

Wagen für die neue Weltrekordbahn



Stoos ist ein autofreies Dorf, das auf einem Hochplateau in 1305 m über dem Meeresspiegel liegt. Erschlossen ist das 150-Seelendorf über eine Straße, die nur mit Spezialbewilligung befahren werden darf, eine Luftseilbahn von Morschach her oder über eine Standseilbahn von Schwyz her. Diese Standseilbahn wurde jetzt weltrekordverdächtig erneuert. *Text und Bilder: Erich Urweider*



Der Wagen wird auf den Auflieger abgelassen.

Abfahrbereit in der Abendsonne, die Seitenverkleidungen wurden weggenommen, damit sie beim Transport nicht beschädigt werden können.



Die Standseilbahn wurde 1933 eröffnet und hat eine Förderleistung von 1000 Personen in der Stunde, sie überwindet auf 1361 m Trasse einen Höhenunterschied von 725 m und weist eine Steigung von maximal 78,1 % auf. Die Strecke verläuft auf 108 m über Brücken und auf 227 m in Tunnels. Die Waggon bieten in fünf Abteilen Platz für 100 Personen. Da die Betriebskonzession der 84 Jahre alten

eine Steigung von 110 % zu bewältigen. Damit die maximal 135 Passagiere auch immer waagrecht stehen, sind die Kabinen drehbar ausgeführt worden. Der zur Doppelmayr-Gruppe gehörende Seilbahnbauer Garaventa entschied sich für jeweils vier drehbare Kabinen und eine ebenso drehbare Lastplattform.

Die Lastplattform ist wichtig für das Dorf Stoos, schließlich laufen die meisten Material-

So ist der Einstieg zwar eben, an der steilsten Stelle aber ist eine Steigung von 110 % zu bewältigen.

Bahn ausläuft, wird diese durch einen Neubau ersetzt, der die Grundversorgung des Dorfes weiterhin aufrechterhalten wird.

Nachdem die Trasse der neuen Bahn mit Verzögerungen fertiggestellt worden ist, konnten auch die Wagen angeliefert werden. Die neue Bahn, welche die steilste klassische Standseilbahn der Welt werden wird, stellte einige Herausforderungen an ihre Erbauer, die Garaventa AG.

So ist der Einstieg zwar eben, an der steilsten Stelle aber ist

transporte über die Bahn ab. Pro Jahr werden rund 7.000 t Material transportiert, was pro Tag 8 bis 9 Fahrten mit einem Materialanteil von 2,5 t bedeutet.

Die 27 t schweren und 22,50 m langen Bahnwagen wurden in Küsnacht im Außenlager der Garaventa AG aufgebaut. Verladen wurden sie mit zwei Kranen von Christen auf einen Tiefladesattelzug von JMS-RISI. Zwei Krane mit einer maximalen Tragkraft von 200 t beziehungsweise 80 t kamen dabei zum Ein-



Schon fast über der Kuppe und immer noch Luft unter dem Bett, so muss das sein.



Die Wendung ist fast vollbracht, es geht nun weiter.

satz. Der Hub wäre natürlich auch mit einem größeren Kran möglich gewesen, dass hätte aber mehr Gegengewichtstransporte erfordert, weshalb man sich für eine Zweikranlösung entschied, zumal man auf dem Werkhof der Firma war.

Nach dem Verladen und der fachgerechten Ladungssicherung ging es am Abend los. Die Transportbreite von 3 m, bei einer

Der 65 t schwere Transport mit dem Bahnwagen musste allerdings etwas weiter fahren, rund 80 km Lastfahrt wurden es schlussendlich.

Transportlänge von 35 m und einer Höhe von 5,1 m machte einen größeren Umweg notwendig. Mit dem Auto wäre die etwa 27 km lange Strecke von Küss-

nacht zur Talstation der neuen Stoosbahn in rund 25 Minuten zurückgelegt. Der 65 t schwere Transport mit dem Bahnwagen musste allerdings etwas weiter fahren, rund 80 km Lastfahrt wurden es schlussendlich. Davon wurden einige Kilometer

rückwärts gefahren, da ein Abbiegen in Fahrtrichtung oftmals nicht möglich gewesen wäre.

Des Öfteren wurde der Transport auch zur Millimeterarbeit, wenn der Platz grad so reichte. Selbst Kuppen in der Straße wurden zum Hindernis, das manchmal nur mit ein wenig „drüberziehen“ bewältigt werden konnten. Dabei galt es auch zahlreichen Bäumen auszuweichen, damit der Bahnwagen kratzfrei am Ziel ankommen konnte.



Mithilfe einer Seitenstraße wird gewendet, der Bahnwagen passt grad unter der Schilderbrücke durch.



Jetzt muss nochmals vorgezogen werden.



Mit etwas Nachlenken passt der Transport gut an dem Lichtsignal vorbei.

Nach rund fünfeinhalb Stunden wurde das Ziel, die neue Talstation der Stoosbahn erreicht. Das Entladen des Wagens erfolgte erst einen Tag später, da eine Reservenacht eingeplant worden war. Denn niemand kann im Vorfeld wissen, ob nicht größere Verzögerungen auftreten werden. Vier Tage nach dem ersten Wagen wurde auch der zweite über die selbe Strecke transportiert und bei der neuen Talstation der Stoosbahn abgeliefert.

STM



Vorbereitete Kreisverkehre an der Schwerlastroute machen das Vorankommen leichter.



Der Morgen danach auf der Baustelle der neuen Talstation der Stoosbahn.