

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1943)

Heft: 6

Artikel: Die Lötschbergbahn

Autor: Volmar

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773394>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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

DIE LÖTSCHBERGBAHN

Von Prof. Dr. VOLMAR, Direktor BLS/BN.

Das eigene Netz der Lötschbergbahn umfaßt die Linien :

- a) Scherzligen-Interlaken-Bönigen mit 30,65 km
- b) Spiez-Frutigen-Brig mit 73,94 km
- c) Münster-Lengnau mit 12,98 km
- d) die Schifffahrt auf d. Thuner- u. Brienzsee mit 53,00 km

Sie bedient das linke Thunerseeufer (mit den Schiffen beide Ufer) und führt in das Herz des Berner Oberlandes. Sie verbindet aber auch den Kanton Bern und andere Teile der Schweiz mit dem Kanton Wallis, kürzt den Weg zwischen dem Berner Jura und dem übrigen Kanton Bern ab, und vermittelt besonders gegenwärtig einen großen internationalen Verkehr. Im Personenverkehr ist sie die kürzeste Verbindung zwischen dem Norden einerseits, Nizza und Riviera anderseits, führt aber auch direkte Wagen nach Rom usw. Im Winter dient sie zahllosen Skiläufern zur Erreichung ihres Zieles; im Sommer führt sie ausflugslustige Touristen ins Hochgebirge, das sie auf ihrem Wege in das Wallis durchquert.

Die BLS, als Gebirgsbahn ersten Ranges, ist infolge ihrer zahlreichen Kunst- und Schutzbauten ein technisch sehr bemerkenswertes Bauwerk. Den Technikern müssen auch ihre Lokomotiven interessieren. Denn die BLS besitzt sowohl Erstkonstruktionen starker Gebirgslokomotiven, als auch ganz moderne und außerordentlich leistungsfähige Schnell- und Güterzugslokomotiven. Zwischen Kandersteg und Brig werden Güterzüge von 2000 Tonnen Gewicht und zirka 750 Meter Länge mit einer Lokomotive befördert. Daneben verfügt die BLS aber auch über Leichttriebwagen und Leichttriebzüge neuester Bauart.

Im Jahre 1941 beförderte die BLS 3 850 845 Personen und 4 288 717 Gütertonnen, davon rund 3 000 000 Tonnen im Transit Thun—Brig und umgekehrt. Die Betriebseinnahmen beliefen sich auf Fr. 21 263 218.— und der Betriebsüberschuß auf Fr. 10 559 669.—. Der Betriebskoeffizient war 49,66, also bemerkenswert niedrig, was auf einen billigen Betrieb hinweist.

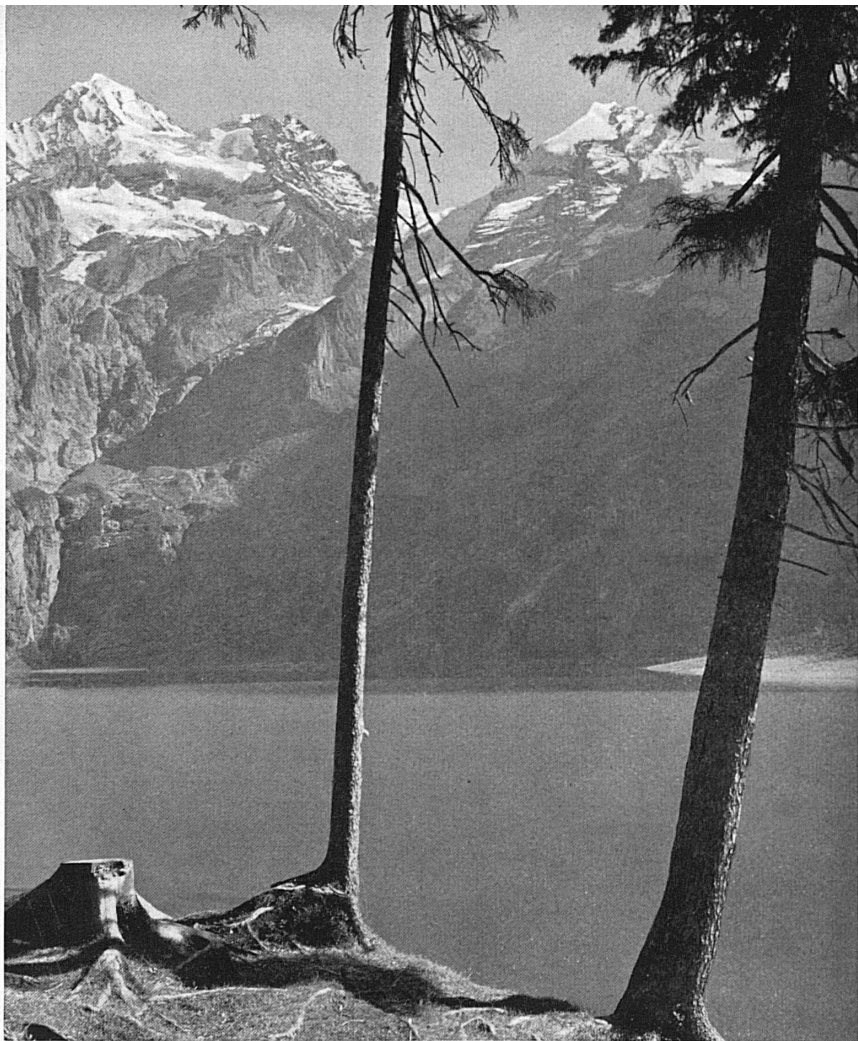
Im Betriebe der BLS stehen noch die Linien :

- a) Bern—Neuenburg mit 42,89 km
- b) Bern—Belp—Thun mit 34,47 km
- c) Spiez—Erlenbach—Zweisimmen mit 44,90 km
- d) Bern—Schwarzenburg mit 20,86 km

All diese Linien dienen ebenfalls einem großen Touristen- oder Ski- oder Badeverkehr.

Rechts: Oeschinensee bei Kandersteg an der Lötschbergbahn. Die Blümlisalp.* Segensonnstagsprozession in Kippel im Lötschental. Unten: Felsenburg im Kandertal. Im Hintergrund Altels und Rinderhorn.*

A droite: Le lac d'Oeschinen près de Kandersteg, sur la ligne du B. L. S. La Blümlisalp. — Procession du Dimanche de la Bénédiction à Kippel, dans la vallée de Lötschen. En bas: La vieille tour de la Felsenburg qui domine la vallée de la Kander. Au fond l'Altels et le Rinderhorn.



Phot.: Gyger, Kettel, Klopfenstein