

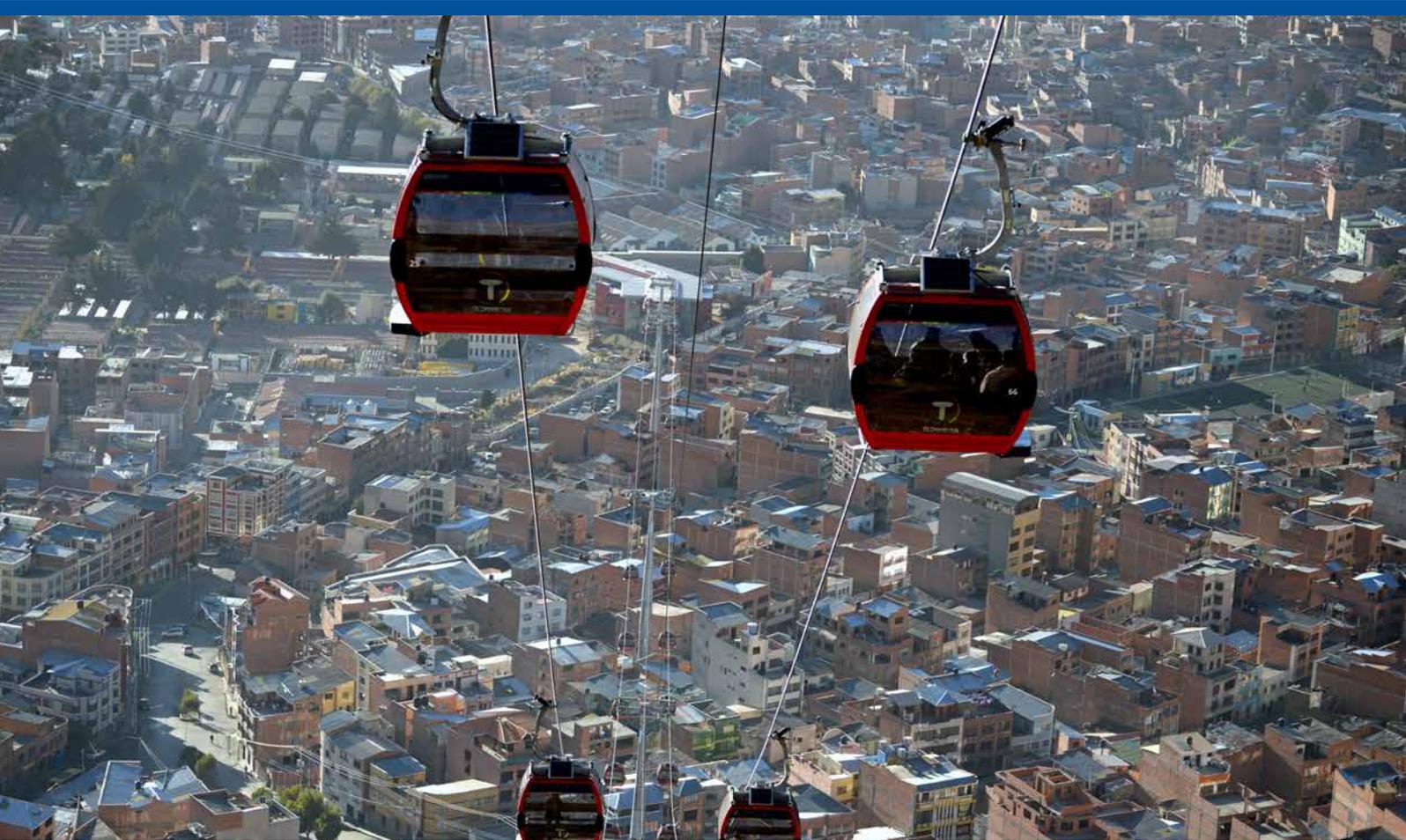
September 2014
Nr. 194 • 39. Jahrgang

wir

Foto Garaventa



In Orlando, US-Bundesstaat Florida, gibt es eine Standseilbahn der besonderen Art: Den „Hogwarts Express“, der die Passagiere in die fantastische Welt des Harry Potter entführt. S 6



75 Jahre CWA – Top-Kabinen und Fahrzeuge für Seilbahnen

Weltmarktführer feiert Firmenjubiläum. S 7

Die Universitäts-Seilbahn von Breslau überquert die Oder

Die Seilbahn verbindet zwei universitäre Einrichtungen. S 10

Vietnam hat die längste Gondelbahn der Welt

Die neue 10-MGD in Bà Nà Hills hält auch den Höhenweltrekord. S 12

Gondelbahn auf die Chinesische Mauer

Bequem auf das weltgrößte Bauwerk mit der 8-MGD von Badaling. S 16

Gondeln mit Fahrradträger für den Sommer

Die erste Kombibahn der Schweiz bietet Überraschendes zu jeder Jahreszeit. S 18

Lehrlingsausbildung auf höchstem Niveau

Vor 35 Jahren eröffnete Doppelmayr eine moderne Lehrwerkstätte. S 22

Die bolivianischen Großstädte La Paz und El Alto werden durch ein Seilbahnnetz verbunden. Das kommt hunderttausenden Pendlern zu Gute. S 4

 **Doppelmayr**[®]



Synergien ÖOC – Doppelmayr

Doppelmayr ist einer der Top-Sponsoren des Österreichischen Olympischen Comité. Zu beider Nutzen, wie ÖOC-Generalsekretär Peter Mennel betont.



Bereits bei den olympischen Sommerspielen in London 2012 und den Winterspielen in Sochi 2014 erwies sich die Partnerschaft zwischen Doppelmayr und dem ÖOC als sehr erfolgreich. Das Austria Tirol House unter der Schirmherrschaft des ÖOC wurde zuletzt zum Hotspot, wo zahlreiche internationale Athleten – unter anderem am Doppelmayr Abend – ihre Erfolge feierten. Solche Events sind eine einzigartige Gelegenheit, Synergien zu nutzen und mit einem internationalen Publikum über alpine Themen ins Gespräch zu kommen. In Sochi repräsentierte das ÖOC gemeinsam mit Doppelmayr und der Tirol Werbung die Nummer-eins-Position der österreichischen Wintersportkompetenz.

Das ÖOC ist der Förderung des Spitzensports verpflichtet. Es beschränkt sich jedoch nicht bloß auf die Crème de la

Crème des Sports, sondern ist auch um die Unterstützung der Sportler auf dem Weg zum olympischen Gipfel bemüht. Dies beginnt bereits bei den Nachwuchstalenten. Als Präsident des European Youth Olympic Festival (EYOF) liegt Peter Mennel daher nicht zuletzt die Jugendförderung sehr am Herzen. Die nächsten – zu Deutsch – „Europäischen Olympischen Jugendspiele“ werden im Jänner 2015 im vorarlbergischen Montafon und in Liechtenstein stattfinden. Dass die Spiele in diese Region vergeben wurden, ist letzten Endes mit ein Verdienst von Doppelmayr: Im Montafon und in Liechtenstein wurden so gut wie alle Skilifte von Unternehmen der Doppelmayr-Gruppe gebaut. Das dichte und leistungsstarke Seilbahnnetz ist eine wichtige Voraussetzung für die zügige und termintreue Abwicklung der Snowboard- und Skirennen.

Exportpreis-Gewinner

Doppelmayr wurde im Juni 2014 mit dem renommierten Exportpreis des Bundesministeriums für Wissenschaft, Forschung und Wirtschaft und der Österreichischen Wirtschaftskammer ausgezeichnet.

Neben den aktuellen Großaufträgen für Sochi und La Paz ist diese Auszeichnung nicht zuletzt die Würdigung der jahrzehntelangen Exporterfolge seit unserem ersten Auftrag in Übersee im Jahr 1953.

Die Bedeutung des weltweiten Engagements für unsere Firmengruppe ist groß: Sie federt Konjunkturschwankungen in nationalen Märkten sowie Wechselkursrisiken ab, und sie sichert eine ausgeglichene Auslastung unserer Produktionskapazitäten. Die global abgesicherte Stärke erlaubt uns ferner größtmögliche Kunden- und das Vorantreiben technischer Entwicklungen.

Unser Ziel ist es, die besten Seilbahnen der Welt zu bauen und unsere Präsenz in und für die Märkte in aller Welt hilft uns, neue Ideen aufzunehmen, weiterzuentwickeln und umzusetzen.

Diese Überlegungen werden auch in Zukunft unsere Unternehmensstrategie maßgeblich mitbestimmen.



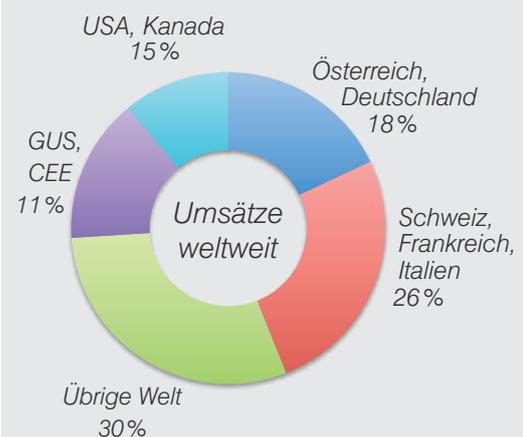
Michael Doppelmayr

Dass Vorarlberg zu den Austragungsstätten gehört, freut Peter Mennel aus dreierlei Gründen. Zum Ersten ist er selber gebürtiger Vorarlberger und stolz auf seine Heimat. Zum Zweiten hat die Skiregion Vorarlberg eine Vorreiterstellung im Wintersport, denn hier, am Arlberg, wurde – von Doppelmayr – der erste Skilift Österreichs gebaut. Das führt bereits zum Dritten: Doppelmayr, der weltgrößte Seilbahnhersteller und Partner des ÖOC, hat hier seinen Ursprung.

Das Engagement und die enge Zusammenarbeit des ÖOC mit Doppelmayr ist von beiden ein klares Bekenntnis zum alpinen Wintersport und unterstützt Jugend und Sport. Die Top-Partnerschaft wurde vorerst bis zum Jahre 2016 abgeschlossen.



„Für das ÖOC ist es wichtig, Unternehmen als Partner zu haben, die auch die Werte und Ziele des olympischen Geistes verkörpern. Doppelmayr gehört dazu.“





Mi Teleférico von La Paz nimmt Fahrt auf

Die Großstadt La Paz, Sitz der bolivianischen Regierung, bekommt das größte urbane Seilbahnnetz der Welt. Als erste von drei Linien ging am 30. Mai die Línea Roja in Betrieb.



Das ganze Seilbahnnetz wird nach seiner Fertigstellung knapp zehn Kilometer lang sein. Es besteht aus drei voneinander unabhängigen Seilbahnen. Die Línea Roja und die etwas südlicher verlaufende Línea Amarilla verbinden die bolivianischen Großstädte La Paz und El Alto. Die mit der Línea Amarilla durch einen gemeinsamen Bahnhof verbundene Línea Verde führt dann vom Zentrum La Paz' in den Süden der Stadt. Die Línea Verde ist von der Línea Roja in kurzer Zeit mit dem Stadtbus erreichbar. Die Gondelbahnen verkürzen die Fahrzeit um bis zu eine Dreiviertelstunde.

Enormer Straßenverkehr

Die Verkehrsdichte in La Paz ist zu Stoßzeiten enorm. Die Straßeninfrastruktur kann mit dem rasant anschwellenden Autover-

kehr nicht Schritt halten. Zwischen La Paz und El Alto pendeln täglich 440.000 Menschen. Wenn sie ihr Privatauto benützen oder die „Micros“ – das sind Kleinbusse – oder eines der 30.000 „Trufis“ (Gruppentaxis) nehmen, dauert die Fahrt oft eine Stunde und länger.

Der öffentliche Verkehr spielte jahrelang eine untergeordnete Rolle. Doch nunmehr haben Stadt und Bundesregierung die Initiative für dessen Ausbau ergriffen. Das Stadtbusnetz wird erweitert und es wurde das imposante Gondelbahnprojekt „Mi Teleférico“ ins Leben gerufen.

Bessere Luft

Die Entscheidung für diese Seilbahnlösung fiel nicht nur, um den Pendlerverkehr zu erleichtern, sondern auch, um die Luftqualität zu verbessern. Die Seilbahn kommt näm-



Große Begeisterung bei Präsident Evo Morales (Mitte), Vizepräsident Álvaro García Linera (links) und César Dockweiler (rechts) Projektkoordinator der Regierung und Direktor der staatlichen Betriebsfirma Mi Teleférico. Bei der umjubelten Eröffnung sparte Präsident Evo Morales nicht mit Lob für Doppelmayr: „Applaus für die Firma Doppelmayr. Sie hat in kurzer Zeit die Fertigstellung der ersten Linie, der Línea Roja, zustande gebracht.“ Dieser Anerkennung schloss sich César Dockweiler an: „Die Firma Doppelmayr versteht uns. Sie hat sich ein bolivianisches Hemd angezogen. Sie arbeitet zusammen mit uns. Sie hat sogar wesentlich mehr geleistet als das, was sie versprochen hatte. Und sie hat erreicht, dass dieses Projekt in Rekordzeit fertig wurde!“

lich mit einem jährlichen Energiebedarf von kaum 5MW aus¹; das ist ein Bruchteil dessen, was der Autoverkehr benötigt. Dazu kommt, dass die Autos im Durchschnitt 18 Jahre alt sind, es keine Abgasvorschriften gibt und sie dementsprechend viel CO₂- und NO_x-Emissionen verursachen. Da hunderttausende Menschen vom Auto auf die Seilbahn umsteigen werden, sollte es zu einer drastischen Verringerung des PKW-Verkehrs kommen – und damit zu einer deutlichen Verbesserung der Luftqualität.

Die Línea Roja fährt täglich von 5:30 Uhr morgens bis nachts um 22:30 Uhr. Die Fahrzeit beträgt zehn Minuten. Die Tarife sind sozial verträglich gestaffelt: ein Ticket kostet 3 Bolivianos (32 Eurocent), Schüler, Studenten, Pensionisten und Menschen mit

Handicap zahlen die Hälfte. Das kommt gut an: Gleich in der ersten Betriebswoche wurden 100.000 Tickets verkauft. Der Tagesrekord des ersten Betriebsmonats fiel auf einen Sonntag: Am 8.6.2014 transportierte die Seilbahn 62.422 Fahrgäste. Die Bahn wird also ihrem Namen und ihrem Anspruch mehr als gerecht: „Mi Teleférico – Uniendo Nuestras Vidas“ („Meine Seilbahn – Verbindung unserer Leben“).

Jubel um die Línea Roja und Präsident Morales

Die Eröffnung war ein großes Volksfest. Zum Beispiel hielt ein Besucher sein handgemaltes Plakat hoch, auf dem er ausdrückte, was vielen Bürgern ein Herzensanliegen ist: „Que viva el Transporte Paceño!“ – Es lebe der öffentliche Verkehr von La Paz! “ Und Tausende ließen mit Sprechchören und

Freudengesängen ihren Staatspräsidenten, Evo Morales, hochleben.

10-MGD Línea Roja

Förderleistung je Richtung	3.000 P/h
Fahrzeit	10,5 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Gondeln	109
Intervall	12,0 s
Schräge Länge	2.735 m
Höhe Estación 16 de Julio	4.000 m
Höhenunterschied	400 m
Stützen	19
Antrieb	Mittelstation
Abspannung	äußere Stationen

¹ Das liegt um 14 Prozent über dem Energieverbrauch eines durchschnittlichen EU-Haushaltes



Standseilbahn verzaubert Harry-Potter-Fans

Das Universal Orlando Resort hat eine neue Attraktion: den Hogwarts Express. Hinter der getreuen Nachbildung des berühmten Dampfzuges versteckt sich eine moderne Standseilbahn.

Seit dem 8. Juli 2014 bringt der Hogwarts Express seine Passagiere von der Hogsmeade Station in „The Wizarding World of Harry Potter – Hogsmeade“ – sie liegt im Themenpark Islands of Adventure – bis zur King’s Cross Station in „The Wizarding World of Harry Potter – Diagon Alley“ der Universal Studios Florida. Die beiden weitläufigen Harry Potter Fantasiewelten bieten zahlreiche Geschäfte, Restaurants und Attraktionen.

Der Hogwarts Express hat zwei Garnituren und ist eine detailgetreue Nachbildung des berühmten Zuges aus den Harry Potter Filmen, bestehend aus je einer Dampflokomotive, einem Kohlewagen und drei Personenwagen.

Auf der vierminütigen Fahrt tauchen die Fahrgäste in die Welt des jungen Zauberers ein. Dabei können sie sich auf führende Seilbahntechnologie verlassen, denn hinter dem Dampfzug versteckt sich eine hochmoderne Standseilbahn.

Für die Doppelmayr/Garaventa Gruppe war dieses Projekt neuartig, denn eine Standseilbahn wie der Hogwarts Express wurde in dieser Form noch nie gebaut. Im

Vergleich zu anderen Anlagen dieses Typs standen die Konstrukteure vor speziellen Herausforderungen wie sehr engen Kurvenradien, einer großen Wagenmasse (die Gesamtlänge des Zuges beträgt ca. 70 m) und einer hohen Seilspannung.

Für die detailgetreue Nachbildung des Zuges wurde CWA beauftragt. Die Fahrzeuge sehen tatsächlich aus, als wären sie aus schweren Eisen- und Holzteilen gebaut. Das Interieur der Zugsabteile ist optimal ausgeleuchtet und mit modernsten Entertainment-Geräten in absoluter Topklasse ausgerüstet. Bezüglich Bild, Ton und Akustik bleiben keine Wünsche offen.

168-FUL Hogwarts Express

Fahrzeit	4 min
Fahrgeschwindigkeit	3,4 m/s
Fahrzeuge	2
Schräge Länge	676 m
Gewicht Lokomotive	13 t
Gewicht Tender	15 t
Gewicht Waggon	27 t
Antrieb	215/636 kW North Station

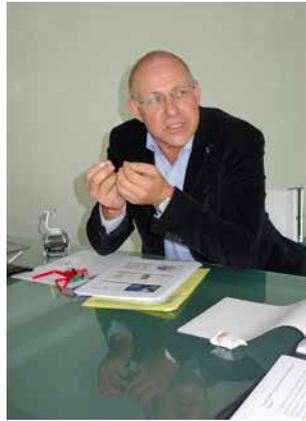


75 Jahre CWA – Seilbahnkabinen für die ganze Welt



Die Marke CWA hat bei Seilbahnern einen ausgezeichneten Ruf: CWA steht für höchste Qualität in Funktion und Design. Das Unternehmen mit Sitz in Olten (Kanton Solothurn, Schweiz) hat eine eindrucksvolle Vergangenheit und eine glänzende Zukunft. Insgesamt produzierte die CWA bisher rund 60.000 Kabinen und Fahrzeuge für Seilbahnen und Riesenräder und lieferte diese in über 60 Länder.

CEO Raimund Baumgartner: „Seilbahnfahrzeuge sind komplexe technische Systeme. Komfort, beste Aussicht dank großer Fensterflächen sowie ansprechendes optisches Design innen wie außen sind heutzutage vom Standpunkt der Passagiere die wichtigsten Eigenschaften, die eine Seilbahnkabine haben muss. Möglichst einfache Wartung ist ein wichtiges Kriterium für die Seilbahnbetreiber.“



CWA Kabinen – einige Highlights 2010 - 2014

- 8-MGD Gaislachkogel I, 3S Gaislachkogel II, Österreich • OMEGA, ZETA
- Riesenrad RR60 Myrtle Beach, USA • OMEGA, VSG
- 8-MGD Hannigalp, CH • OMEGA
- 8-MGD Jewel Cable Car Ride, Singapur • OMEGA
- 60-ATW Pico Espejo, Venezuela • KRONOS
- 60-FUL Huang Shan-Xihai, China
- 15-MGD Kosodrevina-Chopok, Jasna Slowakei • OMEGA
- 8-MGD Safarigondel, Kolmården Safari Park, Schweden • OMEGA
- 8-MGD Wildspitzbahn, Österreich • OMEGA
- Gondel- und 3S-Bahnen für Olympia Sochi, Russland • OMEGA; ZETA
- 84-FUL Scenic Railway, Australien
- 150-ATW Piz Val Gronda, Ischgl, Österreich • KRONOS
- 10-MGD Olang, Italien • OMEGA

Die 1939 gegründete CWA ist seit 1956 im Seilbahngeschäft. Heute ist die CWA mit einem Anteil von über 50 Prozent Weltmarktführer bei Seilbahnfahrzeugen. Doppelmayr setzte erstmals 1972 CWA-Kabinen ein: die Gondelbahn von Mellau (Österreich). Seit 2001 ist CWA Mitglied der Doppelmayr-Gruppe.

sind gut ausgelastet. Auch für die kommenden Jahre sind wir zuversichtlich. Wichtig ist, dass wir uns mit aller Kraft auf unsere Kunden konzentrieren.“

Großes Wachstumspotenzial

Auf Gondeln für acht bis 15 Personen entfallen rund 80 Prozent der Produktion. Die Wachstumschancen beurteilt CEO Raimund Baumgartner positiv, zumal der Erneuerungsbedarf beträchtlich ist. Zudem schlossen sich vermehrt Skigebiete zusammen, was einen Bedarf an Verbindungs-Seilbahnen nach sich zieht. Auch gelte es, Bergbahnen möglichst das ganze Jahr über in Betrieb zu halten. Das erfordere Anpassungen bei den Kabinen, zum Beispiel mit Halterungssystemen für Mountainbikes.

Immer wichtiger werde ferner der Einsatz von Seilbahnen im urbanen Raum als Alternative zum herkömmlichen öffentlichen Verkehr. Seilbahnen seien für die Betreiber darüber hinaus auch Marketinginstrumente, die Emotionen wecken und entsprechend designt sein müssen. Im laufenden Geschäftsjahr sei CWA gut unterwegs. „Wir





Sea to Sky Gondola – In den kanadischen Himmel schweben

Am 16. Mai wurde die 8-MGD Sea to Sky Gondola in Squamish, British Columbia (Kanada), feierlich eröffnet.

Bei der 8-MGD handelt es sich um das größte Projekt des Unternehmens „Sea to Sky Gondola“ seit 20 Jahren. Das betonten Trevor Dunn, David Greenfield, Michael Hutchison, Jayson Faulkner und David Smith – allesamt Gründungsmitglieder von Sea to Sky – unisono anlässlich der Eröffnung der neuen Gondelbahn.

Eine Viertelmillion Besucher schon im ersten Betriebsjahr

Sie rechnen mit 250.000 bis 300.000 Pas-

sagieren schon im ersten Betriebsjahr. Principal Trevor Dunn kommentiert die Sea to Sky Gondola so: „Die Doppelmayr/Garaventa-Leute haben sich beim Bau unserer Gondelbahn eingebracht, als ob sie die Eigentümer wären. Sie sind echte Partner. Ich hatte schon früher, als ich für Intrawest¹ arbeitete, gute Erfahrungen mit Doppelmayr gemacht. Die CWA-Kabinen, die Doppelmayr einsetzt, sind ebenfalls

¹ *Betreibt mehrere Ski-Resorts, darunter auch Whistler-Blackcomb*



Trevor Dunn links und David Greenfield sind Mitbegründer der Seilbahnanlage Sea to Sky Gondola. Die Sea to Sky Gondola ist für sie nicht einfach eine Seilbahn: „Wir wollten das Beste, was die Technik zu bieten hat. Und wir minimierten unseren Umwelt-Fußabdruck indem wir die Trasse so festlegten, dass möglichst wenig Bäume beeinträchtigt werden. Z.B. installierten wir auch ein Glasfaserkabel über der Baumwipfelhöhe, um keine Kabelgräben für Kommunikationsleitungen anlegen zu müssen.“



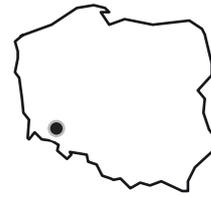
das Beste, was es auf dem Markt gibt.“ Sea to Sky Gondola am Rand der 15.000-Einwohner-Stadt Squamish ist von Vancouver aus mit dem Auto in 45 Minuten erreichbar. Die Bahn liegt im Territorium der Squamish-Indianer. Das Squamish-Gebiet reicht von English Bay, einem beliebten Strand vor den Toren Vancouvers, bis zum 150 Kilometer entfernten Whistler. – Kein Wunder, dass die Eröffnung auf ein gewaltiges mediales Echo stieß und schon am ersten Wochenende der Eröffnung tausende Besucher ihr „Adventure By Nature“, ihre höchstpersönli-

che Naturerfahrung, machen wollten.

Auch sonst werden die Besucher um-sorgt. Bei der Talstation gibt es ein Café, einen großen Kinderspielplatz etc. Summit Lodge an der Bergstation beherbergt ein Self-Service-Restaurant und einen Supermarkt. Die große Aussichtsplattform bietet einen herrlichen Blick auf den Howe Sound Fjord, auf weite Wälder und hohe Berge. Eine Hängebrücke führt zu Wanderwegen. Sehr beliebt sind Felsklettern und im Winter Tiefschneefahren. Das richtige Equipment besorgt man sich vor Ort.

8-MGD Sea to Sky Gondola

Förderleistung	1.215 P/h
Fahrzeit	8,1 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Kabinen	40
Intervall	23,7 s
Schräge Länge	2.136 m
Bergstation	880 m
Höhenunterschied	849 m
Stützen	14
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal



Universitäts-Seilbahn in Breslau

In Breslau verbindet eine Pendelbahn die Technische Universität und das neue universitäre Geocentrum. Sie führt von der Altstadt über die Oder und ist Bestandteil des öffentlichen Verkehrsnetzes.

Die zentrumseitige Station der 15-Personen-Pendelbahn befindet sich eine Viertelstunde Gehzeit vom Marktplatz entfernt in unmittelbarer Nachbarschaft zum Breslauer Zoo und dem Campus der Technischen Universität.

Gegenüber, nicht einmal 400 m entfernt auf der Oder-Südseite, liegen das neue Geocentrum und eine Touristenattraktion, der historische Wasserturm. Das Geocentrum ist eine Forschungs- und Lehrereinrichtung für Bergbau, Geologie sowie Hoch- und Tiefbau.

Betrieb tagsüber bei Bedarf

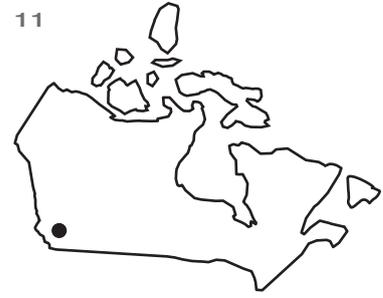
Betriebszeit der Bahn ist von 7.30 Uhr bis 19:30 Uhr. Gefahren wird bei Bedarf. Studenten und Uni-Angestellte können die Bahn kostenlos benutzen. Sie ersparen sich einen zwanzigminütigen Fußmarsch über die Grunwaldzki Brücke.

15-ATW Polinka

Förderleistung	366 P/h
Fahrzeit	2 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
Kabinen	2
Schräge Länge	373 m
Höhenunterschied	1 m
Stützen	2
Antrieb 110 kW	Geocentrum
Tragseile fix abgespannt	in beiden Stationen; Vergusskegel in Geocentrum; Poller in TU

Die Technische Universität Breslau hat 32.000 Studenten und 4.200 Beschäftigte; sie ist der größte Arbeitgeber der Stadt. Hochschule und Stadt teilen sich die Kosten der Bahn jeweils zur Hälfte.





ATW Vancouver: Update in Rekordzeit

Garaventa übertrifft die Erwartungen der Betreiber der Red-Skyride-Pendelbahn von Grouse Mountain: Für die Erneuerung der Steuerung mussten nur sechs Wochen veranschlagt werden!

In Sichtweite der kanadischen Küstenstadt Vancouver liegt der „Peak of Vancouver“, der 1.250m hohe Grouse Mountain mitten im gleichnamigen Naherholungsgebiet mit vielfältigen Sport- und Freizeitmöglichkeiten. So gibt es beispielsweise den unglaublich steilen und knapp drei Kilometer langen Grouse Grind Trail mit automatischer Zeitmessung, den jährlich 100.000 Bergläufer in Angriff nehmen. In einem weitläufigen Wildpark lassen sich Grizzlys und Wölfe beobachten. Und natürlich kann man hier auch Skifahren. Es gibt sogar ein landauf, landab bekanntes Ausbildungszentrum für Nachwuchsskirennläufer, den Tyee Ski Club.

In den 1920er Jahren begannen ein paar Skandinavier mit der touristischen Erschließung des Gebietes; heute gibt es hier bereits sechs Seilbahnen. Zubringer ist die Redskyride, auch „Super Skyride“ genannt, eine 100er-Pendelbahn, die Garaventa 1976 baute. Als Back-up-System und für

Materialtransporte dient die Blue Sky, eine 68er Pendelbahn aus dem Jahr 1966.

Doch diese Bahn ist viel zu leistungsschwach, um dauerhaft als Zubringer zu dienen: An starken Wochenenden wollen stündlich bis zu 2.000 Menschen auf den Berg. Damit nicht allzu viele Interessenten wegen eines Betriebsstillstandes enttäuscht würden, musste die Generalrevision der Super Skyride in drei Teilen erfolgen: 2013 wurden Laufwerke und Gehänge erneuert, im Frühjahr 2014 die Steuerung und im Oktober 2014 werden die Antriebseinheiten folgen.

Knackpunkt war die Erneuerung der in die Jahre gekommenen Steuerung: Sie in nur sechs Wochen auszuwechseln, ist eine ganz hervorragende Leistung, an die zunächst keiner der Auftraggeber so recht glauben mochte. Doch es steht fest, dass die Bahn mit dem Einsetzen der Wintersaison ihren Betrieb aufnehmen kann.





Die längste Gondelbahn der Welt fährt in Vietnam

Doppelmayr hat im Bà Nà Hills Mountain Resort, etwa 25 km westlich der vietnamesischen Großstadt Đà Nẵng, die 10-MGD Bà Nà Big errichtet. Sie ist im Guinness Buch der Rekorde als Weltrekordhalter für die längste Seilbahn der Welt und als Seilbahn mit dem größten Höhenunterschied beschrieben.



Die Bà Nà Hills wurden Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts zum Erholungsort, als Vietnam französisches Überseegebiet war. Dort, auf 1.500 m Seehöhe, ist das Klima trockener und kühler als im schwülen Đà Nẵng. Mit dem Abzug der französischen Zivilverwaltung verwaiste Bà Nà. In den 1990er Jahren blühte der Tourismus wieder auf, und Ende der 1990er Jahre baute Doppelmayr eine Gruppenumlaufbahn von den Villen zum Berggipfel. 2007 übernahm ein privater Investor das Bà Nà Hills Resort. 2009 gingen zwei neue Doppelmayr-Bahnen in Betrieb: Die 8-MGD Bà Nà Cable Car und die 8-MGD Bà Nà Peak Gondola.

Mit der Bà Nà Cable Car ersparen sich die Gäste die Fahrt auf einer 18 km langen Bergstraße. Außerdem ist sie viel leistungsfähiger als der Buszubringerverkehr. Die Bà Nà Peak ersetzte die Gruppenbahn, deren Kapazität dem Touristenansturm nicht mehr gewachsen war.

Die neue 10-MGD ist mit 5.772 m die längste Seilbahn der Welt und verläuft in einer einzigen Sektion annähernd parallel zu den beiden 8er-Gondelbahnen. Sie überwindet dabei einen Höhenrekord von 1.369 m. Je zehn der insgesamt 86 Gon-

deln sind mit Glasboden oder Chromstahlstäben statt geschlossenen Scheiben ausgestattet. Bei Starkregen werden letztere jedoch vom Seil genommen.

Der Bau all dieser Bahnen war eine große Herausforderung. Das Gelände ist unwegsam, das Klima extrem. In der Monsunzeit sind schwere Gewitter an der Tagesordnung. Deshalb sind auch über die Förderseile Blitzschutzseile gespannt. Bà Nà ist ein beliebtes Reiseziel. Die meisten Gäste kommen aus Vietnam, den Nachbarländern und den USA. Sie loben die herrliche Aussicht auf das Meer während der Seilbahnfahrt.

10-MGD Bà Nà Big

Förderleistung	1.500 P/h
Fahrzeit	17,2 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	86
Intervall	24 s
Schräge Länge	5.772 m
Höhe Bergstation	1.450 m
Höhenunterschied	1.369 m
Stützen	25
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal



Erste Standseilbahn Vietnams

Im Freizeitresort Bà Nà Hills wurde die erste Standseilbahn Vietnams eröffnet. Die 80-Personen-Fahrzeuge sind den historischen Wagen der UBS Polybahn in der Stadt Zürich nachempfunden.



Die Bahn verbindet die Bergstation der Bà Nà Peak Gondola mit der Linh-Ung-Pagode und der 27m hohen weißen Buddha-Statue, die in die Gipfelloandschaft des Bà Nà Nui Chua eingebettet ist. Diese Pagode wurde vom Staat 2004 als Teil eines Tourismuszentrums gebaut.

Romantische Alpenstadt und Funpark mitten im asiatischen Dschungel

Als die private Sun Group das Gelände übernahm, entstand ein weitläufiges Freizeitresort. Es ist die fantasievolle Kopie einer französischen Stadt mit einem großen Funpark. Doch damit geben sich die Betreiber nicht zufrieden. Sie bauen zügig Freizeitattraktionen für Groß und Klein aus. Wer will, kann im Amusement Park Autodromfahren, 4D- und 5D-Kinos besuchen, sich vom Free-Fall-Turm hinabstürzen und vieles mehr.

Die Standseilbahn Bà Nà Hills ist mit modernster Technik ausgestattet; Beim Retrodesign der historischen Wagen legten die Auftraggeber großen Wert auf Details. Die Bahn fährt größtenteils durch unwegsamen Dschungel. „Früher musste man entweder einen zwei Kilometer langen Fußmarsch in Kauf nehmen oder einen der

16plätzi gen Pendelbusse benüt zen, um zur Pagode und zum (damals viel kleineren) Funpark zu gelangen. Heute geht das alles viel schneller und komfortabler mit der neuen Standseilbahn“, schreibt die Saigon Times in ihrer Online-Ausgabe.

Garaventa war für den seilbahntechnischen Teil des Projekts zuständig. Die Bauarbeiten und den Stahlbau erledigte der Kunde.

Die Aktivitäten der Doppelmayr/Garaventa-Gruppe gehen weiter. Gegenwärtig arbeitet Doppelmayr am fünften Seilbahnprojekt des Resorts, einer 3S.

80-FUL Bà Nà Hills

Förderleistung	1.600 P/h
Fahrzeit	2 min
Standzeit in den Stationen	1 min
Fahrgeschwindigkeit	5 m/s
2 Fahrzeuge	80 P/6.000 kg Fracht
Schräge Länge	400 m
Höhe Bergstation	1.415 m
Höhenunterschied	90 m
Antrieb 120 kW/281 kW	Berg

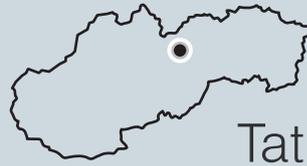


34

WWW.VT.SK

ké Tatry
TRANSKÁ LOMNICA





Tatranská Lomnica: Neue 15er-Gondelbahn bewährt sich

Tatranská Lomnica ist eines der traditionsreichsten Ganzjahres-Tourismusbereiche in der Hohen Tatra. Es wurde – und wird weiterhin – zügig ausgebaut, zuletzt mit einer 15-MGD von Doppelmayr.

Die 15-MGD Štart – Skalnaté pleso ist das ganze Jahr in Betrieb. Sie ersetzt die zweite Sektion einer 4er-Gondelbahn aus dem Jahr 1995. Die erste Sektion dient als Zubringer von Tatranská Lomnica und wird als Wiederholungsbahn genutzt. Sie wird aus Kapazitätsgründen im Winter in diesen Funktionen durch eine leistungsstarke 6-CLD-B von Doppelmayr (Baujahr 2010) ergänzt.

Die neuen 15er-Kabinen (CWA/OMEGA IV-15 SI) für zehn Sitz- und fünf Stehplätze sind sehr komfortabel. Der kombinierte Transport mit einem Rollstuhlfahrer oder einem Kinderwagen ist ohne Hochklappen der Sitzbänke bequem möglich.

Doppelmayr war Generalunternehmer für Bau und Montage der Bahn. Die Bergstation war nicht per LKW erreichbar; aus Naturschutzgründen durfte kein Zufahrtsweg errichtet werden. Die Materialtransporte erfolgten mit dem Helikopter. Für die Montage der Bergstation standen neben dem Helikopter nur ein 25t-Bagger, der über die Skipiste auffahren konnte, sowie ein von Doppelmayr eigens entwickelter Montagearm zur Verfügung. Dieser Montagearm wurde am Stationsstahlbau montiert und entsprechend dem Arbeitsfortschritt händisch versetzt. Die Bauteile wurden zur Bergstation geflogen, dort zu größeren Einheiten zusammengebaut und zum Einbauplatz gebracht. Die Stützen wurden ebenfalls mit dem Helikopter montiert.

Die alte 4-MGD sollte so lange wie möglich in Betrieb bleiben; daher wurden möglichst viele Arbeitsschritte noch vor der Stilllegung der Bahn vorgenommen. Eine besondere Herausforderung ergab sich in diesem Zusammenhang bei der Talstation. Da ein Teil des alten Stationsgebäudes als Bahnhof für die neue Gondelbahn verwendet werden sollte, musste die neue

Station unmittelbar neben der alten gebaut werden, wodurch die Stützen sehr nahe an die 4-MGD heranrückten. Es war somit bei den Arbeiten größte Umsicht geboten; besonders kritische Arbeitsschritte erfolgten außerhalb der Betriebszeiten. Die 4-MGD musste letztlich nur fünf Wochen abgeschaltet werden.

Der Ort Tatranská Lomnica liegt auf 850m Seehöhe. Es handelt sich um eine junge Gemeinde, die erst 1892 gegründet wurde, sich aber sehr bald zum touristischen Zentrum der slowakischen Hohen Tatra entwickelte. 1960 wurde sie in die 2.000-Einwohner-Stadt Vysoké Tatry integriert. Hier – und in Tatranská Lomnica – gibt es zahlreiche Hotels und Privatunterkünfte. Mit der Tatrabahn, einer elektrischen Schmalspurbahn, kommen zudem das ganze Jahr über viele Tagestouristen.

Das Ski- und Wandergebiet Tatranská Lomnica verfügt über sechs Seilbahnen, mehrere Schlepplifte und eine 15er-Pendelbahn, die von Skalnaté pleso auf den Gipfel des 2.634m hohen Aussichtsberges Lomnický štít führt. Es gibt im Tal mehrere Hotels und Apartementanlagen. Auch der Seilbahnbetreiber TMR (Tatry mountain resorts, a.s.) betreibt ein Vier-Sterne-Hotel, das aufwändig renovierte Grandhotel Praha.

Die Investorengruppe um TMR begann 2004 mit dem Erwerb und Ausbau von Skigebieten. Seither baute Doppelmayr in der Slowakei allein für dieses Unternehmen insgesamt 11 Seilbahnen, und zwar in Jasná, Tatranská Lomnica und Starý Smokovec: eine Standseilbahn, eine Funitel, zwei 15-MGD und eine 8-MGD, zwei 6-CLD, zwei 4-CLF sowie zwei Tellerlifte.

15-MGD Štart – Skalnaté pleso

Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	7,1 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	37
Intervall	22,5 s
Schräge Länge	2.019 m
Höhe Bergstation	1.768 m
Höhenunterschied	598 m
Stützen	19
Antrieb	Tal
Abspannung	Tal





Per Gondelbahn auf die Chinesische Mauer

Seit April 2014 ersetzt bei Badaling eine moderne 8-MGD von Doppelmayr die 26 Jahre alte 6-MGD auf die Chinesische Mauer.



Badaling, 70 Kilometer nördlich von Peking, wurde 1505 als Festungsstadt errichtet. Sie war im alten China der strategisch wichtigste Durchgang nach Peking. Da die Wege von hier aus in alle Richtungen führen, erhielt die Festung auch ihren Namen: „Badaling“ bedeutet „Gipfel in alle Himmelsrichtungen“.

Heute ist Badaling als Großgemeinde mit einer Fläche von 96 km² und gut 6.000 Einwohnern organisiert. Hier ist die Mauer auf der Krone vier bis acht Meter und an der Basis zehn Meter breit und zwischen sechs und neun Meter hoch.

In den 1950er Jahren wurde die Mauer bei Badaling restauriert und 1957 für Tou-

risten zugänglich. Heute wird das Gebiet von Millionen Menschen besucht. Badaling ist mit Hotels und Restaurants gut versorgt, und seit einigen Jahren gibt es eine Auto-bahnverbindung mit Peking.

Die Landschaft ist schroff und unwegsam, der Anstieg zu den Befestigungsanlagen anstrengend. Es lag nahe, eine Seilbahn zu bauen. 1988 erfolgte durch einen privaten Investor die Errichtung einer 6er-Gruppenbahn und einer 6-MGD. Doch weil das Nutzungsrecht nach 25 Jahren abgelaufen war und die 6-MGD dem anschwellenden Touristenstrom nicht mehr gewachsen war, wurde sie von der lokalen Administration erworben und durch eine



komfortable und dreimal so leistungsstarke 8er-Gondelbahn mit niveaugleichem Einstieg ersetzt.

Die neue Bahn nützt die Trasse der alten. Auch die in den Fels gehauene und durch einen Tunnel erreichbare Bergstation ist im Wesentlichen gleich geblieben, der vordere Teil des Tunnels wurde jedoch den neuen Anforderungen angepasst.

Kabine mit Sitzheizung für den Winter und Lüftungspaneelle für den Sommer

Da es in den Wintermonaten in Badaling sehr kalt ist, wurden die CWA OMEGA IV Kabinen mit einer Sitzheizung ausgestattet.

Für den Sommerbetrieb sind zusätzliche Lüftungspaneelle im unteren Bereich der Kabine eingebaut; diese werden für den Winterbetrieb geschlossen.

Zügiger Baufortschritt

Der Start zum Abriss der alten 6-MGD erfolgte Mitte Oktober 2013, Ende April 2014 wurde für die neue 8-MGD die Zulassung zum öffentlichen Betrieb von der chinesischen Seilbahnbehörde erteilt. Montage und Inbetriebnahme dauerten drei Monate.

Als nächstes Projekt steht der Ersatz der 6er-Gruppenbahn durch eine 8-MGD an.

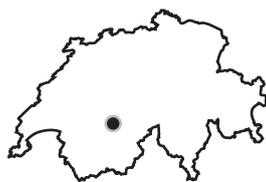
8-MGD Badaling

Förderleistung	2.420 P/h
Fahrzeit	3,1 min
Fahrgeschwindigkeit	6,0 m/s
Gondeln	32
Intervall	11,9 s
Schräge Länge	694 m
Höhe Bergstation	894 m
Höhenunterschied	179 m
Stützen	5
Antrieb	Tal
Abspannung	Berg



Kombibahn mit Bubbles im Winter und Fahrradhaltern im Sommer

Im Dezember 2013 ging in Adelboden die erste Kombibahn im Berner Oberland in Betrieb. Sie ist zudem die erste Kombibahn mit Bubbles in der Schweiz.



Bei der neuen Bahn von Geils auf das Hahnenmoos handelt es sich um eine kuppelbare Kombibahn mit 8er-Gondeln und 6er-Sesseln mit blauen Bubbles.

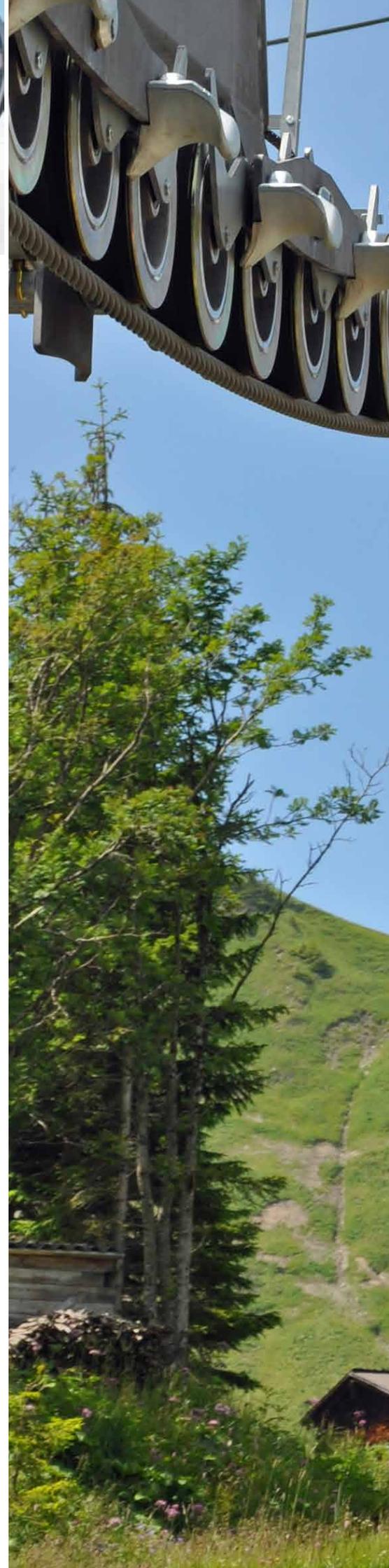
*Im Sommer nur Gondeln,
im Winter Mischbetrieb*

Im Sommer sind nur die Gondeln im Einsatz. Im Winter finden zusätzlich die Sessel Verwendung; die Kabinen nützen dann Komfortskifahrer, Skischulen, Rodler und Fußgänger. Je nach Fahrgastaufkommen können zwischen zwei Kabinen bis zu vier Sessel auf die Strecke geschickt werden. Bei Vollbetrieb sind 15 Gondeln und 57 Sessel auf dem Seil.

Wegen der oft starken Winde sind die Sessel mit Schwingungsdämpfern ausgerüstet. Die Gondeln werden in der Talstation im Stationsumlauf garagiert, die Sessel in einem automatischen Schiebeschleifenbahnhof bei der Bergstation und über eine „schnelle Weiche“ zwischen die Kabinen eingegliedert. Für den Bahnhof wurde die Bergstation der ehemaligen 4er-Gondelbahn aus dem Jahr 1974 weiterverwendet. Die Stationen sind mit den für Adelboden typischen Holzabdeckungen versehen.

6/8-CGD Geils-Hahnenmoos

Förderleistung	2.400 P/h
Fahrzeit	5,8 min
Fahrgeschwindigkeit	5,0 m/s
8er-Kabinen/6er-Sessel	15/57
Intervall	9,6s
Schräge Länge	1.413 m
Höhe Bergstation	1.952 m
Höhenunterschied	243 m
Stützen	12
Antrieb	Berg
Abspannung	Tal





ADELBODEN
Bergbahnen AG





Jahresservice der Emirates Air Line

Der Doppelmayr Kundendienst erledigt das Jahresservice nach über 10.000 Betriebsstunden in nur 7 Arbeitstagen.

Der Auftraggeber lobt Geschwindigkeit, Qualität und Professionalität.

Die 10-MGD Emirates Air Line verbindet quer über die Themse in 90m Höhe die Greenwich Peninsula mit den Royal Victoria Docks. Die beiden Stationen liegen nahe dem Messezentrum ExCeL bzw. dem Veranstaltungszentrum O2 Arena. Die kuppelbare Gondelbahn ist voll in das städtische Verkehrsnetz integriert und arbeitet als eine Teilstrecke des Londoner U-Bahn Netzes. Sie transportiert Fahrgäste im Berufsverkehr sowie Touristen, die das einmalige Erlebnis „über die Themse zu fliegen“ suchen.

Die Anlage wird ausgesprochen gut angenommen. Seit dem Bau der Gondelbahn zur Eröffnung der Olympischen Sommerspiele 2012 bis zur Jahresmitte 2014 hat sie fast vier Millionen Passagiere befördert.

Für das Jahresservice wurde der Betrieb der Bahn lediglich vom 18. bis 25. März ausgesetzt. Das Doppelmayr-Kundendienstteam hat sämtliche Bauteile unter die Lupe genommen, geprüft und wenn notwendig getauscht. Gewartet wurden

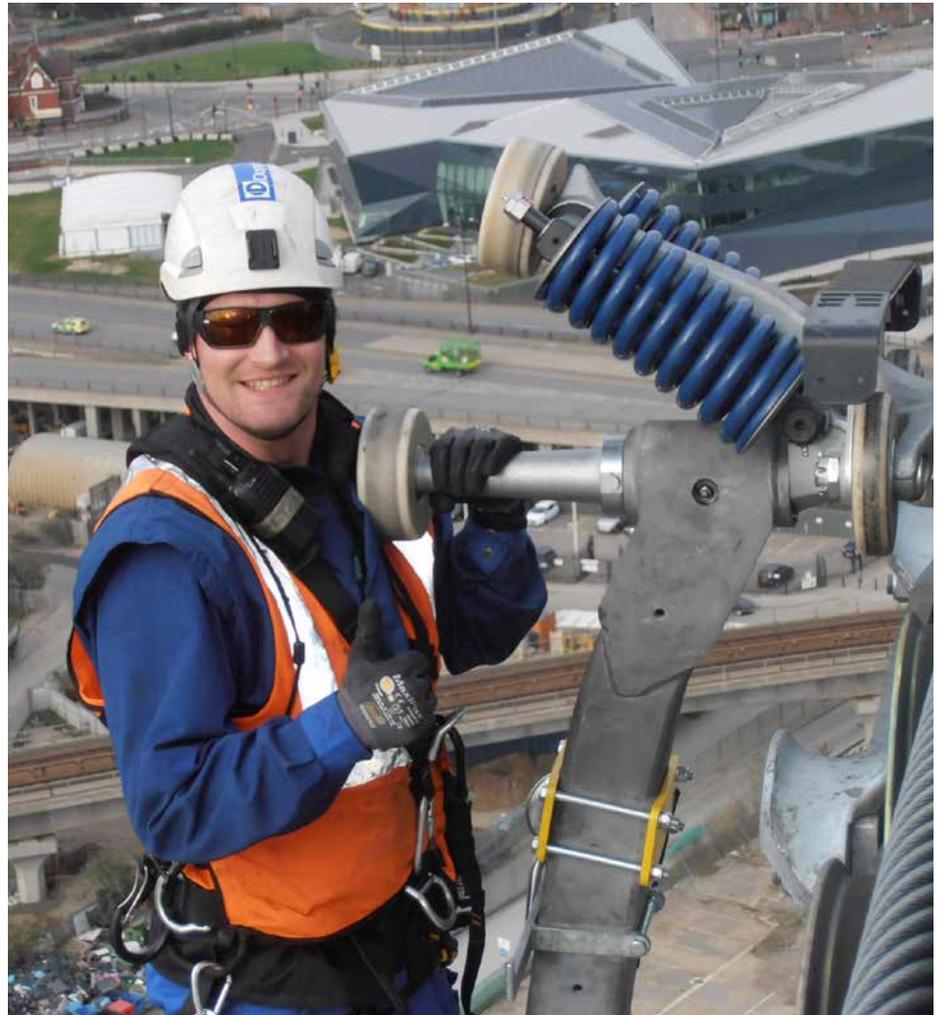
Stationseinrichtungen, Rollenbatterien, Weichen, Hydraulikaggregate, Getriebe und Torsionswelle sowie Seil- und elektronische Systemkomponenten. Im Einsatz waren Doppelmayr Kundendienst-Experten für Hydraulik, Elektrotechnik und Mechanik, jeweils mit Mannschaft sowie ein externer akkreditierter Seilprüfer.

Die Koordination vor Ort hatte ein leitender Kundendienstmitarbeiter übernommen, der als Bindeglied zwischen den Doppelmayr-Service Monteuren und dem Kunden agierte, um das schnelle und reibungslose Durchführen der Arbeiten sicherzustellen.

Enges Zeitfenster

Der bei Mace, dem Betreiber der Anlage, für die Revision zuständige Engineering Manager ist Edwin Hopper. Er nimmt zum Customer Support folgendermaßen Stellung: „Betreiber von städtischen Seilbahnen stellen sich der Herausforderung, dass die Bahn ohne ungeplante Unterbrechun-

Edwin Hopper
Engineering
Manager –
Emirates Air
Line: „Die Firma
Doppelmayr hat
bei der Seilbahn,
die im städti-
schen Verkehr
eingesetzt wird,
größte Kompe-
tenz bewiesen.“



Einsatz in 90 m Höhe



Vermessung der Fahrkurve der 3S über den Rhein

gen das ganze Jahr fahren muss. Bei den Emirates sind Betriebsunterbrechungen nur am ersten Weihnachtstag und eine Woche im März vorgesehen. Diese Zeit steht für die Revision zur Verfügung.“

In diesem engen Zeitfenster sind aber nicht nur die unmittelbaren Wartungsarbeiten an der Seilbahn durchzuführen sondern auch Revisionen an Gebäuden und der Infrastruktur. „Nur durch eine reibungslose Zusammenarbeit von uns mit dem Doppelmayr-Kundendienst ist es möglich, alle Arbeiten in diesem engen Zeitfenster zu erledigen,“ bekräftigt Mr. Hopper.

Und weiter lobt er die Zuverlässigkeit der Seilbahn: „Bisher mussten wir überhaupt nur zwei Mal den Betrieb einstellen, wobei Doppelmayr jedes Mal die Situation in bewundernswerter Weise gemeistert hat.“

Die erste Betriebseinstellung erzwang ein heftiger Schneesturm. Im zweiten Jahr mussten wir zusätzliche Wartungsarbeiten durchführen, die sogar einen halben Tag vor der planmäßigen Wiederaufnahme des Normalbetriebes fertiggestellt wurden. Das gelang nur dank sorgfältiger Vorbereitung und Planung durch Doppelmayr.“

Apropos Planung: Die Planung für die Kundendienst Arbeiten 2015 haben bereits begonnen. Dabei sind auch die neuen Wartungsprotokolle, die zwischen 2013 und 2014 eingeführt und von TfL (Transport for London) gutgeheißen wurden, sehr hilfreich.

Höchste Sorgfalt

Zwei Stützen stehen auf Fundamenten in der Themse. Bei den Arbeiten am Seil muss ein Mindestabstand zu den durchfahrenden Schiffen gewahrt bleiben, wobei auch auf die Gezeiten zu achten ist. Der Wasserspiegel zwischen Ebbe und Flut schwankt um bis zu neun Meter.

Unter dem Seil liegen nicht nur der Wasserweg und damit Schiffe, sondern auch Gehwege, Straßen, Parkplätze und damit Fußgänger und Autos. Es darf kein auch noch so kleines Teil den Weg nach unten suchen: Die Arbeiten müssen mit höchster Sorgfalt durchgeführt werden.

Die 3S-Bahn von Koblenz überquert den Rhein. Das bedarf zusätzlich zu den regelmäßigen Revisionsarbeiten einer besonderen Überprüfung des Abstandes zur Wasseroberfläche.

Um die Betriebsgenehmigung bei Seilbahnanlagen aufrecht zu erhalten, wird eine jährliche Überprüfung durch einen Sachverständigen durchgeführt.

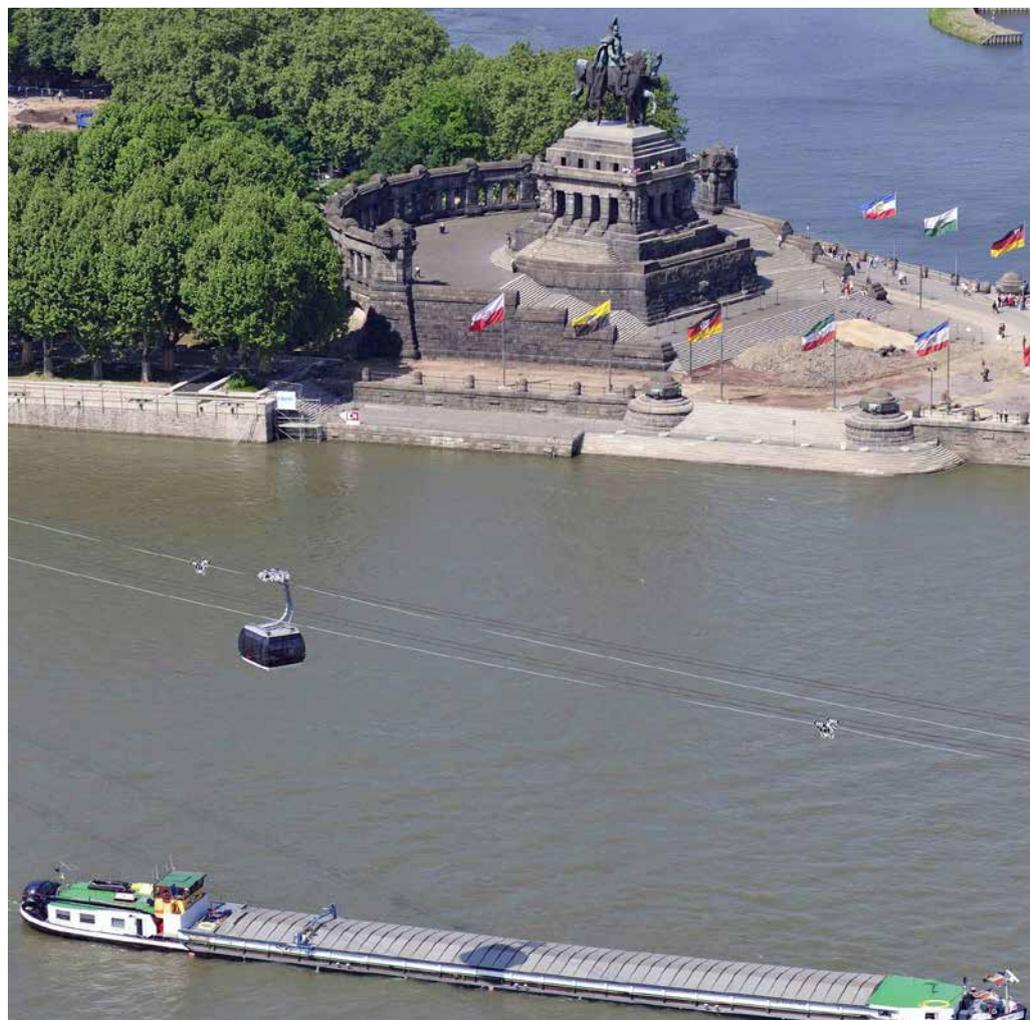
Im Rahmen dieser Überprüfung wird auch der Abstand der Gondel zum höchsten schiffbaren Wasserstand kontrolliert; er muss mindestens so groß sein wie jener der Brücken. Den Abstand der Fahrkurve zum Wasserspiegel misst ein Experte des städtischen Vermessungsamtes im Auf-

trag der Seilbahn. Das Amt leitet die Messergebnisse an den Sachverständigen weiter. Der wiederum baut die Messung in sein Gutachten ein und übergibt dieses der Seilbahnbehörde des Landes Rheinland-Pfalz. Das Land entscheidet schließlich über die Verlängerung der Betriebsgenehmigung.

Hightech für die Abstandsmessung

Für die Messung wird eine Kabine mit einem Gewicht von 2,8t gefüllt, was der höchstzulässigen Zahl von 35 Personen entspricht. An der Unterseite der Kabine wird ein Zielprisma befestigt. Dann fährt die Gondel mit 2 m/s los. Nun wird vom gegenüberliegenden Ufer aus ein Laserstrahl auf den Spiegel gerichtet. Diesen reflektiert der Spiegel. Die Zeit, die das Licht für den Hin- und Rückweg braucht, wird gemessen und ausgewertet.

Bei der heute eingesetzten Messmethode sind die Datenerfassung und -verarbeitung weitgehend automatisiert.



35 Jahre Doppelmayr-Lehrwerkstätte



Die Lehrlingsausbildung hat bei Doppelmayr eine lange Tradition und reicht bis in die Anfänge des Unternehmens vor 122 Jahren zurück. Seither haben 594 Lehrlinge bei Doppelmayr ihre Berufslaufbahn begonnen. Heute findet die Lehrlingsausbildung nach einem zeitgemäßen Ausbildungskonzept in modern ausgestatteten Ausbildungseinrichtungen statt.

Die Doppelmayr-Lehrwerkstätte wurde im Jahr 1979 ins Leben gerufen. Bis dahin fand die Lehrlingsausbildung zur Gänze im Produktionsbetrieb statt.

Mit der neuen Werkstatt bekamen die Lehrlinge im Werksbereich Rickenbach ein eigenes Reich. Edwin Brüstle, selbst Schlossermeister, war schon früher mit der Lehrlingsausbildung betraut und wurde mit Beginn des Lehrjahres 1979/80 zum Leiter der Lehrlingsausbildung ernannt. Damals begannen neun Burschen ihre Maschinen-schlosser-Ausbildung bei Doppelmayr.

Dem Fortschritt in der Metall- und Elektrobranche, den neuen Inhalten und neuen Technologien hat sich auch die Lehrausbildung bei Doppelmayr angepasst. Neue Berufsbilder haben alte abgelöst. Stahlbau-technik, Maschinenbautechnik und Zerspa-

nungstechnik in der Metalltechnik sowie Anlagen- und Betriebstechnik der Elektrotechnik sind heute die Ausbildungsmöglichkeiten bei Doppelmayr.

Im Lauf der Zeit wurde der Lehrwerkstättenbetrieb bei Doppelmayr räumlich, maschinell und in Bezug auf die Ausbilder ausgeweitet und den modernen Arbeitsverfahren angepasst. Auf 770m² Lehrwerkstätte findet heute bei Doppelmayr in Wolfurt die Vermittlung der Grundlagen in den verschiedenen Metall- und Elektroberufen, wie sie für den Bau von Seilbahnen benötigt werden, statt. Zwei weitere Lehrlingsinseln von je 300m² für die Aus- und Weiterbildung von Metallfacharbeitern im Zerspanungs- und Stahlbaubereich sind im Werk Hohe Brücke eingerichtet. Alle Einrichtungen sind auf dem neuesten Stand der Technik.



Lehrwerkstätte 1979

Die Lehrwerkstätte ist also die erste Ausbildungsetappe, die zirka ein Jahr dauert. Danach werden die Lehrlinge zur Vertiefung ihrer Kenntnisse ausgesuchten Facharbeitern in den verschiedenen Abteilungen der Produktion zugeteilt; in regelmäßigen Abständen wechseln sie ihren Ausbildungsplatz. Im dritten und vierten Lehrjahr wird die Ausbildung spezialisiert. So können die Kenntnisse, Interessen und Fertigkeiten der Lehrlinge gebündelt und gezielt eingesetzt werden. Zur Prüfungsvorbereitung – beispielsweise zur Lehrabschlussprüfung oder zum Lehrlingsleistungswettbewerb – kehren die Lehrlinge wieder in die Lehrwerkstätte zurück. Die gesamte Ausbildung ist auf die Seilbahnproduktion abgestimmt und gleichzeitig sehr vielseitig. Präzises Arbeiten und komplexe Aufgaben sind Tagesprogramm.

Das Ausbildungssystem bei Doppelmayr „lebt“, wie Ausbildungsleiter Georg Dür betont. Die Lehrausbilder sind stets bemüht, ihre Ausbildungsmethoden so zu verbessern, dass ihre Schützlinge die Ausbildungsziele mit dem größtmöglichen Erfolg erreichen.

Alle Doppelmayr-Ausbilder im Metall- und Elektrobereich haben ihre Berufslaufbahn bei Doppelmayr begonnen und sind von der WKV und der AK für ihre eigene Aus- und Weiterbildungsaktivität ausgezeichnet, zertifiziert oder diplomiert worden.

Auch die Doppelmayr-Lehrlinge machen mit hervorragenden Leistungen auf sich aufmerksam. So konnten sie bei den Lehrlingsleistungswettbewerben für die Lehrberufe Stahlbautechnik, Maschinenbautechnik und Elektroanlagentechnik seit

2004 18 der 26 möglichen Landessiege erringen. Neben diesen beeindruckenden Ergebnissen bestätigen sie mit ihrer wertvollen Arbeitsleistung im Unternehmen und einem mehrjährigen Notendurchschnitt von ca. 1,7 in den Berufsschulen die hohe Qualität der Ausbildung.

Neben praktischer Beherrschung der Arbeitsabläufe und umfassendem theoretischem Wissen wird bei Doppelmayr auch auf Selbständigkeit, Zuverlässigkeit und Eigenverantwortung viel Wert gelegt, und die Entwicklung der Fähigkeit, sich selbst zu organisieren und in Teams zu arbeiten, gefördert.

All das und noch mehr sichert Doppelmayr seit 1997 (Gründungsjahr dieser Auszeichnung) den Titel „Ausgezeichneter Lehrbetrieb“. Er wird jeweils für drei Jahre verliehen.



Lehrwerkstätte 2014

Messeerfolg in Grenoble

Auf der Messe „Salon de la Montagne/ Mountain Planet“ in Grenoble (23. – 25. April; vormals SAM) hatte Doppelmayr einen großen Ausstellungsstand.

Diese Fachmesse ist auf Produkte und Dienstleistungen fokussiert, welche die nachhaltige Raumplanung und Entwicklung in Gebirgsregionen zum Ziel haben.

Insgesamt waren 833 Aussteller vertreten. Ein Viertel der 15.000 Besucher kam aus dem Ausland.



Neuer Doppelmayr-Web-Auftritt

Seit dem Frühjahr 2014 hat Doppelmayr eine neue Webseite. Sie erscheint in neun Sprachen: Deutsch, Englisch, Spanisch, Französisch, Italienisch, Finnisch und Chinesisch; dazugekommen sind Portugiesisch sowie Russisch. Die Webseiten Doppelmayr International sowie DCC, DTT, Kundendienst und die Lehrlingsseiten sind nun auch für die Anwendung mit Smartphones und Tablets optimiert. Die Seiten wurden verschlankt und dadurch schneller.



E-Mobilität

Um die Energieeffizienz von Seilbahnen zu unterstreichen, nahm das Team der Seilbahn Koblenz an der WAVE Trophy 2014 mit einem stromgetriebenen Roadster teil. Die WAVE (World Advanced Vehicle Expedition) Trophy ist die größte Elektrofahrzeug-Rallye der Welt. 2014 starteten 80 Teams. Die Route führte in zehn Tagen über 1.600 Kilometer von Koblenz nach Luzern. Bei WAVE geht es darum, das Thema E-Mobilität zu veranschaulichen.



Spaß mit Skippy

Hallo Kinder! Da bin ich wieder, euer Skippy!

Wir sind gerade in dem südamerikanischen Land Bolivien, und zwar in der Stadt La Paz. Zusammen mit der Nachbarstadt El Alto ist das die höchstgelegene Großstadt der Welt. Die Menschen leben hier in einer Meereshöhe zwischen 3.000 und 4.000 Metern.

