

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 33/34 (1899)
Heft: 15

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: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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, die dem Mehrphasen-Wechselstrom-System ein neues Wirkungsfeld eröffnen. Nachdem im Sommer vorigen Jahres die bereits in unserer Zeitschrift beschriebene Bergbahn Zermatt-Gornergrat¹⁾ 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-

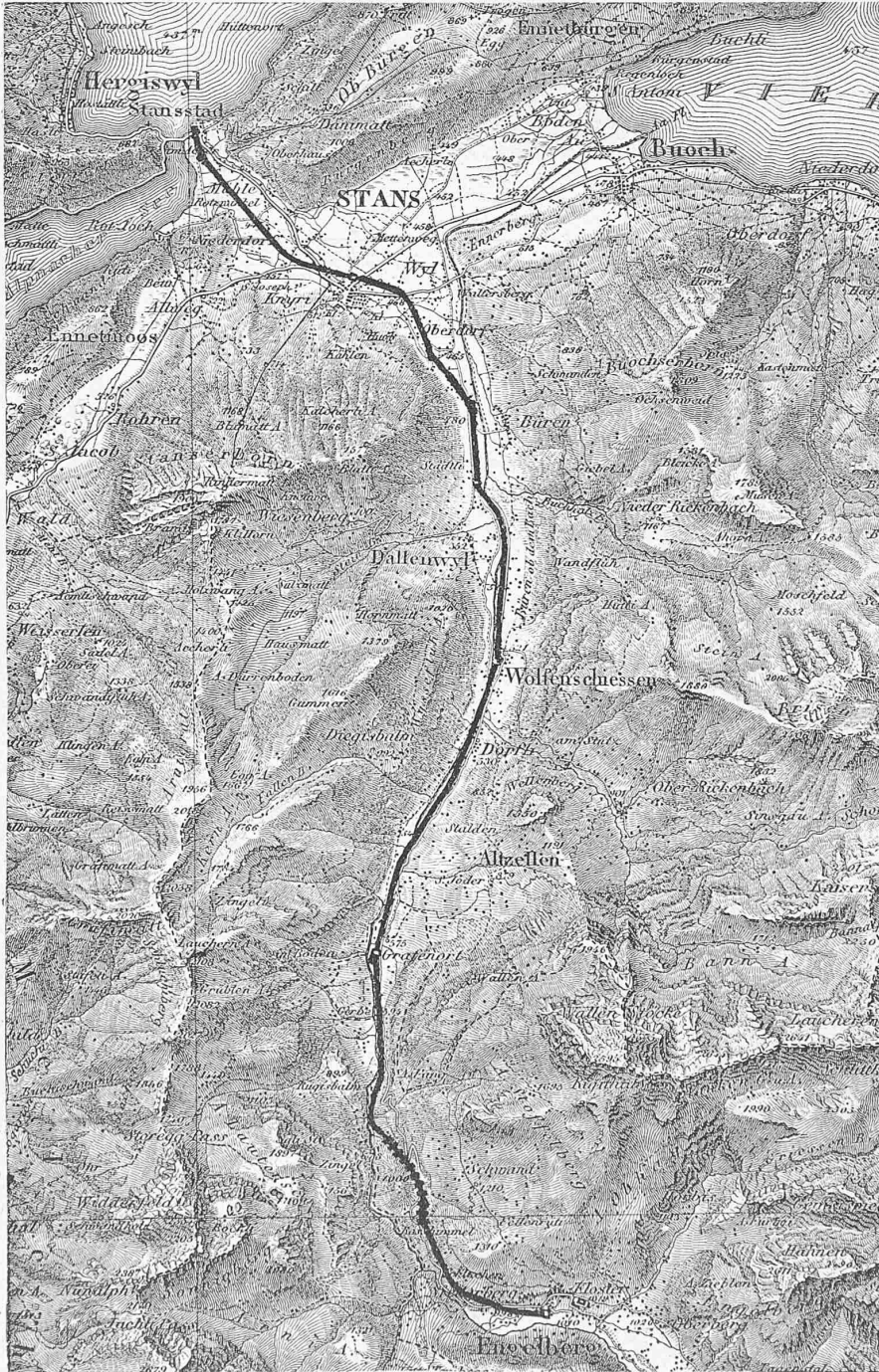


Fig. 1. Tracé.

Bearbeitet nach der Dufour-Karte.

1 : 100 000.

Mit Bewillig. des eidg. topogr. Bureau.

¹⁾ S. Schweiz. Bauztg., Jahrg. 1898, Bd. XXXI Nr. 16—21.