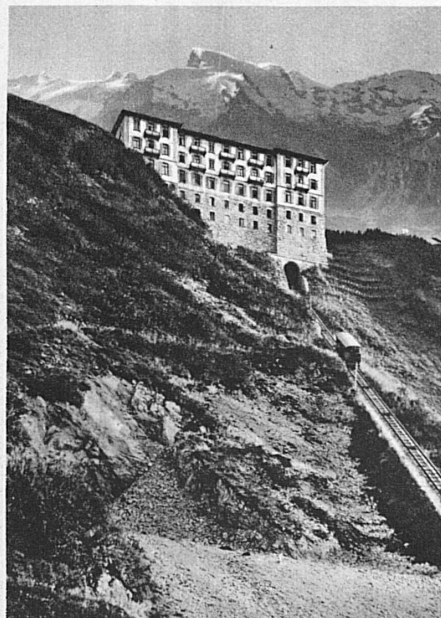
woords «boven alles en iedereen verheven» kunnen voelen, hetgeen in dit geval heelemaal geen ongunstige beteekenis heeft . . .

* * *

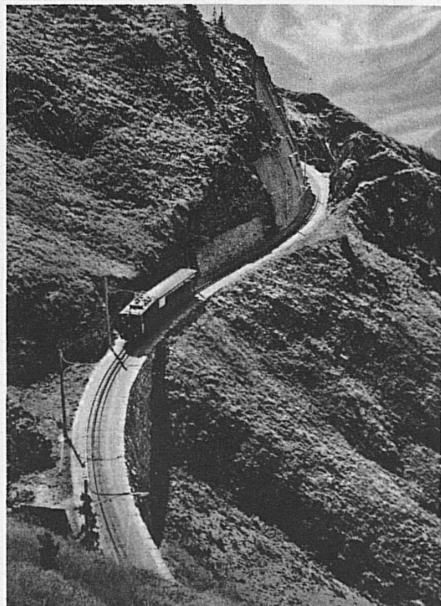
«Ik wil iedereen op de bergen brengen»
(Riggenbach, pionier der eerste Zwitsersche bergbaan).

In 1871 werd de eerste bergbaan, die van Vitznau aan het Vierwoudstedenmeer naar den top van den Rigi voerde, geopend. Heden ten dage kan men den Rigi, zonder tegenspraak te duchten, Zwitserland's meest bezochten berg noemen. Doch reeds in het begin van de 17e eeuw, toen het «Klösterli» gebouwd was, werd de Rigi het bedevaartoord van velen, en lang voordat Schiller het Vierwoudstedenmeer beroemder dan eenig ander Meer ter wereld maakte, besteede Goethe reeds den Rigi-Kulm om van het Alpen-panorama te genieten.

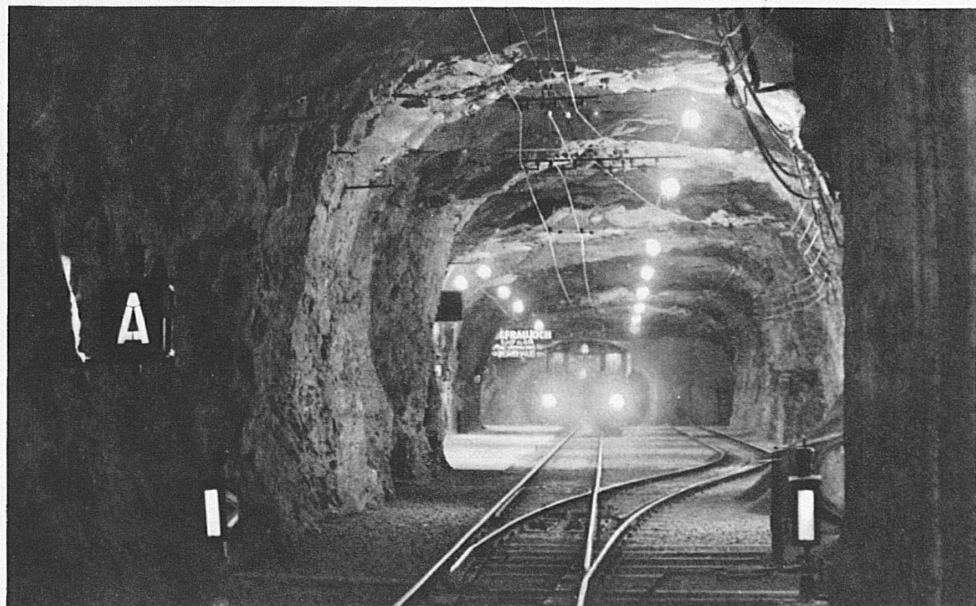
In 1897 werd een aanvang gemaakt met den bouw van één der meest grootsche bergbaan-projecten, die ooit zijn uitgevoerd: de lijn van Wengernalp naar het Jungfrauoch. Na 15 jaren arbeid, dus in 1912, was de baan voltooid. Zij stijgt tot 3457 m en bezit daardoor het



De Stanserhorn-baan, een der talrijke bergbanen rondom het Vierwoudstedenmeer



De baan naar de Schynige Platte, waar een reservaat van alpenbloemen is



Het hoogste spoorwegstation in Europa : Jungfrauoch op een hoogte van 3457 m

hoogste spoorwegstation in Europa. Een lengte van niet minder dan 7 km moest worden uitgeboord in de wanden van Eiger en Mönch. — In het station «Eismeer» heeft de reiziger reeds een grandiozen rondblik over de gletschers van Fiesch en Grindelwald. Op het Jungfrauoch ziet men op den machtigen Aletschgletscher. En wie de moeite neemt, den top van de Jungfrau te beklimmen, vindt die ruimschoots beloond: hij kan den blik over geheel Zwitserland laten weiden...

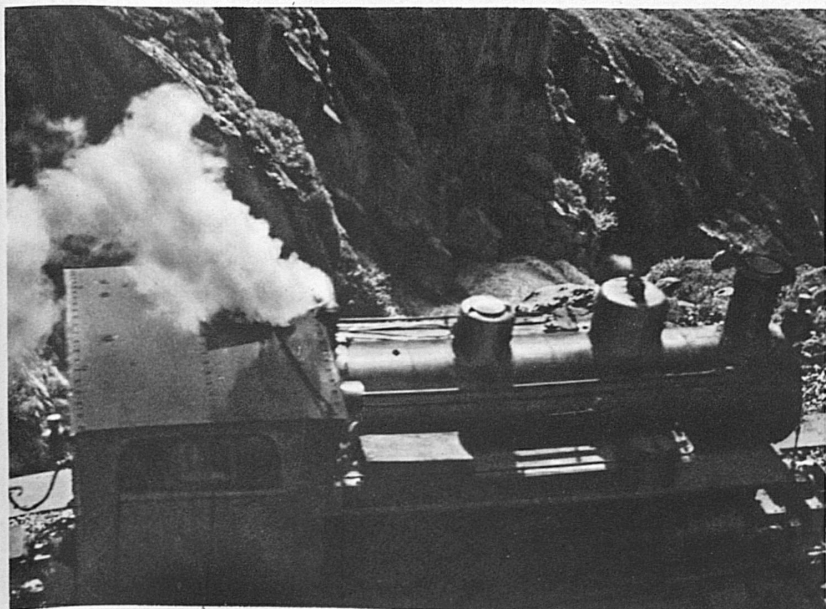
Wannéer wij een bergtop bereiken, doet er weinig toe. Want **altijd** is de natuur hier boven van een overweldigende schoonheid. — Persoonlijk heb ik een zwak voor de late namiddag- en avonduren, wanneer men «de natuur op heeterdaad betrapt», als men kan gadeslaan, hoe de sluiers van den nacht langzaam de bergen toedekken. En dan moet ik steeds weer terugdenken aan een avond op den Uetliberg bij Zürich. Het is maar een «bergje» van nog geen 900 m, dat men met een eenvoudig treintje bestijgt. Doch het panorama, dat wij hier aanschouwden, zal mij nog vele jaren onvergetelijk blijven: Toen wij de belvédère betraden, zond de neigende zon haar purperen en gulden stralen nog over het verre sneeuwlandschap der hoog-Alpen. Duidelijk zijn zij te herkennen: de Pilatus, veel verder de Finsteraarhorn in de richting van de groep Jungfrau, Eiger, Mönch.



Van Zermatt uit gaat de Gornergrat-baan. — Langs het Breithorn

Even nog gaat er een gloed over het bergmassief. Maar de zon zinkt verder en een streep zilverblauw uit het Noorden wordt scherp afgegrensd tegen den Pilatus, aan wiens voet wij Luzern weten; naar het Zuiden liggen de sneeuwbergen nog klaar in het avondlicht, blauwgrijs... in de eeuwige stilte. In het Oosten boeien ons Meer en stad, aanvankelijk nog wegduisterend: doch allengs begint in lichtglanzing de omtrek zich scherper af te teekenen en hoe verder de avond valt, hoe krachtiger de guirlandes van lichtlijnen rondom het Meer zichtbaar worden in een stapeling van fonkelende juweelen. 't is alsof er een lichttapijt gespreid is! Heel zacht, gewijd en stemmingsvol komt klokgelui tot ons... Een avond als een lied...

Phot.: Froebel, Fuchs, Gaberell, Gyger, Lottenbach, Meerkämper



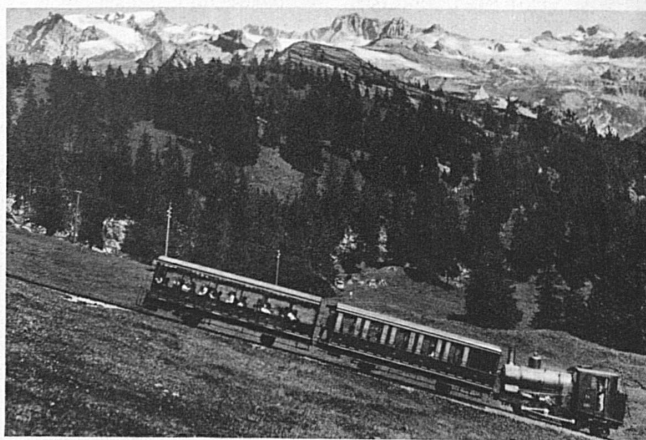
Een locomotief van de Furka-Oberalp-baan, een gedeelte van het traject van den « Glacier-Express » (St. Moritz—Zermatt)



Hotel Klimsenhorn met kapel in het machtige Pilatusmassief

En wanneer ik terugdenk aan die glorieuze uren op den top van den Pilatus!

Lagen — toen wij per boot het Vierwoudstedenmeer bevoeren — de bergen als droomgestalten in wolk'en nevel gehuld, nu wij den top bereikt hebben, zijn wij bóven de wolken gestegen en liggen vóór ons in stralende blauwe klaarte de hoogste Alpentoppen, in onregelmatige ketens geschaard, zilver-blauw-grijs gekleurd, met



De oudste Europeesche bergbaan: Vitznau—Rigi-Kulm. Bij Rigi-Kaltbad met den Glärnisch op den achtergrond

groote vlakken sneeuw bedekt. Een serene wolkenstoet, gegolfd als kabbelend water, vloeit over de verste toppen, een stapeling van wattendons schijnt er boven gevlijd. Onbeweeglijk is de verre atmosfeer...

In de witte verte, in de richting Meiringen en de Lungernsee zien wij de uitgestrekte rein-witte sneeuwvelden en de gletschers van het machtige trio Eiger-Mönch-Jungfrau. Aan de andere zijde in de wazige diepte: Vierwaldstättersee, Luzern, Zugersee en een groote menigte andere, kleinere meren. Als een machtige pyramide troont tegenover ons de Rigi...

Wanneer gij in Zwitserland reist, vergeet dan niet, gebruik te maken van de bergbanen, die u dáár brengen, waar, verre van de alledags-banaliteit van ons leven, de rust en de verheven stilte der onvergankelijke schoonheid zijn, waar gij uw hart verrijken en verinnigen kunt — —.

F. K. A. Rombach.