

50 Jahre Löttschbergbahn

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungsblatt für die Schweizer im Fürstentum Liechtenstein**

Band (Jahr): - **(1963)**

Heft 2

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-937916>

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.

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 Unternehmerkonsortium.

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 Dynamit.

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.