

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

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** - (1949)

**Heft:** 6

**Artikel:** À propos du Faulhorn

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-777731>

### **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**

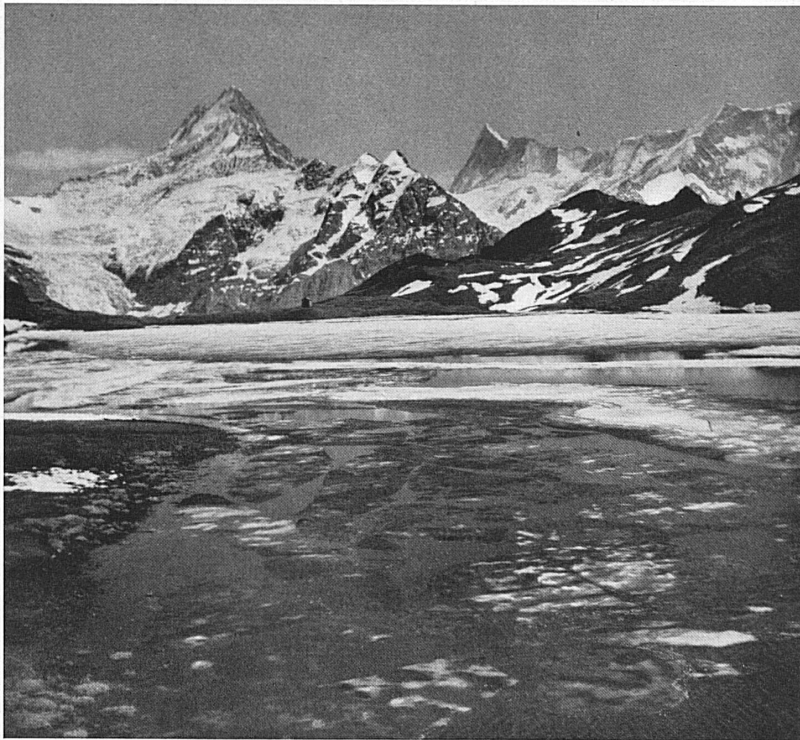
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 29.01.2025

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

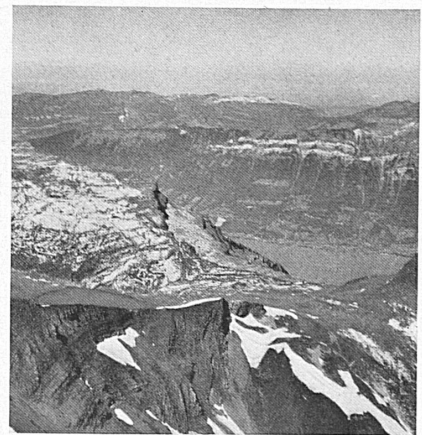
A propos du  
**FAULHORN**

*En bas: Le petit lac de Bachalp et la magnifique vue sur le Schreckhorn (à gauche) et le Finsteraarhorn (à droite). — Unten: Der Bachalpsee mit dem unvergleichlichen Blick auf das Schreckhorn (links) und das Finsteraarhorn (rechts) liegt am Wege zum Faulhorn. Photo: Lüthy.*



*En haut: Une ascension du Faulhorn au bon vieux temps. — Oben: Faulhorn-Besteigung zur Zeit unserer Großeltern.*

Cette montagne, qui se dresse au cœur de l'Oberland bernois et dont le sommet offre un panorama incomparable sur le Schreckhorn, le Finsteraarhorn et notamment sur le massif de la Jungfrau, est un des buts d'ascensions qui furent les premiers en vogue lors des débuts du tourisme en Suisse. Au XIX<sup>e</sup> siècle, alors que le public cultivé, épris de romantisme et stimulé par les descriptions enthousiastes d'écrivains célèbres, rêvait de plus en plus de vallées encore vierges, de cascades écumantes, d'imposants sommets, d'idylliques alpages, l'ascension du Faulhorn figurait obligatoirement au programme d'un voyage dans l'Oberland bernois, tout comme la traversée du lac de Thoune, la visite des chutes du Staubbach, de la Wengernalp, le passage à Brienz, à Meiringen, à la cascade de



*Au nord, la vue s'étend sur les lacs de Brienz et de Thoun et jusque bien loin dans le Plateau; à l'est, au-delà du Brünig, on aperçoit le lac des Quatre-Cantons. — Nach Norden dringt der Blick hinunter zum Briener- und Thunersee und weit ins Mittelland hinaus; nach Osten schaut man gar über den Brünig bis zum Vierwaldstättersee.*

*A gauche: Le télésiège Grindelwald-First donne un merveilleux coup d'œil sur les glaciers inférieur et supérieur de Grindelwald. Voici la paroi des Fiescherhörner. — Links: Die Sesselbahn Grindelwald-First eröffnet schönste Aspekte auf den unteren und oberen Grindelwaldgletscher. Unser Bild zeigt die Fiescherwand.*



# Der neue Fahrplan der schweizerischen Eisenbahnen

Fahrplanbüro und Zugförderungsdienst der SBB haben bei der Ausarbeitung des neuen Fahrplans, der vom 15. Mai 1949 bis 13. Mai 1950 gültig ist, eine außerordentliche Geschicklichkeit walten lassen. Trotz Mangel an Material und Personal wird diesen Sommer eine Mehrleistung gegen 5% erzielt. Dies kann nur bewerkstelligt werden, indem die vorhandenen Transportmittel noch schärfer erfaßt und ausgenützt werden. Man sieht auf möglichst kurze Zugkompositionen und auf einen rationellen Wagenlauf. Auch die Vermehrung von Pendelzügen — mit dem neuen Zug-Steuerwagen CF4ü 961 können nun Leichtschnellzüge als Pendelkompositionen ausgebildet werden — trägt zur Verdichtung des Fahrplanes bei, indem besonders in Kopfbahnhöfen keine Zeit mehr für Entkuppeln, Umstellen der Lokomotive, Bremsprobe usw. verlorenght. So werden vor allem günstige Städteverbindungen durch Leichtschnellzüge eingeschaltet. Hinzu kommen noch einige internationale Züge, die auch im inner-schweizerischen Verkehr von Nutzen sein können. So weist die Lötschberg-Simplon-Linie außer der Städte-Schnellverbindung Bern—Mailand am frühen Morgen und Mailand—Bern am späten Abend in den Nachmittagsstunden ein neues Zugpaar Basel—Mailand, bzw. Mailand—Paris auf, während der Arlberg-Orient-Expreß, der nun in der Schweiz und in Österreich als Tageszug fährt, eine willkommene Spätverbindung nach Basel schafft, Zürich ab um 23.07, Ankunft in Basel um 0.25.

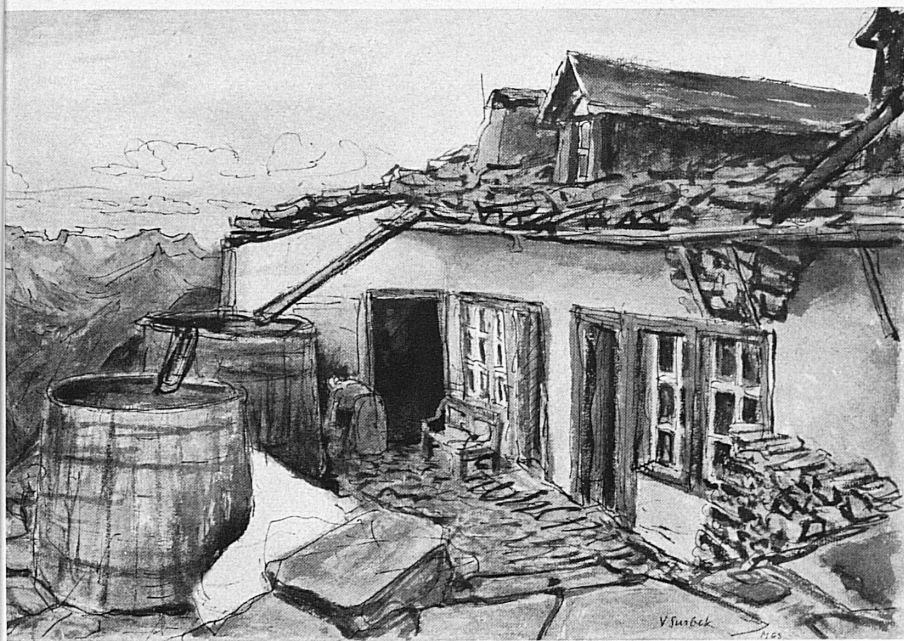
In der West-Ost-Richtung unseres Landes sind vor allem die Städteverbindungen Bern—Zürich und Zürich—Basel ausgebaut worden. Ungewöhnlich früh, um 4.47, fährt ein neuer Schnellzug in Zürich ab, bedient alle wichtigen Stationen und trifft um 6.36 in Bern ein, wo er wichtige Anschlüsse nach allen Richtungen vorfindet. Um die Mittagszeit verläßt je ein Leichtschnellzug Bern und Zürich. Derjenige der Bundeshauptstadt mit Abfahrt um 12.30 hält nur in Olten und Aarau und erreicht Zürich um 14.09. Derjenige von Zürich, Abfahrt 12.42 mit Halt in Baden, Brugg und Aarau, wird in Olten mit dem um 25 Minuten früher gelegten Schnellzug aus Basel vereinigt und kommt um 14.42 in Bern an.

Das durch seine Lage oft etwas stiefmütterlich behandelte Basel hat nun ebenfalls einige Verbesserungen erhalten. Entsprechend der erwähnten Spätverbindung durch den Arlberg-Expreß, verläßt der Gegenzug Basel schon um 5.47 und trifft um 7.07 in Zürich-Enge ein. In Korrespondenz mit diesen Zügen fährt abends der Rote Pfeil mit Anhänger (Zug Nr. 599) von Basel (ab 23.46) nach Zürich (an 0.51) und morgens 5.00 von Zürich ab nach Basel (an 6.15). Hier hat er Anschluß an den auf 7.05 verlegten Autorail nach Paris, der um 12.30 in der französischen Hauptstadt eintrifft. Hinzu kommt ein Leichtschnellzugpaar, das die Strecke Zürich—Basel in 61 Minuten bewältigt, nämlich Zürich ab 8.26, Basel an 9.27 und Basel ab 15.16, Zürich an 16.17. Einige Minuten mehr benötigen der neue Mittagszug Zürich ab 12.54 ohne Zwischenhalt und der neue Abendzug Zürich ab 17.42 mit Halt in Rheinfelden. Außerdem verkehren Sommer und Winter in der Hauptsaison die dreiklassigen Züge Basel—Wien und Prag, morgens Basel ab um 8.44 (wie bisher der Arlberg-Expreß) und abends in Zürich ab um 20.42, so daß die beiden Städte tagsüber sozusagen jede Stunde über eine gute Schnellzugsverbindung verfügen.

Der Gotthardverkehr weist ebenfalls einzelne Änderungen in Zügen u. Abfahrtszeiten auf. Ein neues Zugpaar ist eingelegt worden, das in der einen Richtung Luzern um 8.13 verläßt (Basel 6.43) und in einer Nonstop-Fahrt bis Bellinzona die tessinische Kantonshauptstadt um 10.37, Lugano 11.06 und Chiasso um 11.31 erreicht. Der Zug führt direkte Wagen bis Venedig. Der Gegenzug mit direkten Wagen von Rom nach Skandinavien verläßt Chiasso um 18.25 und trifft schon um 21.58 in Luzern ein (Basel an 23.23). Eine Spätverbindung Luzern—Basel wird durch Früherlegung des Personenzuges Nr. 2399 bewerkstelligt, so daß dieser in Olten Anschluß an den Berner Schnellzug hat (Basel an 0.39). Eine bisher bestandene Verkehrsücke auf der Linie Luzern—Brünig—Interlaken ist durch je einen Schnellzug in jeder Richtung ausgefüllt worden (Luzern ab 13.34, Interlaken-Ost an 15.36; bzw. Interlaken ab 15.50, Luzern an 17.55). — Die immer noch recht spärlichen direkten Verbindungen diesen Basel—Bern ohne häufige Zwischenhalte erhalten diesen Sommer neuerdings einen Zuwachs durch den Nachmittagsschnellzug Basel ab um 14.20, Bern an um 16.00. In der andern Richtung vermittelt der schon erwähnte Leichtschnellzug Bern (ab 12.30) —Zürich in Olten den Anschluß an Zug 63 mit Ankunft in Basel um 14.18.

Zwischen Zürich und Luzern ermöglicht die neue Leichtstahl-Pendelkomposition die Einsetzung dreier neuer Zugpaare: Zürich ab 8.17, 17.30, 23.12 (Enge); Luzern an 9.13, 18.20, 23.56; Luzern ab 7.15, 15.00, 21.59; Zürich an 8.07, 15.46, 22.43 (Enge). Die Reisezeit dieser Züge ist im Durchschnitt um 13 Minuten kürzer als bei den bisherigen Zügen; die mittlere Reisegeschwindigkeit schwankt zwischen 62 und 75 km/h. Dies ist möglich geworden dank der geringen Zahl von Zwischenhalten und weil für den Pendelzug mit seinem geringen Achsgewicht höhere Fahrgeschwindigkeiten zugelassen sind.

(Fortsetzung Seite 17)



En haut: L'hôtel du Faulhorn, dessiné par Victor Surbek. — Oben: Das Gasthaus auf dem Faulhorn, gezeichnet von Victor Surbek.

En bas: Le sommet du Faulhorn (2680 m.) est souvent le but d'excursions scolaires. — Unten: Der Gipfel (2680 m) ist beliebtes Ziel von Schulklassen.

Reichenbach et au col du Brünig. C'est au sommet du Faulhorn, à 2680 m. d'altitude, que fut érigé en 1832 le premier hôtel de haute montagne de l'Oberland bernois, qui existe encore aujourd'hui et dont la simplicité se distingue agréablement du style de nombreuses constructions ultérieures. Il devint rapidement le centre d'une vaste région d'excursions en montagne; durant les beaux jours d'été, les caravanes de mulets y amenaient des touristes de tous les pays du monde, avides de venir y contempler le spectacle féérique du lever et du coucher du soleil.

Au début du XX<sup>e</sup> siècle, alors qu'un peu partout dans l'Oberland les funiculaires et chemins de fer à crémaillère partaient à l'assaut des sommets, que le Brienzner Röthorn, la Wengernalp, Mürren, la Schynige Platte, le Niesen et même le Jungfrauoch devenaient accessibles aux touristes confortablement assis dans leur compartiment et que s'ouvrait une nouvelle ère du tourisme, le silence se fit peu à peu autour du Faulhorn. Le grand courant touristique, à la naissance duquel il avait contribué, le délaissa; plus il devenait facile d'atteindre rapidement d'autres sommets, plus les touristes reculaient devant les cinq heures d'ascension



du Faulhorn. La construction du télé-siège Grindelwald—First, achevée en 1947, est venue mettre fin à cette demi-léthargie. De la station de First, on atteint aujourd'hui le Faulhorn en deux heures à peine, en passant le long de l'idyllique petit lac de Bachalp, et maintenant ce sommet a recouvré sa légitime position de but d'excursions préféré offrant un des plus beaux panoramas de l'Oberland bernois et dont nos illustrations se proposent de donner une idée.

-e

Grâce au télésiège, les hauteurs du «First» sont aussi accessibles aux personnes âgées. Vue sur l'Eiger et son abrupte paroi Nord. — Auch alten Leuten steht dank dem neuen Verkehrsmittel der Firstbahn der Weg zur Höhe offen. Blick auf den Eiger und seine schroffe Nordwand.

Photos: Schwabe.

Les célèbres sommets de l'Oberland bernois — Schreckhorn, Finsteraarhorn, massif de la Jungfrau, Blümlisalp, etc. — se suivent en un panorama d'une incomparable majesté. — In einzigartiger Folge reihen sich die Gipfel des Oberlandes — Schreckhorn, Finsteraarhorn, Jungfrau-gruppe, Blümlisalp usw. — aneinander.

