

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges
Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und
Gewerbe

Band: 28 (1912)

Heft: 15

Artikel: Furkabahn

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-580439>

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: 22.11.2024

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

schreiben hiefür leisteten 34 Amateure mit über 600 Arbeiten Folge. Sie hat überall Anklang gefunden und manchem die Augen geöffnet für die Schönheiten unserer Heimat. Den Prämierten wurde außer einer Bar-Prämie von 400 Fr. ein künstlerisches Diplom, eine Radierung mit Ansicht des Hauses zur Treib überreicht. Eine ähnliche Veranstaltung zu gleichem Zwecke ist seither auch in einem andern Kanton und selbst im Auslande mit Erfolg gemacht worden. Kleinere Ausstellungen von Ansichten alter Bauwerke usw. der Innerschweiz fanden statt: in Luzern, Sarnen, Stans, Schwyz und Zug. Unser Vorstand hat auch eine Wohnraum-Ausstellung in Luzern angeregt, die bis heute aber nicht zur Ausführung kam, obwohl sie für die Hebung und Förderung des Gewerbes von großem Nutzen wäre.

Versammlungen fanden in Luzern, Altdorf, Schwyz, Stans, Sarnen und Zug statt und durch Vorträge, teilweise mit Lichtbildern, wurde für den Heimatschutz Propaganda gemacht. Ein Verzeichnis der vom Heimatschutz zu schützenden Objekte wurde aufgenommen und dem Departement des Innern in Bern eingereicht. Der Rütli-Kommission der schweiz. gemeinnützigen Gesellschaft machten wir den Vorschlag, für die projektierte Wartehalle beim Rütli ein gefälliges Projekt ausarbeiten zu lassen. Die Kommission und die Dampfschiffgesellschaft erklärten sich einverstanden und das von uns vorgelegte Projekt soll nun zur Ausführung kommen, was wir hier gebührend verdanken.

Gegen die Aufstellung von Plakatsäulen auf dem Quai in Luzern veranstalteten wir eine Unterschriften-sammlung unter der Bürgerschaft, 1500 leisteten dem Rufe Folge. Durch eine Interpellation im Großen Stadtrate kam die Angelegenheit zur Sprache und die Aufstellung wurde allgemein als unpassend bezeichnet. Es wurde die Befestigung der beanstandeten Säulen auf Neujahr in Aussicht gestellt. Bis heute ist aber dem Beschlusse nicht Folge geleistet worden, was sehr zu bedauern ist.

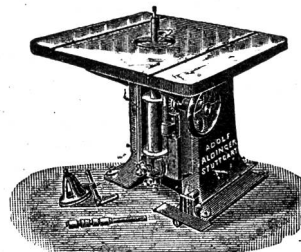
Um die Arbeit für den Heimatschutz in den verschiedenen Kantonen der Innerschweiz noch intensiver betreiben zu können, wurde für jeden Kanton die Bildung einer Untersektion beschlossen.

Wünschenswert ist die Ausbreitung der Gartenstadt-Bewegung, eine Bodenreform und überall Konkurrenz-ausschreibungen unter den Architekten für kommunale und staatliche Bauten, unter Beurteilung durch ein Preisgericht.

Je mehr wir uns auf eine überzeugte und zahlreiche Mitglieder-schaft stützen können, desto bessere Ausichten haben wir, unsere Ziele zu erreichen. Möchten also diese Zeilen, die auf alle Einzelheiten unserer Tätigkeit natürlich

Holzbearbeitungsmaschinen

jeder Art



Erstklassiges Fabrikat

liefert

4112 6

Gasmotoren-Fabrik, „Deutz“ A.-G.
Zürich.

nicht eingehen können, doch einen Begriff vom Umfang und der Bedeutung unseres Arbeitsgebietes geben und uns neue Freunde werben! Die Verkehrszentren des Auslandes machen große Anstrengungen, den Fremdenstrom in ihre Bahnen zu lenken. Die Erhaltung der traulichen, schlichten Schönheit unseres Landes, der charakteristischen, historischen Bauten und die passende Gestaltung von Werken des modernen Verkehrs ist daher für die Innerschweiz auch eine bedeutende wirtschaftliche Frage, auf die immer wieder hinzuweisen eine unserer Hauptaufgaben ist. Der Heimatschutz-Gedanke ist im Vormarsche. Er wird auch bei uns den Sieg davontragen, trotz aller Widerstände, die sich ja von Alters her gerade den besten Ideen entgegengesetzt haben.

Wir schließen unsern Bericht mit dem hoffnungsfreudigen Spruche, der auf der Kapellbrücke in Luzern angebracht ist:

War der Anfang zwergerlein,
Niesengroß das End' soll sein!

W. Amrein,
Obmann der innerschweizerischen Vereinigung
für Heimatschutz.

Furkabahn.

(Brig—Furka—Disentis.)

Dem, vom Verwaltungsrat der Furkabahn den Aktionären erstatteten Geschäftsbericht, umfassend den Zeitraum vom 27. Mai 1910 bis 31. Dezember 1911, sind folgende weitere Kreise interessierende Mitteilungen zu entnehmen:

Dieser erste Bericht bezieht sich ausschließlich auf die Bauarbeiten. Wie bekannt, sind dieselben der Baugesellschaft Batignollis in Paris übergeben worden. Diese leistungsfähige Firma hat, unter Aufsicht und Kontrolle

Technische Zeichnungen

und Bücher für Architekten, Schreiner,
Schlosser, Maler, sowie alle Zweige
d. Kunsthandwerks, Gartenanlagen etc.
empfehl in grosser Auswahl und liefert
auf bequeme Teilzahlungen □ 4292

M. Kreuzmann, Rämistr. 37, Zürich

Buchhandlung für Architektur und Kunstgewerbe

der Organe der Gesellschaft, die vollständige Ausführung der mit dem Bahnbau zusammenhängenden Arbeiten übernommen, so die Studien und die Aufstellung der Ausführungsprojekte, alle nötigen Arbeiten und Lieferungen für die Erstellung der Linie, die Erwerbung des Terrains, die Rollmateriallieferung, den Bau der Stationsgebäude, Depots, Werkstätten, Magazine usw. Wie man sieht, ist die Gesellschaft hinsichtlich der Erstellung der Bahn durch ein vollständiges vertragliches Abkommen gedeckt, das äußerst wenig Abweichungen von dem anfänglich aufgestellten Voranschlag zulassen kann.

Im Jahre 1910 erfolgte die Feststellung des Traces, die Aufstellung des endgültigen Ausführungsprojektes. Ferner wurden genaue Erhebungen gemacht über die zu erstellenden Kunstbauten, sowie Terrain-Sondierungen längs der Linie vorgenommen. Mit den wirklichen Bauarbeiten wurde zu Anfang des Sommers 1911 begonnen. Der weitaus größte Teil der Linie befindet sich in einer Höhenregion, in der die Witterungsverhältnisse ein Arbeiten im Winter nicht wohl ermöglichen.

Der schöne Sommer 1911 gestattete eine erhebliche Förderung der Arbeiten, die zu dieser Zeit beinahe auf der Hälfte der Linie in Angriff genommen worden waren. Die wichtigsten Kunstbauten, die bei einem Bahnbau von großem Einfluß auf die Einhaltung der Erstellungsrufen sind, wurden im Monat Juni begonnen. Es sind hier u. a. der große Viadukt von Grenchols, der darauf folgende Tunnel, die größeren Brücken und Viadukte auf der Strecke Brig—Gletsch anzuführen. Die anhaltend schöne Witterung hat namentlich die Arbeiten in dem Teilstück zwischen Brig und Gletsch begünstigt, wo sie auch während des Winters in den unteren Partien des Tales fortgesetzt werden konnten.

Im Jahre 1912 konnte die Baugesellschaft sodann, dank des frühzeitigen Eintreffens des Frühlings, in sämtlichen Bauweisen, einschließlich Furka—Disentis, die Arbeiten wieder in Angriff nehmen, sodaß sich gegenwärtig die Tätigkeit auf die ganze, beinahe 100 km lange Bahnstrecke ausdehnt.

Das Jahr 1911 hat ferner Klarheit gebracht mit Bezug auf die wichtigste zu erstellende Kunstbaute, den Furtatunnel. Dieser wird ungefähr 2 km lang und befindet sich in einer Höhe von 2200 m. Im Jahre 1911 wurde ein Versuchsstollen in der Axenrichtung, die zuerst für den Tunnel in Aussicht genommen worden war, gebohrt. Dieser 156 m lange Versuchsstollen zeigte eine Terrainbeschaffenheit, die große Schwierigkeiten beim Bau voraussehen ließ, worauf man von dieser Linie abwich und zur Untersuchung des benachbarten Terrains überging. Circa 100 m seitwärts traf man auf gesundes, solides Gestein, auf Gneis, worauf die Bahngesellschaft und Bauunternehmung in gegenseitigem Einverständnis den definitiven Bauplan festsetzten. Demzufolge erfuhr die frühere Richtlinie eine Seitenabweichung von circa 100 m. Auf der Westseite wurden die erforderlichen mechanischen Einrichtungen für die Durchbohrung erstellt, darunter große Lokaltäten zur Unterbringung der Arbeiter. Die Bohrungsarbeiten werden im Sommer wie Winter fortgesetzt. Es kann hier mit Befriedigung konstatiert werden, daß sich bisher auf der ganzen Linie keine unvorhergesehenen Schwierigkeiten in der Ausführung der Arbeiten einstellen, ausgenommen die vorstehend erwähnte kleine Abweichung in der Tunnelführung. Zu der Befürchtung, daß der für die Eröffnung der Linie in Aussicht genommene Termin nicht eingehalten werden könne, liegt kein Grund vor.

Von Wichtigkeit für die Furtabahn ist die Erstellung der kleinen Verbindungslinie Andermatt—Göschenen. Die Konzession für diese Linie ist nicht in unserem Besitz, hingegen haben sich die Konzessionäre an uns mit dem

Ersuchen gewandt, gemeinsam mit ihnen die Verwirklichung des Projektes anzustreben. Die definitive Konstituierung dieser Gesellschaft wird in kurzer Zeit erfolgen.

Zufolge der nun definitiv gesicherten Linie Andermatt—Göschenen ist die Furtabahn dann die direkte Verbindung für den großen Touristenverkehr zwischen Graubünden, dem Engadin, Chur usw. einerseits und dem Genfersee, Vierwaldstättersee, der Gotthardlinie, sowie der Lötschberglinie, Berner Oberland anderseits.

Rezumierend kann der durchaus normale Gang des unternommenen Werkes konstatiert werden. Es haben denselben nicht nur keine unvorhergesehenen Hindernisse gestört, sondern es sind seit der Inangriffnahme neue Faktoren aufgetaucht, die nur günstig auf das Unternehmen einwirken können.

Fließendes Wasser im Toilettenzimmer.

A. Rieger, Zürich.

Man hat es allgemein als ein Fortschritt der sanitären modernen Installation bezeichnet, die Zuleitung von kaltem und warmem Wasser in die Toilette- und Schlafzimmer zu erstellen. Letzteres trifft besonders bei Hotelzimmern zu.

Die wesentlichen Annehmlichkeiten, welche dadurch entstehen, sind groß, besonders fällt das ständige Wassererschleppen in die Zimmer weg. Wer viel reist und gewohnt ist, seinen Körper öfters als nur einmal im Tage und sei es auch nur teilweise zu waschen, wird diese moderne Einrichtung als eine ideale Sache bezeichnen.

Nun sind auch Stimmen laut geworden, welche diese Einrichtungen verwerfen. Es sind besonders Hygieniker, welche sich berufen fühlen, vor der Einführung offener Leitungen in die Wohnräume zu warnen. Wenn man nun die Schädlichkeit der Kanalgaße beachtet, so ist dieser Kassandrarauf berechtigt. Es fragt sich nur, ob aber auch die Ursache, wie die Kanalgaße in die Räume überhaupt gelangen können, genügend erforscht wurden, oder ob es nur eine einseitige Behandlung dieser Frage ist.

Darauf möchte ich nun zunächst erwähnen, daß der Gehalt an Kanalluft bei modernen Kanalanlagen in bezug auf schädliche Gase gering ist. Die schädliche Zusammenlegung der Kanalgaße besteht aus Kohlenäure, Kohlenwasserstoffen, Ammoniak und Schwefelwasserstoff. Der

la Comprimierte & abgedrehte, blanke



Montandon & Cie. A.-G., Biel

Blank und präzise gezogene



jeder Art in Eisen u. Stahl

**Kaltgewalzte Eisen- und Stahlbänder bis 210 mm Breite
Schlackenreines Verpackungsmaterial.**