Verbauungen

Autor(en): **F.A.V.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **- (1943)**

Heft 6

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-773387

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

Verbauungen

Man hatte es damals, in jener schon fast sagenhaft anmutenden Zeit des zunehmenden Reiseverkehrs vor dem zweiten Weltkrieg gelesen und dann doch bei gelegentlichen Gesprächen über die « teuren Tarife » unserer Bahnen nur zu oft gänzlich vergessen : daß in der Schweiz auf 100 Bahnkilometer nicht weniger als 6—7 Kilometer Kunstbauten, d. h. Tunnel, Brücken, Viadukte, Lawinen- und Steinschlag-Schutzgalerien und andere Verbauungen aus Stein, Eisen, Beton und Holz kommen, während auf 100 Bahnkilometer im alten Deutschen Reich nicht ein einziger voller Kilometer solcher Bauten entfällt.

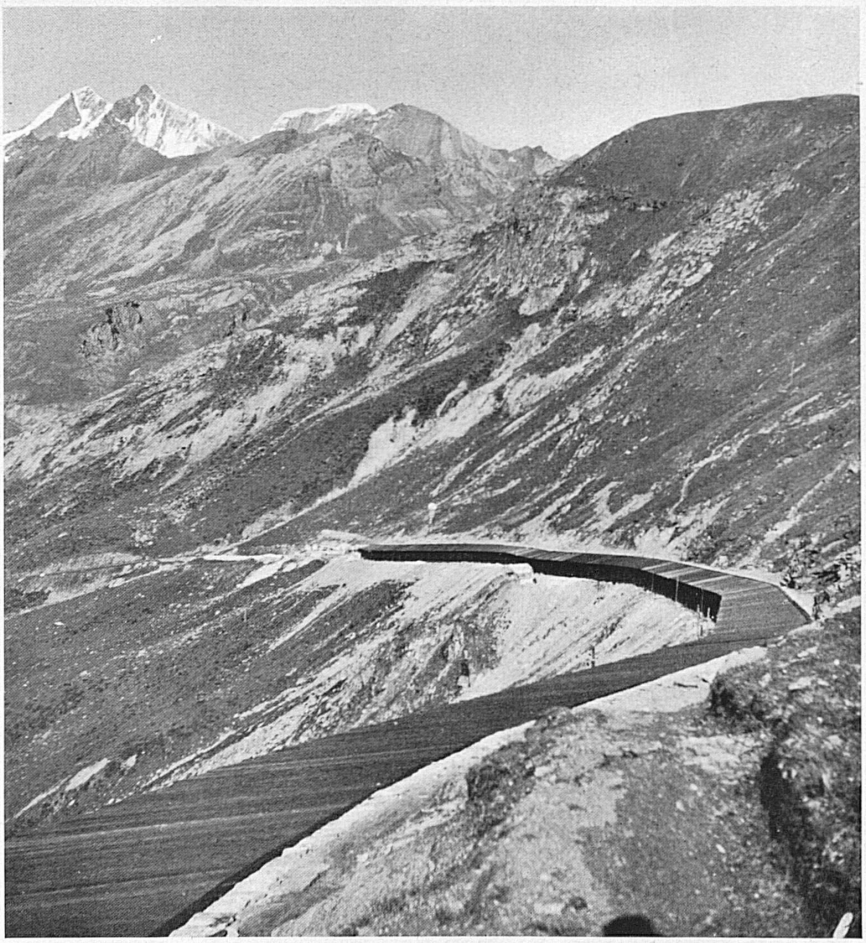
Noch jahre- und jahrzehntelang nach Eröffnung der Gotthard-Bahn (1882) und der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (1913) mußten diese Transitlinien von europäischer Bedeutung für den Verkehr durch Ergänzungsbauten gesichert werden. Immer wieder zeigte es sich, daß die in jahrelanger ununterbrochener harter Arbeit durch mächtige Gebirgszüge erstrittenen Felsenwege neuer, Millionenbeträge erreichender Aufwendungen bedurften, daß nach der glücklichen Vollendung riesiger Tunnel und stolzer Brücken und Viadukte der Kampf gegen die mannigfachen Naturgewalten einer rauhen Bergwelt das Können unserer Ingenieure und Techniker weiterhin voll beanspruchten.

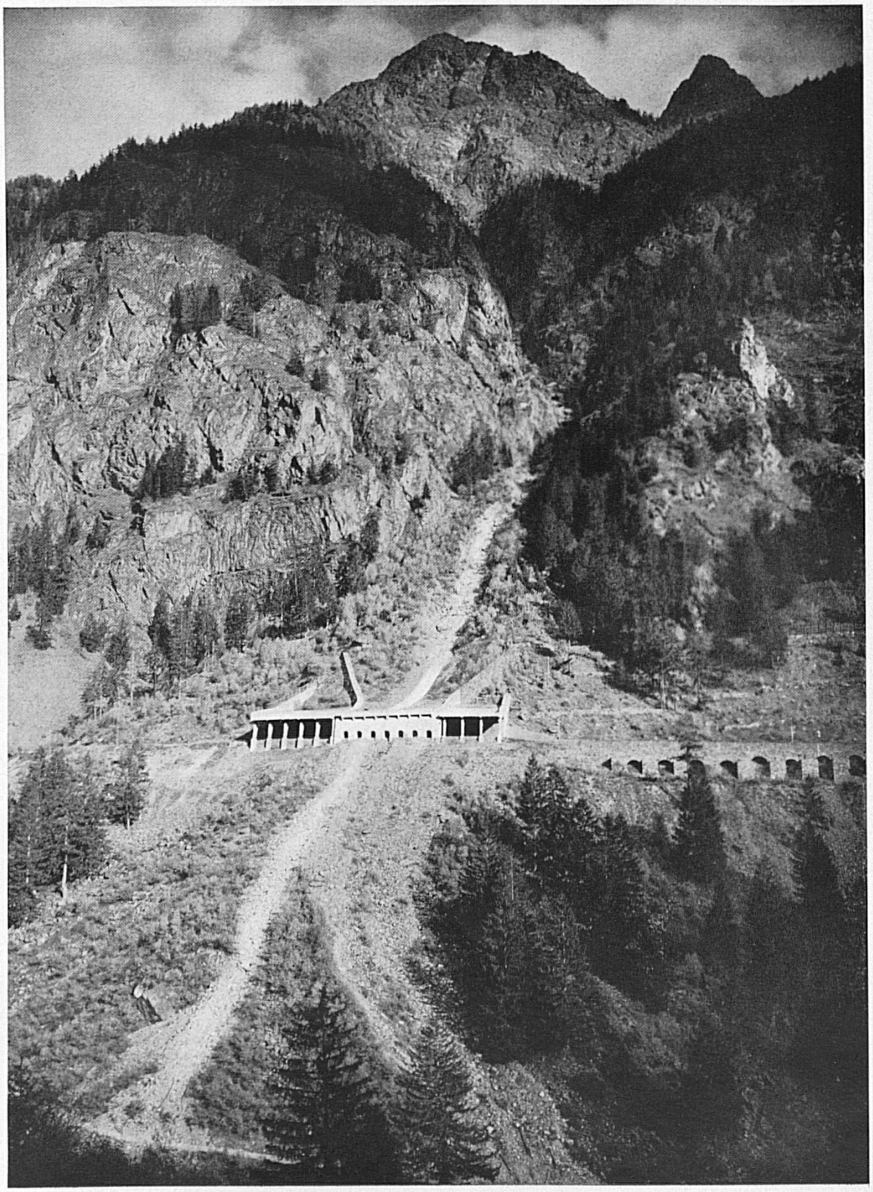
Denkt z. B. der Feriengast, den die Lötschbergbahn rasch, sicher und bequem ins Walliser Sonnenland bringt, auf der Fahrt durch die düstere Lonzaschlucht daran, daß sich bis in 2600 m Höhe über ihm und über den sechs 70—123 m langen Lawinen- und Steinschlag-Schutzgalerien, die er eben durchfährt, außerdem noch über 500 zwei bis sechs Meter hohe und 30—100 m lange Trockenmauern befinden, welche die Bahnverwaltung fürsorglich gegen Lawinen, Steinschlag, Felssturz, Schutt- und Geröllrutschungen erstellen ließ ? Im Verein mit jahrelangen, mühseligen und kostspieligen Aufforstungen schützen z. B. die Faldum-Schutzbauten ob Goppenstein eine Bahnstrecke von 443 m und kosteten insgesamt Fr. 650 000. Also rund Fr. 1500 für den Laufmeter Bahngeleise !

Auch die sich anfänglich in 400 m Höhe über dem Rhonetal hinziehende Teilstrecke der BLS, die eigentliche « Südrampe » — als landschaftlich und technisch großartige Hangfahrt eines der schönsten Eisenbahnerlebnisse der Schweiz — ist mit über 500 solchen Fangmauern sowie durch mit großen Opfern aufgeforstete Schutzwaldungen gesichert. Im ganzen wurden seit der Betriebseröffnung der Lötschbergbahn auf der Strecke Frutigen—Brig über 1100 zum Teil sehr lange und hohe Fangmauern, 120 Terrassen sowie zahlreiche Betonstützmauern und Holz- und Eisenbarragen errichtet.

1928 fuhren die Züge der Visp-Zermatt-Bahn erstmals auch im Winter bis Zermatt. Aber auch hier — wie übrigens auch bei den Bahnen des Bündnerlandes — zeigte es sich, daß der Winterbetrieb ausgedehnte Sicherungsmaßnahmen erforderte, und so wurden hauptsächlich 1931—1933 oberhalb St. Niklaus und zwischen Täsch und Zermatt mehrere Lawinen- und Steinschlagschutzgalerien erbaut, die nahezu 1 Million Franken erforderten. Eine weitere Etappe in der Entwicklung Zermatts zum Wintersportplatz bildete der Bau der höchstgelegenen Lawinenschutzgalerie Europas, einer zirka 750 m langen neuartigen Stein-, Beton- und Holzkonstruktion der Gornergratbahn unterhalb Riffelberg. Dank diesem mit einem Kostenaufwand von zirka Fr. 450 000 1939/1940 ausgeführten Verbauungswerk kann « die höchstgelegene Bergbahn Europas unter freiem Himmel » nun auch im Winter auf Gornergrat-Kulm (3100 m) gelangen, wodurch dem Skifahrer ein hundertfünfzig Flächenkilometer großes Tourengelände im Bereiche der Viertausender erschlossen worden ist.

F. A. V.





Rechts: Blick auf die 700 m lange Lawinenschutzgalerie der Gornergratbahn bei Riffelberg (2585 m).* — Lawinenschutzbauten an der Südrampe der Lötschbergbahn : die Schintigraben-Galerie.* Unten : Verbauungen der Lötschbergbahn an der Südrampe: Betonstützmauern, Blick ins Rhonetal.*

A droite: Vue de la longue galerie de protection contre les avalanches (700 m.) du chemin de fer du Gornergrat près du Riffelberg (2585 m.). — Bâtiments protecteurs sur le versant sud du chemin de fer du Lœtschberg: Galerie Schintigraben. En bas: Bâtiments protecteurs en béton sur le versant sud du chemin de fer du Lœtschberg; la vallée du Rhône.

Phot.: Schneiter, Volmar