

DATEN UND FAKTEN ZUR GIESSBACHBAHN

Allgemein

Standseilbahnen gehören zusammen mit den Zahnradbahnen zur ältesten Form von Bergbahnen. Sie sind das ideale Verkehrsmittel, um eine konstante Zahl von Fahrgästen pro Stunde über eine kurze und steile Strecke zu befördern.

Die Abt'sche Weiche

Ausweiche in der Mitte des Streckennetzes, wobei die jeweils innere Schiene an der Stelle, wo sie die Mitte des Gegengleises durchstösst, unterbrochen ist, so dass das Seil des anderen Wagens nicht tangiert wird. Die Fahrzeuge haben an den äusseren Rädern zwei Spurkränze, an den inneren keine. Dafür sind die Innenräder extra breit, so dass sie

die relativ breiten Gleislücken ohne Einbusse an Fahrkomfort überfahren können.

Wasserkraft-Antrieb aus dem Wasserfall Giessbach

Wasserkraft-Antrieb bei Standseilbahnen galt damals als bahnbrechende Erfindung, wurde nach einigen Jahrzehnten jedoch durch den Elektroantrieb abgelöst. Früher waren beide Giessbach-Bahnwagen mit einem grossen Wassertank ausgestattet. Während des Halts wurde der Tank im «Bergwagen» mit Wasser gefüllt, der Tank im «Talwagen» geleert. Durch das Übergewicht konnte der zu Tal fahrende Wagen den bergwärts fahrenden Wagen hochziehen. Genial und simpel zugleich.

TECHNISCHE DATEN

Spurweite:	1,0 Meter
Neigung:	280 ‰
Höhe Talstation:	566 Meter ü.M.
Höhe der Bergstation:	666 Meter ü.M.
Länge der Schräge:	345 Meter
Wagenkapazität:	je 40 Personen
Förderleistung:	560 Personen pro Stunde
Fahrzeit:	5 Minuten
Fahrgeschwindigkeit:	1,9 Meter pro Sekunde
Zugseil:	26 Millimeter Durchmesser Frequenzgesteuerter
Antrieb heute:	Wechselstrommotor 45 kW



Bitte helfen Sie uns, die historische Giessbach-Bahn zu erhalten und weiterhin als Wunderwerk der Schweizer Eisenbahngeschichte zu hegen und zu pflegen. Wir danken Ihnen ganz herzlich für Ihre Spenden!

PC 30-55-3

IBAN CH07 0900 0000 3000 0055 3

Spenden an die Stiftung Giessbach dem Schweizervolk können vom steuerbaren Einkommen abgezogen werden.

Stiftung Giessbach dem Schweizervolk
Administration
Chemin Dubochet 11
CH-1815 Clarens

www.stiftung-giessbach.ch
info@stiftung-giessbach.ch
Tel. +41 (0)21 964 24 24



Für Hotelreservierungen melden Sie sich bitte direkt bei:

GRANDHOTEL GIESSBACH, CH-3855 Brienz, Tel. +41 (0)33952 2525, grandhotel@giessbach.ch, www.giessbach.ch

STIFTUNG
GIESSBACH
DEM SCHWEIZERVOLK

DIE GIESSBACHBAHN MUSS WEITERLEBEN!



IN EUROPA WAREN DIE JAHRE

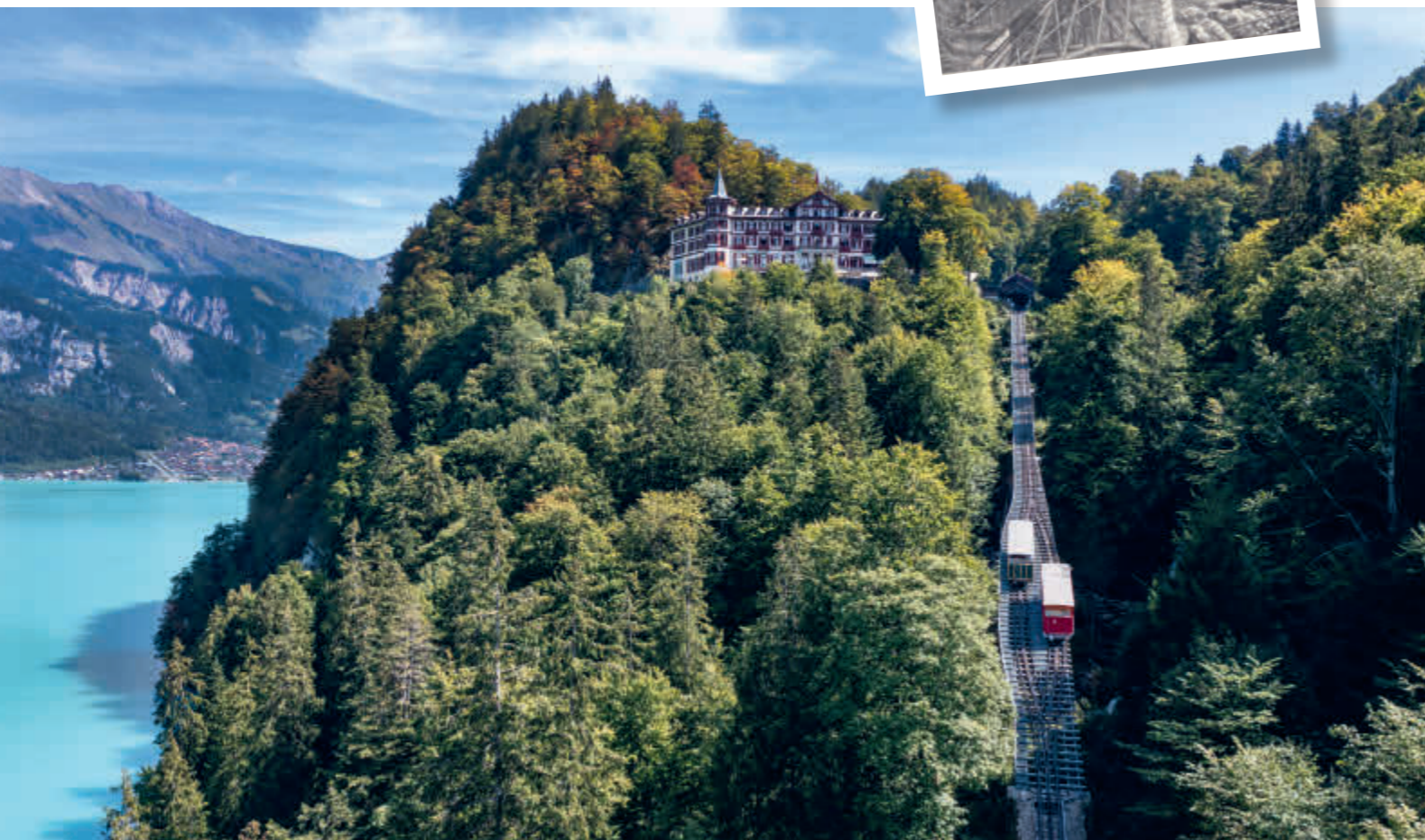
von 1871 bis 1914 eine Periode von noch nie dagewesener Prosperität und Frieden, welche später Belle Epoque genannt wurde. Eisenbahnnetze wuchsen und machten internationale Reisen einfacher. In der Folge entdeckten immer mehr Reisende die natürlichen Wunder der Alpen. Die eindrücklichen Fälle des Giessbachs wurden als eines dieser Wunder betrachtet. Und dank einer pionierhaften Idee konnte eine Standseilbahn dahin gebaut werden.

Weil das Grandhotel Giessbach gut 100 Meter höher gelegen ist als die Schiffsanlegestelle, reifte bei den Eigentümern des Hotels kurz nach dessen Eröffnung der Plan, eine Standseilbahn zu bauen. Sie sollte das Hotel mit der Schiffsanlegestelle verbinden, damit die Gäste komfortabel zum Hotel gebracht werden konnten.

Alle Standseilbahnen benötigten dazumal entweder zwei Gleise oder mindestens drei Schienen zum gegenseitigen Ausweichen der



Wagen in der Streckenmitte. Bei der Giessbachbahn hätte dieses System bedeutet, die gesamte 190m lange Brücke doppelt so breit zu bauen. Doch Carl Roman Abt, ein junger Ingenieur bei der IGB (Maschinenfabrik der Internationalen Gesellschaft für Bergbahnen), die sich für den Bau der Giessbachbahn beworben hatte, schlug eine völlig neue Lösung mit einem Gleis und einer Ausweiche in der Mitte vor. Dank dem damit verbundenen Kostenvorteil bekam die IGB den Auftrag und nach der Giessbachbahn 1879 wurden schlagartig keine Doppelgleis-Drahtseilbahnen mehr gebaut. Das neue System mit der sogenannten «Abt'schen Ausweiche» setzte sich aufgrund seiner Wirtschaftlichkeit sofort durch!



Doch der Zahn der Zeit nagt auch an einem technischen Wunderwerk!

Im Rahmen der vom Bundesamt für Verkehr vorgeschriebenen Unterhaltsarbeiten an Bahntechnik und Wagen musste bereits im Winter 2019/20 der Wagen Nummer 1 der Giessbachbahn per Helikopter ausgeflogen, das Fahrgestell und die Sicherheitsinstrumente zerlegt sowie der Wagenkasten voll-

ständig überholt werden. Während dieser aufwändigen Generalrevision wurde die im Verhältnis günstige Gelegenheit beim Schopf gepackt, die Farbgebung des Wagens historisch zu überprüfen und entsprechend zu verändern. Deshalb «glänzt» der Wagen Nummer 1 seitdem in jener grünen Farbe, mit der er nach der Generalüberholung im Jahre 1912 bedacht wurde.

DIE KOMPLETTE RESTAURIERUNG

des Wagens Nummer 1 war nur dank den vielen Spenden der Gönnerinnen und Gönner der Stiftung «Giessbach dem Schweizervolk» möglich.

Nun muss auch der Wagen Nummer 2, der immer noch in der roten Farbe der späten 1940er-Jahre seinen zuverlässigen Dienst tut, entsprechend den restriktiven Auflagen vollständig revidiert und aufwändig restauriert werden. Es wurde festgestellt, dass sich die Wagenräder nicht mehr in einem bewilligungsfähigen Zustand befinden. Und weil es hierfür keine entsprechenden Ersatzräder gibt, bedeutet dies: Es müssen neue Räder komplett neu gegossen werden! Dieser

immense Mehraufwand, verbunden mit den Kosten für die vollständige Zerlegung des Fahrgestells und der vorgeschriebenen Sicherheitseinrichtungen sowie die Restaurierung des Wagens, kann unmöglich aus dem Ertrag des Grandhotel Giessbach finanziert werden. Das bedeutet: Nur mit Spenden kann die Giessbachbahn ihren wertvollen historischen Dienst auch in naher und ferner Zukunft verrichten. Die Giessbachbahn – dieses Wunder der Technik aus der Belle Epoque und die heute älteste Standseilbahn Europas – kann nur dank der Grosszügigkeit von Gönnerinnen und Gönnern weiterleben!

