Von der Eröffnungsfeier der Lötschbergbahn

Autor(en): **C.J.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 2

PDF erstellt am: **28.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-30751

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

Die Küche erscheint von der Schmalseite als ungenügend beleuchtet. Zeichnungssaal nach Süden unzweckmässig. Der Nebenraum steht mit dem Zeichnungssaal nicht in Verbindung. Singsaal zu klein und mangelhaft beleuchtet. Die Abwartwohnung wirkt als unorganisch angegliederter Bau. Das Aeussere ist schlicht, jedoch etwas zu stark in die Höhe getrieben.

Nr. 6, Motto: *„1914"*. Aeussere Verbindung zwischen unterm und obern Eingang zu kompliziert. Oberer Eingang etwas eng. Das Treppenhaus zerschneidet die Vorplätze in unzulässiger Weise.

No. 3 „Lasst Sonne herein": III. Preis: 500 Fr. + 200 = 700 Fr.
Arch. *Möri & Krebs* in Luzern.

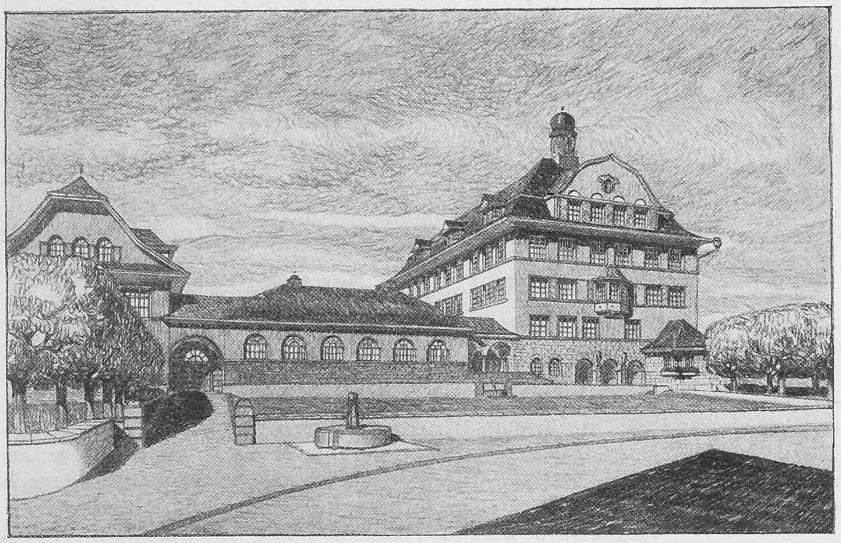
Die Verfasser der Entwürfe Nr. 1, 2 und 6 erhalten Entschädigungen von je 200 Fr.

Cham, den 29. Mai 1913.

Das Preisgericht:

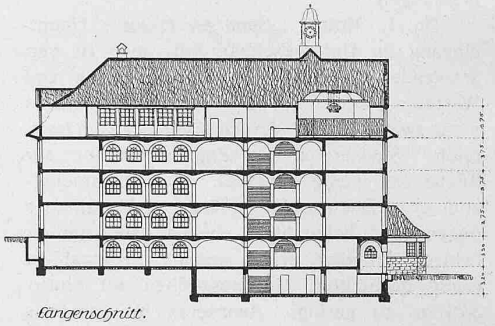
Kantonsbaumeister *Fietz,* Zürich; Prof. *Rittmeyer,* Winterthur; Erziehungsrat Dr. *Arnold,* Zug; Kantonsbaumeister *Balthasar,* Luzern; Präsident *B. Baumgartner,* Cham; Erziehungsrat *S. Kuhn,* Cham.

Wettbewerb für ein Schulhaus in Cham am Zugersee.

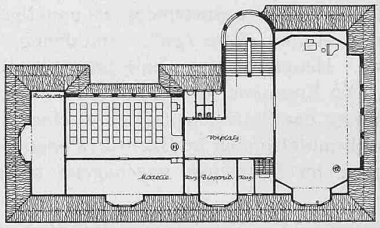


III. Preis. Entwurf Nr. 3. „Lasst Sonne herein". — Arch. *Möri & Krebs* in Luzern.

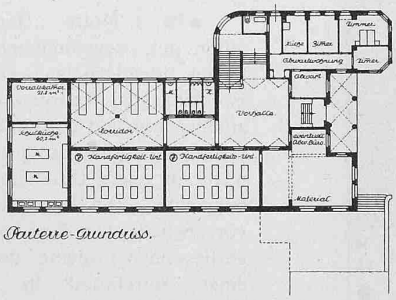
Ansicht von Osten.
Grundrisse und Schnitt 1:800.



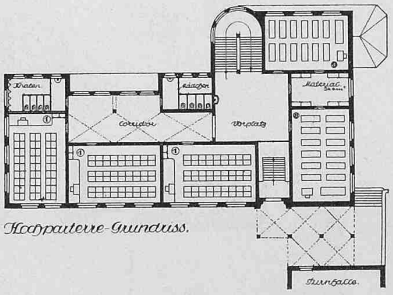
Längenschnitt.



Dachstock.



Parterre-Grundriss.



Hochparterre-Grundriss.

Die Nebenräume sind zu sehr zerstreut. Speiseraum nach Norden unfreundlich. Badeingang zu eng. Ein Ankleideraum ohne Licht und Luft. Heizung und Kohlen zu umfangreich. Lateinzimmer im Dach unzulässig. Singsaal zu klein und mangelhaft beleuchtet. Zeichnungssaal ganz mangelhaft. Das Aeussere zeigt zu viel Aufwand. Die Ausbildung der schönsten Ecke (Süd-Ost) ist zu rügen. Dachreiter sind entbehrlich. Kosten mit gegen 500000 Fr. viel zu hoch.

Das Preisgericht beschliesst, jedes Projekt mit einer Summe von 200 Fr. zu honorieren und aus den verbleibenden 1800 Fr. drei Prämien auszurichten. Nach sorgfältiger Abwägung der Vor- und Nachteile der verschiedenen Projekte werden die Entwürfe 1, 2 und 6 als nicht zur Prämiierung geeignet zurückgestellt. Es bleiben sonach zur Prämiierung die Projekte 3, 4 und 5. Von diesen wurde Projekt 3 wegen der Querstellung des Gebäudes auf dem Baugelände in dritte Linie gesetzt. Von den beiden übrigen Projekten ist Projekt No. 4 der künstlerischen Qualitäten und der geringen Baukosten wegen dem Projekt No. 5 vorangestellt. Es ergibt sich somit für die Prämiierung folgende Reihenfolge:

I. Preis: No. 4, Motto: „Der Ustig wott cho".
II. „ No. 5, „ „Dreiklang".
III. „ No. 3, „ „Lasst Sonne herein".

In Anbetracht gewisser Vorzüge, welche in jedem dieser drei Projekte enthalten sind, wird beschlossen, eine geringe Abstufung der Prämien vorzunehmen und zwar in folgender Weise:

Nr. 4 Prämie 700 Fr. Nr. 5 Prämie 600 Fr. Nr. 3 Prämie 500 Fr.

Die Eröffnung der Kuverts ergab folgende Projektverfasser:

No. 4 „Der Ustig wott cho": I. Preis: 700 Fr. + 200 = 900 Fr.
Arch. *Knell & Hässig* in Zürich.

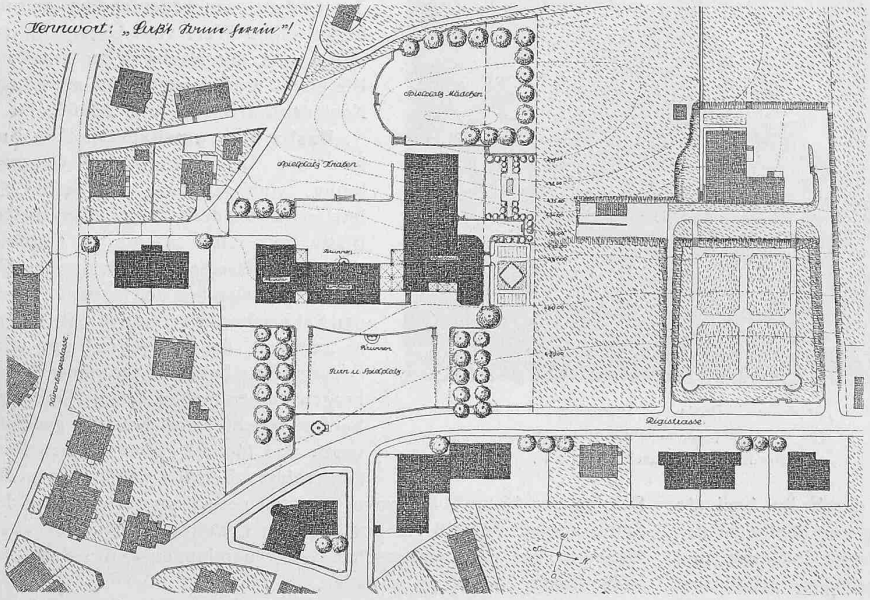
No. 5 „Dreiklang": II. Preis: 600 Fr. + 200 = 800 Fr.
Arch. *E. Weber* in Zug.

Von der Eröffnungsfeier der Lötschbergbahn.

Im Anschluss an unsere Begrüssung der Lötschbergbahn in letzter Nummer sei hier noch Einiges von der flott verlaufenen Eröffnungsfeier mitgeteilt. Ueber 800 Gäste hatte die Berner Alpenbahngesellschaft zu diesem Fest geladen, das in den Räumen des Kasino in Bern am Abend des 27. Juni seinen Anfang nahm. Hier traf man sich zu einem zwanglosen Empfang durch den Gemeinderat der Stadt Bern. Es kostete Mühe, in dem Gewimmel von hohen und höchsten, in- und ausländischen Respektspersonen seine Bekannten herauszufinden, um dann in einer ruhigen Ecke zu erfahren, wie die Dinge eigentlich stehen mit der vielbesprochenen elektrischen Traktion.

Wie uns von verschiedenen Seiten gesagt wurde, bestünden noch einige Schwierigkeiten in der Isolation der 15000 Volt-Fahrleitung in den Rampentunnel der Nordseite, wo infolge der von den Baulokomotiven stammenden Russansätze am Gewölbe die Isolatoren sich mit einem Ueberzug bedecken, der die Isolation beeinträchtige. Auch klappe naturgemäss in der neuen Organisation und Instruktion des Personals noch nicht alles. Doch scheinen die Anstände nur den Charakter unbedenklicher Kinderkrankheiten zu haben, die immerhin überwunden sein müssen, bevor eine so wichtige Hauptbahn mit der unerlässlichen Betriebszuverlässigkeit dem internationalen Verkehr behördlicherseits geöffnet werden darf. Daher die unliebsame Verzögerung.

Am Morgen des 28. bei leider ziemlich regnerischer Witterung [1]) erfolgte um 7^{45} und 8^{10} Uhr die Abfahrt der Sonderzüge nach Thun-Spiez. Schuljugend-Spalier, Fahnen- und Tücherschwenken auf allen Durchfahrtstationen, Kadetten-Parade und Männerchor, Festjungfern und Ehrenwein in Thun, ähnlich in Spiez waren die Volksäusserungen zum Fest. In Spiez wurden aus den Zügen je zwei Kompositionen von je rund 210 *t* gebildet, aus je einem Drehgestell-Gepäckwagen und vier ebensolcher Personenwagen, lauter neues Material der B. L. S., gezogen von je einer der grossen elektrischen 5/7 Lokomotiven von 102 *t* Dienstgewicht (Abb. 1, Seite 26). Dann gings in glatter Fahrt bergan. Sehr vorteilhaft nehmen sich die geräumigen schweren Wagen der B. L. S. aus, von denen die III. Klasse von der *Waggonfabrik Schlieren* stammend mit Seitengang gebaut und mit Leder-Kopfpolster und -Armstützen versehen sind. Die Wagen II. und I. Klasse sind von der *Industriegesellschaft Neuhausen* geliefert; sie besitzen modernste Einrichtung und wiegen 40 *t*. Auch die Gepäckwagen sind sehr geräumig und kräftig gebaut: bei 13,8 *m* Drehzapfenabstand und etwa 19 *m* Totallänge wiegen sie 32,5 *t*; sie besitzen nach Art der badischen und württembergischen Wagen einen Laternenaufbau mit gepolsterten Sitzen für den Zugführer.



III. Preis. Entwurf Nr. 3 „Lasst Sonne herein". Arch. *Möri & Krebs*, Luzern. — Lageplan 1 : 2000.

Fahrplanmässig kam man in Frutigen und in Kandersteg an, überall in ähnlicher Weise herzlich begrüsst und bewirtet. Einen besondern Klang hatte der Empfang in Kandersteg, wo Dr. Biehly, der Arzt der Unternehmung, malerisch umringt von einigen Mineuren, der Opfer der Arbeit gedachte, auf deren Denkmal ein Lorbeerkranz zum Gedächtnis niedergelegt wurde. Leider wollte sich die Sonne noch immer nicht zeigen, als wir in Gesellschaft unserer Kandersteger Freunde in den grossen Tunnel einfuhren. Es mochten eigenartige Gefühle sein, die sie bewegten, als sie zum erstenmal mit 60 *km/Std.* den Tunnel durchfuhren, den sie Meter um Meter vorgetrieben und ausgebrochen, in dem sie so manche Stunde harter Arbeit und banger Sorge verbracht, vorbei an Km. 1,200, wo der alte Richtstollen verlassen wurde, seitlich vorbei am denkwürdigen alten Km. 2,675. Vorbei! — Allmählich wurde die Luft wärmer und unvermerkt kamen wir ins Freie und in die helle Sonne auf der Station Goppenstein. Ganz eigenartig und eindrucksvoll war der Empfang auf dieser Lawinenfestung: Eine stramme, stumme Garde in alten Uniformen stand mit geschultertem Gewehr auf dem Randstein des langen, schmalen Perrons, den Blick unverwandt geradeaus gerichtet, kaum mit der Wimper zuckend. Es waren die Männer des Lötschentales in ihrer Grossväter Kriegsmontur, mit den alten, farbigen Flammenbannern, deren dünne, zerfetzte Seide im scharfen Winde schlug (Abb. 2, Seite 26). Als Fortsetzung der Front reihten sich am linken Flügel die Frauen und Mädchen in den alten Trachten des einsamen Tals an, statt der Waffen Alpenblumenkörbchen präsentierend, aber ebenso unbeweglich und diszipliniert wie die Männer. Ein Jahrhundert lag zwischen dem beflaggten Eröffnungszug der ersten elektrischen Hauptbahn internationaler Bedeutung den ihm entsteigenden Gästen und dieser Empfangsparade der Lötschentaler, buchstäblich und in jedem Sinn eine unvergessliche, gewaltige Kontrastwirkung. — Weiter; das nämliche Bild in Ausserberg, ganz ähnlich auch in Brig, hier nur nicht mehr so starr wie oben am Tunnel, aber auch hier beherrschte die geschichtliche Erinnerung, die Tradition das farbenprächtige Bild. Wir waren ausser allem Zweifel in einem konservativen Landesteil. Zum Mittagsbankett waren die Ehrengäste, Behörden und Presseleute auf die verschiedenen Hotels in Brig verteilt. Die Bauzeitung zog natürlich nicht mit jenen, sondern mit den Ingenieuren der B. L. S. und der Unternehmung, die unter dem Präsidium des techn. Direktors der B. L. S., Dr. A. Zollinger, in den altbekannten Räumen des Hotel Müller von dessen immer noch freundlichen Töchtern sich bewirten liessen. So können wir leider auch von keinem der vielen schönen Toaste berichten, von denen man in den Zeitungen las; dafür bringen wir hier ein Bildchen des getreuen Quadrifoliums, das in Kandersteg durch seine Leistungen das Seinige zum Gelingen der Bahn und zum Ruhm der schweizerischen Tunnelbau-Ingenieure beigetragen [1]). Von ihnen wirken jetzt Rothpletz und Fehlmann am Simplon II, Casparis und Prada in Münster, bezw. Grenchen.

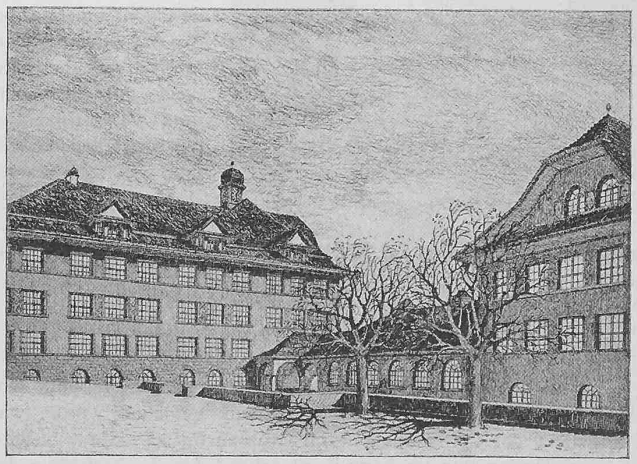
Noch harrte unser ein farbenprächtiges Bild im malerischen Hof des alten Stockalperschlosses, wo von den Brigern eine von Abbé Zimmermann komponierte und dirigierte Festkantate trefflich gesungen und gespielt wurde. Auch dieses Bild und diese Klänge, vermischt mit dem Rauschen des Windes und dem Ziehen der weissen Wolken am tiefblauen Himmel über all dem bunten Gewimmel der fröhlichen Menschlein; das alles hinterliess einen tiefen Eindruck und gleichzeitig ein Gefühl der Freude darob, dass uns die Lötschbergbahn das eigenartige, auf seine Vergangenheit stolze Volk der Walliser um soviel näher gebracht hat.

Leider war die Zeit allzu knapp bemessen. Schon um 3^{10} Uhr fuhr der erste 102 + 240 *t* schwere Zug ab, um in flotter Fahrt, in genau 30 Minuten, über die 25 *km* lange Rampe von 27 ‰ Goppenstein und in weitern 15 Minuten Kandersteg zu erreichen [2]). Hier wurde nochmals angehalten, weil der mittlerweile eingetroffene italienische Bautenminister Sacchi einige Worte an die wieder

[1]) Malitiös berichtete am 1. VII. die „Frankfurter Zeitung", sei es in ihrer heimischen Mundart, sei es dank ihres Setzkastenkobolds: „Rechnerisch trübe war der Weihetag."

[1]) Vergl. unsere Quartalberichte über den Bau des Lötschbergtunnels in den letzten Bänden der Bauzeitung, ferner den Bericht zur Durchschlagsfeier in Bd. LVII Seite 199 und a. a. O.

[2]) Die vorläufige Belastungsnorm für die elektrischen 5/7 Lokomotiven beträgt 210 *t*, die fahrplanmässige Fahrgeschwindigkeit der Bergfahrt auf 27 ‰ 50 *km/Std.*



Schulhauskonkurrenz Cham. — Hofansicht zu Nr. 3.

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 ihn 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 Markte zu tragen. Fatalerweise stand der temperamentvolle Berichterstatter des Mailänder „Secolo" dabei, und so dürfte der beabsichtigte Effekt dieser artigen Volksszene einigermassen vorbeigelungen 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 Kasino, 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 Güteraustausch 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 Morgendämmerung trennte man sich, höchst vergnügt, nach sauern Wochen ein frohes Fest gefeiert zu haben. *C. J.*

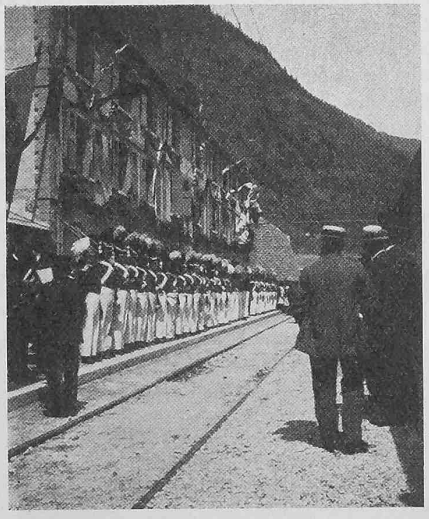
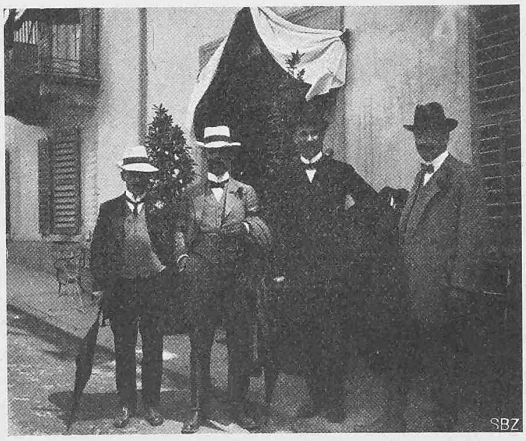


Abb. 2. Die Parade der Lötschentaler in Goppenstein.

Von der Eröffnung der Lötschbergbahn.



Fehlmann Prada Rothpletz Casparis

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

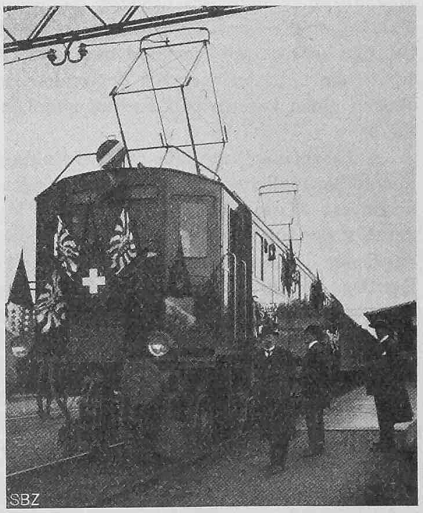


Abb 1. Der erste Festzug auf Bahnhof Spiez.

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 Patrizierhauses 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 Baudenkmäler 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 Gbäude 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 1 225 384 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 Amtsdauer 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^{o} [1]). Mit der elektrischen Ausrüstung von 43 Zügen für die Untergrundlinien des Londoner Distriktes der L. & N. W. Ry. C^{o}, für die sich die British Thomson-Houston C^{o}, die British Westinghouse C^{o}, sowie die Firmen Simens Brothers & C^{o} und Dick, Kerr & C^{o} beworben hatten, ist (im Betrage von 3,5 Mill. Fr.) die *Maschinenfabrik Oerlikon* beauftragt worden. Die

[1]) Band LXI, Seite 64.