

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103/104 (1934)
Heft: 18

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: 07.05.2025

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

INHALT: Die Drahtseilbahn Schwyz-Stoos. — Oel aus Kohle. — Die Sântis-Schwebelbahn. — Ergebnisse der automatischen Verkehrsregelungs-Anlage System „Pneumatic“. — 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 Schweizer Strassenbahnen und die Autobuslinie Schwyz-Muotatal¹⁾.

Das für die Seilbahn gegebene, durch steilen Bergwald und schroffe Felswände führende sehr wilde Gelände bot für die Projektierung eine besonders schwierige Aufgabe, 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

¹⁾ Ursprünglich bestand die Absicht, die Bahn Brunnen-Morschach bis zum Stoos zu verlängern. Das langgestreckte, schwierige und lawinengefährliche 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 beschränkte 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.

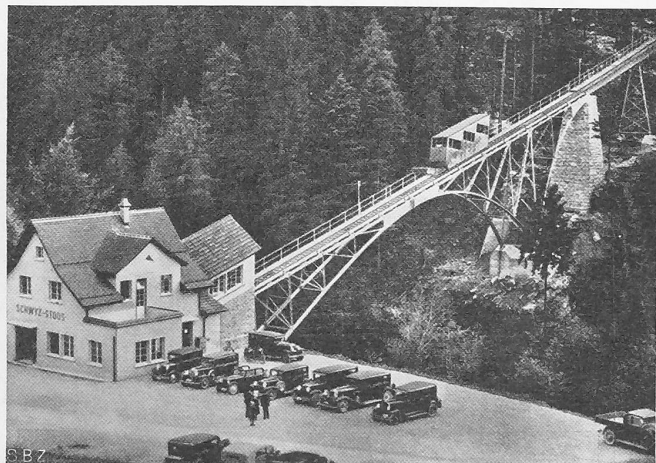


Abb. 2. Talstation mit der Brücke über die Muotaslucht.

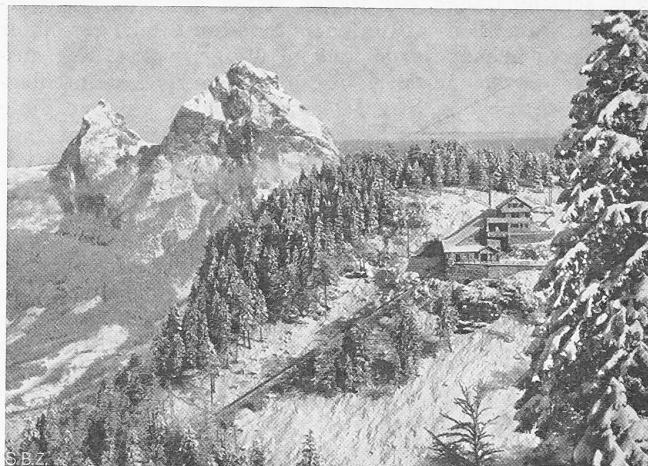


Abb. 1. Bergstation Stoos, im Hintergrund die beiden Mythen.

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

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

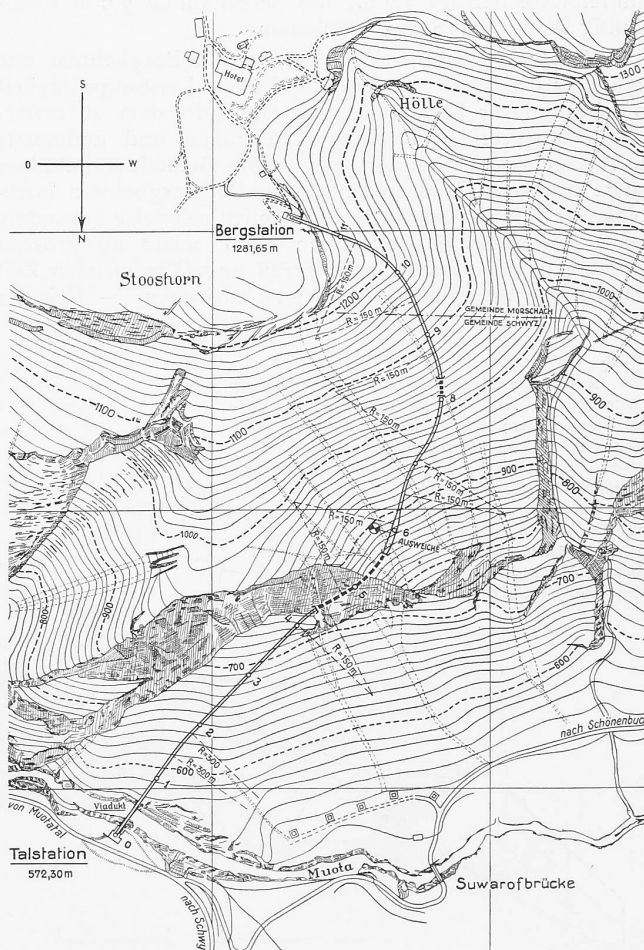


Abb. 3. Lageplan der Seilbahn Schwyz-Stoos. — Masstab 1 : 10 000.