

**Zeitschrift:** Mitteilungsblatt für die Schweizer im Fürstentum Liechtenstein  
**Herausgeber:** Schweizer-Verein im Fürstentum Liechtenstein  
**Band:** - (1963)  
**Heft:** 2

**Artikel:** 50 Jahre Lötschbergbahn  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-937916>

#### **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:** 15.01.2026

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

Am 22. Juni 1963 feierte die BLS ihr 50-jähriges Bestehen. Die wichtigsten Daten aus der Baugeschichte sind auch beim heutigen Stand der Technik höchst eindrucksvoll. In Stichworten:

1906 (Herbst) Baubeginn in Kandersteg (Nordseite) und in Goppenstein (Südseite) durch ein französisches Unternehmertkonsortium.

Maximaler Arbeiterstand 3'250 Mann, meistens Italiener, aber auch Serben, Mazedonier, Tessiner, Berner und Franzosen.

Der Tunnelstollen war 3,50 m breit und 2,20 m hoch.

3-4 gleichzeitig tätige Bohrmaschinen bohrten 12-15 ca. 1,38 m lange Bohrlöcher. Pro Loch mussten 1-4 Bohrer wegen Abnutzung ausgewechselt werden. In jedes Loch kamen ca. 2 kg Dinamit.

Bis zum Durchschlag wurden mit einem Aufwand von über 458'000 Bohrern und etwa 370'000 kg Dynamit 12'870 Angriffe ausgeführt. Durchschnittlich erzielte man mit jedem Angriff einen Fortschritt von 1,2 m.

Mittlere Dauer einer Attacke-Bohrung, Ladung, Sprengung, Wegräumung des gesprengten Materials: 4 Stunden 43 Minuten, davon allein für die Bohrung fast 2 Stunden.

Arbeitszeit: durchgehend in drei Schichten à 8 Stunden, werktags und sonntags, ausser an hohen Feiertagen.

31. März 1911, 05.00 Uhr Durchstich.

Durchschlagfehler in der Länge nur 410 mm, in der Richtung 257 mm und in der Höhe 102 mm - ein staunenswertes Resultat der damaligen Vermessungskunst, bei einem Zusammentreffen fast in der Mitte des 14'612 m langen Tunnels. Infolge eines Schlamm- und Wassereinbruchs musste zudem in die vorgesehene gerade Achse eine Kurve gelegt werden, sodass der Tunnel um 800 m verlängert wurde.

Der Bau forderte 112 Menschenleben durch Steinschlag, Felssturz und Rutschungen.

Die Nordrampe der Bahn weist 12 und die Südrampe 20 Tunnel auf sowie 10 Lawinen- und Steinschlaggalerien mit einer Gesamtlänge von 12,3 km. Ferner wurden auf der Nordseite 47 und auf der Südseite 34 Brücken und Viadukte gebaut.

Zur Zeit des Durchschlags entströmten dem Tunnel auf der Nordseite 200 bis 226 Sekundenliter Wasser, auf der Südseite 116.

Vergleich: Genauer Vortrieb pro Tag: Gotthard 6,02 m  
Simplon 10,41 m  
Lötschberg 12,47

Höchsttemperatur im Gotthardtunnel 30,7°

Höchsttemperatur im Simplontunnel 55,4°

Die Lötschbergbahn wurde von Anfang an elektrisch betrieben und leistete im Bau elektrischer Lokomotiven Pionierarbeit, welche die anderen Bahnen inklusive SBB, wirksam beeinflusste.