

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **41/42 (1903)**

Heft 20

PDF erstellt am: **20.09.2024**

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 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 Baukalendar. 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-Kanals. 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

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 Bahnhänge 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 Langschwelen gepresst werden können; die andere ist eine automatische Bremse, die im Falle von Seilbruch in Tätigkeit treten und durch Spiralfedern Klemmbacken seitlich an die Langschwelen 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



Abb. 22. Das Observatorium.¹⁾

gestattet, da sie in ihrer Art einzig ist und nun bald ein Vierteljahrhundert den Tücken des Vesuv widerstanden hat.

Zwei parallel laufende, geteerte Langschwelen in Pitch-pine-Holz von 26/54 cm sind in einem Abstände von 2,1 m auf hölzerne Querschwelen verlegt und mit diesen mittelst durchgehender Schrauben verbunden. Die in einem Steinbett ruhenden Querschwelen 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 Langschwelen 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 Langschwelen 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

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 zuzugingen.



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

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-