

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: 24.01.2026

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

Verschiedenes.

Schutzarbeiten für die Bahnlinie am Wallensee. Die Bahnverwaltung lässt kein Mittel unversucht und scheut keine Kosten, um eine möglichst große Betriebsicherheit zu erzielen. Die gefährlichste Strecke liegt zwischen Weesen und Mühlhorn. 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 keine Ahnung von der großen und lebensgefährlichen Arbeit, die nötig war, um die Gefahr des Steinschlags wie der Rutschungen zu vermindern, ja gänzlich zu beseitigen. An den glatten Wänden des Wallenberges ließen sich unerschrockene Männer am Seil in die Tiefe, abgebröckeltes Gestein loschlagend, 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 Räumungsarbeiten 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 sind ja nur einmalig — sind aber wohl begründet und die ausgeführten und noch in Ausführung begriffenen Schutzarbeiten werden viel dazu beitragen, um die letzten Bedenken 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 ausgeführte und mit mächtiger Eindeckung versehene Galerie bietet Gewähr gegen alle Eventualitäten. Soweit wir erfahren konnten, belaufen sich die Kosten dieser Galerie (cirka 50 m lang) auf 45,000 Fr., woraus jeder einsichtige Mann wieder zu ersehen vermag, daß die Bundesbahnen um die Betriebsicherheit der Wallenseelinie mehr besorgt sind, als dies früher mit vermehrtem Personal von Seiten der Privatbahnen der Fall war.

Wegbau zum Eismeer an der Jungfraubahn. Die Mineure, die bishin noch die Räumlichkeiten in der Station „Eismeer“ der Jungfraubahn 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,

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

Bauwesen in Bern. Wer die Bundesstadt 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 ist eine Reihe solcher sehr geräumiger Bauten beim Bubenbergdenkmal entstanden; im Plainpied werden Warenläden eingerichtet, deren Mieter exorbitante Preise bezahlen müssen; die oberen Stockwerke dienen als Wohnungen. Ebenso sind eine Reihe von in ganz modernem Stil gehaltenen Bauten an der oberen Neugasse gegenüber dem Bahnhofe soeben fertig geworden. Um die neue Post herum ist 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 zuerst an der Amthausgasse beim bekannten Zeigtglockenturm erstellt werden und die Besitzer des renommierten „Hotel Bellevue“ unterhandelten bereits auch mit dem Bund wegen des Ankaufs des alten eidgenössischen Münzgebäudes, welches mit dem Hotel verbunden werden soll. Trotz dieser neuen Gasthäuser besitzt Bern deren noch keineswegs zu viele, denn im verflossenen Sommer haben alle gute Geschäfte gemacht.

Von öffentlichen Bauten erwähnen wir den Umbau des sogenannten Museums (gegenüber dem Parlamentsgebäude) zum Kantonalbankgebäude mit einem Kostenaufwande von zirka 600,000 Fr. Das ganze Innere ist für 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 Bundesplatz würdig ausnimmt. Ihm gerade gegenüber ist ein Bauplatz für das künftige Nationalbankgebäude 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 (Lehrseminar) geht seiner Vollendung entgegen. Von den Behörden liegen auch schon Projekte für neue Tramwaylinien nach Ostermundingen und der Innen Enge vor, welche baldigst zur Ausführung

Mäcker & Schaufelberger
ZÜRICH I

1557 05

Lager in:

Werkzeug - Maschinen.

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

Die neue Rheinbrücke in Basel, die an Stelle der alten hölzernen Brücke erstellt wurde, ist nun bald fertig und soll Ende Oktober eröffnet werden.

Badische Bahnhofsbauten in Basel. Die Hauptarbeiten für die innere Ausstattung der Güterhallen und des Bahngebäudes für den Güterverwalter z. gehen ihrem Ende entgegen. Ebenso sind die Gleise zwischen den Güterhallen bis zum Rangierbahnhof eingelegt. Mit dem Bau eines Dienstpersonalgebäudes unterhalb der großen Rampe ist begonnen worden. An der vorderen Erlenstraße sind die Vorgärten verschwunden und die Chauffierungsarbeiten wurden in Angriff genommen. Die Kanalisationsarbeiten an der Schwarzwaldallee und hinteren Erlenstraße sind beendet; ebenso sind die Anlagen für die Zufahrtsgleise zu den Lagerplätzen bald fertig. Der Güterbahnhof soll nun bald dem Betriebe übergeben werden.

Langenthal-Jura-Bahn. An der ersten Generalversammlung der Langenthal-Jura-Bahn in Marwangen waren 2023 von 2214 Aktien vertreten. Die Versammlung nahm den Bericht des Initiativkomitees entgegen und konstituierte sich rechtlich. Das Aktienkapital wurde auf 1,107,000 Fr. festgesetzt, 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 sprach sich für den Bau möglichst auf eigenem Bahnkörper aus.

Gürbekorrektion. Mit der längst erwarteten Korrektion der Gürbe vom Stockmattgut bis zur Toffenbrücke (Belp) ist nun begonnen worden, indem die gedeckte Holzbrücke in der Neumatt abgebrochen wird. Sie soll baldigst durch eine eiserne ersetzt werden. Nachher soll die Hebung der Steinbachbrücke erfolgen.

Der Bau des neuen Turn- und Feuerwehrgebäudes in Altdorf (Uri) wurde für die Pauschalsumme von Fr. 51,000 der bewährten Baufirma Baumann & Donauer daselbst übertragen und schon diese Woche in Angriff

genommen. Das Gebäude wird circa 47 m lang und 12 m breit und enthält nebst Turnhalle und Feuerwehrlokal auch Küche und Speisesaal für die Suppenanstalt und zwei grosse Lokale für die Fortbildungsschule. Dank dem Entgegenkommen des Hrn. Kunstmaler Karl Renner kann zu dem Gebäude eine bequeme, breite Zufahrtsstraße angelegt werden. Das Gebäude muß bis Ende Dezember dieses Jahres unter Dach sein.

Kapellenbau Arbon. Auf dem Friedhof in Arbon soll eine Abdankungskapelle errichtet werden. In gemeinsamer Sitzung haben die beiden Kirchenvorsteherchaften und der Gemeinderat beschlossen, von Herrn Architekt Wacker in St. Gallen eine Skizze für eine Kapelle von 120—130 Sitzplätzen ausarbeiten zu lassen. Die Kapelle soll mit den nötigen Einrichtungen für den Ritus beider Konfessionen versehen sein, einen Altar und eine Empore mit Harmonium erhalten.

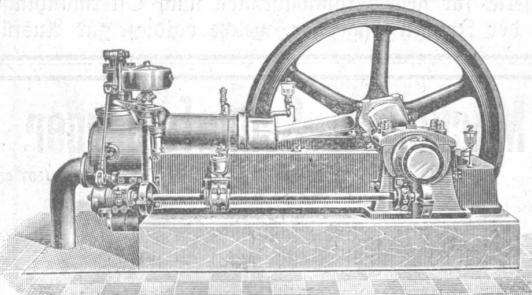
Wetterhorn-Aufzug. Am Fuße des Wetterhorn, 10 Minuten vom Hotel gleichen Namens, erhebt sich ein neues Gebäude mit einer tiefen Grube für schwere Spanngewichte, einem Raum für Elektromotoren und einem Wartesaal für Bergfahrer. Es ist die erste Station für die Wetterhornbahn, oder besser gesagt den Wetterhornaufzug. Denn es ist ein eigentlicher Bergaufzug in Form einer Luftbahn, der da als neuer, interessanter Versuch erstellt wird. Und vom Felsensturm 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 ist eine Bahnschiene, die an einem bereits gespannten Drahtseil mit einer Handwinde hinaufgezogen wird. Das geht langsam, die Arbeiter sehnen sich nach einem Elektromotor. Von der oberen Station führt ein Weg über ein Grasband hinein gegen den Gletscher bis zur Stelle, von welcher der zweite Aufzug über den jähnen Felsen in ungefähr gleicher Höhe zur Gletschertürme hinaufklettert wird.

Aus diesen zwei Aufzügen mit vier Stationen, d. h. je einer Anfangs- und Endstation, besteht also die Wetterhornbahn. Die erste Linie misst vertikal 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 fassen. So können 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 stehen unter der Oberleitung des Hrn. Ingenieur Couchepin; Bauführer ist Hr. Rossi aus Barefe, ein bewährter Unternehmer, den man schon vom Bau der Wengernalpbahn her kennt. Die Bergaufzug-Altiengesellschaft Bern baut die Bahn, nach dem System Feldmann.

Metallwarenfabrik Zug. Der Umsatz hat sich in 1904/05 gegenüber dem Vorjahr bemerkenswert vermehrt, insbesondere im Innlande, während der Export eher etwas zurückgegangen ist. Die Durchschnittserlöse für Emailwaren sind sich dabei ziemlich gleich geblieben. Der Warenkonto ergab einen Nutzen von 128,805 Fr. gegen 109,731 Fr. im Vorjahr. Mit diesem Gewinnergebnis sind die beiden vorangegangenen wesentlich überholt, wobei noch besonders hervorzuheben ist, daß die Warenvorräte nochmals und zwar erheblich niedriger eingestellt worden sind. — Von 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 Zollverhältnis mit Spanien zurzeit immer noch eine offene Frage.

Gasmotoren-Fabrik Deutz Filiale Zürich.



Deutzer Kraftgasmotoren

von 6—6000 PS. 2134 05

Neueste Modelle. Billige Preise. Solideste Konstruktion.

Kohlenverbrauch für

nur 1½—3 Cts. per Pferdekraft und Stunde.

Über 2000 Deutzer Kraftgasanlagen in Betrieb.

Gas-, Benzin-, Petrol-Motoren

neuester, anerkannt bester Konstruktion.