Berner Alpenbahn: Linie Frutigen-Lötschberg-Brig

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 19

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-30717

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://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.

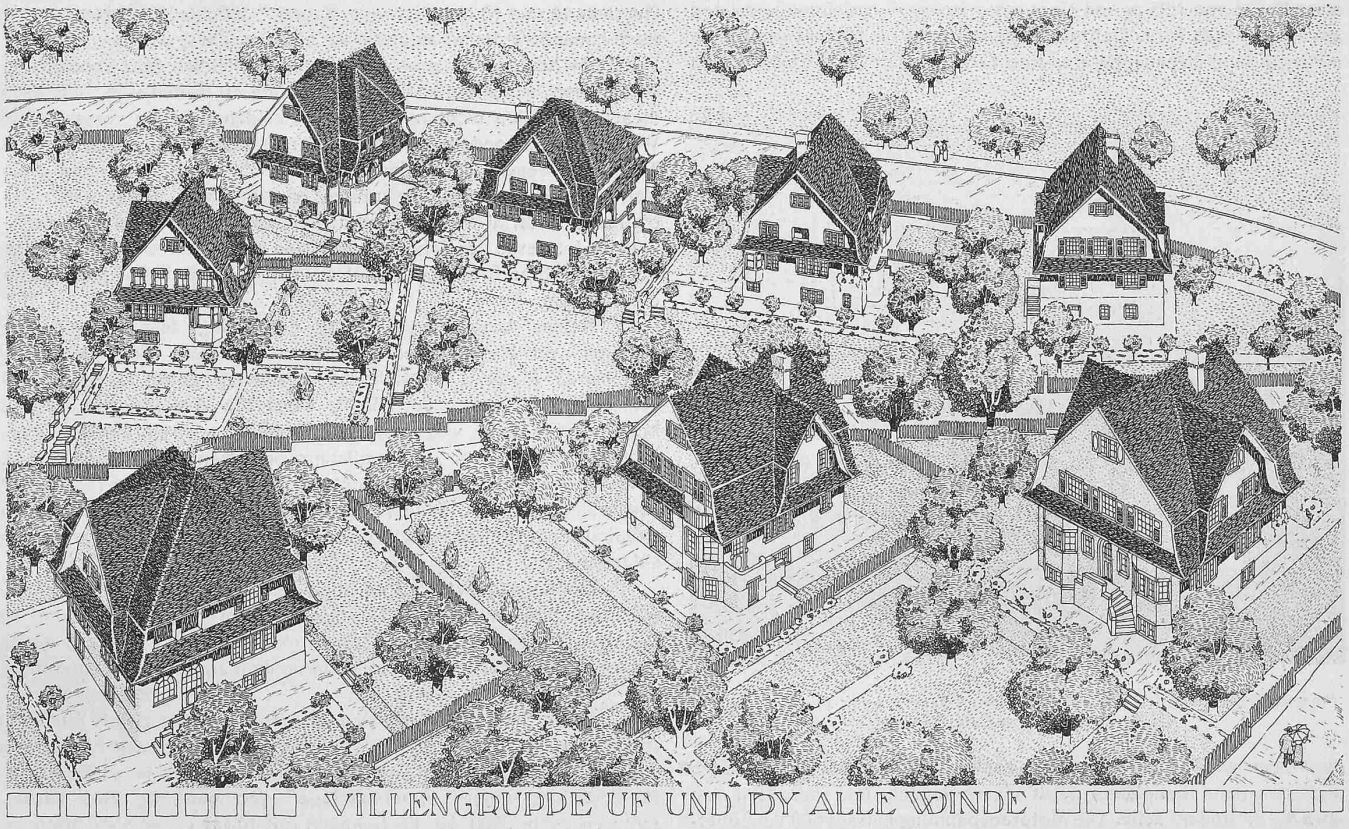

Abb. 2. Vogelschaubild von Süden. — Nach Federzeichnung des Architekten.

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 Anschlusstrecken 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
Erdarbeiten und Mauern:				
Erd-, Fels- und Fundamentaushub m^3	17000	633000	6000	914000
Mörtelmauerwerk . . . . . m^3	1800	43600	3000	175000
Trockenmauerwerk . . . . . m^3	—	176	200	21300
Hinterbeugung . . . . . m^3	—	—	—	12100
Tunnels: Richtstollenlänge total . m	—	4911	—	7069
Vollausbruch . . . . . m	236	4924	14	7062
Mauerung . . . . . m	302	4332	28	5176
Schichtenaufwand im Tages-Mittel . .	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. Es waren 15,2 *km* definives 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.

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 Hothen-Tunnel 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