

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 61/62 (1913)
Heft: 19

Artikel: Berner Alpenbahn: Linie Frutigen-Lötschberg-Brig
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30717>

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: 06.02.2025

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

tun, auf horizontalem Fundament und bringen das auch zum Ausdruck. Die gleiche Durchbildung führte auch bei den Stützmauern, z. B. an der Schneckenmannstrasse (Abb. 2), zu gutem Aussehen. Das auf den Bildern der Tafel 55 rechts angeschnittene Haus ist nicht nach dem Gesamt-Entwurf und durch einen andern Architekten erbaut.

Es waren 15,2 km definitive Geleise und auf den Stationen zusammen 21 Weichen verlegt. Vom Geleise lagen 820 m noch auf dem Planum, 8260 m auf der ersten und 4420 m auf der zweiten Schotterlage; bis Km. 10,8 ab Frutigen lag durchgehendes Geleise. Mit Ausnahme der Stellwerkgebäude und der Lokomotivremise Kandersteg waren die Hochbauten im Rohen vollendet.



VILLENGRUPPE UF UND DY ALLE WINDE

Abb. 2. Vogelschaubild von Süden. — Nach Federzeichnung des Architekten.

Berner Alpenbahn.

Linie Frutigen-Lötschberg-Brig.

Dem soeben erschienenen Quartalbericht Nr. 25 entnehmen wir über die Arbeitsleistungen Oktober bis Dezember 1912, bezw. den Stand der Arbeiten zu Ende 1912 folgende Angaben:

Arbeiten im Tunnel.

Diese sind, abgesehen von Ausbesserungsarbeiten an der Mauerung, vollendet. Der Schichtenaufwand im Quartal betrug insgesamt im Tunnel 16353, ausserhalb des Tunnels 11829 und auf den offenen Anschlussstrecken in Kandersteg 2307, in Goppenstein 4172.

Arbeiten auf den Zufahrtsrampen.

Arbeitskategorien	Nordrampe		Südrampe	
	Leistg. im Quartal	Stand am 31. XII. 12	Leistg. im Quartal	Stand am 31. XII. 12
<i>Erdarbeiten und Mauern:</i>				
Erd-, Fels- und Fundamentaushub <i>m</i> ³	17000	633000	6000	914000
Mörtelmauerwerk <i>m</i> ³	1800	43600	3000	175000
Trockenmauerwerk <i>m</i> ³	—	176	200	21300
Hinterbeugung <i>m</i> ³	—	—	—	12100
<i>Tunnels:</i> Richtstollenlänge total <i>m</i>	—	4911	—	7069
Vollausbruch <i>m</i>	236	4924	14	7062
Mauerung <i>m</i>	302	4332	28	5176
<i>Schichtenaufwand im Tages-Mittel:</i>				
Total	1293	—	835	—
Total	112482	—	65987	—
Davon Ingenieure und Aufseher	4918	—	5651	—

Nordrampe. Von den grossen Kunstbauten der Nordrampe waren Ende 1912 66 Objekte vollendet und sechs in Arbeit. Mit Ausnahme der eisernen Brücke über den Sarengraben, an deren Montage gearbeitet wurde, waren alle grossen Viadukte im Rohen vollendet.

Südrampe. Die Kunstbauten waren auf Jahresschluss in der Hauptsache vollendet; im Berichtsquartal war hauptsächlich am Bietschtalviadukt und an der Baltschiederbrücke gearbeitet worden. Vom Oberbau waren vom Südportal Goppenstein bis Hothentunnel abwärts und von Naters aufwärts bis gegen Lalden zusammen 5800 m offenes Geleise verlegt, davon 3700 m auf der ersten und 2100 m auf der zweiten Schotterlage; ausserdem waren auf Station Goppenstein 930 m Geleise und 10 Weichen verlegt. Die Hochbauten waren teils unter Dach, teils fertig.

Mittlerweile sind die Arbeiten so weit vorgerückt, dass, wie wir schon auf Seite 148 melden konnten, das durchgehende Geleise Kandersteg-Brig verlegt und die Betriebseröffnung der Bahn auf Ende dieses Monats in Aussicht genommen ist. Wir schliessen daher mit Vorstehendem unsere periodischen Bauberichte über die Lötschbergbahn ab.

Miscellanea.

Die Motorwagen der „Tramways départementaux du Loir et Cher“. Die Betriebseinrichtungen der vor kurzem für Einphasenwechselstrom von 12000 Volt und 25 Perioden eingerichteten Linien der „Tramways départementaux du Loir et Cher“ beanspruchen ein grösseres Interesse, weil mit dieser Anlage in Frankreich zum zweitenmal Motorwagenausrüstungen für reine Einphasen-Repulsionsmotoren in den Dienst des Kleinbahnwesens gestellt wurden. Ueber die erstmalige Anwendung solcher Ausrüstungen in Frankreich, auf den Linien der „Chemins de fer du Sud de la France“, haben wir seiner Zeit auf Seite 320 von Band LVII („Ein neuer Einphasen-Repulsionsmotor für Bahnbetrieb“) berichtet. Im vorliegenden Fall handelt es sich um die Anwendung des anderweitig längst erprobten Repulsionsmotors nach Bauart Déri-Brown-Boveri, der mit Rücksicht auf die äusserst einfache Regulierung mittels Bürstenverschiebung