

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 36 (1963)

Heft: 6

Artikel: Fünfzig Jahre Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon = Le Chemin de fer des alpes bernoises Berne-Lötschberg-Simplon à 50 ans = 50 anni d'esercizio della Ferrovia alpina Berna-Lötschberg-Sempione

Autor: Brawand, S.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775920>

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

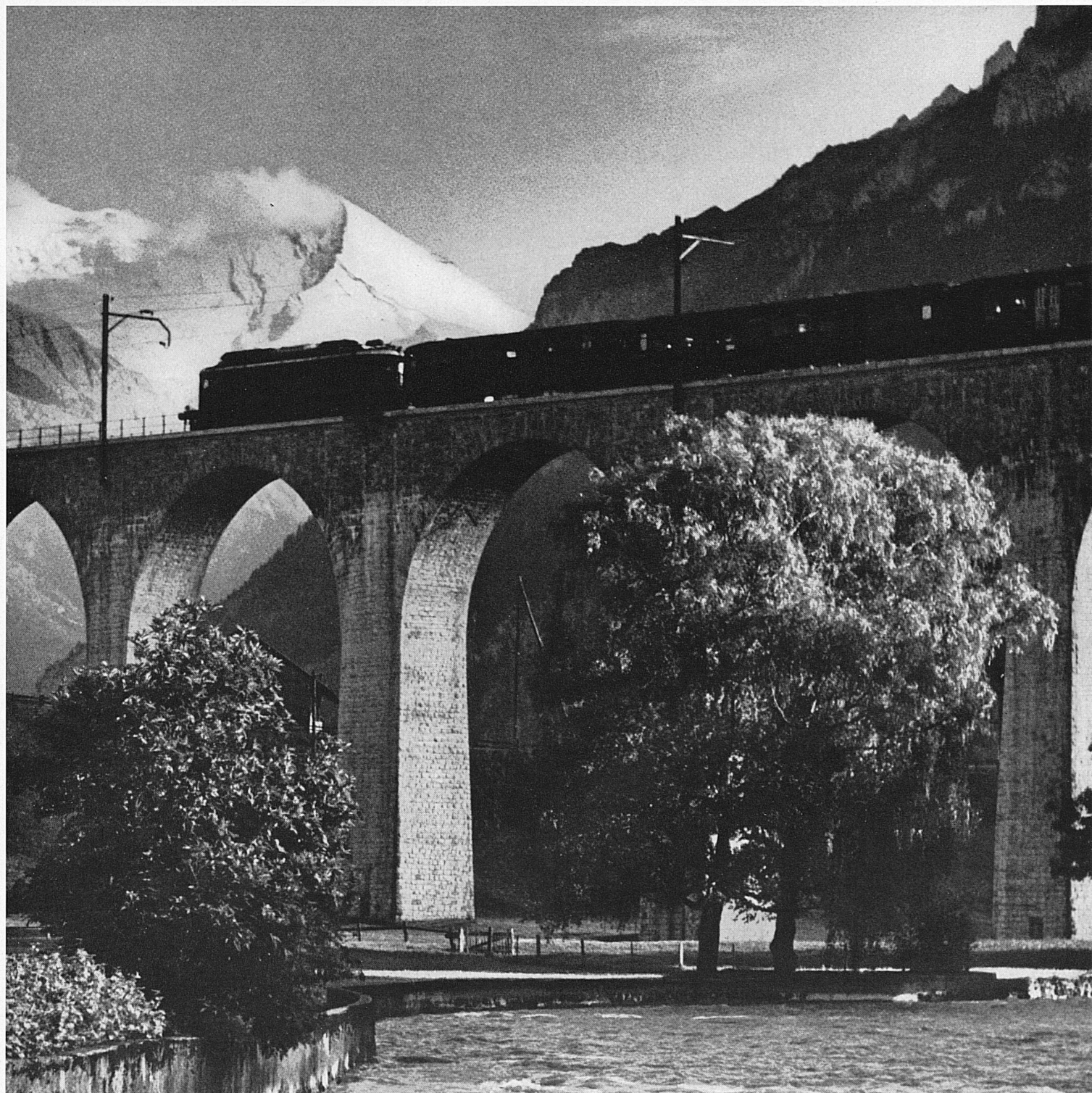
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 11.05.2025

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



Ein gewaltiger Viadukt mit elf steinernen Bogen bildet im Berner Oberland den Auftakt zur eigentlichen Bergstrecke der Lötschbergbahn. In der Tiefe fließt die Kander. Ein Zug fährt hier über dem schäumenden Wasser dem Lötschberg zu. In weiter Schleife wird er bald die Station Blausee-Mitholz erreichen, die hoch über dem Blausee, dem kleinen Naturwunder inmitten dunkler Wälder, steht und Zwischenstation eines neuen Wanderweges der BLS entlang ihrer Nordrampe ist. Photo Giegel SVZ

Cet imposant viaduc, qui franchit les eaux bouillonnantes de la Kander sur onze arches de pierre, marque le début des grandes rampes de la ligne du Lötschberg. Un train roule en direction de la station de Blausee-Mitholz, située au-dessus du lac Bleu – merveille de la nature sertie entre de sombres forêts. Cette station peut être atteinte par l'un des chemins et sentiers que le BLS a aménagés pour promouvoir le tourisme pédestre.

Un viadotto imponente, poggiato su undici compatte di pietra, segna, nell'Oberland bernese, l'inizio della tratta di montagna della ferrovia del Lötschberg. Giù sul fondo, corre spumeggiante la Kander. Il nostro obiettivo ha colto un treno diretto verso il Lötschberg. Superata un'ampia curva, esso raggiungerà in breve tempo la stazione di Blausee-Mitholz, alta sopra il Blausee, incantevole laghetto incorniciato dal verde cupo dei boschi. La stazione anzidetta è situata lungo un sentiero costruito recentemente dalla BLS, per i turisti, a fianco della sua rampa Nord.

A giant viaduct with eleven stone arches marks the beginning of the main uphill climb of the Berne-Lötschberg-Simplon railway where it crosses the Kander river. Here a train is crossing the valley en route to the Lötschberg. One of the next stations on its way is Blausee-Mitholz, near the crystal clear waters of Blue Lake, an intermediate point on a new hiking trail.

ZUM GELEIT Am 14. Mai 1911 feierte man in Kandersteg den Durchschlag des Lötschbergtunnels. Herr Nationalrat Hirter, Präsident des Verwaltungsrates der BLS, sprach damals die folgenden Worte: «Ein Volk, dem eine lange Reihe von Jahren des Friedens beschieden ist, hat auch die Pflicht, sie zu benützen zur Durchführung der Werke des Friedens. Es bedeutet der Bau der Lötschbergbahn die Erfüllung einer Verpflichtung gegenüber kommenden Geschlechtern.»

1915 konnte die Bahn dem Betrieb übergeben werden, weshalb wir Heutigen voll Stolz und Freude uns zu jubilieren anschicken. Stolz sind wir auf den Wagemut und die Tatkraft unserer Vorfahren. Freude empfinden wir deshalb, weil wir uns einbilden, das von den Altvordern übernommene Werk stets weiter ausgebaut und ordentlich verwaltet zu haben.

Seit der Völkerwanderung hält der Drang nach Süden an. Tausende ziehen alljährlich die grossen Heerstrassen der Sonne zu. Der Gütertausch Nord-Süd und Süd-Nord füllt unend-

liche Schlangen schneller Güterzüge. In neuster Zeit macht sich ein anderer Strom geltend, der nordwärts zieht, zu helfen, zu arbeiten. Auch er zählt nach Hunderttausenden.

Wohl ist nach wie vor der Gotthard die Hauptader dieses gewaltigen Verkehrs, aber allein wäre er dem Ansturm längst nicht mehr gewachsen. Nie waren wir deshalb so froh über den Weitblick der Alten, die in der Linie Lötschberg-Simplon eine ausgezeichnete Entlastungsbahn geschaffen haben. Die Lötschbergbahn ist nicht mehr wegzudenken.

Europa ist kleiner geworden. Seine Völker sind einander näher gerückt. Sie fangen an, einander zu helfen, einander zu dienen. Dürfen wir hoffen, dass daraus langsam ein besseres Sichverstehen erwächst? Wir glauben es, und deshalb soll Freude unsere Feier begleiten und der feste Wille, mit der Lötschbergbahn einen Beitrag zum friedlichen und gedeihlichen Zusammenleben der Völker zu leisten.

S. Brawand, Direktor der BLS

LE CHEMIN DE FER DES ALPES BERNOISES BERNE-LÖTSCHBERG-SIMPLON A 50 ANS

EN GUISE D'INTRODUCTION Le 14 mai 1911, on a fêté à Kandersteg le percement du tunnel du Lötschberg. Retenons ce passage de l'allocution prononcée alors par M. Hirter, conseiller national et président du Conseil d'administration du BLS: «Un peuple qui a le privilège de vivre une longue période de paix a aussi l'obligation de la mettre à profit pour créer des œuvres de paix... La construction du chemin de fer du Lötschberg est l'une de ces œuvres et l'exécution d'un engagement envers les générations de demain.»

La ligne a été ouverte au trafic en 1915. Nous fêtons cette année le cinquantenaire de cet événement: avec la fierté que nous inspirent l'audace et le courage de nos prédécesseurs; avec la satisfaction que donne la conviction d'avoir bien géré l'héritage qui nous a été confié et d'avoir sans cesse ajusté cette grande œuvre aux exigences nouvelles.

Depuis les grandes migrations des peuples, le sud a toujours exercé un irrésistible attrait. Chaque année, d'innombrables voyageurs prennent les routes du soleil. Le trafic-marchandises nord-sud et sud-nord est toujours plus intense. D'innombrables et rapides convois se succèdent à courts intervalles

dans les deux sens. Depuis quelque temps, l'immigration de centaines de milliers de travailleurs en provenance du sud contribue à l'intensification du trafic des lignes alpestres.

Certes, la ligne du Gotthard demeure l'artère principale des transports ferroviaires. Mais depuis longtemps, elle ne pourrait y faire face seule. Jamais nous n'avons été plus heureux qu'aujourd'hui de l'esprit de prévision des constructeurs du chemin de fer Berne-Lötschberg-Simplon, qui l'ont d'ailleurs conçu d'emblée comme une artère d'appoint. On ne peut plus imaginer le trafic ferroviaire sans son apport.

L'Europe est devenue plus petite et les nations européennes se sont rapprochées. Leur solidarité grandit. Elles s'entraident. Espérons aussi qu'elles commencent à se mieux comprendre. Nous ne l'espérons pas seulement: nous en sommes certains. C'est pourquoi nous voulons que ce cinquantenaire soit célébré dans la joie. Quant à nous, nous avons la ferme volonté que le chemin de fer du Lötschberg contribue à l'avenir, comme il l'a fait dans le passé, à promouvoir une collaboration pacifique entre les peuples et bénéfique pour tous.

S. Brawand, directeur du BLS

50 ANNI D'ESERCIZIO DELLA FERROVIA ALPINA BERNA-LÖTSCHBERG-SEMPIONE

INTRODUZIONE Il 14 maggio 1911, a Kandersteg, si festeggiò il traforo della galleria del Lötschberg. Nel suo discorso, il Consigliere nazionale Hirter, Presidente del Consiglio d'amministrazione della BLS, disse tra altro: «Un popolo che ha ricevuto in sorte molti anni di pace ha anche il dovere d'impiegarli nell'attuazione d'opere pacifiche. La costruzione della ferrovia del Lötschberg è l'adempimento d'un impegno nei confronti delle future generazioni.» Questa ferrovia venne aperta all'esercizio nel 1915, sì che oggi noi possiamo celebrarne il cinquantesimo di vita con orgoglio e letizia: con orgoglio, se pensiamo all'ardimento e all'operosità dei nostri padri; con letizia, perchè crediamo d'aver di continuo accresciuto e amministrato convenientemente l'eredità ch'essi ci hanno trasmesso.

Dall'epoca delle grandi migrazioni ad oggi, il Sud nulla ha perso del suo magico potere d'attrazione sulle genti nordiche. A migliaia esse vi affluiscono ogni anno, per tornar poi, dopo vacanze ritempranti e solatie, alle loro patrie brumose. Pure imponente è lo scambio di merci che si effettua dal Nord al Sud (come anche in senso opposto) in lunghe teorie di convogli ferroviari. A queste correnti di traffico se n'è aggiunta di recente un'altra

ancora, non meno ragguardevole: quella della mano d'opera che si reca nel Settentrione d'Europa per dare il suo prezioso contributo di lavoro alle fabbriche, all'industria alberghiera e a quella mineraria.

Il San Gottardo permane, invero, la via principale di questi traffici: da solo, però, già da gran tempo più non sarebbe in grado di sbrigare adeguatamente un così vasto movimento di persone e di merci. Mai come oggi noi abbiamo motivo di rallegrarci della chiarezza dei nostri avi che, costruendo la linea Lötschberg-Sempione, hanno creato una ferrovia eccellente, capace di alleggerire i compiti del maggior valico ferroviario del nostro Paese. L'utilità della linea del Lötschberg è un fatto indiscutibile.

L'Europa s'è per così dire, rimpicciolita; i suoi popoli si son ravvicinati e han cominciato a prestarsi aiuto e servizi reciproci. È lecito sperare che questa circostanza gioverà, col tempo, a una migliore mutua comprensione? Noi lo pensiamo. La gioia deve perciò regnare in questi nostri festeggiamenti, non disgiunta dalla ferma volontà d'arrecare, con la ferrovia del Lötschberg, un contributo alla pacifica e proficua convivenza dei popoli.

S. Brawand, Direttore della BLS