Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 41/42 (1903)
Heft: 20

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: 14.12.2025

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

INHALT: Die Vesuvbahn. IV. (Schluss.) — Die Umgestaltung der Freien Strasse in Basel. I. — Wettbewerb für ein neues Kunsthaus in Zürich. — Miscellanea: Parsonsturbine für deutsche Kriegsschiffe. Nickelstahlschienen. Der Ueberschuss der Ausstellung in Düsseldorf 1902. Neue Brücken in Berlin. Die Verwendung von Modellen bei Wettbewerben. Schweizerischer Baukalender. Das Sand- oder Bruska-Tor in Prag. Das Stadttheater in Barmen. Neue protestantische Kirche in Pasing. Der Dom in Trient. — Literatur: Berner Kunstdenkmäler. — Konkurrenzen: Schiffshebewerk bei Prerau im Zuge des Donau-Oder-Kanales. Neues Kunsthaus in Zürich.

Die Vesuvbahn.

Von *E. Strub*, Ingenieur in Zürich.

IV. (Schluss.)

Umbau der alten Seilbahn.

Bevor wir die Gründe für den Umbau der alten Seilbahn anführen, sei eine kurze Beschreibung derselben gestattet, da sie in ihrer Art einzig ist und nun bald ein Vierteljahrhundert den Tücken des Vesuv widerstanden hat.

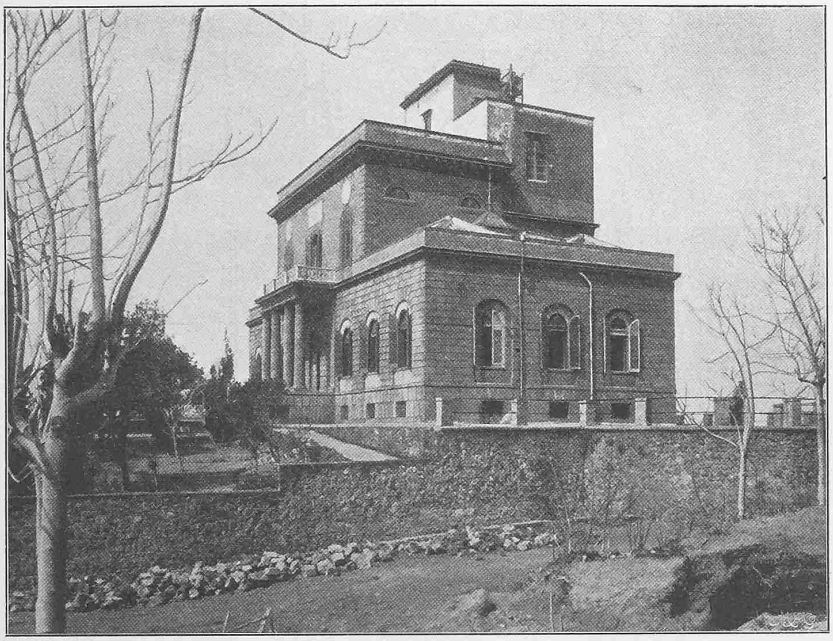

Abb. 22. Das Observatorium.[1])

Zwei parallel laufende, geteerte Langschwellen in Pitch-pine-Holz von 26/54 *cm* sind in einem Abstande von 2,1 *m* auf hölzerne Querschwellen verlegt und mit diesen vermittelst durchgehender Schrauben verbunden. Die in einem Steinbett ruhenden Querschwellen haben 1,5 *m* Abstand und sind durch Diagonalstreben abgesteift (Abb. 25 S. 220). Die auf diese Weise zu einem festen Ganzen verbundene Holzkonstruktion stützt sich zur Sicherung gegen Wandern auf gemauerte Pfeiler, die in Abständen von 60 bis 100 *m* an Stellen, wo sich fester Grund gezeigt hatte, erstellt wurden. Ueber die Langschwellen bewegen sich gleichzeitig zwei kleine, treppenförmig gebaute, offene Wagen zu 10 Sitzplätzen, der eine talwärts, der andere bergwärts (Abb. 2 S. 171 und 5 S. 187). Am Fusse der beiden Seitenflächen der Langschwellen sind Flachschienen angebracht, an welchen die geneigten Rollen des Wagens zur Aufnahme der Horizontaldrücke laufen, während die auf die Langschwelle genagelte Vignolschiene das Wagengewicht durch zwei Laufrollen mit Doppelspurkränzen aufnimmt.

Beide Wagen sind durch geschlossene Doppelseile von je 2,7 *kg/m* Gewicht und 35 *t* Bruchfestigkeit verbunden und werden durch eine Dampfmaschine von 40 *P. S.* mit Räderübersetzung bewegt. Mit Rücksicht auf die Kraternähe wurde die Antriebstation an das untere, geschütztere Bahnende verlegt.

Die nur 2,2 *t* schweren Wagen haben zwei Bremsen; eine derselben ist eine Schraubenbackenbremse, deren Backen mittelst Hand-Kurbel und Schraube an die beiden Seitenflächen der Langschwellen gepresst werden können; die andere ist eine automatische Bremse, die im Falle von Seilbruch in Tätigkeit treten und durch Spiralfedern Klemmbacken seitlich an die Langschwellen pressen soll.

Diese nicht erprobten Bremsen sind von untergeordneter Bedeutung, weil im Falle eines Seilbruches das Sicherheitsseil aushelfen würde. Das ist schon einmal geschehen, ohne dass irgendwelche Beschädigungen oder Störungen im Betrieb die Folge waren; wie denn überhaupt während der vieljährigen Betriebszeit dank der tüchtigen und gewissenhaften Betriebsleitung keinerlei Unfälle zu verzeichnen sind.

Die Seile sind in der untern Station durch Leiträder und Spannvorrichtung nach dem System Agudio geführt; auf der offenen Linie laufen die vier Seilstränge wenig über dem Terrain auf kleinen, hölzernen Tragrollen (Abb. 2 und 5, 25—27 S. 220). Die Fahrgeschwindigkeit beträgt 2 *m* in der Sekunde und die Fahrzeit 7—8 Minuten.

Diese Seilbahn war nach dem damaligen Stande der Bergbahntechnik eine gute Lösung; ein vollständiger Umbau ist jedoch wegen der immer häufiger eintretenden Betriebsstörungen und auch wegen der ungewöhnlich grossen Unterhaltungskosten unbedingt nötig geworden. Derselbe wird nach der Vollendung der Zufahrtslinie stattfinden und soll bewirken, dass einerseits die Seilbahn leistungs-

Abb. 23. Bau der Stützmauer der Vesuvbahn unterhalb der Terasse des Observatoriums.

[1]) Wir fügen als Ergänzung der vorhergegangenen Abschnitte dieses Artikels in den Abbildungen 22, 23 und 24 (S. 223) einige Darstellungen bei nach Photographien, die uns nachträglich zugingen.