**Zeitschrift:** Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

**Band:** 26 (1936)

**Heft:** 13

**Artikel:** Der Durchstich des grossen Lötschbergtunnels

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-639266

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**

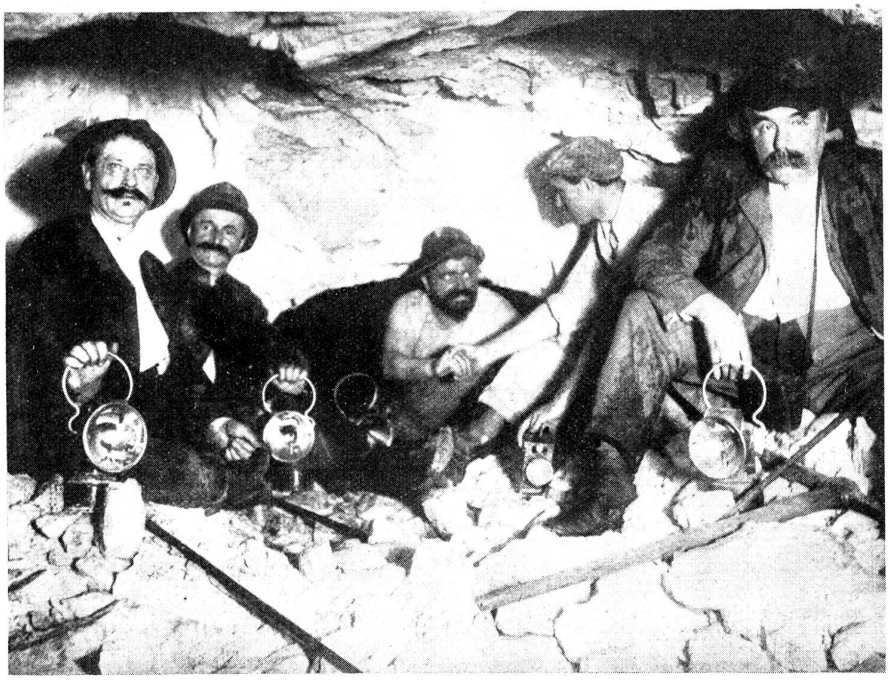
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 31.07.2025

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



**Durchstich des großen Lötschbergtunnels, 31. März 1911. Chef-Ingenieur der Südseite, Herr Moreau, und Chef-Ingenieur der Nordseite, Herr Rothpletz, reichen sich bei der Durchschlagstelle die Hand.**

# Der Durchstich des großen Lötschbergtunnels. Vor 25 Jahren.

Am 31. März nächsthin werden es 25 Jahre sein, seitdem der 14,612 Meter lange Lötschbergtunnel durchstochen worden ist. Es geschah dies nach viereinhalbjähriger Arbeit in der Nacht vom 30. auf den 31. März, morgens 4 Uhr.

Am 15. Oktober 1906 war bei Kandersteg der Angriff auf den Lötschberg eröffnet worden. Tags darauf donnerten auch bei Goppenstein die ersten Sprengschüsse. Den geologischen Voraussagen zufolge glaubte man, bei der Durchbohrung des Lötschbergs keinen außerordentlichen Schwierigkeiten zu begegnen, nahm man doch als sicher an, daß man im festen Gestein bleiben werde. Die Katastrophe vom 24. Juli 1908 zeigte, daß diese Voraussetzung für die Nordseite irrtümlich war: morgens um 2 Uhr 30, als mit einer letzten Dynamitladung das Ende der Kalkzone durchschossen worden war, brachen ca. 7000 Kubikmeter stark durchwässerter Gletscherschutt des Gasterntals ein, so daß der Tunnel innerhalb 10 Minuten auf einer Länge von 1500 Metern ganz oder teilweise verstopft war; 25 italienische Arbeiter kamen dabei ums Leben, teils durch den gewaltigen Luftdruck, teils durch Verschüttung. Im Gasterntal oben bildete sich eine trichterförmige Vertiefung von 60 Meter Durchmesser. Nach einem mehrmonatlichen Unterbruch der Arbeiten und gründlicher Untersuchung wurde die Unglücksstelle mit einer 10 Meter dicken Mauer abgeschlossen und die Bohrung in einer von der bisherigen Tunnelachse etwas abweichenden Richtung wieder aufgenommen; durch dieses Umgehungstracé ist der Tunnel um 800 Meter verlängert worden.

Die beim Lötschbergtunnelbau erstmals zur Anwendung gekommenen neuen Druckluftbohrer ermöglichten ein Vorrücken von 10 Meter im Tag; im Maximum erreichte man sogar einen täglichen Fortschritt von 12 Meter 80.

Die mechanische Bohrung beanspruchte für den ganzen Tunnel 60,903 Stunden. Beim Stollenvortrieb betrug der Bohrerverbrauch 458,040 Stück; an Dynamit wurden 369,382 Kilogramm zur Explosion gebracht. Beim Vollausbruch benötigte man 3,961,265 Bohrer und 591,536 Kilogramm Dynamit.

Trotz der durch den verhängnisvollen Zwischenfall doppelt schwierig gewordenen, von Prof. Bäschlin besorgten Berechnung, betrug die Differenz in der Tunnelachse nach erfolgtem Durchschlag nur 25 Zentimeter. Ferd. Rothpletz, der verdiente bauleitende Oberingenieur der Nordseite, hat das Ereignis des Durchschlages wie folgt geschildert:

„Wir hatten immer am Tunneleingang angeschlagen, wieviel Meter noch zu durchbrechen seien. Das war eigentlich unklug. Unter den Arbeitern wuchs die Aufregung mit der Verringerung der Meterzahl. Die Eifersucht, beim Durchbruch dabei zu sein, steigerte sich, und die Leute fingen an zu berechnen, welche Arbeitsschicht es treffen würde. Sie suchten dadurch das Glück zu beeinflussen, daß sie wenig oder teilweise gar nicht arbeiteten, damit dann der Durchbruch auf ihre Schicht falle. Schließlich mußten wir Leute anstellen, die dafür sorgten, daß überhaupt gearbeitet wurde. Aber nun wuchs auch bei den Ingenieuren die Eifersucht und es kam dazu, daß wir genaue Verhaltungsmaßregeln für die Ingenieure aufstellen mußten. Und es kam die Stunde, wo der Anschlag besagte, daß nur noch 13 Meter zu durchbohren seien. Nun war die Aufregung allgemein. Wenn sich Herr Bäschlin verrechnet hätte! Offen gestanden trauten wir seinen Angaben nie recht, und er selbst sagte ja oft, so genau könne man das eigentlich nicht berechnen. Heute bitten wir ihm alles Unrecht reuevoll ab. Donnerstags nachts 10 Uhr hatten wir abgeschossen, voll Erwartung, voll nervöser Spannung. Es war nichts. Da setzte ich mich beiseite, und was mir da durch den Kopf schoß, war sehr ernst. Die Tunnelachse stimmte nicht. Wir werden wieder anfangen müssen, Sondierlöcher vorzutreiben. Um 4 Uhr trieben wir ein vier Meter langes Bohrloch vor. Nichts! Schließlich haben wir abgeschossen. Nichts! Hoffnungslos grübelte ich vor mich hin. Plötzlich kommt ein Mann gesprungen. „Durch!" schreit er, „durch!" In dem Augenblick hätte ich am liebsten weinen mögen. Aber mir rief die Arbeit. Dann kam der Augenblick, in dem mir Oberingenieur Moreau an einem Bohrer ein Blumensträußchen von der Südseite her durch das Loch entgegenstreckte. Das sind die schönsten Blumen, die ich meiner Lebtag gesehen habe. Bald darauf kroch Moreau, der beleibte Mann, mit einer erstaunlichen Schnelligkeit durch die Oeffnung, und was nun folgte, war ein wildes Durcheinander, ein Trubel und ein Jubel. Arbeiter und Ingenieure, alles trank Champagner, für den meine verehrte Frau gesorgt hatte. Das Ganze ein Bild, das mir unvergeßlich bleiben wird."

Ungefähr ein Jahr nach dem Durchstich, im April 1912, war die Gewölbemauerung des Lötschbergtunnels, in dem die Bahn mit 1243 Meter ihren Kulminationspunkt erreicht, abgeschlossen und am 15. Juli 1913 erfolgte die Betriebsaufnahme der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon, durch die der Kanton Bern, die Nordwestschweiz und ganz Nordwesteuropa auf kürzestem, raschestem, landschaftlich schönstem und technisch interessantestem Wege mit dem Wallis, mit Italien, mit dem Süden verbunden worden ist. Neben diesem verkehrswirtschaftlichen Wert hat die Lötschbergbahn auch große militärische Bedeutung, indem sie das Wallis, unter anderm mit dem Waffenplatz Thun, sowie mit der Bundeshauptstadt verbindet. Vlr.