Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 20

PDF erstellt am: **04.06.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Die Mendelbahn. — Das Maschinenlaboratorium am eidg. Polytechnikum in Zürich. IV. — Simplon-Tunnel. — Zum achtzigsten Geburtstag von Prof. Dr. Amsler-Laffon in Schaffhausen. — Miscellanea: Unterricht für volkstümliche Bauweise. Evangelische Kirche samt Pfarrhaus in Innsbruck. Die Wasserverhältnisse des Nordamerikanischen Seengebietes. Neue Warenhäuser in München. Versuchsfahrten der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen. Ein neues Schulhaus zu Beckenried. Schweizerische Bundesbahnen. Eine neue katholische Kirche in Frauenfeld. Eine Vergrösserung des klinischen Krankenhauses der Stadt Freiburg i. B. — Konkurrenzen: Weltpostverein-Denkmal in Bern. Figurenschmuck auf dem Aufnahmegebäude des Bahnhofes Luzern. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittelung.

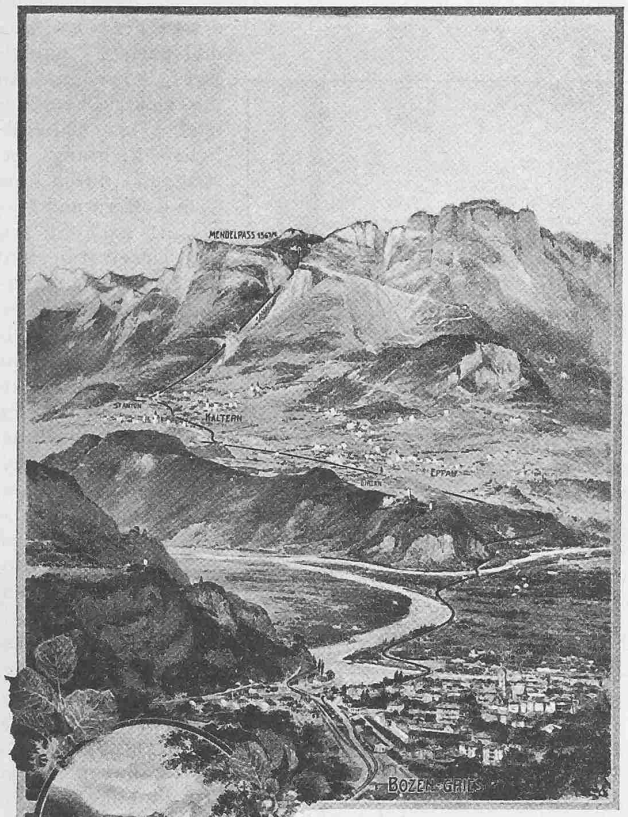

Abb. 1. Vogelschaubild.

Die Mendelbahn.

Von *E. Strub*, Ingenieur in Zürich.

Allgemeines.

Am 19. Oktober d. J. ist in Südtirol eine Drahtseilbahn dem Betriebe übergeben worden, die in schwierigem Terrain und in einem einzigen Zuge 852 Meter Höhen-Unterschied überwindet; sie bedeutet darum einen nicht unwesentlichen Fortschritt in der Technik des Bergbahnwesens. Von 16,5 % allmählich bis 64 % steigend, weist sie 2180 *m* horizontale und 2370 *m* schiefe Betriebslänge auf; sie hat fünf Kurven von je 400 *m* Halbmesser, die sich der rechtseitigen Lehne der wilden Pfusserschlucht möglichst anpassen, während in vertikalem Sinne Radien von 2000 *m* die Gefällsunterschiede vermitteln. In der Schweiz finden sich grösste Steigungen von 60 %, ein grösster Höhenunterschied von 669 *m* bei der Mürrenbahn und eine grösste schiefe Länge von 1695 *m* bei der Beatenbergbahn.

Abgesehen von der aussergewöhnlichen Länge und Steigung sind an dieser ersten elektrischen Seilbahn in Oesterreich auch einige konstruktive Neuerungen angebracht. Es sei uns gestattet, im Nachfolgenden vornehmlich auf diese näher einzutreten, da andere elektrische Seilbahnen ähnlicher Bauart in der „Schweiz. Bauzeitung" schon beschrieben worden sind. Die Mendelbahn ist ausserdem dadurch interessant, dass die ihr dienende elektrische Installation auch zum Betriebe der ebenfalls neu erstellten normalspurigen Zufahrtsstrecke verwendet werden kann.

Das am Fusse hoher Berge, in der Sohle des breiten, fruchtbaren Etschtales gelegene Städtchen Bozen-Gries wird jährlich von mehr als 150 000 Fremden besucht, von denen bis jetzt, trotz der mühseligen sechsstündigen Fahrt im Wagen, laut Statistik etwa 24 000 die Mendel besuchten. Die Wagen fahren in der Regel von Bozen um 6 Uhr früh ab und erreichen die Passhöhe Mittags um 12 Uhr. Die Strasse ist in sehr gutem Stand und zieht sich in langen Windungen die steil aufstrebende Mendelwand entlang. (Abb. 1). Seit Ende 1898 ist die Normalbahn Bozen-Kaltern in Betrieb und die Reisenden wählen jetzt gewöhnlich letztere Station als Abgangsort. Kaltern ist 405 *m* ü. M. unter dem Mendelpass

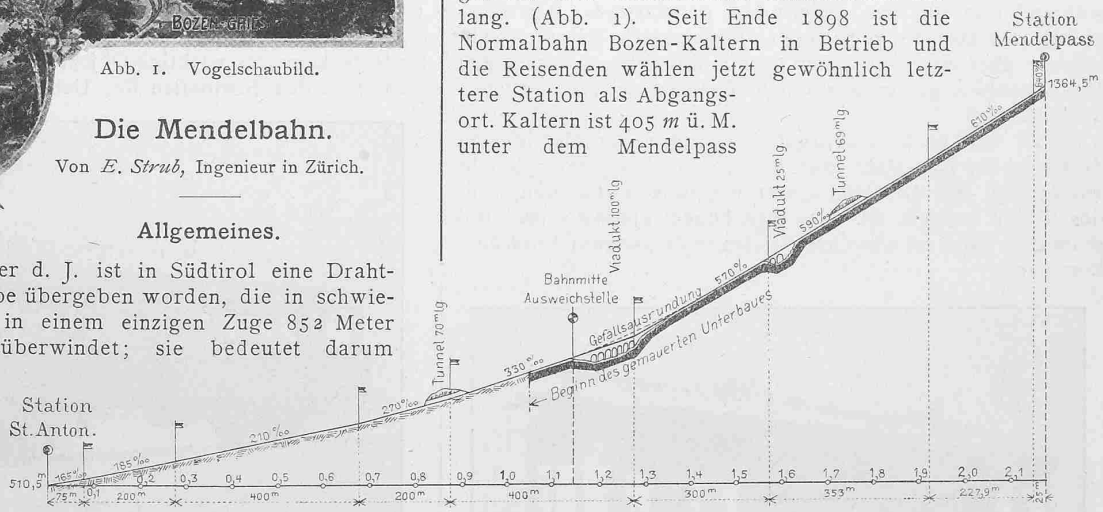

Abb. 2. Längenprofil der Seilbahnlinie. Masstab 1 : 15 000.

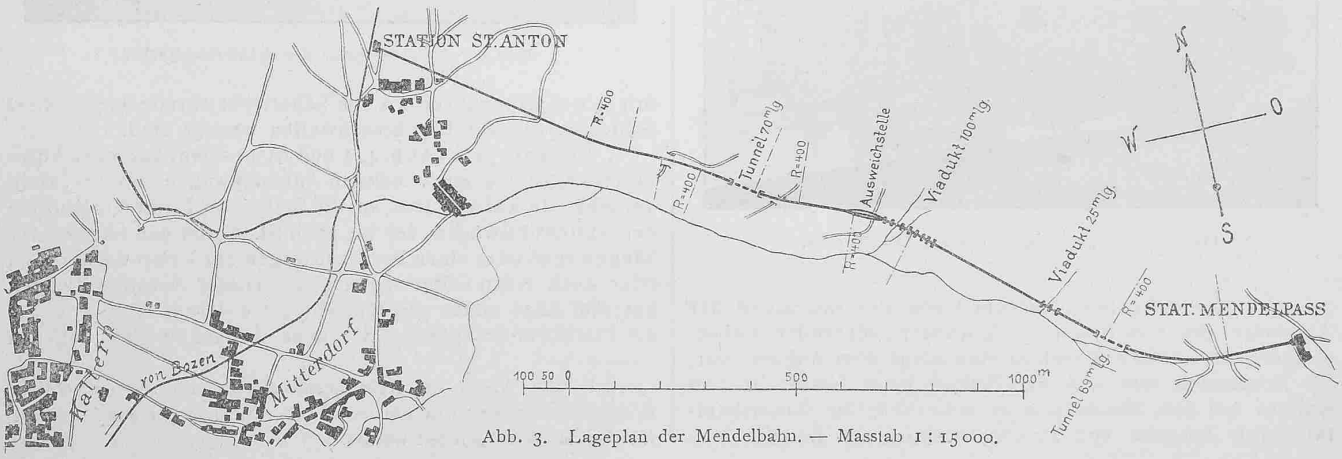

Abb. 3. Lageplan der Mendelbahn. — Masstab 1 : 15 000.