

# Grindelwald-First

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche**

Band (Jahr): **37 (1947)**

Heft 29

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-647633>

## **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.

# Grindelwald - FIRST



Der hübsche «Hauptbahnhof» in Holzkonstruktion fügt sich gut ins Landschaftsbild

Photos: A. Baur

Das Zeitalter der Standseilbahnen ist offenbar vorüber, seit vielen Jahren ist keine solche mehr gebaut worden, dafür überziehen die Sesselbahnen wie Spinnfäden die Berghänge. Den binnen weniger als zwei Jahren eröffneten Bahnen von Flims, Gstaad, Beatenberg hat sich die im Februar 1947 in Betrieb gesetzte Sesselbahn Grindelwald-First angeschlossen. Sie ist ebenfalls nach dem bewährten Patent der von Roll'schen Eisenwerke hergestellt, aber mit einer Länge von 4354 Metern und fünf «Bahnhöfen» ist sie die umfangreichste Anlage dieser Art. Sie kostet auch nicht weniger als 3 Millionen Franken.



Die Einfahrt in die Endstation auf First

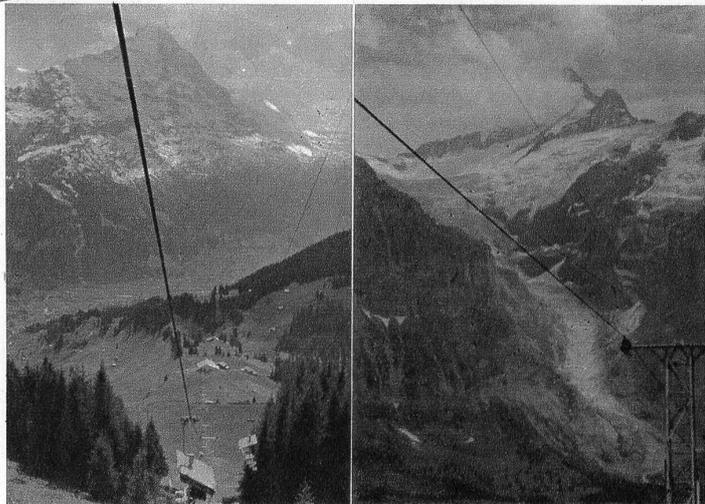
Die Masten und Rollen erinnern an die Materialtransportbahnen, aus denen die Sesselbahnen entwickelt worden sind



Blick in die «Weichenanlagen» in einer der Zwischenstationen. Auf den Hängeschienen werden die Sessel von einer Sektion der Bahn zur andern geschoben

Die Fahrt mit der First-Bahn ist, wie der Berichterstatter der «NBZ» bei einer Besichtigung unlängst feststellen konnte, ein einzigartiger Genuss. Mit dem offenen Blick gegen das Wetterhorn gleitet man im bequemen Doppelsessel über die saftigen Matten von Grindelwald gegen die Höhe. Ohne den Sessel verlassen zu müssen, wird man an den Stationen Oberhus, Bort und Egg — wer hat früher etwas von diesen Namen gewusst? — in eine neue Sektion eingeschaltet, und erreicht nach einer Fahrt von 28 Minuten die Endstation auf First, 2168 m über Meer. Der Wechsel in die rauhe, baumlose Alpenwelt, wofür der Fussgänger 4—5 Stunden benötigt, vollzieht sich wie ein Traum. 450 Personen können so in einer Stunde in die Höhe schweben. Auf First erwartet den Passagier ein wundervoller Rundblick auf Grosse Scheidegg, Wetterhorn, Schreckhorn, Fieschergrat, Eiger, Jungfrau, Blümlisalp und Männlichen. Man befindet sich auf dem berühmten Höhenweg Schynige Platte—Faulhorn—Grosse Scheidegg, und hat somit nach allen Seiten die Möglichkeit, prächtige Touren zu unternehmen.

Doch überlassen wir die Beschreibung dieser Wandermöglichkeiten und die Schilderung der Skiabfahrten für den Winter der Propagandaabteilung der Firstbahn AG, und wenden wir uns noch etwas dem technischen Wunderwerk selbst zu. Hängt bei einer Schwebbahn



Ein Überblick über die 3. Sektion mit Blick auf den Eiger

Der einzigartige Blick auf die Alpen ist die besondere Attraktion der Bahn

die Kabine an einem unbeweglichen Seil, während sie durch ein Zugseil fortbewegt wird, so hängen die Sessel bei einer Sesselbahn an einem ständig umlaufenden Seil, das gleichzeitig Träger und Fortbewegungsmittel ist. In den Stationen müssen die Sessel also aus dem Seil ausgeklinkt werden, damit die Passagiere nicht in voller Fahrt auf- und abspringen müssen, dort hängen deshalb die Sessel auf Schienen. Man kommt sich vor wie in einem grossen Stellwerk, wenn man zuschaut, wie die Weichenwärter der Sesselbahn die Sessel entweder in das Geleise der nächsten Sektion einschieben, sie wieder mit dem gleichen Seil, an dem sie gekommen sind, zurücksenden oder sie auf

ein Abstellgeleise schieben. In jeder Station sind drei Mann tätig, der Personalaufwand ist also ziemlich viel grösser als bei einer Standseilbahn. Mit Respekt betrachtet man in den Stationen den gewaltigen Betonblock, der als Gegengewicht das Drahtseil gespannt hält, und sehr interessant ist auch die Gestaltung der eisernen Tragmasten, die das Seil teilweise hochheben, teilweise aber auch niederdrücken, damit die Sessel an keiner Stelle mehr als maximal 7 m über dem Boden schweben.

Grindelwald hat sich durch die neue Bahn zweifellos eine wertvolle Attraktion verschafft und insbesondere auch seine Stellung als Wintersportzentrum wieder gesichert. E.



In der 2. Sektion führt die Bahn längere Zeit durch eine pittoreske Waldschneise