

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 57/58 (1911)
Heft: 14

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: 15.05.2025

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

INHALT: Der Wiesener Viadukt — Die Niesen-Bahn. — Bebauung des obern Geissensteinareals in Luzern. — Diplom-Ingenieure als Verwaltungsbeamte. — Zum Durchschlag des Lötschbergtunnels. — Miscellanea: Haupt-Versammlung des Verbandes Deutscher Diplom-Ingenieure. Eidgenössisches Polytechnikum. Revision des Stadtplanes von Basel. Abbruch der Hammeranlage „Fritz“ bei Fried. Krupp in Essen. Bodenseeeinfluss-Regulierung. Weltausstellung Paris 1920. Elektrischer Betrieb der Eisenbahnen in Chicago. Die Gleichstrom-Dampfmaschine als Fördermotor in

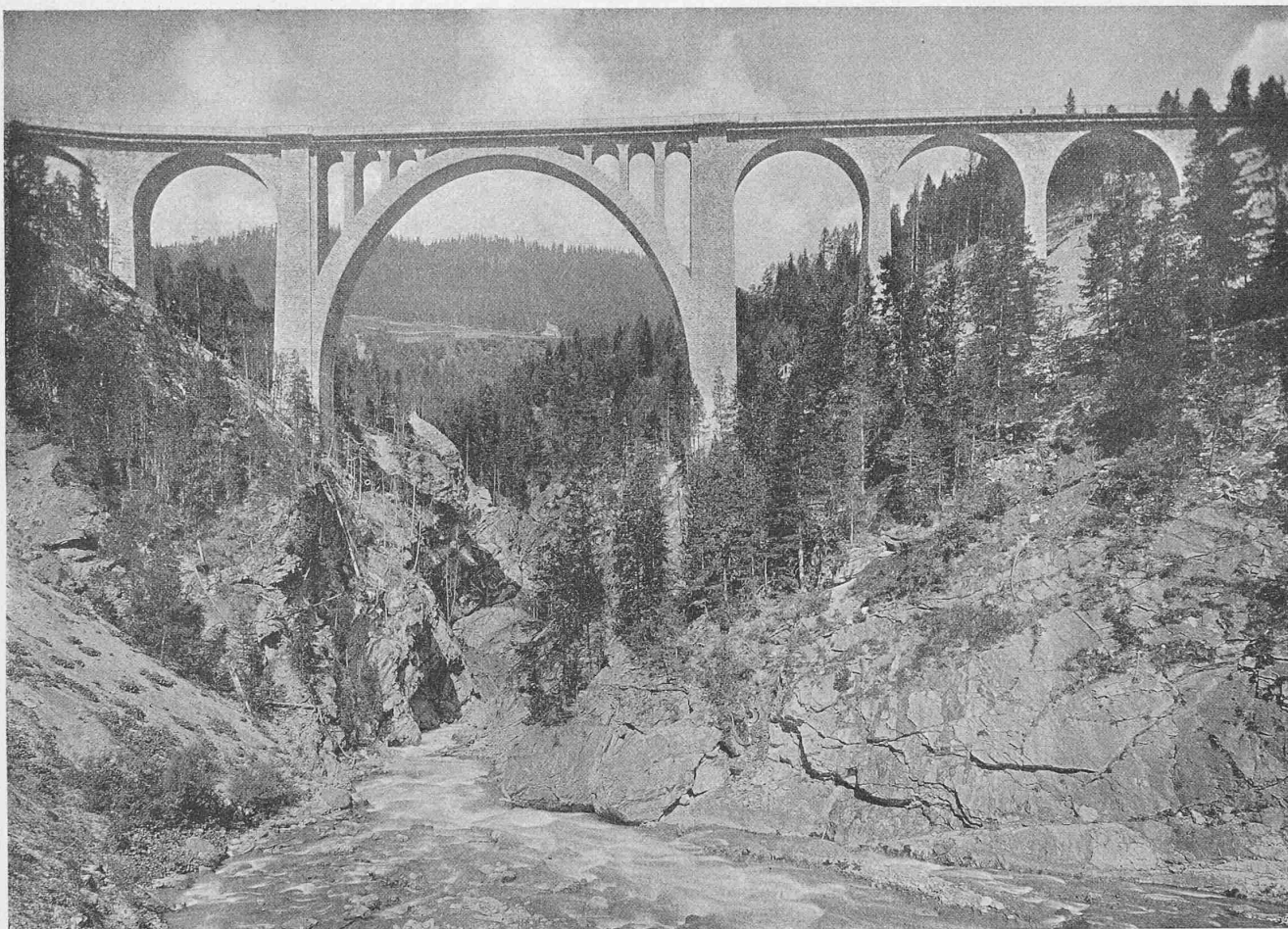
Bergwerken. Universitätsbauten Zürich. XII. Internationaler Schiffahrtskongress Philadelphia 1912. — Nekrologie: Ed. v. Moos. — Konkurrenzen: Bebauungsplan für eine Gartenstadt am Gurten bei Bern. Lorrainebrücke in Bern. Verwertung des der römisch-katholischen Gemeinde Basel gehörenden Areals an der Kannenfeldstrasse. Handelsschule La Chaux-de-Fonds. — Literatur: Die Reinhaltung der Ruhr. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Stellenvermittlung

Tafel 40: Der Wiesener Viadukt.

Band 57.

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

Nr. 14.



Der Wiesener Viadukt

Strecke Davos-Filisur der Rhätischen Bahn.

(Mit Tafel 40 und obiger Abbildung.)

Anlässlich der Beschreibung der Bahnlinie Davos-Filisur¹⁾ durch Oberingenieur P. Saluz hatten wir auch den im Zuge dieser Linie liegenden Wiesener Viadukt zur Darstellung gebracht (Bd. LIII S. 319, Bd. LIV S. 3). Damals war es noch nicht möglich, das Bauwerk, dessen gemauerter Hauptbogen sich mit 55 m Spannweite über das Landwasser schwingt, in fertigem Zustand zu zeigen. Wir holen dies heute in Ergänzung jener Baubeschreibung nach, durch Wiedergabe zweier Bilder, die uns die Direktion der Rh. B. freundlichst zur Verfügung gestellt hat.

Die Niesen-Bahn.

(Fortsetzung.)

Die Hochbauten der Niesenbahn sind verschieden behandelt. Während die Ausgangsstation Mülenen (Abb. 6 u. 7, S. 176 u. 177) sich in ihrer Architektur als schmuckes Bernerhäuschen präsentiert und mit ihren blumengeschmückten Fenstern zum Eintreten förmlich einladet, treten bei der Umsteigestation Schwandegg wie auch bei Niesenkulm die ästhetischen Momente vor den praktischen Erwägungen

naturgemäss etwas in den Hintergrund. Die Abbildungen 20 bis 24 (S. 190 u. 191) zeigen die Grundrisse und Schnitte der Hochbauten, denen die Hauptabmessungen zu entnehmen sind. Eigenartig ist auf der Station Schwandegg die fächerartige Anordnung der Perronpodeste; diese Form entstand aus dem praktischen Erfordernis, das Umsteigen von der 66% Rampentreppe der untern Sektion in die flache Anfangssteigung von nur 33,3% der obern Sektion unter tunlichster Vermeidung von Treppen zu ermöglichen.

Mechanische Einrichtungen. Einen Hauptteil der mechanischen Installationen bilden die Antriebe der beiden Bahnen, die in den jeweiligen obern Stationen Schwandegg bzw. Niesen-Kulm untergebracht sind. Wie bekannt, wird zur Bewegung der Wagen das Seil mittels einer Triebrolle, um welche dieses einige Male geschlungen ist, in Bewegung gesetzt. In Abbildungen 25 und 26 ist der Antrieb der I. Sektion dargestellt. Bemerkt sei gleich, dass der Antrieb der II. Sektion in der Anordnung ganz analog gebaut und nur bei Bemessung der Stärkeverhältnisse entsprechend den kleinern Seilzügen, der kleinern Umfangskraft und dem günstigeren Umschlingungsverhältnis Rechnung getragen ist.

Triebbrad und Umlenkrolle mit 3,8 m Durchmesser sind so disponiert, dass deren Verbindungslinie der obersten Tracéneigung entspricht und so, dass das eine Seiltrumm direkt auf die Triebrolle, und das andere Trumm auf die Umlenkrolle geführt werden kann, ohne anderweitige Ablenkung durch besondere Ablenkrollen (siehe Grundriss).

¹⁾ Bd. LIII, S. 291; auch als Sonderabdruck erschienen.