

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 51/52 (1908)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Vom Lötschbergtunnel  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-27487>

### **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:** 13.04.2026

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

aufwärts reicht. Bei geöffneten Schützen fließen durch den Grundablass  $260 \text{ m}^3/\text{Sek.}$  und durch die seitlichen Wehrschützen  $110 \text{ m}^3/\text{Sek.}$ , sodass im ganzen eine Durchflussmenge ohne Ueberfälle von  $370 \text{ m}^3/\text{Sek.}$  möglich ist. Diese Wassermenge von  $625 \text{ l}/\text{Sek.}$  auf den  $\text{km}^2$  des ganzen Einzugsgebietes von  $590 \text{ km}^2$  entspricht den an der Simme bekannten grössten Hochwassern.

Zur Bauausführung wurde zunächst auf dem rechten Ufer zur Trockenhaltung der Baustelle ein Umgehungsstollen von  $56,5 \text{ m}$  Länge und  $2\%$  Gefälle, der sogen. provisorische Stollen angelegt. Zudem errichtete man am Einlauf dieses Stollens einen kräftigen Fangdamm aus Beton, wie in Abbildung 18 zu erkennen. Abbildung 21 zeigt die Baustelle im Spätjahr 1906. Im Hintergrund sieht man den Fangdamm, der das Wasser der Simme in den provisorischen Stollen ablenkt. Vorn links wird das Fundament betonniert, das dunkle Loch rechts ist eine tiefe Auskolkung im Felsen, die auch auf dem Aufriss der Wehrzeichnung in Abbildung 19 (links) zu erkennen ist. Wie den Schnittzeichnungen in Abbildung 20 zu entnehmen ist, besteht der Wehrkörper aus Stampfbeton mit einer Haussteinverkleidung aus Granit auf der Wehrkrone und flussabwärts. Die maximalen Kantenpressungen erreichen im Fundament  $2,3 \text{ kg}/\text{cm}^2$ , in den Strebepfeilern steigen sie auf  $6 \text{ kg}/\text{cm}^2$ . Auch die beiden felsigen Ufer unterhalb des Wehres sind mit Betonmauern verkleidet, desgleichen der abgesetzte Abfallboden mit Bohlenbelag und granitverkleideten Ueberfallkanten. Abbildung 22 zeigt die von einem Hochwasser überschwemmte Baustelle im März 1907. Der Wehrkörper ist am rechten Ufer schon weiter gediehen, der rechte Pfeilerfuss mit seiner Quaderverkleidung ist bereits sichtbar, ebenso die Art der Gerüstung mit dem auf Rädern laufenden Portalkran. Am Ufer sieht man die Installationen zur Betonbereitung, im Hintergrund die Hütte mit dem Steinbrecher und der Betonmaschine. Für den Wehrkörper sind im ganzen rund  $4000 \text{ m}^3$  Beton und  $350 \text{ m}^3$  Quadermauerwerk aufgewendet worden. Das Gesamtgewicht der Eisenkonstruktion der Wehranlage beläuft sich auf ungefähr  $70 \text{ t}$ .

### Vom Lötschbergtunnel.

In Ermangelung authentischer Angaben stellen wir neuerdings aus den Tagesblättern einige Notizen zusammen über die in der letzten Woche bezüglich der Arbeiten auf der Nordseite des Tunnels getroffenen Massnahmen.

Als Folge des Gutachtens der Experten hat die Direktion der Berner Alpenbahngesellschaft die Herren Oberingenieur Dr. A. Zollinger, Oberingenieur A. Schafr und Professor K. E. Hilgard veranlasst, eine Studienreise nach Deutschland zu unternehmen, um die für den Weiterbau des Lötschbergtunnels in Frage kommenden bzw. vorgeschlagenen Verfahren näher zu prüfen. — Am 2. September hat der Berner Regierungsrat ein Schreiben an die Baugesellschaft gerichtet, worin die Räumung des Stollens, bzw. die Bergung der Verunglückten verlangt und dazu ein Termin bis zum

1. April 1909 festgesetzt wird. Infolgedessen wird die bei Km. 1,436 erstellte,  $6 \text{ m}$  starke Absperrmauer wieder zu entfernen sein, deren Aufführung in einem Abstand von  $1249 \text{ m}$  von der Einbruchsstelle übrigens zu den verschiedenen unverständlichen Vorkommnissen dieses Baues gehört.

Ferner sollen nunmehr «ohne Verzug» (sieben Wochen nach der Katastrophe!) im Gasterntal Sondierbohrungen in der Tunnelachse vorgenommen werden, deren Ergebnis für das zur Weiterführung des Tunnels an-

zuwendende Bausystem bestimmend sein wird. Die Zeitungsmeldung, wonach der Zusammenhang der Kander mit der Einbruchsstelle ausgeschlossen erscheine, weil das künstlich gefärbte Kanderwasser im Stollen nicht zum Vorschein kam, ist jedenfalls nicht zutreffend, da das heute gefärbte Kanderwasser ja erst dann an die Einbruchsstelle gelangen kann, wenn das gesamte, in der  $180 \text{ m}$  mächtigen Ueberlagerung angesammelte Wasser abgeflossen sein wird.

Ueber das Schicksal des Expertenberichtes liest man, «dass dieser vollinhaltlich einem von der Direktionskomitee an den Verwaltungsrat zu richtenden Bericht einverleibt werden wird. Uebersetzung und Druck dieser Berichte dürften noch einige Zeit in Anspruch nehmen.»

### Miscellanea.

#### Die Bodensee - Toggenburgbahn.

Ueber den Fortschritt der Bauarbeiten an der Bodensee-Toggenburgbahn<sup>1)</sup> ist im allgemeinen zu berichten, dass auf der Strecke St. Gallen-Wattwil rund  $50\%$  der vorgesehenen Bauarbeiten erstellt sind. Von den Erd- und Felsarbeiten sind, als die wichtigsten auf dieser Strecke die Arbeiten des Stationseinschnittes Herisau mit  $270000 \text{ m}^3$  Erdbewegung zu verzeichnen. Für die 17 vorkommenden grossen Viadukte mit einer Gesamtlänge von rund  $2400 \text{ m}$  sind grosse Gerüste ausgeführt und diese Bauten präsentieren sich zurzeit in den verschiedensten

Stadien. Fertig aufgemauert ist nur der Ergeten-Viadukt, beim Weissenbach ( $64 \text{ m}$  über Bachsohle) sind die Pfeiler der  $25 \text{ m}$  weiten Gewölbeöffnungen über die Hälfte hinaus aufgeführt, am Walketobel-, Kirchtobel- und Spitzmühlviadukt sind die Gewölbe schon in Arbeit, während sie beim Waldbachviadukt ungefähr bis zu zweidrittel Höhe emporsteigen und am Sitterviadukt nur zum vierten Teil ausgeführt sind; beim Thur-Viadukt in Lichtensteig ist man mit der Ausführung des Lehrgerüsts der  $43 \text{ m}$  weiten, steinernen Mittelöffnung beschäftigt. Besonderes Interesse bieten die Installationen für den Sitter-Viadukt, wo zwei etwa  $450 \text{ m}$  lange Kabelbahnen nebst einer ganzen Anzahl kleinerer Seilbahnen zum Materialtransport für den Aufbau der Pfeiler in Verwendung stehen. Auch vom mächtigen,  $97 \text{ m}$  hohen Gerüsturm, der unten eine Grundbasis von  $30 \times 23 \text{ m}$  und oben noch den respektablem Querschnitt von  $12 \times 23 \text{ m}$  erhalten soll, sieht man die Anfänge. Der Turm wird für die fliegende Montage des  $120 \text{ m}$  weiten Halbparabelträgers der Mittelöffnung dienen. Der Weissenbach-Viadukt wird analog wie seinerzeit der Landwasserviadukt der Albulabahn<sup>2)</sup> ausgeführt. Zu dem Zweck sind auch hier eiserne, in der Pfeilermitte eingemauerte Gestänge erstellt, auf denen eiserne Trapezträger nach Bedarf hochgehoben werden; diese Trapezträger dienen zur Aufnahme der elektrischen Aufzugswinden. Die Sohlenstollen der 14 Tunnels der Strecke St. Gallen-Wattwil mit einer Gesamtlänge von rund  $4800 \text{ m}$  sind durchgeschlagen, mit Ausnahme des  $350 \text{ m}$  langen Bülbergertunnels vor Degersheim und des  $3550 \text{ m}$  langen Wasserfluchtunnels. Anfang September erreichte die Sohlenstollenlänge des Wasserfluchtunnels rund  $2650 \text{ m}$ . An

<sup>1)</sup> Band II, S. 280.

<sup>2)</sup> Bd. XLIII, S. 46.

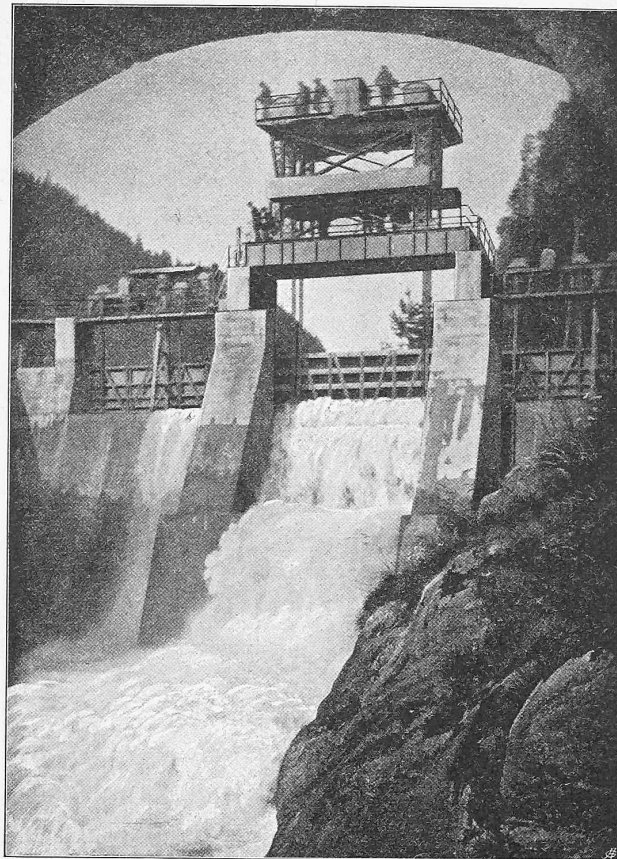


Abb. 17. Ansicht des Simmewehrs von unten bei Hebung der untern Grundablassschütze.