

**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. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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. Figureschmuck auf dem Aufnahmegebäude des Bahnhofes Luzern. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

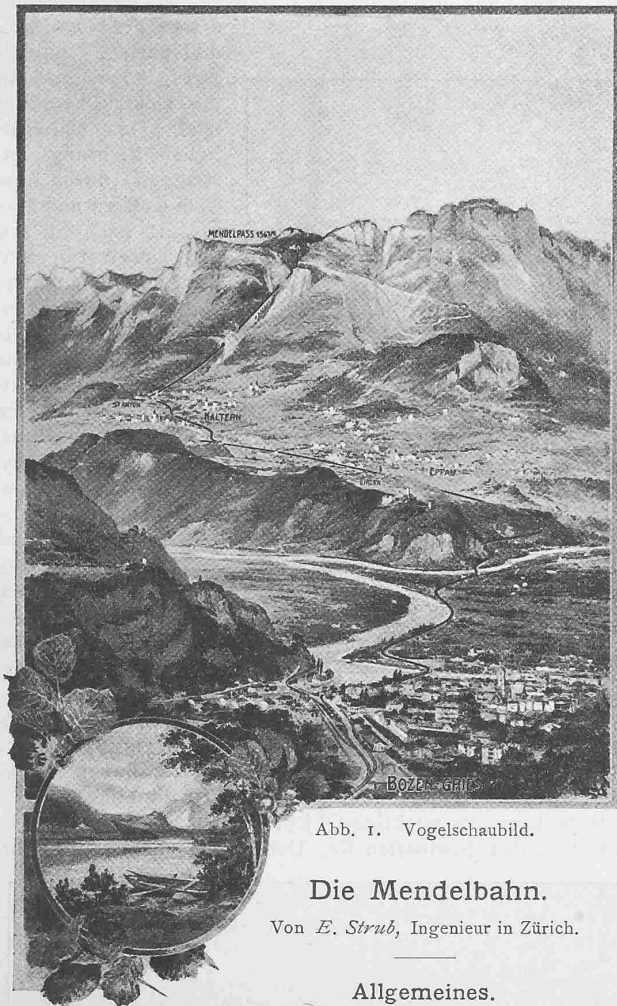


Abb. 1. Vogelschaubild.

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 Murrenbahn 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 Abgangs-ort. Kaltern ist 405 m ü. M. unter dem Mendelpass

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

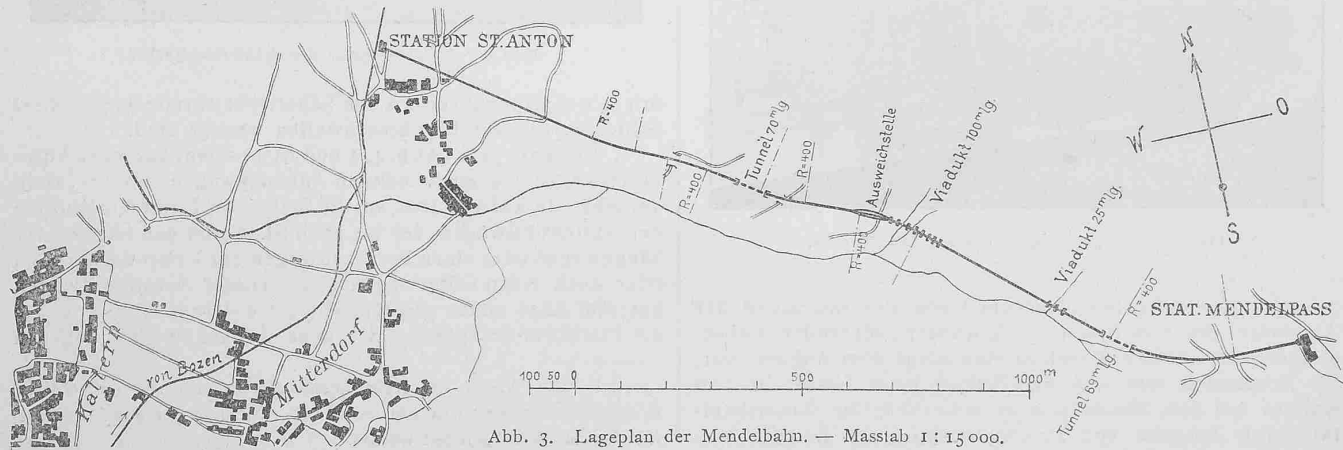
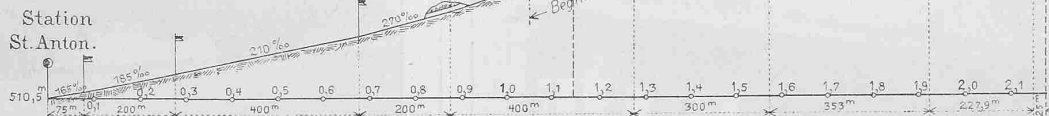


Abb. 3. Lageplan der Mendelbahn. — Masstab 1 : 15 000.