

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 10

PDF erstellt am: **25.09.2024**

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.

INHALT: Die elektrische Zahnradbahn Brunnen-Morschach. — Die XXXII. Jahresversammlung des schweiz. Vereins von Gas- und Wasserschaffmännern. — Die Erweiterung des Rathauses in München. (Schluss.) — Die Farbholzindustrie in Hochdorf. — Miscellanea: Granitsäulen von ungewöhnlich grossen Abmessungen in der Kathedrale St. John the Divine in New-York. XXXIV. Abgeordneten-Versammlung des Verbandes deutscher Arch.- und Ing.-Vereine. Ausstellung der Denkmalpflege in Strassburg. Gas-

werk Davos. Schweiz. Bundesbahnen. Statthaltereigebäude in Triest. Rheinkraftwerk oberhalb Breisach. — † F. Reuleaux. — Preisausschreiben der Zentralkommission der Gewerbemuseen Zürich und Winterthur. — Nekrologie: † G. Heeb. — Literatur: Lasthebemaschinen. Die christliche Kunst. Giovanni Maria Nosseni und die Renaissance in Sachsen. Eingegangene literarische Neuigkeiten. — Korrespondenz: Tunnelbau und Gebirgsdruck. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Stellenvermittlung.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Die elektrische Zahnradbahn Brunnen-Morschach.

Nachdruck verboten.

Die am 1. August d. J. dem Betrieb übergebene elektrische Zahnradbahn Brunnen-Morschach ist dazu bestimmt, den Verkehr des Hafensplatzes Brunnen am Vierwaldstätter-See mit der rund 200 m über dem Seespiegel liegenden, bekannten Bergterrasse von Morschach zu vermitteln. Das von einer steilen Felspartie, dem sogenannten Wasiband durchzogene Gelände zwischen den beiden Gemeinden hat von altersher der Verkehrsentwicklung zwischen denselben grosse Schwierigkeiten geboten. Erst in den 60er Jahren erstellte die Gemeinde Morschach eine Fahrstrasse, die sich in einigen Windungen an dem Felsabhänge bis zu der damals fertig gewordenen Axenstrasse hinabsenkte und so eine direkte Fahrverbindung nach dem Seeufer darstellte. Im Anschluss an diesen Strassenbau entstanden bald darauf die beiden grossen Hotels „Axenstein“ (1868) und „Axenfels“ (1873), sowie eine Reihe für den Aufenthalt der Sommergäste in der Gemeinde Morschach bestimmter Gebäude und Anlagen. Durch deren Erstellung kamen die Vorzüge der Lage der Oertlichkeit stets mehr zur Geltung und der Verkehr hob sich derart, dass die Beschwerlichkeit der steilen und infolge der im Verhältnis zum direkten Luftlinienabstand langen Fahrstrasse immer lebhafter empfunden wurde. Diesem Uebelstande konnte nur durch eine Bahnanlage abgeholfen werden, die mit Hilfe einer Zahnstange und entsprechend steiler Rampe geeignet war, die Entfernung abzukürzen.

Bereits im Jahre 1898 war für eine solche Bahnverbindung die Konzession von den Bundesbehörden erteilt worden. Dass die Betriebseröffnung erst solange nach der Konzessionserteilung erfolgen konnte, ist wohl in den örtlichen Verhältnissen begründet, unter denen, wie dem Bauingenieur bekannt, auch in unserer schönen Schweiz die Schwierigkeiten des Geländes und die Lösung der technischen Ausführungsfragen bei weitem nicht die Hauptrolle spielen.

Gehen wir zunächst zur Darstellung der baulichen Anlagen über, hinsichtlich deren wir auf unsere Abbildungen 1 bis 4 auf den Seiten 121 bis 126 verweisen. Die selben sind nach den Plänen des bauleitenden Ingenieurs E. Brüstlein vom Hause Fritz Marti in Winterthur durch die Unternehmung Franceschetti & Cie. in Zürich erstellt worden.

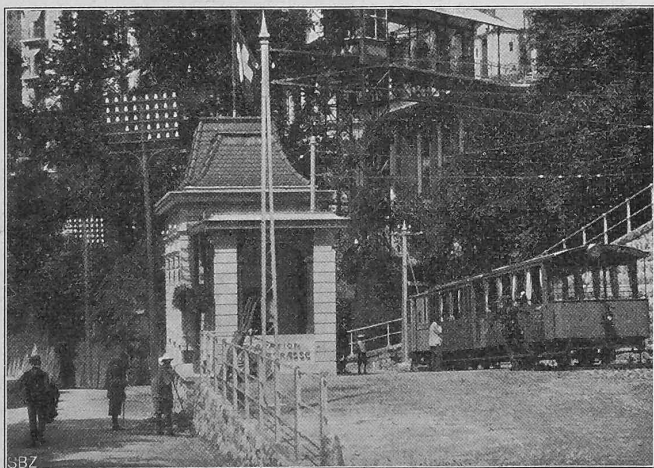


Abb. 3. Untere Station an der Axenstrasse in Brunnen.

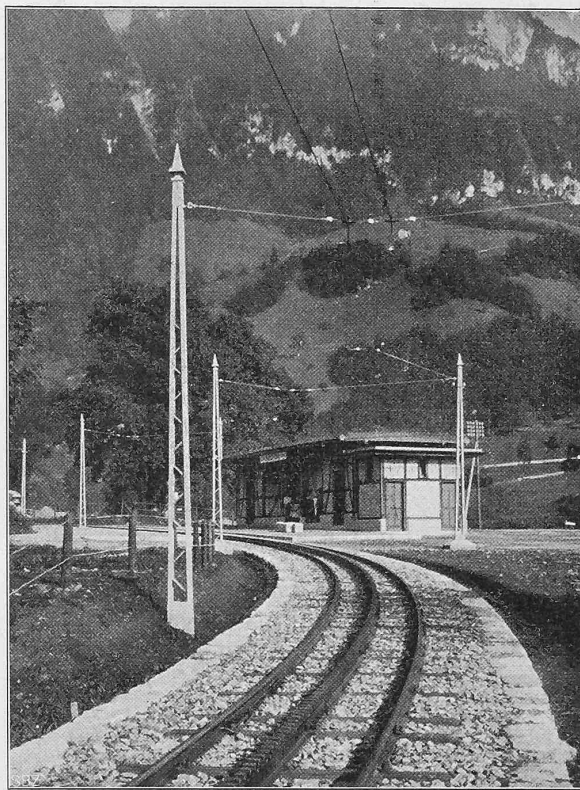


Abb. 4. Station Morschach.

Gegenüber dem Hotel „Mythenstein“ an der Axenstrasse in Brunnen beginnend, führt das Tracé der Bahn direkt in südöstlicher Richtung hinauf an den Rand der Bergterrasse beim Hotel Axenfels. Dort beschreibt die Linie einen vollständigen Halbkreis nach Osten, gegen den Eingang des Dorfes Morschach zu und erreicht sodann in einer dem untern Verlaufe des Tracés entgegengesetzten nördlichen Richtung die Anhöhe vor dem Hotel Axenstein. Auf diese Weise werden die einzelnen, schon bestehenden und bisher durch die Strasse bedienten Verkehrspunkte, entsprechend ihrer Höhenlage der Reihe nach durch die Bahn direkt berührt und gegenseitig verbunden.

Die untere Station der Bahn (Abb. 3) musste an der gewählten Stelle angelegt werden, weil der Gemeinderat von Brunnen die Verlängerung der Linie bis zu ihrem natürlichen Ausgangspunkt, dem Landungsplatz der Dampfboote, nicht zuließ.

Die mittlere, bei Km. 1,4 gelegene Station (Abb. 4) bedient sowohl Morschach und die im Orte selbst nahe bei einander gelegenen kleinern Pensionen, als auch die getrennt stehenden grossen Hotels Axenfels und Frohnalp. Der Stationsplatz ist für diesen Zweck günstig gelegen, am Eingang der Ortschaft und auf annähernd gleicher Meereshöhe wie diese.

Die obere Endstation (Abb. 5, S. 123) bei Km. 2,05 bedient die Pension Rütliblick und das Hotel Axenstein mit dem daselbst neu erbauten grössern Restaurant. Die Lage des Stationsplatzes wurde so gewählt, dass der Passantenverkehr sich auf geräumigen Terrassenanlagen ausserhalb der engern Umgebung des grossen Hotels abwickeln kann, während letzteres durch einen besondern Fahrweg mit dem Stationsplatz verbunden ist.

Die für den Bahnbetrieb erforderliche *Wagenremise* mit