

Der Durchstich des grossen Lötschbergtunnels

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **26 (1936)**

Heft 13

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-639266>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Durchstich des großen Lötschbergtunnels, 31. März 1911. Chef-Ingenieur der Südseite, Herr Moreau, und Chef-Ingenieur der Nordseite, Herr Rothpletz, reichen sich bei der Durchschlagstelle die Hand.

Der Durchstich des großen Lötschbergtunnels. Vor 25 Jahren.

Am 31. März nächsthin werden es 25 Jahre sein, seitdem der 14,612 Meter lange Lötschbergtunnel durchstoßen worden ist. Es geschah dies nach viereinhalbjähriger Arbeit in der Nacht vom 30. auf den 31. März, morgens 4 Uhr.

Am 15. Oktober 1906 war bei Randersteg der Angriff auf den Lötschberg eröffnet worden. Tags darauf donnerten auch bei Goppenstein die ersten Sprengschüsse. Den geologischen Vorauslagen zufolge glaubte man, bei der Durchbohrung des Lötschbergs seien außerordentlichen Schwierigkeiten zu begegnen, nahm man doch als sicher an, daß man im festen Gestein bleiben werde. Die Katastrophe vom 24. Juli 1908 zeigte, daß diese Voraussetzung für die Nordseite irrtümlich war: morgens um 2 Uhr 30, als mit einer letzten Dynamitladung das Ende der Kalkzone durchschossen worden war, brachen ca. 7000 Kubikmeter stark durchwässerter Gletscherschutt des Gasterntals ein, so daß der Tunnel innerhalb 10 Minuten auf einer Länge von 1500 Metern ganz oder teilweise verstopft war; 25 italienische Arbeiter kamen dabei ums Leben, teils durch den gewaltigen Luftdruck, teils durch Verschüttung. Im Gasterntal oben bildete sich eine trichterförmige Vertiefung von 60 Meter Durchmesser. Nach einem mehrmonatlichen Unterbruch der Arbeiten und gründlicher Untersuchung wurde die Unglücksstelle mit einer 10 Meter dicken Mauer abgeschlossen und die Bohrung in einer von der bisherigen Tunnelachse etwas abweichenden Richtung wieder aufgenommen; durch dieses Umgehungstracé ist der Tunnel um 300 Meter verlängert worden.

Die beim Lötschbergtunnelbau erstmals zur Anwendung gekommenen neuen Druckluftbohrer ermöglichten ein Vorrücken von 10 Meter im Tag; im Maximum erreichte man sogar einen täglichen Fortschritt von 12 Meter 80.

Die mechanische Bohrung beanspruchte für den ganzen Tunnel 60,903 Stunden. Beim Stollenvortrieb betrug der

Bohrerverbrauch 458,040 Stück; an Dynamit wurden 369,382 Kilogramm zur Explosion gebracht. Beim Vollausschlag benötigte man 3,961,265 Bohrer und 591,536 Kilogramm Dynamit.

Trotz der durch den verhängnisvollen Zwischenfall doppelt schwierig gewordenen, von Prof. Bäschlin besorgten Berechnung, betrug die Differenz in der Tunnelachse nach erfolgtem Durchschlag nur 25 Zentimeter. Ferd. Rothpletz, der verdiente bauleitende Obergeringieur der Nordseite, hat das Ereignis des Durchschlages wie folgt geschildert:

„Wir hatten immer am Tunneleingang angeschlagen, wieviel Meter noch zu durchbrechen seien. Das war eigentlich unklug. Unter den Arbeitern wuchs die Aufregung mit der Verringerung der Meterzahl. Die Eifersucht, beim Durchbruch dabei zu sein, steigerte sich, und die Leute fingen an zu berechnen, welche Arbeitsschicht es treffen würde. Sie suchten dadurch das Glück zu beeinflussen, daß sie wenig oder teilweise gar nicht arbeiteten, damit dann der Durchbruch auf ihre Schicht falle. Schließlich mußten wir Leute anstellen, die dafür sorgten, daß überhaupt gearbeitet wurde. Aber nun wuchs auch bei den Ingenieuren die Eifersucht und es kam

dazu, daß wir genaue Verhaltensmaßregeln für die Ingenieure aufstellen mußten. Und es kam die Stunde, wo der Anschlag besagte, daß nur noch 13 Meter zu durchbohren seien. Nun war die Aufregung allgemein. Wenn sich Herr Bäschlin verrechnet hätte! Offen gestanden trauten wir seinen Angaben nie recht, und er selbst sagte ja oft, so genau könne man das eigentlich nicht berechnen. Heute bitten wir ihm alles Unrecht reuevoll ab. Donnerstags nachts 10 Uhr hatten wir abgeschossen, voll Erwartung, voll nervöser Spannung. Es war nichts. Da setzte ich mich beiseite, und was mir da durch den Kopf schoß, war sehr ernst. Die Tunnelachse stimmte nicht. Wir werden wieder anfangen müssen, Sondierlöcher vorzutreiben. Um 4 Uhr trieben wir ein vier Meter langes Bohrloch vor. Nichts! Schließlich haben wir abgeschossen. Nichts! Hoffnungslos grubelte ich vor mich hin. Plötzlich kommt ein Mann gesprungen. „Durch!“ schreit er, „durch!“ In dem Augenblick hätte ich am liebsten weinen mögen. Aber mir rief die Arbeit. Dann kam der Augenblick, in dem mir Obergeringieur Moreau an einem Bohrer ein Blumensträußchen von der Südseite her durch das Loch entgegenstreckte. Das sind die schönsten Blumen, die ich meiner Lebtag gesehen habe. Bald darauf froh Moreau, der beliebte Mann, mit einer erstaunlichen Schnelligkeit durch die Öffnung, und was nun folgte, war ein wildes Durcheinander, ein Trubel und ein Jubel. Arbeiter und Ingenieure, alles trank Champagner, für den meine verehrte Frau gesorgt hatte. Das Ganze ein Bild, das mir unvergeßlich bleiben wird.“

Ungefähr ein Jahr nach dem Durchstich, im April 1912, war die Gewölbemauerung des Lötschbergtunnels, in dem die Bahn mit 1243 Meter ihren Kulminationspunkt erreicht, abgeschlossen und am 15. Juli 1913 erfolgte die Betriebsaufnahme der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon, durch die der Kanton Bern, die Nordwestschweiz und ganz Nordwesteuropa auf kürzestem, raschestem, landschaftlich schönstem und technisch interessantestem Wege mit dem Wallis, mit Italien, mit dem Süden verbunden worden ist. Neben diesem verkehrswirtschaftlichen Wert hat die Lötschbergbahn auch große militärische Bedeutung, indem sie das Wallis, unter anderem mit dem Waffenplatz Thun, sowie mit der Bundeshauptstadt verbindet.

Vlr.