

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 55/56 (1910)  
**Heft:** 6

## 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:** 15.03.2025

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

INHALT: Eine Holztransportanlage in den transylvanischen Alpen. — Wettbewerb für ein Kirchgemeindehaus in Winterthur. — Wettbewerb für einen öffentlichen Schmuckbrunnen (Geiserbrunnen) in Zürich. — Miscellanea: Standesfragen im Tessin. Dr. Ernst Schulze. Benzin-elektrische Motorwagen für Vollbahnen, Eidgenössisches

Polytechnikum. Walchensee- und Isar-Wasserkraft. Aarebrücke in Aarburg. Neues Postgebäude in St. Gallen. Bewässerung von Mesopotamien. Ballonhalle in München. Verein Schweizer Zentralheizungs-Industrieller. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Band 56.

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

Nr. 6.



Abb. 7. Blick von Km. 13 nach Station III (in der Ferne Busteni). — Maximale Seilspannung von 650 m.

### Eine Holztransportanlage in den transylvanischen Alpen.

Von Ingenieur *A. Pietrkowski*, Köln.

Wenn man die Entwicklungsgeschichte der modernen Drahtseil-Hängebahn zurückverfolgt, so findet man als direkte Vorgänger dieses in neuerer Zeit zu so grosser Bedeutung gelangten Transportmittels die sog. Seilriesen, jene in der Schweiz schon seit Jahrhunderten gebräuchlichen Anlagen zum Herablassen der geschlagenen Holzstämmen von den Bergabhängen in die Flusstäler. Die Drahtseilbahn in ihrer primitivsten Form war also aus den Bedürfnissen des Holztransportes im Gebirge heraus entstanden; als jedoch auf dieser Grundlage, in erster Linie durch die Verdienste des Freiherrn von Dücker, die heutige Drahtseilhängebahn geschaffen wurde, war zwar ein gewaltiger Fortschritt in der allgemeinen Verwendbarkeit dieses Transportmittels zu verzeichnen, dem Holztransport war aber damit zunächst noch nicht gedient.

Die Förderung von solchen langgestreckten und daher sehr erheblichen Einzellasten, wie Baumstämmen es sind, erforderte nämlich die Ausbildung von besonderen Förderwagen. Zunächst konnte man nicht mit einem Wagengehänge auskommen, sondern musste zwei anwenden,

die durch den zu transportierenden Stamm gewissermassen zu einem Langholzfahrzeug zusammengekuppelt wurden. Die grösste Schwierigkeit machte es aber, die Wagengehänge leicht und einfach zu halten und ihnen dabei doch die für die Leerfahrt notwendige Stabilität zu geben. Hierin war die Firma Th. Obach in Wien bahnbrechend, die im Jahre 1895 beim Bau einer Drahtseilhängebahn in Siebenbürgen zuerst ein Gehänge mit Gegengewicht, wie es nachstehend ausführlich beschrieben wird, anwandte, das bei einfachster Konstruktion und bequemster Befestigung für das Fördergut volle Stabilität bei der Leerfahrt aufweist.

Dieses Wagengehänge hat eigentlich das Problem des Holztransportes mittels Drahtseilhängebahnen gelöst; den neueren Bahnen dieser Art sind aber neben Fortschritten, die sich speziell auf den Holztransport beziehen, natürlich eine grosse Zahl inzwischen gemachter Verbesserungen allgemeiner Art zu gute gekommen, sodass die nachstehende Schilderung einer modernen Anlage, die unter besonders schwierigen Verhältnissen arbeitet, interessieren dürfte. Es handelt sich um eine Drahtseilhängebahn von etwa 15 km Länge, die in jüngster Zeit für die Firma Fabrica de Hartie „Busteni“, C. & S. Schiel Suc<sup>ri</sup> in Rumänien in der Nähe von Busteni ausgeführt wurde.