Schussfahrt den Berg hinauf

Autor(en): **H.Sch.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **- (1945)**

Heft 1

PDF erstellt am: **01.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-776842

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.

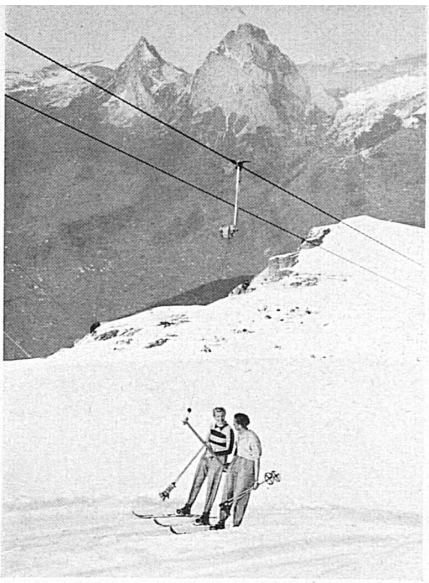
Haftungsausschluss

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

SCHUSSFAHRT DEN BERG HINAUF



Hätte man vor 20 Jahren, als der Skisport begann, in unserm Lande sich allgemeine Popularität zu erobern, behauptet, in unferner Zukunft werde man auch ohne körperliche Mühe die Hänge hinauf skifahren können, man wäre als lächerlicher Phantast und weltfremder Träumer bezeichnet worden. Und doch ist kurze Zeit danach das «Wunder» Wirklichkeit geworden: Vor 10 Jahren wurde in Davos die erste Ski-Schleppseilbahn dem Betrieb übergeben und damit der tiefe Wunsch jedes Skifahrers erfüllt, mühelos wie mit Flügeln den Berg hinanzuschweben und mit unverbrauchter Kraft die Abfahrt beginnen zu können.

Das neuartige Verkehrsmittel, das vom wintersporttreibenden Publikum bald den treffenden Namen « Skilift » erhielt, verlieh mit einem Schlage dem Ski- und überhaupt dem gesamten Wintertourismus neue Aspekte. Bald entstanden auch in den übrigen großen Zentren des Skilaufs Skiliftanlagen, oft zwei und drei am selben Ort; die Hoteliers sahen neue Blütezeiten nahen, und die Bahnen förderten durch eine entgegenkommende Tarifpolitik die Bestrebungen der Kurplätze. Und die Mühe hat sich gelohnt: Selbst die fünf Kriegsjahre haben die Skibegeisterung nicht einzudämmen vermocht, sondern förderten sie im Gegenteil.

Die technische Einrichtung eines Skilifts ist einfach. Zwar gibt es viele Bauarten solcher Schleppbahn-Anlagen; von ihnen haben sich indessen die Systeme Constam und Oehler am besten durchgesetzt. Hier wird der Skifahrer von einem Bügel gehalten, der elastisch an einem endlosen Seil aufgehängt ist und so spielend seine Last vom Tal in die Endstation auf der Bergeshöhe trägt. Durch eine einfache Ausklinkvorrichtung wird der Passagier im Falle eines Sturzes vom Zugseil gelöst und kann dann ohne weiteres die Fahrt von neuem beginnen, wofür er die Berechtigung in Form des mit ihm « abgefallenen » Bügels besitzt.

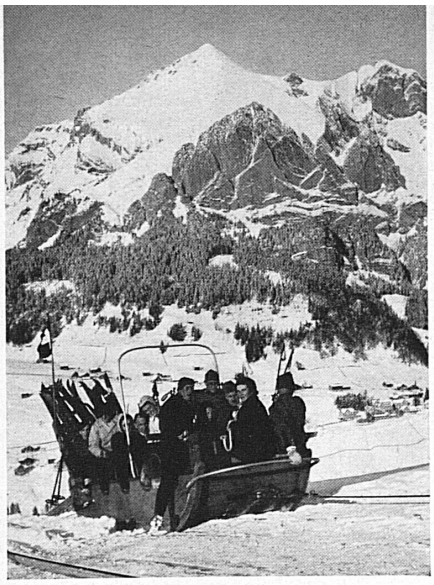
Die Länge der Skilifts ist sehr verschieden: Es gibt Anlagen, die nur einen Übungshügel hinaufführen, und andere, welche 2½ km messen! — Einige Skilift-Unternehmungen sind mit ihren Plänen weitergegangen und haben ihr Verkehrsmittel als « Sesselbahn » oder « Gehlift » auch dem Sommertourismus dienstbar gemacht.

Der Bruder des Skilifts ist der Schlittenaufzug; hier werden die Passagiere in wagenförmigen, lenkbaren Schlitten, welche an einem Seil hängen, wie mit einer Drahtseilbahn ans Ziel « gehißt ». Die weniger große Leistungsfähigkeit dieser sogenannten « Funi » bewirkte, daß sie an einigen Orten neuerdings durch Skilifts ersetzt wurden. Heute stehen Schlittenaufzüge in folgenden Winterkurorten im Betrieb: Airolo, Braunwald, Bretaye, Gstaad, Kandersteg, Lenk, Montana, St. Moritz (Corviglia), Schüpfheim (Heiligkreuz), Wildhaus.

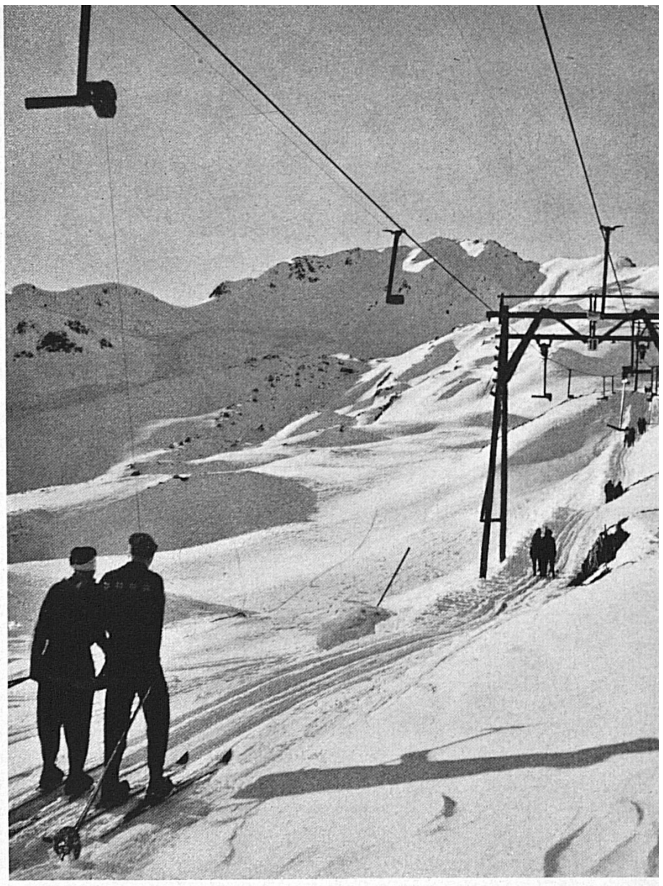
Die Fahrt mit einem Skilift oder einem «Funi» ist ein Erlebnis besonderer Art. Die mühelose, sichere und geräuschfreie « Besteigung » eines Berges inmitten der winterlichen Natur gehört wohl zum Schönsten, was der Wintersport bieten kann, wie alle die ungezählten Skifahrer, welche die neuen Winterverkehrsmittel kennen, begeistert versichern! *H. Sch.*

Die Skilifts der Zentralalpen, der Ostschweiz und Graubündens sind meist nach den Systemen Constam oder Oehler erstellt, bei denen jeder Bügel zweifach an dem endlosen Zugseil befestigt ist. Beispielsweise ist es bei den Anlagen vom Stoos nach dem Fronalpstock (oben) oder von St. Moritz-Suvretta nach dem Piz Nair (links) der Fall.*

Les monte-pentes des Alpes centrales, de la Suisse orientale et des Grisons sont construits pour la plupart selon les systèmes Constam ou Oehler, avec double fixation des crochets au câble, comme par exemple les installations Stoos—Fronalpstock (en haut) et St-Moritz-Suvretta—Piz Nair (à gauche).

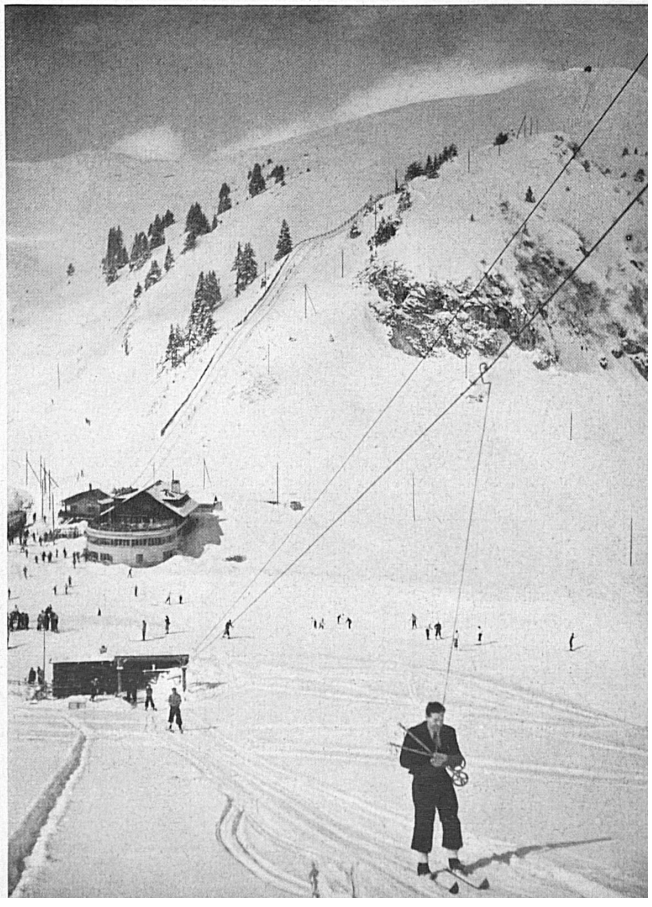


An mehreren Orten, so in Wildhaus (links), sind Seilschlitten im Gebrauch, welche in der nämlichen Weise wie die Drahtseilbahnen verkehren. — Auch der Strelalift ob Davos (rechts) verkehrt nach dem System Constam. — Der Skilift von Bretaye nach Chaux-Ronde in den Waadtländeralpen (unten rechts) wird dagegen nach einem nur ihm eigenen Spezialsenema (System Siebenthal) betrieben, indem die Bügel direkt und nur einfach am Zugseil hängen.*



Plusieurs stations telles que Wildhaus (à gauche), ont installé des funi-skis qui fonctionnent de la même manière que les funiculaires ordinaires. Le monte-pente de Strela sur Davos (à droite) représente également le système Constam. — Quant au monte-pente de Bretaye — Chaux-Ronde dans les Alpes vaudoises (à droite, en bas), il est construit selon un système qui lui est propre, où les crochets sont suspendus directement au câble par une fixation simple (système Siebenthal).

Phot.: H. Baumgartner, Pilet, A. Steiner.



Die Skilifts der Schweiz

STAND ENDE 1944
(nach Eidg. Amt für Verkehr)

Kanton, Ort	Anfangs- und Endstation	Baujahr
Vaud		
Rochers-de-Naye	Tunnel de Naye—Rochers-de-Naye	1936
Bretaye	Col de Bretaye—Chaux Ronde	1936
St-Cergue	Village	1937/38
La Cure	La Tabaniou—La Pétroulaz	1944
Les Diablerets	Les Vioz—Essertons	1942
Château-d'Oex	Château-d'Oex—Mont Chevreuil	1944
Valais		
Montana	Montana—Mont La Chaux	1936
Zermatt	Wiesty—Sunnegga (Blauherd)	1942
Fribourg		
La Berra (La Roche)	Gîte de Communs—Cabane d'Allières	1935
Châtel-St-Denis	Les Paccots—Sommet de Corbettaz	1937
	Rosaly—Grevalla (Pralet)	1943
Bulle	La Perrausaz—Sommet de la Chiaz	1940
Neuchâtel		
Tête de Rang	Sous l'Hôtel—Sommet Tête de Rang	1942
Bern		
Adelboden	Gilbach	1937
	Boden—Kuonisbergli	1943
Mürren	Unterwald—Schiltgrat	1937
Kl. Scheidegg	Kl. Scheidegg—Lauberhorn	1941
Öschseite	Station—Eggweide (Rinderberg)	1943
Gstaad	Rüti—Windspillen	1944
Saanenmöser	Saanenmöser—Hornfluh	1944
Schönried	Schönried—Horneggli	1944
Nidwalden		
Beckenried	Klewenalp—Ergglen	1943
Obwalden		
Engelberg	Ochsenmatte (Klosterwiese)—Durrenplatte	1942
	Trübsee—Jochpaß	1943
Uri		
Andermatt	Nätschen—Gütsch	1937
Schwyz		
Oberiberg	Dorf—Mooseggen (Roggenstock)	1938
Stoos	Stoos—Karrenstöckli (Fronalpstock)	1939
Rigi	Rigi Staffel—Rotstock	1941
Glarus		
Braunwald	Hotel Niederschlacht—Bödeli	1941
St. Gallen		
Unterwasser	Iltios—Stöfeli	1939
Appenzell A.-Rh.		
Urnäsch	Sölzer—Osteregg	1944
Graubünden		
Davos	Bolgen—Bolgenschanze	1934/37
	Schatzalp—Strelapaß	1937
St. Moritz	Margunstr. (Suvretta)—Randolins—Piz Nair Pitschen	1935/37
Pontresina	Kantonsstraße—Giantatsch	1937
Arosa	Inner-Arosa—Krähentschuggen (Carmenna)	1938
	Mittlere Hütte—Weißhornsattel	1938
	Bahnhof—Ob. Tschuggen	1938
Klosters	Capsee—Selfranga (Skihaus Caluori)	1942
Lenzerheide	Val Sporz—Tgantieni—Piz Scalottas	1942