

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 21 (1905)

Heft: 34 [i.e. 35]

Rubrik: Schweizerische Drahtseilbahnen

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: 24.01.2026

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



Direktion: **Walter Henn-Holdinghausen.**

Erscheint je Donnerstags und kostet per Semester Fr. 3. 60, per Jahr Fr. 7. 20
 Inserate 20 Cts. per einspaltige Petitzeile, bei größeren Aufträgen
 entsprechenden Rabatt.

Zürich, den 30. November 1905.

Wochenpruch: Soll die Praxis gut rentieren,
 Muß man Theorie studieren.

Schweizerische Gewerbe- und Industrie- und Handelsbetriebe.

In der ganzen Schweiz wurden 564,022 Gewerbetreibende gezählt, worunter 250,066 landwirtschaftliche, 242,543 Handwerks-, industrielle und Handelsbetriebe und 71,413 Heimarbeitsbetriebe, in welchen am Zähltag (9. August) 1,793,166 Personen beschäftigt waren; 26,469 Motorbetriebe arbeiteten mit 515,859 PS.

Verbandswesen.

Zusammenschluß der Bauhandwerksmeister im Ante Seftigen. In Rümligen fand lehtthin eine Versammlung von Handwerksmeistern des Bauhandwerks statt, um zu beraten, ob und wie ein engerer Zusammenschluß möglich sei. Die mißliche Lage, in die das Bauhandwerk gekommen ist, zwingt die Meister, nach Mitteln zur Abhilfe zu suchen. Nicht sich fortwährend unterbieten, sondern sich gegenseitig verständigen, scheint in der Tat das beste Mittel zu sein, das Handwerk zu sanieren. Es herrschte denn auch eine entschlossene Stimmung, und fand in der lebhaft benutzten Diskussion ihren Ausdruck, eine Organisation der Bauhandwerksmeister anzustreben. Es wurde ein Initiativkomitee von drei Mann bestellt, das die

Vorarbeiten besorgen und einer in Bälde einzuberufenden größeren Versammlung bestimmte Vorschläge vorlegen soll. Daß eine solche Organisation verschiedenen Schwierigkeiten begegnen werde, verhehlte man sich nicht, aber wo ein Wille ist, ist auch ein Weg!

Schweizerische Drahtseilbahnen.

Seit der Eröffnung der ersten schweizerischen Drahtseilbahn, Lausanne-Duchy, welche am 16. März 1877 dem Betriebe übergeben wurde, ist in der Schweiz im Durchschnitt jedes Jahr mindestens eine Drahtseilbahn gebaut worden. Mit den gegenwärtig im Bau begriffenen Seilbahnen Locarno-Madonna del Sasso im Kanton Tessin, und Muottas-Muraigl im Kanton Graubünden steigt die Zahl der schweizerischen Drahtseilbahnen mit fahrplanmäßiger Personenbeförderung auf 33. Nach der Reihe ihrer Entstehung aufgezählt, verteilen sich dieselben auf 10 Kantone wie folgt:

Bern neun: Gießbach-Bahn (eröffnet 1879). Marzili-Bahn (1885). Biel-Magglingen (1887). Beatenberg-Bahn (1889). Lauterbrunnen-Grütsch (1891). Biel-Leubringen (1898). Reichenbach-Bahn (1899). Gurten-Bahn (1899). St. Zimmer-Sonnenberg (1902).

Vaud sechs: Lausanne-Duchy (1877). Lausanne-Gare (1879). Territet-Clion (1883). Coffoney-Gare (1897). Lausanne-Signal (1899). Vevey-Pelerin (1900).

Tessin drei: Lugano-Bahnhof (1886). Salvatore-Bahn (1890). Locarno-Madonna del Sasso (im Bau).

Unterwalden drei: Bürgenstock-Bahn (1888). Stanserhornbahn (1893). Engelberg-Hotel-Terrasse (1905).

Zürich drei: Zürichberg-Bahn (1889). Dolder-Bahn (1895). Rigi viertel-Bahn (1901).

St. Gallen drei: Ragaz-Wartenstein (1892). St. Gallen-Mühleck (1893). Rheineck-Walzenhausen (1896).

Luzern zwei: Gürtel-Bahn (1884). Kriens-Sonnenberg (1902).

Graubünden zwei: Schatzalp-Bahn (1899). Muottas-Muraigl (im Bau).

Freiburg eine: Neuve-ville-St. Pierre (1899) und

Neuenburg eine: Ecluse-Plan (1890).

Die 33 schweizerischen Drahtseilbahnen haben zusammen eine totale Betriebslänge von 30,039 m, woraus sich auf eine Bahn eine mittlere Länge von 910 m ergibt. Die mittlere Bahnneigung beträgt 31,64 %. Die größte Länge hat die Stanserhorn-Bahn mit 3913 m in drei Sektionen, dann folgt die im Bau begriffene Muottas-Muraigl-Bahn mit 2201 m, die Neuve-ville-St. Pierre-Bahn in Freiburg hat eine Länge von 122 m und die kürzeste schweizerische Seilbahn ist die Marzili-Bahn in Bern mit einer Länge von 106 m. Die größte mittlere Neigung hat die dritte Sektion der Stanserhorn-Bahn mit 56,5 %, die Lauterbrunnen-Grütli-Bahn hat eine mittlere Neigung von 55,5 %, und die kleinste mittlere Neigung hat die Lausanne-Duchy-Bahn mit 6,9 %. Die größte in der Schweiz vorkommende Seilbahnneigung befindet sich in der dritten Sektion der Stanserhorn-Bahn und beträgt 62 %. Die höchst gelegene von den bis jetzt im Betriebe stehenden schweizerischen Seilbahnstationen ist Schatzalp mit einer Höhe von 1864 m ü. M. Die Station Stanserhorn liegt 1848 m, Rheineck 404 m und Lugano 280 m u. M. 13 Seilbahnen haben als Betriebssystem Wasserlast, zwei werden direkt mit Tur-

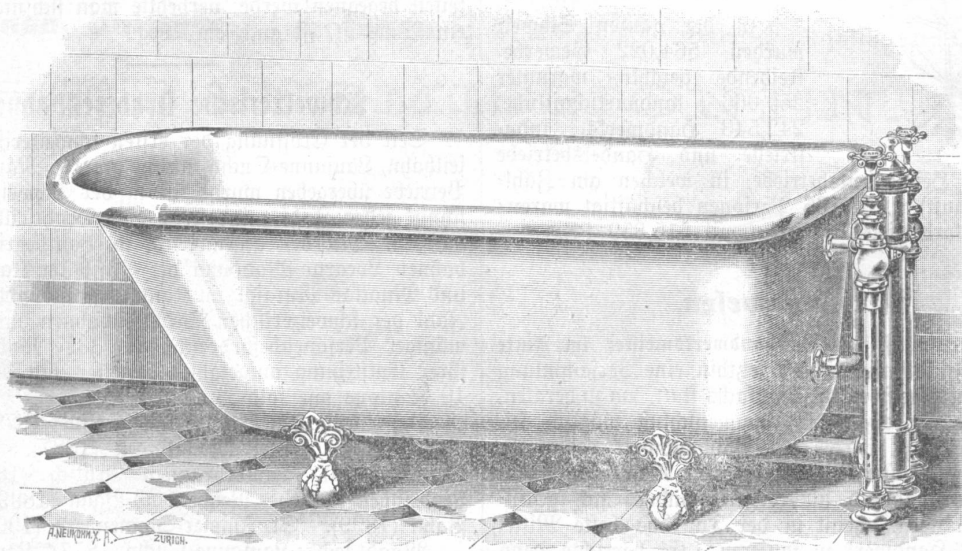
binen angetrieben und 18 mittelst elektrischer Kraftübertragung.

Mit den 33 Seilbahnen können gleichzeitig in derselben Richtung, d. h. von Berg zu Tal oder umgekehrt, insgesamt 1220 Personen befördert werden und zwar 920 auf Sitzplätzen und 300 auf Stehplätzen. Den größten Wagen hat die Gurtenbahn mit 30 Sitz- und 30 Stehplätzen, der Wagen der Beatenbergbahn enthält 50 Sitzplätze, der Wagen der Neuve-ville-St. Pierre-Bahn hat 10 Sitz- und 10 Stehplätze, und am wenigsten Raum bietet der Marzilibahnwagen mit 14 Sitzplätzen. Sämtliche schweizerischen Seilbahnwagen sind mit einer automatischen Sicherheitsbremse gegen Seilbruch ausgerüstet. Die 33 Seilbahnkabel haben zusammen eine Bruchfestigkeit von 1329 Tonnen, denen eine größte normale Seilbelastung sämtlicher Bahnen von 133 Tonnen gegenüber steht. Dividiert man nun die totale Bruchfestigkeit durch die totale Seilbelastung, so erhält man als mittleren Sicherheitsgrad für die schweizerischen Seilbahnkabel die Zahl 10. Es ist klar, daß bei einem so hohen Sicherheitsgrade ein Seilbruch sozusagen ausgeschlossen ist. Sollte dennoch einmal ein Seilbruch vorkommen, so würde der vom Kabel getrennte Wagen deshalb nicht die untere Station auffuchen, denn die automatische Sicherheitsbremse würde sofort energisch Halt gebieten. Es darf daher behauptet werden, daß, soweit hier ein Vergleich gemacht werden kann, die Sicherheit, mit der man auf unsern Seilbahnen reist, eine viel größere ist, als auf Adhäsionsbahnen.

Der mittlere Kabeldurchmesser bei den schweizerischen Seilbahnen beträgt 28,4 mm. Das dickste Kabel der bis jetzt im Betriebe stehenden Bahnen hat die dritte Sektion der Stanserhornbahn mit einem Durchmesser von 36 mm, die Territet-Clion-Bahn hat ein Kabel von 34,7 m Durchmesser; die Dolder- und die Giezbachbahn

Munzinger & Co. * Zürich

Gas-, Wasser- und sanitäre Artikel en gros.



10 b

Musterbücher u. Lieferungen ausschliesslich nur an Installateure u. Wiederverkäufer.

haben Kabel von 22 mm Durchmesser und das dünnste Kabel hat Coffoney-Gare mit einem Durchmesser von 17 mm. Die mittlere zulässige Fahrgeschwindigkeit der Schweiz. Seilbahnen beträgt 1,64 m per Sekunde. Am schnellsten fahren die Wagen der Lausanne-Duchy-Bahn mit 4 m per Sekunde; Lausanne-Gare hat 3 m mittlere zulässige Fahrgeschwindigkeit, die Dolderbahn 2,8, Ecluse-Plan 1,04 und die kleinste Fahrgeschwindigkeit haben die Salvatore- und die Lauterbrunnen-Grütschbahn mit 1 m per Sekunde.

Es ist eine erfreuliche Tatsache und für die einheimische Maschinenindustrie ein ehrendes Zeugnis, daß die Eisenkonstruktionen, inbegriffen alle maschinellen Einrichtungen für unsere sämtlichen Drahtseilbahnen von inländischen Firmen geliefert wurden. Wir sind also in dieser Beziehung vom Auslande unabhängig. Die Lieferung der 33 Eisenkonstruktionen zu den Schweizer. Seilbahnen verteilt sich auf sechs inländische Firmen wie folgt: Gießerei Bern 12 (inklusive den 2 im Bau begriffenen); Bell & Cie., Kriens 8; frühere Maschinenfabrik Bern 4; Lokomotivfabrik Winterthur 4; frühere S. C. B. in Olten 2; Bell & Cie. mit Maschinenfabrik Aarau 3.

Verschiedenes.

Thurg. Lehrlingspatronat. Von der erfreulichen Entwicklung der Wirksamkeit des thurgauischen Lehrlingspatronates liefert die Tatsache den besten Beweis, daß in diesem Jahr bei der Zentralstelle, Herrn Lehrer Gubler in Weinfelden, 130 Anmeldungen von Meistern und 113 von Lehrlingen eingegangen sind. Diese Zahlen sind seit der Einführung des Instituts noch nie erreicht worden. Von den angemeldeten Lehrlingen konnten bis jetzt etwa 70 platziert werden. Das kantonale Komitee für das Lehrlingspatronat hat in seiner gestrigen Sitzung für 32 Lehrlinge, die sich unter das Patronat gestellt haben, Patrone ernannt, welche ihnen mit Aufsicht, Rat und Hilfe zur Seite stehen, und an 13 unterstützungsbedürftige Lehrlinge Stipendien im Gesamtbetrag von 380 Fr. verabreicht. Man sieht, daß auch in dieser Hinsicht, die Ansprüche an die wohlthätige Einrichtung nicht abgenommen haben und sie fortdauernd der kräftigen Unterstützung durch die Behörden und die beteiligten Kreise bedarf.

Bauwesen in St. Gallen. (Korr.) Die Bürgerversammlung der Stadt hatte letzten Sonntag über recht wichtige Baufragen Beschlüsse zu fassen. Ohne große Opposition ist der Antrag des Gemeinderates betreffend Bau eines neuen Depots mit Werkstatthanlage im Kostenvoranschlag von Fr. 450,000 für die Trambahn angenommen worden. Der Bau wird auf dem Areal des ehemaligen Gaswerkes an der Steinachstraße erstellt.

Mehr zu reden gab der Ausbau des Tramweges in das Oberstraße- und Teufenerstraßequartier. Es macht sich der lebhafteste Wunsch geltend, daß auch diese sehr stark bevölkerten Quartiere des Vorteils dieses modernen Verkehrsmittels recht bald teilhaftig werden. Mit Bestimmtheit wird erwartet, daß diese Tramstrecke nach Tilgung des Defizitkontos, die nach 4 Jahren zu erwarten sein wird, sofort gebaut werde.

Die Saalbauangelegenheit soll auch wieder aufs Tapet kommen. Es gilt endlich mit der Platzfrage, die bereits so viel Mühe und Kopfzerbrechen verursachte, endgültig ins Reine zu kommen. Nach Antrag des Gemeinderates soll der Saalbau nun definitiv auf dem untern Brühl platziert werden. Es wird dabei vorausgesetzt, daß der Ortsverwaltungsrat den sog. „Spelterinplatz“ während höchstens 15 Jahren der politischen Gemeinde für Jahrmarktszwecke zur Verfügung stelle.

Gleichzeitig wird der Gemeinde die Genehmigung des Ankaufes der Brühl-Laubenbesitzung auf dem Brühl, eines sehr wertvollen und günstig gelegenen Grundstückes zum Preise von Fr. 400,000 empfohlen.

— In dem Neubau zur „Waage“ an der Muttergasse besitzt der Konsumverein St. Gallen sein wertvollstes Gebäude. Laut dem letzten Jahresbericht kommt der Neubau auf Fr. 610,620 zu stehen. Für den eigentlichen Bau war von der Generalversammlung ein Betrag von Fr. 275,000 bewilligt worden; diese Summe wurde nicht vollständig aufgebraucht, indem sich die Ausgaben laut Baukonto nach Abzug des Gemeindebeitrages und des Erlöses aus dem Abbruch der alten Gebäude auf Fr. 271,220 belaufen. Der Bericht zollt daher auch aus diesem Grunde dem bauleitenden Architekten, Herrn W. Heene, volle Anerkennung und dankt demselben die sorgfältige Ausführung des Projektes. Der Konsumverein selber hat auch allen Grund, sich des gelungenen Werkes, das der innern Stadt zur Zierde gereicht, recht aufrichtig zu freuen.

— Eine vom Erziehungsrat bestellte Kommission hatte den Bau eines neuen Schülerhauses für die Verkehrsschule empfohlen und dem Regierungsrat beantragt, für diesen Zweck jährlich Fr. 50,000 in einen besondern Baufonds zinstragend anzulegen. Die Kommission hatte ein gemeinsames Vorgehen mit den städtischen Behörden ins Auge gefaßt, die ja natürlich an dem Projekt mitinteressiert sind. Aus Sparamkeitsrücksichten hat es jedoch der Regierungsrat abgelehnt, die vom Erziehungsdepartement beantragte erste Quote von Franken 25,000 ins Budget von 1906 aufzunehmen. Die staatswirtschaftliche Kommission erwartet jedoch, daß trotzdem die Verhandlungen mit den städtischen Behörden aufgenommen werden. Die Sicherung eines passenden Bauplatzes erweise sich als Notwendigkeit.

— Zur Besprechung einer direkten Straßenverbindung von Appenzell nach St. Gallen über Haslen-Stein-Bruggen hat am 5. November in Stein ein Meinungsaustausch zwischen Abgeordneten der interessierten Gemeinden stattgefunden. Ein approximativer Kostenvoranschlag berechnet die Kosten auf 1,200,000 Fr. Die Ausführung des Projektes würde seit langem gehegte Wünsche erfüllen und eine sehr wertvolle Verbesserung der Verkehrsverhältnisse herbeiführen. Die Konferenz einigte sich zu folgenden Beschlüssen: 1. Es sei der Sache trotz der großen Baukosten näher zu treten und dieselbe durch einen Techniker prüfen zu lassen; 2. die Kosten der Vorstudien (circa 6000 Fr.) seien durch die beteiligten Gemeinden und Kantone eventuell auch Gesellschaften (Kubelwerk) gemeinsam zu tragen; 3. zur Durchführung dieser Aufgaben sei eine Geschäftsleitung von drei Mitgliedern zu bezeichnen.

Baukante Langnau (Bern). Die außerordentliche Generalversammlung vom letzten Sonntag hat auf Antrag des Verwaltungsrates hin in zahlreicher Anwesenheit einstimmig beschlossen, es sei für die Bank ein eigenes Gebäude zu erstellen, dem Verwaltungsrat sei der nötige Kredit zum Ankauf eines Bauplatzes zu bewilligen und er sei zu beauftragen, die nötigen Vorarbeiten zu machen, Pläne auszuarbeiten zu lassen, um sie einer späteren Versammlung zur Genehmigung vorzulegen. Der Neubau soll ins Unterdorf, Mitte Weges zwischen Post und Gasthof zum „Girichen“ zu stehen kommen, wo ein Bauplatz, 9167 Quadratschuh haltend, zum Preise von Fr. 35,000 angeboten ist. Durch das Abbrechen des auf diesem Platze stehenden, aus Holz erbauten Doppelhauses schwindet freilich wieder ein interessantes Stück von alt Langnau. Aber derartige Bedenken müssen verstummen, wo das Verkehrsleben unserer Zeit seine Anforderungen stellt.