

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 105/106 (1935)  
**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: Zur Eröffnung der Säntis-Schwebebahn. — Kleine, ländliche Krematorien: I. Wettbewerb für ein Krematorium in Burgdorf; II. Wettbewerb für eine Abdankungshalle mit Krematorium auf dem Friedhof Thun. — Mitteilungen: Hundert Jahre Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee, Eidg. Technische Hochschule. Abwärme-

verwertung von Dieselmotoren. Hundert Jahre deutsche Eisenbahn. Schweißung von Eisenbahnschienen. — Wettbewerbe: Kantonalfiliale Binningen. Spar- und Leihkasse nebst Gemeindeverwaltung Oberburg — Literatur: Theorie und Berechnung vollwandiger Bogenträger usw. Eingegangene Werke.

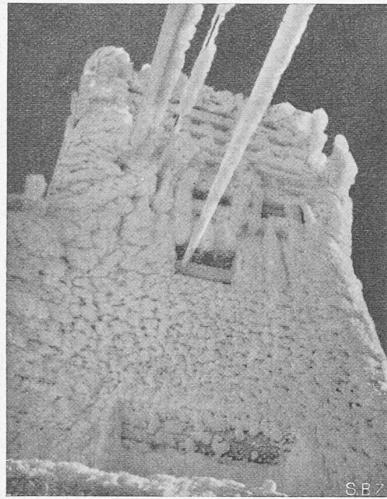


Abb. 1. Längenprofil der Säntis-Schwebebahn.  
Schwägalp  
Stütze Nr. 1  
112,00  
50,70  
120,00  
136,50  
1500 m ü. M.  
(Alter) Hor. = 1500 m ü. M.  
Unbelastetes Tragseil  
Belastetes Tragseil  
Zugseile (höchste Lage)  
919,00  
1300  
1400  
1500  
1600  
1700  
1800  
1900  
2000  
2100  
2200  
2300  
2400  
2483,30  
246,40  
240  
230  
220  
210  
200  
190  
180  
170  
160  
150  
140  
130  
120  
110  
100  
90  
80  
70  
60  
50  
40  
30  
20  
10  
0

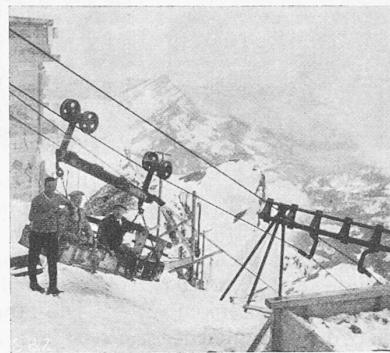


Abb. 3. Montagebahn bei der Bergstation.



Abb. 2. Bergstation am Säntisgipfel.

## Zur Eröffnung der Säntis-Schwebebahn.

Von Dipl. Ing. E. CONSTAM, Zürich.<sup>1)</sup>

Nach der Vergebung des maschinellen Teiles der Anlage an die Arbeitsgemeinschaft Bleichert & Co. (Leipzig) und Giesserei Bern der L. von Roll'schen Eisenwerke (Bern) musste man zunächst das Baugelände erschliessen durch Erstellung einer Montageseilebahn, deren Teile im Gewicht von rd. 23 t am 12. Februar 1934 in Urnäsch anlangten. Eine Kolonne von Monteuren und Hilfsarbeitern schaffte die Seilbahnteile von Urnäsch über „Rossfall“, „Steinfluh“ und „Tanne“ mit Schneeschleppern und Pferdeschlitten nach der Schwägalp. Eine zweite Kolonne brach von Unterwasser auf und erstieg mit Skiern das Restaurant Tierwies (2000 m ü. M.), wo sie Quartier bezog. Tierwies war schon seit mehreren Jahren durch ein leichtes Warenaufzug-Seil mit der Schwägalp verbunden, das man nun zum Weitertransport der Montageseilebahn-Teile heranzog. Die Kolonne Tierwies stiess am 19. Februar bis zum Säntisgipfel (2505 m ü. M.) vor. Ein 9 mm starkes, in Traglasten von 35 kg zerlegtes Drahtseil wurde hinaufgeschafft und auf dem Bahntracé der Säntis-Schwebebahn vom Berggipfel bis hinunter zur Schwägalp ausgelegt. Die teilweise unbegehbaren, damals verschneiten und vereisten Felswände bezwang ein unerschrockener Kletterer, N. Zwingli von Ennetbühl, indem er sich am erwähnten Drahtseil abseilen liess. Die erste Seilverbindung zwischen dem Säntisgipfel und der Schwägalp war am 10. April 1934 hergestellt. Das erwähnte Drahtseil diente nun zum Hochziehen des Zugseiles der Montageseilebahn. Dann folgten die aus Stahlrohren zusammensetzbaren Stützen, die Tragseile usw. Die

<sup>1)</sup> Forts. von Band 103, S. 210\* (5. Mai 1934).

Montageseilebahn war anfangs Juni betriebsbereit. Sie verläuft dicht nördlich längs der Personen-Schwebebahn mit annähernd gleichen Spannweiten wie diese. Die Montageseilebahn besteht in der Hauptsache aus zwei Spiral-Tragseilen von 21 mm Ø, einem endlosen Zugseil von 13 mm Ø und vier eisernen und einer hölzernen Stütze. Die beiden Seilbahnwagen besitzen je vier Laufräder und einen offenen Wagenkasten für 1000 kg Nutzlast (Abb. 3); die Antriebsmaschinerie steht unten auf der Schwägalp und arbeitet mit einem 45 PS-Dieselmotor. Nachdem im Spätjahr 1934 die Kraftleitungen zur Schwägalp fertiggestellt waren, konnte man die Montageseilebahn auch elektrisch betreiben.

Mittlerweile erstellte man die Ausführungspläne der Personen-Schwebebahn und holte deren Genehmigung durch das Eidgen. Post- und Eisenbahndepartement ein. Den Vorschriften der genannten Behörde entsprechend erhält die Säntis-Schwebebahn *zwei Tragseile* auf jeder Bahnseite. Die Tragseile, vollverschlossener Bauart und Fabrikat Gutehoff-

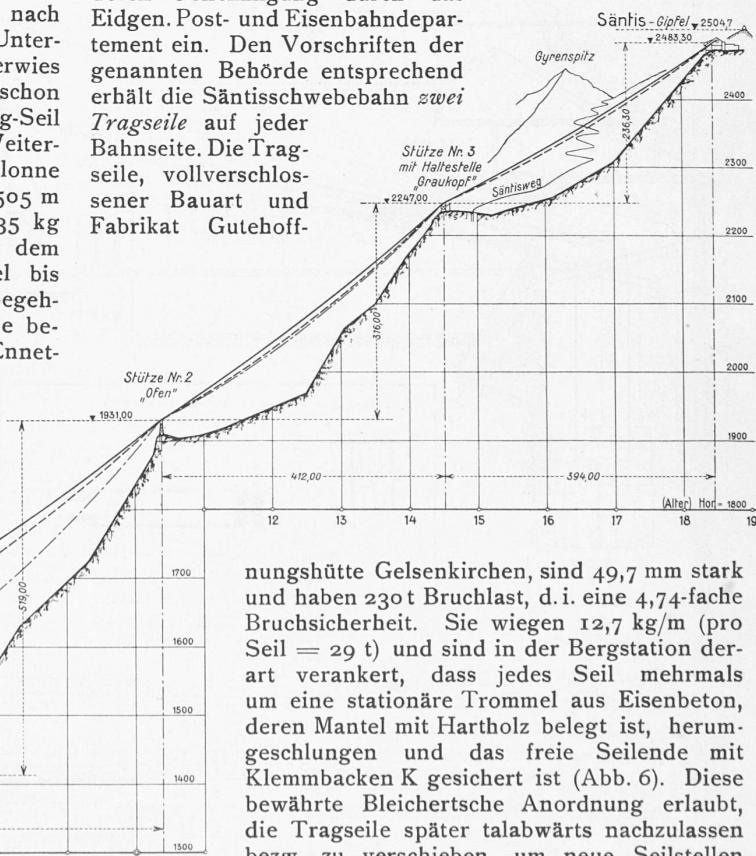


Abb. 1. Längenprofil der Säntis-Schwebebahn. — 1 : 10 000 (nicht überhöht).

nungshütte Gelsenkirchen, sind 49,7 mm stark und haben 230 t Bruchlast, d. i. eine 4,74-fache Bruchsicherheit. Sie wiegen 12,7 kg/m (pro Seil = 29 t) und sind in der Bergstation derart verankert, dass jedes Seil mehrmals um eine stationäre Trommel aus Eisenbeton, deren Mantel mit Hartholz belegt ist, herumgeschlungen und das freie Seilende mit Klemmbäckchen K gesichert ist (Abb. 6). Diese bewährte Bleichertsche Anordnung erlaubt, die Tragseile später talabwärts nachzulassen bzw. zu verschieben, um neue Seilstellen auf den Seilbahnstützen arbeiten zu lassen.