

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 61/62 (1913)
Heft: 1

Artikel: Zur Eröffnung der Berner Alpenbahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30744>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

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

gerechnet. Zur Armierung der Caissons, wie sie sich aus den Abbildungen 7 und 8 ergibt, sei bemerkt, dass die aus I-Eisen bestehende Schneide durch die äussern und innern senkrechten Rundeisen mit doppelten Mutterschrauben gefasst sind; die äussern Eisen bilden die Eckversteifung. Ueber der Schneide liegen die oben erwähnten horizontalen Rundeisen zur Aufnahme der Biegungsspannungen. Die äussere Form der Caissons weicht von der üblichen ab, indem die Längswände 35 cm, die Stirnwände 10 cm Anzug haben; die Ecken sind durch Winkeleisen geschützt.

Das Mischungsverhältnis des Betons betrug 250 kg Zement und 1250 l Sand und Kies; die vorgenommenen Betonwürfelproben ergaben nach 28tägiger Erhärtung folgende Druckfestigkeiten:

für den Caisson links 195 kg/cm²

„ „ „ rechts 168 „

„ „ „ Auf die statische Untersuchung der Gewölbe einzutreten, würde zu weit führen. Der Armierungsplan für das rechtseitige Gewölbe und die Aufnahmen während der Bauperiode sollen die Ausführung der drei Bogen veranschaulichen (Abb. 12 bis 15).

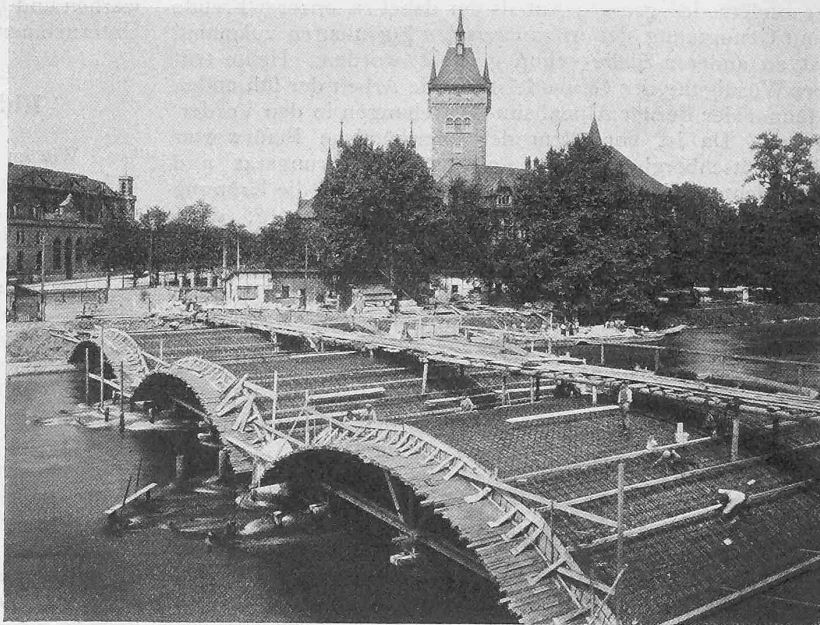


Abb. 15. Armierung der drei Brückenbogen.

Zur Eröffnung der Berner Alpenbahn.

Am 28. Juni ist unter grosser Beteiligung die Vollen- dung der Lötschbergbahn durch den Kanton Bern festlich gefeiert worden. Staunend ob der Schönheit und Kühnheit der Bahnanlagen und Einrichtungen führen die vielen Gäste, die über 800 an der Zahl von überallher als Zeugen des bedeutsamen Ereignisses geladen worden waren, in den modernen schweren Schnellzügen, anscheinend spielend gezogen von den gewaltigen elektrischen Lokomotiven über die Brücken und durch die Tunnels in kürzester Frist ins sonnige Wallis hinüber, an den Fuss des Simplon. Staunen und Bewunderung leuchteten von den Gesichtern der Mit- eidgenossen und Fremden, freudiger Stolz aus den Augen der Berner.

Es ist hier nicht der Ort, über Einzelheiten zu berichten¹⁾. Ueber die technischen Verhältnisse und die Baugeschichte der Lötschbergbahn sind unsere Leser fortlaufend unter- richtet worden, zudem haben wir in Aussicht genommen, unsere Berichterstattung noch in verschiedener Hinsicht zu vervollständigen. Auf was wir heute hinzuweisen das Be- dürfnis empfinden, das ist die rastlose Energie und Tatkraft, der einheitliche, zielbewusste Wille des Berner Volkes, das seinen Führern vertrauend gefolgt ist und dadurch diesen ermöglicht hat, in einer unglaublich kurzen Frist den Willen in die Tat umzusetzen. Einige Daten über die Entwicklung des Unternehmens seien zur Verdeutlichung dieser Vorgänge ins Gedächtnis zurückgerufen.

1891 am 23. Dezember erteilte die Bundesversammlung die Konzession für eine Lötschbergbahn, nachdem schon im Jahre vorher die erste Teilstrecke Spiez-Frutigen konzessioniert worden war.

1897 schuf sich Bern durch glänzenden Volksentscheid im Eisenbahn-Subventionsgesetz die rechtliche Grund- lage für seine Eisenbahnpolitik.

1901 24. Juli: Eröffnung der Strecke Spiez-Frutigen (13,4 km).

1902 4. Mai: Durch Volksbeschluss werden 17,5 Millionen als Staatssubvention an eine Lötschbergbahn (Projekt: Hittmann-Greulich) bestimmt.

1903 im November spricht sich das Gutachten Colombo-Garnir-Pontzen gegen den Lötschberg und für das Wildstrubelprojekt Beyeler (mit 13⁰/₁₀₀) aus.

- 1904 Ein neues Gutachten von Ing. L. Thormann befür- wortet, gestützt auf den Vorschlag elektrischen Be- triebes, ein neues Lötschbergprojekt mit 27⁰/₁₀₀.
- 1906 2. Juni: Vertrag des Initiativkomites mit J. Lose & Cie in Paris betr. Finanzierung der Lötschbergbahn um 89 Mill. Fr. totales Anlagekapital, darin 37 Mill. Fr. für den einspurigen grossen Tunnel.
27. Juli: Konstituierung der Berner Alpenbahn- Gesellschaft.
15. Aug.: Vergebung der Bauarbeiten an die „Entre- prise Générale“.
15. Okt.: Erster Spatenstich am Lötschbergtunnel.
27. Okt.: Genehmigung des Bauvertrags durch den Regierungsrat von Bern.
- 1911 31. März: Durchschlag des Lötschbergtunnels.
- 1912 22. April: Vollendung der Ausmauerung des Tunnels.
- 1913 6. März: Fahrt des ersten Normalbahnzuges von Spiez bis Brig (73,8 km) durch den Lötsch- berg.

Diese kurze Aufstellung bedarf noch einer Ergänzung hinsichtlich der zu wiederholten Malen erfolgten Erweiterung des Projektes und der erforderlichen Nachfinanzierungen. So erfolgte schon 1907 eine erste Erweiterung des Stamm- kapitalis von 89 Mill. Fr. um 11 Mill. Fr.

1907 gewährte die Eidgenossenschaft an die Mehrkosten des zweispurigen Lötschberg- tunnels von 13 Mill. und die Vorbereitung der Rampen für II. Spur 6 Mill. Fr.

1911 Anlässlich der Finanzierung von Münster- Lengnau durch die franz. Ostbahn leistete diese an den Lötschberg 8 Mill. Fr.

1912 übernahm der Kanton Bern die Zinsen- garantie für Erweiterung des Anleihens im II Rang um 19 Mill. Fr.

Zusammen mit dem Gründungskapital von 89 Mill. Fr. ergibt sich hieraus eine Gesamt-Investie- rung für die Lötschbergbahn Frutigen- Brig von 133 Mill. Fr.

Fasst man die ganze Linie Spiez-Brig ins Auge, so sind noch hinzuzurechnen für den Ankauf der Linie Spiez-Frutigen im Jahre 1907 3,5 Mill. Fr. und für deren Ausbau und Elektrifizierung 2,2 Mill. Fr. zusammen somit noch rund 5,7 Mill. Fr.

¹⁾ Raumangels wegen müssen wir die Festberichterstattung auf die nächste Nummer verschieben.

Wir sprechen heute nicht von den Technikern, die den Bau entworfen und ausgeführt. Ihrer Verdienste, besonders des grossen Anteils der dabei zu unserer Freude und Genugtuung den *schweizerischen* Ingenieuren zukommt, ist an anderer Stelle schon gedacht worden. Heute tritt bei Würdigung der Gesamtleistung die Arbeit der führenden Männer der Berner Alpenbahn-Bestrebungen in den Vordergrund. Da ist vor allem der unermüdete Befürworter der Lötschbergbahn, der gewesene Regierungsrat und Oberrichter *W. Teuscher* zu nennen, der leider die Krönung seines Lebenswerkes nicht mehr erleben konnte; dann die Herren Nationalrat *G. Bühler* in Frutigen, Baudirektor *Könitzer* und Finanzdirektor *Kunz* vom Bernischen Regierungsrat, von denen der letztere jetzt die Direktion der Bahn übernommen hat, und schliesslich Nationalrat *J. Hirter*, der Präsident der Berner Alpenbahn-Gesellschaft. Ihnen dankbar zu sein hat heute das Bernervolk allen Grund. Wir bringen diesem zur Vollendung des Werkes, das nicht nur ihm, sondern auch dem Gesamtvaterlande zum Segen gereichen möge, auch unsererseits unsern Glückwunsch dar.

Aus bernischen Landsitzen des XVIII. Jahrhunderts.

Rötelzeichnungen von *Adolf Tièche*, Architekturmaler, Bern.
(Mit Tafeln 2 bis 5.)

Angeregt durch die günstige Aufnahme, die seine Publikation einer Sammlung von 26 Rötelzeichnungen von Ansichten der Stadt Bern, unter dem Titel „*Alt-Bern*“ im Winter 1909/1910 im Publikum und in der Presse gefunden hat, gedenkt *Adolf Tièche*, Architekturmaler in Bern, im Laufe dieses Jahres aus seinen Mappen eine neue Serie von ebenfalls 26 Blättern herauszugeben, die er aus seinen zahlreichen Aufnahmen von charakteristischen Ansichten und Details aus den Landsitzen in der Umgebung Berns zusammengestellt hat. Die Zeichnungen schildern in anschaulicher und stimmungsvoller Weise den leider zum grossen Teil schon verklungenen Zauber, der von jenen prächtigen Landsitzen, Häusern, Schlössern und namentlich den sie umgebenden Parkanlagen ausgeht; es ist ein höchst verdienstliches Werk von *Tièche*, diese Bilder festgehalten zu haben und sie nun auch weitem Kreisen zugänglich zu machen. Bald zeigt uns der Künstler eine herrliche Vase, wie sie nur noch in alten französischen Schlossanlagen zu finden sind, bald sind es Gartenhäuschen und Wasserschlösser und viele andere Einzelheiten. Sein geübtes Künstlerauge entdeckt überall den Reichtum an solchen Schätzen, die wir noch unser nennen und an denen Hunderte achtlos vorübergehen. Wenn auch oft vom Alter und wohl auch von unverständiger Menschenhand schon arg mitgenommen, fesseln sie uns noch immer durch ihre vornehme Schönheit und rufen uns in die Zeiten und in eine Umgebung zurück, in denen, da wo heute oft nur der Herbstwind in dem fallenden Laube sein Spiel treibt, früher auch bei uns einst fröhliche Schäferszenen spielten und alle die wunderschönen Architekturgebilde mit reichem Leben umgaben.

Unsern Lesern ist *Tièche* bekannt durch die Proben, die wir aus dem Werke „*Alt-Bern*“ im Band LV Nr. 3 auf den vier Tafeln Nr. 11 bis 14 geben durften; eine weitere Probe seiner Kunst konnten wir ihnen auf der Tafel 43 des gleichen Bandes bieten nach seiner Radierung „*Morcote, Aufstieg zur Madonna del Sasso*“. Sie werden uns dafür dankbar sein, dass wir, als er uns neulich einen Einblick in seine Zeichnungsmappen gestattete, von ihm die Zustimmung erhalten konnten, schon jetzt aus dem in Ausführung begriffenen neuen Werke¹⁾ einige Proben zu bringen. Die Zeichnungen sind für unsere Tafeln auf etwa die Hälfte verkleinert, sie erlauben immerhin, sich Rechenschaft zu geben über den hohen Wert, den die Mappe mit den 26 Tafeln darstellen wird. Es soll uns

¹⁾ Siehe unter Literatur auf Seite 14 dieser Nummer.

freuen, wenn sie unsere Leser recht zahlreich veranlassen werden, sich bei dem Künstler schon heute dafür zu bewerben und ihn durch ihre Anerkennung in seinem löblichen Unternehmen zu unterstützen.

Rhätische Bahn. — Bevers-Schuls.

Wie im vergangenen Sommer die Strecke *Ilanz-Disentis* am 1. August programmgemäss dem Verkehr übergeben wurde, so ist am 1. Juli d. J., ebenfalls nach Programm, der Betrieb auf der Unterengadiner Linie *Bevers-Schuls* eröffnet worden.

Wir haben über die Fortschritte beim Bau dieser besonders wichtigen Teilstrecke der Rhätischen Bahn unsere Leser im Verlauf der letzten Jahre unterrichtet gehalten und verweisen auf diese Mitteilungen, von der generellen Darstellung der Linie, die im Bd. LIX, Seite 239 Oberingenieur *P. Saluz* gebracht hat, und der Beschreibung des von der Unternehmung *Müller, Zeerleder & Gobat* für den Bau ihrer Strecke erstellten Hängesteges über den Inn bei *Brail* auf Seite 253 des gleichen Bandes bis zu den Abbildungen einer Reihe fertiger Brücken in Band LXI, Seiten 32 u. ff. Mit Unterstützung der Bauleitung hoffen wir diese Berichte noch zu ergänzen, namentlich nach der Richtung der originellen und schmucken Stationsbauten, sowie insonderheit hinsichtlich der Ausstattung der Linie für den elektrischen Betrieb, der hier auf der Rhätischen Bahn zum ersten Mal zur Anwendung gelangt ist und nach sorgfältigster Erprobung zur vollen Befriedigung funktioniert.

Heute haben wir nur über die *feierliche Eröffnung* der Strecke von *Bevers* bis *Schuls-Tarasp* zu berichten, der die Tage vom 28. und 29. Juni gewidmet waren.

Das Fest hatte den gleichen intimen Charakter, der auch dem Tag vom 28. Juli 1912 im Bündner Oberland eigen gewesen ist, wenn auch hier im Engadin die grössere Bevölkerungszahl, die bedeutungsvollere Lage der Engadinerbahn, die einerseits nach Tirol hin (das Inntal hinunter nach Landeck und über den Ofenberg nach Meran), andererseits durch das Bergell hinunter nach Chiavenna alle Aussicht hat, das Bindeglied eines internationalen Verkehrs zu werden, und endlich die neue Errungenschaft des elektrischen Betriebes dem Eröffnungsakt eine besondere Bedeutung verliehen. Dieser entsprechend hatte die Rhätische Bahn die Bundesbehörden eingeladen, der Feier beizuwohnen; sie konnte drei Mitglieder des Bundesrates, Abordnungen der beiden eidg. Räten, des Bundesgerichts, des Verwaltungsrates, der Generaldirektion und der Kreisdirektionen III und IV der S. B. B. unter ihren Gästen begrüssen, sowie auch einige Vertreter des nachbarlichen Tirols. Selbstverständlich waren Regierung und Grossrat von Graubünden, sowie die Vertreter aller Talschaften des Kantons vollzählig zur Stelle, denen sich von der Direktion geladene, zahlreiche Ehrengäste anschlossen.

Schon am Vorabend empfing die Rhätische Bahn die Eingeladenen im Grand-Hotel St. Moritz. Am 28. kam zu diesen die Grosszahl derer, die den um 6¹⁰ Uhr in Chur abgehenden Sonderzug der Rhätischen Bahn benutzt hatten und deren Wagen in *Bevers* dem von *Samaden* kommenden Festzug eingereicht wurden. Den städtischen Zug führte eine der von der *Lokomotivfabrik Winterthur* gebauten und von der *Maschinenfabrik Oerlikon* elektrisch ausgestatteten 600 PS-Lokomotiven (zur Rückfahrt waren Maschinen eingestellt, die ebenfalls von der Lokomotivfabrik Winterthur stammten, aber von *Brown Boveri & Cie* elektrisch eingerichtet sind.) Sowohl Talfahrt wie Bergfahrt hielten den Fahrplan auf die Minute ein. Der Festzug wurde bei den einzelnen Stationen, denen er je einen kurzen Aufenthalt widmete, von der Bevölkerung feierlich begrüsst.

In *Zuozer*, dem frühern Hauptort des Tales, war ein längerer Aufenthalt vorgesehen mit Festzug der Zugsteilnehmer, und der Ortsbevölkerung durch das geschmückte Dorf und Festakt auf dem bekannten, von den charakteristischen Engadinerhäusern umrahmten Hauptplatz. *Landammann v. Planta* begrüsst den Festzug namens der *Zuozer* und der Talschaft. Nach ihm sprach der Präsident der Rhätischen Bahn, Nationalrat *A. v. Planta*. Er hob die Bedeutung des Platzes hervor, auf dem die Feier stattfand, von dem aus während langer Zeit die Geschicke des Oberengadins geleitet wurden, und war glücklich, hier zwei um die Rhätische Bahn besonders verdiente *Zuozer* Bürger mit wärmsten Dank begrüssen zu können, den Direktionspräsidenten der Rhätischen Bahn, Ingenieur *Dr. A. Schucan*, dessen Verdienste um den Ausbau und die Führung der Rhätischen