

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 55/56 (1910)
Heft: 6

Inhaltsverzeichnis

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: 18.02.2026

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

INHALT: Eine Holztransportanlage in den transsylvanischen Alpen. — Wettbewerb für ein Kirchgemeindehaus in Winterthur. — Wettbewerb für einen öffentlichen Schmuckbrunnen (Geiserbrunnen) in Zürich. — Miscellanea: Standesfragen im Tessin. Dr. Ernst Schulze. Benzin-elektrische Motorwagen für Vollbahnen. Eidgenössisches

Polytechnikum. Walchensee- und Isar-Wasserkraft. Aarebrücke in Aarburg. Neues Postgebäude in St. Gallen. Bewässerung von Mesopotamien. Ballonhalle in München. Verein Schweizer Zentralheizungs-Industrieller. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.



Abb. 7. Blick von Km. 13 nach Station III (in der Ferne Busteni). — Maximale Seilspannung von 650 m.

Eine Holztransportanlage in den transsylvanischen Alpen.

Von Ingenieur A. Pietrkowski, Köln.

Wenn man die Entwicklungsgeschichte der modernen Drahtseil-Hängebahnen zurückverfolgt, so findet man als direkte Vorgänger dieses in neuerer Zeit zu so grosser Bedeutung gelangten Transportmittels die sog. Seilriesen, jene in der Schweiz schon seit Jahrhunderten gebräuchlichen Anlagen zum Herablassen der geschlagenen Holzstämme von den Bergabhängen in die Flusstäler. Die Drahtseilbahn in ihrer primitivsten Form war also aus den Bedürfnissen des Holztransports im Gebirge heraus entstanden; als jedoch auf dieser Grundlage, in erster Linie durch die Verdienste des Freiherrn von Düncker, die heutige Drahtseilhängebahn geschaffen wurde, war zwar ein gewaltiger Fortschritt in der allgemeinen Verwendbarkeit dieses Transportmittels zu verzeichnen, dem Holztransport war aber damit zunächst noch nicht gediend.

Die Förderung von solchen langgestreckten und daher sehr erheblichen Einzellasten, wie Baumstämme es sind, erforderte nämlich die Ausbildung von besonderen Förderwagen. Zunächst konnte man nicht mit einem Wagengehänge auskommen, sondern musste zwei anwenden,

die durch den zu transportierenden Stamm gewissermassen zu einem Langholzfahrzeug zusammengekuppelt wurden. Die grösste Schwierigkeit machte es aber, die Wagengehänge leicht und einfach zu halten und ihnen dabei doch die für die Leerfahrt notwendige Stabilität zu geben. Hierin war die Firma Th. Obach in Wien bahnbrechend, die im Jahre 1895 beim Bau einer Drahtseilhängebahn in Siebenbürgen zuerst ein Gehänge mit Gegengewicht, wie es nachstehend ausführlich beschrieben wird, anwandte, das bei einfacher Konstruktion und bequemster Befestigung für das Fördergut volle Stabilität bei der Leerfahrt aufweist.

Dieses Wagengehänge hat eigentlich das Problem des Holztransports mittels Drahtseilhängebahnen gelöst; den neueren Bahnen dieser Art sind aber neben Fortschritten, die sich speziell auf den Holztransport beziehen, natürlich eine grosse Zahl inzwischen gemachter Verbesserungen allgemeiner Art zu gute gekommen, sodass die nachstehende Schilderung einer modernen Anlage, die unter besonders schwierigen Verhältnissen arbeitet, interessieren dürfte. Es handelt sich um eine Drahtseilhängebahn von etwa 15 km Länge, die in jüngster Zeit für die Firma Fabrica de Hartie „Busteni“, C. & S. Schiel Sueri in Rumänien in der Nähe von Busteni ausgeführt wurde.