

# Die Sesselbahnen nach System von Roll

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): - **(1951)**

Heft 7

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-773980>

## **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.

# POÉSIE ET CHANSONS

## Les Fêtes de Genève, 10 au 13 août

Il est grand temps d'en parler, puisque un mois à peine nous rapproche brides abaissées de ces prochaines Fêtes de Genève - 10 au 13 août - dont le thème riche et généreux fait appel cette année à tout ce qui est poésie et chansons.

Pour éviter la monotonie qui s'était manifestée précédemment, lors des cortèges de costumes notamment, où des groupes manquant de vie et d'entrain n'avaient pas su conquérir le public, le Comité d'organisation a décidé de remplacer ces cortèges du vendredi et du dimanche soir par des «redoutes nocturnes» qui exigeront de chacun des participants qu'il s'efforce de donner un caractère humoristique à sa présentation, créant ainsi une ambiance qui favorisera le contact entre acteurs et spectateurs, assurant finalement le plein succès de la fête. Ces «redoutes» ne seront donc plus seulement un défilé costumé, mais bien, grâce aux jeux et danses des participants qui seront accompagnés de petits orchestres créant et soutenant le mouvement, des soirées pleines de vie, de gaieté et d'entrain. Et que ne fera-t-on de merveilles sur ce thème des chansons!

On en fera tout autant, du reste, pour le corso fleuri des samedi et dimanche après-midi, pour lequel, d'ores et déjà, on sait qu'il groupera autant si ce n'est plus de voitures et superbes attelages que ces dernières années, aussi abondamment et magnifiquement décorées de fleurs... et de jeunes filles en fleurs.

# QUARANTE-CINQ MILLE GYMNASTES A LAUSANNE

## 7/8 et 13/16 juillet

Les derniers détails des magnifiques journées qui se préparent dans le cadre de la 63<sup>e</sup> Fête fédérale de gymnastique sont au point. La première manifestation de cette envergure a eu lieu en 1832 à Aarau; la plus récente, organisée à Berne, avait rassemblé 20 000 gymnastes pour les exercices généraux; à Lausanne, ils seront trente mille et les journées féminines grouperont quinze mille participantes.

Voici le programme: Journées féminines - Samedi 7 juillet, terrains de la Pontaise: balle à la corbeille, handball, basketball, courses d'estafettes et de relais, exercices individuels d'athlétisme. - Dimanche 8 juillet, terrain de la Blécherette: démonstration d'associations et de sections; exercices généraux avec 15 000 gymnastes.

Journées masculines: du vendredi 13 au lundi 16 juillet, sur les terrains de la Pontaise: concours de sections, avec 1250 sociétés dont dix de l'étranger. Concours individuels: a) artistiques, b) athlètes (décathlon olympique, décathlon gymnique), c) nationaux (lutte). Avec la participation des champions du monde à l'artistique et des meilleurs athlètes et lutteurs de Suisse.

Lundi 16 juillet, à 10 heures, à la Blécherette, auront lieu les fameux exercices généraux, avec 30 000 gymnastes (démonstrations diverses et courses-relais et navettes par association).

Dans la nouvelle halle permanente du Comp-

toir suisse, à Beaulieu, du 7 au 16 juillet, à 20 h 30, grand spectacle folklorique «Terres du Rhône», texte de C.-F. Landry, musique de Hans Haug. 800 exécutants, avec la participation des sociétés de gymnastique, de musique et de chant de Lausanne.

# DIE SESSELBAHNEN NACH SYSTEM VON ROLL

## Verzeichnis der nach System von Roll gebauten schweizerischen Sesselbahnen

Baujahr	Ort	Länge m	Höhen- unter- schied m	Anzahl Stützen	Stündlich in jeder Fahr- richtung beförderte Personen	
1945 1947	FLIMS (Graubünden) .....	1. Teilstrecke	1800	325	16	200
		2. Teilstrecke	1980	561	20	300
		Total	3780	886	36	
1946 1946	GSTAAD (Berner Oberland) .....	1. Teilstrecke	1330	310	16	250
		2. Teilstrecke	1255	515	13	360
		Total	2585	825	29	
1946 1946	BEATENBERG (Berner Oberland) .....	1. Teilstrecke	1400	422	16	250
		2. Teilstrecke	1185	366	11	250
		Total	2585	788	27	
1946 1946 1947 1947	GRINDELWALD (Berner Oberland) .....	1. Teilstrecke	1430	291	16	450
		2. Teilstrecke	1210	216	15	450
		3. Teilstrecke	890	306	11	450
		4. Teilstrecke	825	293	8	450
		Total	4355	1106	50	
1947	BRAUNWALD (Glarus) .....	2060	586	23	350	
1947	ZERMATT (Wallis) .....	1600	676	19	300	
1948	KANDERSTEG (Berner Oberland) .....	1354	485	15	400	
1948	LENK (Berner Oberland) .....	1600	540	15	300	
1949	WILDHAUS (Toggenburg) .....	785	216	10	450	
1950	ADELBODEN (Berner Oberland) .....	1253	570	17	300	
1950 1950	WEISSENSTEIN (Solothurn) .....	1. Teilstrecke	1607	406	21	450
		2. Teilstrecke	732	220	10	450
		Total	2339	625	31	
im Bau	MONTE LEMAN (Tessin) .....	2700	850	27	250	

Vor etwas über sechs Jahren, gegen Ende des Zweiten Weltkrieges, gelangte bei den L. von Roll'schen Eisenwerken in Bern die Entwicklungsarbeit an den Sesselbahnen zum Abschluß. Das Werk Bern, welches mit seinen Bergbahnen schon vor langen Jahrzehnten Weltruf erworben hatte, lieferte damals die ersten Sesselbahnen mit Doppelsesseln, die im Stillstand bestiegen und verlassen wurden. Seither hat sich die neue Bauart mit großem Erfolg durchgesetzt. Bis heute gibt es nach ihr in der Schweiz elf Bahnen mit insgesamt 18 selbständigen Sektionen.

Die Sesselbahnen sind aus den amerikanischen chair-lifts hervorgegangen - aus Sessellifts, wie sie, im Winter in der Regel als Skilifts betrieben, auch in der Schweiz bestehen. Sie unterscheiden sich von ihnen dadurch, daß die Sessel nicht mehr fest mit dem Seil verbunden sind, sondern mit Kupplungen. Diese lösen sich automatisch vom Seil, wenn die Sessel in die Stationen einfahren; die kleinen Rollen an den Kupplungen fahren auf feste Schienen auf, und die Sessel kommen hier zum Stillstand. Die Fahrgäste können in aller Ruhe aussteigen und

anderen Platz machen, die die Fahrt in umgekehrter Richtung antreten wollen. Man läßt dann den Sessel eine kurze Gefällstrecke hinabfahren, und wenn sich die Kupplung mit gleicher Geschwindigkeit wie das Seil bewegt, kommt sie automatisch zum Einklinken.

Der wichtigste und wesentlich neue Teil der von-Roll-Sesselbahnen ist die patentierte Feder- und Schwerkraftkupplung, die die Sessel mit dem umlaufenden Seil verbindet. Die Kombination dieser beiden Kraftquellen bietet größte Sicherheit, indem bei einem Federbruch (der sich bis jetzt bei einer von-Roll-Bahn aber noch nie ereignet hat!) die Sessellast genügt, um die Klemmbacken mit so großer Kraft zusammenzudrücken, daß sie nicht am Seil rutschen. Sinnreiche Kontrolleinrichtungen bei den Stationsausfahrten überwachen automatisch jeden Kupplungsvorgang und bringen sofort die ganze Bahn zum Stillstand, wenn eine Kupplung nur ungenügend einklinken sollte. Das Betriebspersonal kann auch den Motor sofort durch Fernsteuerung abstellen, sobald irgendwelche Unregelmäßigkeiten beobachtet werden. Fortsetzung nächste Seite

Die wesentliche Besonderheit der von-Roll-Kupplungen ist, daß die Klemmböden durch Schwerkraft und Federkraft geschlossen werden. Die damit erreichte Nachgiebigkeit und Anpassung an den Seildurchmessern ist für die Betriebssicherheit von entscheidender Wichtigkeit. Während der Bergfahrt nimmt nämlich die Seilspannung ständig zu, das Seil streckt sich dabei etwas und wird dünner, und auch sonst gibt es immer kleine Dickenunterschiede, besonders in der Nähe der Spleißstelle, wo die beiden Seilenden ineinander verflochten sind. Manchmal ist auch der Seilquerschnitt etwas oval, und aus all diesen Gründen kann die Kupplung während der Fahrt leicht an dünnere Stellen des Seiles gelangen als dort, wo sie sich gerade bei der Stationsausfahrt befand. Wenn die Federung und automatische Nachstellung fehlt, wird die Kupplung aber auf dem Seil zu rutschen beginnen, was die schlimmsten Folgen nach sich ziehen kann. Durch ihre Federung ist die bei den von-Roll-Bahnen verwendete Kupplung allen Konkurrenzsystemen weit überlegen.

Auf der Strecke wird das Seil von eisernen Masten in solcher Höhe über dem Boden geführt, daß sich die Sessel immer in vorschriftsmäßiger Höhe befinden, nicht zu tief, um jede Gefährdung durch Schnee, Büsche oder weidendes Vieh auszuschließen, aber auch nicht zu hoch, damit auch ängstliche oder schwindelempfindliche Personen die Reise ohne Beschwerden genießen und die Fahrgäste leicht geborgen werden können, wenn der Betrieb einmal aus irgendwelchen Gründen einen längeren Unterbruch erfahren sollte.

In Geländemulden und vor Übergängen zu größeren Steigungen kann es nötig sein, das Seil nach unten zu ziehen, um den zugelassenen Höchstabstand nicht zu überschreiten. Mit den kleinen Laufrollen an den Kupplungen ließ sich auch dieses Problem konstruktiv einwandfrei lösen; die Rollen laufen auf Schienen auf, und die Klemmböden drücken das Seil so weit nach unten, daß der Durchgang für das Kupplungsgehäuse frei gemacht wird. Diese Niederhaltstützen gewähren große Freiheit bei der Linienführung der Sesselbahnen; Steigungswechsel, Gegensteigung, quer zur Fahr- richtung abfallende Hänge bedeuten durchaus keine Hindernisse.

Weil die Sessel im Stillstand bestiegen und verlassen werden, kann man mehr als doppelt so hohe Fahrgeschwindigkeiten als bei den chair-lifts zulassen und an jeder Kupplung zwei Sessel nebeneinander befestigen. All dies trägt viel zur Erhöhung der Transportleistung, aber auch zur Annehmlichkeit der Fahrt und zur Beliebtheit des neuen Verkehrsmittels bei den Reisenden bei.

Die Idee der lösbaren Seilkupplung mag auf den ersten Blick denkbar einfach erscheinen, und tatsächlich gibt es auch für den Materialtransport schon längst eine Reihe guter Konstruktionen. Ihre Entwicklung zu solcher Zuverlässigkeit, daß man ihr mit Zustimmung des Eidg. Amtes für Verkehr Menschenleben anvertrauen durfte, war aber eine sehr schwierige, viele Entwürfe und Versuche verlangende Aufgabe. Wie gut sie bearbeitet und gelöst wurde, zeigt sich darin, daß die Sesselbahnen heute noch immer nach den ursprünglichen Plänen gebaut werden; so vollständig haben sich seither die in die gut durchdachte und ausgereifte Neukonstruktion gesetzten Hoffnungen erfüllt, daß keinerlei wesentliche Änderungen notwendig wurden. Siehe auch S. 10

## EUROPABUS

Ecco un'innovazione interessantissima nel traffico internazionale, di cui troviamo cenno, per la prima volta, nell'orario estivo delle comunicazioni ferroviarie con l'estero di quest'anno. Una cartina rappresenta la rete di questo nuovo servizio autostradale, le cui linee regolari percorrono tutta l'Europa occidentale attraverso le regioni classiche del turismo. Va rilevato subito che non si tratta di una concorrenza alle ferrovie esistenti, ma piuttosto di una proficua collaborazione, o combinazione che dir si voglia, di servizi ferroviari e automobilistici.

La regione alpina è indubbiamente una delle regioni turistiche più frequentate: è qui appunto che si trovano in maggior numero le linee dell'EUROPABUS, la cui rete si estende da Napoli a Hammerfest, da Siviglia fino ad Amburgo e da Amsterdam a Vienna, con un complesso di ben 29 linee.

Qualcuno si domanderà qual'è l'impresa che ha potuto realizzare di punto in bianco un servizio di tale estensione. Ebbene: l'EUROPABUS non è dovuto all'iniziativa di una sola azienda, ma è il frutto di un'azione collettiva di tutte le ferrovie di Stato dei paesi più importanti dell'Europa occidentale. Oltre alle comunicazioni ferroviarie normali e ai treni circolari internazionali recentemente introdotti, le ferrovie suddette mettono quindi a disposizione dei viaggiatori dei comodi torpedoni che fanno servizio in base ad un orario fisso. Lo scopo di questa innovazione è quello di permettere al turista una maggiore libertà nella scelta dell'itinerario di viaggio e dargli la possibilità di visitare con mezzi comodi e sicuri regioni interessanti non toccate dalle grandi linee internazionali. Così, per esempio, durante l'estate 1951 verranno esercite in Svizzera le seguenti linee dell'EUROPABUS:

- a. Basilea - Staffelegg - Aarau - Seetal - Lucerna - Brünig - Interlaken - Simmental - Gstaad - Col du Pillon - Aigle - Montreux.
- b. Montreux - Martigny - Briga - Sempione - (Stresa-Milano).
- c. Lugano - Locarno - (Pallanza - Torino - Alassio - Nizza).

L'esercizio di queste linee venne affidato dalle FFS e dalle Ferrovie dello Stato italiane alle PTT e alla CIAT (che esercitano in comune le ultime due linee suddette). All'esercizio della linea c. partecipa pure l'impresa francese SCETA, così incaricata dalle Ferrovie di Stato francesi. Per questi servizi l'Amministrazione postale svizzera mette a disposizione cinque nuovi torpedoni speciali tali da soddisfare i viaggiatori più esigenti.

I torpedoni (FBW-Diesel, 130 CV-freno) hanno 30 posti molto comodi e sono vere vetture panoramiche, le quali, oltre alla solita copertura apribile, dispongono di un tetto di plexiglas trasparente che permette di regolare la ventilazione. Nella vettura si trovano pure un impianto d'altoparlanti e un armadio frigorifero fornito di bibite d'ogni genere e di rinfreschi, serviti ai viaggiatori da gentili stewardess poliglote. Ci piace rammentare a questo proposito che l'idea d'istituire questi servizi autostradali europei venne appunto dalle Ferrovie svizzere, le quali incontrarono l'appoggio dell'Union internationale des chemins de fer che ne permise la rapida realizzazione. Se il tentativo di quest'anno sarà coronato dallo sperato successo, il servizio verrà esteso nei

prossimi anni ad altri itinerari con la collaborazione delle imprese private d'autotrasporti. Non dubitiamo che l'EUROPABUS incontrerà il favore incondizionato di tutto il mondo turistico. h.u.w.

\* \* \*

Der EUROPABUS - ein neuer Begriff im internationalen Verkehr! Wir finden ihn erstmals im Auslandteil des Sommerkursbuches, und schon die dort eingedruckte kleine Kartenskizze zeigt, daß es sich um eine interessante, weittragende Neuerung handelt: über ganz Westeuropa spannt sich ein Netz fahrplanmäßig betriebener Autocar-Linien, welche ausnahmslos touristisch vielbesuchte Gebiete durchqueren. Die bestehenden Eisenbahnlinien werden dabei - und dies sei besonders festgehalten - weniger konkurrenziert als vielmehr wirksam ergänzt.

Zu den meistbesuchten Gebieten gehören vornehmlich die Alpen, und hier findet sich denn auch die größte Dichte des EUROPABUS-Netzes, das in seiner Gesamtheit von Neapel bis Hammerfest, von Sevilla bis Hamburg und von Amsterdam bis Wien sich erstreckt und 29 einzelne Linien umfaßt.

Gewiß wird man nach der Unternehmung fragen, die in der Lage war, auf einen Schlag einen derart ausgedehnten Betrieb aufzuziehen und «ins Rollen zu bringen». - Der EUROPABUS ist indessen keine einzelne Firma, sondern die Bezeichnung eines Gemeinschaftswerkes, zu dem sich die Staatsbahnen der wichtigsten westeuropäischen Länder zusammengefügt haben. Neben den normalen Zugverbindungen und neben den neuen internationalen Rundreisezügen stellen diese Bahnen ihren Reisenden nun auch komfortable, nach festem Fahrplan verkehrende Autobusse zur Verfügung. Sie sollen gerade dem Touristen vermehrte Freiheit in der Gestaltung seines Reiseplans verschaffen und ihm auf sichere und zuverlässige Weise Gebiete erschließen, die abseits der großen Schnellzugsrouten liegen. So werden in der Schweiz während der Sommermonate 1951 folgende Linien bedient:

- a. Basel - Staffelegg - Aarau - Seetal - Luzern - Brünig - Interlaken - Simmental - Gstaad - Col du Pillon - Aigle - Montreux;
- b. Montreux - Martigny - Brig - Simplon - (Stresa-Milano).
- c. Lugano - Locarno - (Pallanza - Torino - Alassio - Nice).

Den Betrieb besorgen - im Auftrage der SBB und der Italienischen Staatsbahnen - im vorliegenden Fall die PTT und die Unternehmung CIAT, welche die beiden letztgenannten Linien gemeinsam bedienen; an der Route «c» ist auch die französische SCETA mit beteiligt, die im Auftrage der Französischen Staatsbahnen handelt. Die schweizerische Postverwaltung setzt für diese Dienste fünf neue Spezial-Reisewagen ein, die den verwöhntesten Ansprüchen genügen dürften.

Die Cars (FBW-Diesel zu 130 Brems-PS) verfügen über 30 sehr bequeme Sitzplätze und sind als richtige Aussichtswagen außer mit dem üblichen Faltdach mit einem darunter liegenden Plexiglasdach versehen, das zur Verbesserung der Ventilation leicht verstellbar angeordnet ist. Sie enthalten ferne Lautsprecheranlage und einen mit Getränken aller Art wohl-dotierten Kühlschrank, dem die stets



▲ **GRINDELWALD-FIRST**  
(Berner Oberland)



▲ **BRAUNWALD-GUMEN**  
(Glarus)

## SESSELBAHNEN

siehe Text Seite 7



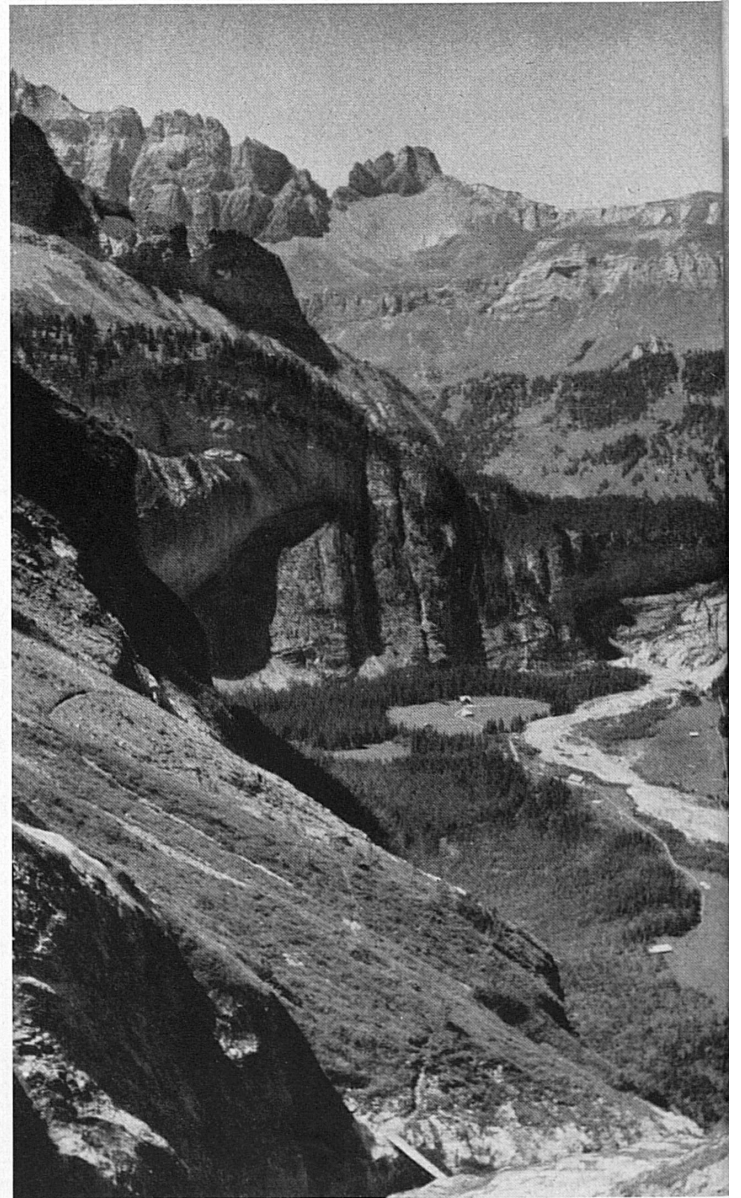
▲ **FLIMS-NARAUS**  
(Graubünden)

Photos: Schwabe, Geiger



Oben: Zwei Gemmiwägelchen auf dem Gemmiweg.  
Photo: Lörtscher  
Ci-dessus: Sur le chemin de la Gemmi, deux charrettes caractéristiques.

DAS NE



Oben: Blick von der Balmhornhütte nach dem Ausgang des Gasterntales. In der Mitte links die bewaldete Terrasse des Stocks.  
Photo: Lörtscher  
Ci-dessus: Vue de la cabane du Balmhorn vers le bas du val Gasteren. Au milieu, à gauche, la terrasse boisée du Stock, but du nouveau téléphérique.