Zeitschrift: SBB Revue = Revue CFF = Swiss federal railways

Herausgeber: Schweizerische Bundesbahnen

Band: 6 (1932)

Heft: 1

Artikel: Mit den Bergbahnen mühelos ins hochalpine Skigelände

Autor: Rüegger

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-780284

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: 24.11.2025

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



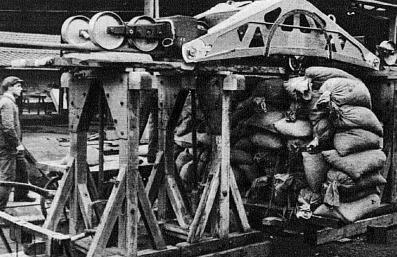
ielos ins hochalpine Skigelände im Seil wieder mit voller Sicherheit seine Maximallast aushalten kann. Um die Sicherheit zu erhöhen, sind die Drahtseilbahnwagen mit automatisch wirkenden Zangenbremsen versehen, die sich am Geleise festklemmen und die Fahrzeuge im stärksten Gefälle zum Stillstand bringen, 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 2000m Höhe erschliesst die Luftseilbahn nach Trübsee Unten: Belastungsprobe der Aluminiumkabine der Luftseilbahn Gerschnialp-Trübsee

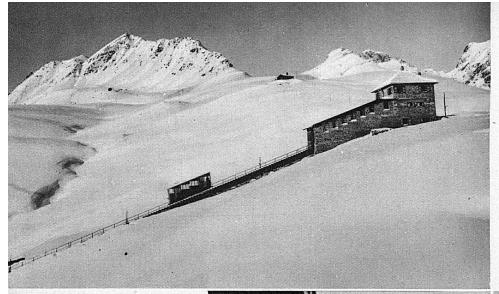
Die Schwebe Seilbahn Gerschnialp-Trüb-see bei Engelberg hat en interessantes

Gegengefälle: Die Wag die Talmulde hinunte der andern Seite anste 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







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-

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



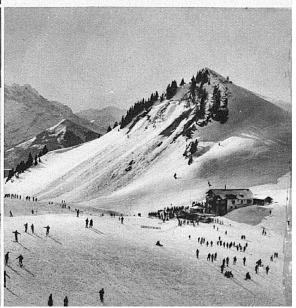


Sogar ältere Semester, Schwache und Herzkranke sind den Bergbahnen dankbar für den Genuss herrlicher Sonnenstunden in alpiner Luft

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 Fernhal-

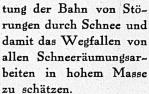
In Zukunft ein seltener Anblick: Parsennskifahrer im mühsamen Aufstieg

seilbahnen 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 Eahngattung besonders geeignet, nach setzenden 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.



Bei der hervorragenden Entwicklung der Draht-

Unten:



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:

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

