

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 1

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.

INHALT: Die neue Linie Lauterbrunnen-Wengen der Wengernalpbahn. — Die Graubündner Kantonalbank in Chur. — Die Einheit des Materials im Aufbau der Städte. — Die 20 000 PS-Turbinen im Kraftwerk Pirahy der Rio de Janeiro Tramway, Light & Power Co. — Miscellanea: Der deutsche Verein von Gas- und Wasserfachmännern, Heimatschutz im Kanton Zürich, Schweiz. Technikerverband, Transportables Ausstellungsgebäude für die nationalen Kunstausstellungen, Der Verein deutscher

Ingenieure, Verteilung der Nobelpreise für 1913, Eidg. Technische Hochschule, Drahtseilbahn von Grüsch oder Pardisla nach Seewis, Mont d'Or-Tunnel, Zwei neue Salon-dampfer für den Genfersee, Eidgen. Kommission für elektrische Anlagen, — Konkurrenzen: Gemeindehaus Locle. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ing.- und Arch.-Verein, Sektion Freiburg. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Tafeln 1 bis 4: Die Graubündner Kantonalbank in Chur.

Band 60.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 1.

Die neue Linie Lauterbrunnen-Wengen der Wengernalpbahn.

Von C. Spinner, bauleitender Ingenieur, Interlaken.

Am 7. Juli 1910 ist die neue Linie der Wengernalpbahn, die sogenannte Winterbetriebslinie, als neues Verbindungsglied zwischen Lauterbrunnen und Wengen dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Sie erschliesst allerdings keine neue Gegend, bietet jedoch hinsichtlich



Abb. 7. Blick talwärts von Km. 2,0 aus.

der baulichen Anlage manches Interessante, sodass bezügliche Mitteilungen von allgemeinem Interesse sein dürften.

Geschichtliches. Als Begründung der Anlage dieser neuen Verbindungslinie diene ein kurzer geschichtlicher Rückblick. Die Gebirgswelt zwischen dem Lauterbrunnen- und dem Grindelwaldtal wurde schon von alters her zu dem Schönsten gezählt, was die Alpen einerseits an Erhabenheit, andererseits aber an Lieblichkeit bieten, und fast ebenso wie ein Besuch der vaterländischen Stätten am Vierwaldstättersee gehörte auch eine Wanderung über die Wengernalp zum Bedürfnis des alpenbegeisterten Schweizers.

Durch die Erfolge der Vitznau-Rigibahn angeregt, wurde im Jahre 1890 die Ueberschienenung der Kleinen Scheidegg beschlossen, und schon im Jahre 1893 konnte die Zahnradbahn dem Betriebe übergeben werden. So gross auch die Hoffnungen waren, die auf diese Touristenbahn gesetzt wurden, die Wirklichkeit sollte diese in der Folge noch um ein vielfaches übertreffen. Denn die stetig im Zunehmen begriffene Reiselust und die fast mit jedem Jahre vermehrte Anziehung bietende Jungfrauabahn entfachten oft einen derartigen Verkehr, dass die Reiselustigen nur mit Mühe befördert werden konnten. Nachstehende Tabelle soll die ausserordentliche Verkehrszunahme veranschaulichen.

Verkehr der ganzen Linie der Wengernalpbahn.

	1893	1911
Anzahl Reisende	37 742	174 000
Gepäck t	71	1 030
Güter t	669	7 800
Totaleinnahmen . . . Fr.	263 788	1 031 000
Anzahl Züge	2 377	8 800
Zurückgelegte Zugskilometer	29 753	65 000
Achsenkilometer	114 690	463 000

Bemerkung: Die Zunahme würde auf der Teilstrecke Lauterbrunnen-Wengen relativ noch bedeutend grösser sein.

Diese Verkehrszunahme bedingte manche bauliche Erweiterung. Auf der Strecke Wengen-Scheidegg wurde das Längenprofil vielfach verbessert, d. h. eine durchgehend gleichmässige Neigung angestrebt. Der Bahnhof Wengen musste ebenfalls bedeutend erweitert werden, um den Anforderungen des stark in Entwicklung begriffenen Kurortes mit seinen mehr als 20 Hotels genügen zu können, desgleichen auch der Bahnhof Lauterbrunnen.

Hand in Hand mit den baulichen Verbesserungen gingen auch die Vermehrungen des Rollmaterials. Alle diese Massnahmen bedeuteten aber nur Nothelfer und brachten keine für die Zukunft genügende, gründliche Verbesserung, denn der Hauptübelstand lag in den ungünstigen Steigungsverhältnissen der Strecke Lauterbrunnen-Wengen. Während die Höchststeigung auf der Strecke Wengen-Scheidegg 19 % beträgt, finden wir auf der stärker befahrenen Strecke Lauterbrunnen bis Wengen 25 %. Auf erstem Teilstück können die Doppeldampflokomotiven drei Wagen, auf letztem dagegen nur zwei Wagen schieben. Dass dieser Zustand auf den Betrieb lähmend wirkte, zeitraubende Manöver auf den Stationen, sowie Leerfahrten zwischen Lauterbrunnen und Wengen erforderte, ist klar. Als wichtiger Umstand kam noch hinzu, dass, ermutigt durch die Erfolge der Winterplätze Adelboden und Grindelwald, auch Wengen Vorbereitungen zum Empfang von Wintergästen treffen wollte und dementsprechend die Wengernalpbahn, die nur Sommerbetrieb hatte, um Führung von Winterzügen ersuchte, was diese jedoch wegen Eisschlaggefahr ablehnen musste. Um jedoch die Erstellung der von einem Wengener-Konsortium geplanten Drahtseilbahn zu verhindern, sah sich die Wengernalpbahn genötigt, die Angelegenheit einer durchgreifenden Verkehrsverbesserung

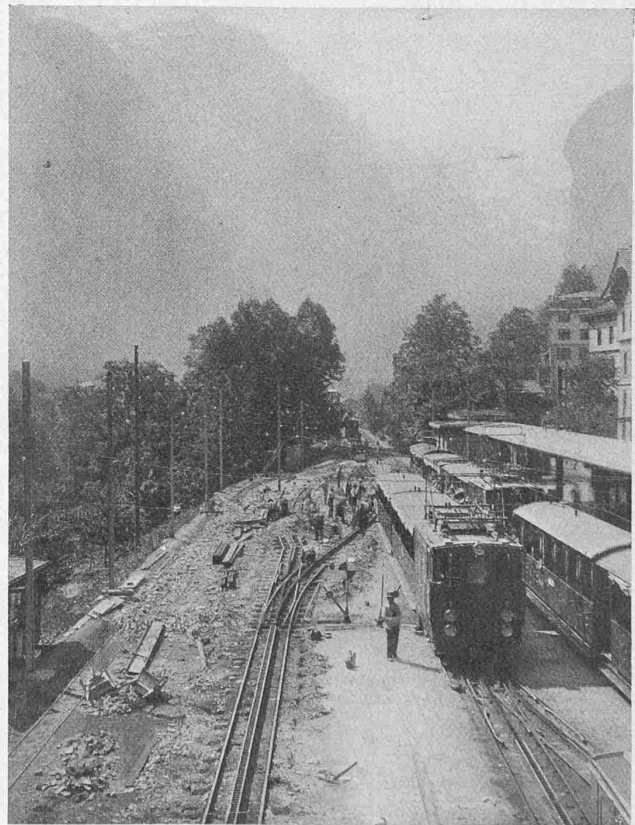


Abb. 4. Erweiterung der Station Lauterbrunnen.