

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 19

Artikel: Zur Frage der Gasterntal-Ausfüllung
Autor: Wehrli, Leo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82614>

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

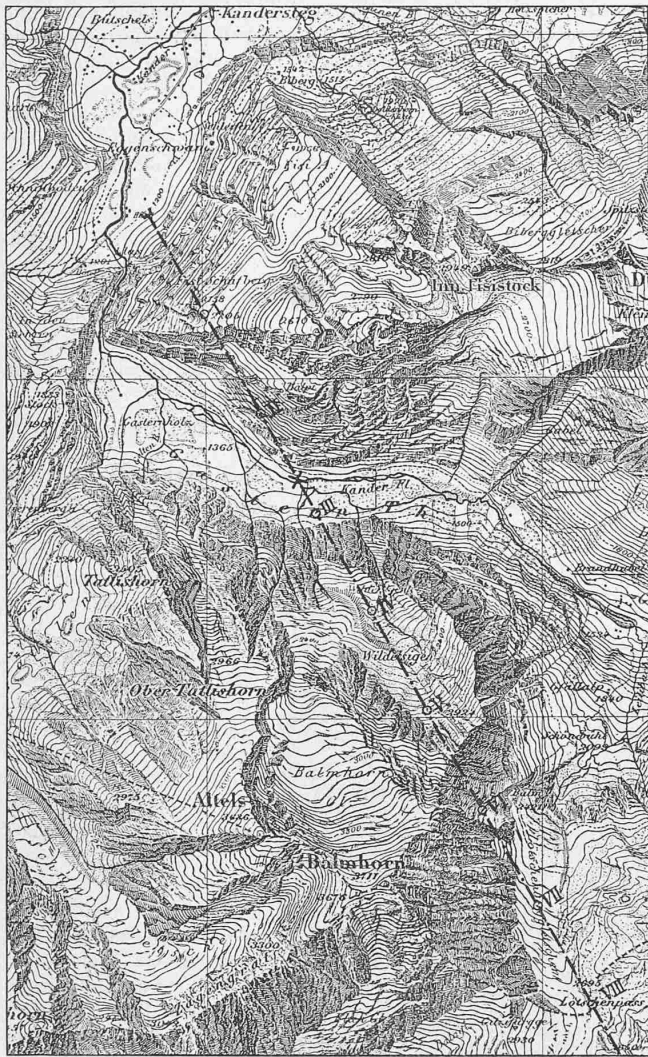
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 04.04.2026

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



Mit Bewilligung der eidg. Landestopographie.
 Abb. 3. Uebersichtskarte des Gasterntals mit der ursprünglichen Axe des Lötschbergtunnels. — 1 : 60 000.
 (Das X bezeichnet die Einbruchsstelle bei Km. 2,675.)

Zur Frage der Gasterntal-Ausfüllung.

Von Dr. Leo Wehrli, Geolog, Zürich.

Der Durchschlag des Lötschberg-Tunnels und die pietätvolle Gedenkfeier, die mitten in dem allgemeinen und wohlverdienten Erfolgesejubel denen zu Ehren abgehalten wurde, die beim Gasterntal-Einbruch vom 24. Juli 1908 ihrer Arbeitspflicht zum Opfer fielen, veranlasste mich, alte Notizen nochmals zu durchstöbern. Die Frucht davon ist der in Abbildung 1 beigegebene Versuch eines Querschnittes durch das Gasterntal an der Stelle des Einbruches. Die dazu nötigen Längenmasse sind der Siegfriedkarte 1 : 50 000 und teilweise der Exkursionskarte von Kandersteg 1 : 30 000 entnommen, Einzelheiten auch an Ort und Stelle abgeschrieben. Die eingezeichneten Böschungen wurden vom Talboden aus aufwärts blickend mit dem Klinometer bestimmt. Die Photographie des Gasterntales vom Stock (1833 m) am Gemmiweg stammt aus dem Jahr 1902; das damalige Aufnahmeprotokoll gibt horizontale optische Axe an, mit Suter-Objektiv, sodass also den Felsböschungen ordentlich zu trauen ist. Links der Steilhang des Fisischafberges (am Fuss dieser Profilinie liegt heute bei dem Pfeil in Abb. 2 (S. 264) die Einbruchsstelle), hintere Coulisse links das Doldenhorn, rechts der Balmhorn-Abhang; ganz hinten die Talumbiegung beim Brandhubel nach Osten gegen den Kanderghletscher hinauf, zu hinterst das Sackhorn (3218 m) und zu äusserst rechts noch der Gipfel des Schilthorns oder Hockenhorns (3297 m). Zwischen diesem und dem Balmhorn geht der Lötschenpass hinüber (Abbildung 3).

Skizze und Photographie sowie Karte zeigen das Gasterntal als einen steilwandigen Trogt mit flachem Boden. Die Kander mag an der Einbruchsstelle 1400 m über Meer liegen; der Talboden misst quer herüber von Schuttkegel zu Schuttkegel etwa 5 bis 600 m Breite.

Der nördliche Felshang hat bis an die oberste Felskante des Fisischafberges eine mittlere Böschung von 50 Grad.

Die gegenüberliegende Wand des Balmhornfusses ist beträchtlich steiler bis zur Klubbütte des S. A. C. auf Wildelsigen, 1961 m. Von „auf der Bise“ (1446 m) bis hierher erhält man 65 Grad. Verlängert man diese beiden Linien nach der Tiefe, so schneiden sie sich unter dem Boden des Gasterntales in etwa 960 m Meereshöhe. So tief kann also die Kiesauffüllung hinabreichen. Nimmt man analog der Fisi-Schafberg-Flanke, auch auf der südlichen Talwand 50° Böschung an, so käme der entsprechende Schnittpunkt auf 1070 m Meereshöhe zu Stande und konstruiert man endlich eine mittlere Böschung vom Talwinkel bei 1446 bis etwa Fisi-Schafberghöhe am Balmhornghletscher, so verringert sich die Steilheit auf 45°, weil oberhalb der Klubbütte und über den untern Teil des Balmhornghletschers hinauf der Abhang sanfter wird. In diesem Falle liegt der Treffpunkt mit der Gegenseite 1100 m über Meer. Ob aber 960, 1070 oder 1100 — in jedem Falle läge die mutmassliche tiefste Stelle der Talrinne bedeutend tiefer als das Tunneltracé, das, unter Berücksichtigung von 7‰ Steigung ab Nordportal (1200 m) an seinem Schnittpunkt mit der mittleren Böschungslinie des Fisi-Schafberges etwa 1219 m Meereshöhe haben

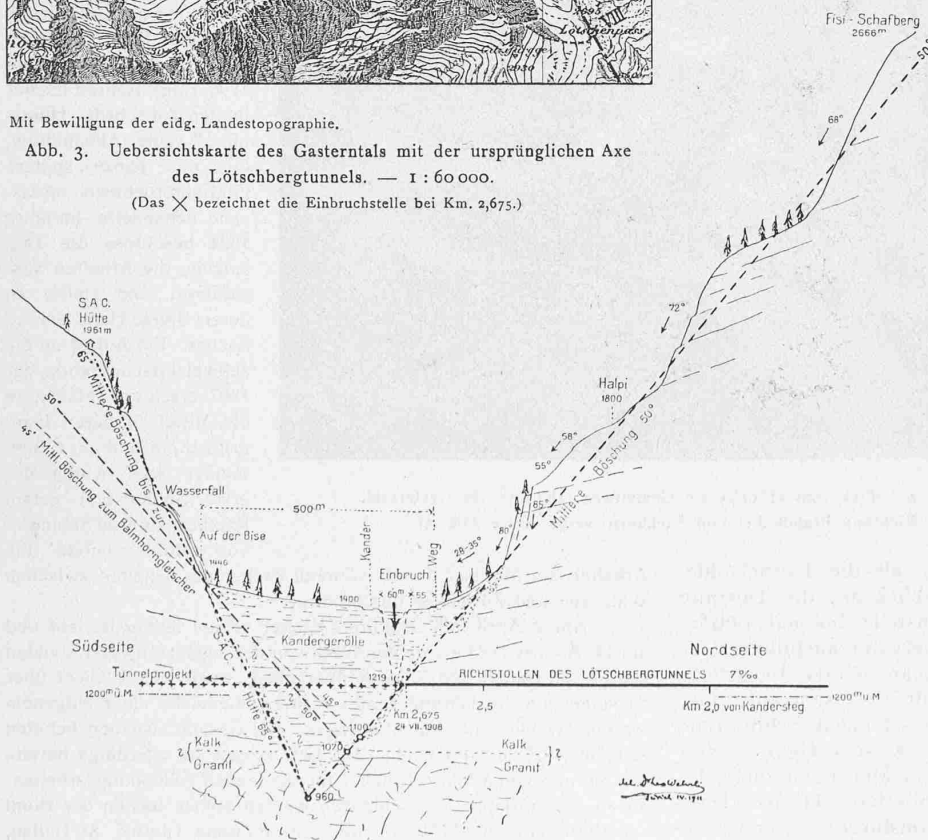


Abb. 1. Querschnitt durch das Gasterntal an der Einbruchsstelle der ursprünglichen Axrichtung des Lötschbergtunnels, Blick talabwärts. — Masstab 1 : 15 000.

wird. Und dieser Schnittpunkt liegt *ziemlich genau senkrecht unter dem nördlichen Rand des Einbruchstrichters*. Man fuhr am Unglückstage aus der Kalkwand wie durch ein Fenster in den grundwasserdurchtränkten Gasternkies hinaus.

Im sandigen Material, das den Stollen plötzlich einfüllte, fand man — soweit zugänglich — wesentlich Rollsteine, wie sie die Kander führt. Auch Gerölle einer fest verkitteten Breccie, die an die Höttingerbreccie bei Innsbruck erinnert, und wohl wie diese aus einer oberflächlichen Schutthalde durch Verfestigung entstanden ist. Also nichts Gekritztes und nur sehr wenig Schlamm. Obering. Rothpletz hat eine instruktive Serie von Belegstücken gesammelt¹⁾. Es ist *keine Moräne*, sondern *Flusssand und Flussskies*.

Der Felsuntergrund der Gasterntalauffüllung ist demnach eher eine V-förmige Wasserrenne, denn ein U-förmiger ehemaliger Gletscherkasten. Das letztere war offenbar die Annahme der offiziellen geologischen Expertise von Fellenberg-Kissling-Schardt vom Jahre 1900, die auf Seite 25 sagte, die Auffüllung des Gasternbodens betrage höchstens 60 bis 70 m, der Tunnel werde also sicher noch von mindestens 100 m Felsgestein überhöht sein²⁾. Leider war diese Annahme irrig, wie die Katastrophe selbst bewiesen hat. Ob nun die alte Talrinne wirklich bis zu 960 m Meereshöhe, also 440 m unter den heutigen Talboden, vielleicht bis in den Granit hinabreicht, ist unsicher. Nach den Böschungskonstruktionen im beigegebenen Querschnitt scheint dies zwar wahrscheinlich. Es könnte jedoch auch bald unter dem südlichen Talwinkel bei 1446 wieder eine flache Achsel folgen. Jedenfalls aber liegt die Rinne tiefer als die Tunnelsohle.

Nehmen wir für einen Augenblick an, die Talrinne reiche im Querschnitt der Einbruchsstelle bis auf 960 m Tiefe. Dann muss talauswärts die Bergsturzaustrückfüllung der Klus noch tiefer hinabgehen. Denkt man sich das Bergsturzmaterial, hinter dem der Gasterntalboden sich aufstaut, ausgeräumt, so stellt die Klus einen schmalen Schlitz dar, 400 m tiefer, als jetzt, also noch viel schauriger in den Dimensionen, als die Aareschlucht bei Meiringen oder die Viamala-Schlucht des Hinterrheins oberhalb Thusis. Dass die Klus in der Tat eine Wasser-Erosionsfurche ist, beweisen

¹⁾ Vergl. auch *Alb. Heim*, Geolog. Nachlese Nr. 20, Vierteljahresschrift der nat. Ges. Zürich, LIII, 4, vom 3. V. 1909.

²⁾ Vergl. „Schweiz. Bauztg.“ 1908, Bd. LII, S. 67 u. 200 mit Abb.

an der rechtsufrigen Talwand bis hoch hinauf erhaltene flachmuschelige Kesselreste namentlich am obren Eingang der Klus, wo die Felsabstürze, fast vertikal, kaum 50 m voneinander abstehen.

Im *Längsprofil* trifft die Talrinne von 960, abwärts mit normalem Gefälle verfolgt, *bei Frutigen auf die heutige Talsohle*. Analog entspricht dem heutigen Gasterntalboden auswärts die Kante der Schutt-Terrasse von „auf der Höhe“ westlich ob dem Bühlstutz, und vielleicht die mächtige Moränenfläche von Aeschi am Thunersee. Ob da ein Zusammenhang besteht, müsste weitere Untersuchung ergeben, die dann auch das Simmental einzubeziehen hätte.

Zur Frage der Gasterntal-Ausfüllung.



Abb. 2. Blick vom «Stock» am Gemmiweg (1833 m) ins Gasterntal, Richtung Brandhubel und Sackhorn (vergl. Karte Abb. 3).

Arbeiten am Molliser Kanal, während Escher die Arbeiten zwischen Walensee und Zürichsee durchführte.

Am 2. April 1822 erstattete Escher seinen letzten Bericht und am 14. August 1823 wurde das Werk von der Tagsatzung den Ständen Glarus, St. Gallen und Schwyz übergeben, sowie die Aufsicht über dasselbe und die Leitung seines weitern Ausbaues einer eidgenössischen Linthkommission übertragen. Die Gesamtausgaben beliefen sich bis 1827 auf 984508 Fr. Bis 1902 hatten sie allerdings bereits die Summe von 5 Mill. erreicht; für die letzten Vollendungsarbeiten, die in diesem Jahre abgeschlossen werden sollen, leisten der Bund seit 1907 jährlich 14500 Fr. und die Kantone Glarus, St. Gallen, Schwyz und Zürich je 10000 Fr.

Die X. Jahresversammlung des Vereins Schweizerischer Konkordatsgeometer am 14. und 15. Mai in Zürich wird eröffnet

Miscellanea.

Linthkanal. Am 8. Mai sind es 100 Jahre gewesen, dass die Linth in ihr neues Bett, den *Escherkanal*, geleitet wurde, der ihre Wildwasser von der March ableitet und direkt dem Walensee zuführt. Die jährlich bis 60 000 m³ betragenden Geschiebemasen werden dort schadlos abgelagert, während der gestreckte Kanal durch das seither der Kultur gewonnene Land den Ablauf des Walensees dem obren Zürichsee zuführt.

Nachdem schon 1783 die eidgenössische Tagsatzung ein Projekt zur Einleitung der Linth in den Walensee hatte ausarbeiten lassen, veröffentlichte 1796 Hans Konrad Escher in der Zeitschrift „*Humaniora*“ eine Abhandlung, die das ganze spätere Linthunternehmen umfassend behandelte. Im Jahre 1804 beschloss die Tagsatzung die Arbeiten auszuführen und stellte an deren Spitze Hans Konrad Escher. Ein Aufruf an die schweizerische Nation, der 1807 erschien, verschaffte die Mittel zu deren Inangriffnahme und am 1. September 1807 wurde der erste Spatenstich getan. Ratsherr Konrad Schindler von Mollis leitete die