

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 19/20 (1892)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Project einer Eisenbahn auf den Eiger  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-17383>

### **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:** 05.02.2026

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



Tunnels ermöglicht wird. Ferner kann dadurch starken Luftströmungen gesteuert werden. Die Richtungsverhältnisse des Grates gestattet im Weiteren die Einhaltung der vom Eisenbahndepartement für Seilbahnen festgesetzten zulässigen Grenze der Maximalsteigung von 60 ‰. Die Längenprofile beider Bahnen werden dem theoretisch richtigen möglichst zu nähern gesucht. Bei der bei ähnlichen Anlagen eingehaltenen Fahrgeschwindigkeit von 1 m per Sekunde ergibt sich eine Fahrzeit von 46 Minuten und mit Hinzurechnung des Zeitaufwandes für das Umsteigen von etwa 50 Minuten, wovon 20 Minuten auf die untere und 30 Minuten auf die obere Seilbahn entfallen. Es können demnach per Stunde zwei Fahrten ausgeführt und bei einem Fassungsraum der Wagen von je 40 Personen 80 Personen in der einen und 160 Personen in beiden Fahrrichtungen befördert werden.

Die Betriebskraft für die zweite Section liefert das Wasser der Lütschine bei Burglauenen, das den Concessions-Bewerbern von der Regierung des Cantons

Bern zur Nutzbar-machung überlassen worden ist. Vom Turbinenhaus in Burglauenen führt die aus etwa 6 mm starkem Kupferdraht bestehende Leitung nach den 7—8 km entfernten Secundärstationen (Umsteigstationen). Dasselbst wird je ein Reservelocomobil aufgestellt, das im Falle von Störungen an der electrischen Anlage oder bei Vornahme von Reparaturen an derselben in Betrieb gesetzt würde.

Der Oberbau besteht aus Vignolschienen und eisernen Querschwellen, die in Betonguss versenkt und mit dem Unterbau verankert werden. Zur Streckenbegehung, und damit der Wärter an jeder Stelle den Wagen bequem ausweichen kann, ist seitlich des Geleises eine durchgehende, in den Felsgrund ausgehauene Steintreppe angelegt. Damit auch bei allfällig vereisten Stellen die Treppe sicher begangen werden kann, ist an die Tunnelwandung eine durchgehende Geländerstange befestigt. Zur sichern Vornahme der laufenden Reparaturen am Oberbau werden nebst dem in den Betonguss Stufen ausgenommen. Das allfällig im Tunnel sich bildende Wasser wird durch die Seitenstollen abgeleitet. Auf der andern Seite des Laufsteges ist zwischen dem Tunnel und den zu äusserst gelegenen Wagentheilen ein Raum von nur wenigen Centimetern nothwendig. Bei einer Wagenbreite von 1850 mm genügt also eine lichte Breite des Tunnels von etwa 2,40 m. Der Querschnitt des Tunnels kann nun auf etwa 7 m<sup>2</sup> und die Ausbruchsmasse per laufenden Meter auf 7 m<sup>3</sup> gebracht werden.

Die Wagen erhalten nur eine Classe und werden mit zwei Plattformen und fünf Coupés für je acht Personen ausgeführt. Die Seitenwände sind gegen das Hinausbeugen abgeschlossen. Der Conducteur stellt sich jeweilen auf der in der Fahrrichtung des Zuges liegenden Plattform auf, wo er das Geleise überwacht und nöthigenfalls die Bremsen und

Signalmittel bedient. Die Wagen werden electrisch beleuchtet; ihr Leergewicht wird nach der Grösse der Schwerekomponente des Cabelgewichtes ausgeführt. Sie erhalten eine automatische, für den Fall eines Seilbruches wirkende Bremse und eine Hebelbremse, mittelst welcher der Conducteur den Wagen durch einen kurzen Ruck beliebig rasch anhalten kann.

Zur Abgabe von Signalen dienen: Das Telephon zur Uebermittlung von Mittheilungen zwischen den Stationen und dem Turbinenhaus. Der electrische Tasterapparat zur Abgabe der Abfahrtssignale auf den Stationen und der electrische Lütapparat: Der ganzen Bahn entlang zieht sich in der Höhe der Wagendecke eine Leitung, bei deren Berührung einer Messingstange sich ein Stromkreis schliesst, wodurch in der Mittelstation ein Lütwerk zum Anschlagen kommt. Diese Einrichtung gestattet, von der Strecke aus Signale an den Maschinisten für Vor- und Rückwärtsfahrt,

sowie zum Anhalten gelangen zu lassen. Die gleiche Leitung wird ferner zur telephonischen Verbindung zwischen den Wagen und den Maschinenhäusern benutzt.

Bei der Betriebsrechnung wird angenommen, dass im Jahr 5000 Reisende die erste, 1800 die zweite Zwischenstation und 12000 die Eigerspitze besuchen werden. Die Taxen sind für den Hin- und Rückweg nach diesen drei Endzielen auf 8, 14 und 20 Fr. festgesetzt und es würde sich hieraus eine Einnahme aus dem Personenverkehr von 305 200 Fr. ergeben, wozu noch 21 800 Fr. für Gepäcktransport und Verschiedenes zuzuschlagen wären, so dass die Gesamteinnahme 327 000 Fr. betragen würde. Die Betriebsausgaben sind zuzüglich der Einlage in den Erneuerungs- und Reservefonds auf 120 000 Fr. veranschlagt.

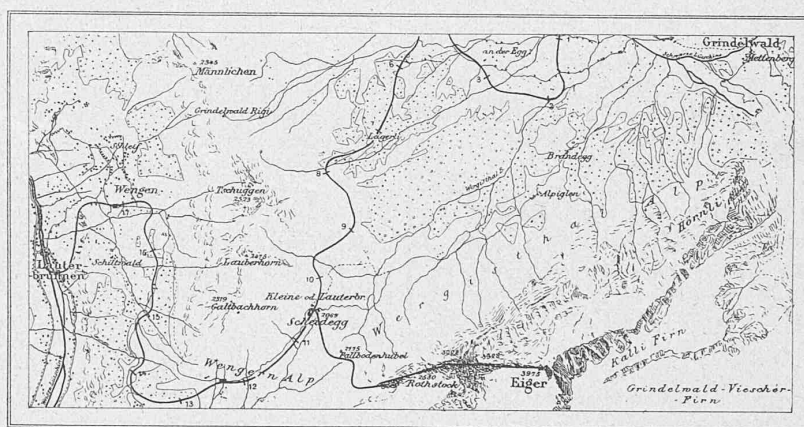
Demnach würde ein jährlicher Betriebsüberschuss von 207 000 Fr. erzielt, der eine 4 1/2 ‰ Verzinsung des Obligationen-Capitals von 1 800 000 Fr. und die Ausrichtung einer Dividende von 6 ‰ für das 2 100 000 Fr. betragende Actien-Capital gestatten würde.

Die Baukosten werden wie folgt veranschlagt:

Verwaltung, Capitalbeschaffung und Bauzinsen . . .	Fr. 500 000.
Projectverfassung und Bauleitung . . . . .	120 000.
Grunderwerb . . . . .	10 000.
Unterbau . . . . .	2 300 000.
Oberbau . . . . .	280 000.
Hochbau . . . . .	80 000.
Telephon, Signale . . . . .	25 000.
Mechanische Einrichtungen . . . . .	240 000.
Rollmaterial . . . . .	70 000.
Mobiliar und Geräthschaften . . . . .	25 000.
Unvorhergesehenes . . . . .	250 000.

Anlagekosten im Ganzen Fr. 3 900 000.

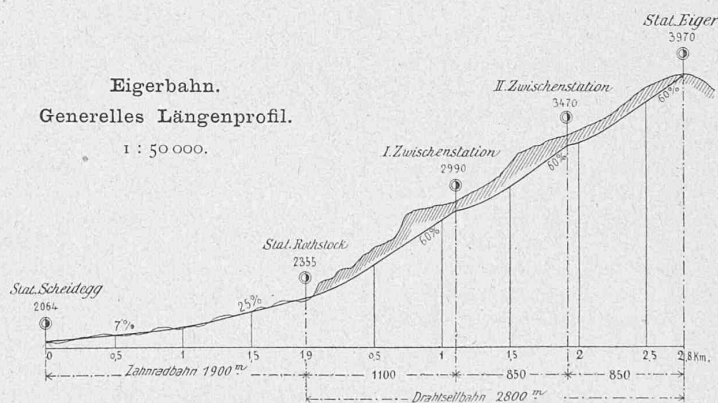
Eigerbahn. — Generelles Trace.



1 : 100 000.

Eigerbahn.  
Generelles Längenprofil.

1 : 50 000.





Davon entfallen:

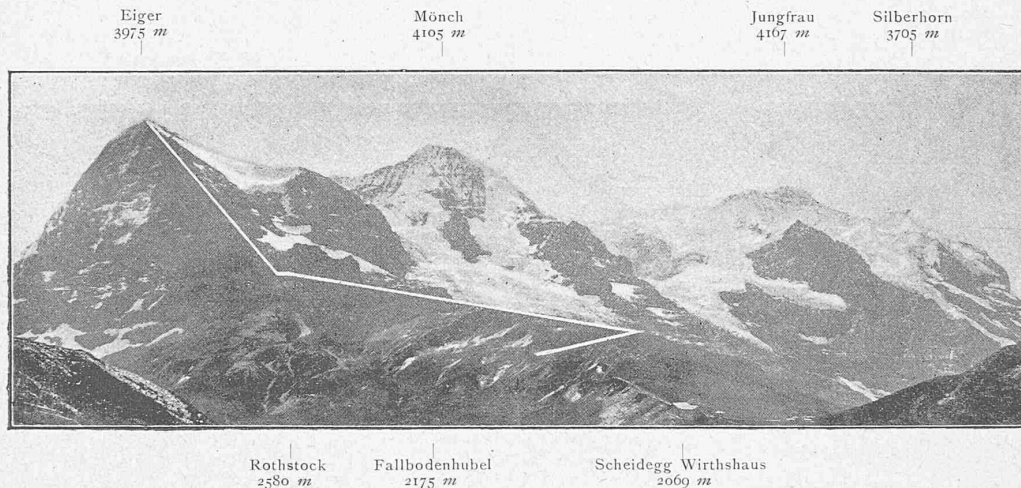
auf die Zahnradbahn . Fr. 300 000 oder Fr. 160 000 per km.

„ „ Seilbahnen . . „ 3 600 000 „ „ 1 125 000 „ „

Es wird nicht ohne Interesse sein, zum Vergleich die in Bd. XIV Nr. 17 u. Z. enthaltenen Zahlen für das ursprüngliche Köchlin'sche Jungfraubahn-Project vor Augen zu haben. Herr Köchlin veranschlagte die Baukosten auf 9 746 000 Fr., nahm eine Frequenz von 30 000 Reisenden zu 35 Fr. für die Bergstrecke in Aussicht, veranschlagte die Betriebsausgaben auf 387 000 Fr. und den Betriebsüberschuss auf 726 000 Fr., woraus sich eine Verzinsung des Baucapitals zu 7,5 % ergeben würde.

Paris seit einiger Zeit nicht mehr so schnell verbreitet, wie vor fünf oder sechs Jahren, liegt einfach daran, dass beschlossen wurde, die Hausbesitzer an den Kosten desselben zu betheiligen. Es ist nun begreiflich, dass eine geraume Zeit nothwendig ist, bis sich sämtliche Hausbesitzer dieser Anforderung unterzogen haben. Uebrigens geht hier der Antrag an die Stadt um Legung von Holzpflaster, bei der grossen Beliebtheit desselben, meistens von den Hausbesitzern selbst aus, während wir nirgends bemerken konnten, dass von denselben Asphaltpflaster gewünscht wurde. Hier, wo die Strassenbahngesellschaften gehalten werden, ihr Pflaster selbst herzustellen oder zu bezahlen, haben dieselben durch-

Schematische Ansicht des Traces der Eigerbahn.



Die von den Concessionsbewerbern angenommenen Frequenzziffern erscheinen uns in der That nicht zu hoch gegriffen; auch die Taxen sind nicht übermässig, während die Betriebsausgaben reichlich bemessen sind, so dass die Rechnung in dieser Richtung auf ziemlich sicherer Grundlage ruht. Ob für die Anlage der ganzen Bahn die Summe von etwa 4 Mill. Fr. ausreicht, kann erst nach einlässlicheren, auf genauen Aufnahmen fussenden Studien festgestellt werden. Nicht unvortheilhaft ist die Lage des Tunnels unter einem schmalen, stark vortretenden Felsgrat, von welchem aus zahlreiche Seitenstollen eingetrieben werden können, die eine gleichzeitige Inangriffnahme der Tunnelarbeiten ermöglichen.

### Zur Frage der Verwendung von geräuschlosem Pflaster im Strassenbau der Städte.

Ueber den mit obigem Titel in letzter Nummer erschienenen Artikel wird uns von wolunterrichteter Seite aus Paris geschrieben, was folgt:

„Der Verfasser des erwähnten Artikels scheint mit den bestehenden Verhältnissen in Paris nicht sehr bekannt zu sein, wenn er sagt, dass die Bauverwaltung als Ersatz für Steinpflaster oder Macadam nur solche Strassen mit Holz belegen lasse, welche ihrer grösseren Steigung wegen nicht mit Asphalte comprimé befestigt werden können. Ende letzten Jahres wurden wieder einige Strassen und grössere Theile solcher auf ebenem Boden mit Holz belegt, während wir nirgends Asphalt-Pflasterung als Ersatz für Macadam oder Steinpflaster bemerken konnten. Gegenüber letzterer Pflasterungsart haben sich in sehr stark befahrenen Strassen die Unterhaltungs- und Erneuerungskosten von 10 bis 12 Fr. auf 2,50 bis 2,85 Fr. für das Holzpflaster vermindert; also erscheint die Behauptung, dass dasselbe enorme Kosten verursache, auch nicht richtig. Im Gegentheil darf gesagt werden, dass das Asphaltpflaster in belebten Strassen sogar schneller entfernt werden muss und mehr Kleinreparaturen erfordert, als das Holzpflaster. Dass sich das letztere in

weg Holzpflaster verwendet; wir kennen keine Strecke, wo Asphalt zur Verwendung gelangte.“

Obigen Bemerkungen unseres Pariser Correspondenten erlauben wir uns noch beizufügen, dass uns die Frage, ob Holz oder Asphalt bei der Pflasterung städtischer Strassen den Vorzug verdienen, heute noch nicht abgeklärt erscheint. Die Zeitdauer, über welche sich die Erfahrungen in beiden Pflasterungsarten erstrecken, ist zu kurz, um jetzt schon ein endgültiges Urtheil darüber abgeben zu können und es ist kaum vor auszusehen, dass schon die nächsten Jahre eine Entscheidung bringen werden. Wesentlich aus diesem Grunde glaubten wir, einem mehr für die Asphalt-Pflasterung eingenommenen Correspondenten unserer Zeitschrift die Gelegenheit zur Vertretung seiner Ansichten nicht versagen zu dürfen, obschon die Erfahrungen, welche u. A. auch in Basel und Zürich und in anderen schweizerischen Städten mit dem Holzpflaster gemacht worden sind, im Grossen und Ganzen nicht ungünstig lauten. Dass sich dasselbe in Berlin keiner grossen Beliebtheit erfreut, rührt meistentheils daher, dass namentlich Anfangs auf eine sorgfältige Bettung und Legung der Holzblöcke zu wenig Bedacht genommen wurde. Die Verwendung des einen oder des andern Materials ist wesentlich eine Frage des Preises und der Convenienz; in gewissen Fällen wird man dem Holz, in andern dem Asphalt den Vorzug einräumen.

### Ueber Conservirung und Erhärtung des Ostermundiger Sandsteins.

Schon in den Jahren 1886 und 1887 hat die eidg. Anstalt zur Prüfung von Baumaterialien am eidg. Polytechnikum Zürich die Frage der Verwendung von Kessler'schen Fluaten auf Ostermundiger Sandstein untersucht und gefunden, dass durch Imprägniren oder durch ein mehrmaliges Anstreichen mit Magnesium-Fluat dieselben gegen Frost und Abwitterung ganz bedeutend geschützt werden können. Versuche im Grossen an glatt- und profilirt-behauenen Stücken, welche seit dem Jahr 1886 auf der Thalstation der Ostermundiger-Steinbruchgesellschaft im Freien einge-