

September 2012
Nr. 188 • 37. Jahrgang

wir



Garaventa installierte die weltweit erste Cabrio-Pendelbahn auf das Stanserhorn, Schweiz. Die Kabinen sind zweistöckig, das Oberdeck ist eine offene Plattform. S 10-11



Nie gegen die Natur

Portrait des Lecher Seilbahnkioniers Michael Manhart S 4-5

Standseilbahn Baku, Aserbaidschan

Zum Eurovision Song Contest 2012 ging die Standseilbahn in Betrieb. S 6-7

Hexen schauen per Gondelbahn

Die Seilbahn der Erlebniswelt Thale ist eine Attraktion für Groß und Klein. S 8-9

Zwei neue Bahnen in den rumänischen Karpaten

Poiana Braşov ist ein moderner Skiort mit langer Tradition. S 12 - 13

Mt. Buller setzt auf Doppelmayr

Erster Sessellift mit mittiger Fußauflage in Australien. S 14 - 15

Mit der Seilbahn zum Elefantentempel

Die thailändische Metropole Hat Yai wird für Touristen noch attraktiver. S 16

London hat eine Stadtseilbahn. Sie quert die Themse und ist voll in das städtische Verkehrsnetz integriert. S 2-3

 **Doppelmayr®**

Seilbahnfahren in London

Knapp einen Monat vor Beginn der Olympischen Sommerspiele in London, nämlich am 28. Juni, wurde die neue Seilbahn über die Themse eröffnet. Sie ist in das städtische Verkehrsnetz eingebunden.



Die Stadt-Gondelbahn wird von den Londonern ausgesprochen gut angenommen, und auch Medien in aller Welt bewundern diese Verkehrslösung in höchstem Maß.

Die Bahn verbindet das Messezentrum ExCel-Centre mit der Veranstaltungshalle Millennium Dome. Beide wurden während der Olympischen Spiele für Wettkämpfe genutzt. Die Bahn (sie wird nach ihrem Sponsor „Emirates Airline“ benannt) ist von 7 Uhr morgens bis nachts um 21 Uhr in Betrieb.



„Das müssen Sie erlebt haben! Steigen Sie gleich ein! Die Bahn ist wundervoll, jeden Penny wert und ein atemberaubendes Wunderwerk der Technik!“ Londons Bürgermeister Boris Johnson war von der Eröffnungsfahrt der „much-needed“ Verkehrsverbindung über die Themse schwer begeistert.





Kundenbefragung: Exzellentes Ergebnis

Wie unsere aktuelle weltweite Kundenzufriedenheitsanalyse zeigt, wird Doppelmayr nach wie vor als Nummer 1 auf dem Seilbahnmarkt wahrgenommen und als hochkompetenter Partner geschätzt. Besonderen Wert legen Seilbahner auf die Betriebssicherheit und Verfügbarkeit der Anlagen, die rasche Reaktion auf Kundenwünsche und die Verlässlichkeit. – Doppelmayr erreicht diesbezüglich Höchstnoten.

Wir sind permanent bestrebt, unsere Innovationen den Bedürfnissen der jeweiligen Märkte anzupassen. – Die Wünsche aller Kunden zu erfüllen, ist unser Ziel.

So stellen beispielsweise Skifahrer andere Ansprüche an Transportmittel als Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel. Vor Kurzem ging unsere Gondelbahn in London in Betrieb. Wie auch unsere städtischen Bahnen in Portland, Koblenz, Toronto, Mexiko-City, Caracas, in algerischen Städten, Singapur usw. wird sie sehr gut angenommen.

Unsere Analyse zeigt weiters, dass wir in unseren Bestrebungen, weltweit Qualitäts- und Technologieführer zu sein und dies auch zu bleiben, nicht nachlassen dürfen. Deshalb nehmen wir uns alle Anregungen aus dem Kreise der Seilbahner zu Herzen, und werden einen noch engeren Gedankenaustausch mit ihnen suchen, um die Effizienz und Marktnähe unserer Seilbahnen und ihrer Teilsysteme noch weiter zu steigern.

Ich danke den Teilnehmern der Kundenbefragung sehr herzlich. Durch sie ist es uns möglich, unser Leistungsangebot noch besser auf die Wünsche und Bedürfnisse sowohl der Seilbahnbetreiber als auch der Seilbahnpassagiere abzustimmen.

Michael Doppelmayr

Nie gegen die Natur



**Dipl.-Ing.
Michael Manhart,
Geschäftsführer der
Skilifte Lech, gilt als
der Macher vom
Arlberg. Und als Mann
mit unverrückbaren
Prinzipien.**

Michael Manhart ist seit Kindesbeinen mit Seilbahnen und Bergen eng verbunden. Großvater Sepp Bildstein gilt als Begründer der Seilbahnwirtschaft von Lech und Zürs, u.a. Erbauer des ersten Umlaufflittes Österreichs¹. Mutter Adelheid Schneider-Bildstein, Grande Dame der Skilifte Lech, war fast ein halbes Jahrhundert die Seele (und 20 Jahre hochangesehene Geschäftsführerin) der Skilifte Lech. Michael Manhart schließlich brachte als Maschinenbauer (Studium in Wien und Stuttgart) und nicht zuletzt durch den Einfluss seines geistigen Ziehvaters Erwin Schneider (Ehren-Universitätsprofessor an den Universitäten von Innsbruck und Lima/Peru, Glaziologe, Hochgebirgskartograph, Bergführer-Ausbildner, Extrembergsteiger, Michael Manharts „Lehrer für Geländegefühl“) – die besten Vorausset-

¹Mit Emil Doppelmayr. Der erste Skilift der Firma Doppelmayr

Michael Manhart, Geschäftsführer der Skilifte Lech, ist einer der großen Pioniere der österreichischen Seilbahnszene. Anlässlich seines 70. Geburtstages erhielt er Mitte Juli 2012 das Große Goldene Ehrenzeichen für Verdienste um die Republik Österreich. Viele seiner Ideen haben im Lauf der Jahrzehnte die Entwicklung der Seilbahnbranche beeinflusst.



zungen für die Umsetzung seiner Visionen zur Gestaltung der Skiregion Arlberg mit.

Michael Manhart begann seine berufliche Laufbahn bei den Skiliften Lech 1972; zum Geschäftsführer avancierte er 1984. Er hatte – und hat – zahlreiche



8-CLD-B Steinmähder, Lech

weitere Funktionen bei Seilbahngesellschaften (u.a. in der Geschäftsführung der Skilifte Schröcken) sowie Wirtschafts- und Umweltschutzorganisationen inne.

Bin ein „grüner“ Seilbahner

Michael Manhart bezeichnet sich gerne selbst als „Grüner“. Denn: „Nur mit der Natur ist nachhaltiger Gebirgstourismus möglich; wer glaubt, gegen die Natur arbeiten zu können, wird mit Sicherheit der Verlierer sein.“ – Und er setzt diese Überzeugung konsequent um: Sei es, wenn es um die landschaftsintegrierte, möglichst endemische Flora auf den Pisten geht, sei es bei der Entwicklung von Schneigeräten, Pistenbearbeitungsmaschinen oder innovativen Seilbahntechnologien.

Der Erfindergeist des Michael Manhart macht vor keiner Herausforderung Halt, und Doppelmayr verdankt ihm

zahlreiche Impulse für technische Innovationen etwa in Bezug auf Kuppelbahnen oder Sitzheizung

„Der Fortschritt soll sich nicht an überholte Vorschriften anpassen müssen!“

Sein Wort findet bei Behörden ebenfalls große Beachtung, denn mit Zielstrebigkeit und guten Argumenten verfolgt er das Motto „Der Fortschritt soll sich nicht an überholte Vorschriften anpassen müssen, sondern die Vorschriften müssen den neuesten Technik- und Umwelterkenntnissen Rechnung tragen, sobald diese als gut und richtig erkannt sind.“

„Wir sind Dienstleister“

Bei allem Erfinder- und Unternehmergeist hält er sich jedoch an die Maxime: „Wir

sind Dienstleister“. Und das begründet er einleuchtend: „Wir verkaufen Freude, und wir freuen uns, wenn wir anderen Freude bereiten können.“ – Gewinne erzielen sei für ein Unternehmen zwar notwendig und überlebenswichtig, aber eben nicht allein seligmachend.

Dass er sich ausgerechnet am Arlberg verwirklichen kann, bezeichnet er als Glücksfall. Der Großvater habe den Wintertourismus entdeckt und einer breiten Gesellschaftsschicht zugänglich gemacht. Dieses Erbe verpflichtet. Er sehe es als seine Aufgabe, den westlichen Teil der Arlbergregion mitzugestalten.

Seine Mission sei aber noch lange nicht erfüllt. Er habe noch vieles vor. Ein wichtiger nächster Schritt sei der Zusammenschluss der Skigebiete Lech und Schröcken-Warth; dann werde er nach Kräften beim Ausbau der Vernetzung nach St. Anton mitarbeiten.



6-CLD-B Hasensprung, Lech



8/10-CGD Weibermahd, Lech



Baku ist um ein Symbol reicher

Am 23. Mai, pünktlich zum Eurovision Song Contest, eröffnete der aserbaidische Staatspräsident Ilham Aliyev die komplett erneuerte Standseilbahn von Baku, der Hauptstadt Aserbaidischans.

Die in den 60er Jahren errichtete Standseilbahn verbindet den mondänen „Baku Boulevard“ in der Altstadt mit einem modernen Wohn- und Geschäftsviertel auf einer Anhöhe. Die Bergstation befindet sich vor den „Flame Towers“, einem futuristischen Hochhauskomplex aus drei 190 m hohen Türmen in der Nähe des Parlamentsgebäudes. Die Talstation liegt kaum zehn Gehminuten entfernt vom „National Flag Square“ und der „Crystal Hall“, dem Veranstaltungsort des „Eurovision Song Contest 2012“ am Ufer des Kaspischen Meeres.

Die Bahn ist gut frequentiert, weil gleichermaßen praktisch für Berufspendler und Bummler. Von der Bergstation hat man einen fantastischen Blick auf die Stadt und das Meer. Und die ganze Anlage ist wunderschön: Angefangen von den schwungvoll-imposanten Stationen über die saubere Streckenführung auf

dem baumbestandenen Hang bis hin zu den schwarz-silbrig glänzenden Wagen.

Ein technisch-architektonisches Juwel

Die Bahn wurde komplett erneuert. Nur die konische Linienführung blieb; die Zugseile werden durch Niederhalterollen auf der Fahrbahn gehalten. Selbst die alten russischen Holzschwellen wurden durch neue aus der Schweiz ersetzt: Schweizerische und österreichische Qualität ist ein Markenzeichen, das sich wie ein roter

40-FUL Baku

Förderleistung	600 P/h
Fahrzeit	3 min
Halt in den Stationen	1 min
Fahrgeschwindigkeit	3,0 m/s
Fahrzeuge	2
Schräge Länge	432 m
Höhenunterschied	91 m
Antrieb 75/210 kW	Berg
Abspannung (Gegengewicht/ Gegenseil)	Tal

Die vor gut 50 Jahren gebaute und nunmehr komplett erneuerte Standseilbahn von Baku erstrahlte zum Eurovision-Song-Contest in frischem Glanz. Die Wagen verfügen über 28 Sitz- und 12 Stehplätze. Die Stationen sind elegante Glas-Stahl-Konstruktionen und ein Symbol für die aufstrebende Wirtschaft Aserbaidischans.



Faden durch die Anlage zieht: Die Bahn ist von Garaventa, die Wagen sind von CWA, der Architekt und die Ingenieurleistung für die Stahl-Glaskonstruktion der Stationen und die Glaselemente sind aus Österreich. Für den Umbau standen ab Auftragserteilung nur zehn Monate zur Verfügung. Dank der ausgezeichneten Zusammenarbeit zwischen Garaventa und den lokalen Bauträgern gelang eine Punktlandung: Termintreue und Qualität überzeugten die Auftraggeber, ein Privatunternehmen.



Hexen schauen per Seilbahn

Mitten im Harzgebirge, in der „Seilbahnen Thale Erlebniswelt“, dort wo in der Walpurgisnacht die Hexen ihre schaurigen Tänze aufführen, baute Doppelmayr eine 6er-Gondelbahn. Sie wurde am 21. April 2012 eröffnet.



Die „Kabinenbahn zum Hexentanzplatz“ gilt als ein Symbol des Harzes. Sie war der einzige Kabinenseilbahn-Neubau der DDR, wurde 1970 als 4plätzigige Zweiseilkleinkabinenumlaufbahn eröffnet und 1994 mit neuer Steuerungstechnik sowie neuen 4er-Kabinen (CWA) umfassend modernisiert. Sie hat in 41 Betriebsjahren rund 36 Mio. Besucher unfallfrei befördert.

Mehr Förderleistung, viel höhere Passagierzahlen

Aber die „Alte Lady“ war in der Hochsaison hoffnungslos überlastet. Deshalb wurde sie durch eine leistungsstarke, behindertengerechte Doppelmayr-Bahn mit großen Panoramafenstern ersetzt. Diese hat etwa 50 Prozent mehr Förderleistung. Das wird vom Publikum honoriert. Die Beförderungszahlen stiegen mittlerweile im Vergleich zum Vorjahr (und 2011 war ein Rekordjahr) um fast ein Drittel!

Der Hexentanzplatz ist nach dem Brocken der bekannteste Ort im Harz. Er liegt auf einem mehr als 400m abrupt aus dem romantischen Tal der Bode, einem Nebenfluss der Saale, aufragenden Felsblock. Die „Seilbahnen Thale GmbH“ hat dieses Gebiet zu einer kleinen, feinen Erlebniswelt ausgebaut. Hier gibt es noch einen 2er-Sessellift (Baujahr 2005), die Allwetterrodelbahn „Harz-bob“ und Funparks, ferner die Walpurgishalle aus dem Jahr 1901 sowie das Harzer Bergtheater, das älteste Freilichttheater Deutschlands.

Neubau in zwei Etappen.

Vom 4. Oktober 2011 bis zum 20. April 2012 wurde die eigentliche Seilbahn installiert. Die Linienführung blieb gleich, das neue System wurde passgenau in die bestehenden Gebäude eingebaut. In der Sommersaison 2012 ist die Bahn in Betrieb, im Winter 2012/2013 werden die Gebäude modernisiert.



Die alte Bahn wurde vom Techniker-Team der „Seilbahnen Thale Erlebniswelt“ abgebaut, das gemeinsam mit



Doppelmayr auch die neue Bahn montierte. Betriebsleiter Jürgen Tietz ist von der Zusammenarbeit mit Doppelmayr begeistert: „Die Monteure von Doppelmayr waren hoch motiviert. Die Gemeinschaftsarbeiten verliefen reibungslos und die Arbeitsergebnisse sind von sehr guter Qualität.“



6-MGD Thale

Förderleistung	1.100 P/h
Fahrzeit	3,5 min
Fahrtgeschwindigkeit	5,0 m/s
Gondeln	21
Intervall	19,6 s
Schräge Länge	728 m
Höhe Bergstation	432 m
Höhenunterschied	244 m
Stützen	5
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg





Im Cabrio aufs Stanserhorn

Weltneuheit: Am Stanserhorn ist seit dem 28. Juni die weltweit erste Seilbahnkabine mit offenem Oberdeck in Betrieb. Der Gast steht über den Seilen, nichts stört den Blick auf die Berg- und Seenlandschaft des Luzernerlandes.

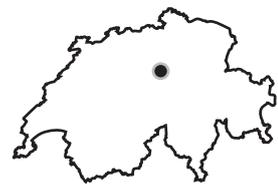
Die Fahrt zum Stanserhorn-Gipfel erfolgt in zwei Etappen. Zunächst benützt man die Standseilbahn, dann steigt man in die Pendelbahn um. Auf Wunsch kann die Fahrt der Pendelbahn beim Zwischenausstieg Alp Blumatt unterbrochen werden. Dieser Ausstieg ist in eine 30m hohe Stütze integriert und mit einem Klapppodest auf Höhe der unteren Etage versehen. Die Gäste gelangen über eine Rampe zum Stützenfuß.

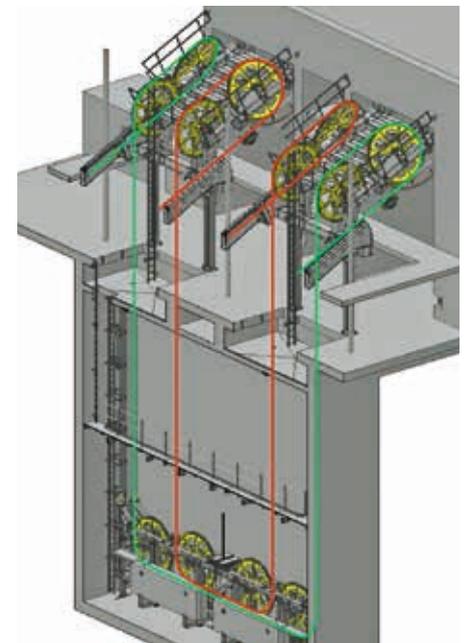
Die Niveauregulierung für die Fahrzeuge ist eine Weltneuheit. Ihr Herzstück bilden zwei beiderseits der Laufwerke montierte Hydraulikzylinder, welche die

Längspendelung der Kabinen ausgleichen. Der Hydraulikdruck wird automatisch in der Tal- und Bergstation aufgeladen.

Integriertes Räumungssystem – kein Umsteigen oder Abseilen nötig

Alle sicherheitsrelevanten Teile wie Motor, Getriebe und Antriebsscheiben sind so geschaltet, dass im Falle eines Defekts die Kabinen sicher in eine Station gefahren werden können. Die Passagiere bleiben in der Kabine.





Seilanordnung nach dem System FUNIFOR: Zwei parallele Tragseile (rot) bilden eine Spur, die größer ist als die Breite der Kabine (hohe Windstabilität). Zwei Zugseile (grün) – als endlose Schleife gespleisst – werden durch die Tal- bzw. Bergstation geführt. (Grafik: Bergstation Stanserhornbahn.)

In den doppelstöckigen Kabinen ist für den Wagenbegleiter und 60 Passagiere Platz, von denen 30 über eine Wendeltreppe auf das Oberdeck steigen können. Dank der verglasten Bordwand können auch Rollstuhlfahrer und Kinder (die natürlich auch auf das Oberdeck dürfen) den Blick auf die Innerschweizer Drei- und Viertausender genießen.

Der Bau, vor allem der Bergstation, verzögerte sich wegen der unerwartet instabilen Gesteinsformationen. Um dennoch rechtzeitig die Seilbahn in Betrieb nehmen zu können, arbeiteten bis zu 35 Seilbahn-Monteur auch während des Winters. Wegen der großen Menge an schwerem Material (u.a. 450t Stützenmaterial teilweise in großen Teilkomponenten) wurden während der Bauzeit eine zweite Materialseilbahn aufgestellt und Spezialfahrzeuge aus der Holzbringung eingesetzt.

60-ATW Stanserhorn

Förderleistung	465 P/h
Fahrzeit	6,4 min
Fahrgeschwindigkeit	8,0 m/s
60-Personen-Kabinen	2
Schräge Länge	2.319 m
Perron Bergstation	1.850 m
Höhenunterschied	1.139 m
Stützen	4
Antrieb 465/910 kW	Tal
Spanngew. Zugseil 51 t	Berg
Tragseile fix verankert	Berg+Tal

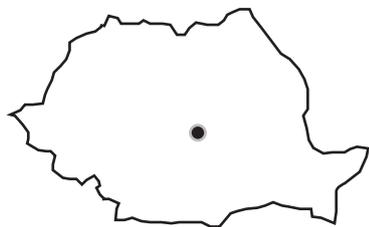


Jürg Balsiger, Direktor der Stanserhornbahn, vertraut auf die Technologieführerschaft von Doppelmayr/Garaventa: „Wir sind im Zuge des Ausschreibungsverfahrens zur Erkenntnis gelangt,

dass nur der Technologieführer in der Lage ist, unsere Anforderungen an eine Cabrio-Bahn zu erfüllen.“ Diese Erwartungen seien bestätigt worden – und zwar sowohl hinsichtlich der Produkt- als auch der Montagequalität und der Qualität der Beratung und Betreuung. Die Bahn habe von Anfang an, ohne irgendwelche „Kinderkrankheiten“, klaglos funktioniert.

Zwei neue Bahnen für Poiana Braşov

Im bekannten rumänischen Skigebiet Poiana Braşov nahmen zwei Doppelmayr-Bahnen den Betrieb auf: ein fix geklemmter Vierersessellift und eine kuppelbare 6er-Sesselbahn mit Bubbles.



Poiana Braşov hat nun 11 Seilbahnen mit einer Stundenförderleistung von 7.000 Personen. Höchster Punkt des Skigebietes ist die Bergstation der Pendelbahn „Capra Neagra“ (eine Anlage der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe) auf den Hängen des 1.828 m hohen Postavarul-Gebirges. Als Skigebiet war die Region bereits 1905 bekannt. Heute ist Poiana Braşov ein moderner Skiort mit 22 Pistenkilometern, luxuriösen Hotels, schicken Ferienwohnungen und zahlreichen Restaurants. Die Gäste kommen hauptsächlich aus Rumänien und den Nachbarländern.

Ein 4-CLF für die Eiligen...

Die Entscheidung, für die Abfahrt Lupului einen 4-CLF zu wählen, hat folgende Gründe: Erstens ist die Bahn kurz. Zweitens bedient die Bahn eine Piste, die vor allem für sehr sportliche (und damit nicht allzu viele) Schifahrer gedacht ist – und die akzeptieren den geringeren Komfort eines fixgeklemmten Sessellifts angesichts der für sie speziell ausgelegten Abfahrt.

... und die 6-CLD-B für die Genussskifahrer

Beim Ruia-Lift wählte man hingegen eine 6-CLD-B: Die Piste ist von Skifahrern aller Geschicklichkeitsstufen und von Genuss-skifahrern stark frequentiert; hier braucht man also ein leistungsstarkes Seilbahnsystem mit hohem Einstiegscomfort. – Die Betreiber – Primaria Municipiului Braşov (Stadtverwaltung) und allen voran Bürgermeister George Scripcaru – sind begeistert, zumal der Ruia-Lift die erste 6er-Sesselbahn in Rumänien ist!

Große logistische Herausforderung

Das Projekt – Seilbahnen, Pistenmaschinen, Beschneigungsanlage mit 110.000-m³-Teich, Neugestaltung der Pisten – wurde im wesentlichen im Jahr



2011 umgesetzt. Die Koordination all dieser Arbeiten war eine große logistische Herausforderung. Den Auftrag übernahm ein Firmenkonsortium, in dem Doppelmayr für die Seilbahntechnik zuständig war.

Europäische Olympische Winter-Jugendspiele 2013

Poiana Braşov bereitet sich für die Europäischen Olympischen Winter-Jugendspiele (EYOF) 2013 vor. Die Wettkampfinfrastruktur ist so gut wie fertig. Das olympische Dorf entsteht in Poiana Braşov. Die Finanzierung übernehmen die EU sowie der rumänische Staat.



		6-CLD-B Ruia	4-CLF Lupului
Förderleistung	P/h	2.400	1.808
Fahrzeit	min	3,9	5,3
Fahrgeschw.	m/s	5,0	2,6
Sessel		53	81
Intervall	s	9,0	8,0
Schräge Länge	m	1.081	825
Höhe Bergstation	m	1.720	1.185
Höhenunterschied	m	375	210
Stützen		9	9
Antrieb		Berg	Tal
Abspannung		Tal	Tal



Das Skigebiet teilen sich zwei Betreiber. Sie haben neuerdings einen Ticketverbund gegründet. Das ist für Rumänien wegweisend, denn bisher musste man in Gebieten mit Liftanlagen mehrerer Betreiber für jeden Betreiber extra Karten kaufen.

It's Family-Time

Der neue fixgeklemmte „Bonza-Quad“ am Mt. Buller, Australien, wurde am 9. Juni mit einem Familientag eröffnet. Es handelt sich um den ersten Sessellift mit mittiger Fußauflage in Australien.

Bonza – der einzige Skilift-Neubau in Australien und Neuseeland im Jahr 2012 – ersetzt den 3er-Sessellift „Burnt Hut“. Und weil man in Mt. Buller, Victoria, keine halben Sachen macht, wurden auch gleich die Trasse neu angelegt und zwei zusätzliche Pisten im „Bonza Country“ gebaut.

Eines der größten Skigebiete Australiens

Mt. Buller-Resort ist eines der größten Skigebiete Australiens. Es liegt an der Nord- und Südseite des 1.800m hohen, schneesicheren Mt. Buller, verfügt über 80 km präparierter, teils künstlich beschneibar Pisten sowie insgesamt 25 Schlepplifte sowie fixgeklemmte und kuppelbare Sessellifte. Der neue Bonza-Chairlift befindet sich auf dem waldreichen Nordhang.

Gute Infrastruktur

Das Skidorf erreicht man von Melbourne in drei Stunden.

Es hat 7.000 Gästebetten, Geschäfte, Banken, ein Postamt etc. Unweit von Mt. Buller Village bietet Mansfield weitere 2.300 Gästebetten an.



4-CLF Bonza

Förderleistung	2.394 P/h
Fahrzeit	3,9 min
Fahrgeschwindigkeit	2,3 m/s
Sessel	79
Intervall	6,0 s
Schräge Länge	533 m
Höhe Bergstation	1.664 m
Höhenunterschied	132 m
Stützen	6
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



*Buller-Ski-Lifts-
General-Manager Laurie
Blampied lobt die
Arbeit von
Doppelmayr als
Generalunternehmer;
Doppelmayr*

war auch für die Liftgebäude zuständig. Montagebeginn war im März, Ende Mai war der Lift betriebsbereit. „Mt. Buller ist seit jeher ein Familienskigebiet, und unser besonders kindergerechter neuer Bonza-Lift bedient einen der familienfreundlichsten Bereiche unserer Region. Die Eröffnung dieses Lifts war für uns eine ganz besondere Freude.“ Mt. Buller ist nicht nur eines der größten Skigebiete Australiens, sondern auch das mit den meisten Sesselliften, nämlich 13.



Die Talstation mit dem Antrieb des „Burnt-Hut-Lifts“ (Burnt Hut heißt die Gegend) war durch einen Blitzschlag in Brand geraten. Dem Wiederaufbau der aus dem Jahr 1980 stammenden Anlage wurde der Bau einer komplett neuen Seilbahn vorgezogen, wobei gleichzeitig eine neue Piste mit Schneeinrichtungen angelegt wurde.



Wegen der feuchten Meeresluft, die mitunter zum Mt. Buller vordringt, kommt es zu starken Vereisungen. Um nicht Gefahr zu laufen, durch das häufige Abschlagen des Eispanzers den Schließmechanismus zu beschädigen, entschloss man sich für die händisch schließbare Version des Doppelmayr-Sessels mit mittiger Fußauflage. Gleichzeitig erreicht man mit dieser Lösung hohen Komfort und eine gute Durchrutsch-Sicherung (was in Bezug auf den Transport von Kindern wichtig ist). Im Bild oben der „Federation Triple“, Doppelmayr, Baujahr 1981.



Thailand: Pendelbahn zum Elefanten-Tempel



Von den Stationen und während der Fahrt mit der Pendelbahn hat man einen fantastischen Blick über die Stadt bis weit hinein ins thailändische Binnenland. Bei klarem Wetter sieht man sogar bis zum Südchinesischen Meer.

In der thailändischen Stadt Hat Yai freut man sich über die neue Klein-Pendelbahn von Doppelmayr. Sie ist eine beliebte Ausflugsbahn.

Hat Yai liegt an der Eisenbahnlinie Bangkok-Singapur, 55 km vor der Grenze zu Malaysia. Die Stadt ist ein beliebtes Ausflugsziel der Malaysier.

Zwei Sektionen geplant

Die im Dezember 2011 eröffnete zweite Sektion verbindet den Tempel des Goldenen Buddhas mit dem chinesischen Elefanten-Tempel. Zur Talstation gelangt man über eine kurvenreiche Straße oder auf Fußwegen. Die noch nicht gebaute erste Sektion soll vom Stadtpark im Herzen Hat Yais zum Tempel des Goldenen Buddhas auf dem Kor Hong, einem stattlichen Berg, führen.

Erfindungsreiche Thai-Arbeiter

Die Sektion II überwindet einen tiefen und breiten, mit unwegsamem Dickicht bedeckten Taleinschnitt. Der Baufortschritt wurde vom Monsunregen arg behindert. Doch sind die Thais derartige

Wetterkapriolen gewohnt und außerdem erfinderisch, wenn es um Werkzeug und Maschinen geht. Beispielsweise wurde kurzerhand eine Rammmaschine, die normalerweise zum Setzen von Piloten und Pfählen für Gebäudefundamente dient, in eine Seilzugmaschine umfunktioniert.

Die Bauarbeiten vergab die Stadt als Eigentümer und Betreiber. Doppelmayr war für den elektromechanischen Teil verantwortlich; es kamen die CE-Normen zur Anwendung.

8-ATW Hat Yai

Förderleistung	165 P/h
Fahrzeit	2,5 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Kabinen	2
Schräge Länge	523 m
Höhenunterschied	57 m
Stützen	2
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



Vietnam: Gondelfahren ist bequemer als Stufensteigen

Pünktlich zum Chinesischen Neujahrsfest 2012 ging die neue Gondelbahn zur Huong-Tich-Pagode im Norden Vietnams in Betrieb. Tausende Pilger haben sie bereits benützt.

Der Ansturm an Pilgern zu diesem Heiligtum ist gewaltig. Offiziellen Schätzungen zufolge waren es zum Neujahrsfest 2012 rund 200.000. Das entspricht einer Zunahme gegenüber dem Vorjahr um 20 Prozent. Die Zunahme an Besuchern liegt an der bequemerem Erreichbarkeit der Pagode auf dem Berggipfel: Statt des beschwerlichen Aufstiegs von vier Stunden über hunderte – noch dazu ungleich hohe – Steinstufen kann man jetzt in einer vierminütigen Fahrt zum Heiligtum gelangen. Viele gehen dann wieder zu Fuß ins Tal, vorbei an Imbiss- und Andenkenständen und weiteren Tempeln.

Die Talstation der Seilbahn erreicht man am besten in einer zwanzigminütigen Motorbootfahrt über einen Stausee, der für die Bewässerung der Reisfelder im breiten Tal angelegt wurde. Vom Bootssteg zur Seilbahn wandert man allerdings noch eine knappe halbe Stunde: Pilgerreisen sollen eben nicht bloß ein Vergnügen sein, schon gar nicht für gläubige Buddhisten.

Mühsam und beschwerlich ist der Fußmarsch über Steinstufen und durch undurchdringlichen Urwald zum Gipfel des Huong Tich mit seiner Pagode. Per Seilbahn schafft man das bequem in wenigen Minuten, und seit es die Seilbahn gibt, nimmt der Tourismus in der Region einen rasanten Aufschwung.

8-MGD Huong Tich

Förderleistung	1.500 P/h
Fahrzeit	3,9 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Gondeln	25
Intervall	19,2 s
Schräge Länge	898 m
Höhe Bergstation	404 m
Höhenunterschied	291 m
Stützen	7
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal





Hochgebirgspendelbahn in Venezuela

Garaventa erneuert die vier Sektionen der Seilbahn der venezolanischen Anden-Stadt Santiago de los Caballeros de Mérida. Sie führt hinauf auf den fast 5.000 m hohen Pico Espejo – und überwindet dabei eine Höhendifferenz von zweieinhalb Kilometern!

Die neue Pendelbahn ersetzt die alte aus dem Jahr 1958, die aus Sicherheitsgründen schon seit 2008 keinen öffentlichen Personentransport mehr durchführte. Die Inbetriebnahme ist für 2012/13 vorgesehen.

Fest steht: Mit den insgesamt zwölf-einhalb Kilometern Länge ihrer vier Pendelbahnsektionen ist die Bahn auf den Pico Espejo das längste zusammenhängende Pendelbahnsystem der Welt. Es gibt allerdings keinen Durchfahrbetrieb, wengleich die Berg- und Talstationen auf der Strecke in den gleichen Gebäuden untergebracht sind.

Sauerstoffspenden sind stets parat

Die Seilbahnfahrt startet an der Plaza las Heroínas in Mérida an der Talstation Barinitas (1.577 m ü.d.M.). Schon auf der dritten Station, La Aguada (knapp 3.500 m), spürt man die dünne Luft. Doch Hilfe ist bereit: In den Stationen und Kabinen bekommt man bei Bedarf Sauer-

stoffspenden. Die 60er-Kabinen haben übrigens für nur 40 Personen Sitzplätze. Das ist ausreichend, weil allenfalls Tief-landtouristen höhenkrank werden; Reisende aus den Anden sind solche Höhen gewohnt.

Fantastisches 5.000er-Panorama

Die letzte Station, Pico Espejo (4.765 m), unterhalb des Gipfels des Pico Espejo, bietet einen fantastischen Ausblick auf die gewaltigen Berge der Anden und vor allem den 5.000 m hohen Pico Bolívar, den höchsten Berg Venezuelas.

Die Stationen werden als Erlebniswelten eingerichtet: Die erste Bergstation ist als Panoramarestaurant geplant, die zweite als Museum, die dritte wieder als Restaurant und ganz oben wird es ein kleines Café und eine große Aussichtsterrasse geben.

Anspruchsvolle Montage

Die Montage der Bahn ist eine große Herausforderung. Das beginnt schon mit der Anlieferung der Bauteile: Die LKW aus der 450 km entfernten Hafenstadt Maracaibo bevorzugen Nachtfahrten, denn tagsüber sind die Straßen so verstopft, dass es kaum ein Weiterkommen gibt. Sämtliches Baumaterial inklusive Kies und Sand muss ab Merida hochtransportiert werden. Dazu dient die alte Pendelbahn; die neue benützt (teilweise) die gleichen Trassen und bekommt jedenfalls neue Stationen. Außerdem wurden 1958 parallel zur alten Bahn zusätzlich vier Sektionen Materialseilbahn gebaut. Sobald die alten Hauptbahnen abgebrochen sind, werden diese Materialseilbahnen während der Bauphase zur einzigen Verbindung auf den Berg.

Die Materialseilbahnen sollen nach der Eröffnung der neuen Bahnen (ab Sommer 2013) weiterhin für den Gütertransport genützt werden.





80-ATW Monte Bianco: Alles perfekt im Lot

Doppelmayr baut auf der italienischen Seite des Monte Bianco (Mont Blanc) von Courmayeur aus eine 80er-Pendelbahn mit Drehkabinen und zwei Sektionen.

Die Doppelmayr-Bahn ersetzt eine 60 Jahre alte, dreiteilige Pendelbahn, deren oberste Sektion bereits abgebrochen wurde. (Die Sektionen I und II befördern nach wie vor Touristen.) Baubeginn war 2011. Die untere Sektion dürfte spätestens 2014 in Betrieb gehen, die Fertigstellung der ganzen Bahn ist für 2015 geplant.

Spektakuläre Technik

Die neue Bahn ist spektakulär, nicht nur wegen der technischen Besonderheiten der Kabinen, Stationen und Streckenbauten, sondern auch wegen ihrer Länge und Höhe. – Die Bergstation liegt 3.500m über Meeresebene, die Strecke ist 4,3 km lang, der Höhenunterschied beträgt 2.140m.

Es wird an allen drei Stationen und der Strecke gearbeitet; der Baufortschritt und die seilbahntechnischen Montagearbeiten liegen weitgehend im Plan.

Extrembaustelle

In der extremen geologischen Situation ist auch die lange Dauer der Bauzeit begründet. Es sind sehr umfangreiche und zeitraubende Fundamentierungs- und Vorbereitungsarbeiten vor allem in der Bergstation notwendig. Der Materialtransport gestaltet sich schwierig und zeitaufwendig. Häufig muss bei Schlechtwettereintritten die Arbeit unterbrochen werden, vor allem wenn Starkwinde das Arbeiten mit den Kränen unmöglich machen.

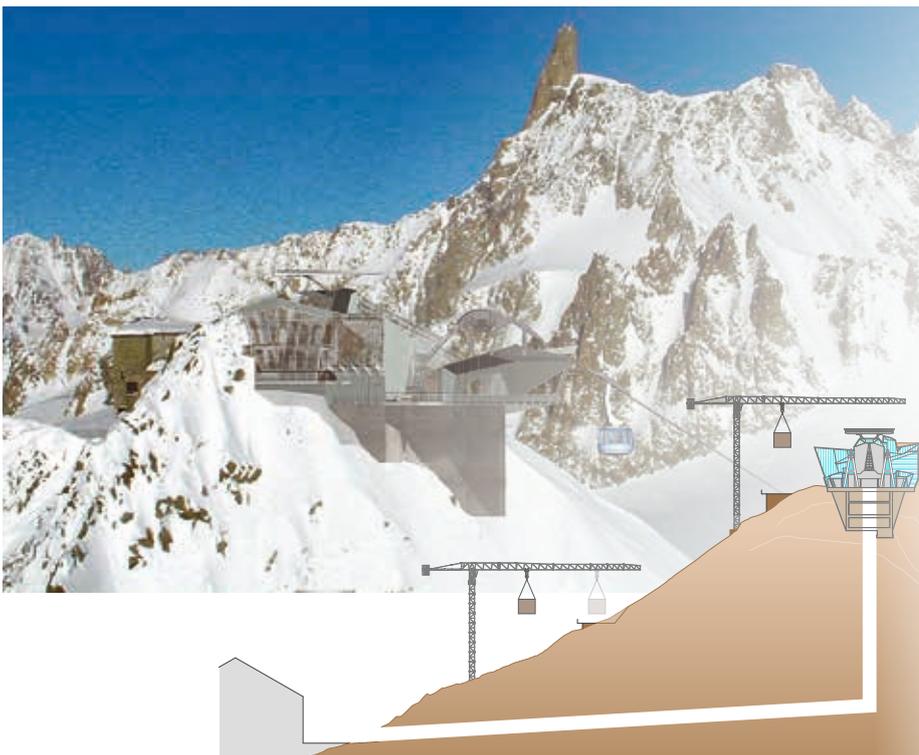
Schacht für Material- und Personentransport

Eine besondere Herausforderung ist die Verbindung der Gipfelstation mit dem darunter gelegenen Schutzhaus „Rifugio Torino“. Zu diesem Zweck wird von der Bergstation ein 70m tiefer senkrechter Schacht gebohrt und von dessen Sohle ein 130m langer, leicht abfallender Stollen zum Vorplatz des Rifugio Torino angelegt. Der Schacht dient aktuell dem Materialtransport; später wird ein Lift für die Touristen eingebaut. Früher gab es noch eine Kleinkabinenbahn vom Schutzhaus zur Bergstation der Pendelbahn; sie wurde im Frühjahr 2012 abgetragen.

Vorsorge gegen Klimaerwärmung

Der lotrechte Schacht hat noch eine zweite wichtige Funktion: Da er mit Stahlbeton befestigt ist, würde er auch dann dem Stationsfundament einen sicheren Halt geben, wenn sich später einmal der Permafrostboden im Gefolge der Klimaerwärmung lockern sollte.

Die Verbindung der Gipfelstation mit dem Schutzhaus „Rifugio Torino“ stellt ein senkrechter Schacht und ein leicht abfallender Stollen her.



Die „Blumenbahn“ war ein Riesenerfolg



Die „Floriade 2012“, die weltgrößte Gartenausstellung, ist nach sechsmonatiger Öffnungszeit Geschichte. Die Gondelbahn, mit der die meisten Besucher über die Ausstellung schwebten, hat nach Schätzung der Betreiber etwa 3 Mio. Passagiere befördert.

Das Management der „Floriade 2012“ im niederländischen Venlo, ist mit den Besucherzahlen zufrieden.

Zufrieden mit der Auslastung der 1,1 Kilometer langen 8er-Gondelbahn ist auch die österreichische Seilbahngesellschaft Silvretta Montafon als Eigentümer und Betreiber. Etwa zwei von drei Floriade-Besuchern haben die Bahn benutzt. Da die Bahn bereits von April bis Oktober 2011 in Betrieb war, und viele

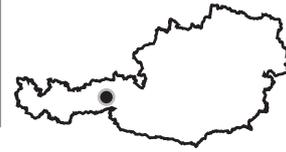
Niederländer die Gelegenheit nützten, den Baufortschritt zu beobachten, wird die Zahl der Passagiere auf rund 3 Mio. geschätzt. (Endgültige Zahlen standen bei Redaktionsschluss noch nicht zur Verfügung.)

Nach der Floriade wird die Bahn ab und im größten Skigebiet Vorarlbergs, Silvretta Montafon, neu aufgebaut. Sie soll dort spätestens 2014 wieder in Betrieb sein.



Floriade in Venlo, Niederlande: Blumenschauen per Gondelbahn in 35m Höhe über dem 66 ha großen Ausstellungsgelände.

Schulungen: Verantwortung wahrnehmen können



Die Mayrhofner Bergbahnen entsenden so gut wie alle technischen Mitarbeiter zu Doppelmayr-Schulungen. „Damit sie ihre Verantwortung auch wirklich wahrnehmen können,“ betont Geschäftsführer Josef Reiter.

Und die Mitarbeiter? Die Meinung von Stefan Eberharter könnte für alle Mayrhofner Kursteilnehmer gelten: „Bärig, sinnvoll, ich komme wieder.“ Stefan ist als Betriebsleiter-Stellvertreter für die 8-MGD Horbergbahn, für fünf kuppelbare Sesselbahnen und für andere Anlagen zuständig. Und tatsächlich: selbst langgediente Betriebsleiter und Maschinisten bestätigen nach einem Kursbesuch nicht selten ihrem Chef, Josef Reiter, sie würden Manches besser verstehen und anders machen als bisher.

Den technische Fortschritt im Griff behalten

Warum die Mayrhofner Bergbahnen so großen Wert auf die Weiterbildung ihrer Techniker legen, begründet Josef Reiter mit den ständig steigenden Anforderungen an seine Mitarbeiter:

- Erstens steht die Technik nicht still. Die Anlagen werden immer anspruchsvoller.
- Zweitens ist der Rechtsraum für die Seilbahnen und deren Mitarbeiter dauernd in Bewegung.

„Daher fühlen wir uns in die Pflicht genommen, unseren Mitarbeitern das Rüstzeug zu geben, diesen Anforderungen gerecht zu werden.“ Allerdings wolle und könne man nicht auf den After-Sales-Service von Doppelmayr verzichten: „Unsere Aufgabe ist es, den laufenden Betrieb sicherzustellen und die Wartungs- und Revisionsroutinen durchzuführen. Wir wollen in der Fehlererkennung zielsicher und in der Störungsbehebung schnell sein. Aber spezielle Arbeiten an der Strecke, der Steuerung usw. werden natürlich sinnvollerweise Doppelmayr-Leute vornehmen.“



“
Stefan Eberharter, Jahrgang 1989, Betriebsleiter-Stellvertreter der Horbergbahn, hat bisher zwei Doppelmayr-Kurse belegt („Antriebe und Hydraulik für Fortgeschrittene“ sowie „Funktion und Wartung von Seilen“). Er ist von der Art und Weise, wie diese aufgebaut sind und durchgeführt werden vollauf begeistert. „Ich erfahre immer wieder Neues oder werde in meiner Arbeit bestätigt.“
“



Josef Reiter, Geschäftsführer der Mayrhofner Bergbahnen: „Wir haben einen detaillierten Mitarbeiter-Entwicklungsplan. Danach soll jeder Mitarbeiter in einem Zeitraum von 3 bis 5 Jahren für die Anlage, für die er verantwortlich ist, mehr als nur das behördlich geforderte Basiswissen erwerben.“

Doppelmayr bietet Aus- und Weiterbildungskurse zu Spezialthemen wie Hydraulik, Mechanik, Elektro- und Steuerungstechnik an



Die Vielfalt des Kabinenbaus hautnah erleben

Der neue CWA-Produkt-Showroom! Einfach mal umschauen und selbst ein Bild machen, worin das Geheimnis des Qualitätsunterschieds besteht.

In einer Zeit, in der sich Werbung und Merchandising fast ausschließlich auf Visualisierung beschränken, hat man bei CWA Constructions nicht vergessen, wie wichtig auch die anderen Sinne für eine zufriedenstellende Kaufentscheidung sind.

Es darf bestaunt, belauscht und befühlt werden.

Mit einem neu arrangierten Showroom bietet man Interessenten eine Plattform für Unternehmenseinblicke und Kabinendesign zum Anfassen.

Auf einer 500m² großen Fläche wird eine Übersicht über die komplette Produktpalette von CWA geboten. Neben einem kleinen Exkurs in die erfolgreiche Vergangenheit des Seilbahnexperten kann ein Blick auf das aktuelle Sortiment geworfen werden. – Wie transportiere ich am einfachsten verschiedene Sportgeräte? Wie kann ich von Winter- auf Sommerbetrieb umrüsten? Welche Standard- oder Sonderausstattungen stehen mir für urbane oder alpine Anwendungen zur Verfügung?

All dies kann mit Ausrüstungen oder Sportgeräten der neuesten Generation



getestet werden. Bei einer Führung mit technisch versierten Experten wird die Welt von CWA erlebbar: Angefangen von Kabinen mit automatischer Lüftung und Klimatisierung bis hin zu komfortablen und flexiblen Sitzkonzepten.

Materialmusterecke

In der gut aufgestellten Materialmusterecke können vom Sitzpolster bis zur Verglasung sämtliche Variationen gesichtet und geprüft werden.

Eines der Highlights im Showroom ist bestimmt das Infotainmentsystem, wel-

ches in einer Kabine eingebaut ist. Das passende Terminal dazu, welches per Funk mit der Kabine verbunden ist, ermöglicht alle Funktionen spielerisch zu testen (LCD-Monitor, Soundsystem, Funk, Ein- und Gegensprechanlage, CCTV-Videoübertragung, dimmbare Spot- und Flächenbeleuchtung).

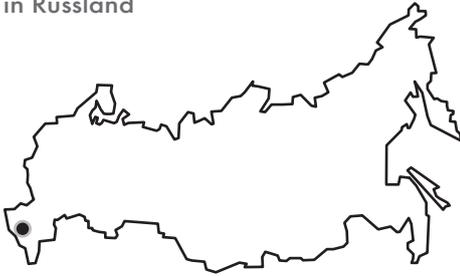
Selbstverständlich kann auch die neu-

este Errungenschaft, die TARIS-Kabine, besichtigt werden.

Zusätzlich zum Besuch des Showrooms bietet sich die Möglichkeit, hinter die Kulissen zu sehen. Zu erleben, wie ein Qualitätsprodukt „Made in Switzerland“ entsteht, bestärkt das Vertrauen in Sicherheit, Funktionalität und bestes Preis-Leistungsverhältnis.

CWA®  **SHOWROOM**

Neue Doppelmayr-Niederlassung in Russland



Anfang April 2012 wurde durch die Kundendienst-Niederlassung „Doppelmayr Russia“ die Doppelmayr-Präsenz auf dem

russischen Markt ausgebaut. Die Niederlassung

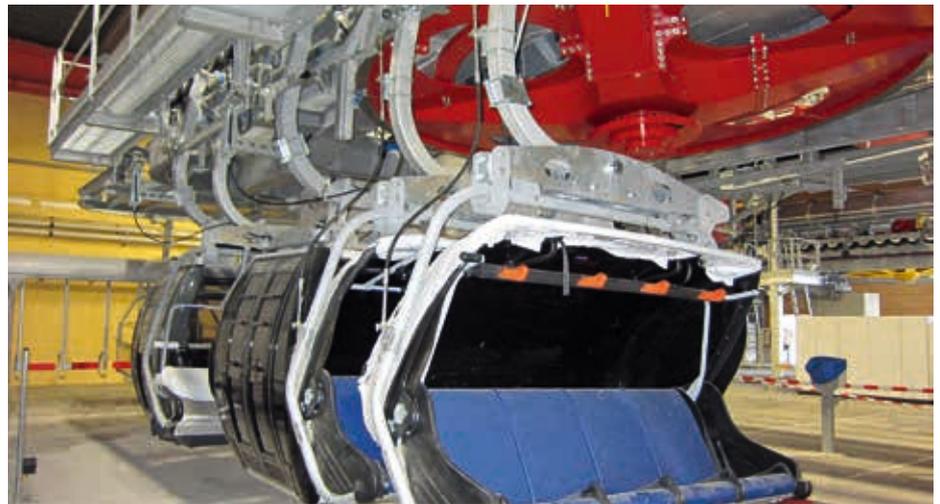


inklusive Ersatzteillager für Not- und Verschleißteile in Adler (nähe Sochi, Russland), garantiert eine schnelle und kompetente Abwicklung von Kundenanfragen aus Russland. Im Bild Kundendienstleiter Hermann Schwarzenbacher und Office-Managerin Jana Korsun.

Doppelmayr sponsert Seilbahntechniker-Ausbildung

Die Landesberufsschule Hallein (Salzburg) hat seit 2008 den Lehrberuf „Seilbahnfachmann/fachfrau“ im Ausbildungsplan. Doppelmayr unterstützte sie dabei von Anfang an mit Prüfständen, Hydraulikaggregaten, Klemmen, Einziehvorrichtungen, Werkzeugen und technischem Know-how. 2011/12 installierte Doppelmayr zwei Schulungs-Anlagen in einer Werkshalle der Berufsschule:

- Eine Kombibahn mit fixer Gegenstation. (Brückenantrieb mit Diesel-Notantrieb; Wartungsfahrzeug; Stichgleis mit Wartungspodest. Als Besonderheit wird bei dieser Bahn mit der Kuppelklemme um die fixe Gegenstation gefahren, somit können auch die Eigenschaften einer fixen Anlage geschult werden.)
- Ein Schlepplift-Klassiker, wie er zu hunderten in Skigebieten anzutreffen ist, mit einer Auswahl der gängigsten Einziehvorrichtungen.



Skippy in London



Hallo Kinder! Da bin ich wieder, euer Skippy! Ich bin gerade in London, wo gerade rechtzeitig für die Olympischen Sommerspiele eine Seilbahn gebaut wurde, mit der man in wenigen Minuten über die Themse fahren kann. Und das ganz ohne Verkehrsstau und Parkplatzsuche.

