Mit den Bergbahnen mühelos ins hochalpine Skigelände

Autor(en): **Rüegger**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways**

Band (Jahr): **6 (1932)**

Heft 1

PDF erstellt am: **06.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-780284

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.

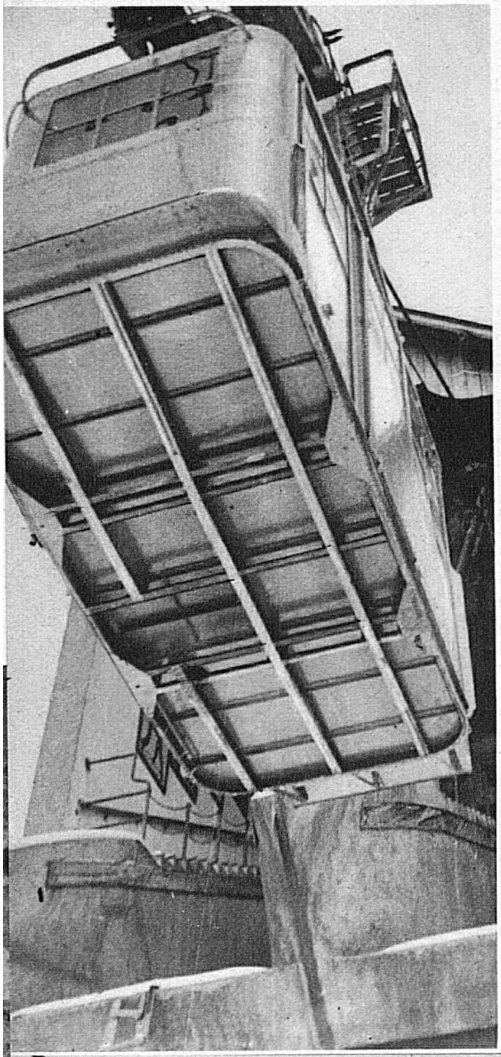
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Mit den Bergbahnen mül

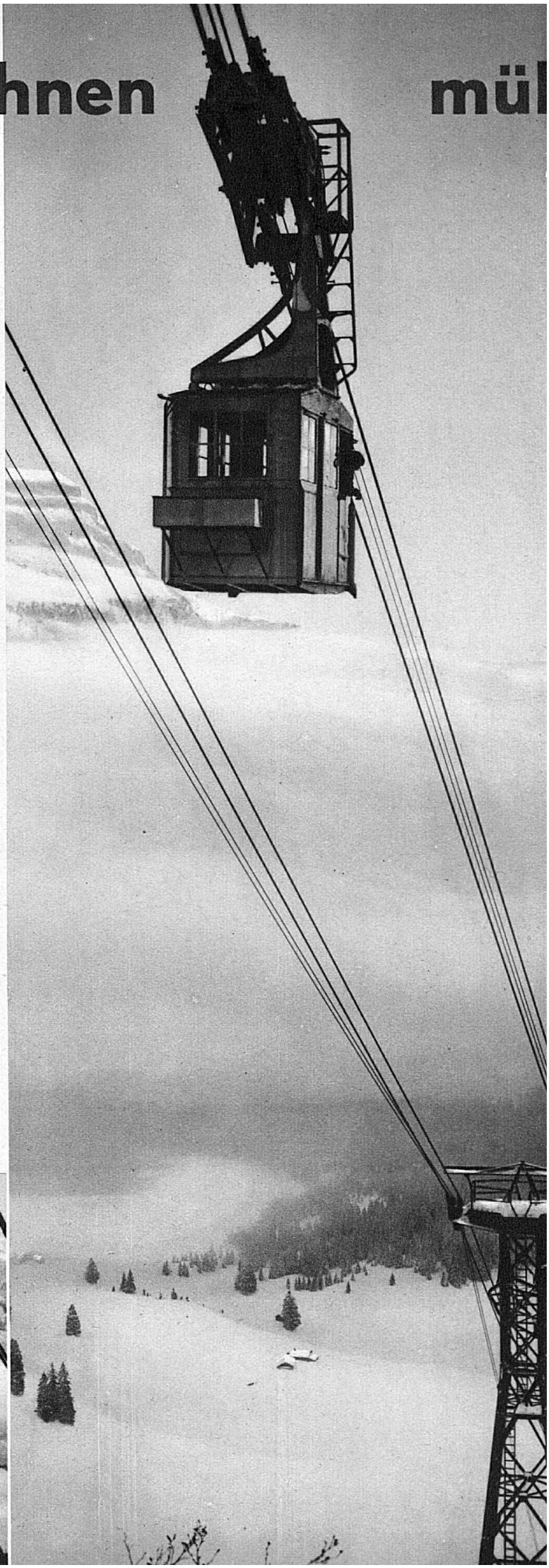
Die Schweiz ist das traditionelle Land für Bergbahnen. Seitdem im Jahre 1871 mit der Vitznau-Rigibahn die erste Zahnradbahn, und im Jahre 1877 mit der Lausanne-Ouchybahn die erste Drahtseilbahn des Landes dem Verkehr übergeben wurden, haben die Bergbahnen eine Gebirgsgegend nach der anderen für jedermann erschlossen. Vorerst waren es fast ausschliesslich Bahnen mit Jahresbetrieb in unmittelbarer Nähe der Städte, oder solche, die nur im Sommer dem Touristenverkehr dienten.

Mit der ungeheuren Entwicklung des Wintersportes ist dann aber der Winterbetrieb der Bergbahnen immer mehr in den Vordergrund getreten, und neue Bahnen sind gebaut worden, um die klassischen Skifelder unseres Landes jedermann leicht zugänglich zu machen. Die Drahtseilbahnen nach Parsenn bei Davos und nach Corviglia bei St. Moritz sind vielleicht die sprechendsten Beispiele für diese Entwicklung. Hohe Fahrgeschwindigkeit und geräumige, starke Wagen aus Leichtmetall zeichnen die moderne Drahtseilbahn aus. Der möglichst schmal gebaute und mit Schmalspur



Die neue Leichtmetallkabine der Luftseilbahn Gerschnialp-Trübsee

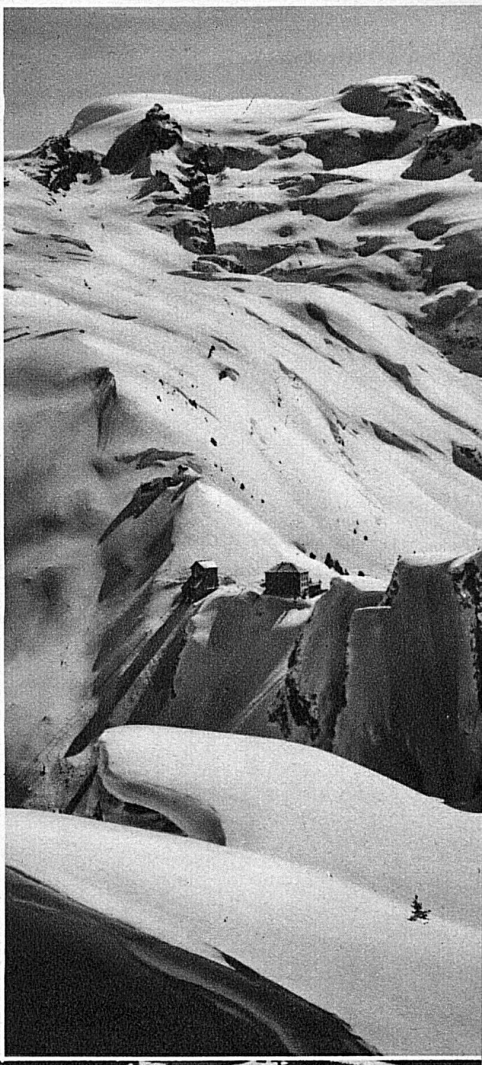
Unten:
Schwindelfreiheit und eine sichere Hand sind unerlässliche Voraussetzungen bei den Montagearbeiten der Luftseilbahnen



nelos ins hochalpine Skigelände

versehene Bahnkörper wird oft über grosse Strecken hin als hohes Mauerwerk oder viaduktartig angelegt, damit ihm Schneeverwehungen wenig anhaben können und das Geleise rasch vom Schnee geräumt werden kann.

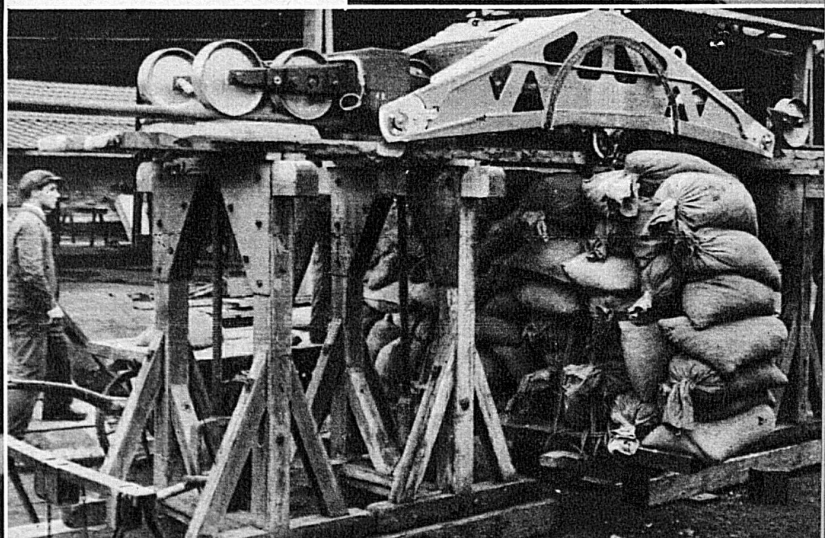
Die Betriebssicherheit der Drahtseilbahnen beruht vor allem auf den hochwertigen Stahlseilen, die von eidgenössischen Kontrollingenieuren peinlich genau geprüft und überwacht werden. Die Erfahrung lehrt übrigens, dass ein zerrissener Draht schon nach höchstens zwei Windungen einer Litze im Seil wieder mit voller Sicherheit seine Maximallast aushalten kann. Um die Sicherheit zu erhöhen, sind die Drahtseilbahnwagen mit automatisch wirkenden Zangenbremsen versehen, die sich am Geleise festklemmen und die Fahrzeuge im stärksten Gefälle zum Stillstand bringen, wenn das Zugseil schlaff werden oder reissen sollte. Das in der oberen Station angeordnete Triebwerk ist heutzutage fast durchwegs mit elektrischem Antrieb versehen und ebenfalls mit automatischen Hilfseinrichtungen ausgerüstet. Die Fahrt wird vom Führer des einen Wagens gesteuert, während der Kondukteur des andern Fahr-



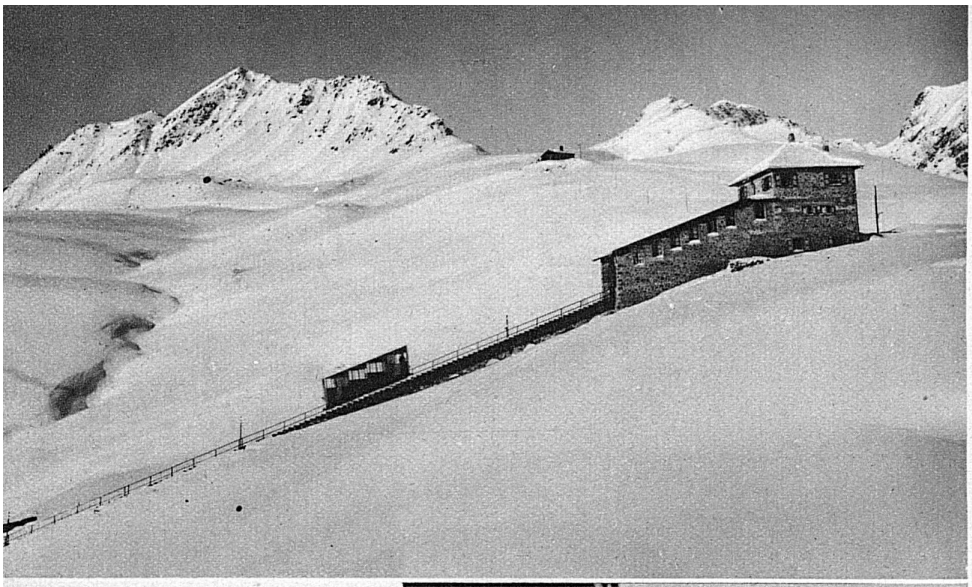
Herrliche Skigebiete in 2000 m Höhe erschliesst die Luftseilbahn nach Trübsee

Unten:

Belastungsprobe der Aluminiumkabine der Luftseilbahn Gerschnialp-Trübsee



Die Schwebe-Seilbahn Gerschnialp-Trübsee bei Engelberg hat ein interessantes Gegengefälle: Die Wagen fahren zuerst in die Talmulde hinunter, bevor sie auf der andern Seite ansteigen.



Die Endstation der Corvigliabahn im Kranz der majestätischen St. Moritzer Berge

zeuges mit ihm in telephonischer Verbindung steht.

Für längere Drahtseilbahnen wird meistens eine Unterteilung in zwei Sektionen mit getrennten Antriebstationen gewählt, damit im ganzen vier Wagen statt zwei gleichzeitig verkehren können. Dieses Beispiel finden wir gerade bei der neuerstellten Parsennbahn.

In neuester Zeit werden Drahtseilbahnen in wachsendem Masse als Luftseilbahnen gebaut, bei denen als Schiene besonders starke

Rechts:
Luftseilbahn Gerschnialp-Trübsee. Bahnanlage von der obern Station aus gesehen, mit Nebelmeer über dem Engelbergertal

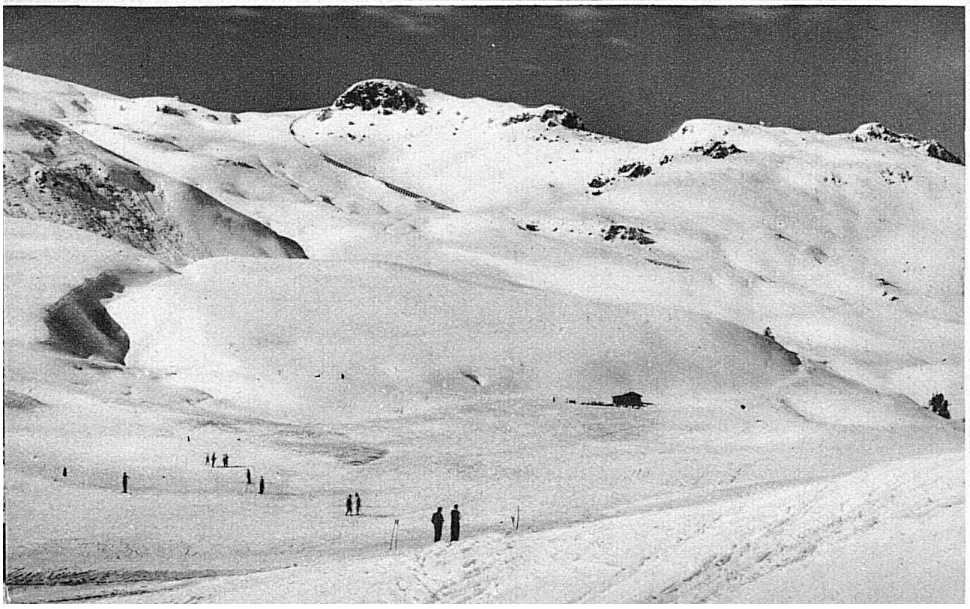
Unten:
Auch die Corvigliabahn bei St. Moritz fährt mitten in die schönsten Skifelder mit offenem Abfahrtsgelände

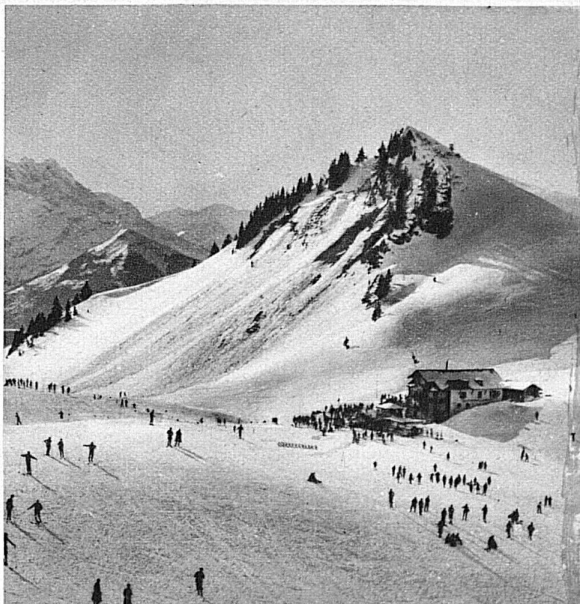
Drahtseile dienen, die von der Talstation zur Bergstation von einer Stütze zur andern geführt werden. Diese Seile sind nichts anderes als eine Seilhängebrücke. Die Sorgfalt, mit der diese Bauart gerade in der Schweiz ausgeführt wird, kommt darin zum Ausdruck, dass für sie nach den Vorschriften des eidgenössischen Eisenbahndepartements ein grösserer Sicherheitskoeffizient als bei gewöhnlichen Seilhängebrücken verlangt wird. Im übrigen sind diese Schwebebahnen mit allen Sicherheitseinrichtungen versehen, wie sie bei den auf den Boden verlegten sogen. Standseilbahnen zu finden sind. Die einzelnen Ka-

Sogar ältere Semester, Schwache und Herzkranke sind den Bergbahnen dankbar für den Genuss herrlicher Sonnenstunden in alpiner Luft

binen sind dazu noch mit Sicherheitsaufzügen ausgerüstet, mit deren Hilfe die Fahrgäste den Wagen gefahrlos verlassen, um bei jeder beliebigen Höhe sicher und bequem den Boden erreichen zu können. Eine der bemerkenswertesten Bahnen dieser Art ist die von Gerschnialp bei Engelberg nach Trübsee führende Schwebeseilbahn, welche uns die

Unten:
Diese Skifahrer sind mit der Zahnradbahn über Villars nach Bretaye hinaufgefahren



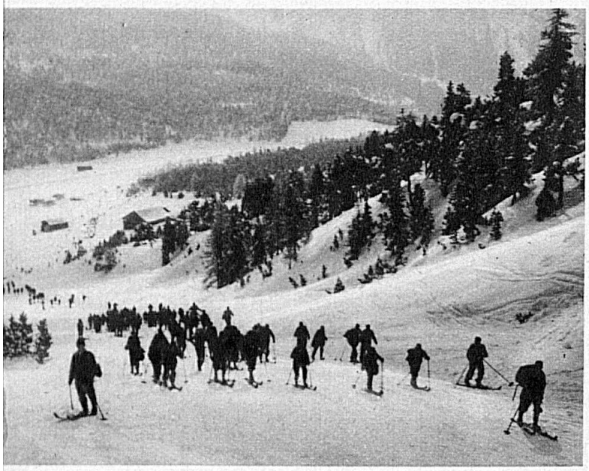


prächtigen Skigebiete der Engelberger Alpen mühelos erreichen lässt. Bemerkenswert bei dieser Bahn ist auch die Anlage mit einem sogen. Gegengefälle; die Wagen fahren zuerst in die Talmulde herunter, bevor sie den Anstieg auf der andern Seite in Angriff nehmen. Die einwandfreie Spannung der Zugseile wird durch die bei Luftseilbahnen üblichen Gegenseile erreicht, welche über leerlaufende Scheiben in der unteren Station geführt sind, während die Seilscheiben in der oberen Station mit elektromotorischem Antrieb versehen sind. Eine äusserst sinnreiche Vorkehrung besteht bei dieser Bahn in der Verwendung der Zugseile als Leitungsdrähte für die telephonische Verbindung zwischen den Kabinen und den Stationen während der Fahrt. Die Stützrollen der Seile sind zu diesem Zweck über die ganze Bahnanlage isoliert angeordnet. — Ein offensichtlicher Vorteil dieser Luftseilbahnen besteht in der Möglichkeit, das unwegsamste Gelände spielend leicht zu überbrücken, und für den Winterbetrieb ist die Fernhaltung der Bahn von Störungen durch Schnee und damit das Wegfallen von allen Schneeräumungsarbeiten in hohem Masse zu schätzen.

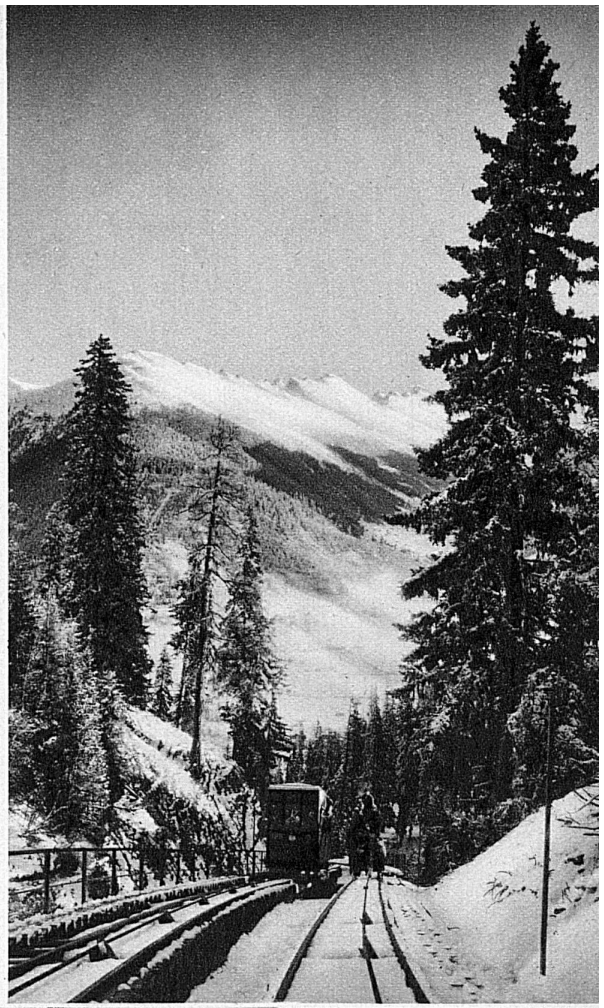
Bei der hervorragenden Entwicklung der Drahtseilbahnen in den letzten Jahren darf man aber nicht die altbewährte Zahnradbahn vergessen. Auch hier hat die Technik nicht geruht, sondern Vervollkommnungen und Fortschritte verschiedenster Art gebracht. Vor allem kommt der elektrische Antrieb immer mehr zur Anwendung, und als Wintersportbahn betrachtet, ist diese Bahngattung besonders geeignet, nach einsetzenden Schneefällen, den Bedürfnissen des Sportbetriebes entsprechend, schrittweise auf kürzeren oder grösseren Strecken in Betrieb genommen zu werden. Die mit allen erdenklichen Sicherheitsbremsen versehenen Lokomotiven werden auf der Talseite des Zuges stossend gekuppelt. Überdies kann jeder Wagen durch seine eigenen Bremsen festgehalten werden und die Abschaltung der Triebkraft und die Auslösung der Sicherheitsbremsen vom Kondukteurstand der einzelnen Wagen aus erfolgen. So ist auch bei dieser Bahnart in vorsorglicher Weise jede Betriebssicherheit gewährleistet. Die Möglichkeit, dem Bedarf entsprechend grössere oder kleinere Züge zusammenzustellen, ist auch ein der Zahnradbahn eigener Vorteil.

Diese Hinweise zeigen, dass die heutige Eisenbahntechnik den Verkehrswünschen, wie immer sie geartet sein mögen, entsprechen kann, und dass speziell die schweizerischen Bergbahnen den begeisterten Jüngern des Skisportes zahlreiche Möglichkeiten bieten, um mit geringstem Aufwand an Zeit und Mühe die herrlichsten Abfahrten zu geniessen.

Dr. Rüegger.

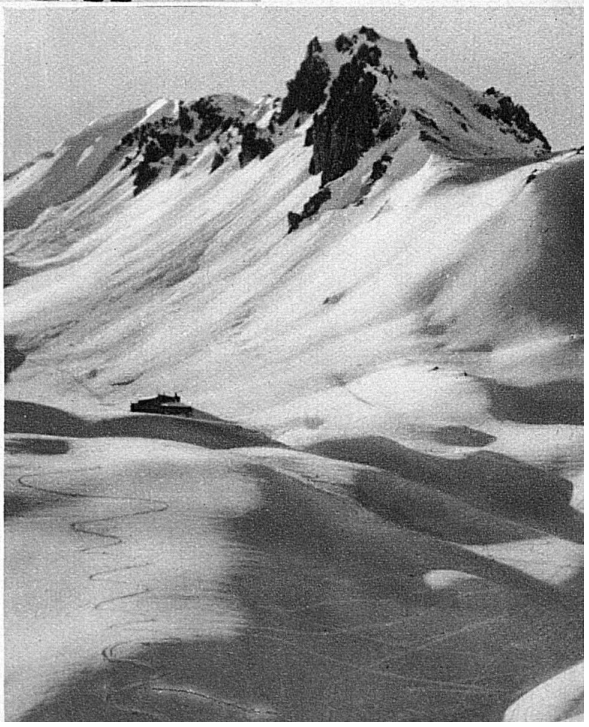


In Zukunft ein seltener Anblick: Parsennskifahrer im mühsamen Aufstieg



Oben:
Die neu erbaute Davos-Parsenn-Bahn fährt in 10 Minuten von Davos-Dorf bis zur Mittelstation Höhenweg (2215 m) und rückt damit die klassischen Skifelder des Parsenn in bequeme Nähe

Unten:
Die abfahrtshungrige Skijugend von heute weiss die Vorteile der Parsennbahn zu schätzen



Unten:
Das Parsenngelände. In dieses Skiparadies trägt heute die Parsennbahn mühelos Tausende

Phot. Hug, Meuser, Caspar, Hoez, Berni, Steiner, Keitel, Kunz