Von der Lötschbergbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schatzkästlein : Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **- (1951)**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-988228

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

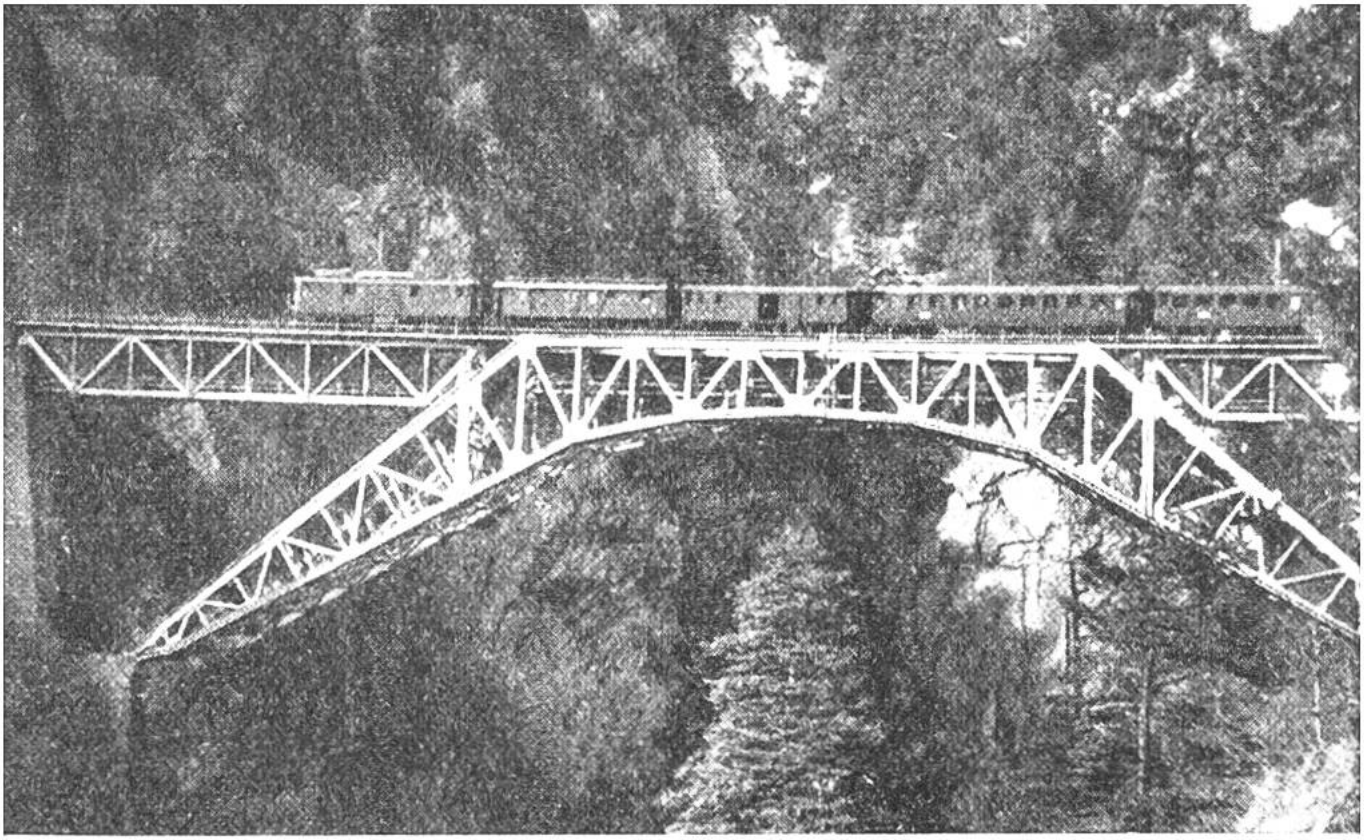
http://www.e-periodica.ch

Vor vierzig Jahren: In der Morgenfrühe des 31. März 1911 wurde der rund 14 ½ km lange Lötschbergtunnel nach viereinhalbjähriger Arbeit durchbrochen. Durch die erste kleine Öffnung reichen sich die bauleitenden Ingenieure der Nord- und Südseite (Rothpletz und Moreau) die Hand.

VON DER LÖTSCHBERGBAHN

Als 1906 der Simplontunnel eröffnet werden konnte, wurde die Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) gegründet. Sie bezweckte den Bau und Betrieb der für grosse Teile der Schweiz und Europas kürzesten Zufahrtslinie zum Simplon, also durch den grossen Alpenwall zwischen Berner Oberland und Oberwallis. An die seit 1901 bestehende Spiez–Frutigen-Bahn anschliessend, sollte sie weiter nach Kandersteg hinauf, dann in der Gegend des Lötschenpasses durch den Berg nach Goppenstein im Lötschental und von dort nach Brig hinunter geführt werden – ein Werk von nationaler Bedeutung, das dann weit über 130 Millionen Franken erforderte.

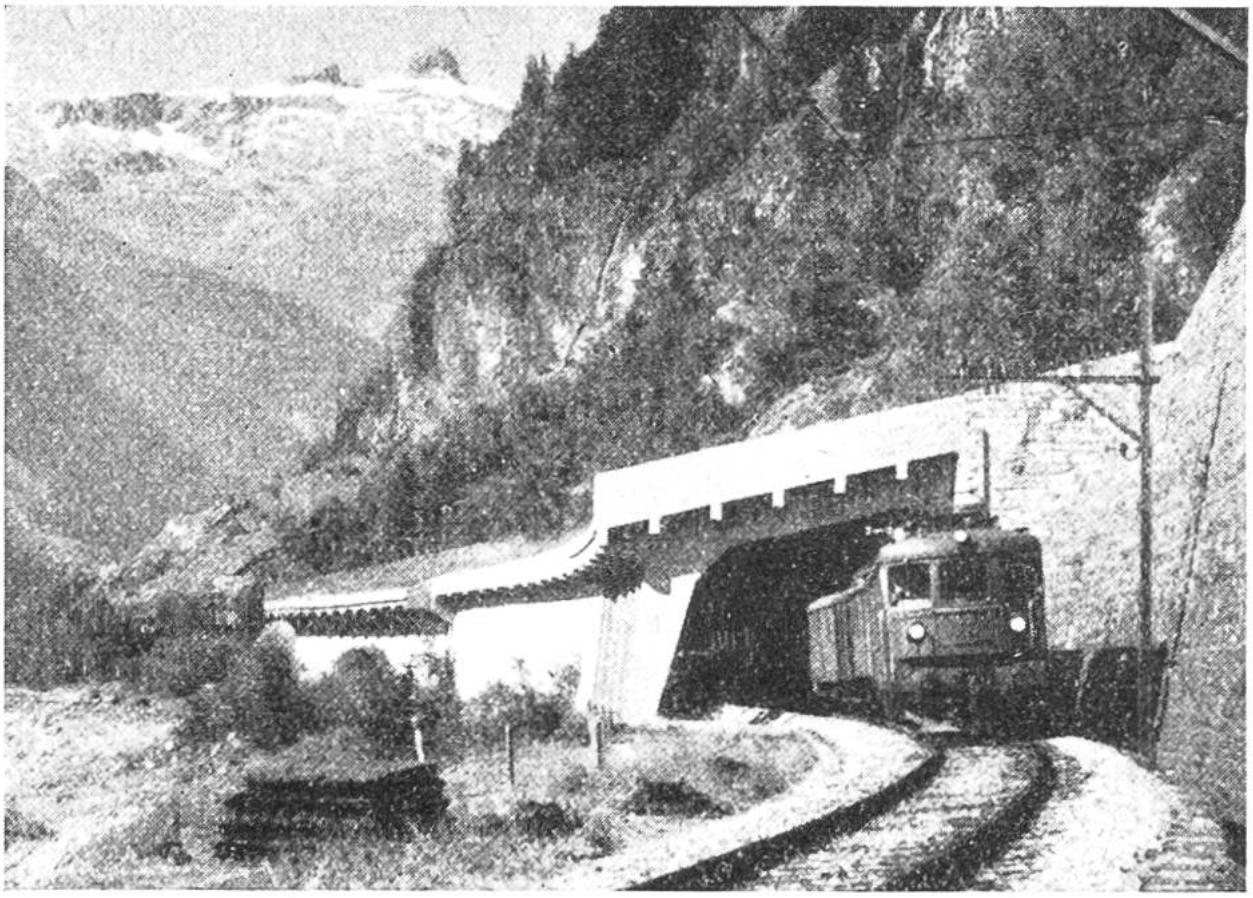
Die Arbeiten am grossen Lötschbergtunnel wurden in Kandersteg und in Goppenstein im Oktober 1906 aufgenommen.



Eine der zahlreichen kühnen Brücken der Lötschbergbahn: Mit einem Bogen von 95 m Spannweite setzt sie in 75 m Höhe über das hier schluchtartig wilde, einsame Bietschtal am Südhang des Lötschbergs. Ihr Bau benötigte rund 1000 Tonnen Eisen.

Mit neuartigen elektrischen Bohrmaschinen und Dynamit rückte man bei diesem Tunnelbau im mehr oder weniger harten Gestein (Mergel, Kalk, Granit, Schiefer) erstmals durchschnittlich total 12,17 m pro Tag vor. Bei der Untertunnelung der Kander im Gasterntal oberhalb Kandersteg ereignete sich am 24. Juli 1908 ein schweres Unglück: eine nach einer Sprengung in den Tunnelstollen eindringende grosse wässerige Schuttmasse begrub und erstickte 25 italienische Arbeiter.

Man sperrte die Unfallstelle durch eine 10 m dicke Mauer ab. Trotz der dadurch notwendig gewordenen Richtungsänderung trafen die Stollenarbeiter in der Morgenfrühe des 31. März 1911 von Nord und Süd genau zusammen; freudig begrüssten sich Ingenieure, Mineure und die übrige Mannschaft. Bis zum Durchschlag hatte man 458 000 Bohrer und 370 000 kg Dynamit verbraucht. Nun folgte der Vollausbruch und die Ausmauerung des Tunnels. Mit 14 612 m ist der Lötschbergtunnel der drittlängste und mit 1240 m ü. M. der höchstgele-



Ein Lötschbergbahnzug mit moderner 4000 PS-Lokomotive durchfährt eine Eisenbetongalerie. In der wilden Lonzaschlucht unterhalb Goppenstein schützen fünf Eisenbeton- und Eisengalerien von total 461 m Länge den Bahnkörper gegen Lawinen, Steinschlag, Felssturz und Wildwasser.

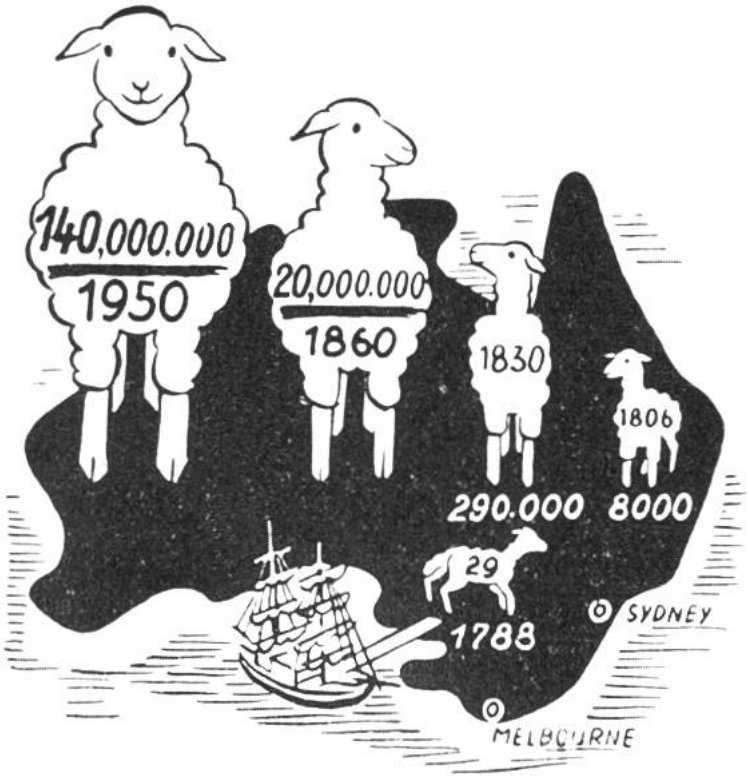
gene normalspurige schweizerische Eisenbahntunnel. Insgesamt mussten zwischen Frutigen und Brig 33 Tunnel und 24 grössere Brücken und Viadukte erstellt werden. Da die Mündungen Nord und Süd des Haupttunnels sich auf rund 1200 m ü. M. befinden, sind zwischen Frutigen und Kandersteg (Nordrampe) sowie Brig und Goppenstein (Südrampe) Höhenunterschiede von über 400 m bzw. über 500 m zu überwinden. Dies geschieht streckenweise mit der für Normalspurbahnen ohne Zahnrad zulässigen Höchststeigung von 27 ‰.

Am 15. Juli 1913 konnte die von Spiez bis Brig 74 km lange Lötschbergbahn als erste normalspurig-elektrische Gebirgsbahn Europas und als neue internationale Transitlinie dem Betrieb übergeben werden. Sie besass damals die stärksten elektrischen Lokomotiven der Welt (2500 PS). Heute ziehen

ihre ebenfalls in der Schweiz gebauten vier- und fünftausendpferdigen Lokomotiven Personen- und Güterzüge von 400–600 Tonnen in einem Tempo von 55–75 Stundenkilometern nach Kandersteg bzw. Goppenstein hinauf. Seit 1949 fährt der BLS-Städteschnellzug Bern–Milano in 4 ½ Stunden nach Mailand, und in 7 ¾ Stunden erreicht man von der schweizerischen Bundesstadt via Lötschberg–Simplon in Genua das Mittelmeer.

Besonders interessant ist die auf fast der ganzen Strecke durch viele kostspielige Schutzbauten und Aufforstungen gegen Lawinen, Steinschlag, Felssturz, Rutschungen und Wildwasser gesicherte Lötschbergbahn zwischen Kandergrund und Kandersteg, wo die Linie zur Überwindung eines Höhenunterschiedes von rund 400 m durch Doppelschleife angelegt ist. Auf der Südseite sodann überrascht uns bei Hohtenn der grossartige Blick in das 450 m tiefer gelegene Rhonetal, dem wir uns wie im Gleitflug nähern.

Die BLS ist nicht nur internationale Transitlinie, sondern erschliesst auch prächtige Wander- und Tourengebiete und verbindet die Bahnen des Jungfraugebietes mit denjenigen des Oberwallis (Furka–Oberalp, Brig–Zermatt–Gornergrat). Vlr.



SCHAFE EROBERN AUSTRALIEN

Um den Neuansiedlern in Australien die Möglichkeit zu geben, sich mit Fleisch und Wolle zu versorgen, schickte man im Jahre 1788 die ersten 29 Schafe nach diesem Erdteil. Damit war der Grundstock für eine Zucht gelegt, die einen ungeahnten Aufschwung nehmen sollte. Aus diesen 29 Schafen waren im Jahre 1800 schon 8000 Stück geworden, 30 Jahre später waren es 290000, 1860 zählte man schon 20 Millionen und 1950 sogar 140 Mill. Stück.