

Zeitschrift: Pestalozzi-Kalender
Herausgeber: Pro Juventute
Band: 69 (1976)

Artikel: Seilbahnen einst und jetzt
Autor: Näf, W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-986764>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 18.04.2026

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

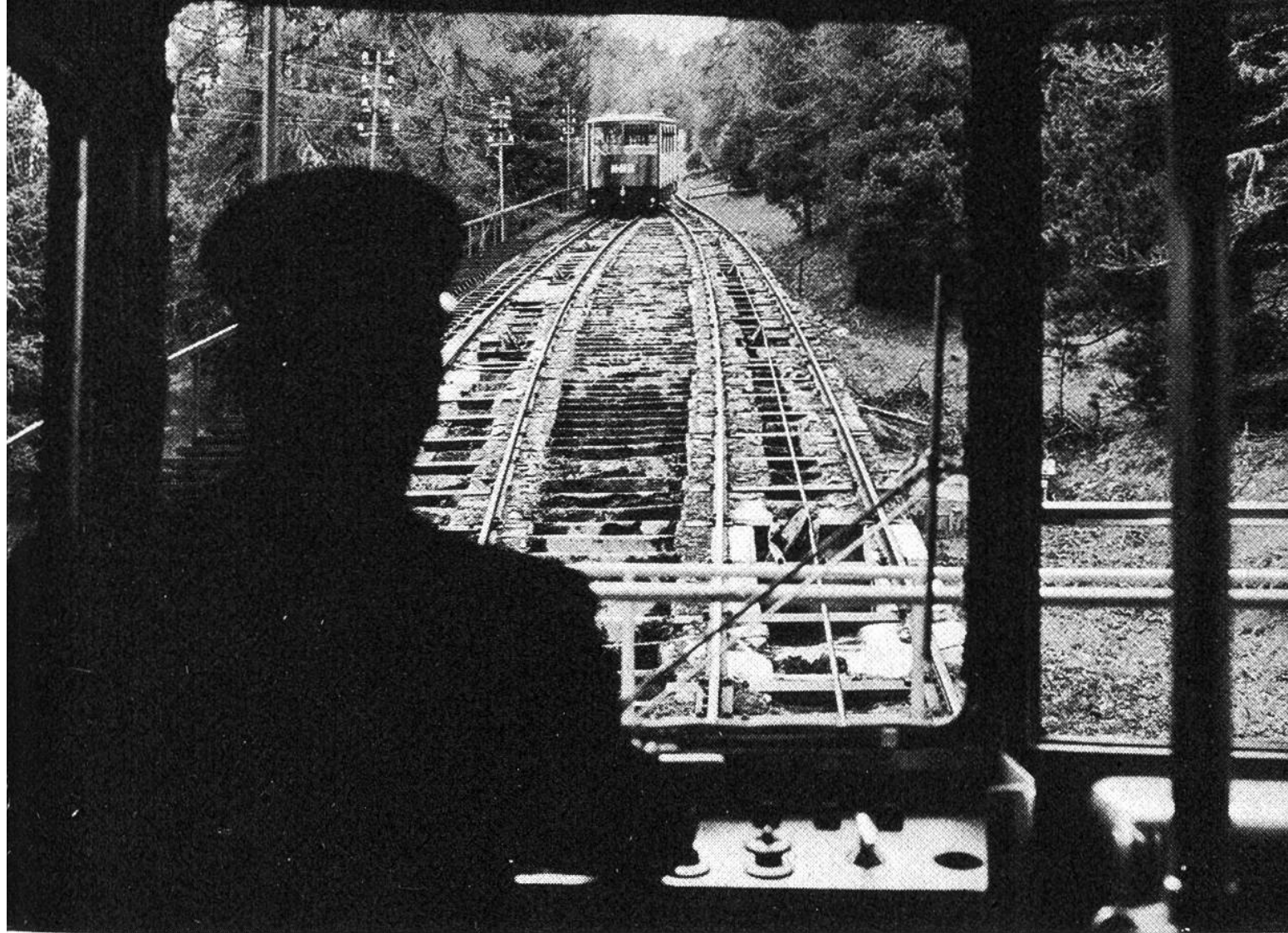
Seilbahnen einst und jetzt

Sicher hast auch du dich schon irgendwann von einer Seilbahn in die Höhe tragen lassen. Du konntest die Aussicht um dich herum in Ruhe geniessen, währenddem du mühelos bergan schwebtest – auf Berge, die dich sonst viele Schweisstropfen gekostet hätten.

Um dir zu zeigen, was hinter diesem heutzutage so unbeschwerten Vergnügen steckt, wollen wir einmal zusammen einen «Blick hinter die Kulissen» werfen:

Es war im Jahre 1871, als die erste Zahnradbahn der Schweiz dem Betrieb übergeben wurde: die weltbekannte Rigibahn. Damit war der erste Schritt getan in der Entwicklung leistungsfähiger Verkehrsmittel zur Erschliessung von Berggipfeln und Aussichtspunkten im Umkreis der sich sprunghaft entwickelnden Kurorte. Der Zahnradbahn folgte anfangs 20. Jahrhundert die Standseilbahn, mit der grössere Neigungen überwunden werden können. Einige davon kennst du vielleicht: Niesenbahn, Bürgenstockbahn, Parsennbahn, Gurtenbahn und die kürzeste Standseilbahn Europas, die Marzilibahn in Bern; um nur einige davon zu nennen. Du hast allenfalls auch beobachtet, dass die zwei Wagen auf zwei oder einem – im letzteren Fall mit Ausweiche – meist sehr steilen Geleise verkehren und durch ein Zugseil über ein Um-

lenkrad in der Bergstation miteinander verbunden sind. Der eine Wagen stellt dabei das Gegengewicht des andern dar. Lange Jahre war die Standseilbahn der meistverbreitete Bahntyp und bewährte sich sehr gut. Anfangs dieses Jahrhunderts dann wurden die ersten Versuche mit Luftseilbahnen gemacht. Das, was dich heute durch luftige Höhen bergan trägt, sieht zwar sehr viel moderner aus, ist aber lediglich das Resultat stetiger Weiterentwicklung, an deren Anfang jenes noch recht unsicher anmutende «Bähnli» in Grindelwald – der legendäre Wetterhornaufzug – stand, welches 1908 den Betrieb aufnahm. Auch wenn du heute den Zweck einer Luftseilbahn noch hauptsächlich darin siehst, dass sie dir Schweisstropfen bei Bergwanderungen erspart, so hat doch dieses Transportmittel sozusagen in allen Lebensgebieten «die Welt erobert». Die verschiedenen Arten von Seilbahnen dienen einerseits zum Personentransport, zum Materialtransport, andererseits als Verbindungsmittel in unwegsamem Gelände, in Wüsten, im Dschungel, über Meerengen, Seen, Flüsse und natürlich im Gebirge. Sie finden Verwendung in der Landwirtschaft, in Forst- und Milchwirtschaft, als Zubringerbahnen zu Hochgebirgsbaustellen, für Ausstellungen, Messen und in Parks und



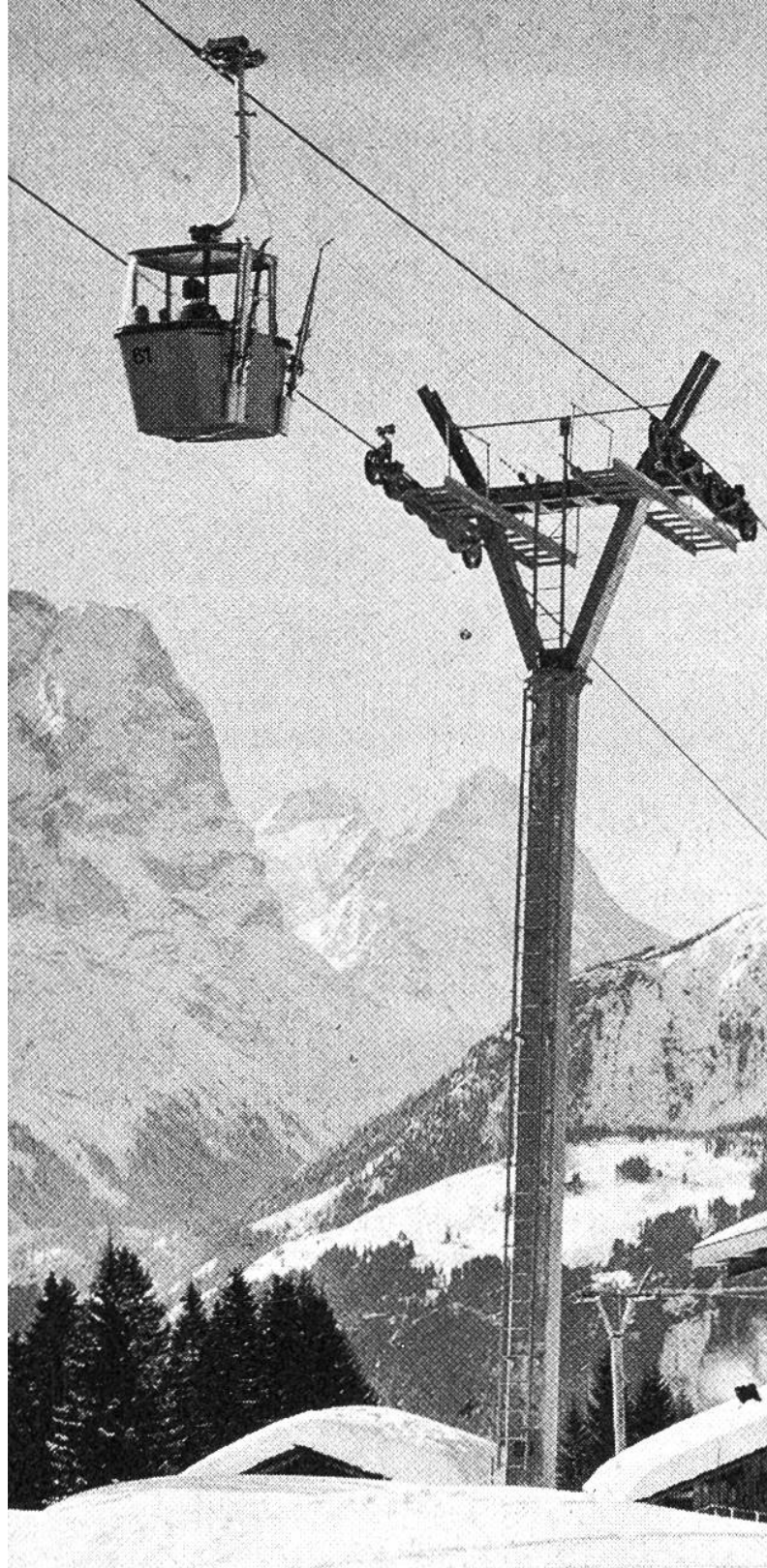
Blick vom Führerstand eines Standseilbahnwagens auf die Ausweiche, die sich immer genau in der Mitte der Strecke befindet. Der uns entgegenkommende Wagen befindet sich auf der Talfahrt und stellt das Gegengewicht des bergwärts fahrenden Fahrzeuges dar (Muottas Muragl, Engadin).

natürlich vor allem im Tourismus. Das Seil, ohne welches es die Seilbahn nicht gäbe, hat dem Menschen in allen vier Ecken der Erde in dieser oder jener Weise gedient, ihm die Arbeit erleichtert oder ihm ganz einfach zum Vergnügen einer Seilbahnfahrt verholfen.

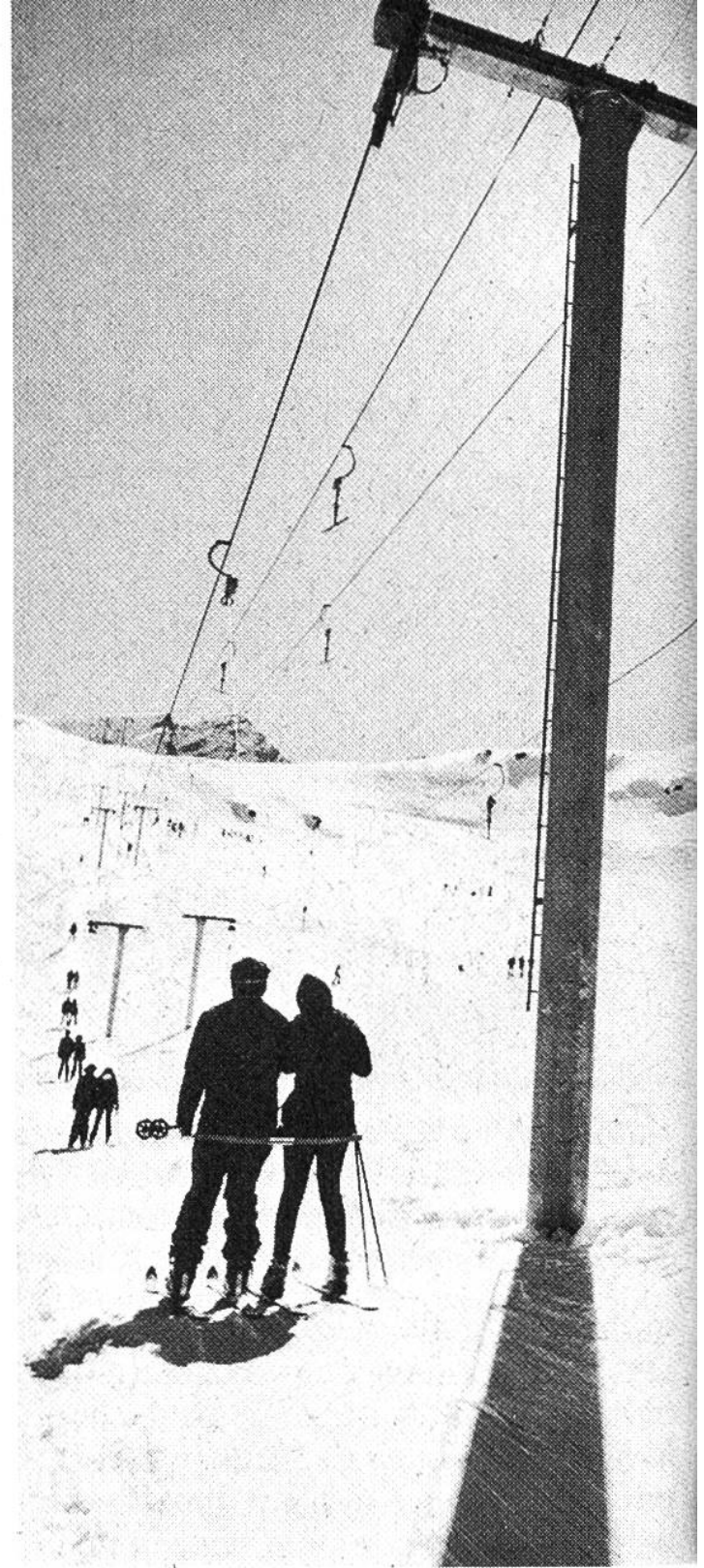
Doch zurück in die Schweiz, wo du bestimmt den Inbegriff der Luftseilbahn – die Pendelbahn – schon gesehen hast oder gar schon Fahrgast in einer jener Riesenkabinen warst. Diesen Typ nennt man Pendelluftseilbahn, weil die zwei Kabinen, mittels

eines Zugseiles bewegt, an dicken Tragseilen hin- und hergezogen werden. In jüngster Zeit wurden solche Bahnen gebaut, die pro Kabine bis zu 125 Personen mit Skis transportieren können und an die Form eines Tramwagens erinnern.

Ausser jenen Grosskabinenanlagen kennst du aber sicher noch andere Arten von «Seilbähnli». Denke nur einmal zurück an deine letzten Ferien in den Bergen! Bestimmt hast du da einmal in einer jener kleinen Kabinen gesessen, die zwei bis sechs Personen Platz bieten, und bist damit ge-



Einseilumlaufbahn mit Viererkabinen. Rechts der Kabinen sichtbar ist eine Zwischenstütze mit Seiltragrollen, über die das Förderseil läuft (Reuti-Bidmi-Mägisalp, Meiringen).



Parallel-Bügelkilift. Die talwärts fahrenden Gehänge schweben hoch in der Luft wieder der Anbügelstation entgegen (Sils/Furtschellas, Engadin).

Kabine für 80 Personen mit Skis, Gehänge und Laufwerk einer Pendelluftseilbahn (Iltios-Chäserugg).



mütlich in die Höhe gegendelt. Erinnerst du dich? Im Engadin, Wallis, in der Innerschweiz oder im Tessin, ja überall finden sich solche Kleinkabinenbahnen, die man auch Einseil- oder Zweiseilumlaufbahnen nennt, je nachdem, ob sie an einem einzigen Trag- und zugleich Zugseil oder an zwei Seilen – ein Trag- und ein Förderseil – hängen. Die Kabinen werden zudem nicht hin- und hergezogen, sondern hängen an einem endlos umlaufenden Seil – daher die Bezeichnung Umlaufbahn im Gegensatz zur Pendelbahn. Je nach Gelände und gewünschter Förderleistung wird die eine oder die andere Möglichkeit – Ein- oder Zweiseilumlaufbahn – gewählt. Verschiedene Stützen tragen das Seil unterwegs, und ein leichtes Rütteln verrät dir jeweils, wenn «deine» Kabine über die Rollen solcher Zwischenstütze läuft.

Wenn ich an meine Kindheit zurückdenke, so erinnere ich mich, dass ich mich jeweils am meisten auf eine Fahrt mit dem Sessellift freute. Dir geht es sicher ähnlich, oder? Ist es nicht herrlich, an der frischen Luft, gleich einem Vogel, ruhig über Wiesen, Bäume, Alpweiden hinaufzuschweben und die Natur auf diese Weise unmittelbarer als mittels jeder anderen Seilbahnart erleben zu dürfen?

Kein Fenster stört die Aussicht, keine Kabinenwand behindert dich, der kühle Wind fährt dir durch die Haare ... Dieses anscheinend so weltfremde Dahinschweben ist indessen eng mit der modernen Technik verknüpft, ja wäre ohne diese undenkbar. Die Einer- oder Zweiersessel können fest

oder abkuppelbar an das Seil gehängt sein, welches durch einen Antriebsmotor über ein grosses Rad angetrieben wird. Wenn du dann in der Bergstation richtiggehend aus der fahrenden Kabine hüpfen musstest, dann handelte es sich um Sessel mit festen Klemmen; das heisst, dass die Sessel fest mit dem umlaufenden Zugseil verbunden sind. Es gibt aber auch solche, die zum Ein- und Aussteigen vom Seil gelöst werden können, damit du und auch ältere und gebrechliche Leute in Ruhe aus- und einsteigen können.

Du kannst dir kaum eine Vorstellung machen, was in all den Jahren der Forschung und Entwicklung im Seilbahnbau alles getan wurde, um die Sicherheit der Fahrgäste zu erhöhen: Tragseilbremsen, Hilfsantrieb, Rettungseinrichtungen, elektronische Steuerungen und leistungsfähige Antriebe sind Ausdrücke, die mit dem modernen Seilbahnbau eng verbunden sind. Steigende Passagierzahlen und Mangel an Bedienungspersonal haben zudem nach Rationalisierungsmassnahmen gerufen, so dass je nach Bahntyp heutzutage Fernsteuerung, elektronische Überwachung, Kabinenförderanlagen und selbstverständlich immer stärkere Antriebe Verwendung finden.

Wenn du eine Skikanone bist, dann dürfte dir aber auch der Skilift ein Begriff sein. Er ist wohl deshalb so populär geworden, weil er dich, wie Tausende anderer Skifahrer, jeweils im Winter so mühelos über verschneite Hänge in die Höhe schleppt. Skilifte aller Art, zum Teil hinauf bis in



Von-Roll-Laufwerk einer Pendelluftseilbahn, 24rollig, mit angelenktem Bremswagen (Lenk-Metsch).

Gletscherregionen, sind in den letzten zwanzig Jahren wie Pilze aus dem Boden geschossen und haben wesentlich zur raschen Entwicklung des Wintersports und der Wintersportorte beigetragen.

Abgesehen davon, dass dich nun ein sogenanntes Gehänge für eine Person – Tellerlift – oder für zwei Personen – Bügellift – anstelle der Kabinen in die Höhe transportiert, ist das technische System ähnlich demjenigen einer Kleinkabinenbahn: eine endlose Seilschleife läuft über Stützen, Antriebsrad und Gegenrad, und daran sind die Gehänge befestigt.

Wenn du das nächstmal mit einer

Seilbahn, egal welchen Typs, fährst, dann denke vielleicht auch einmal an die mannigfaltigen Schwierigkeiten, die beim Bau solcher Anlagen überwunden werden müssen. Allein die Arbeit der Monteure und Bauleute in schwindelnder Höhe und bei Sonne, Regen und Schnee stellt Anforderungen an Menschen und Material, die oft beinahe unzumutbar erscheinen. Bis es also soweit ist, dass du dich als Passagier von einer Seilbahn in die Höhe tragen lassen kannst, müssen unzählige Menschen auf der Baustelle, im Zeichnerbüro und hinter den Kulissen harte Arbeit leisten.

W. Näf