

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 10/11 (1879)
Heft: 19

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.05.2025

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

INHALT. — Die Seilbahn am Giessbach, von R. Abt (Fortsetzung). — Concours de projets de caserne pour la Ire division à Lausanne. — Schweiz. Ingenieur- und Architekten-Verein. XXVIII. Jahresversammlung in Neuchâtel den 17., 18. und 19. August 1879.

Die Seilbahn am Giessbach,

von R. Abt.

(Fortsetzung.)

(Hiezu 1 Tafel als Beilage.)

IV. Hochbau.

Dampfschiffstation.

Die kahle Wand, welche durch Wegsprengen der Felsen für den neuen Landungsplatz entstanden, ist heute verdeckt durch ein geräumiges und geschmackvoll verziertes, mit Ziegeln gedecktes Aufnahmsgebäude aus Holz.

Vom Dampfschiffe kommend, betritt der Reisende einen breiten Perron und unmittelbar damit zusammenhängend die Vorhalle des Aufnahmsgebäudes. In Mitte desselben, etwas vorspringend, befindet sich die Billetaussgabe mit getrenntem Schalter für I. und II. und solchem für die III. Classe, welche Eintheilung so zu verstehen ist, dass die I. und II. Classe aus den ankommenden oder weggehenden Fremden, die III. Classe dagegen aus den stets in grosser Zahl anwesenden Bergführern, Kutschern, Schiffleuten, Sennen, etc. bestehen wird. Vom See aus gesehen befindet sich zur Rechten des Billetzimmers die grosse Warthalle. Dieselbe umfasst eine Bodenfläche von 160 qm.; der Fussboden ist mit feinem Kiese ausgeebnet; die hintere und Giebelseite sind durch eine Bretterwand abgeschlossen, derselben entlang sind bequeme Sitzbänke angebracht, ebensolche finden sich in zwei Doppelreihen in Mitte des Saales.

Die andere Hälfte des Gebäudes umfasst den Wartsaal III. Classe, gegen den See gelegen, ein Restaurationszimmer, eine Küche und Speisekammer, sowie direct hinter dem Billetzimmer ein Depot zum Aufbewahren solchen Gepäcks, welches die Fremden nicht auf die Höhe mitnehmen wollen.

Die bezüglichen Taxen betragen:

- 10 Cts. für Handgepäck,
- 20 " " kleinere Koffer und
- 30 " " grössere "

Die Rückseite des grossen Wartsaales enthält einen Ausgang für jene Reisenden, welche zu Fuss das Hotel erreichen wollen.

Ueber den kleinern Räumlichkeiten befinden sich zwei Schlafzimmer für einen Wächter und den Controlleur des Gepäckdepots.

Der Ausgang der grossen Warthalle gegen die Bahn ist durch ein Tourniquet abgeschlossen, wie solche auf französischen und englischen Bahnhöfen zu finden sind. Dasselbe ist so construirt, dass nacheinander 40 Personen, gerade so viel als der Wagen fassen kann, passiren können. Wünschen noch mehr Personen die Bahn zu benutzen, so wird eine Tafel vorgeschoben, mit der Anzeige, dass ein weiterer Zug nach 5 Minuten abgehen werde.

Das anlangende Gepäck, sei es vom Schiff oder der Bahn, wird längs der Warthalle in geschützter Lage auf eine grosse Plattform gebracht, wo es dem Eigenthümer bequem zugänglich ist und nach erfolgter Weisung schnell weiter befördert werden kann.

Einsteighalle.

Vom Tourniquet führt der gedeckte Gang bis zur Haltstelle der Bahn. Derselbe ist beidseitig offen und trägt einen leichten Dachstuhl mit Schindelbelag, welcher alle 3 m. auf einem Holzpfeiler ruht, der seinerseits ein Steinpostament zur Unterlage hat.

Da der ganze Gang auf einer Rampe von 150 ‰ steht, so wurde nicht unterlassen, zwischen Stein und Holz starke Eisendübel einzusetzen.

Die Einsteighalle über dem Ausgangspunkte der Bahn ist ebenfalls mit Schindeln eingedeckt. Sie hat eine Breite von 8 m. und eine Länge von 15 m. Die obere Giebelseite, sowie die gegen das Aufnahmsgebäude gerichtete Langseite sind ganz offen. Die andere Langseite, sowie der polygonal geformte Giebel auf der Seeseite sind mit einer Bretterwand und Jalousien abgeschlossen.

Das Vierkantholz sämmtlicher Hochbauten wurde aus dem Gerüstholz der Brücken herausgeschnitten und an Ort und Stelle abgebunden.

Diese drei Gebäude, welche schräg in einander übergehen und wovon das letztbesprochene sogar über einer um 24 ‰ gegen die Horizontale geneigten Fläche errichtet ist, gehören zu den schwierigsten Zimmermannsarbeiten und ihre Ausführung macht dem Erbauer, Hrn. Zimmermeister *Wenger* in Brienz, alle Ehre.

V. Bauzeit.

Hafenbauten.

Am 20. October 1878 wurden am See die Arbeiten in Angriff genommen; durch Sprengen und Spalten der Felsen der Landungsplatz erweitert und verebnet, die Schifflande abgesteckt, die Pfähle und Roste hergerichtet und mit dem Einrammen begonnen. Anfangs November konnte bereits mit der Quaimauer angefangen und dieselbe bei dem um diese Zeit sehr niedern Wasserstande rasch gefördert werden. Da die ganze Anlage aus Trockenmauerwerk bestand, so wurde dieselbe durch die nunmehr eintretenden Fröste nicht gehindert, da das Wasser allfällig hinzukommende Erde sogleich wegspült.

Auch die Rampe für die Ruderschiffe konnte vollendet werden, so dass mit Weihnachten alle Arbeiten 1 m. über den im Frühjahr zu erwartenden Wasserstand gefördert und der eigentliche Landungsplatz überhaupt bis auf geringe Ergänzungsarbeiten vollendet war.

Im März des folgenden Jahres wurde die Quaimauer auf ihrer ganzen Länge aufgeführt, die Brüstungshölzer zum Anfahren der Dampfschiffe an die Pfähle befestigt und endlich im Juni die ganze Lände in betriebsfähigen Zustand gestellt.

Unterbau.

Gleichen Tages, wie der Landungsplatz, wurde auch der Einschnitt der Bahn angefangen. Diese Arbeit bestand, wie bereits erwähnt, fast ausschliesslich in Wegsprengen der Felsen.

Als gegen Ende November der grösste Theil der Arbeit vollendet, wurde mit dem Steindamme begonnen, der Felsen abgeplant und die Stützmauer aus durchwegs grossen, lagerhaften Steinen, jedoch ohne Mörtel, aufgeführt. Bis auf wenige Meter war derselbe seiner Vollendung nahe, als gegen Neujahr auch hier grosser Schneefall die Fortsetzung unmöglich machte. Indessen hatten die Steinmetze Material für die Widerlager und Pfeiler gesucht und ringsum im Walde widerhallte der eifrige Hammerschlag oder donnerten die Sprengschüsse. Auch dann, als alle übrigen Arbeiten ruhten und trotz grimmiger Kälte, setzten diese ihre Arbeit fort, bis endlich Anfangs März wieder auf der ganzen Linie ein reges Leben begann.

Am See ward zunächst die Ausfüllung für den Bahnkörper vollendet, dann der untere Theil mit dem nöthigen Kiesbette versehen.

Der Steindamm wurde seiner Vollendung entgegengeführt und Ende März, von warmem Wetter begünstigt, mit dem Widerlager abgeschlossen.

Zur selben Zeit war mit dem Aufbau des ersten Pfeilers begonnen worden und am 15. April stand diese ganze untere Strecke zur Aufnahme des Eisenwerkes bereit. Ende April war auch der zweite Pfeiler vollendet, desgleichen am 10. Mai der dritte und am 28. Mai der vierte, am 8. Juni das obere Widerlager. Am 15. Mai wurde auch der oberste Theil der Bahn vor dem Hotel in Angriff genommen und mit Ende Juni vollendet.

Mit diesen Arbeiten hielt der eiserne Unterbau gleichen Schritt.