

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 125/126 (1945)  
**Heft:** 20

## **Sonstiges**

### **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**

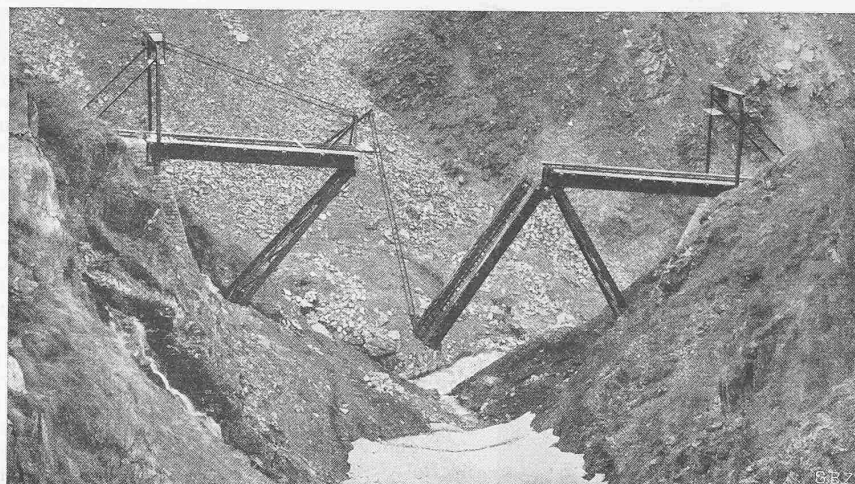
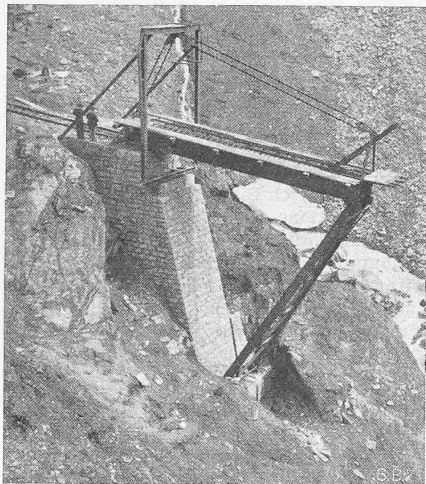
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **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:** 16.05.2025

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



Die Steffenbachbrücke der Furkabahn bei der alljährlichen Montage. Im Winter liegen die Fahrbahnstücke der beiden Seitenöffnungen auf dem anstossenden Gleis des Bahnkörpers. Zur Montage werden sie vorgeschoben (Bild links) und auf die Widerlager abgesenkt. Das Mittelstück, das im Winter auf dem Hang der Schlucht (bezw. auf der Stützmauer unter dem rechten Widerlager) aufliegt, wird hernach hochgezogen (Bild rechts). Auf- und Abbau benötigen jeweils nur 10 bis 12 Stunden. Entwurf und Ausführung A.-G. TH. BELL & CIE., Kriens. (Phot. Feuerstein, Schuls)

von Auguste Marguerat, Direktor der Visp-Zermatt-Bahn, entstand ein Syndikat zum Ausbau und gesicherten Betrieb der dem Abbruch geweihten Bahn, das die verfallenen Anlagen erwarb und sie in die neue «Furka-Oberalp-Bahn» (FO) einbrachte, an der sich die Eidgenossenschaft, die Kantone Wallis, Uri und Graubünden und die Rhätische Bahn massgebend beteiligten. Am 3. Juli 1926 wurde die Strecke Gletsch-Disentis dem Betrieb übergeben, der mit Dampflokomotiven durchgeführt wurde. Im Winterhalbjahr blieb der Verkehr auf die Strecke Brig-Oberwald beschränkt. Nur während der ausgesprochenen Sportzeit unterhielt die Furka-Oberalp-Bahn zusätzlich einen Verkehr zwischen Disentis und Sedrun und Andermatt und Natschen.

Zunächst schien die Bahn, begünstigt durch die Konjunkturzeit der zweiten Hälfte der Zwanzigerjahre, sich ordentlich entwickeln zu wollen, sodass 1930 das schmalspurige Verbindungsstück Visp-Brig in Betrieb genommen werden konnte, das im Sommer die Führung des durchgehenden «Glacier-Express» von Zermatt nach St. Moritz und umgekehrt ermöglichte. Die Krisenzeit der ersten Hälfte der Dreissigerjahre schuf abermals eine schwierige Situation für die Furka-Oberalp-Bahn. Allerdings hat die seit 1933 einsetzende, zunehmende Verdüsterung des politischen Horizontes die besondere strategische Bedeutung der Bahn wieder ins Licht gerückt. Die schwerwiegenden politischen Veränderungen jenseits unserer Ostgrenze im Jahre 1938, besonders aber dann der Kriegsausbruch im Jahre 1939 führten zum Beschluss, zunächst den Oberalp-Abschnitt der Bahn von Andermatt nach Disentis für durchgehenden Betrieb auch im Winter einzurichten und nach dem auch bei der Visp-Zermatt-Bahn angewendeten Einphasensystem der Rhätischen Bahn von 11 000 V, 16% Hz zu elektrifizieren. Gleichzeitig sollte die Schöllenen-Bahn von 1200 V Gleichstrom auf das gleiche Einphasensystem umgebaut werden, um von Göschenen aus Transporte mit ein und denselben Triebfahrzeugen nach dem bündnerischen Schmalspurnetz der Rh. B. ausführen zu können. Noch bevor diese Arbeiten mit 31. Mai 1941 beendet waren, war jedoch zu Anfang 1941 beschlossen worden, auch den Streckenabschnitt Andermatt-Brig zu elektrifizieren, da nur der durchgehende elektrische Betrieb die Bahn auch in der Zukunft lebensfähig zu machen versprach. Seit 1. Juli 1942 steht nun die ganze 97 km lange Strecke Brig-Disentis in elektrischem Betrieb.

An Hand einer grösseren Zahl von Lichtbildern erläuterte dann der Vortragende zunächst die von der Firma Furrer & Frey in Bern sehr vollkommen entwickelte, bei der Visp-Zermatt- wie bei der Furka-Oberalp-Bahn angewendete windschiefe Kettenfahrleitung<sup>1)</sup>. Auf die Triebfahrzeuge übergehend, wies Prof. Sachs zuerst auf die 1929 abgelieferten Lokomotiven der Visp-Zermatt-Bahn<sup>2)</sup> hin. Für die 1940 gebauten Furka-Oberalp-Lokomotiven<sup>3)</sup> bildeten jene der Visp-Zermatt-Lokomotiven das Vorbild, mit denen sie in der Gesamtanordnung und der Schaltung identisch sind. Dank den inzwischen erzielten Fortschritten weisen aber die Furka-Oberalp-Lokomotiven bei 2 t Mindergewicht (45 t gegenüber 47 t) 808 kW Stundenleistung auf, d. h. 85 % mehr. Die Triebwagen<sup>4)</sup> der Furka-Oberalp- und Schöllenen-Bahn ruhen auf zwei Drehgestellen, von denen das eine als Triebgestell mit zwei Motoren von zusammen 430 kW ausgerüstet ist, während das andere Laufgestell ist.

An Hand weiterer zahlreicher Lichtbilder liess der Vortragende seine Zuhörer eine Fahrt über die elektrifizierte Furka-Oberalp-Bahn auf dem Führerstand einer elektrischen Lokomotive miterleben. Man sah u. a. die Verbaungen und Schutz-

galerien bei Tschamut und am Oberalpsee, die der Winterbetrieb erforderlich gemacht hat, die von einer Lokomotive gestossene und von dieser aus mit elektrischer Energie versorgte Schneeschleudermaschine, die Steffenbachbrücke westlich Realp, die im Herbst der Schneeverhältnisse wegen demontiert werden muss, die Streckenausrüstung der Visp-Zermatt-Bahn und zum Schluss die Bahn auf den Gornergrat, dessen Panorama an Hand farbiger Leica-Aufnahmen in seiner ganzen Pracht erstand.

(Autoreferat)

## G. E. P. Gesellschaft Ehem. Studierender der E. T. H. Gruppo Lugano — Assemblea Annuale

Giovedì 5 aprile 1945, in occasione della IV. Assemblea Annuale del nostro Gruppo, è stata effettuata una visita alla importante fabbrica «Chocolat Stella S. A.» di Lugano. Sotto l'esperta guida del collega direttore Dr. Ing. F. Vannotti tutti i partecipanti, circa una cinquantina, ebbero campo di osservare nei più minuti particolari quella moderna installazione perfettamente organizzata che torna a vanto ed onore dell'industria ticinese.

L'assemblea si svolgeva nel refettorio della fabbrica, messo gentilmente a disposizione dalla direzione. Approvati senza discussione i rapporti del presidente, del cassiere e dei revisori si modificava l'articolo dello statuto riguardante il numero dei membri componenti il Comitato. Per il corrente anno esso risulta composto dai colleghi:

Ing. E. Donini (Presidente), arch. H. Witmer-Ferri, arch. R. Casella, ing. A. Casanova, ing. U. Emma, ing. E. Brenni, arch. A. Camenzind. A revisori sono stati nominati l'ing. G. Bottani e l'ing. U. Balestra.

Si discuteva in seguito alcune idee espresse dai soci per l'organizzazione dell'Assemblea Generale dell'Associazione che Lugano avrà l'onore di ospitare nell'autunno del prossimo anno. Infine una lunga e vivace discussione sulla eventuale partecipazione del nostro Gruppo alla «Rivista Tecnica della Svizzera Italiana» chiudeva l'interessante assemblea.

Alla sera i membri coi loro familiari si riunivano all'Albergo Lugano per la cena collegiale.

R. C.

## S. I. A. Fachgruppe der Ingenieure für Brückenbau und Hochbau

### Mitglieder-Hauptversammlung

Samstag, 26. Mai 1945, 10.30 h Auditorium 3c der E. T. H. Zürich

#### TAKTANDEN:

Protokoll, Jahresbericht, Jahresrechnung, Revisorenbericht, Festsetzung des Jahresbeitrages 1945, Wahlen, Umfrage.

Aussprache über die Revision der S. I. A.-Norm 112 (Eidg. Verordnung vom 4. Mai 1935). Referate von Prof. F. Hübner: «Belastungen»; Prof. Dr. F. Stüssi: «Stahlbau»; Prof. Dr. M. Ritter: «Eisenbeton». Anschliessend Diskussion und Wahl der Arbeitskommissionen.

Der Präsident der F. G. B. H.: F. Stüssi

## VORTRAGSKALENDER

24. Mai (Donnerstag). Schweiz. Elektrotechn. Verein. 10.30 bis etwa 16 h im Kongresshaus Zürich: Tagung über elektrisches Schweissen. Vorträge von Ing. W. Werdenberg (E. W. Winterthur): «Orientierung über den Entwurf der Regeln des SEV für Schweissgeräte» und H. Altherr (E. K. Z. Zürich): «Der Anschluss von Widerstand-Schweissmaschinen».

<sup>1)</sup> Bd. 125, S. 90\* (1945).

<sup>2)</sup> Bd. 94, S. 193\* (1929).

<sup>3)</sup> Bd. 115, S. 44 und 167\* (1940).