

Zeitschrift:	Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : officielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]
Herausgeber:	Schweizerische Verkehrszentrale
Band:	- (1938)
Heft:	5
Artikel:	Entstehung und touristische Bedeutung der Lötschbergbahn = Le développement et l'importance du chemin de fer du Lötschberg
Autor:	Volmar
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-778647

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

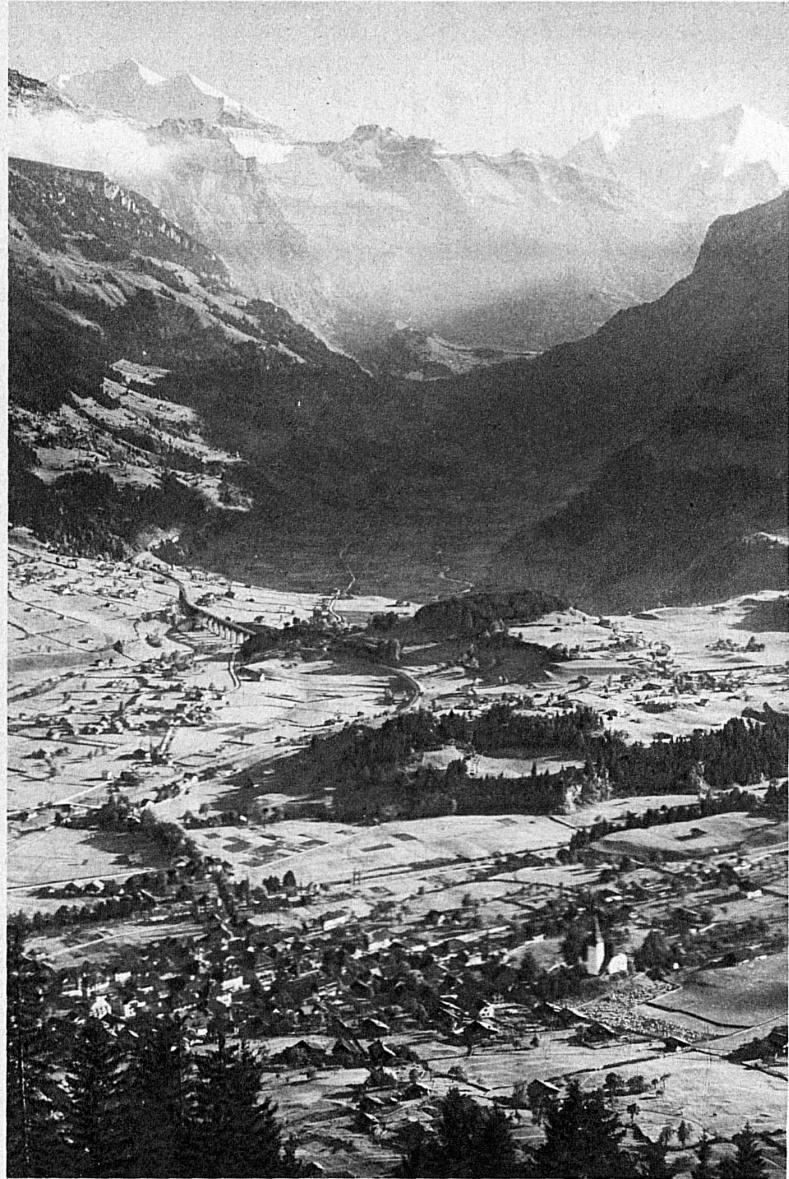
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

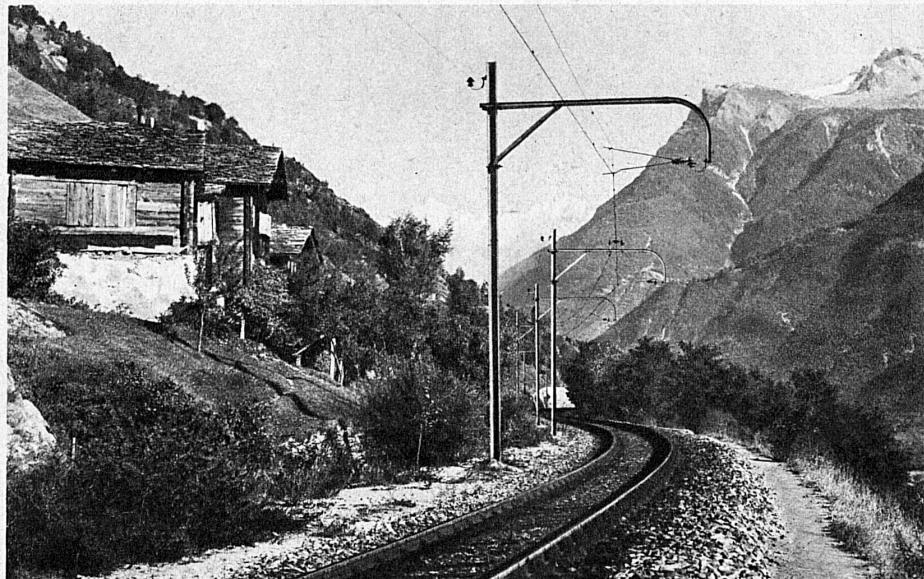
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Entstehung und touristische Bedeutung der Lötschbergbahn

Le développement et l'importance du chemin de fer du Lötschberg



Frutigen, Doldenhörner, Balmhorn, Altels



Bei Ausserberg an der Lötschberglinie — Près d'Ausserberg sur la ligne du Lötschberg

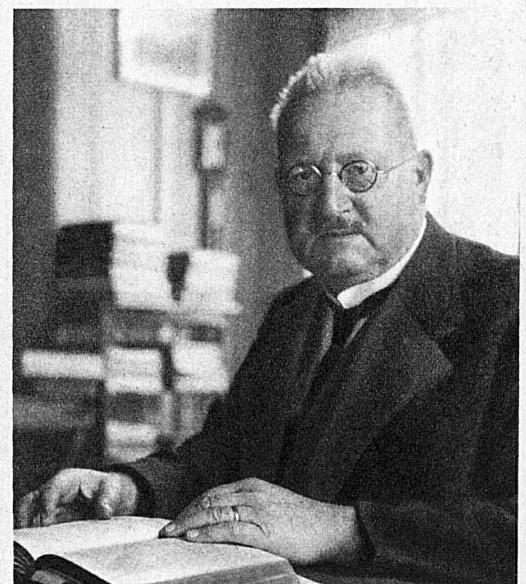
Die in der Unternehmung « Bernische Alpenbahn-Gesellschaft » (Bern—Lötschberg—Simplon) vereinigten Verkehrslinien zu Land und zu Wasser waren alle ausschliesslich oder stark touristischen Ursprungen, entstanden aber nur nach und nach und fusionierten schliesslich zur heutigen Unternehmung.

Die älteste dieser Bahnen war die sogenannte « Bödelibahn » (1874), die von Därligen über Interlaken nach Bönigen führte. Sie war die erste Sektion der damals normalspurig projektierten Brünigbahn, die rein touristischen Motiven entsprang. Diese sollte nämlich den sich im Vierwaldstätterseebecken sammelnden Fremdenstrom in das Oberland hinüberleiten. Die Frequenzziffern der Bödelibahn beweisen, dass auch sie in der Tat fast ausschliesslich der Touristik diente.

Als zweites Teilstück dieser normalspurigen Brünigbahn, die übrigens durch das Gürbetal bis Bern führen sollte, wurde die Thunerseebahn von Därligen über Spiez nach Thun gebaut (1893). Auch sie wollte sich in erster Linie der Touristik zur Verfügung stellen, indem sie den Reisenden nun ermöglichte, in direkten Wagen nach dem touristischen Zentralpunkt des Oberlandes, nach Interlaken, zu fahren. Es war ganz natürlich, dass die Thunerseebahn die Bödelibahn ankaufte und sich einverlebte. Sowohl der Thunersee als auch der Brienzersee waren schon in der ersten Hälfte des letzten Jahrhunderts von Dampfschiffen befahren. Die Entstehungsgeschichte dieser Schiffahrtsgesellschaften, die sich im Laufe der Zeit zu einem einheitlichen Unternehmen vereinigten, zeigt uns, dass diese Schiffe nur des Fremdenverkehrs wegen angeschafft wurden. Und auch heute, nachdem das Thunerseeufer beidseitig und das rechte Brienzerseeufer von Eisenbahnen befahren werden, muss die Dampfschiffahrt auf den beiden Seen als reines Touristenverkehrsunternehmen angesprochen werden.

Naturgemäss machten sich die Thunerseebahn und die Dampfschiffahrt auf dem Thunersee gegenseitig heftige Konkurrenz. Diese unangenehme Sachlage wurde durch die Fusion der beiden Unternehmungen beseitigt. Damit befanden sich dann aber die Verkehrsmittel zwischen dem Eingangstor des Oberlandes, Thun, und der Metropole des Oberlandes, Interlaken, in einer Hand.

Der Bau der Thunerseebahn hatte die Ausbreitung des oberländischen Eisenbahnnetzes auch nach andern Richtungen zur



Prof. Dr. Volmar, der Direktor der Lötschbergbahn — M. le prof. Volmar, directeur du chemin de fer du Lötschberg

Folge. Zunächst wurde die Linie in das Simmental erstellt (1897 und 1902), die von der Thunerseebahn und hernach von der Lötschbergbahn betrieben wurden. Sie ist ein Teilstück der berühmten Touristenlinie Montreux—Interlaken—Luzern.

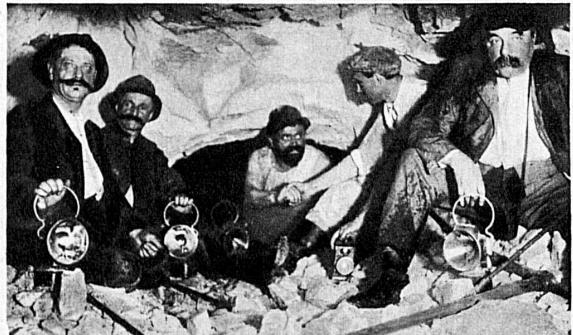
Dann folgte aber auch von Spiez aus der Bau der Spiez—Frutigen-Bahn, als erste Strecke der Lötschbergbahn (1901). Bei deren Gründung wurde stark auf touristische Momente abgestellt, indem hervorgehoben wurde, dass sie die Kurorte Adelboden und Kandersteg zugänglicher mache. Und in der Tat hatte die Spiez—Frutigen-Bahn einen sehr starken touristischen Verkehr zu verzeichnen. Sie wurde im Jahre 1906 durch die Lötschbergbahn angekauft.

Und nun wurde im Jahre 1906 die Lötschbergbahn selbst in Angriff genommen. Bei deren Rentabilitätsberechnungen spielte der Touristenverkehr neben dem Transitverkehr eine grosse Rolle. Und in Wirklichkeit ist die touristische Bedeutung der Lötschbergbahn nicht zu unterschätzen. Sie verbessert die Verbindung nach dem Blausee und nach Kandersteg. Sie dient dem Touristenverkehr nach dem Oberwallis bis nach Siders und Montana hinunter und nach Zermatt und dem Gornergrat. In Verbindung mit der Furkabahn vermittelt sie einen Touristenverkehr nach dem Gotthard und nach Graubünden. Sie dient aber auch dem internationalen Tourismus, indem sie für grosse Gebiete die nächste Verbindung nach Italien und nach der Riviera darstellt. Eine beliebte Rundreise ist z. B. die Fahrt über den Lötschberg durch den Simplon nach Domodossola und mit der Centovallibahn nach Locarno und Lugano und von dort über den Gotthard zurück. Aber auch die Reise über den Lötschberg und das Wallis hinunter und dann dem Neuenburgersee entlang wird oft gemacht. So bietet die Lötschbergbahn die Möglichkeit mannigfacher Ausflüge.

In neuerer Zeit gesellte sich zum Touristenverkehr nun noch der Sportverkehr. Da bietet die Lötschbergbahn alle erdenklichen Möglichkeiten. Sie führt den Sportler dem Jungfraugebiet zu, sie bringt ihn in die Gegend von Zweisimmen, Lenk, Gstaad, sie befördert ihn nach den Gebieten von Adelboden, Kandersteg, ins Lötsental, nach Zermatt usw.



Der Oeschinensee bei Kandersteg und die Blümlisalp — Le lac d'Oeschinen au-dessus de Kandersteg. Vue sur la Blümlisalp



Der Tunneldurchstich im Jahr 1911 — La percée du tunnel en 1911

Die im Juni 1913 eröffnete Lötschbergbahn verdankt die Möglichkeit, den Touristenverkehr sowohl in das engere Oberland als auch in das Kandertal und in das Wallis hinüber bedienen zu können, der im Jahre 1912 erfolgten Fusion mit der Thunerseebahn. Der natürliche Ausgangspunkt der Lötschbergbahn war Scherzigen, wo die SBB beginnen. So war es gegeben, die Thunerseebahn mit der Lötschbergbahn zu einem einheitlichen Unternehmen zu verschmelzen.

Aus dem Gesagten ergibt sich, dass der Lötschbergbahn, einer internationalen Transitlinie ersten Ranges, auch noch eine grosse touristische Bedeutung zukommt.

Prof. Dr. Volmar, Direktor der BLS.



Phot.: Gyger, Jost, Klopfenstein, Wehrli & Vouga, Schneiter

Südrampe der Lötschbergbahn. Blick ins Rhonetal — Sur le versant sud du Lötschberg. Vue sur la vallée du Rhône