

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **55/56 (1910)**

Heft 6

PDF erstellt am: **12.07.2024**

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: Eine Holztransportanlage in den transylvanischen Alpen. — Wettbewerb für ein Kirchgemeindehaus in Winterthur. — Wettbewerb für einen öffentlichen Schmuckbrunnen (Geiserbrunnen) in Zürich. — Miscellanea: Standesfragen im Tessin. Dr. Ernst Schulze. Benzin-elektrische Motorwagen für Vollbahnen, Eidgenössisches

Polytechnikum. Walchensee- und Isar-Wasserkraft. Aarebrücke in Aarburg. Neues Postgebäude in St. Gallen. Bewässerung von Mesopotamien. Ballonhalle in München. Verein Schweizer Zentralheizungs-Industrieller. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Band 56.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 6.

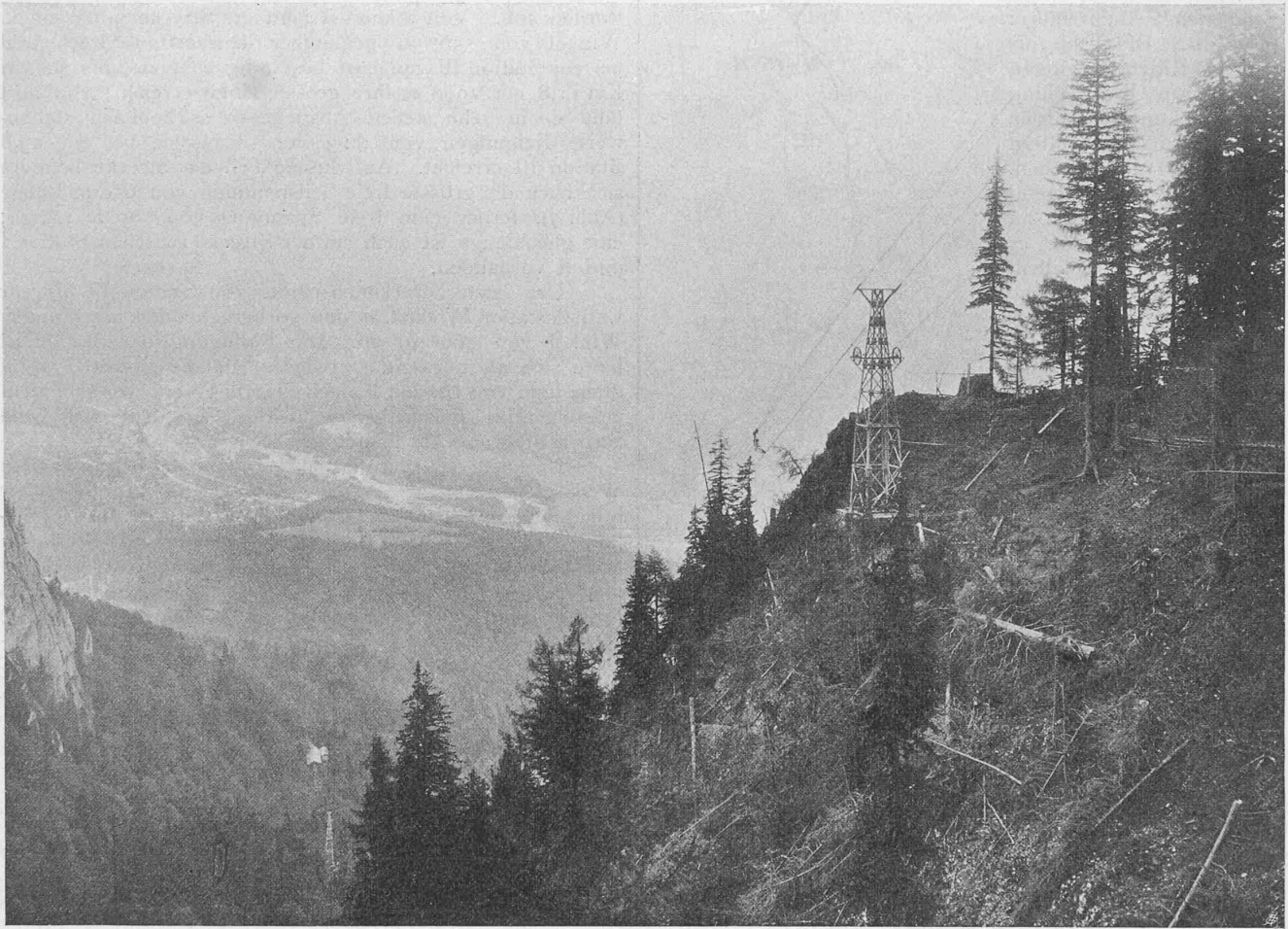


Abb. 7. Blick von Km. 13 nach Station III (in der Ferne Busteni). — Maximale Seilspannung von 650 m.

Eine Holztransportanlage in den transylvanischen Alpen.

Von Ingenieur *A. Pietrkowski*, Köln.

Wenn man die Entwicklungsgeschichte der modernen Drahtseil-Hängebahn zurückverfolgt, so findet man als direkte Vorgänger dieses in neuerer Zeit zu so grosser Bedeutung gelangten Transportmittels die sog. Seilriesen, jene in der Schweiz schon seit Jahrhunderten gebräuchlichen Anlagen zum Herablassen der geschlagenen Holzstämmen von den Bergabhängen in die Flusstäler. Die Drahtseilbahn in ihrer primitivsten Form war also aus den Bedürfnissen des Holztransportes im Gebirge heraus entstanden; als jedoch auf dieser Grundlage, in erster Linie durch die Verdienste des Freiherrn von Dücker, die heutige Drahtseilhängebahn geschaffen wurde, war zwar ein gewaltiger Fortschritt in der allgemeinen Verwendbarkeit dieses Transportmittels zu verzeichnen, dem Holztransport war aber damit zunächst noch nicht gedient.

Die Förderung von solchen langgestreckten und daher sehr erheblichen Einzellasten, wie Baumstämmen es sind, erforderte nämlich die Ausbildung von besonderen Förderwagen. Zunächst konnte man nicht mit einem Wagengehänge auskommen, sondern musste zwei anwenden,

die durch den zu transportierenden Stamm gewissermassen zu einem Langholzfahrzeug zusammengekuppelt wurden. Die grösste Schwierigkeit machte es aber, die Wagengehänge leicht und einfach zu halten und ihnen dabei doch die für die Leerfahrt notwendige Stabilität zu geben. Hierin war die Firma Th. Obach in Wien bahnbrechend, die im Jahre 1895 beim Bau einer Drahtseilhängebahn in Siebenbürgen zuerst ein Gehänge mit Gegengewicht, wie es nachstehend ausführlich beschrieben wird, anwandte, das bei einfachster Konstruktion und bequemster Befestigung für das Fördergut volle Stabilität bei der Leerfahrt aufweist.

Dieses Wagengehänge hat eigentlich das Problem des Holztransportes mittels Drahtseilhängebahnen gelöst; den neueren Bahnen dieser Art sind aber neben Fortschritten, die sich speziell auf den Holztransport beziehen, natürlich eine grosse Zahl inzwischen gemachter Verbesserungen allgemeiner Art zu gute gekommen, sodass die nachstehende Schilderung einer modernen Anlage, die unter besonders schwierigen Verhältnissen arbeitet, interessieren dürfte. Es handelt sich um eine Drahtseilhängebahn von etwa 15 km Länge, die in jüngster Zeit für die Firma Fabrica de Hartie „Busteni“, C. & S. Schiel Suc^{ri} in Rumänien in der Nähe von Busteni ausgeführt wurde.