

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Berner Alpenbahn  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-30664>

### **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:** 06.02.2025

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

Häufig unternahm Müller, um seinen Gesichtskreis zu erweitern und sich künstlerisch fortzubilden, Reisen ins Ausland, die ihn meistens nach Italien, aber auch nach Frankreich, Belgien, England, Aegypten, Griechenland und Konstantinopel führten; ebenso suchte er gern mit Familie die ihm lieben heimischen Berge zur Erholung auf.

Es folgte nun ein zweiter Höhepunkt in Müllers künstlerischer Laufbahn; noch einmal verschaffte ihm, es war im Jahre 1897, ein erster Preis in einem öffentlichen Wettbewerb einen Bau grösseren Umfanges, die evangelische Kirche von Rorschach.<sup>1)</sup> Bei dieser wendete sich Müller, dem Zuge der Zeit folgend, dem heimischen Barock zu und schuf einen kreuzförmigen Zentralbau mit Vierungsturm, ein malerisches Gut in die Landschaft eingefügtes Bauwerk. Zahlreich waren ihm auch in dieser Periode seines Wirkens die Aufträge zuteil geworden und mit unermüdlichem Fleisse erstanden da und dort im Lande Bauwerke seiner Hand, namentlich Einfamilienhäuser in Zürich<sup>2)</sup>, Wädenswil<sup>3)</sup>, Schaffhausen, Rorschach und Thalwil<sup>4)</sup>; in letztem Ort war ihm in Herrn A. Weidmann ein Bauherr beschieden, der mit grosser Lust am Bauen begabt, ihm immer neue und verschiedenartige Aufgaben stellte: Wohnhäuser, Arbeiterhäuser, Krankenasyl, innere Wohnungseinrichtungen, Gartenanlagen u. a., Aufgaben, denen sich Müller mit gewohnter Sorgfalt annahm und die er in geschackvoller Weise zu lösen wusste. Auch über die Grenze unseres Landes führte ihn sein Wirkungskreis, so baute er ein Hotel in St. Blasien im Schwarzwald. Bis in unsere Tage hinein stellte er immer wieder seinen Mann, und obwohl seine Gesundheit manchmal zu wünschen übrig liess und ihn zeitweise von der Ausübung seines Berufes abhielt, erlahmte er nicht. Noch in den letzten Jahren entstanden Wohnhäuser und Villen am Zürichberg, wie das im Innern so ansprechend durchgeführte Wohnhaus des Herrn Frick an der Keltenstrasse<sup>5)</sup>, und an andern Orten; Werke, die immer wieder zur Erscheinung brachten, wie er sich in jede ihm gestellte Aufgabe zu vertiefen und sie mit feinem künstlerischen Sinn zu bearbeiten wusste.

Seine letzten Arbeiten zeigen den Einfluss, den die inzwischen zu allgemeiner Geltung gelangten Ideen des Heimatschutzes auf ihn machten, er versuchte das alte Zürcher Wohnhaus, das sich in seiner anspruchlosen Art so gut der hiesigen Landschaft anschmiegt, neu zu formen und mit den heutigen Verhältnissen und Bedürfnissen in Einklang zu bringen, was ihm in manch einem Beispiel wohl gelang. Auch einige Werke mehr dekorativen Charakters wie Denkmale, Grabmäler stehen von Müllers Hand an den Stätten seiner Tätigkeit, deren bedeutendstes das Denkmal von Oswald Heer im botanischen Garten in Zürich ist.

Ueberblickt man seine baulichen Leistungen im Ganzen, so finden wir Müller durchaus als Kind seiner Zeit, nicht als einen der grossen Neuschöpfer in der Kunst — deren naturgemäss nur äusserst selten einer auftritt — sondern als einen mit Geschmack begabten tüchtigen Künstler, der mit einem guten Schulsack ausgerüstet auf dem soliden Boden der Tradition steht und der fest wurzelt in seiner Heimat und seiner Umgebung.

Müllers Bauten sind nicht die einzigen Spuren seiner vielseitigen Tätigkeit. Auch auf dem dornenvollen Gebiete der öffentlichen Wettbewerbe bewährte er wiederholt sein Können und seinen Fleiss, und manche Erfolge, wenn auch von geringerer Bedeutung, als die beiden oben schon erwähnten, wurden ihm zu Teil. Doch blieben ihm auch Enttäuschungen in dieser Hinsicht nicht erspart, wie das im harten Kampf des heutigen Lebens nicht anders sein kann und von ihm in solchem Fall mit würdevollem Bescheiden getragen ward.

Einen besondern Abschnitt in seinem Leben bildet sein Wirken am Zürcher-Gewerbemuseum und der Kunstgewerbeschule. Im Jahre 1879 übernahm Müller im Auftrag des Stadtrates zum ersten Mal den Aufbau und die Einrichtung dieser Anstalten und widmete ihnen in schwie-

rigen und räumlich sehr beengten Verhältnissen einen grossen Teil seiner Zeit und seiner Arbeitskraft; er hatte die Genugtuung, die Anstalten unter seiner treuen Pflege aufblühen zu sehen und auch die verdiente Anerkennung zu finden, indem ihm die Stadt Zürich im Jahre 1890 das Ehrenbürgerrecht schenkte mit der urkundlichen Begründung „um seiner Verdienste willen in der Leitung des Gewerbemuseums und der Kunstgewerbeschule und für die Förderung des zürcherischen Kunsthandwerks“, und ihn durch die Verleihung des Professorstitels im folgenden Jahr von neuem ehrte.

Bis 1897 blieb er in dieser Stellung tätig und widmete sich hierauf wieder ausschliesslich seiner Arbeit als Privatarchitekt; auch während der Zeit seiner Leitung der Kunstgewerbeschule hatte er, wenn auch in beschränkterem Mass, seine praktische Betätigung als Architekt fortgeführt, wie ihm dies von der Behörde vertragmässig zugestanden war und wie es für eine gedeihliche Weiterbildung für ihn und die ihm unterstellten Anstalten von Nutzen war.

Politisch ist Müller nicht hervorgetreten; er nahm aber regen Anteil an öffentlichen Angelegenheiten, indem er in verschiedenen staatlichen und städtischen Kommissionen wie Baukollegium, Brunnenkommission, Universitätsbaukommission u. a. amtierte und sich im Vorstand des Schweizer Gewerbeverbandes, des Stadttheaters und der Zürcher-Kunstgesellschaft während langen Jahren betätigte. Auch das Amt eines Preisrichters in öffentlichen Wettbewerben wurde ihm öfters übertragen, indem man auf sein fachmännisches, unabhängiges und gerechtes Urteil baute.

Ist somit seine Tätigkeit, die hier zwar nicht vollständig, aber der Hauptsache nach aufgeführt ist, eine sehr vielseitige, für seine Mitbürger nützliche, für ihn erfolgreiche gewesen, so verdankte er das in erster Linie seiner durchaus harmonischen und ausgereiften Persönlichkeit. Er hatte die glücklichen Gaben grosser Gemütsruhe und einer wirklichen Seelengüte, die ihn neidlos auch an den Erfolgen anderer sich erfreuen liess, kurz er hatte alle Eigenschaften, die ihn zu einem guten Freund und zu einem guten Gesellschafter machten. In dem Kreis, der sich um Meister Rudolf Koller als Zentrum scharte, der sich in jener Zeit Dienstagsgesellschaft nannte, an dem Gottfried Keller und Arnold Böcklin nebst manchen anderen Namen guten Klangs teilnahmen, war Müller ein gern gesehener, treuer Genosse.

Alles in Allem ein Mann ohne Falsch, der aufrecht durchs Leben ging und dessen Hingang eine grosse Lücke klaffen lässt. Ehre sei seinem Andenken, Friede seiner Asche!

F. Bl.

## Berner Alpenbahn.

### Linie Frutigen-Lötschberg-Brig.

Dem Quartalbericht Nr. 24, umfassend die Monate Juli bis September 1912, entnehmen wir im Anschluss an unsere periodischen Mitteilungen folgende Angaben.

#### Arbeiten im Tunnel.

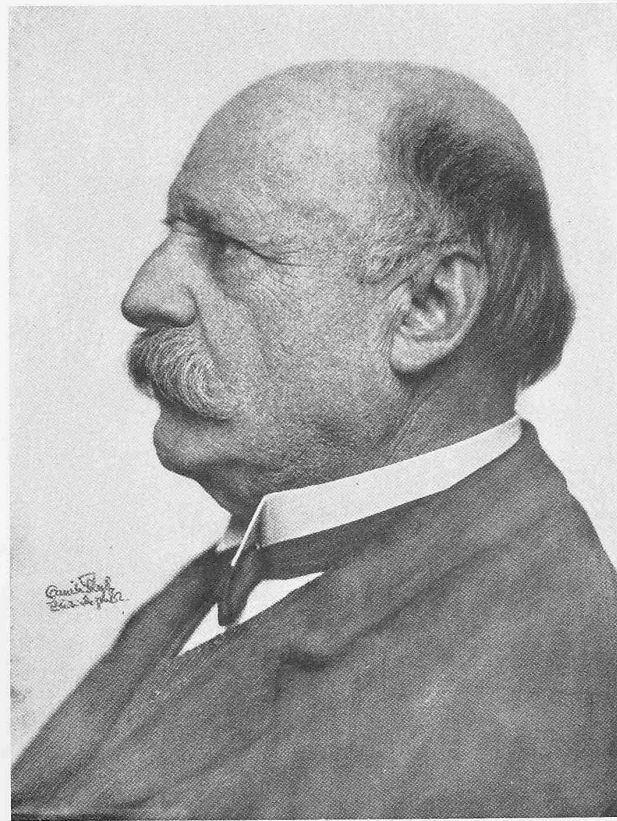
Zu Ende September 1912 war der Lötschbergtunnel, abgesehen von kleinern Ergänzungsarbeiten, vollendet, das linke Geleise vom Nordportal bis Goppenstein gelegt, aber noch nicht reguliert; für die rechte Spur wurde der Schotter im Tunnel verführt. Die Installationen waren beidseitig grösstenteils abgerissen und wegtransportiert. Im Betrieb stand nur noch, bald saugend, bald drückend, die Ventilationsanlage in Goppenstein. Den Schichtenaufwand zeigt nachfolgende Tabelle.

Schichtenaufwand vom 1. Juli bis 30. September 1912	Nordseite	Südseite
Ausserhalb des Tunnels . . . . .	10454	1034
Im Tunnel . . . . .	12266	4097
Totale Schichtenzahl . . . . .	22720	5131

Für die Arbeiten an der offenen Strecke vom Nordportal bis Station Kandersteg wurden im Quartal 2255 Tagschichten aufgewendet. Die Lawinenverbauungen auf der Kiste ob Kandersteg und im Faldun-Rücklauigebiet ob Goppenstein waren Ende September nahezu vollendet und die Gebiete mit Fichten, Arven und Lärchen bepflanzt.

<sup>1)</sup> Siehe Band IL, S. 23. <sup>2)</sup> Villa Hürhmann Band XXXV, S. 133, 138.

<sup>3)</sup> Villa Gessner Band XXXVII, S. 173. <sup>4)</sup> Villa Weidmann Band XXXIII, Seite 61. <sup>5)</sup> Siehe Band LVIII, Seite 324 und Tafeln 61 bis 64.



ALBERT MÜLLER

ARCHITEKT

Geb. 6. Febr. 1846

Gest. 31. Dez. 1912

Seite / page

36(3)

leer / vide /  
blank



## Arbeiten auf den Zufahrtsrampen, Juli bis September 1912.

Arbeitskategorien	Nordrampe		Südrampe	
	Leistg. im Quartal	Stand am 30. IX. 12	Leistg. im Quartal	Stand am 30. IX. 12
<b>Erdarbeiten und Mauern:</b>				
Erd-, Fels- und Fundamentaushub <i>m</i> <sup>3</sup>	59000	616000	43000	908000
Mörtelmauerwerk . . . . . <i>m</i> <sup>3</sup>	6300	41800	17000	172000
Trockenmauerwerk . . . . . <i>m</i> <sup>3</sup>	—	176	800	21100
Hinterbeugung . . . . . <i>m</i> <sup>3</sup>	—	—	100	12100
<b>Tunnels: Richtstollenlänge total . <i>m</i></b>				
Vollausbruch (nach Typ A, B u. C) <i>m</i>	407	4688	59	7048
Mauerung (Typ B <sub>1</sub> B <sub>2</sub> C <sub>1</sub> C <sub>2</sub> C <sub>3</sub> C <sub>5</sub> C <sub>6</sub> ) <i>m</i>	702	4030	175	5148
Schichtenaufwand im Tages-Mittel . . . . .	2026	—	1490	—
Total . . . . .	180339	—	128123	—
Davon Ingenieure und Aufseher . . . . .	8044	—	7940	—

**Nordrampe.** Von den kleinern Objekten waren 60 vollendet, 12 in Arbeit. Die grossen Kunstbauten waren mit Ausnahme der in Montage begriffenen eisernen Sarengabenbrücke im Rohen vollendet; die Lehnviadukte und die Mauerung für die Balkenbrücke zwischen Fürtentunnel II und Kehrtunnel standen in Arbeit. Die Beschotterung war in Arbeit, der Oberbau von Km. 6,0 bis 7,0 verlegt; die meisten Stationsgebäude und Wärterhäuser waren unter Dach, die Schalterhäuschen in Arbeit, die Lokomotivremise Kandersteg in Angriff genommen.

**Südrampe.** Zu Ende September waren 125 kleinere Objekte teils im Bau, teils vollendet. An den grossen Viadukten war das Mauerwerk im Rohen vollendet, in Montage die Eisenkonstruktion der Strassenbrücke über die Lonza bei Goppenstein, des Bietschtal- und des Baltschiederviadukts. In Arbeit war ferner die Mittelgraben- und die Stockgrabengalerie; bei letzterer war die Mauerung vollendet und das Holzgerüst in Arbeit. Mit der Verführung des Oberbaumaterials war begonnen; bei den Hochbauten wurde am innern Ausbau gearbeitet.

### Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich der S. B. B.

Wir haben auf Seite 317 u. ff. des letzten Bandes das neue Projekt der *Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins* dargestellt, das sich im wesentlichen mit den Verhältnissen des künftigen Bahnhofes Enge befasst.

Am 11. Januar hat nun Herr Stadtrat *Bauvorstand Dr. Klöti* über die Schritte berichtet, die der Stadtrat neuerdings in der Angelegenheit unternommen hat. Die Darstellungen des Herrn Bauvorstandes haben in der Sitzung des *Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins* vom 15. Januar zu einer Erklärung des Präsidenten seiner Eisenbahnkommission Veranlassung gegeben, in der die Lage gekennzeichnet wird. Wir lassen sie im Wortlaute folgen:

„In der Sitzung des Grossen Stadtrates vom 11. Januar 1913 hat Herr Stadtrat Dr. Klöti als Bauvorstand I über den Stand der Umbaufrage der linksufrigen Seebahn einen Bericht erstattet. Er ging dabei von der Opposition aus, welche dem Bederstrassen-Projekt im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein und im Verwaltungsrate der S. B. B. erwachsen ist, und es ist angemessen, dass die bisherige Stellung unseres Vereins zur Sache deutlich präzisiert werde.

Nach den Ausführungen des Bauvorstandes hat der Stadtrat das Bederstrassen-Projekt (VIII) jetzt fallen gelassen und durch ein neues Grütlistrassen-Projekt mit Sihltalbahn in Enge ersetzt. In diesem Projekte sei die Einführung der Sihltalbahn sogar in günstigerer Weise möglich als bei VIII. Das Projekt ist noch nicht in weitem Kreisen bekannt. Nach obigem ist aber anzunehmen, dass es einen Fortschritt gegenüber dem Vertragsprojekte bedeute. Die Opposition unseres Vereins war also insoweit eine erfolgreiche.

Der Verein hat 1911 sein Projekt IX Grütlistrasse mit Sihltalbahn in Enge nur zu Vergleichszwecken aufgestellt, empfohlen hat er sein Projekt X Grütlistrasse *ohne* Sihltalbahn in Enge, aber mit Gütergeleise nach Wiedikon (alles eventuell, sofern nicht Projekt I gewählt wird) und unsere Eisenbahn-Kommission hat in ihrem Beschlusse vom 5. Oktober 1912 diese Auffassung bestätigt.

Der Anschluss der Sihltalbahn in Enge würde die künftige Entwicklung der Hauptbahn sowohl wie der Sihltalbahn hindern. Die Generaldirektion hat sich früher ebenfalls entschieden dagegen aus-

gesprochen, andererseits ist sie auch jetzt nicht gegen den Anschluss des Gütergeleises der Sihltalbahn in Wiedikon und sie dürfte, vor die Wahl gestellt, den Personenverkehr der beiden Nebenbahnen entweder in Enge oder in Wiedikon aufnehmen zu müssen, vielleicht doch noch letzterem den Vorzug geben. Die Frage der Einführung der Sihltalbahn ist von allerhöchster Bedeutung und muss vor der Wahl der Lage des Bahnhofes entschieden werden.

Die Ausführbarkeit des Projektes I mit Bahnhof an jetziger Stelle ist auch vom Bauvorstande nicht mehr bezweifelt worden. Die S. B. B. haben die Tieferlegung nach Projekt Pflughard (siehe Bauzeitung vom 14. Dezember 1912) im Kreise II angenommen und der Stadtrat anerkennt, dass die Strassenüberhöhungen dadurch wesentlich verbessert sind. Neuere Untersuchungen erweisen die Möglichkeit weiterer Verbesserungen. Bemerkenswert sei, dass die roten Marken, welche an Ort und Stelle angebracht wurden, erheblich höher sind, als die Koten des Projektes Pflughard.

Unser Verein hat 1911 das Projekt I dem Projekte Grütlistrasse vorgezogen und seine Eisenbahn-Kommission hat auch diese Auffassung am 5. Oktober 1912 bestätigt. Sobald Näheres über das neue Grütli-Projekt bekannt ist, wird man die Vor- und Nachteile beider Lagen neu abwägen können.

Zu den Kostenberechnungen ist zu sagen, dass alle früheren Berechnungen der S. B. B. für Projekt I Minderkosten von mehreren Millionen ergaben. Das ist damals auch von den Organen der Stadt nicht angezweifelt worden. Unsere Kommission hat 1911 die Minderkosten auf drei bis vier Millionen *geschätzt*, die neuen Berechnungen der S. B. B. reduzieren sie auf etwa eine halbe Million, doch wird man den Vorbehalt der Nachprüfung machen müssen.“

Der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein beauftragte seine Eisenbahnkommission, die Angelegenheit weiter zu verfolgen und dem Verein, sobald das neueste Projekt von ihr wird eingesehen werden können, Bericht und Antrag zu erstatten.

### Miscellanea.

#### Hauenstein-Basistunnel, Monatsausweis Dezember 1912.

	Tunnellänge 8135 m	Südseite		Total
		Nordseite	Total	
Sohlenstollen: Fortschritt im Dezember	<i>m</i>	208,3	2,2	210,5
Mittlerer Tagesfortschritt	<i>m</i>	8,0	1,1	9,1
Länge am 31. Dezember	<i>m</i>	1813,5	66,0	1879,5
In % der Tunnellänge . . . . .	%	22,3	0,8	23,1
Firststollen: Fortschritt im Dezember	<i>m</i>	125,0	3,0	128,0
Länge am 31. Dezember	<i>m</i>	1352,0	19,0	1371,0
Vollausbruch: Fortschritt im Dezember	<i>m</i>	240,0	3,0	243,0
Länge am 31. Dezember	<i>m</i>	1028,0	19,0	1047,0
Mauerwerk: Widerlager-Länge am 31. Dez.	<i>m</i>	810,0	19,0	829,0
Gewölbe-Länge am 31. Dez.	<i>m</i>	690,0	19,0	709,0
Wassermenge am Portal . . . . .	<i>l sek</i>	6,7	8,2	—
Gesteinstemperatur vor Ort . . . . .	°C	21,6	—	—
Lufttemperatur vor Ort . . . . .	°C	23/26,5	—	—
Mittlerer Schichten-Aufwand pro Tag im Tunnel		693	9	702
Ausserhalb des Tunnels . . . . .		274	25	299
Auf offener Strecke . . . . .		89	171	260
Im Ganzen . . . . .		1056	205	1261

**Südseite.** Während 26 Arbeitstagen waren vor Ort zwei bis drei Bohrhämmer im Betrieb. Der Richtstollen durchfuhr 26 m Opalinuston, 43 m Lias, 100 m Keuper (davon 63 m mit Gips und Anhydrit). Die Schichten fielen südöstlich ein mit 55°—30°. Das Gebirge war standfest und trocken. Die Quellen im Haupttrogenstein sind weiter zurückgegangen.

**Nordseite.** Der Vortrieb im Sohlenstollen war eingestellt, weil der Voreinschnitt noch nicht die Sohle des Tunnels erreicht hatte.

**Ueber die Selbstentzündung von Kohle** sind im Laboratorium der Universität Illinois Versuche vorgenommen worden, die nach der „Zeitschrift für angewandte Chemie“ eine Reihe interessanter Aufklärungen ergeben haben. Insbesondere wurde festgestellt, dass frisch geförderte Kohle bei gewöhnlicher Temperatur schon zu oxydieren beginnt, wobei es für jede Kohlensorte eine charakteristische Temperatur gibt, bei der eine Oxydation nicht zu Ende geht und unterhalb deren das Aufhören des äusseren Einflusses, beispielsweise der Erhitzung, auch den Stillstand des Oxydationsprozesses bewirkt. Oberhalb dieser Temperatur verläuft dagegen der Oxydationsprozess als exothermische Reaktion weiter. Diese Temperatur schwankt bei den verschiedenen Kohlensorten und bei verschiedener Korn-