

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 10/11 (1879)
Heft: 17

Vereinsnachrichten

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: 15.01.2026

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

INHALT. — Schweizerischer Ingenieur- und Architecten-Verein. — Die Seilbahn am Giessbach, von R. Abt. — Société suisse des Ingénieurs et Architectes. XXVIIIe Assemblée générale à Neuchâtel les 17, 18 et 19 Août. — Rapport sur un Appareil électrique. Construit par MM. Striedinger et Dörflinger

(de New-York), pour faire sauter simultanément plusieurs milliers de mines, par L. Perard (fin). — Kleine Mittheilungen: Prag-Duxer-Bahn. — Literatur. — Chronik: Eisenbahnen.

Schweizerischer Ingenieur- und Architecten-Verein

Delegirten-Versammlung Sonntag den 9. November, Morgens 8 Uhr, im Gasthof zur „Webern“ in Bern.

Traktanden:

1. Protocoll der Sitzung in Neuenburg.
2. Vertrag mit Hrn. Ingenieur *Waldner* betreffend das Vereinsorgan die „Eisenbahn“.
3. Unvorhergesehenes.

Im Hinblick auf die Wichtigkeit des unter 2 angeführten Verhandlungsgegenstandes glaubt das unterzeichnete Comité erwarten zu dürfen, dass Delegirte sämmtlicher Sectionen sich zu dieser Versammlung einfinden werden.

Zürich, den 21. October 1879.

Für das Central-Comité des schweiz. Ingenieur- und Architecten-Vereins,
Der Actuar: A. Geiser.

Die Seilbahn am Giessbach,

von R. Abt.

(Hiezu 1 Tafel als Beilage.)

Am 16. Dezember vorigen Jahres ertheilte die schweizerische Bundesversammlung den HH. Brüder *Hauser* am Giessbach die Concession für den Bau einer Seilbahn zwischen dem Brienzsee und dem nahezu 100 m. höher gelegenen Hotel.

Schon am 19. Juli dieses Jahres konnte nach persönlicher Prüfung der ganzen Anlage Seitens der Herren Inspectoren *Dapples* und *Seifert* die Bahn dem öffentlichen Betriebe übergeben werden.

Mit dem 30. September hat sie die erste Betriebscampagne vollendet, ohne die geringste Störung, ohne jeden Unfall. Mehr denn 1800 Züge sind inzwischen ausgeführt und 25 000 Personen in Mitten rauschender Baumwipfel über den schäumenden Giessbach befördert worden — ein erfreuliches Zeugniss in technischer wie in finanzieller Hinsicht.

Das *Tractionssystem* war von Herrn *Hauser* vorgescriben. Es sollte bestehen in der gleichzeitigen Bewegung zweier Züge, beide befestigt an einem gemeinschaftlichen Seile, wovon der obere in Folge seines Mehrgewichtes, erzeugt durch Personen oder durch ein gewisses Quantum Wasser, den untern in die Höhe zog. Die Durchführung dieser Idee, sowie die Construction der ganzen Anlage bildete den Gegenstand einer Concurrenz, wozu die hervorragendsten Etablissements der Schweiz eingeladen waren.

Diese Anregung führte auf eine neue und einfache Anordnung des Oberbaues und Betriebsmaterials solcher Bahnen, welche die *Maschinenfabrik Aarau*, unter der Direction des Herrn *N. Rigganbach* zur Vorlage brachte und es wurde letztere mit der Ausführung am Giessbach betraut.

Der in jeder Richtung gute Erfolg, sowie die grosse Anerkennung, welche dem Bähnchen zu Theil wurden, ermutigten mich, dem Wunsche so zahlreicher Freunde und Bekannten durch Veröffentlichung der folgenden Beschreibung der ganzen Anlage nachzukommen.

I. Tracé.

Tafel I.

Steigungsverhältnisse.

In der Umgebung des Giessbaches bilden hohe Felsabhänge das Ufer des See's; die Anlage eines Landungsplatzes war daher mit erheblichen Kosten verbunden, obwohl Zeit und Umstände

bereits ein schönes Stück Arbeit ausgeführt hatten. An günstig gelegener Stelle war vor einigen Jahren durch Absprennen des Felsens ein grosser freier Platz gewonnen worden, in der Absicht, alldort ein Hotel zu bauen. Verschiedene Verhältnisse hinderten indessen die Ausführung dieses Planes und Hr. *Hauser* säumte nicht, sich in Besitz jenes Terrains zu setzen, das sich vorzüglich zum neuen Landungsplatze eignete. Damit war der Ausgangspunkt der Bahn bestimmt. Deren Endpunkt, der Aussteigeplatz vor dem Hotel, war noch schärfer begrenzt, er musste zusammenfallen mit der Einmündung des bestehenden Weges in die Anlagen vor dem Hotel. Nachdem nun einmal die beiden Endpunkte fixirt waren, erforderte das gewählte Betriebssystem deren geradlinige, gleichmässig geneigte Verbindung als günstigste Lösung.

Die Haltstelle vor dem Hotel befindet sich 617,46 m. über Meer, 93,33 m. über der Station am See. Die horizontale Länge beträgt 333,33 m. Daraus berechnet sich eine durchschnittliche Steigung der Bahn von 280% und eine Länge von 346,15 m.

Ein Blick auf Tafel I zeigt das von Natur sehr schwierige Tracé dieser Linie, dem nur durch Anwendung einer langen Brücke nachgeholfen werden konnte. Hart am Ufer war eine geringe Auffüllung nötig. Das Material dazu lieferte der unmittelbar sich anschliessende Felsenschnitt von 1 m. Tiefe, der in einer Länge von 30 m. wieder mit der Terrain-Oberfläche zusammenfällt. Während nun der Abhang sich rasch zum nahen Giessbach niederzieht, führt die Bahn auf einem Steindamme, mit kräftiger Stützmauer zu beiden Seiten, bis hart an's Ueberschwemmungsgebiet. Hier beginnt die Brücke. Fünf Bogen von je 38 m. Spannweite führen über die Schlucht, stets 9 bis 14 m. über Wasser, oder über dem dichtbewachsenen Waldgrunde. Die letzte Spannung setzt ihren Fuss wieder auf den Felsen, der zugleich das Riesenfundament des neuen Hotels bildet. Noch ein kleiner Einschnitt durch den vom Hotel stammenden Abraum und die Bahn ist an ihrem Ziele angelangt. Das Längenprofil führt uns aber noch weiter an einem zierlich gebauten Magazin für Holzschnitzereien und dem altehrwürdigen Chalet vorbei bis zum ältern Hotel, dem sogenannten *Pensionshause*. Inmitten sehen wir den freundlichen Verbindungsgang beider Hotels und noch weiter zurück die Kegelbahn, Alles in originellem Rohholzstil ausgeführt.

Es sind drei Gründe, welche die gleichmässige Steigung an den Enden der Bahn aufzugeben bewogen:

1. Der Antrieb der Wagen erfordert eine grössere Kraft als die blosse Fortbewegung.
2. Das 700 kg. schwere Drahtseil muss anfänglich vollständig, sowie der unten stehende Wagen, gehoben werden. Sein