Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 49-50 (1932)

Heft: 39

Artikel: Die Standseilbahn Schwyz-Stoos vor der Vollendung

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-582609

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: 19.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

So steht das neue Gebäude, obschon räumlich in enger Beziehung zum in sich abgeschlossenen alten Schloß, als Dominante der öffentlichen Bauten auf weit sichtbarer Stelle. Sein Inneres beherbergt in zwei Stockwerken das Regierungsstatthalteramt, das Gericht, und in seinen Untergeschossen Gefängnis und Gefangenwärterwohnung. Das Gebäude zeichnet sich durch Weiträumigkeit aus.

Ausgebildet sind die Räume entsprechend ihrer Bedeutung. So sind die Zimmer des Gerichtspräsidenten, des Regierungsstatthalters, sowie des Amtsgerichtssaales mit Holztäfelung versehen. Eine Ausbildung, die nur noch vereinzelt im Jura anzutreffen ist, die jedoch an das Können der Handwerker größte Anforderungen stellt. Als repräsentativer Raum ist besonders der Amtsgrichtssaal erstellt. Einen prächtigen Schmuck besitzt er durch eine Holzskulptur, die die Schnitzlerschule in Brienz an dieses Jurahaus beisteuerte, und welche in reichem Rankenwerk das Wappen des Staates zeigt.

Rund 40 Firmen, hauptsächlich des Bezirkes Münster oder des nördlichen Jura, haben das Gebäude erstellt, mit dessen Planung von der kantonalen Baudirektion Architekt Gerster in Laupen betraut wurde.

Bauplatzkauf der Gemeinde Langenthal (Bern). Der Große Gemeinderat von Langenthal beschloß einen Landerwerb um 58,000 Fr. als Baugrund für ein Verwaltungsgebäude mit Werkstätten für die technischen Betriebe der Gemeinde.

Um die Kantonsspitalbauten in Luzern. In einer Botschaft macht der Regierungsrat dem Großen Rat eine Vorlage über die Neu- und Umbauten des Kantonsspitals im Jahre 1932 und den Voranschlag für das Jahr 1933. Bis zum 1. Dezember 1932 wurden Arbeiten in einem Kostenbetrag von 1,233,000 Franken ausgeführt, die den bewilligten Kredit um 33,000 Fr. überschreiten. Für 1933 sind Arbeiten in der Höhe von 1,800,000 Franken vorgesehen; dabei handelt es sich um 360,000 Fr. für die Einrichtung einer Chirurgie II, 110,000 Franken für die Gynäkologie und 800,000 Franken für die Medizin II (Tuberkulose).

Bauliches aus Altdorf. (Korr.) Angeregt durch die Organe des Handwerker- und Gewerbevereins Altdorf, des Verkehrsvereins Altdorf-Klausen und der Milchverwertungsgenossenschaft, fand ein öffentlicher Diskussionsabend statt, über die in Vorbereitung befindliche neue Bauordnung der Gemeinde. Hierüber referierte in einläßlicher und sachlicher Weise Gemeindepräsident Dr. Gustav Muheim. Aus der rege benutzten Diskussion durfte festgestellt werden, daß sich die Idee der Notwendigkeit einer Bauordnung, sowie eines Bauplanes bei der Bevölkerung durchgerungen hat. Das Traktandum steht schon seit Jahren zur Verwirklichung an, und es ist an der Zeit, daß hierin endlich etwas Greifbares geschieht, soll den schon bestehenden ungünstigen Bebauungsverhältnissen eine wirksame Richtlinie der Besserung verschafft werden. Die Ortschaft Altdorf bedarf vor allem einer Entlastungsstraße für den Durchgangsverkehr nach den Alpenpässen Klausen und Gotthard. — In der letzten Gemeindeabstimmung wurde das Kreditbegehren von 7000 Franken für die Erweiterung der Wasserversorgung angenommen.

Wasserversorgung Gersau (Schwyz). (Korr.) Zurzeit studiert die Bezirkswasserversorgung Gersau die Frage, wie dem Wassermangel in Trockenperioden abgeholfen werden könne. In Betracht kommen die Neufassung von Quellen im Berggebiet, sowie die Fassung von Grundwasser mittelst Pumpwerk.

SCHWEIZER MUSTER MESSE BASEL 1933
25. MÄRZ 4. APRIL
Sichern Sie sich sofort Ihren Platz!
Es sind nur noch wenige Stände frei.
MELDESCHLUSS: 10. JANUAR 1933
4271 P 1333-11 Q

Ein Schwimmbad für Liestal (Baselland). In der Gemeindeversammlung wurde beschlossen, ein genaues Projekt für das zu errichtende Schwimmbad ausarbeiten zu lassen. Die Kosten sollten eine Viertelmillion nicht überschreiten.

Baukreditbewilligungen in Rheinfelden. Die Gemeinde Rheinfelden bewilligte 70,000 Fr. Beitrag für die Erweiterung der Kurbrunnenanlagen, und 125,000 Fr. für eine Haushaltungsschule, Tiefkanalisation, und den Ausbau des fricktalischen Heimatmuseums.

Die Standseilbahn Schwyz-Stoos vor der Vollendung.

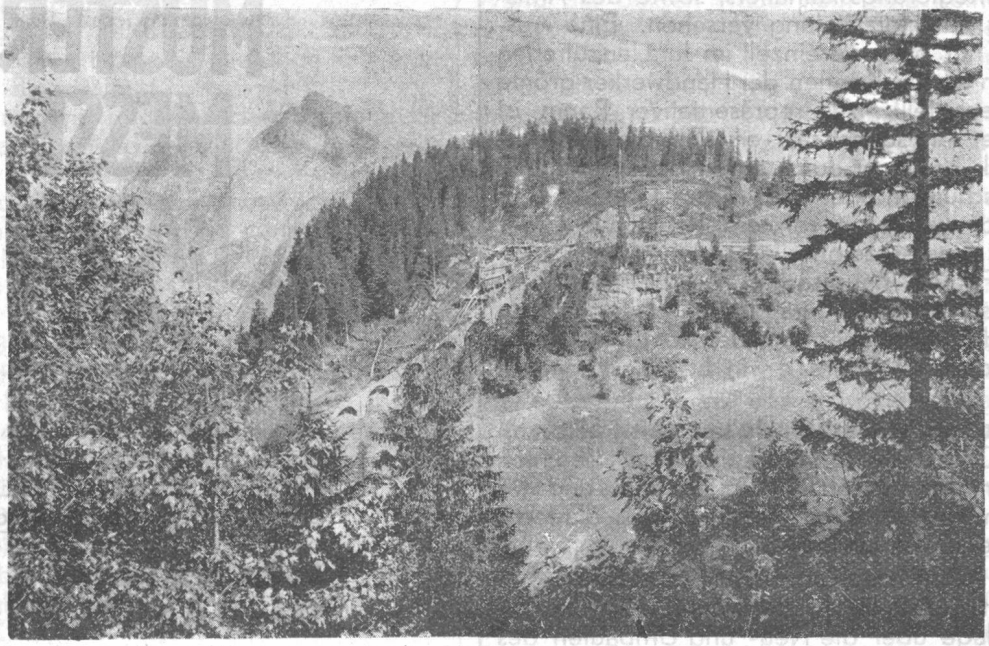
(Originalkorrespondenz.)

Unterm 15. März 1930 erteilte die Schweizerische Bundesversammlung der in Schwyz gegründeten A.-G. Seilbahn Schlattli-Stoos die Konzession für den Bau und Betrieb einer Standseilbahn zum Zwecke des Güter- und Personentransportes.

Der Gedanke der Erstellung einer Bahn nach dem Stoos von Schwyz aus ist nicht neu. Diese Bestrebung datiert vielmehr bereits auf ca. 8 Jahre zurück. Der mächtig aufblühende Skisport hat das ausgedehnte Hochplateau des Stoos mit seinen langanhaltenden guten Schneeverhältnissen als zentrales Exkursionsgebiet erkannt. Als beliebter Sommeraufenthalt ist der Stoos dank seiner natürlichen Vorzüge ja schon lange bekannt. Und liegt einmal im Spätherbst über den Niederungen das Nebelmeer gebreitet, so bietet

eine Ersteigung des nun bald der Bahn erschlossenen Stooshorns eine selten schöne Aussicht.

Richtet der Beschauer von Schwyz oder gar von der nahen Muotatalerstraße aus seinen Blick nach dieser schroffen, dunkelbewaldeten Bergkuppe, so glaubt er kaum zu ahnen, daß dorthinauf Menschenhand eine Bahn zu bauen sich erkühnte. Jahr um Jahr schon sind wohl Hunderte und Tausende von



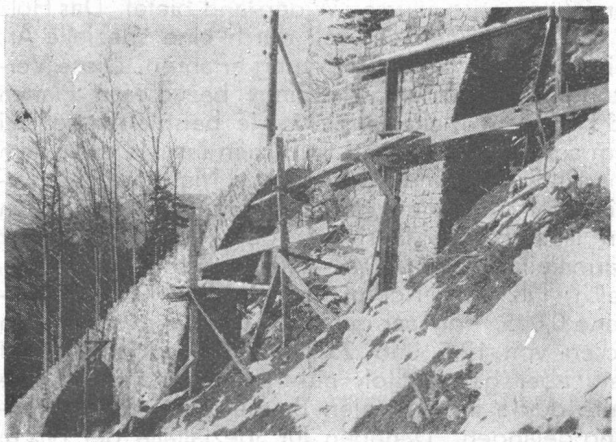
Sportlustigen an schönen Wintertagen auf der andern Seite, von Brunnen und Morschach aus, nach dem Stoos und Frohnalpgebiet hinauf gewandert. Ein ca. 3 m breites Fahrsträßchen, reich an Windungen und spitzen Kehren, vermittelte seither recht und schlecht den Sommer- und Winterverkehr. Die neue Zeit verlangt neue Mittel. Mit der stetig zunehmenden Frequenz machte sich das Bedürfnis nach einer bequemen und vor allem sichern Verbindung gebieterisch geltend.

Damals bildete sich eine Gruppe von Interessenten aus Schwyz und der Hoteliers vom Stoos, welche das Studium vorerst einer Schwebebahn von der Muotatalerstraße nach dem Stooshorn in Erwägung zogen. Man dachte vorerst noch nicht an die Möglichkeit der Erstellung einer Bahn, wie sie heute verwirklicht ist. Den Anfang eines ähnlichen Projektes bildete zwar die 1905 erstellte Zahnradbahn Brunnen-Morschach, deren Weiterführung eine Zeit lang als rivalisierende Konkurrenzidee von sich reden machte. Allzu erschwerende technische und wirtschaftliche Momente aber ließen dieses Vorhaben endgültig zurücktreten. Inzwischen hatte die Angelegenheit in Schwyz festen Boden gefaßt. Nach reiflichen Studien unter Hinsicht auf benachbarte Unternehmen, wie der Parsennbahn, und unter Beratung prominenter Fachleute, namentlich des inzwischen verstorbenen Bergbahningenieurs H. H. Peter in Zürich, entschloß man sich endlich zum Bau einer Standseilbahn. Ende 1929 wurde das Ingenieurbureau F. Bigler in Schwyz mit den vorgängigen Terrainaufnahmen betraut. Diese konnten noch vor dem Winter beendet werden. Ingenieur Peter hat noch die generelle Tracébestimmung vorgenommen und einen wegleitenden Kostenvoranschlag aufgestellt. Das hierauf gegründete Bahnunternehmen beauftragte nach dem Tode von Ingenieur Peter F. Durrer, Zürich, mit der Weiterführung der technischen Organisation und schließlich den jetzigen Bauleiter Ingenieur Bigler, Schwyz, mit der Detailprojektierung.

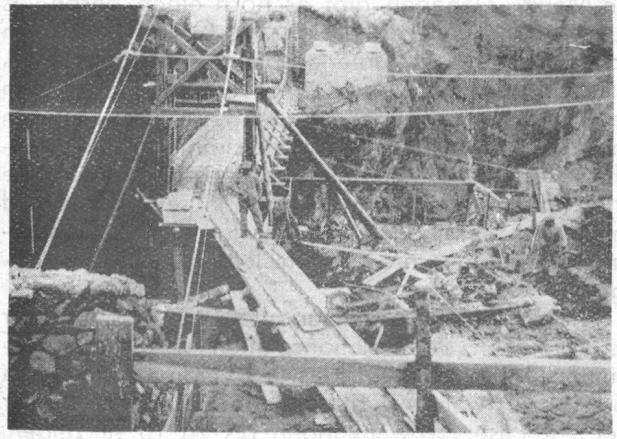
Dem Finanzierungsplan, wie er im Gründungsprospekt enthalten ist, wurde ein Kostenbetrag von 750,000 Fr. zu Grunde gelegt. Die Detailstudien führten dann allerdings zu einer notwendigen Erhöhung des Prospektes. Die finanzielle Konstituierung des Unternehmens umfaßt 350,000 Fr. Aktienzeichnung und 400,000 Fr. Obligationenkapital. Erstere wurde zum größten Teil in Schwyz selber aufgebracht. Von den baulichen Besonderheiten seien einführend folgende dargestellt:

Die Talstation befindet sich im „Schlattli", wenig oberhalb der bekannten Suwarowbrücke, ca. 4 Kilometer von Schwyz entfernt, an der Straße ins Muotatal. Diese Strecke wird schon seit einigen Jahren fahrplanmäßig von der Auto A.-G. Schwyz-Muotathal befahren. Das Stationsgebäude kommt auf die rechte Seite der Muota, direkt an die Straße zu stehen. Ein älteres Wohngebäude daselbst wird entfernt, um die Anlage von Parkierungsplätzen zu ermöglichen. Die Bahn wird vorerst auf einer eisernen Bogenbrücke von 45 m Spannweite 50—60 m hoch über die romantische Muotaschlucht geführt, um sodann über einen 10 m hohen, gemauerten Pfeiler und anschließende Nebenöffnungen des untersten Viaduktes in parabolischer Gefällslinie allmählich auf das natürliche Terrain überzugehen. Dem folgenden überaus steilen Berg die für eine Geleisebahn günstige Linie abzugewinnen, bildet das Verdienst der Schweizer Ingenieure und deren Können von Neuem. Nicht weil die Bahn in technischer Hinsicht etwas absolut Neues darstellt, es gibt deren in der Schweiz selbst schon mehrere, folgt nachstehender Bericht. Wohl aber, weil diese in der Kühnheit der Anlage, und mit ihrer maximalen Steigung von 78 % als die steilste Touristen- und Sportbahn der Schweiz unbestritten sein dürfte. Daß die Unterbauarbeiten heute, nach kaum fünfmonatiger Bauzeit, bereits ihrer Beendigung ent-

gegengehen, legt wiederum Zeugnis ab von dem Können und der Leistungsfähigkeit der Unternehmerfirma Prader & Cie. Wer einigermaßen einen Einblick in das Ausmaß und die Schwierigkeiten einer solchen Anlage hat, kann sich Vorstellung bilden von den allein hiefür benötigten Transport- und Materialzubereitungs-Installationen. In einigen Tagen wird



die eiserne Bogenbrücke sich im Bau befinden, welche von der Firma Bell & Cie., Kriens, erstellt wird. Diese Firma liefert und erstellt auch die sämtlichen Oberbau- und mechanischen Einrichtungen, sowie das Wagenmaterial.



Die Hauptanlageverhältnisse der Bahn sind folgende:

Höhe Talstation „Schlattli"	573,0 m
Höhe Bergstation „Stooshorn"	1273,0 m
Höhenüberwindung	rund 700,0 m
Länge horizontal	1168,0 m
Länge schief zw. Puffer	1376,5 m
Mittlere Steigung	60,0 %
Maximale Steigung	78,10 %
Spurweite	80 cm
Fahrgeschwindigkeit	2,1 m/sec.
Fahrzeit	10,2 min.
Stundenleistung in jeder Richtung	250 Personen.

Mittels 6 Kurven von total 198° Schwenkung in der Horizontalen, paßt sich die Linie der Bahn an den Berg an. Durch 4 gemauerte Viadukte mit total 28 Oeffnungen, einem Tunnel von 150 m Länge und 3 Haupteinschnitte, wird ein gut ausgeglichenes Längenprofil von 3 Gefällswechselpunkten mit zwischenliegenden parabolischen Ausrundungen erreicht.

. . m.

Der neue Wohnbedarf.

(Korrespondenz.)

Stuttgart veranstaltete kürzlich die Werkbundausstellung „Wohnbedarf", die bekanntlich auch in den umliegenden Ländern guten Widerhall fand. Dr. Georg Schmidt, der Assistent am Basler Gewerbemuseum, hielt dort im Oktober einen Vortrag über das Gebrauchsgerät, der im gleichmonatigen Heft der „Modernen Bauformen" unter Begleitung typischer Fotos in extenso erschienen ist.

Schmidt geht von jenem Katzenjammer aus, den der Jugendstil im Gefolge hatte, jener Zeit, die à tout prix einen Stil haben wollte und damit jene wuchernde, uns heute so furchtbar erscheinende Formenwelt züchtete. Die heutige Krise betrachtet der Redner ein Glück für die Bewegung, welche sich „Neues Bauen" und „Neues Wohnen" nennt, weil diese Zeit der Not der zweckmäßigen Gestaltung zum Durchbruch verhilft. Schmidt ist bekanntlich ein krasser Verfechter der Sachlichkeit, der Ehrlichkeit in der Architektur, der Moral im Bauen. Er fordert vom Architekten wie vom Ingenieur die größte Leistung mit dem kleinsten Aufwand. Auch das leiseste Ornament ist also verpönt. Und er formuliert: „Was mit kleinstem Aufwand die größte Leistung erzielt, ist schön" und stellt auch den Satz um: „Häßlich ist ein Ding, dessen Aufwand größer ist als seine Leistung". Zieht man die Konsequenzen aus dem Gesagten, so behält selbstredend nur der Zweckbau seine Berechtigung und seine Schönheit. Man kann sich denken, daß bei dieser Einstellung Bauten wie der Stuttgarter Bahnhof, die Turnhalle des Berliner Sportforums, die Tribüne des Nürnberger Stadions oder das Gebäude der Oberpostdirektion in Stuttgart nur verurteilt werden können. Aber auch die modernen Erzeugnisse greift der Mentor an, sofern ihre Gestaltung eine modische und ihrem Zwecke keine adäquate ist, wie Häuser im „Corbusier-Stil", „Bauhausstil" oder „Werkbundstil". Es geht heute um die Überwindung der Stile und stillos sein bedeutet uns keinen Fehler mehr, sondern die Befreiung im baulichen Schaffen.

Schmidt untersucht nun, woher die Verzierung, das Ornament eigentlich stammt und findet seinen Ursprung bereits in der Broncezeit. Bei den Naturvölkern verfolgte das Ornament den Zweck, den Träger des Gerätes oder den Bewohner der Behausung vor einem Dämon zu schützen. Später bedeutete es hingegen nichts anderes als gesellschaftlichen Rang. Der Mächtigste trug den reichsten Schmuck. Das Ornament ist heute das „Schrumpfungsprodukt aus einst vollinhaltlich verstandenen Symbolen". Wir stehen heute im Begriff, uns endlich von ihm loszulösen.

Interessant wie Schmidt ausführlich nachweist, daß es zu allen Zeiten ein „ehrliches Erzeugnis", ein unverziertes Gerät gegeben hat und wie eine bescheidene Reihe der „natürlichen Bauten" zeitlich parallel neben den sogenannten Stilbauten herläuft. Er zeigt dies an den Geräten aus der Steinzeit, an einem Rad aus der Broncezeit, am Werkzeug, am Eingeborenenboot und am Sportgerät, anderseits an der romanischen Kirche von Jerichow, an einer javanischen Bambusbrücke, an der markanten eisernen Brücke über den Firth of Forth, am Frauenhaus zu Basel und am Stadion Auteuil, letztlich am Flußdampfer, Postflugzeug und Zeppelin. Auf der Gegenseite erscheinen die Stilgeräte und Stilbauten, welche formal so überaus rasch veralten, während die sachlichen und rein technischen Erzeugnisse und Bauwerke uns nahe bleiben.