

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 19

Artikel: Neuer Motorwagen der Lötschbergbahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40123>

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: 23.01.2026

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

zeitlosen Harmonie, und spätere Kunsthistoriker werden diese Zeit des Eklektizismus als notwendiges, zur Abklärung ganz unentbehrliches Uebergang-Stadium betrachten, als eine Zeit, in der man sich durch den Intellektualismus und Materialismus durchfressen musste, um ihn hinter sich zu bekommen.

Unter denen, die das Erbe der Vergangenheit für uns neu erworben haben, steht AUGUST THIERSCH in vorderster Reihe. Sein Sohn hat ihm eine kleine Gedächtnis-Schrift gewidmet, in der die Weite seines Horizontes, der Reichtum seiner Interessen nur eben angedeutet werden kann.

Thiersch war eine grüblerische, stark gehemmte Natur, mit einem angeborenen Hang, den dunkelsten Dingen nachzuspüren. Er ist vor allem der berühmte Wiederentdecker der antiken Proportions-Gesetze, ausserdem aber auch noch vieler verschütteter Beziehungen zwischen lebendiger Volkskunst und prähistorischer und altgriechischer Architektur; mit dem Spürsinn eines Wünschelrutengängers sah er im bayrischen Alpenhaus einen uralten Typus, nächstverwandt etruskischen und frühdorischen Tempelbauten, und es ist keine eklektische Spielerei, wenn er selber in einigen Entwürfen diesen dunklen Urverwandtschaften schöpferisch nachspürt. Die vereinfacht-dorische Vorhalle am „Malterlehen“ bei Berchtesgaden hat etwas merkwürdig Ueberzeugendes. Aus tiefem Verantwortlichkeitsbewusstsein opferte er Kraft und Zeit der Erhaltung ländlicher Baudenkmäler, er war ein profunder Kenner römischer und prähistorischer Antiquitäten. Unbefangenen, instinkt-sicheren Blickes unternahm er kühne Restaurationen antiker Ueberreste, verfehlt gelegentlich, aber fruchtbarer als das übliche Banausentum einer subaltern betriebenen Archäologie, und mit gleicher schicksalhafter Zuneigung versenkte er sich in sehr geistreiche Spekulationen über Entstehung von Gebirgen, von Mondkratern, ging er den Spuren uralter Vergangenheit in Flurgrenzen, Ortsnamen, Wegspuren nach. Von seiner rastlosen, ungeheuer umfassenden und stillen Arbeit ist fast nichts vollendet, Allen aber, die August Thiersch gekannt haben, haftet er im Gedächtnis als eine lebenswürdige Persönlichkeit von ungewöhnlichen, fast unheimlichen Hintergründen. Seine Lebensdaten: geboren 1843 zu Marburg, 1861 bis 1868 Studienzeit in München, 1869 bis 1914 Assistent, dann Professor an der T. H. München. Er starb 1917 in Zürich, das in der Kirche der Apostolischen Gemeinde, an der Freien Strasse, einem vornehm-stillen Raum nach Art frühchristlicher Basiliken, ein sympathisches Werk von ihm besitzt. Sein Hauptwerk in München ist die Ursula-Kirche in Schwabing, ein strenger, feingliederiger Backstein-Rohbau von untadeligen Verhältnissen, in Renaissanceformen.

Eine Persönlichkeit völlig anderer Art war Augusts Bruder FRIEDRICH v. THIERSCH, der Erbauer des Münchner Justizpalastes (1887/97) und vieler anderer Monumentalbauten, von denen folgende kurz aufgezählt seien: Kirche Aeschach, Garnisonskirche Ludwigsburg, neuer Justizpalast München 1902, Corneliusbrücke und Maximiliansbrücke in München, Kurhaus Wiesbaden 1902/07, Festhalle Frankfurt 1906/21, Geschäftshaus Bernheimer und Erweiterungsbau der Technischen Hochschule München.¹⁾ Alle diese Bauten tragen irgend ein historisches Kleid, gotisch, klassisch, barock, aber bei aller Ablehnung dieses Eklektizismus dürfen wir doch sagen, dass er als Eklektizismus vorzüglich ist. Thiersch gehörte zu einer Generation, die geprägte Stilformen als Werte an sich empfand, die man einzeln gar nicht in Frage stellte, bei denen das Problem vielmehr erst damit anfang, wie man sich ihrer bediente, was man mit ihnen sagte.

¹⁾ Vergl. Abbildungen in „S. B. Z.“ Band 76, Seite 261 (4. Dezember 1920).

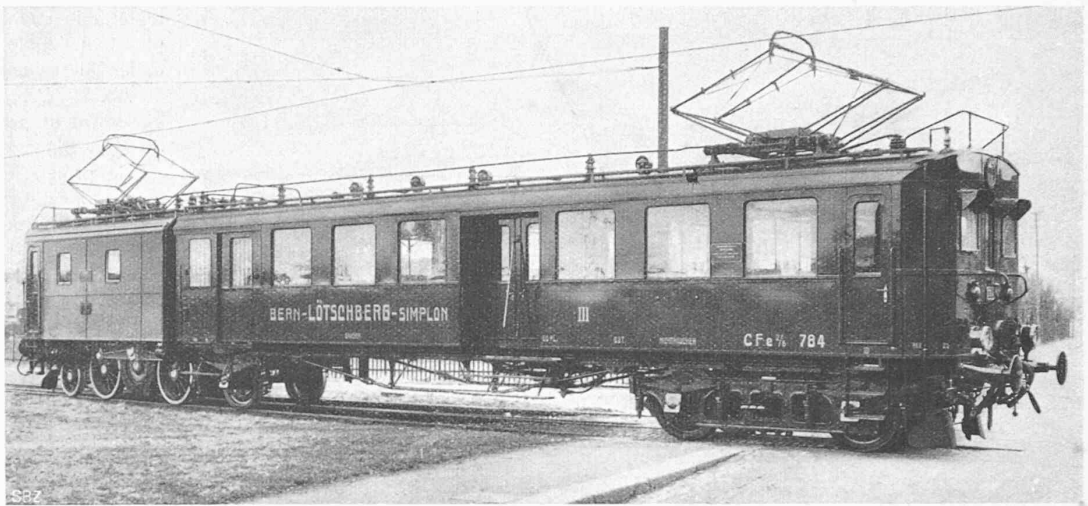


Abb. 1. Neuer Motorwagen CFe 784 mit getrenntem Triebgestell der Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon.

Wir sind heute davon überzeugt, dass dieses Problem falsch gestellt war (und von den Neu-Klassizisten und sonstigen Eklektikern auch heute noch andauernd falsch gestellt wird); darüber zu lächeln hat aber eine Zeit kein Recht, die mit dem Schlagwort von der „Wohnmaschine“ vor dem brennenden Problem der Tradition überhaupt auskneift.

Friedrich v. Thiersch hat von 1881 bis 1921 als Professor an der T. H. München gewirkt, als Nachfolger Neureuthers. Als Persönlichkeit hat er auch allen denen seiner Schüler unvergesslichen Eindruck gemacht, die ihn als Architekten ablehnen müssen. Seiner unermüdlichen Arbeitskraft wurde jede Aufgabe leicht, mit der überlegenen Geste des geborenen Grandseigneurs beherrschte er jede Situation, und jede Arbeit schien für ihn ein Spiel. In dieser Hinsicht war er ein überaus tröstliches Beispiel, dass man sein Handwerk von Grund aus kennen kann, ohne dabei verbohrt Spezialist und menschlich-reduziertes Arbeitstier zu werden, und mancher Schüler wird von diesem lebendigen Beispiel einer fast renaissance-mässigen Universalität und Menschlichkeit mehr gelernt haben, als ihm selbst bewusst ist, zumal gemeinsame Exkursionen oder Einladungen im gastlichen Hause Thiersch Gelegenheit gaben, gerade diese Seite kennen und würdigen zu lernen. Grosse Verdienste hat sich Thiersch auch um die Erhaltung alter Fassadenmalereien in Augsburg erworben, und um das Wiederaufleben der Freskotechnik und der Freude an farbiger Aussenarchitektur überhaupt. Lange Jahre war er Vorsitzender des, seinerzeit führenden, Münchener Kunstgewerbevereins, und der Künstlergesellschaft „Allotria“, die auf den Münchener Kunstbetrieb um die Jahrhundertwende massgebenden Einfluss ausübte.

Peter Meyer.

Neue Motorwagen der Lötschbergbahn.

Vor kurzem sind auf den von Bern ausgehenden Linien, die von der Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon, betrieben werden, zwei Motorwagen in Betrieb genommen worden, die in verschiedenen Beziehungen von dem gewöhnlich verwendeten Typ abweichen. Sie waren zu bauen für eine Stundenleistung von rund 500 PS, bezogen auf den Radumfang und auf eine Fahrgeschwindigkeit von 35 km/h. Ausserdem legte die Bestellerin Wert darauf, womöglich einen in ihrem Rollmaterialpark schon vorhandenen Motor verwenden zu können, um im Notfall auf die schon vorhandenen Reservemotoren greifen zu können. Da die von der Maschinenfabrik Oerlikon für die Lokomotiven Nr. 301 bis 307 der Bernischen Dekretsbahnen¹⁾ gelieferten Motoren dieser Leistungsanforderung entsprachen und sich in fünfjährigem Betrieb zur besten Zufriedenheit der Bahn bewährt haben, wurde dieser Motor mit einer Stundenleistung am Radumfang von 518 PS bei 35 km/h zu Grunde gelegt. Es ergab sich daraus ein Fahrzeug, dessen Hauptabmessungen aus Abb. 2 ersichtlich sind und das in seinem Aufbau an die im Jahr 1921 an die Burgdorf-Thun-Bahn gelieferten Motorwagen²⁾ erinnert.

¹⁾ Vergl. Beschreibung in Band 76, Seite 83 (21. August 1920).

²⁾ Vergl. Beschreibung in Band 80, Seite 255 (2. Dezember 1922).

