Objekttyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **10/11 (1879)**

Heft 17

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT. — Schweizerischer Ingenieur- und Architecten-Verein. — Die Seilbahn am Giessbach, von R. Abt. — Société suisse des Ingénieurs et Architectes. XXVIIIe Assemblée générale à Neuchâtel les 17, 18 et 19 Août. — Rapport sur un Appareil électrique. Construit par MM. Striedinger et Dœrflinger (de New-York), pour faire sauter simultanément plusieurs milliers de mines, par L. Perard (fin). — Kleine Mittheilungen: Prag-Duxer-Bahn. — Literatur. — Chronik: Eisenbahnen.

Schweizerischer Ingenieur- und Architecten-Verein

Delegirten-Versammlung Sonntag den 9. November, Morgens 8 Uhr, im Gasthof zur „Webern" in Bern.

Traktanden:

1. Protocoll der Sitzung in Neuenburg.
2. Vertrag mit Hrn. Ingenieur *Waldner* betreffend das Vereinsorgan die „Eisenbahn".
3. Unvorhergesehenes.

Im Hinblick auf die Wichtigkeit des unter 2 angeführten Verhandlungsgegenstandes glaubt das unterzeichnete Comité erwarten zu dürfen, dass Delegirte **sämmtlicher** Sectionen sich zu dieser Versammlung einfinden werden.

Zürich, den 21. October 1879.

Für das Central-Comité des schweiz. Ingenieur- und Architecten-Vereins,

Der Actuar: **A. Geiser.**

Die Seilbahn am Giessbach,

von *R. Abt.*

(Hiezu 1 Tafel als Beilage.)

Am 16. Dezember vorigen Jahres ertheilte die schweizerische Bundesversammlung den HH. Gebrüder *Hauser* am *Giessbach* die Concession für den Bau einer Seilbahn zwischen dem Brienzersee und dem nahezu 100 *m.* höher gelegenen Hotel.

Schon am 19. Juli dieses Jahres konnte nach persönlicher Prüfung der ganzen Anlage Seitens der Herren Inspectoren *Dapples* und *Seifert* die Bahn dem öffentlichen Betriebe übergeben werden.

Mit dem 30. September hat sie die erste Betriebscampagne vollendet, ohne die geringste Störung, ohne jeden Unfall. Mehr denn 1800 Züge sind inzwischen ausgeführt und 25 000 Personen in Mitten rauschender Baumwipfel über den schäumenden Giessbach befördert worden — ein erfreuliches Zeugniss in technischer wie in finanzieller Hinsicht.

Das *Tractionssystem* war von Herrn Hauser vorgeschrieben. Es sollte bestehen in der gleichzeitigen Bewegung zweier Züge, beide befestigt an einem gemeinschaftlichen Seile, wovon der obere in Folge seines Mehrgewichtes, erzeugt durch Personen oder durch ein gewisses Quantum Wasser, den untern in die Höhe zog. Die Durchführung dieser Idee, sowie die Construction der ganzen Anlage bildete den Gegenstand einer Concurrenz, wozu die hervorragendsten Etablissements der Schweiz eingeladen waren.

Diese Anregung führte auf eine neue und einfache Anordnung des Oberbaues und Betriebsmaterials solcher Bahnen, welche die *Maschinenfabrik Aarau*, unter der Direction des Herrn *N. Riggenbach* zur Vorlage brachte und es wurde letztere mit der Ausführung am Giessbach betraut.

Der in jeder Richtung gute Erfolg, sowie die grosse Anerkennung, welche dem Bähnchen zu Theil wurden, ermuthigen mich, dem Wunsche so zahlreicher Freunde und Bekannten durch Veröffentlichung der folgenden Beschreibung der ganzen Anlage nachzukommen.

I. Tracé.

Tafel I.

Steigungsverhältnisse.

In der Umgebung des Giessbaches bilden hohe Felsabhänge das Ufer des See's; die Anlage eines Landungsplatzes war daher mit erheblichen Kosten verbunden, obwohl Zeit und Umstände bereits ein schönes Stück Arbeit ausgeführt hatten. An günstig gelegener Stelle war vor einigen Jahren durch Absprengen des Felsens ein grosser freier Platz gewonnen worden, in der Absicht, alldort ein Hotel zu bauen. Verschiedene Verhältnisse hinderten indessen die Ausführung dieses Planes und Hr. Hauser säumte nicht, sich in Besitz jenes Terrains zu setzen, das sich vorzüglich zum neuen Landungsplatze eignete. Damit war der Ausgangspunkt der Bahn bestimmt. Deren Endpunkt, der Aussteigeplatz vor dem Hotel, war noch schärfer begrenzt, er musste zusammenfallen mit der Einmündung des bestehenden Weges in die Anlagen vor dem Hotel. Nachdem nun einmal die beiden Endpunkte fixirt waren, erforderte das gewählte Betriebssystem deren geradlinige, gleichmässig geneigte Verbindung als günstigste Lösung.

Die Haltstelle vor dem Hotel befindet sich 617,46 *m.* über Meer, 93,33 *m.* über der Station am See. Die horizontale Länge beträgt 333,33 *m.* Daraus berechnet sich eine durchschnittliche Steigung der Bahn von 280 ‰ und eine Länge von 346,15 *m.*

Ein Blick auf Tafel I zeigt das von Natur sehr schwierige Tracé dieser Linie, dem nur durch Anwendung einer langen Brücke nachgeholfen werden konnte. Hart am Ufer war eine geringe Auffüllung nöthig. Das Material dazu lieferte der unmittelbar sich anschliessende Felseinschnitt von 1 *m.* Tiefe, der in einer Länge von 30 *m.* wieder mit der Terrain-Oberfläche zusammenfällt. Während nun der Abhang sich rasch zum nahen Giessbach niederzieht, führt die Bahn auf einem Steindamme, mit kräftiger Stützmauer zu beiden Seiten, bis hart an's Ueberschwemmungsgebiet. Hier beginnt die Brücke. Fünf Bogen von je 38 *m.* Spannweite führen über die Schlucht, stets 9 bis 14 *m.* über Wasser, oder über dem dichtbewachsenen Waldgrunde. Die letzte Spannung setzt ihren Fuss wieder auf den Felsen, der zugleich das Riesenfundament des neuen Hotels bildet. Noch ein kleiner Einschnitt durch den vom Hotel stammenden Abraum und die Bahn ist an ihrem Ziele angelangt. Das Längenprofil führt uns aber noch weiter an einem zierlich gebauten Magazin für Holzschnitzereien und dem altehrwürdigen Chalet vorbei bis zum ältern Hotel, dem sogenannten *Pensionshause.* Inmitten sehen wir den freundlichen Verbindungsgang beider Hotels und noch weiter zurück die Kegelbahn, Alles in originellem Rohholzstyl ausgeführt.

Es sind drei Gründe, welche die gleichmässige Steigung an den Enden der Bahn aufzugeben bewogen:

1. Der Antrieb der Wagen erfordert eine grössere Kraft als die blosse Fortbewegung.
2. Das 700 *kg.* schwere Drahtseil muss anfänglich vollständig, sowie der unten stehende Wagen, gehoben werden. Sein