Habegger Minirail und Télécanapé : zwei Spezialbahnen für die Landesausstellung 1964

Autor(en): **Habegger, W.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Pestalozzi-Kalender**

Band (Jahr): **57 (1964)**

Heft [2]: **Schüler**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-989238

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

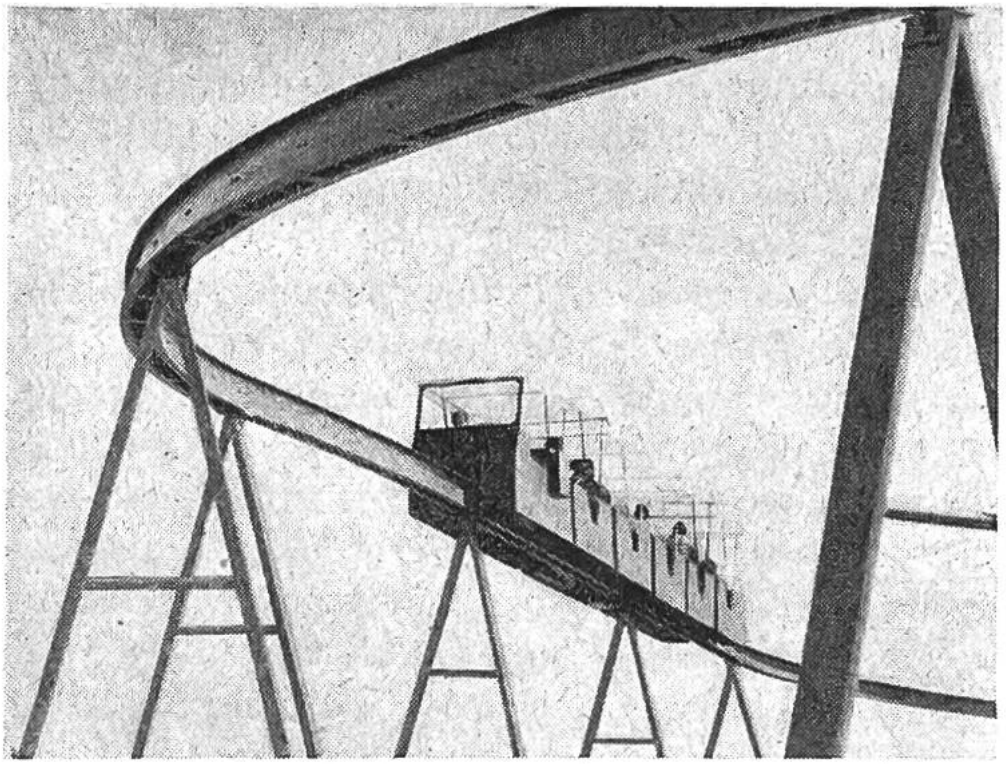
fache billiger als auf der Strasse durchgeführt werden. Dank dem Weg auf kürzester Distanz durch die Luft fallen auch die oft sehr kostspieligen Schneeräumungsarbeiten auf Strassen weg.
In der ersten Bauzeit werden grosse Einzellasten, wie schwere Baumaschinen und Installationsteile für den Stollen- und Strassenbau, transportiert und, sobald die zahlreichen Baustellen eingerichtet sind, Tag und Nacht pausenlos Zement und andere Baustoffe für den Bau der Staumauern, Druckschächte, Wasserzuleitungsstollen und Zentralen. Während der Hauptbauzeit des Kraftwerkes Tierfehd wurden täglich 800 t Zement um 1000 m in die Höhe gezogen. Dieser Zement – mit den Behältern je 18 t schwer – wurde dann von der Seilbahnbergstation bis zur Staumauer mit einem Zürcher-Tram-Triebwagen in einem extra dafür gebauten Stollen auf speziellen Rollschemeln zur Baustelle gebracht.
Mit der grossen Schwerlastbahn im Bavonatal werden auch die Turbinen, Generatoren und Transformatoren transportiert, da auf der Alpe Robiei eine neue Kraftwerkzentrale gebaut wird. Diese Bahn wird erstmals mit einer drahtlosen Funkfernsteuerung vom Seilbahnfahrzeugführer mit wenigen Druckknopftasten ferngesteuert. Der Auf- und Ablad von Zement wird weitgehend automatisiert. Die schweren Lasten können vom Bedienungsmann mit in den Seilbahnfahrzeugen eingebauten 20-Tonnen-Kranen angehängt und abgeladen werden.

W. Habegger, Thun

HABEGGER MINIRAIL UND TÉLÉCANAPÉ:

Zwei Spezialbahnen für die Landesausstellung 1964

Das Télécanapé weist eine Länge von 1840 m auf und bringt die Besucher in die Ausstellung, während die Minirailbahn durch das Ausstellungsgelände, teilweise sogar durch Hallen fährt. Es folgen nun einige interessante Einzelheiten über diese neuartigen Bahnen; weiteres könnt ihr an Ort und Stelle selber beobachten. Die äussere Aufmachung ist einfach gehalten, damit die Verkehrsmittel die Ausstellungsbesucher zu günstigen Preisen transportieren können.
Das *Télécanapé* ist eine Hochleistungs-Schmalspurbahn (1 m Spurweite) mit rotierenden (sich drehenden) Bahnhöfen, eine Ad-



Habegger-Kleinspurbahn Minirail mit ⅓ einer Zugskomposition und einfachster Wagenform für Sommerbetrieb.

häsionsbahn ferngesteuert mit elektronischer Geschwindigkeitsregulierung und elektronischer Distanzüberwachung der Züge. 20 Gelenkwagenzüge mit total 2000 Sitzplätzen sind aufgeteilt in 200 Einzelwagen mit je 10 Sitzplätzen. Länge einer Zugskomposition: 50,2 m. Förderleistung: 2 × 8300 Personen pro Stunde. Grösste Steigung: 10%. Fahrgeschwindigkeit in den Stationen: 1,18–1,5 m pro Sekunde, zwischen den Stationen: 2,84 m pro Sekunde. 200 Antriebsmotoren à 4 PS.

Die runden Bahnhöfe weisen einen Durchmesser von 27 m auf. Das Zentrum von 4 m Durchmesser bleibt fest. Die Ein- und Ausstiegplattformen drehen sich am Innendurchmesser ungefähr gleich schnell wie eine Rolltreppe, am Aussendurchmesser jedoch bereits bis 1,5 m pro Sekunde. Die Fahrgäste erreichen oder verlassen die Bahnhöfe durch das feststehende Zentrum auf Über- und Unterführungen. Ein- und Ausstieg ist auf gleicher Ebene wie die Plattformen, weshalb auch Invalide die Bahn benützen können. Die runde Form erfordert bedeutend weniger Platz als die sonst notwendigen langen Bahnperrons. Das neuartige System wurde wegen der grossen Transportkapazität, Kurvengängigkeit und der geringen Platzbeanspruchung gewählt.

Die *Minirail-Kleinspurbahn* weist eine Länge von 4,2 km auf und besitzt 24 Zugskompositionen zu 16 Wagen. Antriebsleistung: 25 PS pro 16 Wagen. Förderleistung unter Berücksichtigung vieler Langsamfahrstrecken zwecks Besichtigung der Ausstellung: ca. 5000 Personen pro Stunde.
Vorteile: Fahrt auf Schienen in der Luft, geräuscharm, weil auf Gummirollen. Kleinste Spurweite; geeignet zum Überfahren von Fussgängerwegen; für knappe Verkehrsverhältnisse gebaut. Kleinster Kurvenradius von 15 m zum Umfahren von Gebäudeecken. Stromspeiseleitungen zwischen den Schienen verdeckt und berührungssicher angeordnet. Weichen in erprobter Sonderbauart ermöglichen das Befahren von Abzweigungen, Kehrschleifen und Abstellgeleisen. Kleine Trasse- und Tiefbaukosten.

W. Habegger, Thun

VON DEN ERSTEN SCHWEIZERISCHEN EISENBAHNEN ZU DEN SCHWEIZERISCHEN BUNDESBAHNEN

Wer mit dem Städteschnellzug Nr. 123 um 12.39 Uhr von Genf nach Zürich fährt, wird feststellen, dass der Zug nur zweimal kurz anhält – nämlich in Lausanne und Bern – und nach einer Reisedauer von 3 Stunden und 17 Minuten um 15.56 Uhr in Zürich eintrifft. Der Reisende wird sich indessen kaum darüber Gedanken machen, wie man vor etwa 100 Jahren von Genf nach Zürich gelangte und wie es zur Schaffung der Schweizerischen Bundesbahnen kam. Wir aber wollen uns einmal kurz in jene Zeit zurückversetzen und sehen, wie sich die Eisenbahn entwickelte.

Die ersten Eisenbahnlinien

Als im Jahre 1848 der schweizerische Bundesstaat gegründet wurde, gab es noch keine geteerten Strassen, keine Automobile, keine Flugplätze und keine Flugzeuge. Dies alles kam erst viel später. Der Verkehr wickelte sich damals auf den mehr oder weniger holperigen Strassen und Pfaden sowie auf den Seen und Flüssen ab. Wer eine Reise unternahm, ging zu Fuss, fuhr mit dem eigenen Fuhrwerk, benützte die Pferdepost oder vertraute sich dem Ru-