

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: - (1951)

Heft: 6

Artikel: 50 Jahre BN, GTB und SFB

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773963>

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: 14.05.2025

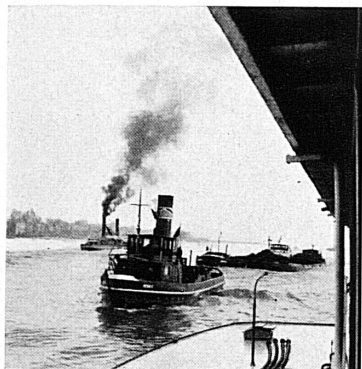
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

1^{er} TRAIN-CROISIÈRE DES CFF

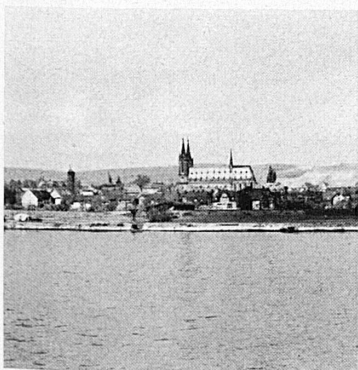
INTERNATIONALE RUNDREISEZUG DER SBB

EIN VOLLER ERFOLG

Ci-dessous: En naviguant sur le Rhin.
Unten: In voller Fahrt auf dem Rhein.



Ci-dessous: Le bourgmestre de Wiesbaden salue les hôtes suisses.
Unten: Der Oberbürgermeister von Wiesbaden begrüßt die Gäste aus der Schweiz.



Ci-dessus: Sur le Rhin, entre Wiesbaden et Coblenz. Photos: Wenger
Oben: Auf dem Rhein zwischen Wiesbaden und Koblenz.

visiter La Haye, la coquette capitale aux beaux quartiers résidentiels, l'actif port de Rotterdam, le vieux Delft et, après une journée de repos, la ville d'Amsterdam et les éblouissants champs de tulipes de Haarlem, merveilleux tapis floral aux teintes éclatantes. Le voyage de retour fut coupé par une halte à Bruxelles, occasion d'admirer la dentelle de pierre du vénérable Hôtel de Ville de la capitale de la Belgique. La réciprocité étant assurée, c'est maintenant aux trains venant de l'Allemagne, de Belgique et de France d'amener leur contingent de touristes dans notre pays, qui profitera à son tour de cet heureux développement du trafic touristique international. E. Imd.

*

Der internationale Verkehr wird dieses Jahr in den meisten westeuropäischen Ländern eine besondere Note aufweisen, indem gemäß einem Beschluß der Internationalen Eisenbahnunion erstmals internationale Rundreisezüge verkehren werden. Der erste internationale Rundreisezug der SBB ist von seiner Fahrt wieder in der Schweiz eingetroffen. Mit ihm führten 260 Personen eine sehr interessante Reise durch, die während acht Tagen durch fünf Länder ging. Alle technischen Vorbereitungen trafen die SBB, während die touristischen Fragen vom Schweizerischen Verband der Reiseagenturen geregelt wurden. Die Schweizerischen Bundesbahnen werden dieses Jahr noch drei internationale Rundreisezüge fahren lassen. Andererseits werden ausländische Rundreisezüge in die Schweiz kommen oder sie durchfahren. Solche Reisen werden von den französischen, italienischen, belgischen, deutschen und österreichischen Bahnverwaltungen organisiert werden.



Ci-dessus: Rame automotrice près de Riedbach, sur la ligne Berne-Neuchâtel.
Oben: Triebwagenzug der Bern-Neuenburg-Bahn bei Riedbach.

50 JAHRE

BN

GTB UND SFB

Zwei bedeutende von Bern ausgehende Privatbahnen feiern in diesem Sommer das fünfzigjährige Bestehen ihres Betriebes: die direkte Linie Bern-Neuenburg und die Gürbetalbahn Bern-Belp-Thun. Beide sind normalspurig angelegt, fahren elektrisch und beide stehen in Betriebsgemeinschaft mit der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon. Trotz der engen Verwandtschaft haben sie jedoch recht verschiedenartige Aufgaben zu erfüllen, und jede Unternehmung besitzt ihre eigene Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte, die weit mehr als ein halbes Jahrhundert zurückreicht. Diejenige der

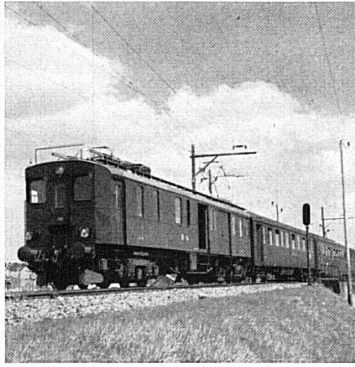
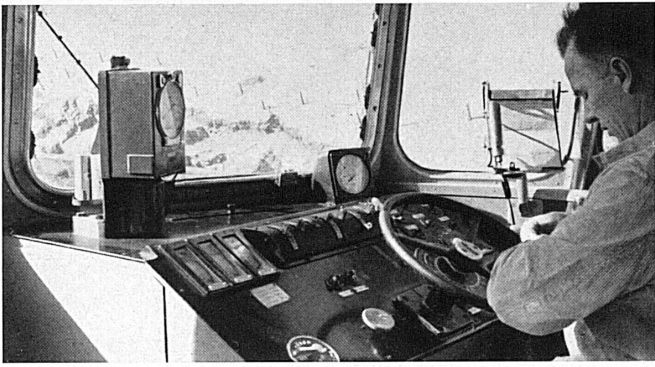
Bern-Neuenburg-Bahn

beginnt bereits um 1852. Schon vor 99 Jahren befaßten sich die Regierungen von Neuenburg und Bern mit dem Plane zum Bau einer

Ci-dessus: La ligne Berne-Neuchâtel traverse un riche pays agricole.

Unten: Die Bern-Neuenburg-Bahn führt durch fruchtbares Bauernland.





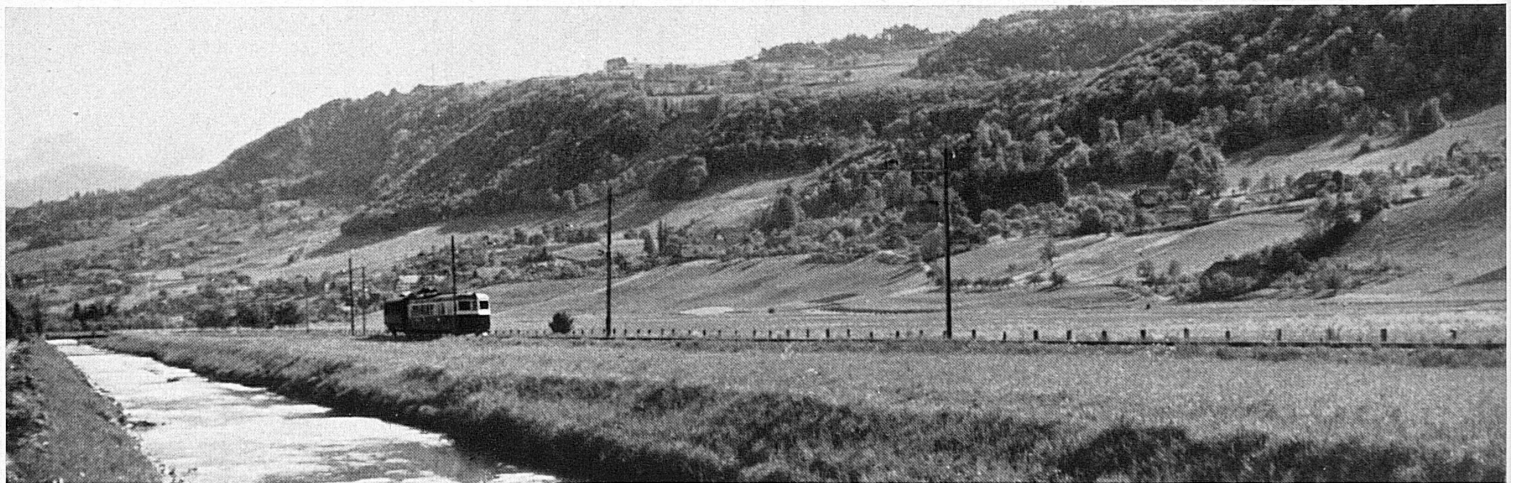
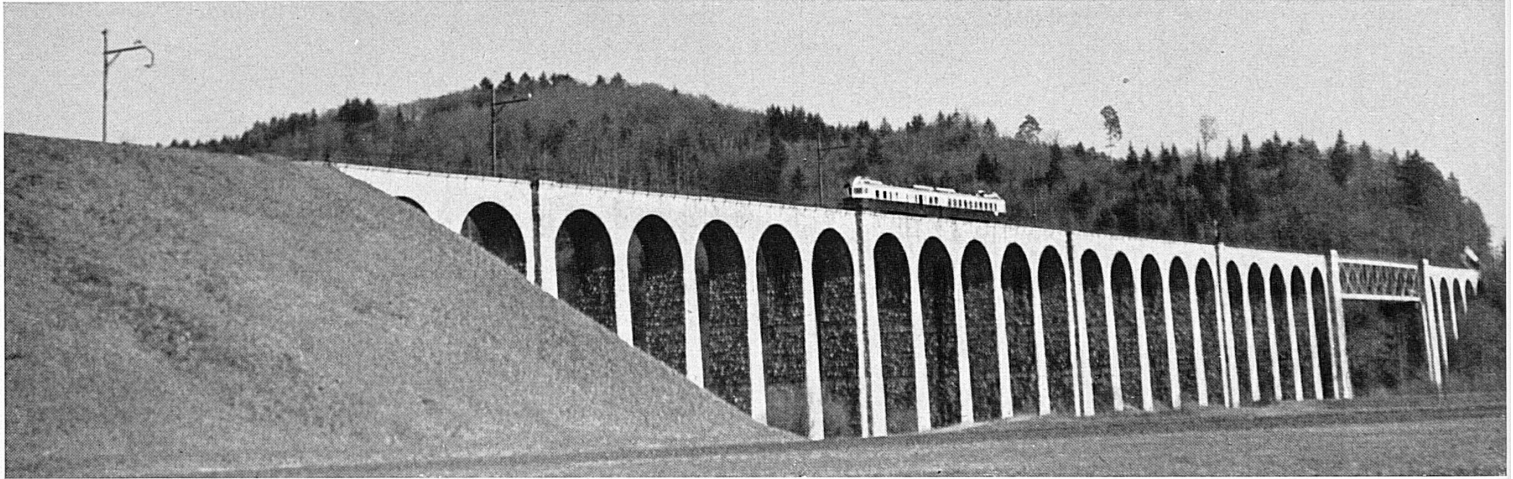
Links: Der Schnellzug Bern-Paris – hier angeführt von einem Schwermotorwagen – führt über die Linie Bern-Neuenburg.

A gauche: Le rapide Berne-Paris – remorqué ici par une automotrice lourde – emprunte la ligne Berne-Neuchâtel.

BN

Oben: Führerstand eines «Blauen Pfeils» der BN. Er ist dem Publikum zugänglich. Ci-dessus: Poste de commande, accessible au public, d'une «Flèche bleue» de la ligne Berne-Neuchâtel.

Unten: Der große Saane-Viadukt bei Gümmenen. Ci-dessous: Le grand viaduc sur la Sarine, près de Gümmenen.



Oben: Im Gürbetal bei Toffen.

Ci-dessus: Près de Toffen, dans le Gürbetal.

GTB

Rechts: Gürbetal – «Suurchabisland!» Hier gedeiht der Kabis, den zahlreiche Fabriken im oberen Gürbetal verarbeiten und versenden.

A droite: Le Gürbetal est le paradis de la choucroute, les choux y poussant si drus que de nombreuses fabriques produisent et exportent cette spécialité.



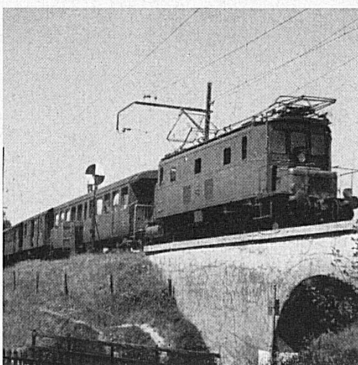
SFB

Unten: Die alte Spiez-Frutigen-Bahn – vor Aufnahme des Betriebes der Lötschberglinie – bei Heustrich.

Ci-dessous: Près de Heustrich, l'ancienne ligne Spiez-Frutigen, avant l'ouverture de celle du Lötschberg.

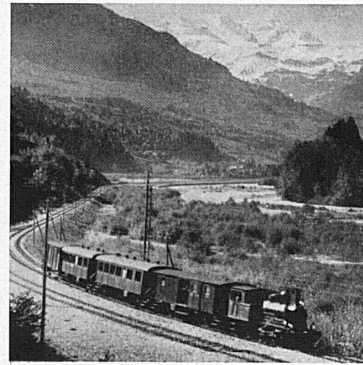
Unten: Die alte Station Frutigen der SFB dient heute als Güterbahnhof und Lagerhaus.

Ci-dessous: L'ancienne gare de Frutigen sert de gare aux marchandises et d'entrepôt.



Links: Die Gürbetalbahn bewältigt einen umfangreichen Abonnenten- und Ausflüglerverskehr.

A gauche: Une grande partie des usagers de la ligne du Gürbetal sont des touristes ou des abonnés.



Eisenbahnverbindung zwischen den beiden Kantonshauptstädten, doch harrten gleichzeitig dringlichere Projekte der Ausführung, so daß «einstweilen» zugewartet wurde. Dieser Zustand sollte nicht weniger als 45 Jahre andauern: immer wieder scheiterten die Bemühungen an den Interessengegensätzen der Beteiligten, und zudem gestattete erst die 1868/89 durchgeführte Juragewässerkorrektur den Bau einer direkten Linie durch das Große Moos. Dank der wirksamen Beteiligung der Gemeinden und Kantone (Bern, Neuenburg und Freiburg) kam 1897 die Finanzierung der BN zustande. — Die Anlage erfolgte recht großzügig, trotz mannigfaltigen Geländeschwierigkeiten, die zum Teil bedeutende Kunstbauten, Brücken, Dämme und Tunnels erforderlich machten. Die «Direkte» sollte ja nicht allein dem Lokal- und Städteverkehr dienen, sondern zugleich Teilstück der internationalen Transitrouten Paris–Pontarlier–Lötschberg–Italien werden.

Am 1. Juli 1901 konnte die neue Eisenbahn ihren Betrieb mit einstweilen sechs Dampflokomotiven, 23 Personen- und 64 Güterwagen eröffnen; betriebsführende Verwaltung war — als Vorgängerin der BLS — die damalige Thunerseebahn. Es war allerdings nicht leicht, mit durchschnittlich sieben täglichen Zugsparen den vielseitigen Anforderungen gerecht zu werden. Die 43 km lange Linie war vielleicht nur «zu direkt» angelegt und führte vielfach durch Gegenden mit bescheidenen Verkehrsbedürfnissen; größere Ortschaften, wie Laupen, Neuenegg und Murten, wurden nicht berührt, und es fehlte auch die Industrie in diesen Landwirtschaftsgebieten. Eine gewisse Verbesserung ergab sich später mit dem Bau verschiedener Anschlußbahnen, wie Freiburg–Murten–Ins (1903), Flamatt–Laupen–Gümmenen (1904) und Biel–Täuffelen–Ins (1917), zu denen sich mehrere Postautolinien gesellten. So gewann die «Direkte» im Lokalverkehr, später besonders auch im Vorortsverkehr der Städte, immer mehr an Bedeutung, während der internationale Verkehr begreiflicherweise stetigen Schwankungen unterworfen blieb und verhältnismäßig hohe Aufwendungen erforderte.

Etwas anders lagen die Voraussetzungen, die — ebenfalls zu Ende des vorigen Jahrhunderts — zum Bau der

Gürbetalbahn

führten, denn bereits seit 1859 bestand eine sehr gut ausgebaute, direkte Verbindung Bern–Thun durch das Aaretal. Durch diese Centralbahnstrecke arg bedrängt, suchte man im benachbarten, vom Hauptverkehr nunmehr abgeschnittenen Gürbetal nach einem Ausweg aus der mißlichen Lage. An Projekten und Projektvarianten fehlte es nicht. Nach Überwindung zahlreicher Schwierigkeiten konnte die Gürbetalbahn gebaut und am 13. August 1901 feierlich dem Betriebe übergeben werden, allerdings nur auf der Strecke Weißenbühl–Pfandersmatt (Burgistein–Wattenwil); die Eröffnung des durchgehenden Betriebes fand erst im folgenden Jahre, am 1. November 1902, statt.

Weder der GTB, noch der BN war in diesen fünfzig Jahren ein sorgenfreies Dasein beschieden. Gerade in der schwierigen Zeit des Kohlenmangels und der größten Teuerung mußte die Elektrifikation der GTB vorbereitet und durchgeführt werden (1919/20); bei der BN erfolgte sie 1923 auf der Vorortsstrecke Bern–Bümpliz–Nord und 1928 durchgehend auf der ganzen Linie. Diese Umstellung war für beide Unternehmungen von weittragender Bedeutung. Sie gestattete schon sehr früh (1935/36) die Einführung des Betriebes mit Leichttriebfahrzeugen, der seiner Vorteile wegen (Verminderung des «toten Gewichts», erhöhter Komfort, geringere Betriebskosten) seither einen starken Ausbau erfahren hat. Auch durch Ergänzung, Modernisierung und ständigen Unterhalt der Geleise- und Stationsanlagen passen die beiden Bahnen ihren Betrieb den heutigen Anforderungen an; sie verfügen, wie das Beispiel des zweiten Weltkrieges gezeigt hat, über enorme Leistungsreserven, die keineswegs leichtfertig aufs Spiel gesetzt werden dürfen. In Anerkennung dieser Tatsache wurden die Unternehmungen denn auch im Rahmen der Privatbahnhilfe von Bund und Kantonen unterstützt, wobei die GTB mit der

benachbarten, unter gleicher Leitung stehenden Bern–Schwarzenburg-Bahn fusionierte und damit die neue Gesellschaft «Gürbetal–Bern–Schwarzenburg», GBS, begründete. — In ihrer Mittlerstellung zwischen Stadt und Land werden BN und GBS auch weiterhin unserer Volkswirtschaft in alter Treue und Zuverlässigkeit dienen.

Es geziemt sich, hier auch noch auf eine dritte bernische Dekretsbahn hinzuweisen, die ebenfalls im Jahre 1901 ihren Betrieb aufnahm, heute aber als eigene Gesellschaft kaum mehr dem Namen nach bekannt ist: die

Spiez–Frutigen–Bahn.

Schon bei der Planung und beim Bau der über Spiez führenden Thunerseebahn dachte man an künftige Zweiglinien, welche die Täler der Simme und der Kander erschließen sollten. Vier Jahre nach Eröffnung der Thunerseebahn, im August 1897, konnte die Strecke Spiez–Erlenbach dem Betriebe übergeben werden. Im Kandertal mußte man sich etwas länger gedulden, dafür wurde aber die Spiez–Frutigen–Bahn um die Jahrhundertwende nicht nur als Anschlußstrecke, sondern gleich als Teilstück einer internationalen Transitlinie, der kommenden Lötschbergbahn gebaut, was bei der Anlage des Trasses gebührend zu berücksichtigen war. Den Betrieb führte auch hier die Thunerseebahn; die feierliche Eröffnung erfolgte, mit einer kleinen Verspätung, am 24. Juli 1901 zur großen Freude der Bevölkerung, die das neue Transportmittel wohl zu schätzen wußte, denn damit wurde die Tatsache dem Fremdenverkehr erschlossen. In dichten Reihen standen von nun an «in der Saison» die Droschken — zur Winterszeit die Schlitten — bei der Station Frutigen, bereit, die zahlreichen Gäste hinauf nach Kandersteg oder Adelboden zu geleiten.

Trotz kostspieliger Verbauungen an Wildbächen und an der Kander durfte die SFB als wohlhabende, gutsituierte Unternehmung den Kaufvertrag für ihre Linie mit der neuen Lötschbergbahn (BLS) eingehen; die Auflösung erfolgte auf den 1. Januar 1907, im zehnten Jahre des Bestehens als Gesellschaft. h. u. w.

BASEL 450 JAHRE EIDGENÖSSISCH

Fortsetzung von Seite 15

Männer, darunter Regierungsvertreter der beiden Halbkantone, haben sich unter der rührigen, erfahrenen Leitung von Dr. Rudolf Schwabe zusammengetan, um das äußere Gewand der Feiern abzustechen. Alles wird bestens bereitet sein, wenn am 12. Juli der Bundesrat zusammen mit den Vertretern der 13 Alten Orte und der übrigen Kantonsregierungen um 11 Uhr zu vormittäglicher Stunde in Liestal eintrifft. Um halb zwei Uhr zieht ein Festzug durch das Städtchen, und eine Stunde danach vollzieht sich ein Festakt im Kasernenhof zur Begrüßung der Gäste. Eduard Wirz schrieb das mannhaft Wort dazu.

Um vier Uhr am Nachmittag verlassen die eidgenössischen Gäste die Kapitale des roten Krummstabes wieder und fahren dem schwar-

zen Krummstab, der Stadt Basel, entgegen, wo sie in feierlichem Empfang zunächst zum Münsterplatz geleitet und dort von den baselstädtischen Behörden begrüßt werden.

Am Abend werden sie allesamt der festlichen – vierten – Aufführung des Festspiels beiwohnen, welches Traugott Meyer, der in der Stadt lebende Baselbieter Dichter, auf das beste verfaßt und eronnen hat. Walter Geiser schrieb ihm dazu die kongenial volksnahe Musik, deren Leitung Dr. Hans Münch in seine erprobte Hand nimmt, während aus weitschichtiger Festspiel-erfahrung der Basler Dr. Oskar Wälterlin das vielfältige, großflächige Bühnengeschehen bewegen und lenken wird. Das Spiel «Inclita Basilea» ist in Buchform bereits erschienen und läßt Schönstes erwarten!

Am Heinrichstag, am 13. Juli, an welchem vor 450 Jahren die der Stadt nahenden Eidgenossen ein spinnendes Weib vor dem Aeschentor als Wache sitzen sahen, während überall der Ruf erscholl «Hie Basel, hie Schweizerboden und die Stein in der Bsetzi!», am 13. Juli 1951 wird sich früh um 9 Uhr ein gewaltiger Festzug von wohl über zwölf Tausendschaften nach dem Schlachtfeld zu St. Jakob an der Birs bewegen, wo auf grünem Rasen, halb auf Landschaftler, halb auf Stadtboden, der Festakt abgehalten werden soll. Und nach den Reden wird das Volk selbst zu ungezwungener Fröhlichkeit in gutem Beisammensein das Wort erhalten und so den Tag vollenden, der einst vor viereinhalb Jahrhunderten einen so grundlegenden Einschnitt in Basels Geschicke und Geschichte tat.

R. C.