Objekttyp:	TableOfContent
Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Band (Jahr): Heft 4	105/106 (1935)
PDF erstellt a	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

INHALT: Zur Eröffnung der Säntis-Schwebebahn. — Kleine, ländliche Krematorien: I. Wettbewerb für ein Krematorium in Burgdorf; II. Wettbewerb für eine Abdankungshalle mit Krematorium auf dem Friedhof Thun. — Mitteilungen: Hundert Jahre Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee. Eidg. Technische Hochschule. Abwärme-

verwertung von Dieselmotoren. Hundert Jahre deutsche Eisenbahn. Schweissung von Eisenbahnschienen. — Wettbewerbe: Kantonalbank-Filiale Binningen. Spar- und Leihkasse nebst Gemeindeverwaltung Oberburg. — Literatur: Theorie und Berechnung vollwandiger Bogenträger usw. Eingegangene Werke.

Band 106

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktioneilen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 4

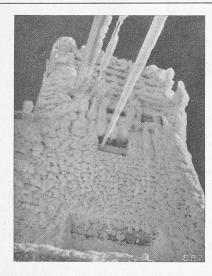






Abb. 3. Montagebahn bei der Bergstation.

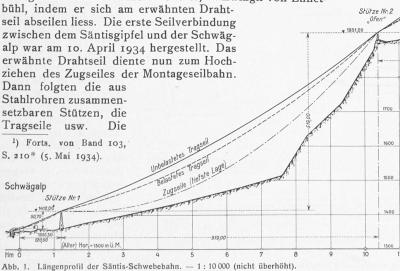
Abb. 2. Bergstation am Säntisgipfel.

Abb. 4. Bergstation mit vereisten Tragseil-Zieh- und Windenseilen. 20. Februar 1935.

Zur Eröffnung der Säntis-Schwebebahn.

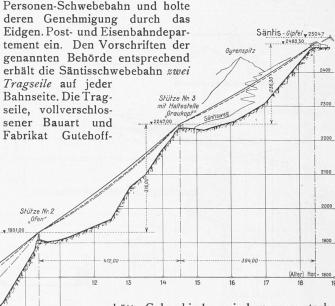
Von Dipl. Ing. E. CONSTAM, Zürich.1)

Nach der Vergebung des maschinellen Teiles der Anlage an die Arbeitsgemeinschaft Bleichert & Co. (Leipzig) und Giesserei Bern der L. von Rollschen Eisenwerke (Bern) musste man zunächst das Baugelände erschliessen durch Erstellung einer Montageseilbahn, deren Teile im Gewicht von rd. 23 t am 12. Februar 1934 in Urnäsch anlangten. Eine Kolonne von Monteuren und Hilfsarbeitern schaffte die Seilbahnteile von Urnäsch über "Rossfall," "Steinfluh" und "Tanne" mit Schneebruch- und Pferdeschlitten nach der Schwägalp. Eine zweite Kolonne brach von Unterwasser auf und erstieg mit Skiern das Restaurant Tierwies (2000 m ü. M.), wo sie Quartier bezog. Tierwies war schon seit mehreren Jahren durch ein leichtes Warenaufzug-Seil mit der Schwägalp verbunden, das man nun zum Weitertransport der Montageseilbahnteile heranzog. Die Kolonne Tierwies stiess am 19. Februar bis zum Säntisgipfel (2505 m ü. M.) vor. Ein 9 mm starkes, in Traglasten von 35 kg zerlegtes Drahtseil wurde hinaufgeschafft und auf dem Bahntraçé der Säntis-Schwebebahn vom Berggipfel bis hinunter zur Schwägalp ausgelegt. Die teilweise unbegehbaren, damals verschneiten und vereisten Felswände bezwang ein unerschrockener Kletterer, N. Zwingli von Ennet-



Montageseilbahn war anfangs Juni betriebsbereit. Sie verläuft dicht nördlich längs der Personen-Schwebebahn mit annähernd gleichen Spannweiten wie diese. Die Montageseilbahn besteht in der Hauptsache aus zwei Spiral-Tragseilen von 21 mm Ø, einem endlosen Zugseil von 13 mm Ø und vier eisernen und einer hölzernen Stütze. Die beiden Seilbahnwagen besitzen je vier Laufräder und einen offenen Wagenkasten für 1000 kg Nutzlast (Abb. 3); die Antriebsmaschinerie steht unten auf der Schwägalp und arbeitet mit einem 45 PS-Dieselmotor. Nachdem im Spätjahr 1934 die Kraftleitungen zur Schwägalp fertiggestellt waren, konnte man die Montageseilbahn auch elektrisch betreiben.

Mittlerweile erstellte man die Ausführungspläne der



nungshütte Gelsenkirchen, sind 49,7 mm stark und haben 230 t Bruchlast, d.i. eine 4,74-fache Bruchsicherheit. Sie wiegen 12,7 kg/m (pro Seil = 29 t) und sind in der Bergstation derart verankert, dass jedes Seil mehrmals um eine stationäre Trommel aus Eisenbeton, deren Mantel mit Hartholz belegt ist, herumgeschlungen und das freie Seilende mit Klemmbacken K gesichert ist (Abb. 6). Diese bewährte Bleichertsche Anordnung erlaubt, die Tragseile später talabwärts nachzulassen bezw. zu verschieben, um neue Seilstellen auf den Seilbahnstützen arbeiten zu lassen.