

20 Jahre Lötschbergbahn 700 Jahre Lötschental

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **7 (1933)**

Heft 7

PDF erstellt am: **22.07.2024**

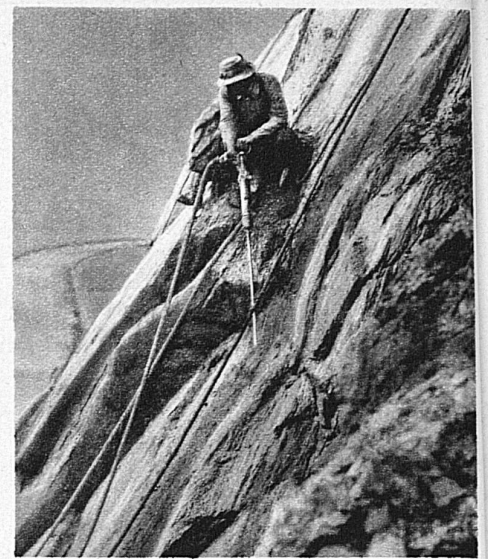
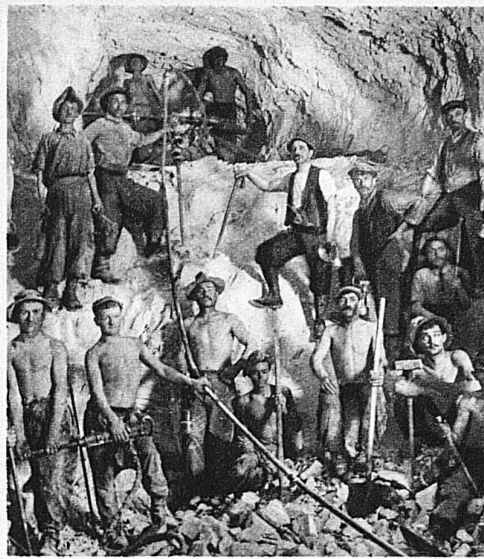
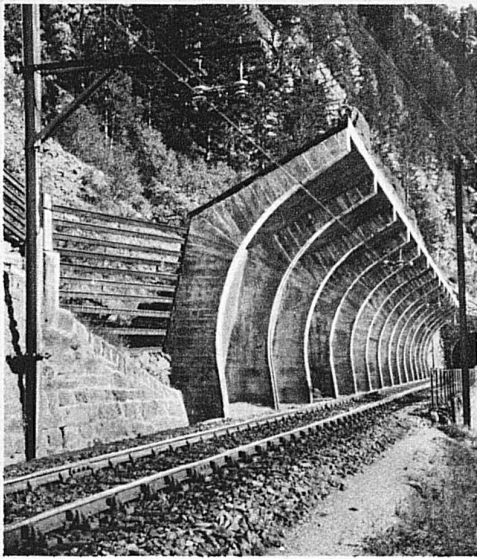
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-780836>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Der Bau der Lötschbergbahn war ein gigantischer Kampf mit dem Berg, ihre Anlage und Sicherung eine Glanzleistung der technischen Künste

Vor zwanzig Jahren, am 15. Juli 1913, erfolgte nach der offiziellen Eröffnungsfeier vom 27./28. Juni die Betriebsaufnahme der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon.

Nach 4 $\frac{1}{2}$ jähriger Arbeit war der Lötschbergertunnel in der Morgenfrühe des 31. März 1911 durchschlagen, und im April 1912 war er, mit 14,605 m der drittlängste und der zweithöchstgelegene Tunnel Europas, fertiggestellt worden. In ihm erreicht die Bahn mit 1243 m ihren Kulminationspunkt.

durch z. T. noch in den letzten Jahren erstellte ausgedehnte Lawinenverbauungen geschah. Gegen Wildwasserverheerungen richtet sich auch die unlängst beendete Kanderkorrektion.

Erinnern wir uns auch, dass die Lötschbergbahn die erste internationale elektrische Linie war und als solche durch kostspielige Erfahrungen wertvolle Vorarbeiten für die Elektrifikation der Bundesbahnen geleistet hat. Ihre vier 4500 PS-

20 Jahre Lötschbergbahn 700 Jahre Lötschental

Aber mit der Durchtunnelung allein hatte man den Weg nach dem Süden noch nicht erkämpft und gesichert, die Bahn musste in der Folge, namentlich auf der Südrampe, gegen Wildwasser, Erdbeben, Lawinen, Steinschlag und Felsstürze gesichert werden, was durch fünf grosse Schutzgalerien, durch 3-4 m hohe Schutzwände aus Schienen und Schwellen, durch Schutzmauersysteme und auf der Alp Faldum oberhalb Goppenstein sowie auch am Bunderbach (Nordseite)

Lokomotiven für Schnellzüge und Güterzüge waren bis vor kurzem die stärksten elektrischen Lokomotiven der Welt.

Das nordwesteuropäische Streckennetz war nun an den Simplon angeschlossen, von London oder Paris, von Brüssel oder Amsterdam, von Hamburg oder Berlin konnte man fortan z.T. auf direktestem, z. T. auf neuem Weg an den Lago Maggiore nach Turin, Nizza, Mailand, Genua, Venedig, Florenz, Rom gelangen.

Das Bernerland hatte Anschluss gefunden an den sonnigen

Hübsche Walliserin von der Südrampe

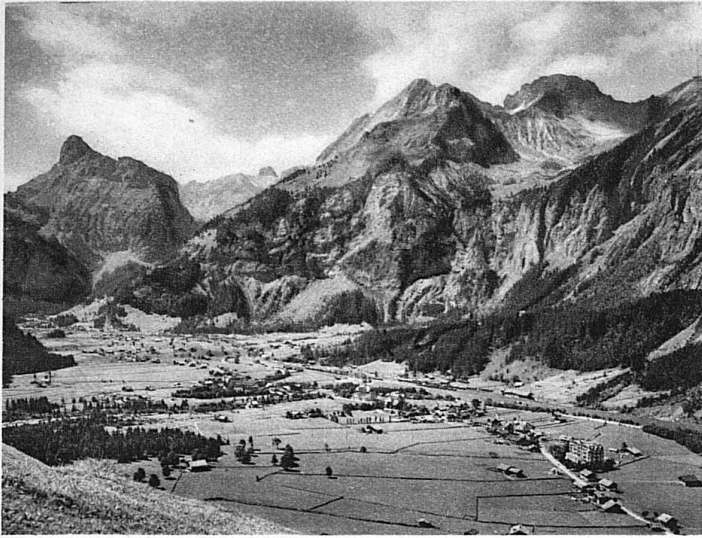


Lötschentaler Herrgottsgrenadier



Trachtenmaid vom Kandertal





Kandersteg gegen die Gemmi

Süden. Zwei sonst getrennte Welten waren einander erschlossen; zwei verschiedenartige jahrhundertlang halb fremd nebeneinanderlebende Nachbarkantone waren durch den Schienenstrang zu einer verkehrspolitischen Einheit zusammengeschweisst. Und mit dem Kanton Bern erfuhren auch die Kantone Solothurn, Basel, Neuenburg und Freiburg eine Annäherung an das Wallis, das nun mit der Bundeshauptstadt und mit dem Waffenplatz Thun verbunden war. Von Interlaken, vom Thunersee und seinen Gestaden erreicht der Tourist nun in eindrucksvoller halbtägiger Fahrt das Zermattental – Frühstück in Spiez, Mittagessen auf dem Gornergrat!

Seit 1923 sind Lötschberg-Simplon und Gotthard durch die Centovallibahn zu einer grossartigen Rundreisestrecke verbunden, und seit 1926 hat das Berner Oberland durch die Furka-Oberalp-Bahn nun auch eine direkte Verbindung mit dem Bündnerland gefunden.

Gleichzeitig mit der Lötschbergbahn feiert auch ihr schönstes Kleinod, das Lötschenthal, historische Erinnerungen: die vor 700 Jahren, Anno 1233 erfolgte Gründung der Pfarrei Lötschen. Talprior Siegen hat für diesen Anlass ein prächtiges Festspiel verfasst, das die Lötschentaler in der reichen Eigenart ihres Volkslebens zeigt und jedem Freund der Volkskunde unvergessliche Eindrücke hinterlässt. Die nächsten Auführungen des Festspiels finden statt am 23. und 30. Juli, am 6. und 13. August, jeweils um 13¹/₂ Uhr, und am 1. August um 20¹/₂ Uhr.

Das Festspielhaus in Kippel



De retour chez soi . . .

Après une longue randonnée, lorsqu'on est las et poussiéreux – qu'il est donc bienfaisant de pouvoir se plonger dans un bain! Tournez le robinet de l'appareil, et l'eau chaude commencera aussitôt à couler. Aucune mise en train, pas d'allumage compliqué! En quelques minutes, votre bain sera prêt à vous recevoir. Les nerfs s'apaisent, les muscles se détendent, la fatigue est oubliée . . . Toujours prêt à fonctionner, le **chauffe-bain à gaz** est indispensable à votre confort.

