**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: 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 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:** 30.10.2025

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 Beimat. Den Prämierten wurde außer einer Bar-Prämie von 400 Fr. ein fünstlerisches Diplom, eine Radierung mit Ansicht des Hauses zur Treib überreicht. Gine ahn= liche Beranstaltung zu gleichem Zwecke ist seither auch in einem andern Kanton und selbst im Auslande mit Erfolg gemacht worden. Rleinere Ausstellungen von Unsichten alter Bauwerke usw. der Innerschweiz fanden ftatt: in Luzern, Sarnen, Stans, Schwyz und Zug. Unfer 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 Nugen ware.

Bersammlungen fanden in Luzern, Altdorf, Schwyz, Stans, Sarnen und Bug ftatt und durch Vorträge, teilweise mit Lichtbildern, wurde für den Beimatschut Propaganda gemacht. Ein Berzeichnis der vom Beimatschut ju schützenden Objekte wurde aufgenommen und bem Departement des Innern in Bern eingereicht. Der Rütli-Rommiffion der schweiz. gemeinnützigen Gesellschaft machten wir den Borschlag, für die projektierte Wartehalle beim Rütli ein gefälliges Projekt ausarbeiten zu laffen. Die Rommiffion und die Dampfschiffgesellschaft erklärten sich einverstanden und das von uns vorgelegte Projekt joll nun zur Ausführung kommen, was wir hier gebührend

verdanken.

Gegen die Aufstellung von Plakatfäulen auf dem Quai in Luzern veranstalteten wir eine Unterschriftensammlung unter der Bürgerschaft, 1500 leifteten 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 Beseitigung der beanstandeten Saulen auf Neujahr in Aussicht gestellt. Bis heute ift aber dem Beschlusse nicht Folge geleistet worden, was sehr zu bedauern ift.

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

einer Untersettion beschloffen.

Wünschenswert ist die Ausbreitung der Gartenstadt-Bewegung, eine Bodenreform und überall Konkurrenz-



# 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 unferes Arbeitsgebietes geben und uns neue Freunde werben! Die Berfehrszentren des Auslandes machen große Unstrengungen, 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 ift daher für die Innerschweiz auch eine bedeutende wirtschaftliche Frage, auf die immer wieder hinzuweisen eine unserer Sauptauf= gaben ift. Der Heimatschutz-Gedanke ift im Vormarsche. Er wird auch bei uns den Sieg davontragen, trot aller Widerstände, die sich ja von Alters her gerade den besten Ideen entgegengesetzt haben.

Wir schließen unsern Bericht mit dem hoffnungs= freudigen Spruche, der auf der Kapellbrücke in Luzern angebracht ift:

> War der Anfang zwergenklein, Riesengroß das End' foll fein!

> > W. Amrein,

Obmann ber innerschweizerischen Bereinigung für Beimatschutz.

### Furkabahn.

(Brig-Furka-Disentis.)

Dem, vom Verwaltungsrat der Furkabahn den Aftionären erstatteten Geschäftsbericht, umfassend ben Zeitzaum vom 27. Mai 1910 bis 31. Dezember 1911, sind folgende weitere Rreise interessierende Mitteilungen zu entnehmen:

Diefer erfte Bericht bezieht fich ausschließlich auf die Bauarbeiten. Wie befannt, find dieselben der Baugesellschaft Batignollis in Paris übergeben worden. Diese leiftungsfähige Firma hat, unter Aufsicht und Kontrolle 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 Abkommnis gedeckt, das äußerst wenig Abweichungen von dem anfänglich aufgestellten Voranschlag zulassen kann.

Im Jahre 1910 erfolgte die Feststellung des Tracee, 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 Witterungsverhältniffe ein Ar-

beiten 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 Runftbauten, die bei einem Bahnbau von großem Einfluß auf die Einhaltung der Erstellungsfriften find, wurden im Monat Juni begonnen. Es find hier u. a. der große Biaduft von Grengiols, der darauf folgende Tunnel, die größeren Brücken und Biadufte 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 fortgesett werden konnten.

Im Jahre 1912 konnte die Baugesellschaft sodann, bank des frühzeitigen Eintreffens des Frühlings, in sämtlichen Baulosen, einschließlich Furta—Disentis, die Arbeiten wieder in Angriff nehmen, fodaß sich gegenwärtig die Tätigkeit auf die ganze, beinahe 100 km lange Bahn-

strecke ausdehnt.

Das Jahr 1911 hat ferner Klarheit gebracht mit Bezug auf die wichtigste zu erstellende Kunftbaute, den Furkatunnet. 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 über= ging. Zirka 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 zirka 100 m. Auf der Weftseite wurden die erforderlichen mechanischen Einrichtungen für die Durchbohrung erstellt, darunter große Lokalitäten zur Unterbringung der Arbeiter. Die Bohrungsarbeiten werden im Sommer wie Winter fortgesett. Es fann hier mit Befriedigung konstatiert werden, daß sich bisher auf der ganzen Linie feine unvorhergesehenen Schwierigkeiten in der Ausführung der Arbeiten einftellten, ausgenommen die vorftehend erwähnte kleine Abweichung in der Tunnelführung. Zu der Befürchtung, daß der für die Eröffnung der Linie in Aussicht genommene Termin nicht eingehalten werden fonne, liegt fein Grund vor.

Bon Wichtigkeit für die Furkabahn ift die Erftellung der kleinen Verbindungslinie Undermatt-Goschenen. Die Konzession für diese Linie ift nicht in unserem Besitz, hingegen haben sich die Konzessionäre an uns mit dem

Ersuchen gewandt, gemeinsam mit ihnen die Berwirk, lichung des Projektes anzustreben. Die definitive Konstitulerung dieser Gesellschaft wird in furzer Zett erfolgen.

Zufolge der nun definitiv gesicherten Linie Andermatt— Göschenen ist die Furkabahn dann die direkte Verbindung für den großen Touriftenverkehr zwischen Graubunden, dem Engadin, Chur usw. einerseits und dem Genfersee, Vierwaldstättersee, der Gotthardlinie, sowie der Lötsch-

berglinie, Berner Oberland anderseits.

Resumierend kann der durchaus normale Gang des unternommenen Werkes konftatiert 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 fonnen.

## Fließendes Waffer im Toilettenzimmer.

A. Rieger, Zürich.

Man hat es allgemein als ein Fortschritt der sanitären modernen Installation bezeichnet, die Zuleitung von faltem und warmem Waffer in die Toilette- und Schlafzimmer zu erstellen. Letteres trifft befonders bei Hotelzimmern zu.

Die wesentlichen Unnehmlichkeiten, welche dadurch entstehen, sind groß, besonders fällt das ständige Wafferschleppen in die Zimmer weg. Wer viel reift 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 find auch Stimmen laut geworden, welche diese Einrichtungen verwerfen. Es find befonders Hygienifer, welche fich berufen fühlen, vor der Einführung offener Leitungen in die Wohnräume zu warnen. Wenn man nun die Schädlichkeit der Ranalgase beachtet, so ist dieser Kassandraruf berechtigt. Es frägt sich nur, ob aber auch die Urfache, wie die Kanalgase in die Räume überhaupt gelangen können, genügend erforscht wurden, oder ob es nur eine einseitige Behandlung diefer Frage ift.

Darauf möchte ich nun zunächst ermähnen, daß ber Gehalt an Kanalluft bei modernen Kanalanlagen inbezug auf schädliche Gase gering ist. Die schädliche Zusammen jetzung der Kanalgase besteht aus Kohlensäure, Kohlenwafferstoffen, Ammoniak und Schwefelmafferstoff. Der



Schlackenfreies Verpackungsbandeiser.