

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **105/106 (1935)**

Heft 4

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Zur Eröffnung der Säntis-Schwebbahn. — Kleine, ländliche Krematorien: I. Wettbewerb für ein Krematorium in Burgdorf; II. Wettbewerb für eine Abdankungshalle mit Krematorium auf dem Friedhof Thun. — Mitteilungen: Hundert Jahre Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee. Eidg. Technische Hochschule. Abwärme-

verwertung von Dieselmotoren. Hundert Jahre deutsche Eisenbahn. Schweissung von Eisenbahnschienen. — Wettbewerbe: Kantonalbank-Filiale Binningen. Spar- und Leihkasse nebst Gemeindeverwaltung Oberburg. — Literatur: Theorie und Berechnung vollwandiger Bogenträger usw. Eingegangene Werke.

Band 106

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 4

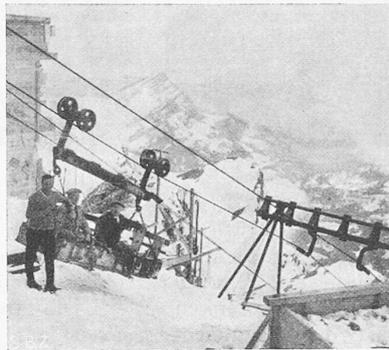
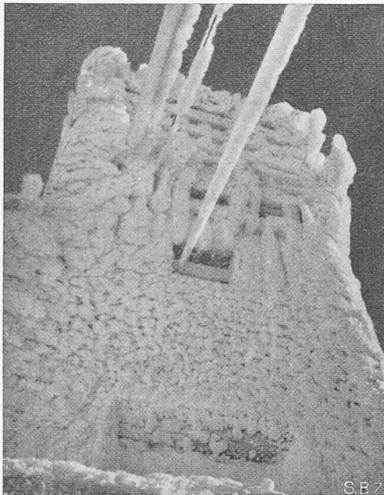


Abb. 3. Montagebahn bei der Bergstation.

Abb. 2. Bergstation am Säntisgipfel.

Abb. 4. Bergstation mit vereisten Trageil-Zieh- und Windenseilen. 20. Februar 1935.

Zur Eröffnung der Säntis-Schwebbahn.

Von Dipl. Ing. E. CONSTAM, Zürich.¹⁾

Nach der Vergebung des maschinellen Teiles der Anlage an die Arbeitsgemeinschaft Bleichert & Co. (Leipzig) und Giesserei Bern der L. von Roll'schen Eisenwerke (Bern) musste man zunächst das Baugelände erschliessen durch Erstellung einer Montageeseilbahn, deren Teile im Gewicht von rd. 23 t am 12. Februar 1934 in Urnäsch anlangten. Eine Kolonne von Monteuren und Hilfsarbeitern schaffte die Seilbahnteile von Urnäsch über „Rossfall“, „Steinfluh“ und „Tanne“ mit Schneebruch- und Pferdeschlitten nach der Schwägalp. Eine zweite Kolonne brach von Unterwasser auf und erstieg mit Skiern das Restaurant Tierwies (2000 m ü. M.), wo sie Quartier bezog. Tierwies war schon seit mehreren Jahren durch ein leichtes Warenaufzug-Seil mit der Schwägalp verbunden, das man nun zum Weitertransport der Montageeseilbahnteile heranzog. Die Kolonne Tierwies stiess am 19. Februar bis zum Säntisgipfel (2505 m ü. M.) vor. Ein 9 mm starkes, in Traglasten von 35 kg zerlegtes Drahtseil wurde hinaufgeschafft und auf dem Bahntracé der Säntis-Schwebbahn vom Berggipfel bis hinunter zur Schwägalp ausgelegt. Die teilweise unbegeharen, damals verschneiten und vereisten Felswände bezwang ein unerschrockener Kletterer, N. Zwingli von Ennetbühl, indem er sich am erwähnten Drahtseil abseilen liess. Die erste Seilverbindung zwischen dem Säntisgipfel und der Schwägalp war am 10. April 1934 hergestellt. Das erwähnte Drahtseil diente nun zum Hochziehen des Zugseiles der Montageeseilbahn. Dann folgten die aus Stahlrohren zusammensetzbaren Stützen, die Tragseile usw. Die

¹⁾ Forts. von Band 103, S. 210* (5. Mai 1934).

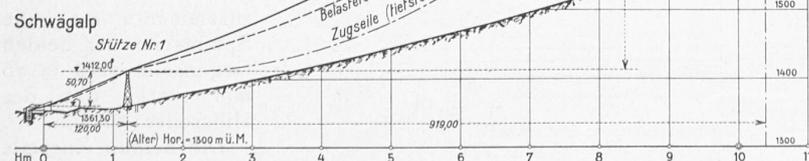
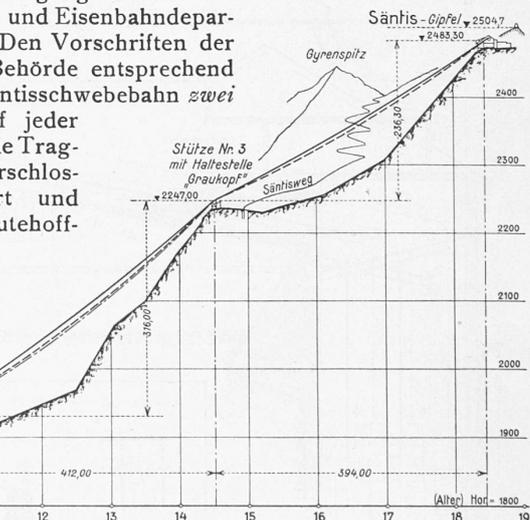


Abb. 1. Längenprofil der Säntis-Schwebbahn. — 1:10 000 (nicht überhöht).

Montageeseilbahn war anfangs Juni betriebsbereit. Sie verläuft dicht nördlich längs der Personen-Schwebbahn mit annähernd gleichen Spannweiten wie diese. Die Montageeseilbahn besteht in der Hauptsache aus zwei Spiral-Tragseilen von 21 mm Ø, einem endlosen Zugseil von 13 mm Ø und vier eisernen und einer hölzernen Stütze. Die beiden Seilbahnwagen besitzen je vier Laufräder und einen offenen Wagenkasten für 1000 kg Nutzlast (Abb. 3); die Antriebsmaschinerie steht unten auf der Schwägalp und arbeitet mit einem 45 PS-Dieselmotor. Nachdem im Spätjahr 1934 die Kraftleitungen zur Schwägalp fertiggestellt waren, konnte man die Montageeseilbahn auch elektrisch betreiben.

Mittlerweile erstellte man die Ausführungspläne der Personen-Schwebbahn und holte deren Genehmigung durch das Eidgen. Post- und Eisenbahndepartement ein. Den Vorschriften der genannten Behörde entsprechend erhält die Säntis-Schwebbahn zwei Tragseile auf jeder Bahnseite. Die Tragseile, vollverschlossener Bauart und Fabrikat Gutehoff-



nungshütte Gelsenkirchen, sind 49,7 mm stark und haben 230 t Bruchlast, d. i. eine 4,74-fache Bruchsicherheit. Sie wiegen 12,7 kg/m (pro Seil = 29 t) und sind in der Bergstation derart verankert, dass jedes Seil mehrmals um eine stationäre Trommel aus Eisenbeton, deren Mantel mit Hartholz belegt ist, herumgeschlungen und das freie Seilende mit Klemmbacken K gesichert ist (Abb. 6). Diese bewährte Bleichert'sche Anordnung erlaubt, die Tragseile später talabwärts nachzulassen bzw. zu verschieben, um neue Seilstellen auf den Seilbahnstützen arbeiten zu lassen.