

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **33/34 (1899)**

Heft 15

PDF erstellt am: **25.04.2024**

### **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.library.ethz.ch)

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

INHALT: Die elektrische Bahn Stansstad-Engelberg. I. — Theorie der Dampf-Turbinen. III. — Das neue Musikschulgebäude in Zürich. — Wettbewerb für den Neubau einer Kantonsschule in Schaffhausen. II (Schluss). — Miscellanea: Die Nernst'sche Glühlampe. Prüfungsanstalt für angeblich feuerfeste Materialien und Baukonstruktionssysteme. Magnetische Ziegelsteine. Wasserhebung mittelst Pressluft. Die Capella Pazzi in Florenz. Die inter-

nationale Motorwagen-Ausstellung in Berlin 1899. Die Fernsprechverbindung Berlin-Brüssel-Antwerpen. — Konkurrenzen: Fassaden-Entwürfe für den Umbau eines Hauses in Moskau. Kunstausstellungs-Gebäude in Düsseldorf. Eissport-Pavillon in Troppau. — Litteratur: Die mittelalterlichen Architektur- und Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau. — Nekrologie: † Rudolph Ray. — Vereinsnachrichten: Zürich. Ing.- u. Arch.-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Die elektrische Bahn Stansstad-Engelberg.

I.

Einleitung. Das Jahr 1898 mag auch denjenigen, welche sich bisher zweifelnd verhielten, den Beweis erbracht haben,

dass die direkte Verwendung von Mehrphasen-Motoren für Traktionszwecke praktische Resultate zeitig hat, dem Mehrphasen-Wechselstrom-System ein neues Wirkungsfeld eröffnen. Nachdem im Sommer vorigen Jahres die bereits in unserer Zeitschrift beschriebene Bergbahn Zermatt-Gornergrat<sup>1)</sup> und die erste Sektion der Jungfraubahn dem Betriebe übergeben worden waren, ist kurz darauf auch die Eröffnung der kombinierten Adhäsions- und Zahnradbahn Stansstad-Engelberg erfolgt. Auch die Anlage dieser letzteren Dreiphasen-Wechselstrombahn verdient Beachtung, einmal, weil sich die Bahn in Form und Betriebsverhältnissen ihrer Automobilwagen bereits dem Typus einer Normalspurbahn nähert und weil andererseits der Ausführung derselben sich eine Reihe von Schwierigkeiten entgegenstellte, deren Ueberwindung, in der Art, wie dies geschah, einiges Interesse bietet.

Der Plan, den bedeutenden Fremdenplatz Engelberg mit dem Gestade des Vierwaldstättersees durch eine Bahn zu verbinden, wurde schon

vor mehreren Jahren gefasst; bereits im Jahre 1890 hatte ein Initiativkomitee die bezügliche Konzession erworben. Es lag nahe, von Anfang an die Ausnutzung der Wasserkräfte des Engelbergerthales für diesen Zweck ins Auge zu fassen. Ursprünglich war dem Projekte die Verwendung des Gleichstromsystems zu Grunde gelegt worden; aber erst die Fort-

schritte der letzten Jahre auf dem Gebiete der Bahntraktion vermittelte des Mehrphasen-Wechselstromes gestattet, zur Verwirklichung des Projektes zuzuschreiten. Eine im Herbst 1896 mit einem Kapital von 2 000 000 Fr. gebildete Aktiengesellschaft übertrug die Ausführung der ganzen Anlage der Firma Locher & Cie. in Zürich, die im Mai 1897 den Bau begann. Der hydraulische Teil wurde von der Firma Bell & Cie. in Kriens ausgeführt, mit dem Rollmaterial befassten sich die Schweizerische Lokomotiv- & Maschinenfabrik in Winterthur und die Schweizerische Industriegesellschaft in Neuhausen, während die vollständige elektrische Ausrüstung der Firma Brown, Boveri & Cie. in Baden übertragen worden war.

Tracé. Die Bahn zieht sich auf eigenem Tracé (Fig. 1) mit 1 m Spurweite vom Dampfschiff-Landungsplatz in Stansstad (Fig. 2) durch eine ebene Gegend nach der Ortschaft Stans. Die Stanser, die vor noch nicht langer Zeit von den modernen Verkehrseinrichtungen des Landes ganz abseits lagen, befinden sich nun in der Lage, zwischen zwei elektrischen Bahnen wählen zu können; denn Stans ist mit den Ufern des Vierwaldstätter-

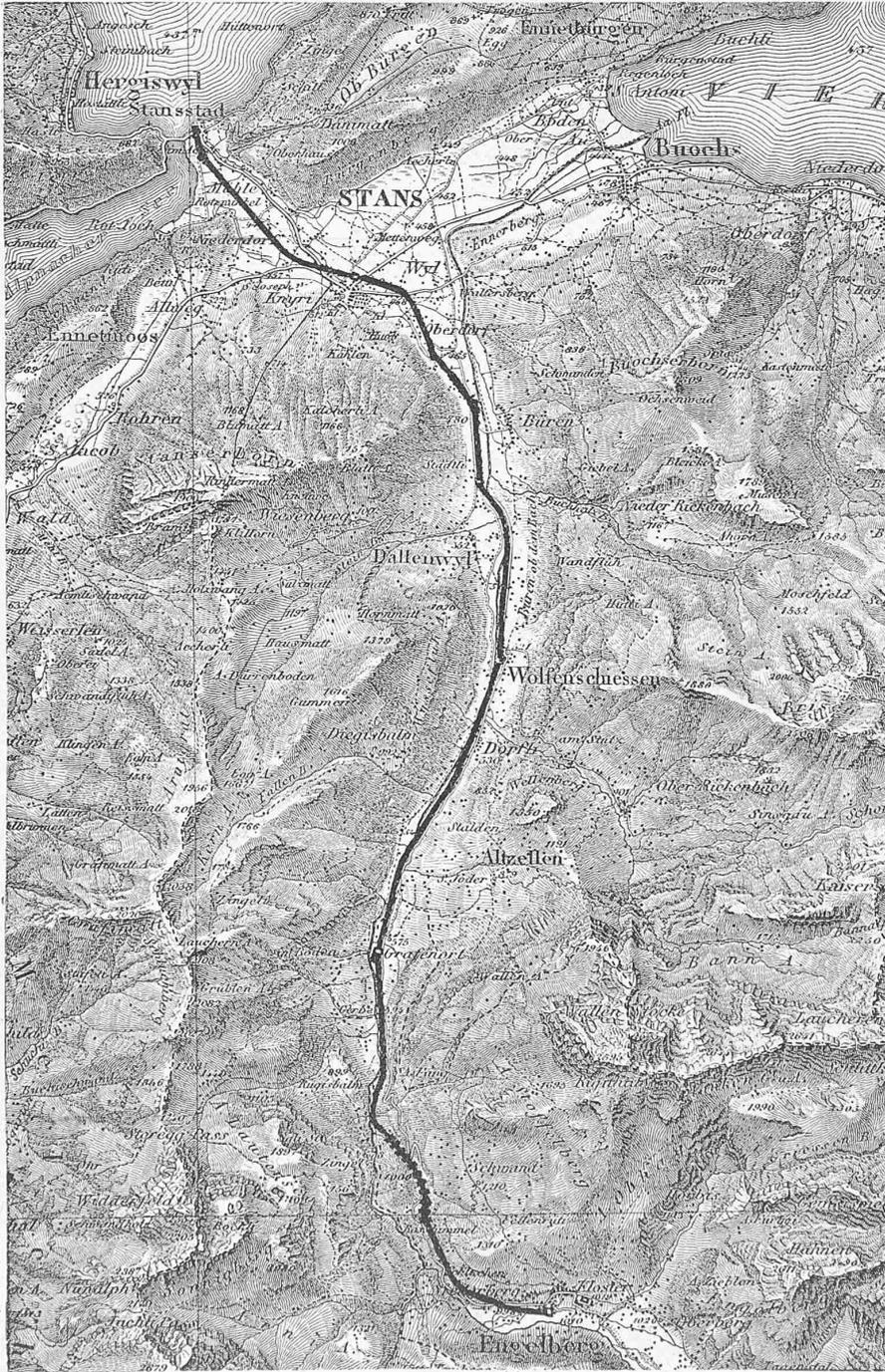


Fig. 1. Tracé.

Bearbeitet nach der Dufour-Karte.

1 : 100 000.

Mit Bewillig. des eidg. topogr. Bureau.

<sup>1)</sup> S. Schweiz. Bauztg., Jahrg. 1898, Bd. XXXI Nr. 16—21.