

Zeitschrift: Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern
Herausgeber: Geographische Gesellschaft Bern
Band: 39 (1948)

Artikel: Vom Lötschbergtunnel
Autor: Volmar, Friedrich August
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-323080>

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: 10.12.2025

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

VOM LÖTSCHBERGTUNNEL

Von FRIEDRICH AUGUST VOLMAR¹

Mit 1 Abbildung

Mit erstaunlicher Präzision — in der Achse nur um 25 cm abweichend — war in der Morgenfrühe des 31. März 1911 der höchstgelegene und drittlangste normalpurige schweizerische Alpentunnel durchbrochen worden, und zwar beim Kulminationspunkt nahe der Kantonsgrenze auf Berner Seite, nach damaliger Vermessung 353 m ab Nordportal und 7182 m ab Südportal.

Ungefähr in der Mitte des 14612 m langen Tunnels — er war während des Baues gegen Lawinen- und Steinschlaggefahr auf der Nordseite um 15 m, auf der Südseite um 55 m künstlich verlängert worden — erreicht somit die Lötschbergbahn mit 240 m ü. M. ihre größte Höhe. Von den Tunnelmündungen Nord (1197 m) und Süd (1216 m) steigt die Bahn also noch 43 bzw. 24 m.

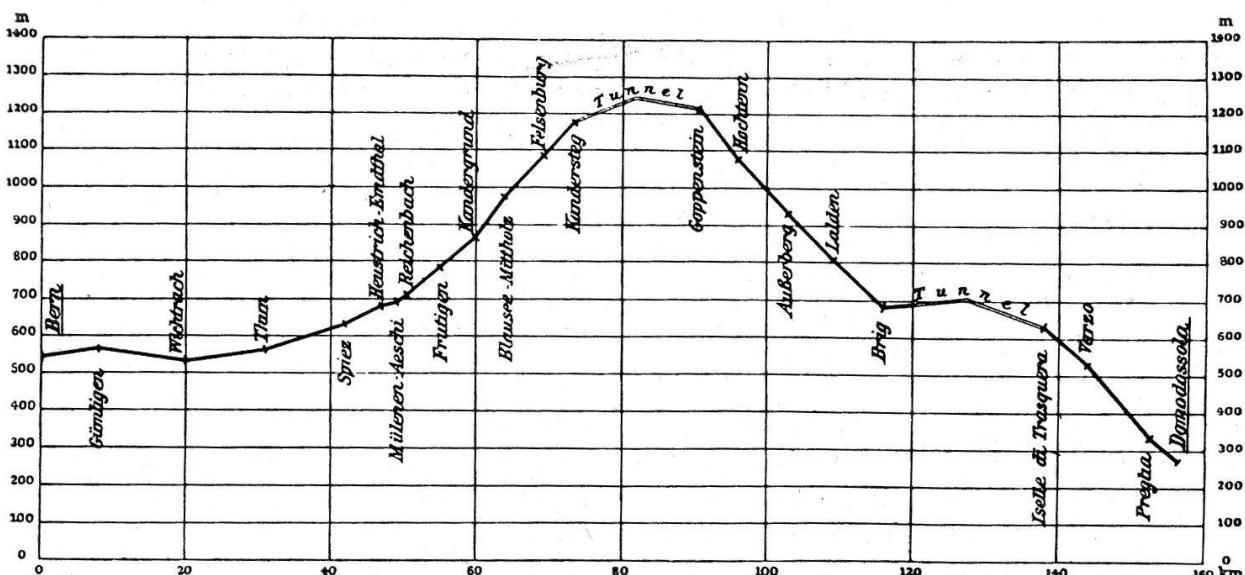
Der aufmerksame Laie wird sich fragen, was es denn eigentlich mit den Tunnel-Kulminationsunkten für eine Bewandtnis habe; denn es wäre doch einfacher, den Weg durch den Berg in überall leichmäßiger Höhenlage anzulegen. Aber ein so erstellter Gebirgstunnel würde des vielfach reichlichenickerwassers, namentlich aber der angeschlagenen Quellen und mitunter großen Wassereinbrüche gegen schon beim Bau ständig überschwemmt sein. Der in größeren Gebirgstunneln allgemein übliche, s Wasserscheide ein doppeltes Gefälle bewirkende Kulminationspunkt dient also der sehr wichtigen eidseitigen Entwässerung.

Drei geologische Hauptzonen hatten Ingenieure, Mineure und Schutterer in vier-inhalbjähriger Arbeit — Tag und Nacht — bewältigt: Mergel, Kalk und Hoch-ebirgskalk der Doldenhorngruppe, zirka 4 km, Gasternganit, bis in die Gegend des ötschentals reichend, somit zirka 7 km, kristalline Schiefer des Lötschentals, zirka ,5 km. Die höchste Gesteinstemperatur wurde auf der Südseite mit 34° C gemessen. Während des Baues wurden namentlich auf der Nordseite zahlreiche kleine und große Quellen angeschlagen; auf der Nordseite bilden diese Wasser auch heute einen fließenden nd nach seinem Austritt aus dem Nordportal in die Kander abgeleiteten kleinen Bach.

Der bereits 1907 begonnene Vollausbruch für Doppelstrasse war genau ein Jahr nach em Durchschlag des Richt- oder Sohlstollens, also am 31. März 1912, beendet. Beides atte insgesamt über 4,4 Millionen Bohrer und rund 961000 kg Sprengstoff (Dynamit, Vestphalit, Telsit) erforder. Die Ausmauerung (1 m dick) dauerte bis in den Februar 913, wobei der Bindemittelverbrauch sich auf 25900 Tonnen belief. Beschotterung, Gleiselegen und Fahrleitungsmontage erstreckten sich bis Mai gleichen Jahres; am 5. Juli 1913 konnte der durchgehende Betrieb Spiez—Brig aufgenommen werden. Die Gesamtkosten des doppelsträgen Lötschbergtunnels betrugen rund 52,6 Millionen Franken (pro Meter zirka Fr. 3600.—).

Mit seinen, die Höhenunterschiede von 418 m und 538 m überwindenden Zufahrtsampen Frutigen—Kandersteg und Brig—Goppenstein ist der Lötschbergtunnel atürlich kein Basistunnel. Er kann aber auch nicht als reiner Scheiteltunnel angesprochen werden, besonders nicht von der Nordseite, erfolgt doch hier die Einfahrt in den Berg basistunnelartig unmittelbar aus einer (allerdings als obere Stufe erreichten) Talbene, wobei das kanderdurchflossene Gasterntal als effektiver oberster Teil des Hauptals sogar in bedeutender Tiefe unterfahren wird. Der Lötschbergbahnpionier WILHELM EUSCHER bezeichnete denn auch schon in seiner ersten, grundlegenden Projektschrift

¹ Vorabdruck aus der demnächst in zweiter, erweiterter Auflage erscheinenden, beim Publizitätsienst zu beziehenden Schrift «Wissenswertes von der Lötschbergbahn und den mitbetriebenen Linien». Wir verdanken der Direktion der Lötschbergbahn einen ansehnlichen Beitrag an die farbige Karten-eilage «Berner Oberland».



Profil der Strecke Bern—Lötschberg—Simplon. Höhen im Verhältnis zur Entfernung 50mal größer. Da die Tunnelmündungen Kandersteg und Goppenstein rund 1200 m ü. M. liegen, hat der Lötschbergtunnel, im Gegensatz zu dem als Basistunnel anzusprechenden Simplontunnel, den Charakter eines (wenn auch nicht reinen) Scheiteltunnels.

von 1889 die das Gasterntal unterfahrende Variante als «Basis-Scheiteltunnel». Der Lötschbergtunnel, dessen Nordportal sich zu Füßen des das Kandertal fast abschließenden, senkrecht abstürzenden, burgartig wuchtigen Fisi-Schafberges, nahe Kandersteg, in 1197 m Höhe befindet, durchzieht zunächst in leichter Kurve die das Gasterntal begrenzende Steilwand der Doldenhorngruppe, wendet sich dann in zirka 220 m Tiefe unter dem hintern Gasterntal und damit unter der Kander hindurch gegen Süden Richtung Gfällalp, strebt zwischen Balmhorn-Lötschengletscher und Kleinem Hockenhorn, also in der Gegend des Lötschenpasses, in gerader Richtung zur Kantonsgrenze, biegt dann leicht gegen Restialp—Faldumalp (Lötschental) ab und erreicht beim «Lawinenbahnhof» Goppenstein in einer Höhe von 1216 m das Südportal. Er unterfährt somit zwei Gebirgsketten, zuerst die Ausläufer des Doldenhorns und dann das Balmhornmassiv. Dieses erhebt sich kurz nach dem Kulminationspunkt des Tunnels, d. h. auf Walliser Seite, im Gebiet des Lötschenpasses, noch mit maximal zirka 1500 m über dem Menschenwerk. In acht bis neun Stunden gelangt der Wanderer von Kandersteg über den Lötschenpaß ins Lötschental — in einer Viertelstunde der Fahrgast der Lötschbergbahn von Kandersteg nach Goppenstein. (Schnellzug Thun—Brig, 84 km, zirka anderthalb Stunden.)

Für den täglichen Kontrollgang durch den Tunnel benötigt der dazu bestimmte Streckenwärter zirka siebeneinhalf Stunden. Alle fünfzig Meter befinden sich beidseitig je eine Nische — als Ausweichmöglichkeiten für das Bahnpersonal — alle Kilometer je eine kleine Kämmerei als Werkzeug- und Materialmagazine und Mannschaftsräume. Im ganzen Tunnel sind 552 Nischen, 25 kleine und 3 große Kammern vorhanden. — Der doppelspurige Lötschbergtunnel wird bei normalem Verkehr innerhalb 24 Stunden von 30 bis 35 Zügen durchfahren.

LE TUNNEL DU LÖTSCHBERG

Le chemin de fer du Lötschberg, le premier des chemins de fer électriques à voie normale construit à travers les Alpes, fut inauguré en 1913. Son grand tunnel est le troisième en Suisse pour la longueur (14612 m) et le premier pour l'altitude (1240 m). Construit de 1906 à 1912, il a coûté plus de 52 millions.

LA GALLERIA DEL LÖTSCHBERG

La ferrovia del Lötschberg, la prima ferrovia elettrica a scartamento normale costruita attraverso le Alpi, venne inaugurata nell'anno 1913. La sua principale galleria è la terza in Svizzera per lunghezza (14612 m) e la prima per l'altitudine (1240 m); costruita dal 1906 al 1912, ha costato più di 52 milioni.