

31. März 1911: Durchschlag des Lötschbergtunnels

Autor(en): **Andreae, C.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **79 (1961)**

Heft 13

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-65493>

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.

Dieses Urteil zog die Beklagte an das Obergericht des Kantons Zürich weiter, welches über die Funktion und Verantwortlichkeit des Ingenieurs in der beklagten Firma ein Beweisverfahren durchführte. Im Anschluss daran stellte das Obergericht fest, dass dessen Stellung wichtig und verantwortungsvoll und derjenigen eines Prokuristen in der Arbeitgeber-Firma als auf alle Fälle gleichwertig zu achten gewesen sei. Es kam daher ebenfalls zum Schluss, die Beklagte habe ihr freies Ermessen überschritten und einigermassen willkürlich gehandelt, wenn sie den Ingenieur nicht in die höhere Zusatzversicherung für Direktoren und Prokuristen einreichte. Hiefür schulde sie den Klägern Schadenersatz. Das führte zur Bestätigung des bezirksgerichtlichen Urteils. Eine von der Beklagten gegen diesen Entscheid gerichtete Nichtigkeitsbeschwerde wurde vom zürcherischen Kassationsgericht verworfen.

Kürzlich hatte nun noch das Bundesgericht über die von der Arbeitgeberin gegen das obergerichtliche Erkenntnis erklärte Berufung zu befinden. Es gelangte dabei wie die Vorinstanzen zum Ergebnis, die ungleiche Behandlung des verunglückten Baustellenleiters gegenüber den Prokuristen dieser Firma sei nicht gerechtfertigt; für das Ausmass der Versicherungspflicht im Rahmen des Anstellungsvertrages müsse nach Treu und Glauben die *tatsächliche Stellung* des Ingenieurs im Betriebe der Beklagten massgebend sein, nicht aber das Kriterium, ob er (als Prokurist) Zeichnungsberechtigung besessen habe. Das Bundesgericht hat daher die Berufung der Arbeitgeberin einstimmig abgewiesen (Urteil vom 28. Januar 1961).

31. März 1911: Durchschlag des Lötschbergtunnels

DK 624.19:93

Morgen vor 50 Jahren, um 3.55 h, erfolgte der Durchschlag des Lötschbergtunnels 7353 m ab Vertragsportal Nord und 7182 m ab Vertragsportal Süd, oder, da wegen Lawinengefahr der Tunnel beidseitig künstlich verlängert werden musste: 7368 m vom wirklichen Nordportal und 7237 m ab wirklichem Südportal (die Gesamtlänge des Tunnels ist 14 605 m und nicht 14 612 m, wie im offiziellen Profil infolge eines Messfehlers steht). Seit mehr als einer Woche wurde auf beiden Seiten jeweils zu genau gleicher Zeit, d. h. um 2, 6, 10, 14, 18 und 22 h, vor Ort gesprengt. Am 31. März hatte die Sprengung von 2 h den Durchschlag noch nicht gebracht. Aus der Stärke, mit der man das Bohren und die Klopfsignale der Gegenseite hörte, glaubte man, das Ereignis etwa für 6 h erwarten zu können. Plötzlich ertönte der Jubel der Mineure «trafaro — trafaro!» Es war wenig nach 2 h. Einer der Bohrer der Südseite war in den Nordstollen durchgedrungen. Die Dicke der trennenden Wand wurde mit 0,80 m festgestellt. Die beiden Obergeringenieure der Unternehmung, F. Rothpletz (Nordseite) und Ch. Moreau (Südseite), verständigten sich durch das Loch und kamen überein, dass, nachdem die Belegschaft der Südseite durchgestossen hatte, die der Nordseite die letzte Bohrung fertigmachen und das Abschiessen der Scheidewand besorgen sollte. Damit war die Ehre des Durchschlages auf beide Mannschaften verteilt. Um 3.55 h dröhnten die letzten Schüsse der Nordseite. Beim dritten oder vierten erlöschten auf der Südseite alle Lampen bis auf die elektrischen des Obergeringenieurs und des Vorarbeiters; der Tunnel war durch.

Alte Erinnerungen! Siehe auch «Die Baugeschichte der Lötschbergbahn» bei Stämpfli & Co., Bern, 1940. C. Andreae

Mitteilungen

Eidg. Technische Hochschule. Der Bundesrat hat mit Wirkung ab 1. April die Professur für Werkzeugmaschinen und Fertigungstechnik Prof. Dr.-Ing. *Erich Bickel*, von Bublikon, ordentlichem Professor für Werkstoffkunde und Formgebung der Metalle an der ETH, übertragen. Ferner hat der Bundesrat auf den gleichen Zeitpunkt gewählt: Titularprof. Dr.-Ing. *Borut Marincek*, von Küsnacht (Zürich), Privatdozent und Lehrbeauftragter an der ETH, als ordentlichen Professor für Metallurgie, Giessereikunde und metallische Werk-

stoffe; Dr. sc. math. *Walter Schumann*, von Zürich, Privatdozent und Forschungsassistent an der ETH, als Assistenzprofessor für Mechanik in französischer Sprache; Dr. sc. techn. *Pierre Dubas*, von Enney (Freiburg), Lehrbeauftragter an der ETH und Mitarbeiter der Ateliers de constructions mécaniques in Vevey, als Assistenz-Professor für Baustatik, Hoch- und Brückenbau in Stahl und Holz; Dr. phil. *Fritz Heinrich*, deutscher Staatsangehöriger, Privatdozent und Assistent am Physikalischen Institut der ETH, und Dr. sc. nat. *Jean Müller*, dipl. Phys. ETH, von Kreuzlingen-Emmishofen (Thurgau), Lehrbeauftragter und Assistent am Physikalischen Institut der ETH, als Assistenz-Professoren für Experimentalphysik. Mit Amtsantritt auf den 1. Oktober wählte der Bundesrat Dr. sc. nat. *Werner Känzig*, dipl. Phys. ETH, von Oberbipp (Bern), wissenschaftlicher Mitarbeiter des Research Laboratory of the General Electric Company, Schenectady (USA), als ordentlichen Professor für Experimentalphysik, insbesondere Festkörperphysik.

Interkontinentaler Flughafen Zürich. Einige Wochen nach der Inbetriebnahme der 2500 m langen Westpiste konnte am 15. März 1961 auch die im Rahmen der zweiten Ausbaustapen auf 3700 m verlängerte Blindlande- oder Instrumentenpiste¹⁾ — die längste Piste des Flughafens — dem Betrieb übergeben werden. Sie hat in südlicher Richtung eine Verlängerung von 400 m und in nördlicher Richtung eine solche von 700 m erfahren. Auf Grund der neuen Normen der «International Civil Aviation Organization» über den Pistenbau vom Frühjahr 1957 konnte die Pistenbreite von 75 m auf 60 m herabgesetzt werden. Die 30 cm starke Betonpiste hat eine Tragfähigkeit von 135 t. Das eidgenössische Luftamt, das für die Freigabe der Pisten zuständig ist, hat für die Pistenbenützung jedoch vorderhand verschärfte Vorschriften erlassen, da in 2500 m Abstand vor der nördlichen Pistenschwelle noch eine Anzahl Bäume des Höhenwaldes in die hindernisfreie Ebene hineinragen. Es ist leider nicht gelungen, mit der Gemeinde Bachenbülach rechtzeitig zu einer Verständigung über die Entfernung dieser Hindernisse zu gelangen. Dies hat zur Folge, dass bei Nacht und bei schlechter Sicht der Anflug abgebrochen werden muss, wenn bei 90 m über Grund noch keine Bodensicht besteht. Diese Höhe kann auf 60 m vermindert werden, sobald die vorgeschriebene Hindernisfreiheit sichergestellt ist. In der Mitte der Blindlandepiste zweigt im spitzen Winkel der neu erstellte Abrollweg von 700 m Länge ab, der den von Norden landenden Flugzeugen zum raschen Abrollen dient. Mit diesem neuen Rollweg wird erreicht, dass die Blindlandepiste sofort wieder frei wird für die Starte und Landungen anderer Flugzeuge.

Eisenbahnbrücke über die Autobahn in Wuppertal-Ost. Ueber den Bau einer zwar kleinen, doch in ihrer Herstellung und Montage aussergewöhnlichen Eisenbahnbrücke in Stahl berichtet W. Zucker im «Stahlbau» vom 11. Nov. 1960. Die Totallänge des einfach gestützten und im Grundriss leicht schiefen Tragwerks beträgt rund 36 m, und der Querschnitt besteht aus zwei unabhängigen, trapezförmigen geschweissten Kasten mit versenkter Fahrbahnplatte und Schottertrag. Mit Ausnahme der Gehwegkonsolen ist der Brückenquerschnitt auf die gesamte Länge in der Werkstätte zusammenschweisst worden, wobei die Kasten im Verlaufe einer ausgeklügelten Schweissfolge um die Längsaxe zu drehen waren, damit einzelne Längsnähte einwandfrei geschweisst werden konnten. Der Transport der beiden rund 80 t schweren, 36 m langen, 4 m breiten und 2,4 m hohen Ueberbauten auf die Baustelle erfolgte auf besonderen Drehschemeln auf dem Schienenwege.

Der Bericht der Korrosionstagung 1960, die das Thema «Korrosion und Korrosionsschutz am Schiff und im Hafen» behandelt, und im Juni in Hamburg stattfand, liegt jetzt vor. Der Bericht erschien in Form eines Sonderheftes der Zeitschrift «Schiff und Hafen» in einem Umfang von 147 Seiten; er enthält den Wortlaut der 21 Vorträge, die auf der Tagung gehalten wurden, und die Diskussionsbeiträge. Das Sonder-

¹⁾ Siehe SBZ 1958, H. 7, S. 96 (sowie 1957, H. 23, S. 345)