

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **87/88 (1926)**

Heft 4

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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: 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.

