

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **103/104 (1934)**

Heft 18

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: Die Drahtseilbahn Schwyz-Stoos. — Oel aus Kohle. — Die Sântis-Schwebebahn. — Ergebnisse der automatischen Verkehrsregelungs-Anlage System „Pneutrafic“. — Architekturbilder amerikanischer Grosstädte. — Gas und Elektrizität in der Wärmewirtschaft der Schweiz. — Mitteilungen: Vom Klinker. Elektrisches Modell gekerbter Wellen. Eidgen. Technische Hochschule. Asbestisolation im Elektro-

maschinenbau. Hangbebauung „Im Vogelsang“ Stuttgart. Freiluftküstebahn und Wellenbad Dählhölzli in Bern. Luftschutz. Die Vereinigung schweizer. Tiefbauunternehmer. — Wettbewerbe: Primarschulhaus mit Turnhalle in Ostermündigen (Bern). Graubündner Kantonsspital Chur. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Elektrotechnische Abteilung der E. T. H. — Sitzungs- und Vortrags-Kalender.

**Band 103**

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

**Nr. 18**

**Die Drahtseilbahn Schwyz-Stoos.**

Von Obering. F. HUNZIKER, der A.-G. der Maschinenfabrik von Theodor Bell & Cie., Kriens.

Am 19. August 1933 wurde die neuerstellte Seilbahn von der Muotaslucht bei Schwyz nach dem auf rd. 1300 m ü. M. am Frohnalpstock gelegenen Luftkurort und Winter-sportplatz Stoos (Abb. 1) dem Betrieb übergeben. Das weit ausgedehnte, wegen seiner landschaftlichen und klimatischen Vorzüge, sowie seines langanhaltenden Schneereichtums bisher schon vielbesuchte Hochplateau ist damit und dank guter Schnellzugverbindungen über Schwyz oder Brunnen von Zürich und Luzern, sowie von der übrigen Zentral-Schweiz aus innert 1 1/2 bis 2 Stunden leicht erreichbar.

*Lage, Linienführung und Unterbau.* Die Talstation liegt 4,7 km vom Kantonshauptort an der Muotatalstrasse, etwa 500 m taleinwärts der geschichtlich bekannten Suwaroff-Brücke, im sog. „Schlattli“ (Abb. 2). Als Verbindungen von den Bahn- und Schiffstationen Schwyz und Brunnen aus bestehen die Schwyzer Strassenbahnen und die Auto-buslinie Schwyz-Muotatal<sup>1)</sup>.

Das für die Seilbahn gegebene, durch steilen Berg-wald und schroffe Felswände führende sehr wilde Gelände bot für die Projektierung eine besonders schwierige Auf-gabe, deren Lösung anfänglich fast unmöglich schien. Den unablässigen Bemühungen ist es aber doch gelungen, auch diesen Berg zu bezwingen und ihm die aus Abb. 3 und 4 ersichtliche ziemlich günstige Linie abzugewinnen.

Von der auf 574 m ü. M. gelegenen Talstation aus (Abb. 2) überquert die Seilbahn mit 27% Anfangsteigung zunächst die durch Felsvorsprünge verengte Muota über mittelst einer eleganten, 60 m langen und rd. 60 m über

<sup>1)</sup> Ursprünglich bestand die Absicht, die Bahn Brunnen-Morschach bis zum Stoos zu verlängern. Das langgestreckte, schwierige und lawinen-gefährliche Gebiet verbot dies jedoch wegen den zu hohen Kosten. Dann wurde die Erstellung einer Luftseilbahn vom Eingang der Muotatalschlucht aus eifrig angestrebt. Dieses System unterlag jedoch wegen seiner zu geringen Leistungsfähigkeit. So blieb als günstigste Lösung die ausgeführte Standseilbahn, wobei allerdings eine etwas entlegene Ausgangstation in Kauf genommen werden musste. In Konkurrenz mit der Luftseilbahn war zuerst auch für die Standseilbahn eine einfache Lösung für beschränktere Leistung vorgesehen. Die Bahngesellschaft entschied sich aber später mit Recht für eine leistungsfähigere und gediegene Ausführung der Bahn und für ihre Ueberführung über die Muota, ferner zu reichlich grossen, gut ausgebauten Stationen mit grossen Vorplätzen und zu schönen, allen modernen Anforderungen entsprechenden Wagen, was natürlich höhere Gesamtkosten ergab.



Abb. 1. Bergstation Stoos, im Hintergrund die beiden Mythen.

dem Fluss liegenden eisernen Bogenbrücke von 44,4 m Spannweite, mit anschliessender Landbrücke von 47,5 m schiefer Länge, die auf Steinfeilern und zwei Pendelstützen ruht.

Ueber dem bergseitigen Widerlager der Bogenbrücke beginnt eine horizontal 511,4 m lange parabolische Gefälls-ausrundung als Uebergang zur Maximalsteigung von 78,14%.

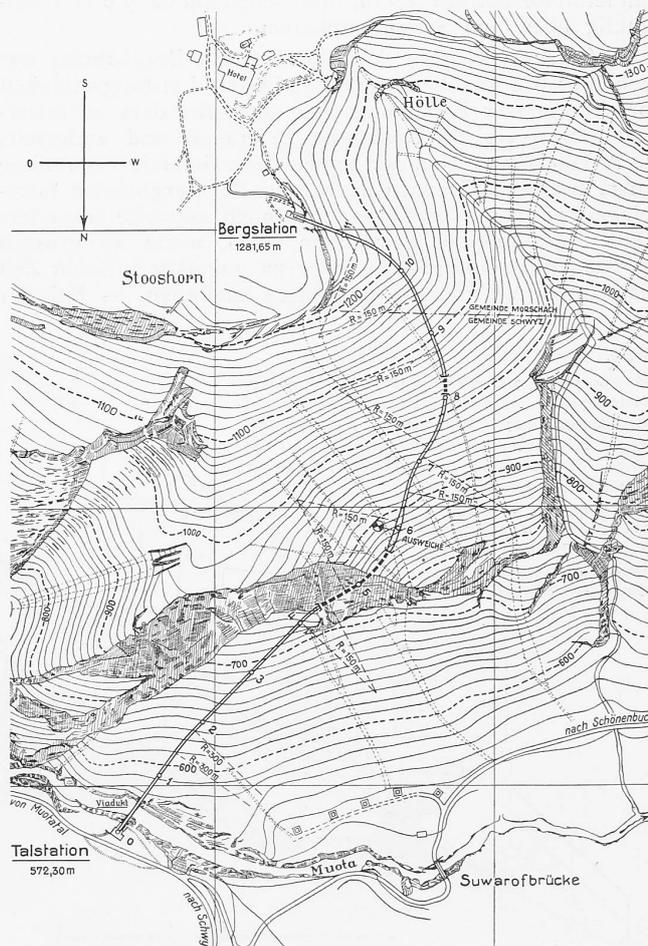


Abb. 3. Lageplan der Seilbahn Schwyz-Stoos. — Masstab 1 : 10 000.

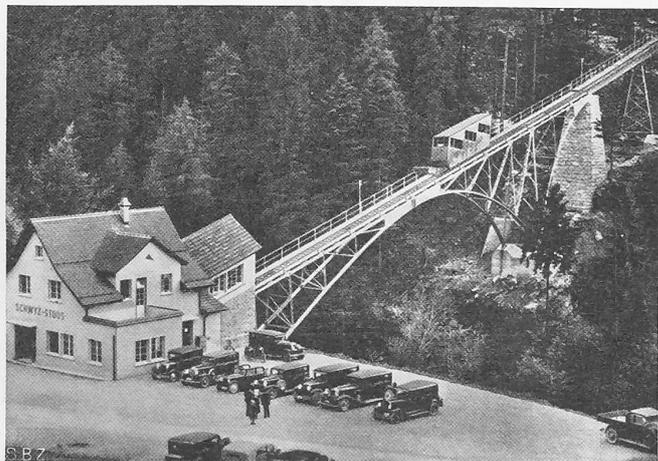


Abb. 2. Talstation mit der Brücke über die Muotaslucht.