

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 77/78 (1921)
Heft: 26

Artikel: Zur Bauvollendung des Simplon-Tunnel
Autor: Jegher, Carl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-37376>

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: 22.02.2026

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

hier in Fällanden die hohen Pappeln an Eurem Dorfbach, die Ihr, pietätlos gegen Eure Vorfahren, umgehauen habt. Wie viel Charakter habt Ihr damit dem Dorfe genommen! Das bischen Gelderlös wiegt das Verlorne niemals auf.

Auch die Gemeinde ist eine Mutter. Eine stolze, eine selbstbewusste Mutter soll sie sein. Zu Stolz und Selbstbewusstsein soll sie ihre Bürger erziehen, auf dass diese ihr Ehre und Namen wahren, zu Hause und in der Fremde.

Von solchem Standpunkt aus betrachtet, stellt die jetzige Kirche der Gemeinde das schlimmste Zeugnis aus. Sie ist ein Jahrhunderte altes Flickwerk. Wo mal an Bänken oder am Getäfel ein Brett fehlte oder faulte, hat man einen Flick hingenagelt, als wärs zu Hause im Holzschoß. Die Jungen werden ein solches Erbe nicht schätzen können, nur gleichgültig und mit Geringschätzung werden sie ihrer Vorfahren gedenken. Kein Heimweh wird sie plagen, kein Dank verpflichtet sie, keine Liebe wird sich regen; im Gegenteil: Interesselosigkeit ist die Frucht solcher Erziehung — Zersetzung.

So genehmigt nun den geforderten Kredit und bauet Euch Eure Sonntagstube, eine Stätte der gemeinsamen Sammlung, der seelischen Erholung, eine Stätte, wo Ihr fühlet, dass sie Euer ist, gemeinsames Gut und Ideal, eine Stätte zur Ehre Gottes und zu Eurer Ehre!

Und die zweite Rede, die zur Rechnungsabnahme:

„Werte Mitbürger!

Ich übergebe Euch hier die Abrechnung über die Baukosten, die ungefähr auf das Doppelte dessen gestiegen sind, was Ihr im Sommer genehmigt habt. Die Mehrkosten ergaben sich aus Mehrarbeiten, deren Notwendigkeit zum Teil unvorhergesehen erst während des Bauens sich zeigte, zum andern Teil für Ausführungen, die erst unterbleiben sollten, in der Folge aber im Interesse einer künstlerischen Einheit sich doch noch aufdrängten.

Nehmt diese Rechnung mit etwas Humor auf und denkt dabei, dass der erteilt gewesene Kredit für die Unterlassungen eines Jahrhunderts *vor* der Umbaute, der Nachkredit fürs Jahrhundert *nach* der Umbaute zu rechnen sei. Oder sprecht, wie ein Medici, als ihm der Florentiner Kirchenbaumeister die hohe Rechnung vorlegte: Wohlan mein Herr, das Geld ist wenigstens für eine schöne Sache ausgegeben worden! Zwar sind manche unter Euch darin noch nicht so ganz meiner Meinung. Die Malereien z. B. der Vorhalle (die Euch zwar nichts kosten, denn ich habe sie gratis hingemalt) gefallen Euch nicht sehr. Auch höre ich, dass die Geistlichkeit sehr gegen die Anbringung der Bodmerschen Bilder predigt. Die Argumente kann ich aber nicht billigen, weil sie mehr aus einem Nichtverständen erwachsen, denn aus einem Prinzip. Dort aber, wo sie als Ausflucht das Grundsätzliche berühren, möchte ich mich in folgender Meinung äussern:

Zwingli übersah, dass er nicht ewig als zwingender Redner auf der Kanzel stehen würde um seine geistsprühende Lehre um sich zu blitzen und dass einmal die Spannung nachlassen würde, die eine Revolutionszeit beherrscht; dass wieder einmal eine Zeit kommen würde, wo Herz und Gemüt nicht nur durch Ohr und Verstand, sondern auch durch das Auge und die schönheitsbedürftigen Sinne gestärkt und genährt werden wollen.

Hierin tut die katholische Kirche gut: Prediger wie ein Bonaventura sind selten; darum malt sie für die toten Punkte in den Predigten lebendige Punkte an die Wände, und wohl schon manchmal hat ein Bild ergänzend eingeschlagen wo das Wort die Wirkung nicht vollbrachte. Das Bild, das der Maler malt, ist ein gemaltes Gebet, ein gemalter Hymnus; mit gleicher Innigkeit und Stärke will es zum Herzen dringen und von der Göttlichkeit aller Dinge reden, wie die Predigt des Pfarrers und wie Gesang und Orgelklang. Darum schmückt die Sonntagstuben wieder! Die Beherrschung des Worts, des Tons, der bildenden Kunst, sie sind Talente, die Gott zu gleichwertiger Ausübung

verliehen. Die Reformation hat durch den Fanatismus ihrer Lehre und ihrer Bilderstürmerei der Kunst ungeheure Wunden geschlagen und dadurch die Entwicklung bis auf die heutigen Tage gehemmt. Sie hat dadurch auch mitgeholfen den Materialismus heraufzubeschwören, durch den dann die Beziehungen zwischen Natur und Herz noch vollends zerrissen wurden. Es wird hohe Zeit, dass auch die Kirche mithilft, diese Verbindung wieder herzustellen, sonst läuft das religiöse Gemüt im Menschen eigene Wege und korrigiert von sich aus jene zu hart geführte Reformation.“

Zur Bauvollendung des Simplon-Tunnel.

Am Barbaratag, dem Feste der Schutzheiligen der Kanoniere, Mineure und aller Tunnelbauer, ist im II. Simplon-Tunnel bei Km 11,6 ab Nordportal der Schlusstein im Gewölbescheitel eingesetzt worden. Damit ist, auf den Tag genau 23 Jahre nach der Grundsteinlegung zum I. Tunnel, das gewaltige Bauwerk der beiden längsten Tunnelröhren der Welt glücklich vollendet worden. Altem, schönem Brauche folgend ist es seiner friedlichen, die Völker verbindenden und versöhnenden Bestimmung feierlich geweiht worden, zu welchem Anlass nur ein kleiner, intimer Kreis vorwiegend von Fachgenossen geladen worden war, die in dieser oder jener Weise dem Werke nahe standen. Es entspräche nicht dem familiären Charakter dieses, im Vergleich zur Durchschlags- und gar zur Einweihungsfeier bescheidenen, aber aufs schönste gelungenen Festchens, wollten wir hierüber ausführlich berichten. Wir beschränken uns daher auf die Wiedergabe des Gesamteindruckes; über das Technische des Baues ist uns von zuständiger Seite ein umfassender Schlussbericht zugesagt.

Am Samstag trafen die Gäste in Brig ein, wo sich in der Krone ein recht gemütlicher und dauerhafter Nachschoppen entwickelte, ähnlich wie an einem G. E. P.-Vorabend. Als Ehrengast war der gewesene Oberingenieur der Simplon I-Südseite, Prof. Dr. Pressel aus München eingetroffen, der zusammen mit Dir. F. Rothpletz von Anfang an dabei gewesen war. Sonntags sammelte man sich um 9 1/2 Uhr im Bahnhofsbuffet in Brig zu einem Gabelfrühstück, wobei alle Festteilnehmer eine Pergament-Urkunde unterzeichneten, die hernach in eine Vertiefung des Schlussteins versenkt und mit ihm eingemauert wurde. Um 11 Uhr sodann fuhren wir in den Tunnel, wo nach einer Ansprache des gegenwärtigen örtlichen Bauleiters, Obering. Lusser, Dir. F. Rothpletz die Zeremonie durch Einlegung der Urkund-Büchse in den von H. Hunziker gelieferten Schluss-Kunststein¹⁾ einleitete. Die Mörtel-Kelle führten hierauf Bundesrat Dr. R. Haab, Commendatore Pignatti als Vertreter der italienischen Regierung, Prof. Dr. K. Pressel und Ing. F. Rothpletz. Sodann wurde der Stein durch vier Mineur- bzw. Maurer-Capi, die von Anfang bis zum Schluss im Simplon gearbeitet hatten, hinaufgehoben und im Gewölbe verkeilt, worauf Msgr. Gamba, Bischof von Novarra, assistiert von Bischof Bieler von Sitten, die kirchliche Weihe vornahm, eine treffliche Würdigung des Friedensbauwerkes anschliessend. Damit war die Feier beendet. Man nahm noch nebenstehendes Bild auf und fuhr dann nach Iselle, wo am Denkmal der Toten ein Kranz niedergelegt wurde.

Das nachfolgende Bankett in der Krone in Brig zeigte natürlich viele offizielle Reden, darunter die Ehrung von Ing. F. Rothpletz, dem Prof. A. Rohn, namens der E. T. H., die Ernennung zum Ehren-Dr. der Techn. Wissenschaften überbrachte. Ueber die am Simplon II vollbrachten Leistungen der Ingenieure werden wir, wie schon bemerkt, noch berichten. Hier nur die eine kennzeichnende Mitteilung: Die Abrechnungssumme ist schon heute annähernd bekannt; sie bleibt trotz der Kriegserschwerisse aller Art, trotz der gewaltigen Material- und Löhne-

¹⁾ Es mögen an normalen Hunziker-Steinen gegen 40 Millionen im II. Simplon-Tunnel vermauert sein.

Steigerung unter der Summe von 27,3 Mill. Fr., um die der Tunnel II im Jahre 1912 an die Unternehmung Grün & Bilfinger hätte vergeben werden sollen.

Aus den vielen Ansprachen, die an Wärme gegen die späteren Abendstunden hin in dem Masse zunahmen, als sich die Reihen der Offiziellen lichteten und die Ingenieure und Fachkollegen zusammenrückten, seien hier nur zwei Momente festgehalten, wobei noch als drittes auf die an der Durchschlagsfeier von 1905 nichtgehaltene Bannetredre unseres Freundes R. Winkler verwiesen sei.¹⁾

Rothpletz sprach u. a. das treffende Wort: „Wir Techniker lieben unsere Werke als ein Stück unseres Lebens“. In der Tat: Das ist es, was uns so eng mit unserer Arbeit verknüpft, was uns das Werk irgendwelcher Art, wenn es vollendet dasteht so lieb und wert macht. Darin liegt auch die sittliche Berechtigung zur Freudenfeier nach Bauvollendung. Und Prof. Pressel kennzeichnete das Fest als ein *Bekenntnis zur Arbeit und Pflichterfüllung*, nach dem leuchtenden Vorbild des alten Simplonbauers Oberst Ed. Locher. Darin gleicht ihm sein Jünger Rothpletz, dem es als einzigm vergönnt war, am Grund wie am Schlusstein dabei gewesen zu sein, der den ganzen Bau miterlebt hat. Und diese Pflichterfüllung und Arbeitsliebe des Bauleiters machte ihn zum erfolgreichen *Führer*, dem alle seine Untergebenen, vom Oberingenieur bis zum Arbeiter, gerne und unter Aufbietung aller Kräfte zum Wohle des Werkes gefolgt sind. Mögen sich unsere Ingenieure dieser hohen Bedeutung ihres schönen Berufes stets bewusst bleiben!

C. J.

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1920.

(Schluss von Seite 292.)

Zustand der Bahnen.

Unterbau. An grösseren Störungen des Bahnbetriebes durch Naturereignisse sind im Berichtjahre die folgenden vorgekommen:

Am 10. und 12. Januar traten im Gebiet der Südrampe der *Lötschbergbahn* infolge andauernden überaus starken Regens wiederholte Lawinenniedergänge und Erdrutschungen ein, die umfangreiche Störungen des Betriebes verursachten. Insbesondere wurde die Linie durch die Meiggbachlawine am südlichen Ende der Station Goppenstein überschüttet, während Erdrutschungen namentlich im Sevisteingebiet zwischen Hothen und Ausserberg auftraten.

Auf der *Berninabahn* sind in den Monaten Januar, März und April wegen starken Schneeverwehungen und Lawinengefahr kürzere Störungen des Betriebes über den Berninapass vorgekommen. Am 16. März ging bei Km 18,550 zwischen Berninahäuser und Berninahospiz eine Lawine nieder, die einen Personenzug aus dem Geleise warf. Infolgedessen war der Betrieb bis am 19. März eingestellt.

Infolge der langanhaltenden, zum Teil wolkenbruchartigen Regengüsse, die im Wallis namentlich vom 19. bis 24. September niedergingen, führte die Visp aussergewöhnliches Hochwasser, das die *Visp-Zermatt-Bahn* am 24. September zwischen Visp und Ackersand an verschiedenen Stellen beschädigte. Ausserdem war die Bahnlinie durch Unterspülung durch die Visp bei Km 6,2 bis 6,5

unterhalb Stalden an zwei Stellen auf etwa 30 bzw. 110 m Länge gänzlich weggerissen worden, sodass der durchgehende Verkehr vom 24. bis 27. September eingestellt werden musste und nur noch ein reduzierter Betrieb mit Umsteigen durchgeführt werden konnte.

Das aussergewöhnliche Hochwasser der Dranse hat den Fuss der Lehne zwischen Km 7,7 und 7,8 der Bahn *Martigny-Orsières* derart angegriffen, dass am 24. September ein Teil der Lehne samt der Kantonstrasse über der Bahn in die Tiefe rutschte.

Am 30. September erfolgten weitere Nachstürze, wobei der 75 m lange Tunnel der Bahn auf eine Länge von 40 m zusammenfiel. Der Verkehr wurde durch Umsteigen an der Unterbrechungstelle aufrechterhalten, bis der normale Verkehr am 10. November wieder aufgenommen werden konnte.

Im weitern ist noch zu erwähnen, dass auf der *Furkabahn* zwischen Mörel und Grengiols, Fiesch und Münster und insbesondere zwischen Münster und Oberwald im Januar grössere Störungen des Betriebes durch starke Schneefälle, Schneeverwehungen und Lawinen verursacht worden sind.

Als wichtigere *Unterhaltungsarbeiten* sind zu erwähnen die Erstellung der Lawinenschutzgalerie Meiggbach bei Km 84,700, der Schneeschutzgalerie in der Rarnerkumme bei Km 57,250, sowie die Verlängerungen der Stockgrabengalerie bei Km 49,700 und der Mittelgrabengalerie bei Km 51,050 auf der *Lötschberglinie*.

Oberbau. Geleiseerneuerungen und Verstärkungen sind im Berichtsjahr vorgenommen worden: mit neuem Material für Hauptbahnen: Stahlschienen 1,6 km, Eisenschwellen

1 km, Holzschwellen 1,6 km; mit neuem Material für Nebenbahnen: Stahlschienen 17,3 km, Eisen- und Holzschwellen 15,0 km; Verstärkung der Geleise durch Vermehrung der Schwellen und Verstärkung des Schienenstosses: auf Hauptbahnen 2,2 km, auf Nebenbahnen 7,4 km.

Mechanische Einrichtungen der Drahtseilbahnen. Das Ergebnis der in gewohnter Weise durchgeführten Kontrolle war im allgemeinen befriedigend. Zur Auswechselung kamen zehn Seile. Wegen aussergewöhnlich rascher Zunahme der Drahtbrüche musste bei einer Bahn der Betrieb eingestellt werden, bevor ein Ersatzseil zur Stelle war; bei einer andern Bahn konnte wegen stark vorgeschrittener innerer Korrosion des Seiles die Eröffnung des Winterbetriebes nicht gestattet werden. Ein Ersatzseil war auch hier nicht vorhanden. Verschiedene Bahnen haben vorsorglich bereits Ersatzseile beschafft. — Die vorschriftsmässigen Festigkeitsproben wurden mit zehn Ersatzseilen und drei ausrangierten Seilen vorgenommen. — Zur Erzielung von Ersparnissen im Betriebe wurde bei einer Bahn die selbstdämmige Druckknopfsteuerung eingeführt, die von einem Wagen aus bedient wird und einen besondern Maschinisten überflüssig macht.

Stationen und Hochbauten. Auf betriebenen Linien sind neu eröffnet worden die Haltestellen *Hurden* auf der Südostbahn und *Eifeld* und *Burgholz* auf der Bahn *Spiez-Erlenbach*. Aufnahmehäuser sind auf sechs Stationen neu erstellt und auf vier Stationen vergrössert worden. Die elektrische Beleuchtung ist auf zehn Stationen neu eingerichtet worden. Nunmehr werden 86% aller Stationen elektrisch und 14% mit Petrol beleuchtet.

Einführung des elektrischen Betriebes.

Im Berichtsjahr wurde der elektrische Betrieb auf den Strecken *Erstfeld-Biaseca*, *Spiez-Erlenbach*, *Erlenbach-Zweisimmen*, *Spiez-Bönigen*, *Bern-Schwarzenburg*, *Bern-Thun (Gürbetalbahn)* und

¹⁾ Vergl. S. B. Z., Band XLV, Seite 178 (8. April 1905).

