

Gipsbahn Ennetmoos

Autor(en): **Abt, R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **11/12 (1888)**

Heft 20

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-15015>

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

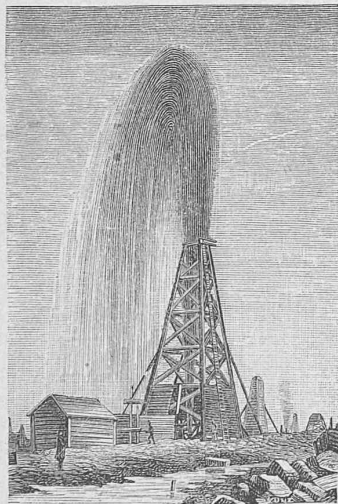
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

retiré du puits, une planchette *A* (Fig. 2) vient se glisser sur l'ouverture du puits qu'elle bouche. Une légère descente du seau fait ouvrir la soupape et le naphte jaillit dans un bassin autour du puits pour s'écouler de là dans un réservoir. Toutes ces différentes opérations se font mécaniquement.

Il ne s'écoule que 1 minute $\frac{1}{4}$ entre 2 sorties consécutives du seau hors du puits; et on arrive ainsi à extraire environ 140 mètres cubes par jour. Ce rendement, quoique déjà considérable, est loin d'atteindre celui des fontaines jaillissantes de naphte.

Celle que nous avons eu l'occasion de visiter à la fin du mois d'avril de cette année et qui est représentée par la figure 3 est une des plus importantes que l'on ait jamais vu, et la seule existant en ce moment. Elle a commencé à jaillir au commencement du mois d'avril et le jet a atteint une hauteur de 85 mètres. Le débit en était encore de 7500 mètres cubes en 24 heures lors de notre passage à Balakhani, débit plus considérable que celui de tous les autres puits réunis. Sitôt qu'un puits commence à jaillir, on éteint tous les feux des machines à vapeur aux alentours, car lorsque le feu prend aux puits jaillissant, il est très-difficile de l'éteindre. On y arrive quelquefois en le couvrant brusquement d'une grande quan-

Fig. 3.



tité de sable. Ces incendies de puits sont très-fréquents et quelquefois dus à la malveillance.

Le naphte extrait des différents puits est conduit dans des réservoirs par des canaux creusés dans le terrain, dont la nature argileuse se prête admirablement à leur formation. Toute la contrée est sillonnée de ces ruisseaux et de ces lacs de naphte au eaux calmes et verdâtres.

Le transport de naphte de Balakhani à Bakou a lieu dans une série de conduites en fonte de 10 kilomètres de longueur; chaque compagnie possède la sienne. Le naphte est pompé des réservoirs dans les conduites à une pression de 20 atmosphères par des pompes à vapeur très-puissantes.

Arrivé à Bakou, dans la „Ville Noire“ où se trouvent toutes les raffineries de pétrole, le naphte est raffiné: on en extrait environ 30% de pétrole d'une densité de 0,82. Le gouvernement russe exige que le pétrole ainsi raffiné ne s'enflamme pas à une température au-dessous de 28° Réaumur.

La plus grande partie du pétrole est envoyée en Russie dans des bateaux citernes par la Mer Caspienne et le Volga. Ces mêmes bateaux citernes rapportent à Bakou l'eau du Volga nécessaire à l'alimentation de la ville. Une autre partie du pétrole va de Bakou à Batoum au bord de la Mer Noire par le chemin de fer Transcaucasien. On expédie ainsi en moyenne 3600 wagons citernes de 10 mètres cubes par mois. On a beaucoup parlé ces derniers temps du

projet d'une conduite monstre de 1000 kilomètres de longueur pour amener le pétrole de Bakou à Batoum. Si on a jusqu'ici pas encore commencé l'exécution de cette grande entreprise, c'est que le gouvernement russe ne veut en accorder la concession que pour le transport du naphte et non du pétrole raffiné afin d'obliger les exploitants à utiliser les résidus du pétrole.

Les prix de revient, de transport et de raffinage du naphte sont les suivants (le rouble compté à 2 frs. 50):

Prix d'un litre de naphte à Balakhani en moyenne 0,0025 fr. (il varie de 0,005 fr. à 0,0003 fr.).

Raffinage par litre de pétrole et transport dans les wagons-citernes 0,020 fr. Transport de Bakou à Batoum (1000 kilomètres) 0,028 fr. (soit 0,033 fr. par tonne et kilomètre). Prix d'un litre de pétrole à Batoum (y compris l'impôt prélevé par le gouvernement russe) 0,10 fr.

Les ouvriers à Balakhani se payent à raison de 1,25 fr. par jour. Le terrain y coûte 50000 frs. l'hectare.

On comprend, qu'avec un prix aussi peu élevé, le pétrole s'emploie dans ces pays à une bien plus vaste échelle que chez nous. C'est ainsi que toutes les usines chauffent avec des résidus de naphte; et, chose incroyable, l'eau servant à alimenter les machines à vapeur revient, à égale volume, bien plus cher que le naphte qui sert de combustible. Les locomotives du chemin de fer Transcaucasien de Batoum à Bacou et Transcaspien, récemment inauguré, de la Mer Caspienne à Samarkande, chauffent également au naphte, qui n'a pas peu contribué à rendre possible la traversée de ce désert, où tout autre combustible manque.

On ne peut s'empêcher de songer à l'emploi que le pétrole pourrait trouver dans nos pays, si le transport et tous les frais accessoires n'en augmentaient pas le prix d'une façon aussi exorbitante. Toutefois l'exploitation de ces gisements de pétrole prend un développement si extraordinaire et les moyens de transport se perfectionnent tellement, que le moment n'est peut-être pas bien éloigné, où le pétrole jouera un rôle important dans l'industrie européenne.

René Kachlin.

Gipsbahn Ennetmoos.

Von R. Abl.



Am Nordabhang des *Stanzhorn*, dem sagengeschmückten *Drachenried* *) gegenüber finden sich mächtige Gipslager und Güte. Bis anhin konnte nur eine schwache Ausbeutung stattfinden, da der Transport der Steine zu den Gipsmühlen zur Schonung des dazwischen befindlichen Landes bloss zur

Winterszeit, wenn tiefer Schnee lag, stattfinden durfte.

Seit dem Sommer 1888 ist hier eine erfreuliche Aenderung eingetreten. Der umsichtige und unternehmende Besitzer der einen Mühle, *Herr Stäger*, hat nämlich von lobenswerthem Entgegenkommen der zuständigen Behörde unterstützt, an geeigneter Stelle eine *Seilbahn* angelegt, mit deren Hülfe nun das ganze Jahr Gipssteine von den Lagern bis zur Thalstrasse herunter gelassen und einstweilen auf dieser, später auf einer anzulegenden Rollbahn direct zu den Mühlen geführt werden.

Die Seilbahn hat, schräg gemessen, eine Länge von 690 m, und Steigungen von 0 bis 580⁰/₁₀₀. In der untern Bahnhälfte werden 64, in der obern 152, zusammen also 216 m Höhe erstiegen. Der obere Endpunkt liegt 736 m über Meer.

Die Richtung der Bahn ist ganz gerade, das Längenprofil aber schmiegt sich, um Kosten zu ersparen, überall an das vorhandene Terrain an, und zeigt in Folge dessen

*) Nach einer unserer schönen Sagen hauste dort der von *Struthahn* von *Winkelried* erschlagene Drache.

namentlich oberhalb der Mitte eine von der natürlichen Seilcurve um ca. 9 m abweichende Einsenkung, wie die vorstehende Skizze nach der Natur andeutet.

Der Oberbau ist einspurig mit unserer *automatischen Ausweichung*, gebildet von schwachen 7 cm hohen Vignoleschienen mit 1 m Spurweite, auf Holzschwellen befestigt, und letztere durch Langschwellen unter sich und durch eingerammte Pfähle mit dem nassen Boden verbunden.

In der erwähnten Einsenkung handelte es sich darum, das Seil so zu führen, dass es in der ihm zugewiesenen und zuträglichen Stellung verbleibt, und ausserdem den Wagen ein anstandsloses Drüberwegfahren gestattet. Um das zu erreichen, sind an der tiefsten Stelle der Einsenkung eine Anzahl speciell construirter Seilrollen angebracht, welche sich um eine, nur auf einer Seite gehaltene Achse drehen. Von der offen stehenden Seite her legt sich das Seil unter diese Rollen, sobald der Wagen die Stelle passirt hat, was dadurch herbeigeführt wird, dass der Hebel an welchem das Seil befestigt ist, eine bestimmte Form erhält, dann namentlich aber dadurch, dass die zur Kreuzung nöthige Ablenkung der Wagen von der Bahnrichtung dazu benutzt wird, das Seil automatisch und mit bedeutender Kraft in seine neue Lage zu zwingen, und dort festzuhalten, bis der Wagen wieder an diese Stelle zurückkehrt und das Seil herauslöst.

Unseres Wissens ist diese Construction hier zum ersten Male zur Ausführung gelangt. Sie hat sich ganz vorzüglich bewährt und bietet somit ein erwünschtes Mittel, auch bei Seilbahnen ganz abnorme, concave Gefällsbrüche anzuwenden.

Durch diese neueste Construction ist mit der althergebrachten Praxis in der Anlage von Seilbahnen gründlich gebrochen. Bekanntlich galt bisher als allgemeine Regel: Seilbahnen nur geradlinig und höchstens mit stetiger und ganz schwacher Gefällsänderung auszuführen. Nach den bescheidenen Anfängen am *Giessbach* und in *Lugano* haben wir am *Bürgenstock* mit durchschlagendem Erfolge gezeigt, dass auch bei gewöhnlichen Seilbahnen sehr ausgesprochene Curven zulässig sind, in *Ennetmoos* ist nun noch der Beweis erbracht, dass auch das Profil sozusagen beliebige Gefällswechsel enthalten darf.

Damit soll freilich nicht gesagt sein, dass künftighin bei Seilbahnen jedes Opfer für Herstellung eines wenigstens annähernd kontinuierlichen Tracés wegfallen soll; wol aber, dass sowol Abweichungen von der allgemeinen Richtung als von der natürlichen Seilcurve überall da Anwendung finden dürfen, wo damit eine in Betracht kommende Ersparniss an den Baukosten erzielt werden kann. Solche Lösungen mit dem richtigen Verständniss durchgeführt, sind nicht nur durchaus betriebssicher, sondern auch ohne nachweisbar schädlichen Einfluss auf Rollen und Drahtseil.

Der *Betrieb* der Seilbahn *Ennetmoos* macht sich sehr einfach. Oben wird der leer angekommene Wagen mit ca. 2000 kg Gipssteinen beladen, unterdessen auf der untern Station der dortige Wagen entleert. Sobald dies geschehen, begibt sich einer der oben beschäftigten Arbeiter an den Bremsapparat. Dieser besteht aus zwei hintereinander stehenden Seilrollen von 2 1/2 m Durchmesser, um die das Drahtseil zweimal geschlungen ist und woran die eine einen seitlich angeschraubten Bremskranz trägt. Auf letztern wirkt ein mit Holzklötzen garnirtes Bremsband, das vom Arbeiter mittels Handrädchen und Spindel gelöst und geschlossen werden kann. Fünf Minuten genügen, um den geladenen Wagen, der selber keine Bremsrichtungen trägt, hinunter zu lassen und von unten den leeren an seine Stelle zu bringen; worauf das Beladen oben und das Entladen unten wieder beginnt.

Der Betrieb dieser kleinen Industriebahn hat mit Ende August begonnen.

Die ganze Anlage mit Inbegriff der wohlgelungenen mechanischen Einrichtungen und des Betriebsmaterials, von Herrn *Theodor Bell u. Cie. in Kriens* geliefert, kostete rund 16000 Fr.

Patentliste.

Mitgetheilt durch das Patent-Bureau von *Bourry-Séquin* in Zürich.

Fortsetzung der Liste in Nr. 16, XII. Band der „Schweiz. Bauzeitung“. Folgende Patente wurden an Schweizer oder in der Schweiz wohnende Ausländer ertheilt.

1888

im Deutschen Reich

Sept. 12.	Nr. 45 115	H. Kieber, Basel: Closet-Spühlapparat.
" 19.	" 45 164	C. Sondermann, Frauenfeld: Dampfausslassventil für Dampfmaschinen.
" 19.	" 45 162	A. Lauber, Birsfelden bei Basel: Electricischer Sammler.

1888

in Oesterreich-Ungarn

Sept. 15.		C. Bach, St. Gallen: Selbsteincassirendes Panorama.
" 15.		F. Borel, Cortailod & E. Paccaud, Lausanne: Neuerungen in der Construction electricischer Messapparate.
" 15.		W. E. Bourgeois, Yverdon: Selbstöhler mit Federn.
" 15.		H. Bouthillier de Beaumont, Genf: Verfahren zur Herstellung einer möglichst genauen Gesamtprojection des Erdballs auf einer Ebene.
" 15.		H. Ostermann und A. Prip, Genf: Neuerungen in der Herstellung von nicht magnetischen, nicht oxydirbaren, compensirten Uhren-Unruhen.
" 15.		Schlatter, Burtscher & Schmid, Bern: Zinnkapseln in Form von Tuben zum Aufbewahren von Verbandartikeln.

1888

in Frankreich

Sept. 6.	Nr. 191 259	Piccard: Perfectionnements apportés aux régulateurs des moteurs hydrauliques.
" 6.	" 191 256	A. Bauer & Co.: Machine à fabriquer et à timbrer les tubes en papier pour cigarettes.
" 6.	" 191 355	Cuénod, Sautter & Co., Genève: Enregistreur de courants électriques.
" 6.	" 191 257	Bertholet et Burri-Haldi: Nouvelle disposition de pommeau de canne, cravache, parasol etc. contenant une montre se remontant sans clé.
" 6.	" 191 258	Fatio: Barres parallèles mobiles.
" 20.	" 191 668	F. Martini & Cie.: Perfectionnements aux métiers mécaniques à tisser, système Thalmann.
" 20.	" 190 410	Wurstemberger & Cie. et Schweizer: Brûleur au pétrole pour souder et tous autres usages industriels, système Schweizer.

1888

in England

Sept. 1.	Nr. 12 311	A. Bauer & Co.: Verbesserungen an Maschinen für die Cigarettenfabrication.
" 8.	" 12 727	Ed. Dubied und Co., Couvet: Electricische Brems-Vorrichtung.
" 29.	" 13 666	Emil Mertz, Basel: Apparat zur Befeuchtung und Abkühlung der Luft in Gebäuden, Schiffen etc.
" 29.	" 13 684	Alex. Kaiser, Freiburg: Verbesserungen zum Stellen von Ventilen.
" 29.	" 13 685	Alex. Kaiser, Freiburg: Verbesserungen an Druckminderungsventilen.
" 29.	" 13 686	Alex. Kaiser, Freiburg: Verbesserungen in Hemmungen für Taschen- und Wanduhren.
" 29.	" 13 767	J. R. Geigy, Basel: Erzeugung neuer Farben.
" 29.	" 13 771	Jac. Haggemacher, Zürich: Verbesserungen an Jacquard-Maschinen für Webstühle mit verticaler oder horizontaler Kette.
" 29.	" 13 920	J. R. Geigy, Basel: Erzeugung von gelben, orange und braunen Farben mit Alizarin ähnlichen Eigenschaften.