Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 59/60 (1912)
Heft: 1

Inhaltsverzeichnis

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: 02.07.2025

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

INHALT: Die neue Linie Lauterbrunnen-Wengen der Wengernalpbahn. — Die Graubündner Kantonalbank in Chur. — Die Einheit des Materials im Aufbau der Städte. — Die 20 000 *PS*-Turbinen im Kraftwerk Pirahy der Rio de Janeiro Tramway, Light & Power Co. — Miscellanea: Der deutsche Verein von Gas- und Wasserfachmännern. Heimatschutz im Kanton Zürich. Schweiz. Technikerverband. Transportables Ausstellungsgebäude für die nationalen Kunstausstellungen. Der Verein deutscher Ingenieure. Verteilung der Nobelpreise für 1913. Eidg. Technische Hochschule. Drahtseilbahn von Grüsch oder Pardisla nach Seewis. Mont d'Or-Tunnel. Zwei neue Salondampfer für den Genfersee. Eidgen. Kommission für elektrische Anlagen. — Konkurrenzen: Gemeindehaus Locle. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ing.- und Arch.-Verein. Sektion Freiburg. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Tafeln 1 bis 4: Die Graubündner Kantonalbank in Chur.

Band 60. **Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.** **Nr. 1.**

Die neue Linie Lauterbrunnen-Wengen der Wengernalpbahn.

Von *C. Spinnler*, bauleitender Ingenieur, Interlaken.

Am 7. Juli 1910 ist die neue Linie der Wengernalpbahn, die sogenannte Winterbetriebslinie, als neues Verbindungsglied zwischen Lauterbrunnen und Wengen dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Sie erschliesst allerdings keine neue Gegend, bietet jedoch hinsichtlich

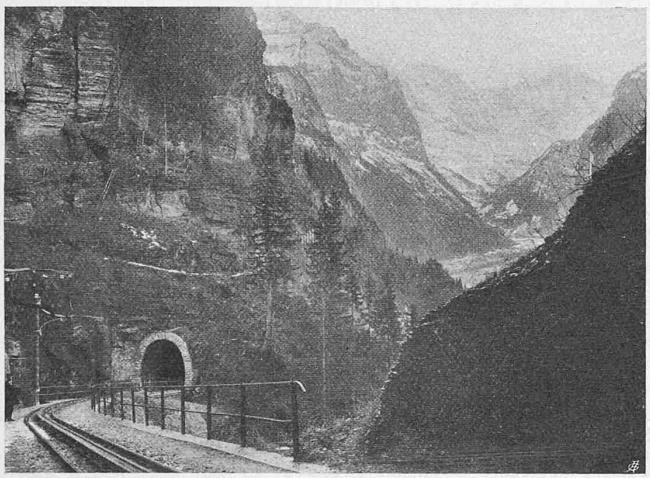

Abb. 7. Blick talwärts von Km. 2,0 aus.

der baulichen Anlage manches Interessante, sodass bezügliche Mitteilungen von allgemeinem Interesse sein dürften.

Geschichtliches. Als Begründung der Anlage dieser neuen Verbindungslinie diene ein kurzer geschichtlicher Rückblick. Die Gebirgswelt zwischen dem Lauterbrunnen- und dem Grindelwaldtal wurde schon von alters her zu dem Schönsten gezählt, was die Alpen einerseits an Erhabenheit, anderseits aber an Lieblichkeit bieten, und fast ebenso wie ein Besuch der vaterländischen Stätten am Vierwaldstättersee gehörte auch eine Wanderung über die Wengernalp zum Bedürfnis des alpenbegeisterten Schweizers.

Durch die Erfolge der Vitznau-Rigibahn angeregt, wurde im Jahre 1890 die Ueberschienung der Kleinen Scheidegg beschlossen, und schon im Jahre 1893 konnte die Zahnradbahn dem Betriebe übergeben werden. So gross auch die Hoffnungen waren, die auf diese Touristenbahn gesetzt wurden, die Wirklichkeit sollte diese in der Folge noch um ein vielfaches übertreffen. Denn die stetig im Zunehmen begriffene Reiselust und die fast mit jedem Jahre vermehrte Anziehung bietende Jungfraubahn entfachten oft einen derartigen Verkehr, dass die Reiselustigen nur mit Mühe befördert werden konnten. Nachstehende Tabelle soll die ausserordentliche Verkehrszunahme veranschaulichen.

Verkehr der ganzen Linie der Wengernalpbahn.

		1893	1911
Anzahl Reisende		37 742	174 000
Gepäck	*t*	71	1 030
Güter	*t*	669	7 800
Totaleinnahmen	Fr.	263 788	1 031 000
Anzahl Züge		2 377	8 800
Zurückgelegte Zugskilometer		29 753	65 000
Achsenkilometer		114 690	463 000

Bemerkung: Die Zunahme würde auf der Teilstrecke Lauterbrunnen-Wengen relativ noch bedeutend grösser sein.

Diese Verkehrszunahme bedingte manche bauliche Erweiterung. Auf der Strecke Wengen-Scheidegg wurde das Längenprofil vielfach verbessert, d. h. eine durchgehend gleichmässige Neigung angestrebt. Der Bahnhof Wengen musste ebenfalls bedeutend erweitert werden, um den Anforderungen des stark in Entwicklung begriffenen Kurortes mit seinen mehr als 20 Hotels genügenzu können, desgleichen auch der Bahnhof Lauterbrunnen.

Hand in Hand mit den baulichen Verbesserungen gingen auch die Vermehrungen des Rollmaterials. Alle diese Massnahmen bedeuteten aber nur Notbehelfe und brachten keine für die Zukunft genügende, gründliche Verbesserung, denn der Hauptübelstand lag in den ungünstigen Steigungsverhältnissen der Strecke Lauterbrunnen-Wengen. Während die Höchststeigung auf der Strecke Wengen-Scheidegg 19 % beträgt, finden wir auf der stärker befahrenen Strecke Lauterbrunnen bis Wengen 25 %. Auf ersterm Teilstück können die Doppeldampflokomotiven drei Wagen, auf letzterm dagegen nur zwei Wagen schieben. Dass dieser Zustand auf den Betrieb lähmend wirkte, zeitraubende Manöver auf den Stationen, sowie Leerfahrten zwischen Lauterbrunnen und Wengen erforderte, ist klar. Als wichtiger Umstand kam noch hinzu, dass, ermutigt durch die Erfolge der Winterplätze Adelboden und Grindelwald, auch Wengen Vorbereitungen zum Empfang von Wintergästen treffen wollte und dementsprechend die Wengernalpbahn, die nur Sommerbetrieb hatte, um Führung von Winterzügen ersuchte, was diese jedoch wegen Eisschlaggefahr ablehnen musste. Um jedoch die Erstellung der von einem Wengener-Konsortium geplanten Drahtseilbahn zu verhindern, sah sich die Wengernalpbahn genötigt, die Angelegenheit einer durchgreifenden Verkehrsverbesse-

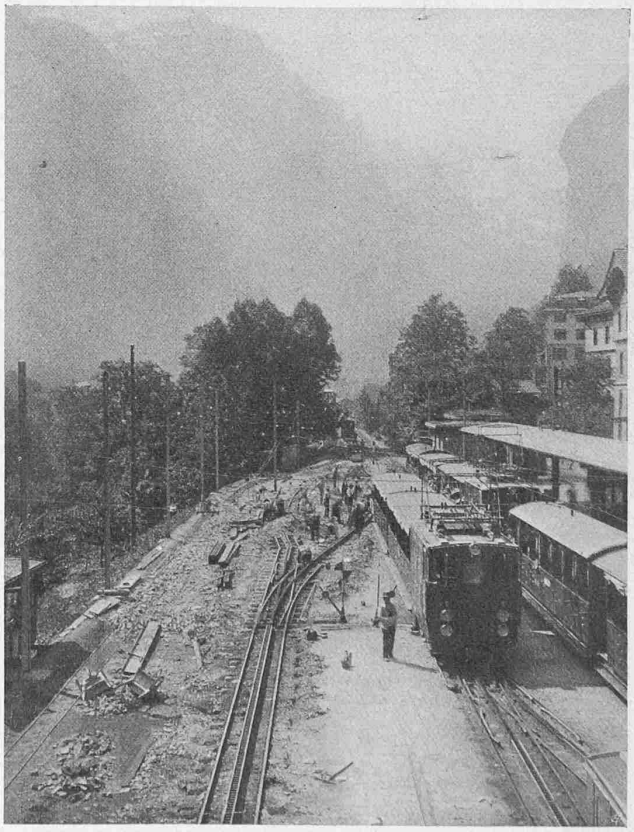

Abb. 4. Erweiterung der Station Lauterbrunnen.