

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 117/118 (1941)
Heft: 3

Artikel: Die Baugeschichte der Lötschbergbahn
Autor: Naeff, M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83484>

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>

INHALT: Die Baugeschichte der Lötschbergbahn. — Eisenbetonbalckenbrücke über den Rhein bei Felsberg. — Die Trolleybus-Fahrleitung. — Von der Tätigkeit des Schweizerischen Vereins von Dampfkesselbesitzern. — Wettbewerb für ein Lehrerinnenseminar mit Töchterschule, sowie für eine Turnhalle in Aarau. — Mitteilungen: Wasserstrassen und Wasserkräfte der Sowjetunion. Der Schweiz. Azetylen-Verein. Betriebsbeanspruchung von Flugzeugen. Rohstofflage und Elektroindustrie. Fern-

steuerung der städtischen Beleuchtung Basel. Airgraph-Briefe. Eidg. Techn. Hochschule. Stichprobenmässige oder vollständige Röntgendurchleuchtung von Schweissnähten? Die neue Linie Bern-Wylerfeld. — Wettbewerbe: Freiplastik im Friedhof Nordheim, Zürich. Bezirksgebäude in Hinwil. Gemeindeverwaltungsgebäude und Feuerwehrmagazin Münchenstein (Baselland). Brücke über den Nidau-Büren-Kanal bei Brügg. — Mitteilungen der Vereine.

Band 118

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Verbandsorgane nicht verantwortlich
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet

Nr. 3

Die Baugeschichte der Lötschbergbahn¹⁾

Vor 28 Jahren, am 15. Juli 1913, wurde die Lötschbergbahn, als eine der «Dekretsbahnen» des Kantons Bern dem Betrieb übergeben. Wenn auch während und nach ihrer fast sieben Jahre dauernden Bauzeit manche bezügliche Veröffentlichung erfolgt ist, insbesondere in der «SBZ», so fehlte doch bis heute eine Zusammenfassung der ganzen «Baugeschichte» dieses bedeutenden Werkes. Es war ein glücklicher Gedanke, im Anschluss an die von Prof. Dr. Volmar verfasste «Gründungsgeschichte», mit jener einen seinerzeitigen Mitarbeiter in leitender Stellung zu betrauen, der Selbsterlebtes mit reichem finanziellem, juristischem und technischem Material zu einem anschaulichen Ganzen verbinden konnte. Es war zweckmässig, in zeitlichem Abstand das Entstehen und Werden zu überblicken, um mit der Offenheit und Objektivität des Historikers berichten zu können. Denn viele Dinge gab es dazumal, die man wohl kannte, aber nicht nannte, die heute jedoch ungezwungen in den Rahmen einer Baugeschichte eingebaut werden können.

Zu diesen Dingen gehört in erster Linie die im August 1906 erfolgte *Bauvergebung* durch die (sowohl die bernische Regierung als das Bernervolk repräsentierende) «Berner Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon» (B. L. S.) an die Generalunternehmung französischen Einschlags, die Entreprise Generale du Chemin de fer des Alpes Bernoises Bern-Lötschberg-Simplon (E. G. L.). Diese Vergabung geschah auffallender Weise auf Grund eines nur generellen Projektes in einem Forfait-Vertrag von 74 Mio Fr., von denen die Hälfte auf den grossen Lötschbergtunnel entfiel, also in einer Weise, die weder den technischen Schwierigkeiten des Objektes, noch gesunden finanziellen Forderungen entsprach. Folgerichtig führte sie denn auch zu schwerwiegenden Differenzen und Spannungen, die erst im Jahre 1910 durch den sogen. Abänderungsvertrag ihre hauptsächlichsten Lösungen fanden. Wenn auch schon anfänglich der Forfaitcharakter des Vertrages für die Zufahrtsrampen teilweise, aber nicht konsequent ausgeschaltet worden war, so wirkte weiter erschwerend der Umstand, dass die Uebernahmssumme auf eingleisigen Rampen und einem einspurigen, 13 735 m langen Scheiteltunnel mit einer doppelspurigen Ausweiche von 500 m Länge in seiner Mitte basierte, dass aber der bernische Grosse Rat und der Bund, dieser im Zusammenhang mit einer Subvention à fonds perdu von 6 Mio Fr., einen sofortigen zweigleisigen Ausbau des Lötschbergtunnels und eine entsprechende Vorbereitung der Zufahrtsrampen für die zweite Spur verlangten. Diesen Forderungen sollte ein Zusatzvertrag mit der E. G. L. vom September 1907 mit Erhöhung der Forfaitsumme für den Lötschbergtunnel auf 50 Mio Fr. Rechnung tragen, doch kamen mit den fortschreitenden Bauarbeiten der beidseitigen Rampen auch alle wohlbekanntesten Nachteile des Lehnbaues²⁾ mit erhöhten Leistungen bei hier z. T. unbefriedigenden Preisen zu steigender Geltung. Hand in Hand mit organisatorischen Fehlern sowohl bei Bauleitung als Unternehmung, entwickelten sich daraus derartig unhaltbare Verhältnisse, dass die obengenannte Vertragsabänderung im Interesse der *Bauausführung* unvermeidlich war.

Diese enthalten so viel Interessantes, aber auch Tragisches, dass diese Kapitel der Baugeschichte im folgenden kurz berührt werden sollen. Als Maximalsteigung waren 27‰ festgesetzt, als Minimalradius anfangs nur 250 m, später 300 m, eine für eine Bergbahn besonders einschneidende Aenderung. Der Bau durchführung dienten zwei Dienstbahnen mit 75 cm Spur, wovon die der Nordrampe in interessanter Weise unabhängig vom Bahntracé entwickelt wurde³⁾, während die Führung an der Südrampe aus örtlichen Gründen in die Nähe der definitiven Bahnlinie, teils sogar unter Benützung derselben, gebunden war. Die Zufahrtsrampen sind reich an Kunstbauten und Tunnels, weshalb die Bindemittel eine wichtige Rolle spielten. Es kann

in Ergänzung der Merkwürdigkeiten des Baues der Hinweis nicht umgangen werden, dass diese *Bindemittel* in drei Sorten von «gestrecktem» Zement von 22, 10 und 7 kg/cm² Zugfestigkeit in 28 Tagen ausschliesslich in zwei örtlichen Anlagen hergestellt wurden. Den wenigen Aktionären der bezüglichen Fabrikationsgesellschaft waren — hier mit gleichgerichteten Interessen — ein Mitglied des Direktionsausschusses der Bauherrin (B. L. S.) und der Direktor der Generalunternehmung (E. G. L.), den Bindemitteln selbst aber *Steinmehl* beigemischt, um die Eigenschaften des darin enthaltenen Zementes in gezieltem Grenzen zu halten. Schon während der Bauzeit machten sich mit diesem «Lötschbit» ungünstige Erfahrungen geltend, sodass in der Folge eine Sorte ganz ausgeschaltet, eine andere verbessert werden musste. Die Ausmerzung aller von dieser Seite herrührenden Schäden wurde später mit Gewissenhaftigkeit durchgeführt und ist heute vollendet. Sie haben aber der Betriebsrechnung der B. L. S. recht erhebliche Belastungen gebracht. — Die Brücken und Viadukte wurden grundsätzlich in Stein ausgeführt und nur für besondere Fälle, wie z. B. grosse Spannweite, geringe verfügbare Bauhöhe und ungünstige Fundationsverhältnisse, sind Eisenkonstruktionen zugelassen worden. Die bedeutendste ist die in einer Kurve von 300 m Radius der Südrampe liegende Bietschtalbrücke als Zweigelenkbogen von 95 m Stützweite⁴⁾.

Das grösste, die Bauzeit bedingende Bauobjekt war der *Lötschbergtunnel* mit einer Länge von 14 535 m ohne die beidseitig durch Steinschlag und Lawinen bedingten Gallerieverlängerungen. Das geologische Profil ergab von Nord nach Süd Formationen der Doldenhorn-Blümlisalpgruppe, Gastergranit, Lötschentalersedimente und kristallinische Schiefer. Mit dem Vortrieb der Richt- (Sohlen-) Stollen wurde im Oktober 1906 beidseitig begonnen und in der Folge max. Monatsfortschritte bis 212 m erreicht⁵⁾. Am 24. Juli 1908 bei Querung des Gasterntales in Km 2,675 erfolgte ein plötzlicher Austritt aus dem Gebirgsmassiv in die mit Geschiebe und Gehängeschutt gefüllte Talfurche, obwohl nach dem offiziellen geologischen Gutachten noch mit einer Felsüberlagerung von mindestens 100 m gerechnet wurde. Von der Vortriebsmannschaft fanden 25 Mann den Tod und das Tunnelstück wurde bis Km 1,1 durch den Einbruch verschüttet. Die Untersuchung ergab, dass neben dem offiziellen Gutachten noch ein zweites von Prof. Dr. Rollier vorhanden war, das tiefergehende Talausfüllungen als möglich erachtete. Im Vertrauen auf den hervorragenden wissenschaftlichen Ruf der offiziellen Geologen und vermutlich um die labilen Vertragsverhältnisse nicht weiter zu stören, wurde in schwerwiegender Unterlassung das Gutachten Rollier der Unternehmung vorenthalten, die bei dessen Kenntnis sicher entsprechend gehandelt hätte. Aber auch so ist es unverständlich und kann nur mit der Mentalität in der Sorglosigkeit des Vertragsabschlusses auf Grund eines generellen Projektes verglichen werden, dass die alle Verantwortung tragende Unternehmung keinerlei vorsorgliche Sondierungen im Gasterntal durchgeführt hatte. Die «Baugeschichte der Lötschbergbahn» widmet der Katastrophe und ihren finanziellen Folgen begreiflicherweise eingehende Kommentare; es sei ihnen entnommen, dass unter Preisgabe von 1470 m Tunnelabbruch, zwischen Km 1,426/1,436 eine Abmauerung erfolgte und unter Umgehung des Gasterntales der Vortrieb nach siebenmonatlichem Unterbruch am 24. Juli 1908 wieder aufgenommen wurde. Die ursprüngliche Vertragslänge des Tunnels von 13 735 m wurde dadurch auf 14 535 m erhöht. Der Durchschlag erfolgte 7353 m ab Nordportal mit Abweichungen von 410 mm in der Länge, 257 mm in der Richtung und 102 mm in der Höhe⁶⁾, also mit für dreifache Kurvenabsteckung im Richtstollen ausgezeichneten Ergebnissen. Die geothermische Tiefenstufe ergab sich mit 46 m (Montcenis 58,4, Gotthard 47, Simplon 37 m) und die Höchsttemperatur bei Km 6 ab Südportal mit 34° C.

Die Linienführung der B. L. S. bis auf Höhen von 1180 bzw. 1220 m ü. M. in den Stationen Kandersteg und Goppenstein brachte

⁴⁾ «SBZ» Bd. 61, S. 209* und Bd. 62, S. 130* (1913).

⁵⁾ Für Tunnelfachleute wären detailliertere Ausführungsangaben nicht uninteressant gewesen. Sie sind zwar in den während der Bauzeit von der «SBZ» veröffentlichten periodischen Monats- und Quartalsberichten zu finden, zusammengefasst in Bd. 64, S. 70 (vgl. daselbst auch S. 67, die nichtgehaltene Banketredre zum Durchschlag des Hauenstein-Basistunnels!).

⁶⁾ F. Baeschlin: Ueber die Absteckung des Lötschbergtunnels. «SBZ» 1911, Bd. 58, Nr. 8-14 (Sonderabdruck).

¹⁾ Von Prof. Dr. Charles Andreae, erschienen als Heft 1 der «Schweizerischen Beiträge zur Verkehrswissenschaft». Bern 1940, Verlag Stämpfli & Cie. Preis 10 Fr.

²⁾ C. Andreae: Einige Erfahrungen im Lehnbau an der Südrampe der Lötschbergbahn. «SBZ» 1916, Bd. 57 (Sonderabdruck mit vielen Plänen und Bildern).

³⁾ Die Dienstbahn von Frutigen nach Kandersteg. «SBZ» 1907, Bd. 50.

umfangreiche Verbauungen und Schutzbauten gegen Steinschlag und Lawinen, wobei den letztgenannten auf Grund des Eidg. Forstgesetzes namhafte Subventionen zu gute kamen.

Für den Betrieb der Lötschbergbahn war in weitsichtiger Weise, aber auch im Interesse der Bernischen Kraftwerke, die elektrische Traktion vorgesehen, für die 1,6 Mio Fr. ausgesetzt waren. Da seinerzeit weitgehende bezügliche Erfahrungen im besondern für Hauptbahnen im Gebirge nicht zur Verfügung standen, wurde auf dem erworbenen Teilstück Spiez-Frutigen das 1908 gewählte, von der MFO auf ihrer Versuchsstrecke Seebach-Wettingen entwickelte *Einphasen-Wechselstrom-System* mit 15 Per/s und 15000 Volt, unter gleichzeitiger Personalausbildung erprobt und für die Einführung auf der neuen Linie weiter entwickelt. Bei guten Erfolgen ist es vorbildlich für die meisten späteren Bahnelektrifikationen, so auch der SBB geworden, womit die Schweiz auch auf diesem Gebiet bahnbrechend gewirkt hat. Die Lieferung der ersten zwölf elektrischen Lokomotiven erfolgte nach internationalem Wettbewerb an die MFO. Einschliesslich dieser Lokomotiven erreichten die Gesamtkosten der Elektrifikation 5268000 Fr. Das sonstige Rollmaterial wurde der verbenden Bedeutung des neuen internationalen Verkehrsweges in bester Weise angepasst.

Dass bei den in der Baugeschichte geschilderten Verhältnissen, bei der Ueberstürzung in der Finanzierung auf Grund ungenügender technischer Vorarbeiten⁷⁾ und der Baueinleitung, bei den tiefgreifenden Projektänderungen und Kompetenzreibeien, bei unglücklich gewählten Vertragsunterlagen, den vielen nicht vorgesehenen Ereignissen und der Gasterntalkatastrophe, der ursprünglich vorgesehene Forfaitbetrag für die schwierige Gebirgsbahn bei weitem nicht ausreichen konnte, ist nicht erstaunlich. Aber auch in allen andern Belangen stiegen die Kosten, und wenn 1906 in den Grundlagen der Finanzierung für die gesamte Bahnanlage mit Rollmaterial und elektrischer Traktion, mit Mobiliar, Gerätschaften und Verschiedenem 83,1 Mio Fr. gerechnet wurde, so ergab der Gesamtkostenbetrag im Mai 1912 die Summe von 133,082 Mio Fr., die hauptsächlich dank der grossen Opfer des unentwegt für «seine Bahn» einstehenden Bernervolkes wie folgt gedeckt werden konnte: 21 Mio Subventionsaktien, 27 Mio Prioritätsaktien, 37 Mio I. Hypotheken auf die Frutigen-Brig- und Münster-Lengnau-Bahn, 42 Mio II. Hypotheken der Berner Kantonalbank und des Bankhauses Loste & Cie. in Paris mit Zinsengarantie des Kantons Bern. Der eigentliche Bahnbau war an diesen Kostenüberschreitungen mit 25,5% beteiligt, also mit einer etwas günstigeren Quote, als bei der Gotthardbahn, der aber Staatssubventionen von rd. 50% des Anlagekapitals zur Verfügung gestanden hatten.

Wenn man die vorliegende Baugeschichte der Lötschbergbahn durchblättert, so steht man unter dem Eindruck mancher schwerwiegender Fehler; doch ist es nach Aeusserung des Verfassers leichter nachträglich auf solche hinzuweisen, als sie von vornherein zu vermeiden. Es bleibt aber die Ueberzeugung, dass für spezifisch technisches Schaffen die Führung zu stark in Händen von Politikern, Juristen und Finanzleuten gelegen hatte, statt dass der Fachmann damit betraut worden wäre. Dem Können und der aufopfernden Arbeit der Ingenieure ist es denn

⁷⁾ Nach der Gründungsgeschichte der B. L. S. von Prof. Dr. Volmar hatte z. B. Oberst Will im bernischen Grosse Rat erklärt, dass eine Verschiebung oder gar Ablehnung des «*spruchreifens*» Projektes einem Verzicht auf die Lötschbergbahn überhaupt gleichzustellen sei!

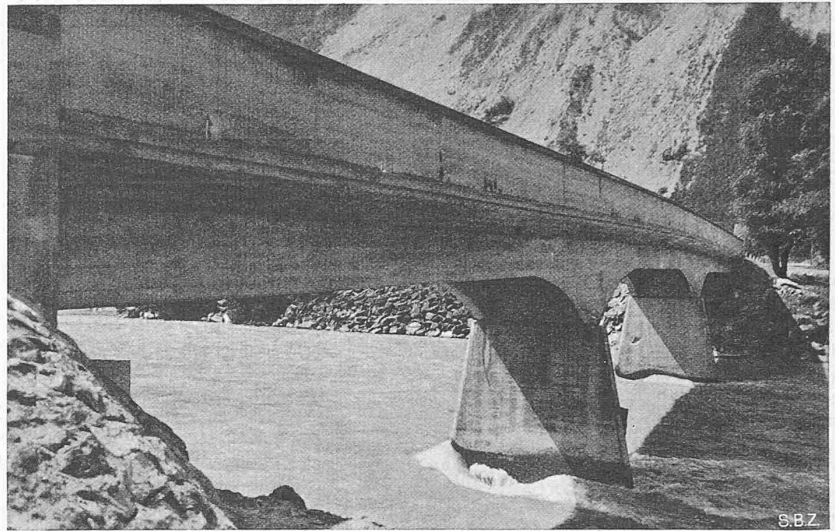


Abb. 5. Die fertige neue Rheinbrücke bei Felsberg, Graubünden

auch in erster Linie zu verdanken, dass das Werk, das dem Kanton Bern und unserem Lande zur Zierde gereicht, trotzdem glücklich beendet werden konnte. Mehrmals stand man vor kritischen Situationen, aber immer wieder sind diese in zäher Beharrlichkeit überwunden worden. Der alte Bernerspruch «Nid nah la gwünnt» in der Rede des Bundespräsidenten beim festlichen Eröffnungsakt ist daher charakteristisch auch für die Lötschbergbahn und ihre Erbauer.

Ihre vorliegende Geschichte ist von Andreae in minuziöser Sorgfalt aufgebaut. Sie gibt, begleitet von reichem Zahlenmaterial, Auskunft über alles Wissenswerte, auch über die begangenen Fehler, um durch die gemachten Erfahrungen der Zukunft zu dienen.

M. Naeff

Eisenbetonbalkenbrücke über den Rhein bei Felsberg

Von Ing. E. RATHGEB, Zürich

In den Jahren 1934/35 ist über den Rhein bei Felsberg an Stelle der alten Holzbrücke eine neue Balkenbrücke in Eisenbeton erstellt worden¹⁾. Auf Grund eines vom kantonalen Bauamt in Chur durchgeführten Submissionswettbewerbes war der Auftrag für die Ausführung der Firma B. und C. Caprez Erben in Chur zugefallen, die ein vom Verfasser aufgestelltes Projekt eingereicht hatte.

Die neue Brücke hat eine Länge von rd. 87 m und besteht aus drei Oeffnungen, von denen die mittlere 33,10 m und die beiden seitlichen 26,85 m Spannweite aufweisen. Zur Aufnahme der 4,50 m breiten Fahrbahn sowie eines einseitigen, 1 m breiten Gehweges ergibt sich einschliesslich Stellstreifen und Geländer eine Breite der Fahrbahnplatte von 6,12 m. Diese Fahrbahnplatte wird getragen durch zwei Hauptträger von 44 cm Breite in 3,74 m Axabstand (Abb. 1). Die Hauptträger sind so angeordnet, dass beide die gleiche Armierung erhalten konnten. Die Querträger haben einen Abstand von 3,33 m; jeder zweite ist zwecks guter Lastverteilung auf die Hauptträger und zur Versteifung derselben höher ausgeführt. Durch diese Trägeranordnung ergeben

¹⁾ Kurz beschrieben von Kantons-Obering. A. Sutter in Bd. 111, S. 39* (22. Jan. 1938).

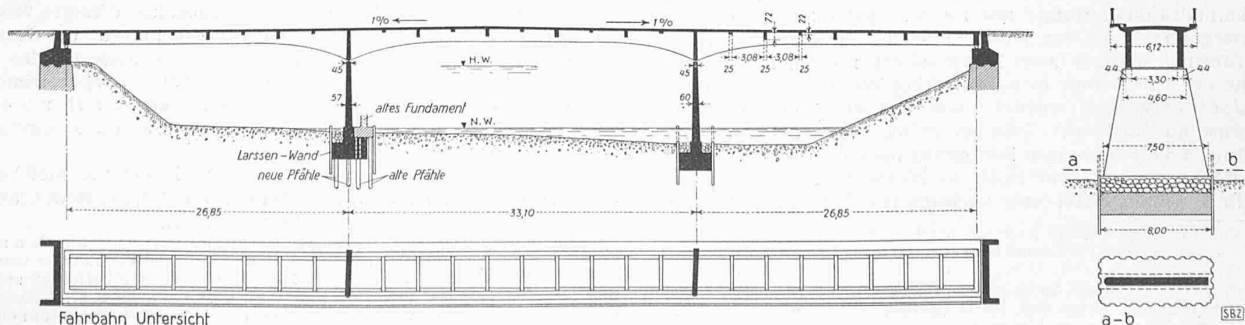


Abb. 1. Längsschnitt und Fahrbahnuntersicht 1:650, Querschnitt 1:500. Hauptträgerhöhe in Feldmitte 132 cm, über Pfeiler 293 cm