

# 13 LUZERN-INTERLAKEN EXPRESS

Eine der grandiosesten Bahnstrecken mit Panoramablicken auf Berge und Seen führt mitten durch das grüne Herz der Schweiz.

Betrachtet man auf einer Karte das Schienennetz der Schweiz, ist es wenig überraschend, dass zwischen dem Vierwaldstättersee und dem Berner Oberland eine Bahn verkehrt. Da die Entfernung per Luftlinie zwischen diesen beiden vielbesuchten Orten nicht besonders gross ist, liegt eine Direktverbindung nahe. Beim genaueren Blick auf die Topografie stellt man allerdings fest, dass es auf der Strecke ein relativ grosses Hindernis gibt: den Brünigpass. Er ist zwar die beste Option für eine Route durch die Berge, mit 1008 Meter Höhe aber durchaus eine Herausforderung. Beim Anstieg den schmalen

Pass hinauf erreicht man den höchsten Punkt dieser idyllischen Zugreise, aber das ist keineswegs ihr einziges Highlight. Auch wenn der Luzern-Interlaken Express mit einem recht prosaischen Namen daherkommt und vielleicht nicht mit der atemberaubenden Dramatik anderer Bergbahnen mithalten kann, betört er doch mit einem eigenen, unaufdringlichen Charme. Bei der Fahrt durch die grüne Landschaft, vorbei an glitzernden Seen und schroffen Bergmassiven, kann man sich seinem Zauber bald nicht mehr entziehen. Beglückender kann eine Zugfahrt durch die Schweiz kaum sein.

## FAST FACTS



**AUSGANGSPUNKT**  
Luzern



**ENTFERNUNG**  
74 km



**HÖHENUNTERSCHIED**  
566 m



**REISEDAUER**  
1 St. 49 Min.



**ANSCHLUSSLINIEN:**  
Jungfrauoch 9 Pilatus 15  
Luzern-Engelberg Express 6



**ENDPUNKT**  
Interlaken



**EMPFOHLENE RICHTUNG**  
Both ways



**SITZPLATZEMPFEHLUNG**  
Richtung Interlaken in  
Fahrtrichtung rechts



**KUNDENKARTEN**  
GA & Swisspass: kostenlos;  
Halbtax: 50 % Ermässigung





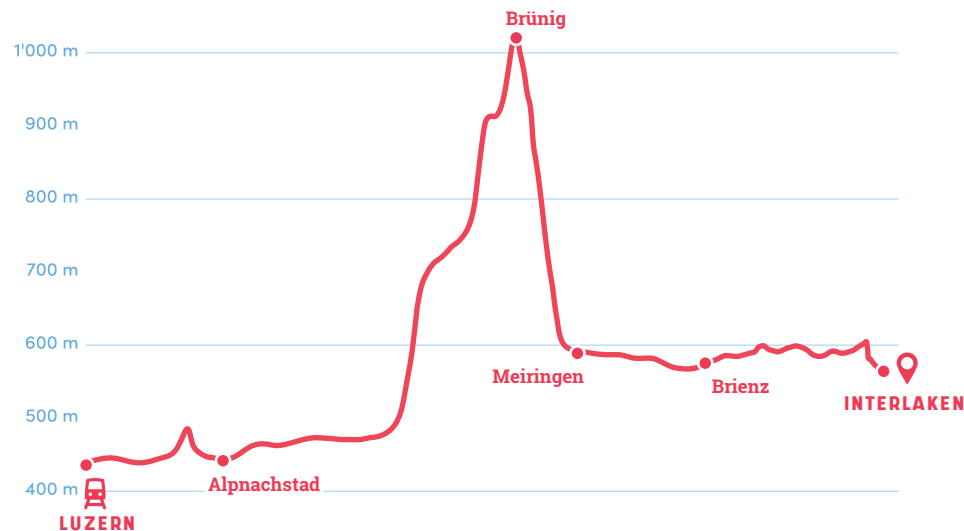
## DIE STRECKE

Bei der Abfahrt aus Luzern liegt der See linker Hand, aber lass dich nicht täuschen: Während der übrigen Fahrt hast du rechts den besten Ausblick. Das merkt man schon am Sarnersee mit seiner bei Windstille spiegelglatten Oberfläche. Danach beginnt der Zug seinen Anstieg zum nächsten See, dem Lungernersee, der früher grösser war, dann aber abgesenkt wurde, um dringend benötigtes Ackerland zu gewinnen.

Jetzt führt die Strecke steil bergan und ist meistens nur einspurig, mit gelegentlichen Ausweichstellen für entgegenkommende Züge. Stolze Gipfel wie das Wilerhorn überragen das grüne Tal, während sich die Strasse in Serpentinaen am Gleis entlang schlängelt, bis beide den Brünigpass erreichen. In der ehemaligen Pass-Station befindet sich ein beliebtes Antiquitätengeschäft,

deshalb steige ich hier oft aus und sehe mich um, bevor ich eine Stunde später mit dem nächsten Zug weiterfahre. Beim gemächlichen Abstieg vom Pass kommt das breite, ebene Tal der Aare in Sicht, das hohe Felswände, in die Tiefe stürzende Wasserfälle und zerklüftete Gipfel säumen.

Bevor wir den Brienersee erreichen, macht die Bahn einen Schlenker nach Meiringen – dieser Umweg war einst ein entscheidender Faktor für den politischen wie auch wirtschaftlichen Erfolg der Bahn. Ab hier geht die Fahrt dann in umgekehrter Richtung weiter, aber bleib auf deinem Platz! Denn auf derselben Seite (jetzt in Fahrtrichtung links) kannst du die Aussicht auf das dunkeltürkisfarbene Wasser des tiefsten Sees der Schweiz geniessen, und zwar die ganze Reststrecke bis Interlaken Ost.



© Die Zentralbahn



LAKE BRIENZ

## DIE GESCHICHTE

Am 14. Juni 1888 wurde die Brünigbahn mit viel Trara eingeweiht und von ihrem Betreiber, der Jura-Bern-Luzern-Bahn, mit sechs Zügen täglich bedient. Anfangs fuhren diese allerdings weder Luzern noch Interlaken an, sondern nur die an den jeweiligen Städten liegenden Seen. So mussten die Fahrgäste mit dem Dampfer von Luzern nach Alpnachstad reisen, um den Zug nehmen zu können, der sie nach Brienz brachte, wo sie wiederum mit einem Schiff nach Interlaken weiterfahren mussten. Indem man die Seen an den jeweiligen Streckenenden einbezog, liess sich der Aufwand für den Bau der Strecke verringern, allerdings dauerte die Reise damals dann etwa sechs Stunden. Man kann auch heute noch Anfang und Ende der Strecke mit dem Schiff zurücklegen und nur zwischen Alpnachstad und Brienz mit der Bahn fahren.

Die erste Verbesserung erfolgte 1889 durch den Loppertunnel, der Luzern und Alpnachstad miteinander verband. Doch der letzte Abschnitt, die Uferstrecke zwischen Brienz und Interlaken, wurde erst im August 1916 fertiggestellt. Von da an konnte die hübsche Schmalspurbahn durchgehend von Luzern bis Interlaken und ganzjährig betrieben werden - ursprünglich fuhr sie nur im Sommer. Eigentlich war die Brünigbahn lediglich als strategische Verbindung zwischen Bern und dem Gotthard gedacht (ihre Ein-Meter-Spurweite erwies sich als ungeeignet für Güterzüge), wurde aber bald vom Tourismus entdeckt. Ihr Betreiber ist heute die Zentralbahn, ein selbstständiges Tochterunternehmen der SBB.



### Brennenstuhl, Meiringen

© Sammlung Joachim Biemann

## REISETIPPS

Nur ein Jahr jünger als die Brünigbahn ist die sensationelle Pilatusbahn hoch zum Gipfel des gleichnamigen Zweitausenders. Steig in **Alpnachstad** aus und gönn dir Wow-Erlebnisse bei der Fahrt mit der steilsten Zahnradbahn der Welt!

Südlich des Sarnersees in Obwalden liegt der geografische Mittelpunkt der Schweiz, in der Nähe der **Älggialp**. Der genaue Punkt (46° 48' 4"N, 8° 13' 36"E) ist nur zu Fuss zu erreichen, man kann aber den grössten Teil der Strecke mit einem Auto oder **Kleinbus von Sachseln herauffahren**.

**Meiringen** ist nicht nur der mutmassliche Geburtsort (und Namensgeber) des Meringue - hier am Ortsrand, am Reichenbachfall, „starb“ auch Sherlock Holmes. Bei der Fahrt mit der historischen Standseilbahn entlang der Wasserfälle kannst du die genaue Stelle sehen.

