

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 17/18 (1891)  
**Heft:** 21

**Artikel:** Schwebende Drahtseilbahnen  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-86117>

#### 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:** 13.02.2026

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

den Nationalgetränken verschiedener Länder sind an vielen Stellen auf der Ausstellung vertheilt. Concerte und Vergnügungen aller Art, für welche ein eigener Festausschuss gebildet ist, werden dem Publicum Zerstreuung bieten, so dass die Ausstellung sicherlich ein Lieblingsaufenthalt der Frankfurter werden dürfte. Um jedoch den Ausstellern, welche grosse Opfer zu bringen haben, die Sicherheit zu verschaffen, dass

die massgebenden Interessenten ihre Leistungen sehen und würdigen, werden verschiedene Congresse während der Ausstellung stattfinden. Mehrere Gewerbevereine, unter andern z. B. der Mechaniker-verein, halten in Frankfurt ihre Jahrestage ab. Die Stadt Frankfurt hat beschlossen, einen Congress der Stadtverwaltungen zu berufen, da gerade die städtischen Behörden, welche der Frage der Vertheilung von Licht und Kraft nunmehr näher treten, das Resultat der elektrischen Ausstellung mit Spannung erwarten.

Auch der Gas- und Wasserfachmännerverein, der Naturforscher-verein, der Schriftstellerverein und mehrere electrische Vereine werden Studienreisen nach Frankfurt unternehmen.

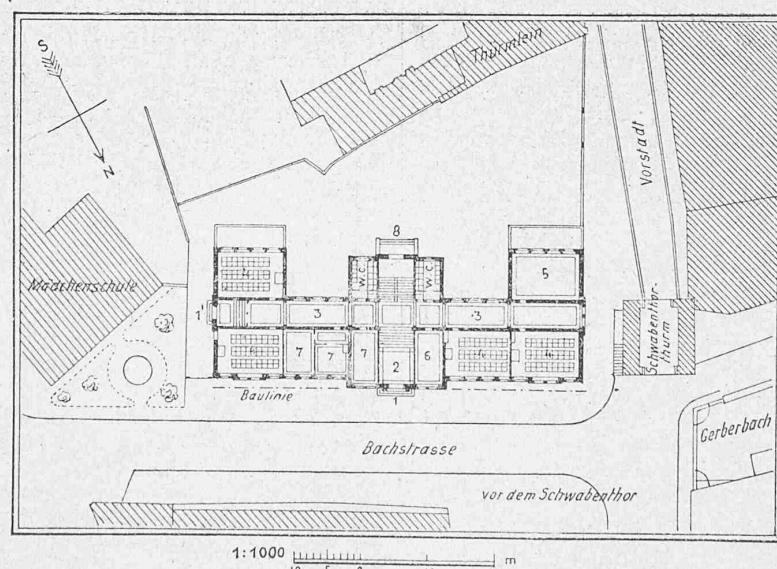
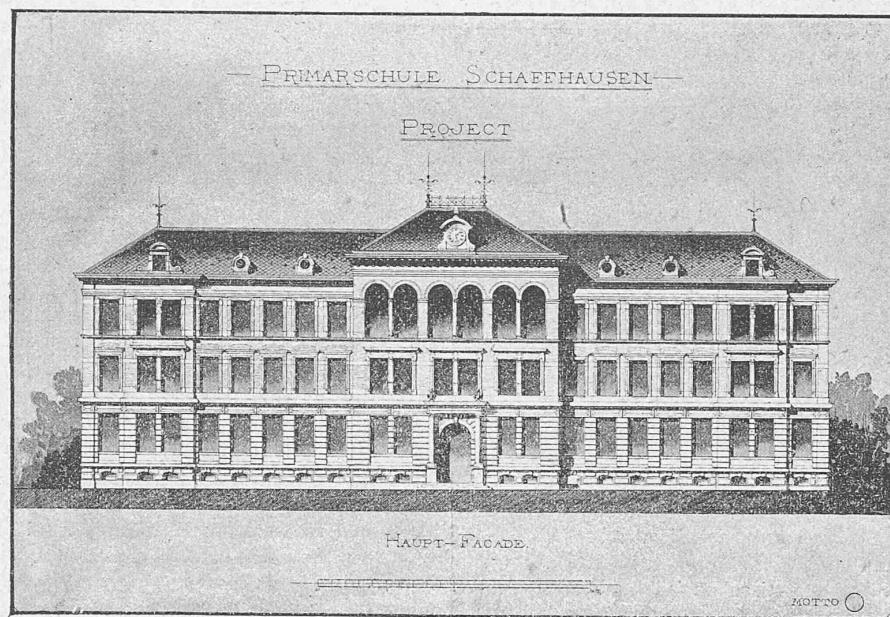
Auf Anregung der electrotechnischen Gesellschaft in Frankfurt wird auch ein internationaler electrotechnischer Congress im Herbste dort stattfinden. Der deutsche Ingenieur-verein wird ein eigenes Auskunfts-bureau in der Ausstellung errichten und viele Specialcorrespondenten für technische Zeitschriften und Tagesblätter sind bereits angemeldet. Die

Regierungen haben eine grössere Anzahl von Delegirten bestimmt, welche unter dem Präsidium des Geheimraths von Helmholtz und unter dem Vorsitz von Professor Dr. Kittler Prüfungen und Messungen mit dem reichen Material, was ihnen dort zu Gebote steht, anstellen, namentlich aber auch einen wahrheitsgetreuen Bericht über die Leistungen der verschiedenen Fabricanten und Industriellen auf der Ausstellung ausarbeiten sollen. Ich bin überzeugt, dass dieser Bericht unserer Electrotechnik und namentlich unserer Industrie alle Ehre machen wird. Ich

weiss, dass aus dem Bericht hervorgehen wird, dass man in Deutschland, wo der Telegraph erfunden wurde, die erste Dynamomaschine gebaut, die erste electriche Bahn-anlage in Betrieb gesetzt wurde, nicht nur auf dem alten Ruhm ausgeruht hat, sondern dass man die geistreichen Erfindungen sehr energisch mit grosser Mühe und Aufopferung in die Praxis übersetzt hat, sodass daraus eine mächtige Industrie entstanden ist, die unseren Techniken zur Ehre und dem ganzen Lande zum Wohle ge-reichen wird.

#### Wettbewerb für ein neues Primär-Schulhaus am Schwabenthor in Schaffhausen.

III. Preis. Motto: Rother Kreis. — Verfasser: Carl Wagner in Basel.



Lageplan und Grundriss vom Erdgeschoss.

Legende: 1. und 1'. Eingänge, 2. Vestibul, 3. Corridor, 4. Classen-Zimmer, 5. Utensilien, 6. Bibliothek, 7. Pedell-Wohnung, 8. Ausgang.

#### Wettbewerb für ein neues Primär-Schulhaus am Schwabenthor in Schaffhausen.

##### IV.

Mit den auf vorstehender und dieser Seite abgebildeten Re-produktionen der Entwürfe der HH.

Otto Meyer in Frauenfeld und Carl Wagner in Basel wollen wir unsere Mitthei-lungen über die-sen Wettbewerb vorläufig ab-schliessen.

#### Schwebende Drahtseilbahnen.

Am 24. September letzten Jahres stellte Hr. Dr. A. Bürkli-Ziegler mit einigen Mitunter-zeichnern im National-rath die Motion, es sei der Bundesrat einzuladen, darüber Bericht zu erstatten, ob es nicht nothwendig sei, die Luft-seilbahnen, welche dem

Personentransport dienen, analog den Eisenbahnen gesetzlichen Bestimmungen zu unterwerfen. Diese Motion wurde vom Rath als erheblich erklärt.

Seither haben wir über den Verlauf der Sache nichts mehr ver-

nommen und wir wissen nicht, in welcher Weise und wann der Bundesrat diese „schwebende“ Angelegenheit zu erledigen gedenkt.

Doch glauben wir, dass ein längeres Hinausziehen der Entscheidung nur von schlimmer Wirkung sein müsste; denn rings um unser Land herum entstehen Projecte zur Ausführung solcher Bahnen und die Schweiz wird sicherlich von diesem neuesten Verkehrsmittel nicht unberührt bleiben.

Es hat uns von jeher ferne gelegen demselben die Berechtigung abzusprechen; im Gegentheil glauben wir, dass

solche schwebenden Seilbahnen wenn sie richtig ausgeführt und *sorgfältig überwacht werden*, in gewissen Fällen mit Vortheil verwendet werden können. Abgesehen von der grossen Billigkeit der Anlage liegen die Vorteile dieses Beförderungsmittels namentlich darin, dass dessen Herstellung von der Gestalt des Bodens durchaus unabhängig ist und dass die Grunderwerbskosten kaum in Betracht fallen, da bloss für die Pfosten und Haltestellen Boden erworben werden muss. Solche Bahnen arbeiten daher mit einem ausserordentlich niedrigen Anlagecapital und es genügt schon eine geringfügige Frequenz um letzteres zu verzinsen, weil auch die Betriebskosten nicht erheblich sind.

Daher muss man sich nicht wundern, wenn in Deutschland und Italien der Bau einer grossen Zahl solcher Bahnen angestrebt wird. Deutschen Fachblättern zufolge will Herr Dr. Simms in Berlin solche Bahnen namentlich da zur Ausführung bringen, wo breite oder im tiefen Thale fliessende Flüsse zu überschreiten sind, ferner nach einer Reihe von Aussichtspunkten. Abweichend von der am Pilatus geplanten Luftbahn verwendet Dr. Simms nur zwei parallel geordnete Drahtseile, welche bei Spannweiten bis zu 180 m eine Bruchfestigkeit von 45 000 kg besitzen. Die Wagen sind klein, nehmen nur wenige Passagiere auf und besitzen, wenn belastet, ein Gewicht von 1100 kg. Sie rollen mit vier Rädern auf den Drahtseilen und es ist die Einrichtung getroffen, dass, wenn das eine Seil reissen sollte, der Wagen ohne Gefahr auf dem andern weiterläuft. Die Wagen werden, analog der vorgeschlagenen Einrichtung am Pilatus, vermittelst eines Zugseiles, durch Wasser-, Dampfkraft oder Electricität vorwärtsbewegt.

Für Italien hat die Berliner Maschinenbau-Actiengesellschaft (vormals Schwartzkopff) das Patent für den Bau sogenannter Telepher-Linien genommen. Solche Anlagen sind für den Materialtransport schon vielfach ausgeführt und den Lesern unserer Zeitschrift auch schon längst bekannt. Neu daran ist bloss die Ausdehnung derselben auf den Personentransport. — In Röm soll eine derartige Anlage bereits in Ausführung begriffen sein.

Wenn nun einerseits an der Berechtigung und Ausführbarkeit dieses Verkehrsmittels nicht gezweifelt werden kann, so muss anderseits nochmals hervorgehoben werden, dass bei keiner andern Anlage eine genaue Ueberwachung des Baues und Betriebs derselben so nothwendig ist wie bei dieser. Wir glauben daher, dass die vom schweiz. Eisenbahndepartement solchen Projecten gegenüber beobachtete Haltung nicht vollkommen gerechtfertigt war. Allerdings ist es ausserordentlich bequem zu sagen, diese Anlagen gehen uns nichts an, sie gehören nicht unter das Eisenbahngesetz, die Beaufsichtigung derselben ist Sache der Cantone, denen wir mit Vergnügen die Verantwortlichkeit dafür überlassen wollen; aber ein solches Vorgehen erinnert doch allzusehr an die Gepflogenheit eines gewissen Vogels, den wir nicht näher zu bezeichnen brauchen. Auch mag es befremden, dass der Bund, dessen Bestreben seit Jahren darauf gerichtet ist, die Eisenbahnen unter seine alleinige Obhut zu bringen, sich den Luftbahnen gegenüber so spröde verhält. Schliesslich darf noch gesagt werden, dass, wenn der Bund das Recht hat, sämmtliche Dampfschiffstege, von denen im Eisenbahnge setz auch nichts erwähnt wird, seiner Beaufsichtigung zu unterstellen, er gewiss der Souveränität der Cantone nicht zu nahe tritt, wenn er auch die Luftbahnen unter seine Controle stellt.

Wir schliessen, indem wir die Hoffnung aussprechen, die nächste Session der Räthe werde eine Erledigung dieser Frage bringen, da ein längeres Gehassen nur Verwirrung und Schaden bringen kann.

Adolf von Salis-Soglio\*),  
Eidgenössischer Oberbausinspector.  
(Mit einem Lichtdruckbild.)

Im Alter von dreiundsiezig Jahren ist am fünften dieses Monates zu Bern gestorben: Adolf von Salis-Soglio,

\*) Unter Benutzung von nekrologischen Notizen, welche uns Hr. Ingenieur von Morot in Bern, Adjunct des Oberbausinspectors, freundlichst eingesandt hatte und eines Artikels in Nr. 127 des „Bund“.

seit mehr als zwanzig Jahren eidgenössischer Oberbausinspector, ein Mann, der in unserem Vaterlande in höchster Achtung stand und demselben unvergessliche Dienste geleistet hat.

Adolf von Salis wurde am 22. Februar 1818 zu Maastricht in Holland geboren, wo sein Vater ein Schweizerregimente in holländischen Diensten befehligte. Seine erste Ausbildung erhielt der junge Mann an der Cantonsschule seines Heimatcantons in Chur, wohin seine Familie übersiedelte, während sein Vater den Befehl eines schweizerischen Regiments in Neapel übernahm. An der polytechnischen Schule zu Wien vollendete er im Jahre 1839 seine Studien zum Ingenieurberuf.

In seine Heimat zurückgekehrt, wurde er zuerst Secretär der Strassencommission, dann Bezirksingenieur in Splügen. Nachher kam er als Adjunct des Oberingenieurs La Nicca nach Chur, wo er gleichzeitig den dortigen Bezirk verwaltete. Nach dem Rücktritt von La Nicca wurde er im Jahre 1854 Oberingenieur des Cantons Graubünden.

Unter seiner Leitung erfolgte der fernere Ausbau des bündnerischen Strassennetzes, indem in den Jahren 1862 bis 1870 die Vollendung der Berninastrasse, der vollständige Bau der Albula-, Flüela-, Puschlav-, Unterengadiner-, Landwasser-, Ofenberg- und Münsterthalstrasse erfolgte, sowie zum grossen Theile auch der Schynstrasse.

Zahlreiche Wildbachverbauungen und Flusscorrectionen beschäftigten ihn ebenfalls, von welch' letztern die Fortsetzung der Domleschg-Rheincorrection, der Innrcorrection oberhalb Ponte hier erwähnt sein mögen.

Im Jahre 1868 fanden dann in der ganzen östlichen und südlichen Schweiz die ausserordentlichen Hochwasser statt und wurden im Canton Graubünden besonders die Thäler des Vorder- und Hinterrheines und des Misox davon betroffen. Trotz der ungeheuren Beschädigungen, welche die Strassen und Wege in die verschiedenen Thalschaften erlitten, wurden die Communicationen in äusserst kurzer Zeit wieder eröffnet, was besonders der Energie und Sachkenntniß des Oberingenieurs des Cantons zu verdanken war.

In die darauf folgenden Jahre fallen eine Menge von Verbesserungen an Flüssen und Wildbächen und in diese Zeit fällt auch die Veröffentlichung der Berichte über die Correction und Verbauung des Glenners und der Nolla, welche Werke den Ruf des Oberingenieurs von Salis als Hydrotechniker in weiteren Kreisen verbreiteten und ihm den Weg bahnten als Chef des eidg. Bauwesens.

Nachdem Obering. v. Salis sich schon bei den Befreiungen betreffend der Verwendung und Vertheilung der Hülfsmillion (einer Summe, welche aus den Liebesgaben für die Wasserbeschädigten entnommen wurde zum Zwecke der Ausführung von Bauten zur Verhinderung neuerlicher solcher Verwüstungen) beteiligt hatte, wurde derselbe am 23. Januar 1871 vom Bundesrathen als eidg. Oberbausinspector gewählt.

Als solcher hatte er auch wieder zuerst mit Strassenbauten zu thun, nämlich mit solchen, welche vom Bunde subventionirt worden waren.

Es betrafen diese in den Jahren 1872—1878 die Bulle-Boltigen-Strasse, die Lukmanierstrasse auf Tessiner Gebiet und den Strassendamm bei Rapperswyl; später dann die Strasse Neuhaus-Merligen, Vitznau-Gersau und zuletzt noch die Grimselstrasse. Was die Wildbachverbauungen und Flusscorrectionen anbelangt, so bildete der Bundesbeschluss vom 21. Juli 1871, in welchem der Bund die Correction und Verbauung der Wildwasser und die Aufforstung ihrer Quellgebiete als von ihm zu unterstützende Werke von allgemein schweizerischem Interesse erklärte und die nötigen Bestimmungen über das Verhältniss zwischen Bund und Cantonen bezüglich solcher von Ersterem subventionirten Arbeiten aufstellte, den Ausgangspunkt über die allgemeine Ausführung solcher Werke.

Im Jahre 1877 (22. Juni) erfolgte dann die Aufstellung des Wasserbaupolizeigesetzes und 1879 die Verordnung zu demselben. An allen diesen legislatorischen Arbeiten nahm Herr Oberbausinspector v. Salis wesentlichen Anteil.