Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 21 (1905)

Heft: 26

Rubrik: Verschiedenes

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: 10.12.2025

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

Verschiedenes.

Schutzarbeiten für die Bahnlinie am Ballenfee. Die Bahnverwaltung läßt kein Mittel unversucht und scheut feine Kosten, um eine möglichst große Betriebssicherheit zu erzielen. Die gefährlichste Strecke liegt zwischen Weefen und Mühlehorn. Auf der einen Seite der Linie liegt der See und auf der andern steigen die senkrechten, ja oft überhängenden Felsen des Wallenberges empor. Der Reisende, der im bequemen Waggon dahinfährt und sich an den prächtigen Landschaftsbildern freut, hat feine Ahnung von der großen und lebensgefährlichen Arbeit, die nötig war, um die Gefahr des Steinschlages wie der Rutschungen zu vermindern, ja gänzlich zu beseitigen. Un den glatten Wänden des Wallenberges ließen sich unerschrockene Männer am Seil in die Tiefe, abgebröckeltes Gestein losschlagend, und in den unten liegenden See werfend; halbentwurzelte Tannen und Buchen wurden gefällt und zu Tale befördert und in den steilen Halden wurde jeder, auch nur handgroße Stein aufgelesen, in Gruben gelegt oder in die Tiefe des Sees geschleudert. Kurz, die Käumungsarbeiten wurden in einer so gründlichen Art und Weise besorgt, daß ein Unglück durch Steinschlag nach menschlicher Berechnung nicht zu befürchten ist. Mächtige Schutzmauern und "Rechen" werden zurzeit an diesen Hängen ausgeführt, 100 bis 150 m oberhalb der Bahnlinie, und so werden noch Tausende von Franken ausgegeben, um den Betrieb vollständig zu sichern. Diese hohen Kosten — sie find ja nur einmalig — find aber wohl begründet und die ausgeführten und noch in Ausführung begriffenen Schutsarbeiten werden viel dazu beitragen, um die letzten Bebenken ängstlicher und besorgter Leute zu zerstreuen. Ein ganz besonderes Interesse aber bietet die Ueberwölbung der offenen Stelle zwischen dem ersten und zweiten Tunnel von Weesen her. Eine in solidem Mauerwerk aufgeführte und mit mächtiger Eindeckung versehene Ga= lerie bietet Gewähr gegen alle Eventualitäten. Soweit wir erfahren konnten, belaufen sich die Kosten dieser Galerie (zirka 50 m lang) auf 45,000 Fr., woraus jeder einsichtige Mann wieder zu ersehen vermag, daß die Bundesbahnen um die Betriebssicherheit der Wallensee= linie mehr besorgt sind, als dies früher mit vermehrtem Personal von seiten der Privatbahnen der Fall war.

Begban zum Eismeer an der Jungfrandahn. Die Mineure, die bishin noch die Räumlichkeiten in der Station "Eismeer" der Jungfraudahn herstellten, sind damit fertig geworden und nun haben sie am Wege begonnen, der von der Station in den Gletscher hinunter in den Felsen eingesprengt oder vielmehr eingehauen wird. Dieser Weg wird zirka 110—130 m lang und erhält selbstverständlich eine große Steigung. Interessant,

Pieterlen bei Biel-Bienne
Telephon
Telegramm-Adresse:
PAPPBECK PIETERLEN.
Fabrik für
la. Holzcement Dachpappen
Isolirplatten Isolirteppiche
Korkplatten
und sämtliche Theer- und Asphaltfabrikate
Deckpapiere
roh und imprägniert, in nur bester Qualität, zu
billigsten Preisen. 789 05

aber auch zugleich grausig ist diese Arbeit mitanzusehen, indem die Männer, frei an Seilen schwebend, zwischen Felswand und Eismeer baumeln. Obwohl der Wegsicher angelegt wird, wird er doch nur von nervenstarken Personen begangen werden können.

Banwesen in Bern. Wer die Bundesftadt seit etwa drei Jahren nicht mehr besucht hat, wird erstaunt sein über die große Zahl prächtiger Neubauten, welche in letzter Zeit in verschiedenen Quartieren durch die private Bautätigkeit erstellt worden sind. So ift eine Reihe solcher sehr geräumiger Bauten beim Bubenbergdenkmal entstanden; im Plainpied werden Warenladen eingerichtet, deren Mieter exorbitante Preise bezahlen müffen; die obern Stockwerfe dienen als Wohnungen. Ebenso find eine Reihe von in gang modernem Stil gehaltenen Bauten an der obern Neugaffe gegenüber dem Bahnhofe soeben fertig geworden. Um die neue Bost herum ift an Stelle der alten, baufälligen Hütten ein ganz neues, prächtiges Quartier entstanden, dessen einzelne Bauten bezüglich der architektonischen Ausstattung mit dem schmucken Postgebäude wetteifern. Hier sind zwei neue Hotels eingerichtet, nämlich das "Hotel Simplon" und das "Hotel National". Ein weiteres neues Hotel wird zu unterft an der Amthausgaffe beim bekannten Zeit= glockenturm erstellt werden und die Besitzer des renom= mierten "Sotel Bellevue" unterhandelten bereits auch mit dem Bund wegen des Anfaufs des alten eidgenöffischen Münzgebäudes, welches mit dem Hotel verbunden werden soll. Trot dieser neuen Gasthöfe besitzt Bern deren noch keineswegs zu viele, denn im verfloffenen Sommer haben alle gute Geschäfte gemacht.

Bon öffentlichen Bauten erwähnen wir den Umbau des sogenannten Museums (gegenüber dem Parlamentsgebäude) zum Kantonalbanfgebäude mit einem Kostenauswande von zirka 600,000 Fr. Das ganze Innere ist sür die Zwecke der Kantonalbank neu eingerichtet worden und auch die Fassaden des imposanten Gebäudes werden entsprechend renoviert, so daß die bernische Kantonalbank ein Heim erhält, das sich am Bundesplat würdig ausnimmt. Ihm gerade gegenüber ist ein Bauplah für das künstige Nationalbankzebäude reserviert. Sodann werden demnächst in Angriff genommen das Gebäude für das Obergericht auf der Großen Schanze und das Polizeigebäude neben dem neuen Theater; das Oberseminargebäude (Lehrerseminar) geht seiner Bollendung entgegen. Bon den Behörden liegen auch schon Projekte für neue Tramwaylinien nach Ostermundingen und der Innern Enge vor, welche baldigst zur Ausschl-



rung gelangen sollen und die auch für diese Quartiere eine vermehrte Bautätigkeit zur Folge haben werden.

Die neue Rheinbrücke in Bafel, die an Stelle ber alten hölzernen Brücke erstellt wurde, ift nun bald fertig und soll Ende Oktober eröffnet werden.

Badische Bahnhofbanten in Basel. Die Hauptarbeiten für die innere Ausstattung der Güterhallen und des Bahngebäudes für den Güterverwalter 2c. gehen ihrem Ende entgegen. Ebenso find die Geleise zwischen ben Güterhallen bis zum Rangierbahnhof eingelegt. Mit dem Bau eines Dienstpersonalgebäudes unterhalb der großen Rampe ist begonnen worden. Un der vorderen Erlenftraße sind die Vorgärten verschwunden und die Chaufsterungsarbeiten wurden in Angriff genommen. Die Kanalisationsarbeiten an der Schwarzwaldallee und hinteren Erlenstraße find beendigt; ebenso find die Anlagen für die Zufahrtsgeleise zu den Lagerplätzen bald fertig. Der Güterbahnhof soll nun bald dem Betriebe übergeben werden.

Langenthal-Jura-Bahn. Un der erften Generalversammlung der Langenthal=Jura=Bahn in Aarwangen waren 2023 von 2214 Aftien vertreten. Die Versamm= lung nahm den Bericht des Initiativkomitees entgegen und konstituierte sich rechtlich. Das Aktienkapital wurde auf 1,107,000 Fr. festgesett, inbegriffen 452,000 Fr. staatliche Subvention, die der Regierungsrat unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch den Großen Rat bewilligte. An der Versammlung war der Staat Bern durch den Oberingenieur vertreten. Die Versammlung fprach sich für den Bau möglichst auf eigenem Bahnförper aus.

Gürbekorrektion. Mit der längst erwarteten Korrektion der Gurbe vom Stockmattgut bis zur Toffenbrucke (Belp) ift nun begonnen worden, indem die gedeckte Holzbrücke in der Neumatt abgebrochen wird. Sie soll baldigst durch eine eiserne ersetzt werden. Nachher soll

die Bebung ber Steinbachbrücke erfolgen. Der Ban des nenen Inrn- und Fenerwehrgebändes in Altdorf (Uri) wurde für die Pauschalfumme von Fr. 51,000 ber bewährten Baufirma Baumann & Donauer daselbst übertragen und schon diese Woche in Angriff

genommen. Das Gebäude wird zirka 47 m lang und 12 m breit und enthält nebst Turnhalle und Feuerwehr= lokal auch Küche und Speisesaal für die Suppenanstalt und zwei große Lokale für die Fortbildungsschule. Dank dem Entgegenkommen des Hrn. Kunstmaler Karl Renner fann zu dem Gebäude eine bequeme, breite Bufahrtsftraße angelegt werden. Das Gebäude muß bis Ende Dezember dieses Jahres unter Dach sein.

Kapellenban Arbon. Auf dem Friedhof in Arbon foll eine Abdankungskapelle errichtet werden. In gemeinsamer Sitzung haben die beiden Kirchenvorsteherschaften und der Gemeinderat beschloffen, von Herrn Architekt Wacker in St. Gallen eine Stizze für eine Kapelle von 120-130 Sigplägen ausarbeiten zu laffen. Die Rapelle soll mit den nötigen Einrichtungen für den Ritus beider Konfessionen versehen sein, einen Altar und eine

Empore mit Harmonium erhalten. Betterhorn-Aufzug. Am Fuße des Wetterhorn, 10 Minuten vom Hotel gleichen Namens, erhebt fich ein neues Gebäude mit einer tiefen Grube für schwere Spanngewichte, einem Raum für Eleftromotoren und einem Wartsaal für Bergfahrer. Es ist die erste Station für die Wetterhornbahn, oder beffer gesagt den Wetterhornaufzug. Denn es ift ein eigentlicher Bergaufzug in Form einer Luftbahn, der da als neuer, intereffanter Versuch erstellt wird. Und vom Felsenturm hoch oben grüßt schon die zweite Station hernieder, die ebenfalls unter Dach gebracht wurde.

Zwischen hinein sieht man einen roten Gegenstand in der Luft schweben, es ift eine Bahnschiene, die an einem bereits gespannten Drahtseil mit einer Handwinde hinaufgezogen wird. Das geht langfam, die Arbeiter sehnen sich nach einem Elektromotoren. Von der obern Station führt ein Weg über ein Grasband hinein gegen den Gletscher bis zur Stelle, von welcher der zweite Aufzug über den jahen Felsen in ungefähr gleicher Sohe

zur Glecksteinhütte hinaufflettern wird.

Mus diesen zwei Aufzügen mit vier Stationen, d. h. je einer Anfang- und Endstation, besteht also die Wetterhornbahn. Die erste Linie mißt vertifal 460 m, nach der Spannung 568 m, die zweite geht etwa 10 m höher. Die Fahrt wird je 5—6 Minuten dauern und erfolgt in Wagen, die je 20 Personen faffen. Go konnen in der Stunde bis 200 Personen nach beiden Richtungen befördert werden. Die Arbeiten haben im Frühjahr 1904 begonnen und im Sommer 1906, also in der nächsten Saison, hofft man den ersten Aufzug in Betrieb setzen zu können. Die Arbeiten ftehen unter der Oberleitung des Hrn. Ingenieur Couchepin; Bauführer ift Gr. Roffi aus Barese, ein bewährter Unternehmer, den man schon vom Bau der Wengernalpbahn her kennt. Die Bergaufzug-Aftiengesellschaft Bern baut die Bahn, nach dem Syftem Feldmann.

Metallwarenfabrik Zug. Der Umfat hat fich in 1904 05 gegenüber dem Vorjahr bemerkenswert vermehrt, insbesondere im Inlande, mährend der Export eher etwas zurückgegangen ift. Die Durchschnittserlose für Emailwaren sind sich dabei ziemlich gleich geblieben. Der Warenkonto ergab einen Nuten von 128,805 Fr. gegen 109,731 Fr. im Vorjahr. Mit diesem Gewinnergebnis find die beiden vorangegangenen wefentlich überholt, wobei noch besonders hervorzuheben ist, daß die Warenvorräte nochmals und zwar erheblich niedriger eingesetzt worden sind. — Bon den neuen Zollverträgen mit Deutschland und Italien bringt der erstere der Gesellschaft einige Vorteile, während derjenige mit Italien der Gesellschaft keinesfalls Nachteile gegen bisher verursachen wird; dagegen ist das für die Gesellschaft bedeutsame Zollverhaltnis mit Spanien zurzeit immer noch eine offene Frage.

