Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 9

PDF erstellt am: **28.03.2024**

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: Umbau der Seilbahn Lauterbrunnen-Grütschalp. — Die Kreuzkirche zu Zürich. II. — Wettbewerb für das Börsengebäude am Fischmarkt zu Basel. II. — Zur Geschichte des Simplon-Unternehmens. — Miscellanea: Elektrisch betriebener Personenwagen mit Petrolmotor. Die beiden letzten Opfer des Simplon-Tunnels. Wiederherstellung des Dogenpalastes in Venedig. Rütligruppe für das Bundeshaus. Neuer Schlacht- und Viehhof zu Mannheim. Palast der Päpste in Avignon. Bau- und Industrie-Ausstellung in Wien 1908. — Konkurrenzen: Neubau eines Gesellschaftshauses der Drei E. Gesellschaften in Klein-Basel. Schulhaus in Colombier. — Literatur: Architektur-Skizzen. Eingegangene literarische Neuigkeiten. — Die Durchschlagstelle im Simplontunnel. — Korrespondenz: Schulhauskonkurrenz in Nyon. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein: Protokoll der 8. Sitzung und Referat.
Hiezu Tafel VI: Die Kreuzkirche zu Zürich; Kanzelwand.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Umbau der Seilbahn Lauterbrunnen-Grütschalp.

Von *Siegfried Abt*, Ingenieur in Winterthur.

Nachdruck verboten.

Die Seilbahn nach der Grütschalp ist die erste Sektion der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren, deren zweite Sektion die elektrische Adhäsionsbahn Grütschalp-Mürren bildet. Die Bauausführung der Bahn erfolgte in den Jahren 1890 und 1891, nachdem 1887 die Konzession erteilt worden war; ihre Eröffnung fand am 14. August 1891 statt. Die Seilbahn, deren Betriebslänge bei einem Höhenunterschied von 670 *m* und einer Durchschnittssteigung von 55,47%, 1380 *m* beträgt, wurde mit Wasserübergewicht betrieben. Das dem Staubbach hiefür entnommene Betriebswasser gelangte auf Grütschalp in ein Reservoir von 100 m^3 Fassungsvermögen.

Die Baukosten der Seilbahn beliefen sich auf 834000 Fr., oder rund 604000 Fr. für den *km*.[1])

Da die Wagen (Abb. 2, S. 111), mit ihren schwerfälligen Wasserkasten, pro Fahrgast ein verhältnismässig zu grosses Gewicht hatten und das Wassereinlassen je nach der Personenzahl sowie die Bedienung von Regulierbremse, Kühlwasser- und Regulierhahn (zur Ausgleichung des Seilgewichtes durch Ablassen von Wasser, entsprechend der Abnahme der Schwerkraftskomponente desselben) umständlich waren, so schien ein Umbau und die Einführung des elektrischen Betriebes sehr angezeigt.

Auf Anfrage hin arbeitete die *Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik* in Winterthur verschiedene Projekte aus, von denen das nachfolgend beschriebene zur Ausführung gelangte.

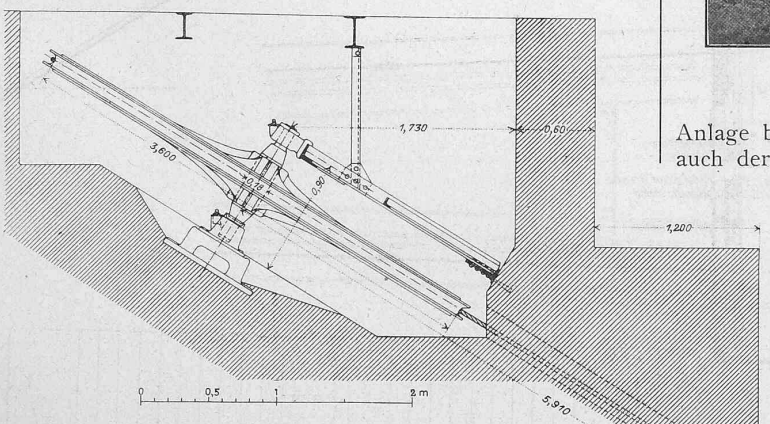


Abb. 3. Die Seilrollenkammer der alten Anlage.
Längsschnitt. — Masstab 1 : 50.

Der Lieferungsvertrag, am 6. September 1901 abgeschlossen, umfasste den ganzen Umbau der Seilbahn (ausschliesslich die Fundationen, den Hochbau und die Lieferung des Seils), d. h. zwei neue Seilbahnwagen, die Motorenstation, die Erstellung der Zuleitungslinie von der Generatoren- zur Seilbahnstation Grütschalp, die Akkumulatorenbatterie im alten Turbinenhaus nebst der Schalttafel, den Leitungen, Instrumenten und der Reservearmatur. Eines der Wagenuntergestelle war bis Ende November 1901 zu liefern, sodass es mit Hülfe eines alten Wagens in die obere Station gezogen werden konnte. Am 15. Mai 1902 sollte die neue

[1]) Näheres siehe Schweiz. Bauzeitung Bd. XX, S. 41; ferner *Walloth*, Seilbahnen der Schweiz; *Strub*, Spezialbahnen, insbesondere die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren.

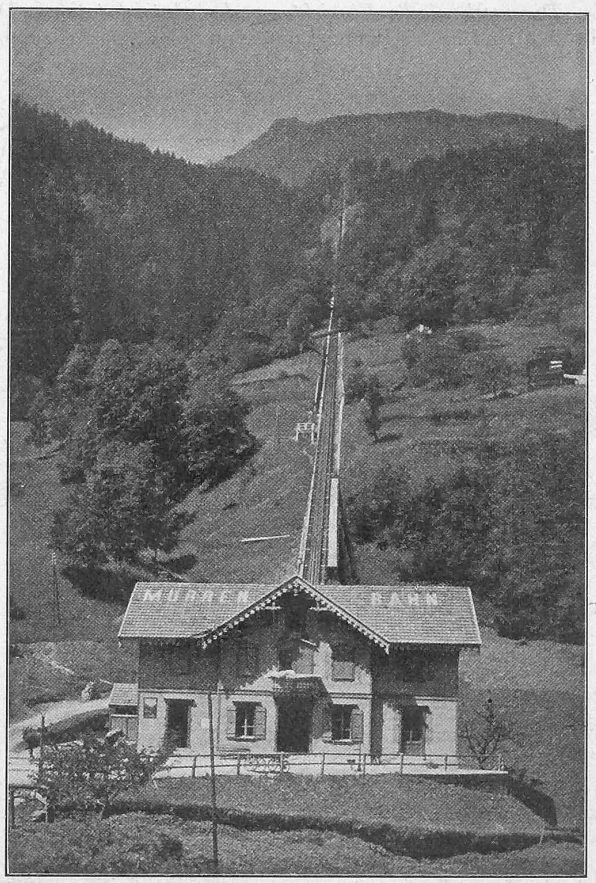


Abb. 1. Station Lauterbrunnen.

Anlage betriebsfähig sein. Mit dem ersten Untergestell war auch der ganze mechanische Antrieb zu liefern, um noch vor Winter nach Grütschalp befördert zu werden.

Die Lokomotivfabrik ihrerseits vergab die Ausführung des elektrischen Teiles an die Aktiengesellschaft vorm. *Joh. Jacob Rieter & Cie.* in Töss.

Die alte Stationsanlage. In der alten Stationsanlage war eine Seilumlenkungsrolle von 3600 *mm* Durchmesser gelagert, auf die das Seil, ohne besondere Lenkrollen, auf- und ablief. Um dies zu ermöglichen, sind die Geleise im obersten Stück auseinander gezogen, sodass dort vier Schienen liegen, während die ganze übrige Strecke, mit Ausnahme der Ausweichstelle, nur drei Schienen hat. Diesem

