Zeitschrift: Geographica Helvetica : schweizerische Zeitschrift für Geographie = Swiss journal of geography = revue suisse de géographie = rivista svizzera di geografia

Herausgeber: Verband Geographie Schweiz ; Geographisch-Ethnographische Gesellschaft Zürich

Band: 4 (1949)

Heft: 1

Artikel: Vom Lötschbergtunnel

Autor: Volmar, Friedrich August

Kurzfassung: Le tunnel du Lötschberg

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-34090

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. Siehe Rechtliche Hinweise.

Conditions d'utilisation

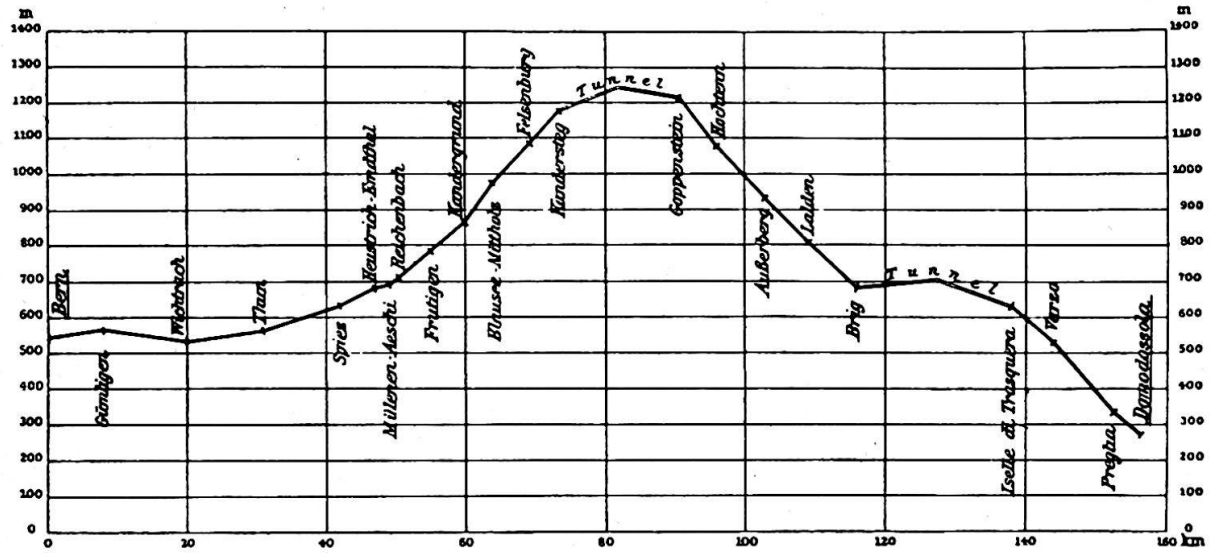
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. Voir Informations légales.

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. See Legal notice.

Download PDF: 22.05.2025

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



Profil der Strecke Bern—Lötschberg—Simplon. Höhen im Verhältnis zur Entfernung 50mal größer. Da die Tunnelmündungen Kandersteg und Goppenstein rund 1200 m ü. M. liegen, hat der Lötschbergtunnel, im Gegensatz zu dem als Basistunnel anzusprechenden Simplontunnel, den Charakter eines (wenn auch nicht reinen) Scheiteltunnels.

von 1889 die das Gasterntal unterfahrende Variante als «Basis-Scheiteltunnel». Der Lötschbergtunnel, dessen Nordportal sich zu Füßen des das Kandertal fast abschließenden, senkrecht abstürzenden, burgartig wuchtigen Fisi-Schafberges, nahe Kandersteg, in 1197 m Höhe befindet, durchzieht zunächst in leichter Kurve die das Gasterntal begrenzende Steilwand der Doldenhorngruppe, wendet sich dann in zirka 220 m Tiefe unter dem hintern Gasterntal und damit unter der Kander hindurch gegen Süden Richtung Gfällalp, strebt zwischen Balmhorn-Lötschengletscher und Kleinem Hockenhorn, also in der Gegend des Lötschenpasses, in gerader Richtung zur Kantonsgrenze, biegt dann leicht gegen Restialp—Faldumalp (Lötschental) ab und erreicht beim «Lawinenbahnhof» Goppenstein in einer Höhe von 1216 m das Südportal. Er unterfährt somit zwei Gebirgsketten, zuerst die Ausläufer des Doldenhorns und dann das Balmhornmassiv. Dieses erhebt sich kurz nach dem Kulminationspunkt des Tunnels, d. h. auf Walliser Seite, im Gebiet des Lötschenpasses, noch mit maximal zirka 1500 m über dem Menschenwerk. In acht bis neun Stunden gelangt der Wanderer von Kandersteg über den Lötschenpaß ins Lötschental — in einer Viertelstunde der Fahrgast der Lötschbergbahn von Kandersteg nach Goppenstein. (Schnellzug Thun—Brig, 84 km, zirka anderthalb Stunden.)

Für den täglichen Kontrollgang durch den Tunnel benötigt der dazu bestimmte Streckenwärter zirka siebeneinhalb Stunden. Alle fünfzig Meter befinden sich beidseitig je eine Nische — als Ausweichmöglichkeiten für das Bahnpersonal — alle Kilometer je eine kleine Kammer als Werkzeug- und Materialmagazine und Mannschaftsräume. Im ganzen Tunnel sind 552 Nischen, 25 kleine und 3 große Kammern vorhanden. — Der doppelspurige Lötschbergtunnel wird bei normalem Verkehr innerhalb 24 Stunden von 30 bis 35 Zügen durchfahren.

LE TUNNEL DU LÖTSCHBERG

Le chemin de fer du Lötschberg, le premier des chemins de fer électriques à voie normale construit à travers les Alpes, fut inauguré en 1913. Son grand tunnel est le troisième en Suisse pour la longueur (14612 m) et le premier pour l'altitude (1240 m). Construit de 1906 à 1912, il a coûté plus de 52 millions.

LA GALLERIA DEL LÖTSCHBERG

La ferrovia del Lötschberg, la prima ferrovia elettrica a scartamento normale costruita attraverso le Alpi, venne inaugurata nell'anno 1913. La sua principale galleria è la terza in Svizzera per lunghezza (14612 m) e la prima per l'altitudine (1240 m); costruita dal 1906 al 1912, ha costato più di 52 milioni.