

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1949)

Heft: 12

Artikel: Die Mürrenbahn - modern!

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-777821>

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: 13.03.2025

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



Links: Von Lauterbrunnen im Talgrund führt die Drahtseilbahn (gerader Strich) zur Grütschalp und von dort die elektrische Adhäsionsbahn nach links gegen Mürren. — A gauche: De Lauterbrunnen au fond de la vallée, le junculaire (tracé droit) mène à Grütschalp et, de là, le chemin de fer électrique conduit à Mürren, vers la gauche.

Photo: Beringer.

Rechts: Blick von dem nach dem Schiltgrat führenden Skilift nach Mürren; im Hintergrund Eiger und Wetterhorn. — A droite: Vue du skilift de Schiltgrat en direction de Mürren; à l'arrière-plan, l'Eiger et le Wetterhorn.

Photo: Gyger.

Rechts: Das Maultier sucht im Nebel seinen Weg! Während 6 Wochen, das heißt während des Bahmbaus, war Mürren auf die Maultierpost angewiesen, die auch den gesamten Verkehr der bekannten Skischuh-Fabrikation des Bergdorfes besorgte. — A droite: Pendant les 6 semaines que dura la transformation du junculaire, Mürren a été desservi par la poste à mulets.

Photo: ATP.



DIE MÜRRENBahn - MODERN!

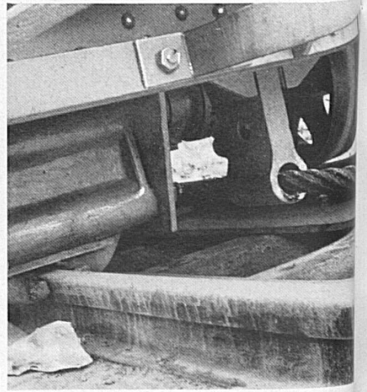
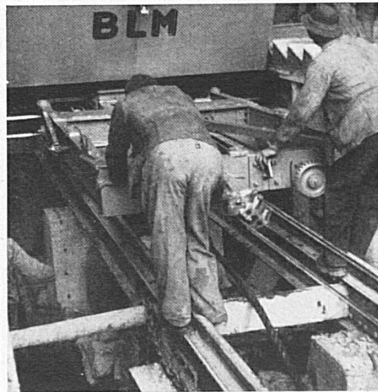
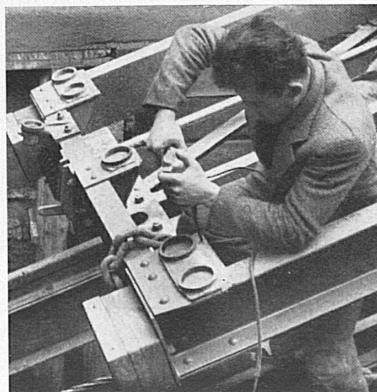
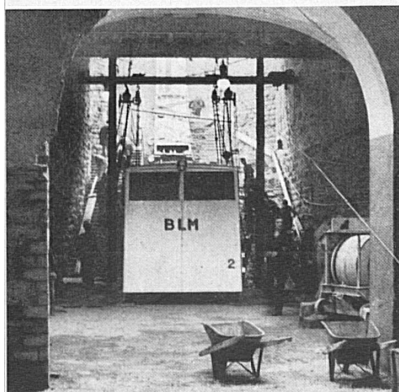
Unten: Transport des neuen Wagenkastens in Lauterbrunnen zum Bahnstell, auf das der Wagenkasten zu Bahntrasse. — Ci-dessous: La carrosserie de la nouvelle voiture a dû passer le bâtiment de la gare.

Unten: Letzte Arbeiten am neuen Fahrgestell, auf das der Wagenkasten zu sitzen kommt. — Ci-dessous: Derniers travaux sur le châssis, sur lequel viendra s'adapter la carrosserie.

Unten: Der Kasten des einen der beiden Wagen wird auf das Fahrgestell geschoben. — Ci-dessous: On pousse lentement sur le châssis la carrosserie d'une des deux voitures.

Unten: Das Drahtseil ist am Unterstell befestigt; links die Zangenbremse. — Ci-dessous: Le câble fixé au châssis. A gauche, le frein spécial.

Photos: Würsten.





Links: Die schmalspurige Adhäsionsbahn, welche Grütschalp mit Mürren verbindet. Blick auf den Mönch. — A gauche: Le chemin de fer à adhérence à voie étroite qui relie Grütschalp à Mürren. Vue sur le Mönch. Photo: Gyger.

als der Umstand, daß die Züge der zweiten Sektion vermittelt der geheimnisumwitterten elektrischen Kraftfortbewegt werden sollten. Das Experiment gelang; ja das eigene Kraftwerk am Staubbach lieferte sogar genügend Energie, um ab 1902 auch die Standseilbahn mit elektrischem Strom versorgen zu können. Bahn und Kurort erfreuten sich eines sehr guten Zuspruchs und erhielten einen fast ständig steigenden Verkehr. So wurden denn auf der Adhäsionsbahn im Jahre 1913 zwei neue elektrische Motorwagen in Dienst gestellt, zu denen sich 1925 ein dritter, ebenfalls vierachsiger Triebwagen gesellte. Die BLM beförderte pro Jahr durchschnittlich 68 000 Personen, im Rekordjahr 1937 sogar 143 059 Reisende.

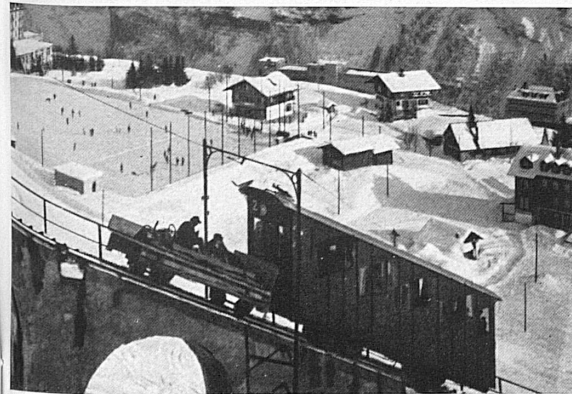
Kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges befaßte man sich mit weitgehenden Erneuerungsprojekten, die hauptsächlich die Seilbahnstrecke in ihrer Leistungsfähigkeit wesentlich verbessern sollten. Die mißlichen Zeitumstände ließen aber eine Durchführung der geplanten Arbeiten nicht mehr zu; erst nach fast zehn Jahren sollte der Umbau an die Hand genommen und im Herbst 1948 mit der ersten Etappe begonnen werden.

Bedeutende Änderungen traten auf der Kopfstation Grütschalp ein. Zur Aufnahme des neuen Triebwerkes der Bahn mußten das Maschinenhaus, die Fundamente und Seilkanäle abgetragen und den veränderten Anforderungen entsprechend neu aufgebaut werden. Der Transport von Maschinenteilen bis zu 4,5 Tonnen Gewicht über eine Steigung von 611 Promille und eine Bahnlänge

von 1420 Metern war kein leichtes Stück Arbeit. Den Abschluß dieser Bauetappe bildeten der Einzug eines neuen Drahtseiles und die Prüfung der Anlage durch die Aufsichtsbehörde.

Die zweite Bauetappe im Spätherbst 1949 begann mit dem Abbruch der alten, dreischienigen Geleiseanlage mitsamt der darin eingebauten Riggenbachschen Brems-Zahnstange. Der ganze Oberbau wurde neu gelegt und so gestaltet, daß er der heutigen Normalbauart von Standseilbahnen entspricht. An die Stelle der bisherigen Vignolschienen traten solche mit Keilkopfprofil; sie gestatten die Anwendung der raschwirkenden Zangenbremse, mit welcher sich ein Wagen im Falle der Gefahr unverrückbar an die Schienen festklammern kann. Die den Fahrgast aber am meisten interessierende Neuerung besteht wohl im Ersatz der alten Seilbahnwagen durch neue und moderne Fahrzeuge in Leichtmetallkonstruktion. Diese 10,5 m langen, silberglänzenden Wagen fassen 62 Personen und wiegen leer 9,3 Tonnen. Ihre Breite beträgt, über alles gemessen, 2,6 m, ihre Kastenhöhe, winkelrecht zur Schiene, 3,3 m; die Neigung des Kastens beträgt 52%. Elektrisch verschweißte Leichtstahlprofile bilden das Kastengerippe, das mit der bewährten Alumanverkleidung eingeschalt ist. Die mit weiten Fenstern versehenen Wagen werden sich, nicht zuletzt auch des viel ruhigeren Laufes wegen, sofort die Gunst des Publikums erwerben. So könnte man — vom Standpunkt des reinen Fahrgenusses aus betrachtet — die Tatsache beinahe bereuen, daß das neue Triebwerk die Fahrzeit gleich um die Hälfte (11 statt früher 20 Minuten) reduziert. Wie neugebaut steht heute die Mürrenbahn da — bereit, den zahlreichen Fahrgästen rasch und mit größter Sicherheit zu dienen!

h. u. w.



Unten: Das Fahrgestell des einen der beiden neuen Wagen der Drahtseilbahn ist bereit, den Kasten mit den Personenabteilen aufzunehmen. — Ci-dessous: Le châssis d'une des deux voitures neuves du funiculaire est prêt à recevoir la carrosserie et les compartiments. Photo: Würsten.

Oben: Von Mürren führt eine weitere Drahtseilbahn in die Höhe: auf den Allmendhubel. — Ci-dessus: De Mürren, un funiculaire conduit sur les hauteurs de l'Allmendhubel. Photo: Gyger.

Nach einer Betriebseinstellung von sechs Wochen hat die Bergbahn Lauterbrunnen - Mürren (BLM) zu Beginn dieses Monats ihren regelmäßigen Dienst wieder aufgenommen. Für volle sechs Wochen war der höchstgelegene Kurort des Berner Oberlandes in seine ursprüngliche, jedoch seit Jahrzehnten kaum mehr gekannte Abgeschlossenheit zurückversetzt worden! Mürren besitzt bekanntlich als einzige Zufahrtsmöglichkeit die Bahn; ihr verdankt es zum guten Teil seine Entwicklung zu einem Kur- und Sportzentrum von Weltruf.

Schon zur Zeit ihrer Betriebseröffnung, im Jahre 1891 machte die BLM von sich reden. Ihre Anlage galt als kühn und originell zugleich: zur Überwindung der gesamten Höhendifferenz von 842 m hatte man sie in zwei Sektionen aufgeteilt, in eine Standseilbahn Lauterbrunnen - Grütschalp und eine Adhäsions-Schmalspurbahn Grütschalp - Mürren. Die Tatsache, daß die Seilbahn mit Wasserübergewicht betrieben wurde, erregte damals weit weniger Aufsehen

