

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 53/54 (1909)
Heft: 8

Artikel: Vom Lötschbergtunnel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-28103>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

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

* Diesem Geist hat Professor Bonatz ein Selbstverwaltungsgebäude aufgerichtet, das in der geschlossenen Anlage um einen Säulenhof, in der Zusammendrängung der Prunkentfaltung um ein prachtvolles Portal, in seiner klaren Uebersichtlichkeit zugleich gleichsam ein Denkmal dieses Bürgertums ist. Die Wertherstrasse, daran das Rathaus zu stehen kommt, ist keine stolze Avenue, sie ist eine schmale Geschäftsstrasse voll drängendem Leben! Hier ist die Abtrennung durch Läden zwischen zwei wuchtigen Torbauten (wie die Abbildung 2 zeigt) besonders glücklich; wer in den Bereich dieser Säulen tritt, ist aus dem Lärm und dem Gedränge der Strasse mit einem Schritt heraus. Wo irgendwie bei alten Bauten solche geschlossenen Höfe sind, überall empfindet man diesen Schutz als seltsamen Reiz; und wenn — wie in diesem Säulenhof — nichts auf die Vortäuschung eines Schlossplatzes, alles auf die Darstellung eines bürgerlichen Verwaltungsgebäudes gestellt ist, obwohl das Hauptportal es an stolzem Prunk nicht fehlen lässt, dann möchte man den Bürger der Stadt sehen, dem hier nicht der ganze Bürgerstolz einzöge: Durch eigene Kraft und Tüchtigkeit bestehen wir, und hier ist der Platz, wo wir in uns selber geborgen sind, wo unser Recht und unsere Vertretung kostbar bewahrt sind.

Für uns andere aber, die wir nicht Bürger dieser Stadt sind, und also nur das Vergnügen der Anschauung haben, ist es ein erfreulicher Ge-

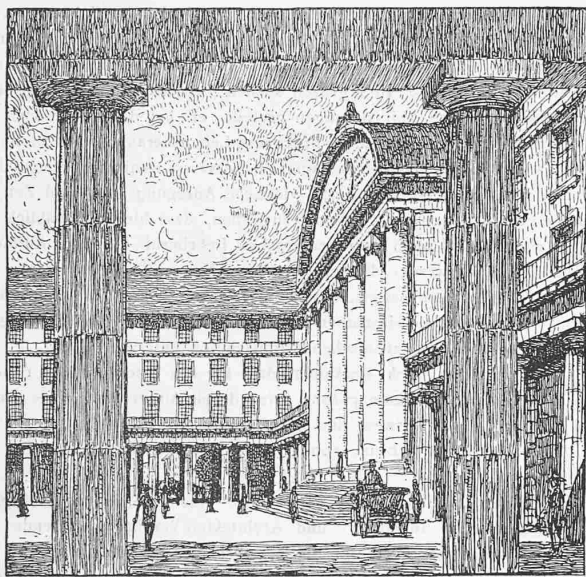


Abb. 3. Blick in den Säulenhof.

danke, dass nun auch im Rathausbau die Rückkehr zu jener Vereinigung von schlichter Vernünftigkeit und klarer Schönheit beginnen soll, die wir an den Werken unserer Vorfahren zu bewundern nie versäumt haben. Kommt der Entwurf zur Ausführung, und wer möchte angesichts seiner selbstverständlichen Klarheit daran zweifeln, dass die Barmer dieses organische Gewächs aus eigenem Boden den fremden vorziehen: so wird diese Stadt forthin an erster Stelle zu nennen sein, wenn moderne Rathausbauten zur Besprechung stehen; sie wird mit diesem Bauwerk so viel Ruhm und Anerkennung von unsern Enkeln ernten, wie wir den Grossvätern für all die schönen Bürgerhäuser in ihren Strassen gern darbringen.»

Vom Lötschbergtunnel.

Der Bundesrat hat den Antrag der Berner Alpenbahn-Gesellschaft¹⁾ auf Bewilligung der Tracéverlegung im Lötschbergtunnel (Umgehung der Einbruchstelle²⁾ bzw. den bezüglichen Antrag des Eisenbahndepartements behandelt. Dieses hat die Angelegenheit rasch zur Entscheidung gebracht, nachdem es sich überzeugt hatte, dass unter den gegebenen Verhältnissen die Umgehung der kritischen Stelle das einzige Mittel sei, um aus den Schwierigkeiten herauszukommen und den Bau rechtzeitig vollenden zu können. Es sind neben dem Tracé der Unternehmung, das etwa 900 m länger würde als die gerade Richtung, von dieser noch zwei Varianten vorgeschlagen worden, die eine weit geringere Abweichung von der alten Linie darstellen.³⁾ Den Untersuchungen soll es noch vorbehalten bleiben, die endgültige Entscheidung über das Tracé zu fällen. Der Bundesrat hat die Baubewilligung nur für so weit erteilt, als diese Varianten zusammenlaufen.

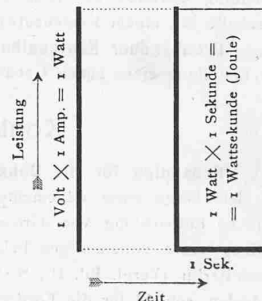
¹⁾ S. 40 lfd. Bd. ²⁾ Vergl. Bd. LII, S. 200 u. 201 mit Abbildungen.

Zu diesem halbamtlichen Bericht der Tagespresse ist ergänzend zu bemerken, dass das von der Unternehmung in erster Linie vorgeschlagene Umgehungstracé eine Mehrlänge gegenüber der geraden Richtung von nicht ganz 800 m erreicht. Es verlässt mit Bogen-Anfang bei Km. 1,200 den bestehenden Richtstollen in einer Kurve von 1100 m Radius in östlicher Richtung. Bereits ist bei Km. 1,330 der seit dem 24. Juli 1908 eingestell gebliebene Vortrieb und seit Mittwoch den 17. d. M. der kontinuierliche Betrieb in den Tunnelarbeiten wieder aufgenommen worden. Umfangreiche Sondierungen durch Schächte und Querschläge, die von der Unternehmung über diesem Tracé beim Brandhubel vorgenommen worden sind, haben den zwischen beiden Talseiten zusammenhängenden Verlauf des Gasterngranits in einer Tiefe von bis zu 42 m unter der Oberfläche, rund 200 m über der projektierten Tunnelsohle festgestellt. Rechnet man rund 1400 m verlorener Stollenlänge bis zur Einbruchstelle, so ergibt sich zusammen mit der Tracéverlängerung eine zu leistende Vortriebs-Mehrlänge von rund 2200 m, die samt der seit dem Einbruch verstrichenen Zeit von fast sieben Monaten den Vollendungstermin wohl um mindestens ein Jahr hinausschieben dürfte.

Miscellanea.

Das Watt als Einheit der elektrischen Leistung ist auffallenderweise von verschiedenen dazu berufenen Körperschaften nicht übereinstimmend definiert worden. So hat eine im Oktober letzten Jahres in London abgehaltene, auch von unserem Lande beschickte internationale Konferenz sich auf folgende Fassung geeinigt: «The international watt is the energy expended per second by the unvarying current of one international ampere under an electric pressure of one international volt.» Uebereinstimmend damit lautete auch die bisherige Definition des Kuratoriums der physikalisch-technischen Reichsanstalt zu Charlottenburg: «Die in der Sekunde geleistete Arbeit eines elektrischen Stroms von ein Ampère Stärke in einem Leiter, an dessen Enden ein Spannungsunterschied von ein Volt besteht, heisst das Watt oder Voltampère.»

Eine dem Sinne nach von obigen abweichende Definition schlägt eine vom eidg. Departement des Innern kürzlich einberufene Kommission den eidg. Räten zur Annahme (als Art. 31 des Bundesgesetzes über Mass und Gewicht) vor, die folgendermassen präzisiert ist: «Das internationale Watt ist die Einheit der Leistung (Effekt). Es ist die Leistung eines unveränderlichen Stroms von der Stärke eines internationalen Ampère unter der unveränderlichen Spannung eines internationalen Volt.» Der Unterschied ist klar: während die erstgenannten Fassungen den Begriff des «Watt» an die Dimension der Zeit knüpfen, ergibt sich die Einheit der Arbeit, während die schweizerische Fassung wohl richtiger das Watt als die Einheit der von der Zeit unabhängigen, momentanen Leistung definiert, die dann während der Zeiteinheit die Einheit der Arbeit = eine Wattsekunde oder ein Joule leistet. (Vergl. nebenstehende Skizze.) Auch Deutschland hat kürzlich seine Definition abgeändert, indem die Reichsanstalt jetzt kurzweg sagt: «Die Leistung eines Ampère in einem Leiter von einem Volt Endspannung heisst ein Watt.» A. H.



Neuartige Beurteilung eines Wettbewerbs. Anlässlich eines unter den Bildhauern Gross-Berlins veranstalteten Wettbewerbs zur Ausschmückung des Pappelplatzes in Berlin fand die Beurteilung der Entwürfe durch die Preisbewerber selbst statt und zwar in folgender Weise. Jeder der 43 Bewerber erhielt bei Ablieferung seines Entwurfes eine Stimmkarte, auf der er diejenigen sechs Entwürfe zu bezeichnen hatte, die er für die zweckentsprechendsten und künstlerisch wertvollsten hielt. Die so auf jedes Projekt fallenden Stimmen wurden durch eine besondere Kommission gezählt und darnach die Rangfolge der zu prämierenden Entwürfe festgestellt. Während zweier Tage hatten die Beteiligten Gelegenheit, die ausgestellten Zeichnungen und Modelle allein und in Ruhe zu prüfen und zu vergleichen. Ueber das durchaus erfreuliche Ergebnis berichtet das neueste 11. Heft der «Berliner Architekturwelt», deren Schriftleitung u. a. folgendes bemerkt: «... Die Empfindung, wirklich durch ihresgleichen beurteilt zu werden, wird die Künstler von den oft genug gehörten Klagen der Parteilichkeit und Unsachlichkeit des Urteils zurückhalten. Tatsächlich werden aber auch kaum unermüdlichere, über alle «Hacken» der Aufgabe unterrichtete und unerbittlichere Preisrichter zu finden sein, als die Konkurrenten selbst. Jedenfalls dürfte das gute Ergebnis des vorliegenden