

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87/88 (1926)
Heft: 4

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: 14.01.2026

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

INHALT: Der Umbau der Seilbahn Lugano-San Salvatore. — Tätigkeit der Eidgen. Materialprüfungsanstalt an der E. T. H. Zürich für 1924 und 1925. — Ideenwettbewerb für die Ausgestaltung der Seeufer im Gebiet der Stadt Zürich und ihrer Vororte. — Miscellanea: Verstärkung der Columbia-River-Brücke bei Wenatchee. Die elektrischen Zahnradlokomotiven mit ihrem mechanischen Aufbau. Association française

pour l'Avancement des Sciences. Schweizerische Bundesbahnen. Von der Basler „Schiffhände“ zum Rheinhafen der Gross-Schiffahrt. — Nekrologie: Alfred Bürgi. Charles Talansier. — Konkurrenzen: Gewerbeschule und Kunstgewerbemuseum in Zürich. Völkerbunds-Gebäude in Genf. — Preisausschreiben zur Erlangung eines Spannungs- und Schwingungsmessers. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Sektion Bern des S. I. A.

Band 88.

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

Nr. 4

Der Umbau der Seilbahn Lugano-San Salvatore.

Von Obering. FRANZ HUNZIKER in Kriens.

Der Monte San Salvatore, das Wahrzeichen von Lugano (Abb. 1), besitzt schon seit dem Jahr 1890 eine infolge ihres eigenartigen Betriebssystems bemerkenswerte Seilbahn mit zwei eingeisigen Sektionen von je 815 m Betriebslänge und Umsteigestation mit Triebwerk in der Mitte (Abb. 2 und 3). Die horizontale Bahnlänge beträgt 1515 m, der Höhenunterschied beider Endstationen 601,7 m und die von unten her allmählich zunehmende Steigung 14,8 bis 60,5%.

Diese Bahn wurde von J. Bucher-Durrer kurz nach der Bürgenstock-Bahn gebaut und ist eine der ersten und zugleich kühnsten ihrer Art. Sie hatte bisher Wagen für je 35 Personen und zuletzt 1,25 m/sk Fahrgeschwindigkeit. Da sie dem zunehmenden Verkehr immer weniger zu genügen vermochte und ihre mechanischen Einrichtungen nach 36-jährigem Betrieb immer reparaturbedürftiger wurden und den neuzeitlichen Anforderungen bezüglich Sicherheit nicht mehr entsprachen, entschloss sich der Verwaltungsrat nach eingehender Prüfung aller Möglichkeiten zu einem gründlichen Umbau. Die Ausführung wurde der A.-G. der Maschinenfabrik von Th. Bell & Cie. in Kriens übertragen, die schon die erste Ausrüstung geliefert hatte. Der Umbau erfolgte vom November 1925 an und die Wiedereröffnung auf Ostern 1926.

Beide Strecken der Bahn besitzen gemauerten Unterbau. Kurz über der Mittelstation macht die obere Linie

ein grosses S, im übrigen ist für beide Sektionen das Tracé geradlinig. Das vom untern Wagen kommende und nach Umschlingung der Triebwerksräder aufwärtsgehende Seil wird am Kurvenanfang der oberen Strecke tangential unter der einen Schiene hindurch auf die obere Linie und von hier auf Seilrollen bis ans obere Bahnende geführt, um dort über ein Umlenkrad nach dem oberen Wagen zurückzukehren. Beide Wagen fahren gleichzeitig entweder gegeneinander zur Mittelstation oder auseinander nach den Endstationen. Dieses eigenartige Betriebssystem bietet heute gegenüber einer einzigen durchgehenden Strecke mit Ausweiche in der Mitte keinen wesentlichen Vorteil mehr, hat aber den Nachteil des Umsteigens und des damit verbundenen Zeitverlustes. Eine bezügliche Aenderung war jedoch wegen der hohen Kosten unmöglich.

Die alte Bahn besass zweifache Abt.-Zahnstangen auf der Strecke und Zahnräder mit gerillten Trommel-Bandbremsen auf beiden Wagenlaufachsen. Die Schienen von 90 mm Höhe, 42 mm Kopf- und 76 mm Fussbreite wiegen 17,5 kg/m und haben ein Widerstandsmoment von 51 cm³.

Die erste und wichtigste Frage für den Umbau bestand darin, ob das vorhandene Oberbaumaterial ohne die Zahnstangen für eine wesentlich leistungsfähigere Bahn beibehalten werden konnte, was anfänglich mit Rücksicht auf die sehr niedrigen und leichten Schienen, an denen zukünftig die Wagenbremsen wirken sollten, sowie wegen



Abb. 1. Lugano-Paradiso mit dem Monte San Salvatore.

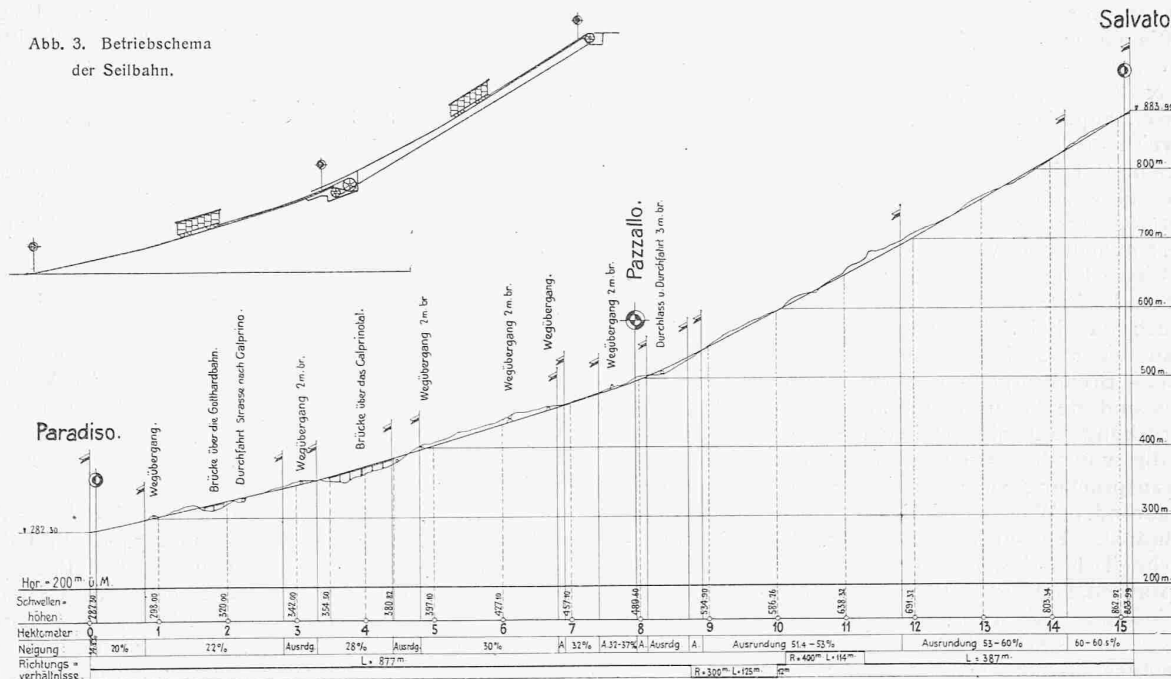


Abb. 2. Längenprofil der Seilbahn von Lugano-Paradiso auf den Monte San Salvatore. — Masstab der Längen und Höhen 1 : 10000.