

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 9/10 (1887)
Heft: 7

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 08.02.2026

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

INHALT: Seilbahn Lugano. II. System Abt. (Schluss.) — Zur Fachwerkstheorie. Von Dr. A. Foepl. — Ueber den Bau grosser Tunnels vermittelst Verwendung comprimirter Luft. — Patentliste. —

Miscellanea: Bezirksspital in Zofingen. — Concurrenzen. — Correspondenz. — Vereinsnachrichten. Stellenvermittlung.

Seilbahn Lugano.

System Abt.

II.

(Schluss.)

Stationsanlagen. Die obere Station liegt unter dem Dache des Aufnahmsgebäudes der Gotthardbahn und besteht aus dem zugehörigen Perron, der mit 7 Tritten auf jenen der Gotthardbahn führt und einem rückwärts befindlichen kleinen Wartzimmer für das Bahnpersonal.

Die untere Station besteht lediglich aus einem freien Perron mit Gitterabschluss.

Die Wagen werden Nachts in die Tunnel gestellt.

Personenwagen. Die Wagenkästen sind ganz offen, ihre drei Abtheilungen sind unter sich durch Querwände abgeschlossen. Die beiden Endabtheilungen von 1,4 m Länge sind für I. Cl., die mittlere 3 m lange für II. Cl. und zum Transporte von Waaren bestimmt.

In jeder Abtheilung befinden sich 2 Sitzbänke für je 4 Personen, im Ganzen also 24 Sitzplätze. Im Bedürfnissfalle können aber die Bänke in den zwei obern Abtheilungen aufgeklappt und dann pro Zug 40 Personen befördert werden.

Unter der mittlern Abtheilung liegt ein 4,5 cm³ haltendes Reservoir zur Aufnahme des Betriebswassers. Die Einfüllung geschieht an der obern Kopfseite mittels eines 18 cm weiten Rohres; die Entleerung erfolgt automatisch auf der untern Station durch ein grosses Ventil, das auf ein Winkelrohr aufläuft und dadurch gehoben wird. Auf der untern Wagenseite befindet sich eine Plattform für den Conducteur, von wo aus er das nötige Betriebswasser fassen und während der Fahrt die Bremsen bedienen kann.

An die Stirnwände des Reservoirs sind die Rahmen befestigt, welche auf zwei Achsen den Wagen tragen. Fest auf der Mitte einer jeden Achse befindet sich ein Bremszahnrad mit zwei Bremsrollen. Die Laufräder drehen sich lose auf den Achsschenkeln.

Achsen, Zahnräder und Bandagen sind aus Stahl, die Radsterne aus Gusseisen.

Die Bremsen. Jeder Wagen besitzt zwei von einander unabhängige Bremsen. Die eine davon dient zur Regulirung der Geschwindigkeit, die andere zum Anhalten des Zuges bei aussergewöhnlichen Vorkommnissen.

Beide wirken mit zwei Bändern auf die Rollen. Die erstere gehört zur untern Achse. Bei derselben werden die Bänder durch ein Gewicht angezogen, sobald der Conducteur die Bremsspinde loslässt. Während der Fahrt muss daher der Conducteur diese Bremse beständig geöffnet halten und ist dadurch gezwungen der Fahrt seine volle Aufmerksamkeit zu schenken. Anderseits kann durch die Spindel die Wirkung dieser Bremse beliebig erhöht werden.

Die andere, zur oberen Achse gehörige Bremse kommt bei einem Seilbruch zur automatischen Wirkung, sie kann aber auch vom Conducteur absichtlich und zu jeder Zeit in Thätigkeit gesetzt werden.

Ihre Abhängigkeit von der Seilspannung ist folgende: Das Seil ist an einem Arme eines Winkelhebels befestigt, sucht also im normalen Zustande diesen beständig zu drehen, d. h. den zweiten Hebelarm abwärts zu bewegen. Dieser stützt sich aber auf einen Daumen, welcher durch ein Gewicht belastet ist. Die Hebelverhältnisse und das Gewicht sind so berechnet, dass die natürliche Spannung des nicht gebrochenen Seils den Daumen stets in seiner Stellung zu halten vermag.

Tritt aber ein Seilbruch ein, so hört diese Spannung ganz oder theilweise auf, der Daumen drängt sich unter

seinem Auflager durch und das jetzt zur Wirkung gelangende Gewicht zieht die Bremsbänder an.

Absichtlich kann vom Conducteur dieselbe Wirkung auch ohne vorherigen Seilbruch herbeigeführt werden, indem eine Zugstange es erlaubt, dem Daumen auch ohne Entlastung des Winkelhebels freien Lauf zu geben und das Gewicht wirken zu lassen.

Mechanische Ausstattung. Beide Wagen sind durch ein Drahtseil aus Gusstahldraht verbunden. Dasselbe hat eine Hanfseele und sechs Litzen; jede Litze besteht aus 14 Drähten, wovon vier die Seele und zehn die Umhüllung bilden. Der Durchmesser eines Drahtes ist 1,9 mm, derjenige des Seils 27 mm.

Nach den von Hrn. Professor Tetmajer in Zürich angestellten Versuchen beträgt die Bruchfestigkeit des Seiles 25,5 t gegenüber einer grössten normalen Inanspruchnahme von 2,1 t.

In der obere Station läuft dieses Seil um eine liegende Rolle von 2,8 m Durchmesser. In einer Entfernung von 6 m vom Centrum dieser Rolle werden die beiden Seilenden durch zwei liegende Rollen von 1 m Durchmesser auf ihren normalen Abstand von 0,50 m gebracht.

Die Unterstützung auf der freien Bahn erfolgt in Abständen von 14,4 m durch senkrecht stehende Rollen von 0,30 m Diameter, und in der Kreuzung durch schrägliegende Curvenrollen mit hohem Rande von 0,50 m Durchmesser.

Eine Telephonanlage und ein specielles Läutwerk dienen zur Verständigung zwischen den beiden Endstationen.

Wasserleitung. Obwohl Lugano rings von Bergen umgeben ist, verfügt es doch nicht über grossen Wasservorrath. Zum Betriebe der Seilbahn mussten im Val di Cressa Quellen angekauft und das Wasser mit einer 2100 m langen Leitung in ein Reservoir von 100 m³ Inhalt nahe dem Bahnhof geführt werden. Diese Leitung besteht aus 75 mm weiten Röhren und hat 12 % Gefälle.

Von dem Hauptreservoir, das in unmittelbarer Nähe der Seilbahn keinen Platz gefunden hat, führt eine 430 m lange und 125 mm weite Leitung mit 20 % Gefälle und selbstthätigem Absperrenventil zu einem Reservoir von 6 m³ hart an der Seilbahnstation. Von hier kann das Wasser direkt in die Wagen gelassen werden.

Betrieb. Die grösste zu befördernde Last besteht aus 40 Personen oder 3000 kg pro Wagen. Da ein leerer Wagen 4800 kg wiegt, so beträgt das grösste aufwärts gehende Gewicht 7800 kg.

Dem gegenüber muss der obere Wagen, sofern er leer ist, 4500 l Wasser fassen, sodass sein Gesammtgewicht 9300 kg erreicht.

Die Fahrgeschwindigkeit ist zu 1 m pro Secunde vorgeschrieben, sodass eine Fahrt vier Minuten dauert. Practisch können sich die Züge in Intervallen von sechs Minuten folgen. Es treffen nun vom Gotthard und von Chiasso täglich zwölf Züge in Lugano ein. Mit Ausnahme des etwas vor 5 Uhr Morgens einlaufenden Schnellzuges werden sämmtliche Züge von der Seilbahn in der Weise bedient, dass von zwölf Minuten vor bis zwölf Minuten nach jedem Gottardzuge fortlaufende Fahrten ausgeführt werden. Ausserdem werden in den Zeiten von 6—12, 1—6¹⁵ und 7—10 Uhr nach jeder Richtung Züge ausgeführt, wenn sich mindestens vier Personen zur Fahrt melden, oder für diese Anzahl bezahlen. Bei der Möglichkeit, stündlich zehn Doppel Fahrten zu je 40 Personen auszuführen, beträgt das Maximum der Leistungsfähigkeit in 14 Betriebsstunden 11200 Personen. Zur Deckung der Betriebskosten und der Capitalzinsen genügt aber bereits 1/50 dieser Zahl.

Baukosten. Die Gesamtkosten der ganzen Anlage der eigentlichen Seilbahn, als Landerwerb, Unterbau, Ober-