

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 2

## Sonstiges

### 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:** 14.01.2026

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

bereitgestellten Mineure richten wollte. Er sprach recht volkstümlich von ihren starken Armen, mit denen sie den Ruhm italienischer Arbeitskraft in den fernsten Ländern verbreiten u. dergl. mehr. Nicht im Programm war es aber, dass einer der Mineure, ermutigt durch das leutselige Auftreten des Herrn Bautenministers, hervortrat und ihm bat, doch dafür sorgen zu wollen, dass der italienische Staat seine grossen Bauprojekte endlich in Angriff nehmen möchte, damit die Söhne des Landes nicht gezwungen seien, eben im Ausland ihre starken Arme zu Märkte zu tragen. Fatalerweise stand der temperamentvolle Berichterstatter des Mailänder „Secolo“ dabei, und so dürfte der beabsichtigte Effekt dieser artigen Volksszene einigermassen vorbeigegangen sein. Im übrigen verlief alles aufs beste und glücklich langte die ganze Gesellschaft wieder in Bern an; unterwegs waren als Andenken an die B.L.S. eine prächtige Reliefkarte des Berner-Oberlandes und eine schön ausgestattete Eröffnungs-Denkschrift verteilt worden.

Den Abschluss und offiziellen Höhepunkt bildete das Bankett am Samstag Abend im Casino, dessen Menu durch 14 offizielle Reden bereichert wurde. Wir notieren hier nur einige Gedanken aus der Rede Bühlmanns, des Präsidenten der Bernischen Kraftwerke, der die Lötschbergbahn als einigendes Werk des Friedens pries: Französischer Reichtum, italienische Arbeitskraft, der wirtschaftliche Aufschwung Deutschlands und der durch ihn bedingte Gütertausch und Verkehr haben gemeinsam zum Gelingen des Werkes beigetragen. „Dass dabei schweizerische Industrie und schweizerische Technik in vorderster Linie standen, erfüllt uns Schweizer mit besonderer Freude. Schweizerische Ingenieure haben, oft erst nach Ueberwindung der allergrössten Schwierigkeiten, unsere Kraftwerke erbaut, die mächtigen Turbinen und Generatoren, welche die alles überwindende elektrische Kraft erzeugen, sie sind schweizerisches Fabrikat und schweizerische Firmen haben in der

Hauptsache die elektrischen Lokomotiven, diese Wunderwerke der Technik erdacht und erstellt.“

Diese schweizerischen Ingenieure fanden sich nach Schluss des offiziellen Teils beim Pilsner wieder, wo sich um einen kleinen Kern bald eine grosse und illustre Korona von „Ehemaligen“ ansetzte und wo nach den Klängen der Burschenherrlichkeit der Freundschaft und der Erinnerung an überstandene Mühen gepflogen wurde. Erst in der Morgen-dämmerung trennte man sich, höchst vergnügt, nach sauer Wochan ein frohes Fest gefeiert zu haben.

C. J.

### Miscellanea.

**Das Bossard'sche Haus in Luzern**, dessen Verkauf zum Zwecke der Ersetzung durch ein Warenhaus gemeldet wurde, war Gegenstand der Verhandlungen im Grossen Rat der Stadt Luzern, der einer Motion von Dr. Kopp Folge gebend den Stadtrat ersuchte, Mittel und Wege zu studieren, um die Beseitigung des alten Patrizier-

hauses zu verhindern. Baudirektor Schnyder und Stadtpräsident Dr. Heller sagten zu, in diesem Sinne wirken zu wollen, gestützt auf die luzernische Bestimmung im Einführungsgesetze zum Zivilgesetzbuch, die der Beseitigung gewisser Baudenkämler im Interesse des Heimatschutzes vorbeugen soll.

Bei Anlass der Besprechung dieser Frage wurde im Luzerner Tagblatt darauf hingewiesen, was die kleine Stadt Ueberlingen am Bodensee jüngst auf diesem Gebiete geleistet hat. Dort ist das zuletzt als Brauerei verwendete, stark zerfallende Patrizierhaus der Familie Reichlin von Meldegg angekauft und zu einem Museumsgebäude für städtische Sammlungen eingerichtet worden, um das Gebäude von bedeutendem kulturhistorischem Wert vom Untergang zu retten und der Nachwelt zu erhalten. Die kleine Stadt leistete dies mit einem Kostenaufwand von rund 230 000 Fr.

**Basler Museumsbauten.** Aus Anlass des Beschlusses des Grossen Rates, von dem wir auf Seite 285 letzten Bandes berichteten, teilen Basler Blätter mit, dass das am 15. Oktober zusammengetretene Initiativkomitee für die Museumsbauten den Donatoren seinen Schlussbericht erstattet hat, indem es annimmt, dass diese mit der vom Grossen Rate beliebten Ordnung dieser Fragen einverstanden seien. Nach dem Schlussberichte erreichen die gezeichneten und bis auf einen kleinen Rest eingezahlten Beträge nebst Zinsen die

Summe von 1225 384 Fr., wovon für das neue Kunstmuseum auf der Schützenmatt 895 318 Fr. und für den Erweiterungsbau des alten Museums für naturwissenschaftliche Sammlungen und solche der Völkerkunde 330 066 Fr. entfallen.

**Eidg. Techn. Hochschule.** Für die mit dem nächsten Wintersemester beginnende zweijährige Amtsduer ist, nachdem der Rektor Prof. Th. Vetter eine Wiederwahl abgelehnt hat, zum Rektor der Eidg. Techn. Hochschule gewählt worden Prof. Dr. E. Bosshard, der von 1877 bis 1880 an der chemisch-technischen Abteilung unserer Hochschule studiert

hat. Nach Abschluss der Studien war Bosshard als Assistent am Polytechnikum tätig, sodann in verschiedenen Stellungen in der Schweiz und in Deutschland, bis er als Professor für Chemie an das Technikum Winterthur berufen wurde. Von hier aus habilitierte er sich als Privatdozent an der Eidg. Techn. Hochschule, die ihn zuerst zum hon. Professor ernannte und sodann 1908 als Professor der technischen Chemie auf den Lehrstuhl berief, den vor ihm unser geschätzter Professor Lunge lange Jahre innegehabt hat.

**Elektrifizierung des Stadtnetzes der London and North Western Railway C<sup>o</sup>!**. Mit der elektrischen Ausrüstung von 43 Zügen für die Untergrundlinien des Londoner Distriktes der L. & N. W. Ry. C<sup>o</sup>, für die sich die British Thomson-Houston C<sup>o</sup>, die British Westinghouse C<sup>o</sup>, sowie die Firmen Siemens Brothers & C<sup>o</sup> und Dick, Kerr & C<sup>o</sup> beworben hatten, ist (im Betrage von 3,5 Mill. Fr.) die Maschinenfabrik Oerlikon beauftragt worden. Die

<sup>1)</sup> Band LXI, Seite 64.

### Von der Eröffnung der Lötschbergbahn.

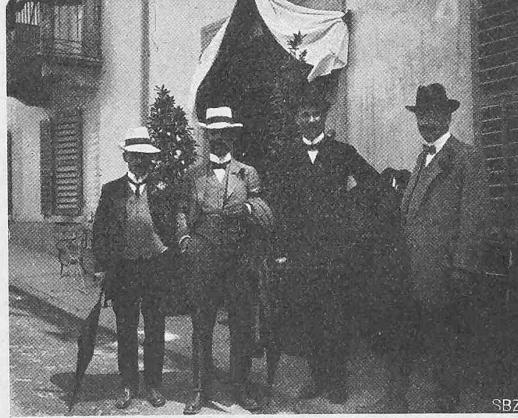


Abb. 3. Die Schweiz. Ingenieure der Unternehmung von der Nordseite des Lötschbergtunnels.

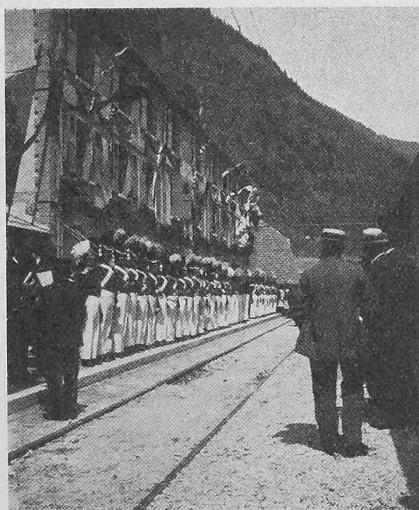


Abb. 2. Die Parade der Lötschentaler in Goppenstein.

man sich, höchst vergnügt, nach sauer Wochan ein frohes Fest gefeiert zu haben.

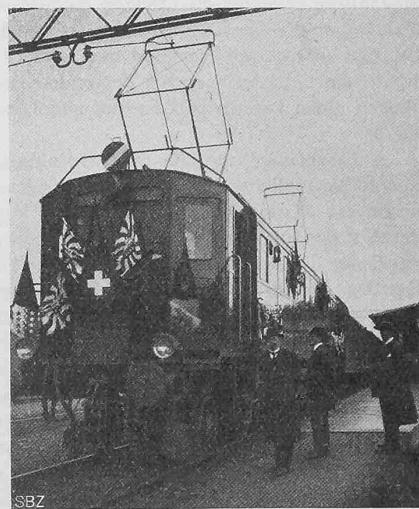


Abb. 1. Der erste Festzug auf Bahnhof Spiez.

Erst in der Morgen-dämmerung trennte man sich, höchst vergnügt, nach sauer Wochan ein frohes Fest gefeiert zu haben.

Motorwagen dieser Linien erhalten je vier Motoren zu 225 PS Stundenleistung mit Gleichstrom von 600 Volt, die durch Vielfachsteuerung geschaltet werden.

#### Hauenstein-Basistunnel. Monatsausweis Juni 1913.

	Tunnellänge 8135 m	Südseite	Nordseite	Total
Sohlenstollen:	Fortschritt im Juni . . . . m	181,7	281,7	463,4
	Mittlerer Tagesfortschritt . . . . m	6,5	10,6	—
	Länge am 30. Juni . . . . m	2989,5	1100,0	4089,5
	In % der Tunnellänge . . . . %	36,7	13,5	50,2
Firststollen:	Fortschritt im Juni . . . . m	178,0	269,0	447,0
	Länge am 30. Juni . . . . m	2498,0	655,0	3153,0
Vollausbruch:	Fortschritt im Juni . . . . m	162,0	48,0	210,0
	Länge am 30. Juni . . . . m	2124,0	83,0	2207,0
Mauerwerk:	Widerlager-Länge am 30. Juni m	2036,0	59,0	2095,0
	Gewölbe-Länge am 30. Juni . . m	1954,0	62,0	2016,0
Wassermenge am Portal . . . . l/sec		76,0	5,0	
Gesteinstemperatur vor Ort . . . . °C		20,5	11,0	
Lufttemperatur vor Ort . . . . °C		20,6	17,0	
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
	Im Tunnel . . . . .	942	406	1348
	Ausserhalb des Tunnels . . . . .	254	78	332
	Auf offener Strecke . . . . .	8	343	351
	Im Ganzen . . . . .	1204	827	2031

**Südseite.** Am Vortrieb waren zwei bis drei Bohrhämmer beschäftigt, im Ganzen waren deren 40 in Tätigkeit. Der Richtstollen durchfuhr Gipskeuper 63 m, darauf Lettenkohldolomit, oberen Muschelkalkdolomit und Hauptmuschelkalk, zusammen 119 m. Die Schichten fallen südöstlich ein von 40° bis 15° abnehmend. Das Gebirge war standfest, der Gipskeuper trocken; der Muschelkalk brachte aus sieben grösseren und einigen schwachen Quellen 35 l/sec Wasser von 22 bis 20°C.

**Nordseite.** Es arbeiteten im Vortrieb zwei, im Ganzen 10 Bohrhämmer. Der Richtstollen lag in den Schichten der Bajocien, nämlich auf 232 m in Sowerbyischichten und 50 m in Sauzeischichten. Das Gebirge war durchgehend standfest und trocken.

#### Simplon-Tunnel II. Monatsausweis Juni 1913.

	Tunnellänge = 19825 m	Südseite	Nordseite	Total
Firststollen:	Monatsleistung . . . . m	223	211	434
	Stand am 30. Juni . . . . m	624	1352	1976
Vollausbruch:	Monatsleistung . . . . m	203	261	464
	Stand am 30. Juni . . . . m	498	1150	1648
Widerlager:	Monatsleistung . . . . m	113	221	334
	Stand am 30. Juni . . . . m	136	903	1039
Gewölbe:	Monatsleistung . . . . m	76	219	295
	Stand am 30. Juni . . . . m	76	849	925
Tunnel vollendet am 30. Juni . . . . m		64	838	902
In % der Tunnellänge . . . . %		0,3	4,3	4,6
Mittlerer Schichten-Aufwand im Tag:				
	Im Tunnel . . . . .	559	716	1275
	Im Freien . . . . .	312	410	722
	Im Ganzen . . . . .	871	1126	1997

**Nordseite.** Es wurde ein zweiter Niederdruckkompressor (System Burckhardt) nebst zugehörigen Elektromotoren montiert. Da die Anchlussleitungen im Tunnel beendigt sind, konnte die Arbeit mit den Bohrhämmern mit Anfang Juli begonnen werden.

**Südseite.** Im Berichtsmonat wurden zwei Niederdruckkompressoren (System Meyer) nebst Windkesseln montiert. Die Verbindungsleitung von den Windkesseln nach den Arbeitsstellen im Tunnel ist erstellt. Mit der provisorischen Bohrinstallation arbeiten durchschnittlich zehn Bohrhämmer. Die Anschlüsse beidseitig der Druckpartie bei Km. 4455,5/4493 sind in Arbeit.

#### Grenchenbergtunnel. Monatsausweis Juni 1913.

	Tunnellänge 8565 m	Nordseite	Südseite	Total
Sohlenstollen:	Monatsleistung . . . . m	120	147	267
	Länge am 30. Juni . . . . m	2086	1761	3847
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:				
	Ausserhalb des Tunnels . . . . .	240	246	486
	Im Tunnel . . . . .	529	269	798
	Im Ganzen . . . . .	769	515	1284
Gesteinstemperatur vor Ort . . . . °C		15,5	10,6	
Am Portal ausfließende Wassermenge l/sec.		215	473	

**Nordseite.** Die durchfahrene Strecke liegt vollständig im unteren Hauprogenstein, einem grauen bis lichtbraunen oolithischen Kalk, der stark zerklüftet ist. Die Schichten streichen ungefähr senkrecht zur Tunnelaxe und fallen mit 8 bis 10° nach N. ein. Die Vortriebsarbeiten konnten am 12. Juni wieder aufgenommen werden;

sie mussten wegen des starken Wasserandranges nur noch am 28. Juni wieder eingestellt bleiben. Die am Portal austretende Wassermenge ist von 300 l/sec am 27. Juni bis Ende Monates auf 215 l/sec zurückgegangen. Der durchschnittliche Arbeitsfortschritt betrug auf den Arbeitstag 6,66 m.

**Südseite.** Der Vortrieb erfolgte in den mittleren und unteren Sequanschichten, gelblichen und grauen Kalken, meist oolithisch, teilweise spätig, mit untergeordneten Mergellagen, und hierauf in den grauen Kalken des oberen Argovien. Das Streichen der Schichten war N. 65—75° E, ihr Einfallen durchschnittlich 70° N. Der Kalk ist stark zerklüftet; südfallende Klüfte besonders von Km. 1,675 an ausgebildet. Die Vortriebsarbeiten konnten am 11. Juni wieder aufgenommen werden. Mit seinem Fortschreiten von der grossen Spalte bei Km. 1,614 hat der Wasserzutritt im neuerschlossenen Stollen sukzessive abgenommen und seit dem Eintritt des Stollens in den Argovien-Mergel bei Km. 1,706 ganz aufgehört. Der durchschnittliche Fortschritt des Richtstollens betrug 7,35 m auf den Arbeitstag.

**Die Rhätische Bahn** hat bei der *Maschinenfabrik Oerlikon* drei weitere elektrische Wechselstromlokomotiven bestellt. Es sind Maschinen der Typs 1 — D — 1, deren mechanischer Teil entsprechend den bereits gelieferten wiederum in der *Schweizer Lokomotivfabrik Winterthur* erstellt wird. Die elektrische Ausrüstung entspricht jener der bisher gelieferten 600 PS-Lokomotiven mit dem Unterschied, dass für die neuen Maschinen an Stelle der bisher verwendeten 300 PS-Motoren je zwei Motoren von 400 PS Stundenleistung zur Verwendung gelangen. Die Motoren sind wiederum Oerlikoner Reihenschlussmotoren mit Hilfspolen.

## Konkurrenz.

**Schweiz. Unfallversicherungs-Verwaltungsgebäude.** Wie auf Seite 13 der letzten Nummer berichtet, gedenkt der Verwaltungsrat der *Schweizerischen Unfallversicherung* zur Gewinnung von Entwürfen für ein Verwaltungsgebäude in Luzern einen Wettbewerb zu veranstalten, wie es bei den grossen schweizerischen Verwaltungen von jeher üblich ist und wohl selbstverständlich erscheint. Neu ist daran aber, dass dieser Wettbewerb auf 10 von der Verwaltung ausgesuchte Architekten beschränkt werden soll, während sonst für derartige Aufgaben alle schweizerischen Architekten zur Bewerbung eingeladen zu werden pflegen. Es sind dementsprechend bei uns auch von den verschiedenen Seiten schriftlich und mündlich gegen solche Einschränkung Einsprüche eingegangen, deren Berechtigung wir durchaus anerkennen müssen.

So unbestritten es ist, dass die Beschränkung von lokalen Wettbewerben auf eine kleine Anzahl Bewerber je nach örtlichen Verhältnissen oft ihre Berechtigung hat, so selbstverständlich erscheint es anderseits, dass eine allgemeine schweizerische Verwaltung nicht wohl diesen Weg betreten kann, sondern ohne Ausschliesslichkeit allen Architekten des Landes die Möglichkeit gewähren muss, ihre Dienste für die Bedürfnisse der Verwaltung anzubieten.

Wir sind sicher, im Sinne der gesamten schweizerischen Architekten zu sprechen, wenn wir deshalb an den Verwaltungsrat der Schweiz. Unfallversicherung das höfliche Ansuchen stellen, auf einen allfällig schon gefassten Beschluss zurückzukommen und den beabsichtigten Wettbewerb für alle schweizerischen Bewerber zugänglich zu machen.

*Die Redaktion.*

**Ueberbauung des Berneckabhangs und des Gebietes von „Drei-Linden“ in St. Gallen.** Der Gemeinderat von St. Gallen eröffnet einen allgemeinen Wettbewerb unter aus dem Kanton St. Gallen stammenden oder im Kanton niedergelassenen Ingenieuren und Architekten zur Erlangung von Plänen für die Ueberbauung des Berneckabhangs und des Gebietes von „Drei-Linden“ mit Termin auf 31. Januar 1914. Im neungliedrigen Preisgerichte sitzen die Herren Stadtrat Dr. Nägeli, Stadtrat L. Kilchmann, Präsident W. Gsell, Baumeister M. Högger, Gemeindebaumeister M. Müller, Gemeindeingenieur W. Dick, Architekt H. Bernoulli, Stadtbaumeister F. Fissler, Ingenieur E. Riggenbach. Für Preise ist der Betrag von 15000 Fr. ausgesetzt. Die Unterlagen, bestehend in Programm, sechs Plänen, einer Photographie, zwei Baureglements, können gegen Einsendung von 20 Fr. von der Baukanzlei der Stadt St. Gallen bezogen werden.

Wir behalten uns vor, in einer nächsten Nummer auf das besonders interessante Programm näher einzutreten,