

Safety first! : ein Kapitel Betriebssicherheit von unsern Bergbahnen

Autor(en): **W.S.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **7 (1933)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-780821>

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

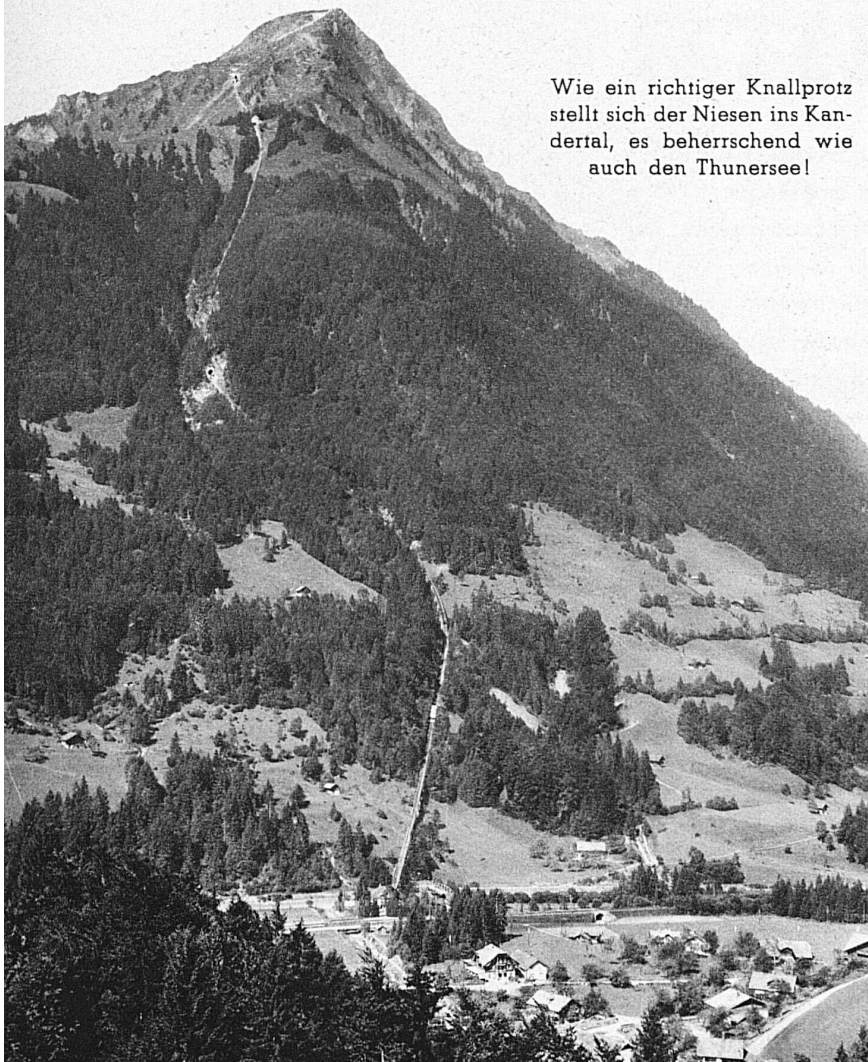
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Das Panorama vom Niesengipfel (2367 m über Meer) ist unvergleichlich. Als Orientierung für die Gebiete des Berner Oberlandes sollte eine Fahrt auf diesen Gipfel in keiner Schweizerreise fehlen. Blick auf Eiger, Mönch, Jungfrau, Blümlisalp, Doldenhorn und Altels

Safety first!

Ein Kapitel Betriebssicherheit
von unsern Bergbahnen



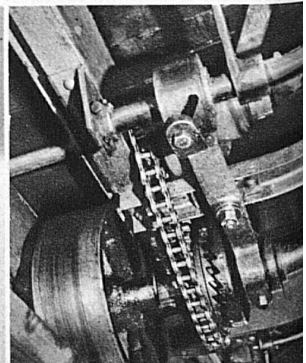
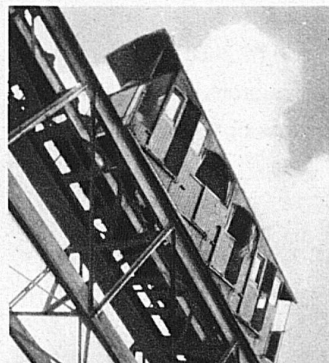
Wie ein richtiger Knallprotz stellt sich der Niesen ins Kandertal, es beherrschend wie auch den Thunersee!

Ist es wirklich nötig, dass zwischen Wanderlust und Bahnen ewige Feindschaft gesetzt sei, wie seit Paradieseszeiten zwischen Weib und Schlange? Dürfte man einigen Herren Poeten glauben, so scheint es ganz so, obgleich schon vor achtzig Jahren Gottfried Keller und bereits lange vor ihm Chamisso, der Nachromantiker, das Lob des Dampfrosses und der blanken Schienenwege gesungen haben. Nun gar, wenn es sich um ein Attentat auf die Berge handelt, schäumt der Zorn der Naturfreunde jedesmal von neuem auf, sobald nur der Plan zu einem neuen Bahnbau bekannt ist.

Es ist ja wahr – den Träumen und Einsamkeitsgedanken ist das Rasseln der Maschinen nicht hold. Aber es finden sich auch auf jedem Berge Plätzchen, wo der Mensch Mensch und allein sein kann. Und sind solche Orte jetzt nicht öfter und leichter zu erreichen als früher? Es gibt in der weiten Welt Tausende, die weder die Kraft, noch die Veranlagung ihr eigen nennen können, sich einen Berg und das Glück seines Gipfels in den Hochalpen zu erkämpfen, und die mit Sehnsucht und auch mit Begeisterung sich an den Bildern aus dieser einzigartigen, erhabenen Welt der Höhe erfreuen. Eine wirklich bewundernswerte und geniale Technik und der Fleiss vieler Hände, die dadurch Arbeit und Brot bekamen, haben diesen in der Schweiz eine Reihe von aussichtsreichen Alpenhäuptern erschlossen und wohnlich gemacht und den grossen Strom der Reisenden auf sie hingezogen. Der Schar der auserwählten

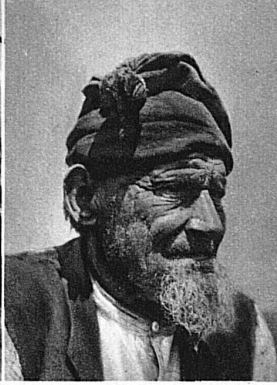
68% Steigung! Der Niesen ist die steilste Seilbahn der Schweiz

Bergbahnwagen von unten gesehen! Bremsbacken sind notwendige Bestandteile der





Machtvolle Lawinengitter schützen die Geleise vor Schneerutschungen und Steinschlag



Bergbauerlein aus dem Kandertal

Phot. Schweizer



Bei den Bremsproben. Ein Wagen, voll belastet, wird vom Seil gelöst und hängt nur an einer Kette. Das Kontrollpersonal wartet auf den Moment, wo er, jeder Führung bar, lossaust und automatisch auf einer bestimmten Strecke, dem «Bremsweg», anhalten muss. Die Länge dieses Bremsweges ist vom Eisenbahndepartement genau festgelegt. Unten: Ein Ingenieur beim Messen des Bremsweges

Kletterer in Fels und Firn ist immer noch ein ungeheures Gebiet für ihre Taten geblieben.

Heute, im Zeitalter des raschen und sichern Verkehrs, gibt es aber noch viele Leute, die um die Sicherheit ihres Lebens bangen, besonders wenn sie sich steilen oder sehr steilen Bergbahnen anvertrauen. Getrost! Da dürfen Sie immer fahren, denn es wird in der Schweiz das Äusserste getan, um sicher und schnell fahren zu können, und gerade bei den Bergbahnen ist die Kontrolle eine grosse und ausgedehnte. So wurde letzter Tage am Niesen das Seil des ersten Sektors ausgewechselt, nicht etwa, weil es die Tragfähigkeit verloren hätte oder brüchig gewesen wäre. Aber die Kontrolle verlangt es so! Aus bestem englischen Stahldraht hergestellt, besteht so ein Seil aus 6 Litzen zu 18 Drähten, die um eine Hanfseele gedreht sind. Ein solches Seil soll eine Bruchfestigkeit von 73 Tonnen haben. Die Prüfung aber in der eidgenössischen Materialprüfungsanstalt hat ergeben, dass die Festigkeit 78 Tonnen beträgt, während die grösste Belastung, die je im normalen Betrieb vorgekommen ist, 7570 kg beträgt. Somit ist hier eine zehnfache Sicherheit gewährleistet. Aber nicht nur die Seile, auch der Unterbau, der sinnreiche Mechanismus einer Bergbahnmaschine oder auch nur eines Wagens wird genau geprüft und in sorgfältigen Bremsproben festgestellt, ob ja auch der grösste Sicherheitsfaktor vorhanden ist, um ja die Gäste aus aller Herren Länder sicher und schnell auf stolze Höhen zu tragen.

Gerade die Schweiz als Reiseland per excellence muss darauf bedacht sein, ihren Gästen den Aufenthalt so angenehm als möglich zu gestalten, und dazu zählt sie auch die Transporte, sei es nun unten im Tal auf blanken Schienen, bei den Zahnrad- oder Seilbahnen. Darum heute nicht mehr länger verzögert! Der Weg ist allen frei zur Schweizer Alpenschönheit! W. S.



Wagen, um den Begriff Sicherheit im Notfall einprägsam zu machen

Das 2230 Meter lange und 8920 kg schwere Seil wird am Wagen befestigt und zur Höhe gezogen. Es rollt von einem grossen Haspel ab

Jeder Draht muss frei gemacht und zurückgebogen werden, um im Seilkopf haltzumachen. Dann wird der Seilkopf noch mit Metall ausgegossen

