

**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 16 (1900)

**Heft:** 28

**Artikel:** Die Verwendung elektrischer Transportbahnen bei Baubetrieben

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-579218>

### **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:** 04.12.2025

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

## Die Verwendung elektrischer Transportbahnen bei Baubetrieben.

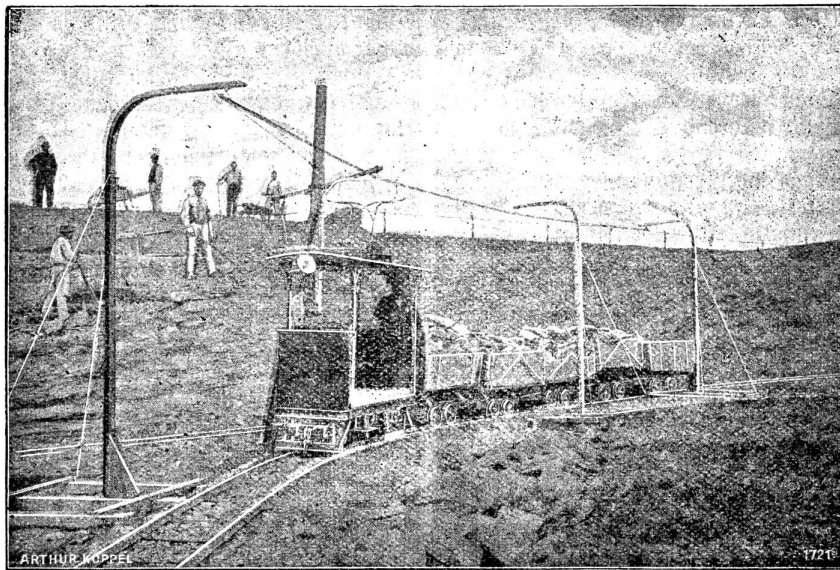
(Schluß.)

(Eingefandt.)

In der geraden Strecke u. großen Kurven beträgt die Entfernung von Leitungsjoch zu Leitungsjoch circa 30 m; in engeren Kurven sind entsprechend mehr Joche aufzustellen. Ein derartiges Joch (D. R. P. 92,613) wiegt bei einer Drahthöhe von 3 m (der üblichen Drahthöhe für transportable elektr. Bahnen) nur ca. 60 kg.

Das Verlegen u. Spannen des Drahtes geschieht mittelst eines Montagewagens. Auf der Plattform des Wagens befindet sich eine mit einfachem Zahnradvorgelege ausgestattete Handwinde, in welche die Drahtspindel leicht auswechselbar eingesetzt wird.

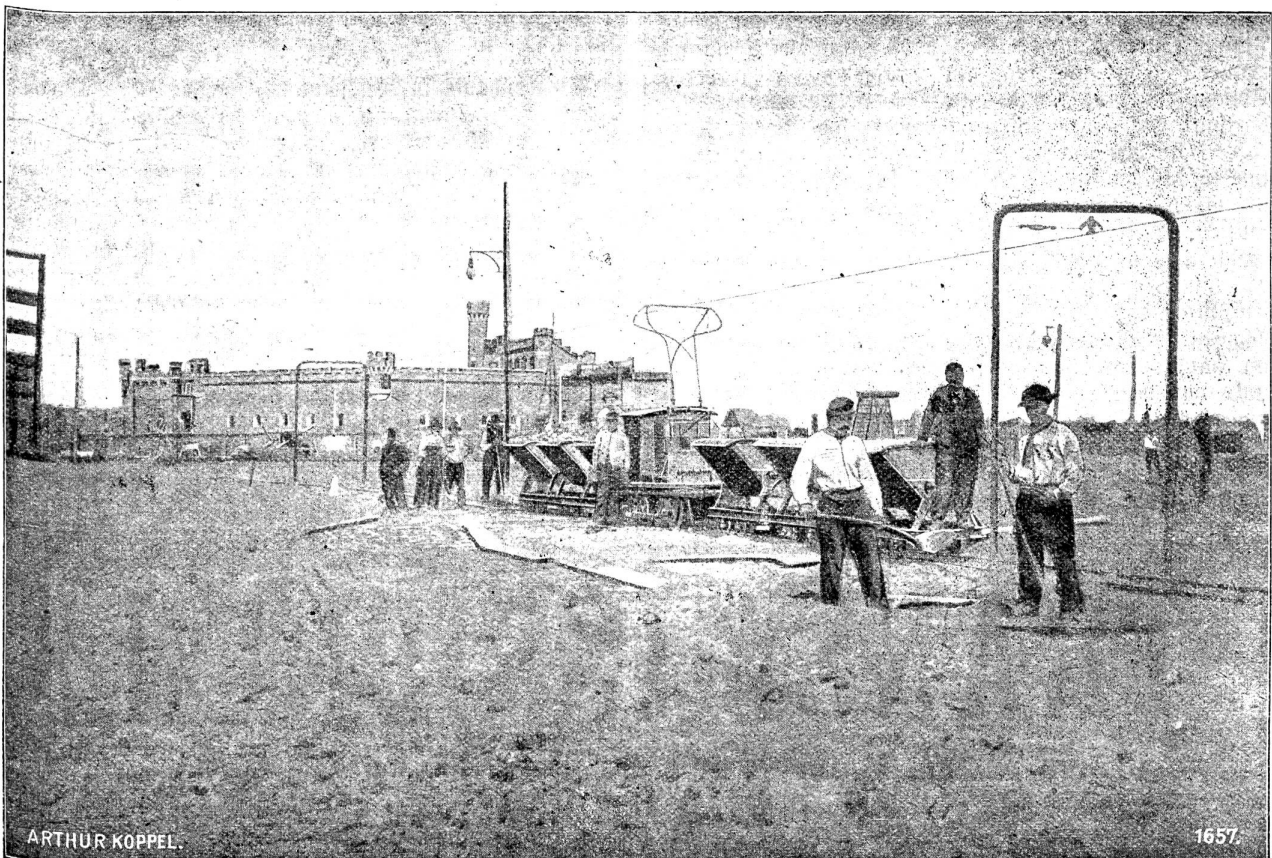
Auf der Plattform des Wagens ist eine kräftige



geführte Draht von der Spindel abwickelt und an den Aufhängepunkten in provisorischen Befestigungsschrauben eingehängt wird.

Nach Ueber-schreiten einer Anzahl solcher Punkte beginnt das Spannen. Zu diesem Zwecke wird der Wagen durch die auf dem Bilde sichtbaren Haken mit den Schienen verankert u. dem Draht durch Drehen d. Kurbel die nötige Span-

nung gegeben. Die Bahn in Ostende besitzt zwei elektrische Lokomotiven und zwar die eine mit einem Motor von 6 1/2 PS, die andere mit einem Motor von 12 PS. Diese ziehen ca. 8000 bzw. 15,000 kg angehängte Last mit einer Geschwindigkeit von ca. 16 km pro Stunde.



Holzleiter montiert und an deren Spitze eine Rolle, über welche der Fahrdraht geführt wird.

Das Spannen des Fahrdrahtes geschieht in höchst einfacher Weise dadurch, daß der Wagen vorwärts geschoben wird und hierbei sich der über die Leitrolle

Das Gewicht der Lokomotiven beträgt ca. je 1600 kg. Die kleinste gebräuchliche Dampflokomotivtype wiegt ca. 4600 kg und hat eine Leistung von ca. 15 PS.

Die Stromentnahme aus dem Fahrdraht erfolgt durch einen Stromabnehmer, dessen wesentlicher Vorzug

darin besteht, daß die Stromentnahme durch eine lange drehbare Kupferrolle erfolgt und durch die drehende Bewegung der Rolle die Abnützung des Fahrdrabtes und der Rolle auf das allergeringste Maß beschränkt wird. Ein Entgleisen des Stromabnehmers bei Weichen oder Kurven ist durch die zwei Kupferhörner, wovon sich an jeder Seite eines befindet, ausgeschlossen, da dieselben beim Auffahren der Weichen unter den abzweigenden Draht fassen, während sich die Rolle unter dem Hauptdraht befindet.

Eine ähnliche Anlage wurde für eine westfälische Zementfabrik geliefert und ebenfalls für den Transport von Baumaterial bestimmt. Dieselbe ist in unserer Abbildung veranschaulicht.

Da hierbei einseitig Kastenwagen zur Verwendung kommen, so war es nötig, um die betreffende Seite vollständig frei zu lassen, eine neue Konstruktion zu verwenden, welche die Firma Arthur Koppel mit dem Namen Leitungsgalgen benannt hat.

Bei demselben ist der Leitungsträger, wie ersichtlich, auf einer Holzunterlage befestigt und ebenfalls leicht zu transportieren.

Der Unternehmer „de Waele“ hat sich, ebenso wie die Zementfabrik, über den Nutzen und die Anwendung höchst anerkennend geäußert.

### Verschiedenes.

Änderungen im Bau von Berghotels. Redaktor Viktor Widmann macht im „Bund“ folgende beachtenswerte Anregung:

Für einsame Berghotels, wo Gäste, vielleicht ganze Familien, wochenlang weilen, möchte ich eine Neuerung empfehlen, die allerdings im Thale und in größeren Ortschaften, wo Grund und Boden teuer sind, nicht durchführbar wäre; ich meine die Anlage kleiner separater Häuschen um den Hauptgasthof herum. An Orten wie Trachsellauenen z. B. oder gar oben auf der Alp im oberen Steinberg ist das Terrain, auf dem man Hütten bauen könnte, gewiß billig zu haben, meistens wohl schon im Besitz des betreffenden Wirtes. Da dürfte es nun eine sehr große Annehmlichkeit für die Gäste sein, wenn diejenigen, welche an solchem Orte für mehrere Wochen ihr Standquartier nehmen, nicht genötigt wären, im Hauptwirtschause zu wohnen, wo man rechts und links von dem in der Regel kleinen Zimmer, das man angewiesen bekam, Nachbarn hat, deren unvermeidliche Tag- und Nachtgeräusche vermöge der „ringhörigen“ Wände durchs ganze Haus vernommen werden. Das Hauptwirtschause sollte, so scheint mir, für die nur auf

kurze Zeit vorsprechenden Touristen reserviert bleiben, außerdem für Personen, denen es vielleicht unbequem oder unheimlich wäre, in solcher Alpeinsamkeit die Nacht in einem der zwischen Felsblöcken und Tannen verteilten kleinen Blockhäuser zuzubringen. Dagegen würden solche, übrigens gut verschließbare Hütten oder Häuschen mit etwa zwei bis drei Stuben vor allem Familien, die mit Kindern einen Ferienaufenthalt machen, oder Ehepaaren, welche die Einsamkeit lieben, oder Personen, die auch in die Alpenruhe ihre Studien mitnehmen, zugewiesen werden. Die Bewohner dieser kleinen Dependenzwohnungen würden natürlich ihre Mahlzeiten im Hauptgebäude einnehmen. Für die übrige Tag- und Nachtzeit aber hätten sie ihre eigene kleine Behausung, in der sie niemand genieren und selbst von niemand Störung erleiden würden.

Was ich da vorschlage, ist auf dem Bergplateau „Park Montana“ bei Siders im Wallis seit Jahren vorhanden; nur sind daselbst diese vereinzelt gelegenen Dependenzwohnungen elegante Chalets, deren Miete entsprechend teuer zu stehen kommt. Ich denke mir fürs Berner Oberland ganz einfache Holzhäuschen. Im Zug der Zeit liegt dergleichen. Je mehr auf sozialpolitischem Gebiet gewisse Genossenschaftsideen zur Herrschaft gelangen, desto eifersüchtiger beginnt das Individuum die persönliche Bewegungsfreiheit sich zu sichern. Wir sehen, daß selbst Arbeiterwohnungen vom früheren Kasernencharakter sich entfernen und nach dem Prinzip: „Klein, aber mein“ angelegt werden. In den Dingen von Staat und Gemeinde will man ja gerne dem Grundsatz huldigen: „Einer für Alle und Alle für Einen“; — um so mehr aber will man in allen übrigen Dingen „für sich“ sein.

Straßenbaute in Wildhaus (Toggenburg). Die neue Straße nach Schönenboden geht der Vollendung entgegen. In ebener horizontaler Richtung zieht sie sich fast eine Stunde vom Dorf bis beinahe an den Sommerkopf hinaus. Sie wird als Spazierweg für Fremde an eigentümlichem Reiz ihresgleichen suchen, denn man genießt eine herrliche Aussicht übers Rheintal ins Vorarlberg, auf die Gebirge der Sesaplana bis an die Rotwand, die noch aus dem Osten herüberguckt. Zugleich steht man unter dem Eindruck der romantischen Hochgebirgswelt, an deren Fuß die Straße sich hinzieht.

Zur Vollendung der Korrektur und Verbauung der kleinen Schlieren bei Alpnach ist der Durchstich der sog. Schlattrife hinter Alpnach, eines mehrere hundert Meter mächtigen Schuttkegels geplant. Kostenanschlag 50,000 Fr.

# TRANSMISSIONEN

in nur bestem Material und mustergültiger Konstruktion

liefert als Spezialität

2593 a

**E. Binkert-Siegwart, Ingenieur, Basel**

**Zahlreiche Referenzen.**

**Anschläge und Projekte gratis.**