

SILVRETTASEILBAHN

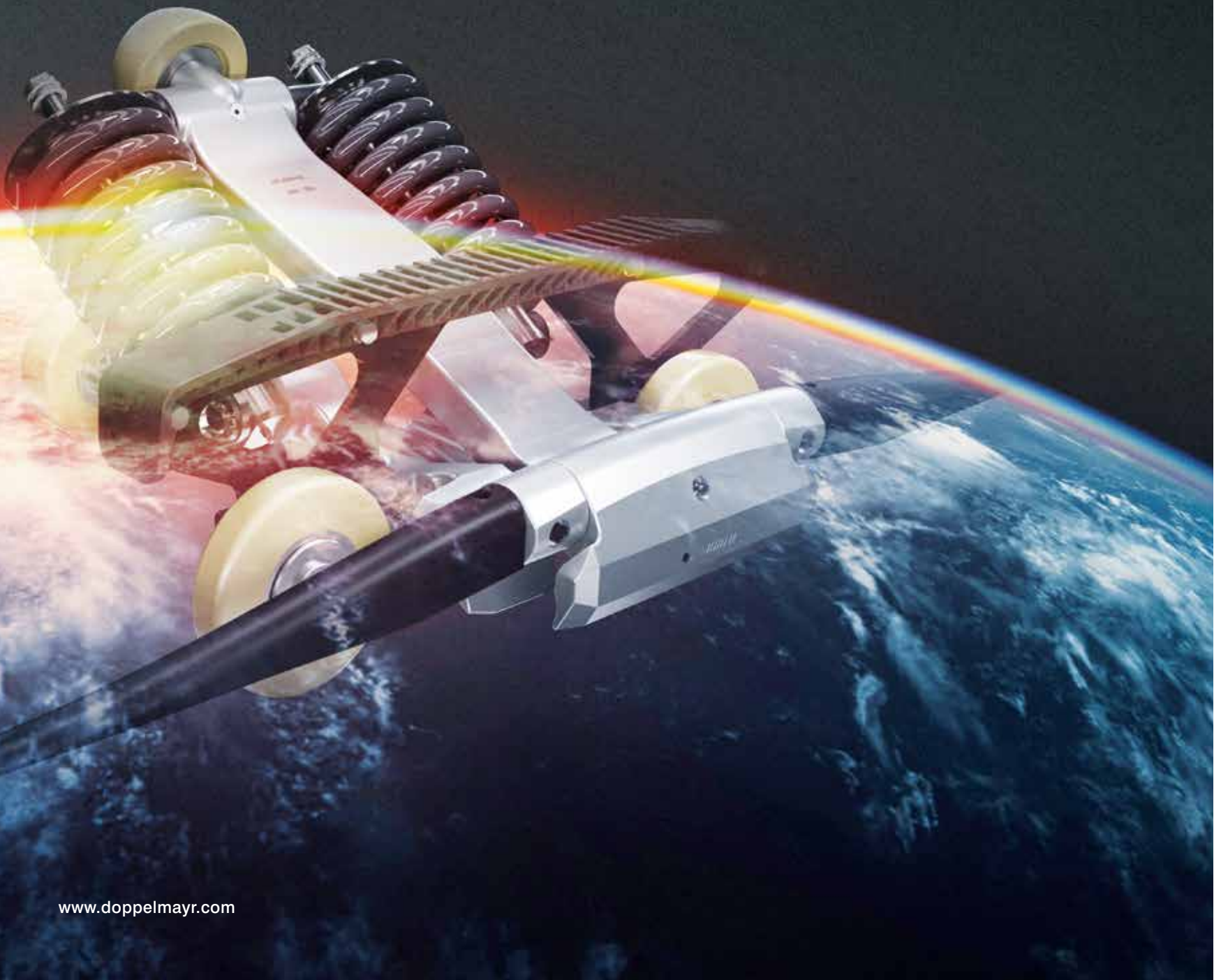
NUMMER 08

November 2017

DER NEUE SPEICHERTEICH:
PALINKOPFBahn NEU
WOHIN MIT DEN ALTEN BAHNEN?
VOM SCHNEE AUF DER IDALP
GAMPENALP UND GAMPENBAHN:
PERSONALIA
SEILBAHMUSEUM

D-Line: Willkommen in der First Class

Die nächste Seilbahn-Generation von Doppelmayr eröffnet neue Möglichkeiten. Entwickelt und realisiert für höchste Anforderungen am Berg. Die D-Line definiert die Grenzen neu.



INHALT

- Der neue Speicherteich Seite 04
- Palinkopfbahn neu Seite 08
- Wohin mit den alten Bahnen? Seite 11
- Vom Schnee auf der Idalp Seite 14
- Gampenalp & Gampenbahn Seite 17
- Personalia Seite 18
- Seilbahnmuseum - Auszeichnungen Seite 22



Liebe Kollegen, Freunde und Mitarbeiter der Silvrettaseilbahn AG!

Unser Wirtschaften wird maßgeblich von Vorschriften und Reglementierungen beeinflusst. Das zieht sich wie ein roter Faden durch die neueste Ausgabe unserer Zeitschrift. Das Verfahren um die Wiederverleihung der Wasserrechte für unsere Beschneiungsanlage hat sich über sieben Jahre hingezogen.

Aufgrund der geologischen Situation wurde der Speicherteich auf der Idalp nicht weiter genehmigt und es musste in kürzester Zeit ein neuer Standort für dieses Herz unserer Beschneiungsanlagen gefunden werden. Dank dem Verständnis der Grundeigentümer war dies kurzfristig, noch dazu in sehr zentraler Lage, möglich.

Es mag ein gutes Zeichen sein, wenn der neue See jetzt tatsächlich eine Herzform hat. Auf Grund der schonenden Bauführung hat sich der neue Damm schon im Sommer kaum mehr von der umliegenden Natur abgehoben. Ein positives Beispiel gelungener Zusammenarbeit mit den Behörden in Sachen Naturschutz.

Wenn Anlagen, die bei uns ersetzt werden, in anderen Ländern noch viele Jahre gute Dienste tun, erscheint es unverständlich, warum dies nicht auch bei uns möglich sein soll. Vielen kleineren Gesellschaften könnte man damit helfen und mit billigen Investitionen deren Überleben sichern. Die Gesetzeslage macht dies jedoch nicht möglich.

Die Aufstellung einer neuen Anlage reicht nicht mehr, um Publicity zu erzielen. Als Vorreiter in punkto Design in der Seilbahntechnik haben wir mit der Gestaltung der Sessel

bei der neuen Palinkopfbahn einen weiteren Akzent gesetzt.

Mit der Anbringung von Bildern an der Rückseite der Sessel zeigen wir die bisher bei unseren Konzerten aufgetretenen Künstlerinnen und Künstler.

Im Zuge der Klimadiskussion wird dem alpinen Wintersport von einigen Experten das baldige Aus prophezeit. Während die Sommer tatsächlich wärmer zu werden scheinen, haben sich die Temperaturen im Winter nicht verändert. Dies wurde nicht nur bei uns, sondern auch in niedrig gelegenen Skigebieten erhoben. Wir sollten uns also nicht beirren lassen und unseren Weg der konsequenten Weiterentwicklung unseres Gebietes zielstrebig weiter verfolgen.

Im nächsten Jahr liegen einige unserer Investitionsvorhaben im hinteren Bereich des Fimba und es ist zu hoffen, dass sich die Situation beim Abbruch im Bereich der Mittagsscharte entschärft und die Bauvorhaben dadurch nicht behindert werden.

Wieder haben uns einige verdienstvolle Mitarbeiter nach Erreichung ihres Pensionsalters verlassen. Aus ihren Statements ist zu entnehmen, dass ihnen ihre Arbeit nicht nur Lebensgrundlage, sondern auch Herzensangelegenheit war. Das ist es, was einen Betrieb letztlich auszeichnet und warum wir erfolgreich sein können. Wir wünschen allen noch viele Jahre bei bester Gesundheit.

Hannes Parth



Hannes Parth, Vorstand



Markus Walser, Vorstand

IMPRESSUM

Herausgeber, Medieninhaber, Verleger: Silvrettaseilbahn AG, Ischgl

Fotos: Silvrettaseilbahn AG, Franz Vogt, C. Mantona/ISR

DER NEUE SPEICHER

Die gelungene Transplantation

Wie in der letzten Ausgabe der SILVRETTASEILBAHN berichtet, musste der alte Speicher Idalp auf Grund des geologisch instabilen Untergrundes verlegt werden. Vorstand Markus Walser bezeichnete diese Verlegung als Herztransplantation.

Inzwischen ist die Transplantation abgeschlossen. Die Operation ist gelungen. Bauleiter Serafin Siegele beschreibt den Verlauf der Arbeiten.



Bauleiter Serafin Siegele

Die Zeitspanne für die Operation war kurz. Die Arbeiten begannen am 18. Mai, zwei Wochen nach Betriebsschluss der letzten Lifte, und sie mussten mit Beginn der ersten Beschneigungsmöglichkeiten abgeschlossen sein. Es kam anders: Bereits Ende September war der neue Speicherteich bereit für seine erste Beschneigung.

Schneeräumung und Wegbau

Bei Beginn der Arbeiten im Mai mussten zuerst die Zufahrtsstrecke, der Baubereich und die Schüttflächen von dem reichlich vorhandene Schnee – die letzten ergiebigen Schneefälle waren Ende April – befreit werden. Das erfolgte größtenteils mit Pistenmaschinen. Anschließend begann die Errichtung des Transportweges. Der Weg musste für den notwendigen Schwerverkehr, der für Aus-

hub und Materialtransporte erforderlich war, geeignet sein. Zu Spitzenzeiten waren immerhin 5 Muldenkipper und 16 schwere Raupenbagger unterwegs und es mussten insgesamt ca. 200.000 Kubikmeter Material bewegt werden.

Mit Fertigstellung des Weges begannen die eigentlichen Arbeiten für den Speicherteich. Zuerst musste das von oben kommende Schmelzwasser abgeleitet werden. Da dieses Gebiet von Natur aus recht feucht



STREICH entation



Es lag teilweise noch tiefer Schnee, als mit den Wegarbeiten begonnen wurde. Mit Pistengeräten und Bagger wurde die Strecke freigeschaufelt. Der Weg war nur für die Bauarbeiten notwendig und wird wieder rückgebaut. Mit einem Schutzvlies, auf das anschließend der Schotter für den Weg aufgebracht wurde, konnte der Mutterboden geschont werden.



ist, mussten einige 100 Meter Drainagerohre rund um den künftigen Speichersee verlegt werden.

Wasserfassung Kanonenrohr

Im Zuge dieser Arbeiten wurde im Kanonenrohr auch eine Wasserfassung errichtet. Das hier erfasste Wasser fließt anschließend weiter Richtung Hölltal und darf nur bei einem Zufluss von mehr als 30 Liter pro Sekunde in den Speicherteich geleitet werden.

Besonders vorsichtig erfolgten Abtrag und Zwischenlagerung des bis zu 15 cm hohen Humus. Wobei diese Zwischenlagerung jedoch auch häufig entfiel, indem die abgetragene Rasensoden gleich nach dem Abtrag mit Radladern an die dafür vorgesehene

neue Fläche transportiert und dort ohne Zeitverzögerung aufgetragen wurden.

Der Aushub bestand zu 2/3 aus brüchigem Felsgestein, das sich wiederum gut für die Aufschüttung der Dämme eignete. Ein eigener Steinbrecher bereitete direkt an der Baustelle das Abtragmaterial auf, das so direkt wiederverwertet werden konnte. Immerhin konnten so rund 13.600 Tonnen Schotter, der für Drainagen, Folienabdeckung usw. verwendet wurde, aufbereitet werden.

2 Pumpstationen

Auf Grund der topografischen Gegebenheiten und der Rücksichtnahme auf die landschaftlichen Gestaltungsmöglichkeiten wurde die Pumpstation oberhalb des Speichersees errichtet. Hier konnte die Pumpstation in den Berg versenkt werden. Sichtbar ist nur der Eingangsbereich.

Diese Positionierung erforderte allerdings die Errichtung einer Vorpumpstation, die einen direkten Zufluss aus dem Teich hat. Sie pumpt das Wasser zur darüberliegenden Pumpstation. Die 86 Meter lange Leitung befindet sich im Dammbereich.



Die Abdichtung

Ein spezielles und besonders gründliches Arbeiten erfordert die Abdichtung der Dämme und der Sohle. Nachdem die Dämme aufgeschüttet und gewalzt waren, wurde zuerst ein Drainagevlies aufgelegt. Auf dieses kam eine zwar nur 2,5 mm dicke aber unglaublich reißfeste Spezialfolie, deren einzelne Bahnen wasserdicht verschweißt wurden.

Die Verlegung erfolgte durch eine Kärntner Spezialfirma, die auch die Schweißnähte regelmäßig überprüfte. Insgesamt dauerte diese Verlegung 14 Tage.

Von der Reißfestigkeit dieser schwarzen Folien konnte sich Siegele selbst überzeugen, als Raupenbagger, die auf der Folie wendeten, diese nicht beschädigten.

Am Rand des Speichersees wurde die Folie in einem rundherum führenden Graben versenkt. Somit ist auch der Randbereich vor möglichen Ausspülungen gesichert. Insgesamt wurden so 13.000 m² dieser Folie verlegt.



*Bereits während des Speicherbaus wurden unter der Leitung von Erich Rudigier und Johannes Siegele die Rohre verlegt.
Im Bild (v. links): Patrick Wechner, Johannes Zangerle, Lukas Walser*



Robert Wendlinger (Firma AEP), Manfred Ortler (Bauleiter Geo-Alpinbau), Serafin Siegele (Bauleiter Silvrettaseilbahn AG), Sigg Seidemann (Bauleiter Geo-Alpinbau), Mario Seebacher (Firma AEP), Markus Walser (Vorstand Silvrettaseilbahn AG).

Foto: C. Mantona/ISR



Aushubarbeiten



Direkt auf dem weißen Drainagevlies (hinten) liegt die schwarze Spezialfolie, die hier verschweißt wird.



Auf der Spezialfolie liegt ein gepolstertes Schutzvlies. Darauf wird hier mit dem Pistengerät der Kies aufgebracht.

Auf die schwarze Spezialfolie kam ein gepolstertes Schutzvlies, worauf mit einer Pistenraupe eine 20 cm hohe Kiesauflage verteilt wurde.

Rohrleitungssystem

Noch während der Bauarbeiten am Speicherteich wurde unter der Leitung von Erich Rudigier und Johannes Siegele das gesamte Rohrleitungssystem, das bisher zum alten Speicherteich unterhalb der Idalp führte, an die neue Pumpstation herangeführt und so konnte bereits am 20. September mit der Füllung des neuen Speicherteiches begonnen werden.

Das Wasser kam zum einen vom Speichersee Velill, zum anderen von den Wasserfassungen Stöck und Bodenalp. Damit war der neue Speicherteich bereits am 10. Oktober gefüllt und theoretisch hätte schon Ende September mit der Beschneidung begonnen werden können.

Gab es schon während des Baus regelmäßig Überprüfungen der Drainagen und des Dammes, so wurde auch während der Füllung die Dichtheit konstant überprüft.

Eine erste längere Ruhespiegelmessung, für die die Wasserzufuhr gestoppt werden musste, erfolgte nach der Hälfte der Füllung. Erst nachdem auf Grund des gleichbleibenden Wasserspiegels über einen längeren Zeitraum die Dichtheit gewährleistet war, durfte weiter befüllt werden.

Die Druck- und Dichtheitsprüfungen der verlegten Rohrleitungen wurden von akkreditierten Sachverständigen vorgenommen.

Rekultivierung

Der 10. Oktober war aber nicht nur der Tag der Befüllung des Sees, an diesem Tag konnte auch die Begrünung der beanspruchten Flächen beendet werden. Dafür musste zuerst der Bauweg rückgebaut und der alte Weg aktiviert werden. Anschließend wurde die bewährte Strohdecksaat aufgebracht.

Die Grundeigentümer der Agrargemeinschaft Pardatsch-Idalp, die großes Verständnis für die durchgeführten Arbeiten zeigten, überzeugten sich immer wieder von den sensibel durchgeführten Bauarbeiten.



Befüllung des neuen Speichers am 5. Oktober. 5 Tage später war der Speicher voll.



Der herzförmige Speicherteich am 24. Oktober 2017.



Am 10. Oktober konnten auch die Begrünungsarbeiten abgeschlossen werden.



Die Vertreter der Grundeigentümer, Toni Zangerl und Alois Kurz, mit Vorstand Hannes Parth.

PALINKOPFBAHN

neu


Nachdem der Palinkopf erstmals 1973 durch einen Schlepplift erschlossen wurde, folgte 1985 ein Doppelsessellift, dem 1996 eine kuppelbare 4er-Sesselbahn folgte. Nach 20 Betriebsjahren und rund 12 Millionen Fahrten wurde nun auch diese Bahn abgetragen und durch eine 6er Sesselbahn der neuesten Generation ersetzt. Projektleiter Markus Siegele berichtet von den einzelnen Bauabschnitten.



Manfred Spiss (Baupolier Bergstation und Strecke) und Othmar Ladner.



Die Mitarbeiter der Silvrettaseilbahn AG, (von links) Günther Wille, Michael Matt und Manfred Bros bei der Montage der Seilbahntechnik.



Bevor mit den eigentlichen Arbeiten begonnen werden konnte, musste nach Saisonabschluss Anfang Mai der Weg ins Höllkar, das noch von einer durchgängigen Schneedecke bedeckt war, geräumt werden. Anschließend erfolgte der Abbau der alten Bahn. Der zuständige Bauleiter war Bernhard Kurz, der die Demontage der Seilbahntechnik mit seinem Team in Rekordzeit bewerkstelligte. So konnte bereits Ende Mai mit den Betonabbrucharbeiten der alten Stationen und Anfang Juni mit dem Aushub der Berg- und Talstation begonnen werden. Die Aushubarbeiten, die ohne Sprengungen

durchgeführt werden konnten, gestalteten sich weniger schwierig als erwartet. Vor allem auch, da kein Permafrost auftrat. Lediglich der feuchte und lehmige Boden bei der Talstation erforderte größere Aufmerksamkeit.

Bodenplatte in einem Guss

Dies war auch ein Grund, die Bodenplatte der Talstation in einem Guss zu betonieren. Dafür waren 460 m³ Beton erforderlich. Beton, der vom Werk in Zams mit LKW bis zur Baustelle im hintersten Hölltal befördert werden musste – eine logistische Herausforderung.

Ein LKW benötigt für diese Strecke rund 1,5 Stunden, für Hin- und Rückfahrt somit ca.

3 Stunden. 7,5 m³ Beton können in einem Transport befördert werden. Folglich waren für die gesamte Platte über 60 LKW-Ladungen notwendig.

Nun durfte jedoch der Abstand zwischen den einzelnen Ladungen nicht zu groß sein. Bereits diese Vorgaben machen die logistischen Vorbereitungen dieses Bauvorhabens deutlich.

Das neue D-Line-System

Erstmals in der Silvretta Arena kommt bei dieser Bahn das neue D-line-System zum Einsatz. Dieses System beeindruckt nicht nur mit einem neuen Design, das nahezu bis zum letzten Schrauben perfekt an das schwarz-rote Ischgl-Design angepasst wurde, diese Bahn bietet auch bezüglich Komfort einige Neuerungen:

Die 6er Sessel sind in 520 mm breite, ergonomisch geformte Einzelsitze gegliedert, sie besitzen bequeme Fußauflagen und Sitzheizungen und der Betrieb ist äußerst geräusch- und vibrationsarm.

Für die größeren Sessel musste jedoch auch eine geräumigere Sesselgarage errichtet werden. Diese befindet sich – wie bei der bisherigen Bahn – bei der Talstation und größtenteils unter der Erde.

Waren bei der abgebauten Bahn noch 21 Stützen notwendig, so sind es jetzt nur mehr 16, also fast ein Viertel weniger. Der Beton für die notwendigen Streckenfundamente wurde großteils mit Hubschrauber angeliefert. Manche dieser Fundamente benötigten bis zu 100 m³ Beton.

Die Arbeiten auf der Bahnstrecke bewältigten hauptsächlich Mitarbeiter der Silvretta-

seilbahn AG. Den Bau der Bergstation leitete Baupolier Manfred Spiss.

Lawinenverbauung rückgebaut

Neu ist auch der Rückbau der bisherigen Lawinenabbruchverbauungen im obersten Bereich der Bahn. Diese wurden durch einen fernsteuerbaren Lawinensprengmasten ersetzt.

Ende August konnte mit dem Aufbau der Bergstation und Mitte September mit jenem der Talstation begonnen werden. Die Seilbahntechnik beider Stationen stand bereits vollständig aufgebaut im Doppelmayr-Werk. Sie wurden dort wieder abgebaut, in transportfähige Einzelteile zerlegt und mit Hängerzügen schließlich bis zum Einbauort auf den Palinkopf bzw. in das Höllkar verfrachtet.

Zuletzt erfolgte die Lieferung der insgesamt 89 Sessel. Ab Ende September brachten täglich zwei LKWs 12 Sessel zur Talstation. Das Seil wurde Mitte September angeliefert und innerhalb einer Woche war es fertig auf der Anlage.

Anfang November erfolgte die behördliche Überprüfung. Die Abnahmeverhandlung war am 15. November.

Für Markus Siegele, den Projektleiter des Neubaus der Palinkopfbahn, ist dieser Bau im Grunde schon wieder Geschichte. Er arbeitet bereits an den Plänen für die neue Gampenbahn.

Die neue Palinkopfbahn in Zahlen

Förderleistung:	2.800 Personen pro Stunde
Schräge Länge:	1.577 m
Seehöhe Talstation:	2.413 m
Seehöhe Bergstation:	2.853 m
Anzahl Stützen:	16 Stück
Fahrzeit:	ca. 5,75 min.
Anzahl Sessel:	89 Stück
Sessel:	Hauben, Sitzheizung, D-Line
Personen / Sessel:	6
Lage Antrieb:	Bergstation
Maximale Seilneigung:	77 %
Investitionsvolumen:	ca. € 12 Mio.



Baustellenbesichtigung



Schwerer Transport auf den Palinkopf



Ein markantes Erscheinungsbild bietet die neue Palinkopfbahn-Bergstation



Besonderes Augenmerk wurde auch auf die Gestaltung der einzelnen Sessel gerichtet. Die Rückseiten der Sessel zieren die Stars der Top of the Mountain Konzerte

WOHIN

mit den alten Bahnen?

Ein Markenzeichen der Silvrettaseilbahn AG sind unter anderem die modernen und auf dem neuesten technischen Stand stehenden Lifte und Bahnen. Voll funktionsfähige Anlagen werden abgebaut und durch neue, bessere und komfortablere Bahnen ersetzt. Die alten Anlagen verschwinden. Doch wohin?

Im heurigen Sommer war die Palinkopfbahn an der Reihe. 1985 als Doppelsessellift errichtet, wurde er im Jahre 1996 zu einer kuppelbaren Vierersesselbahn umgebaut und nun, nach insgesamt über 20 Betriebsjahren durch eine 6er Sesselbahn mit Sitzheizung ersetzt.

Die alte Bahn wurde abgetragen und nach Ruka in Finnland verkauft. Ruka ist ein Wintersportzentrum im Norden Finnlands. Mit 23 Lifтанlagen und 24 km Pisten gehört Ruka zu den drei größten Skigebieten des Landes. Die längste Abfahrt in diesem Skigebiet ist 1,3 Kilometer lang. Ruka gilt als das schneesicherste Skigebiet Finnlands.

Ab- und Aufbau in 3 Monaten

Die im Frühjahr abgetragene Palinkopfbahn konnte in Ruka bereits im Oktober in Betrieb gehen. Für eine derart rasche Wiederaufnahme des Betriebes muss freilich alles passen, wie Mario Müller, der Gründer und Inhaber von Pro-Alpin anführt.

Pro-Alpin ist ein Vorarlberger Unternehmen, das vor 12 Jahren gegründet wurde und sich als Marktführer für Abbau, Vermittlung und Aufbau von gebrauchten Seil- und Sesselbahnen und Skiliften bezeichnet. Geliefert wird in alle Kontinente und Länder, von Süd-, Ost und Nordeuropa über Asien, Neuseeland,

*Palinkopfbahn in der Silvretta Arena: 4er-Sesselbahn kuppelbar
Länge: 1.586 m
Personen/h: 2.500
Im Bild die Bergstation am Palinkopf im Sommer 2016.*



*Die Bergstation am 5. Okt. 2017 in Ruka-Finnland, knapp 3 Monate nach der Demontage in Ischgl: Die Bahn heißt nun Saarua Express: 4er Sesselbahn kuppelbar
Länge: 532 m
Personen/h: 2.400*



Australien bis nach Süd- und Nordamerika. Verkauft werden die Lifte und Bahnen zumeist von florierenden Unternehmen in den Alpen. Gekauft wird ausschließlich aus finanziellen Gründen. Es sind Kunden, die nicht in der Lage sind, in Neuanlagen zu investieren. Wobei jedoch fast 90 Prozent der Kunden Müllers die notwendigen Erhaltungskosten bei einer gebrauchten Anlage unterschätzen. Diese liegen 50 bis 60 Prozent über jenen einer Neuanlage.

Abbau der Palinkopfbahn

Pro-Alpin verkauft ausschließlich Lifte, die zuvor besichtigt wurden und die von den eigenen Leuten abgebaut werden. Wobei in Ischgl auch Mitarbeiter der Silvrettaseilbahn AG stark beteiligt sind. So wurde die Palinkopfbahn auf Grund der höchst professionellen und effizienten Arbeit von Bernhard Kurz und seinem Team in der Rekordzeit von 3,5 Wochen abgebaut. Aber auch schon die Flimjochbahn wurde mit Hilfe der Mitarbeiter der Silvrettaseilbahn AG innerhalb von 5 Wochen abgebaut.

80 bis 90 Prozent der Arbeit von Pro-Alpin betrifft übrigens die Logistik der Lieferungen. Je nach Abnehmer wird die abgetragene Bahn entweder in Containern oder LKWs verfrachtet. Wobei die Lieferungen in Überseeländer durchwegs mit Container erfolgen.

22 Sattelzüge nach Finnland

So waren für die abgetragene Palinkopfbahn 22 Sattelzüge notwendig, die die zerlegte Bahn in das rund 3.000 Kilometer entfernte Ruka verfrachteten. Für die Flimjochbahn waren übrigens 28 Sattelzüge und für die untere Teilstrecke der Pardatschgratbahn 28 Container notwendig.

Die Beladung der LKWs bzw. Container erfolgt dabei von Pro-Alpin, wobei durch eine fachkundige Beladung die benötigte Transportkapazität um bis zu 30 % verringert werden kann. Die Spediteure werden entweder vom Käufer bzw. von Pro-Alpin ausgewählt. Überseetransporte gehen über Hamburg.

Ischgl in Nordkorea

Große Aufregung herrschte im Jänner 2016, als plötzlich Bilder der 2014 abgetragenen Pardatschgratbahn aus Nordkorea auftauchten. Nur notdürftig war von den Gondeln das alte Ischgl-Logo entfernt worden. Die Silvrettaseilbahn AG wurde damals verdächtigt, die Nordkorea-Sanktionen missachtet zu haben. Nachforschun-

gen ergaben folgendes: Die Bahn wurde an Pro-Alpin, die ihrerseits wieder einen Käufer in China hatte, verkauft. Über wieviele weitere Käufer und Verkäufer die Bahn schließlich in Nordkorea landete ist unbekannt, allgemein bekannt wurde damals jedoch, dass es auch in Nordkorea Skifahrer gibt.

Bei der Gampenbahn mit einem Alter von 30 Jahren und ca. 50.000 Betriebsstunden steht die Silvrettaseilbahn AG mit einem russischen Käufer in Verhandlungen.

Wiederaufbau

Der Wiederaufbau erfolgt teilweise auch mit neuem Material. So wird das Seil zumeist ausgetauscht, die Rollen und mechanischen Teile werden überarbeitet, die Elektrik teilerneuert und die Verkabelung ist auf jeden Fall immer völlig neu. Nur so ist es möglich, entsprechend funktionierende Produkte zu liefern.

Nur wenige Länder bauen übrigens die Bahnen in demselben Jahr auf, in dem sie abgebaut wurden. Die Palinkopfbahn, die bereits mit Beginn der Wintersaison am 15. Oktober in Betrieb geht, gehört hier zu den Ausnahmen. In den meisten Ländern erfolgt der Aufbau erst 1 bis 2 Jahre später.



Kur- und Freizeitbad Palmbeach bei Nürnberg: Eine Attraktion in Palmbeach ist eine sogenannte „Saunagondel“, eine Kabine, die hydraulisch 12 Meter in die Höhe gehoben wird. Zwei Gondeln der alten Silvretta- und späteren Fimbabahn stehen derzeit in dieser Therme.

Neue Seilbahnverordnung

Wie Silvrettaseilbahn-Vorstand Markus Walser ausführt, wird der Gebrauchtmarkt bei Seilbahnen aber immer kleiner und in der EU wird durch eine neue Seilbahnverordnung, die am 21. April 2018 inkrafttreten soll, eine Wiedererichtung gebrauchter Bahnen fast nicht mehr möglich. Selbst die Versetzung eines neuwertigen Liftes um wenige Meter wird dann nur mehr erschwert möglich sein. Vergeblich versuchte bisher der Fachverband der Seilbahnen, beim Verkehrsministerium eine Änderung dieser Gesetzesvorlagen zu erreichen.



Im Skigebiet Sheregesh in Sibirien wurde im Jahre 2016 die abgetragene Flimjochbahn neu aufgestellt. Bild: Aufbau der Talstation.

Songshan Cable Car



Die 4er Fimbabahn (Baujahr 1976) wurde 1998 an Doppelmayr verkauft, demontiert und im Jahre 2000 in China wieder in Betrieb genommen. Die Bahn führte auf den Tempelberg Song Shan in der Provinz Henan in Zentralchina.

Für die technische und elektrische Inbetriebnahme der Bahn waren Sepp Vogt und Georg Zangerl 2 Wochen in Song Shan und mussten sich hier mit den chinesischen Gegebenheiten zurecht finden.

Dazu gehörten beispielsweise fehlende Stecker an den Stromkabeln – die Drähte wurden direkt in die Steckdosen geschoben und Stromausfälle für mehrere Stunden waren keine Seltenheit. Die Schlüsselgewalt für alle Räume hatte eine einzige Person,

die in der Früh auf- und am Abend wieder zuspernte. Dazu kam die Zeitverschiebung von mehreren Stunden.

Notwendige Rücksprachen bei Doppelmayr mussten so oft für mehrere Stunden verschoben werden. Tische und Stühle gab es nicht, man saß auf dem Boden und auf den Berg und zur Bergstation musste man bis zur Inbetriebnahme der Bahn über 700 Stufen steigen.

Inzwischen ist diese Bahn jedoch schon wieder Geschichte, sie wurde – auch wieder von Doppelmayr – durch eine neue ersetzt. Eine in China gebrauchte Gondel fand jedoch wieder den Weg zurück nach Ischgl und wird im Seilbahnmuseum ihren Platz finden.

Für eine bessere Durchlüftung wurden in das Chassis der Gondeln eigene Belüftungs-luken geschnitten.

Technische Daten:

Länge: 2.774 m (Ischgl: 3.750 m)

65 Gondeln (Ischgl: 196)

Talstation: 630 m (Ischgl: 1.370 m)

Bergstation: 1.083 m (Ischgl: 2.312 m)

Personen/h: 660 (Ischgl: 1.200)



Sepp Vogt und Georg Zangerl in Song Shan in China.



Hölltal und Fimba am 30. Juni 2017

Die Silvrettaseilbahn AG beauftragte den diplomierten Sportwissenschaftler und Wirtschaftspädagogen MMag. Günther Aigner mit der Analyse der Wintertemperaturen auf der Idalp, beginnend mit dem Winter 1984/85 bis zum Winter 2015/16. Die Analyse sollte vor allem Aufschluss über die Entwicklung der Schnee- und Temperaturdaten in dem angegebenen Zeitraum geben. Die folgenden Daten stammen aus dieser Studie.

ER IDALP 33 Jahre

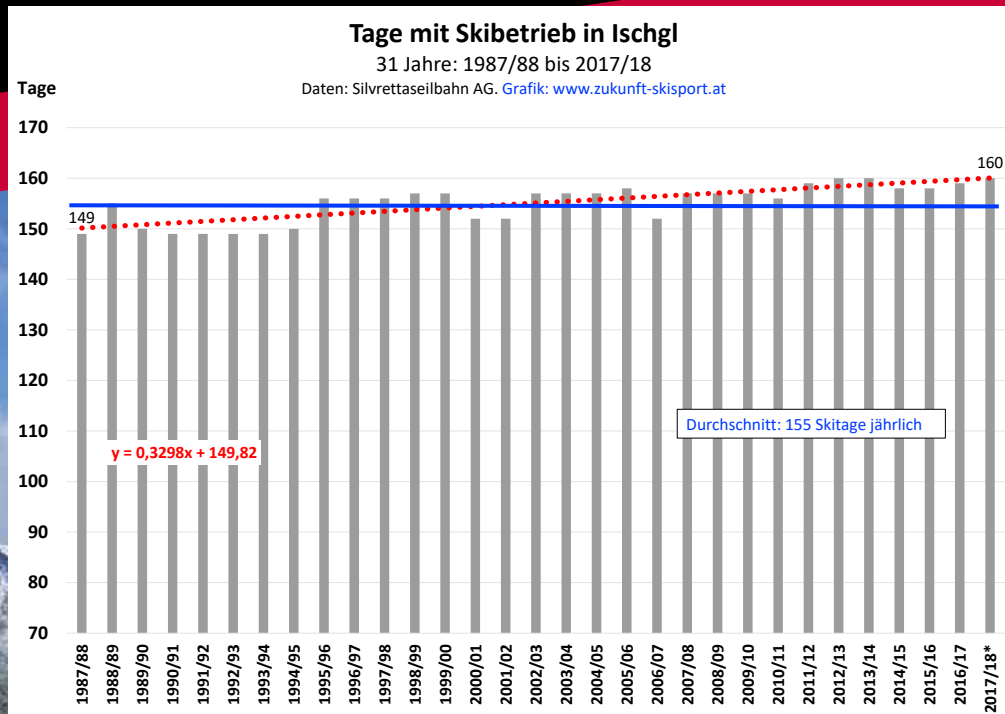


Abbildung 1

Die österreichische Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik, kurz ZAMG genannt, ist der meteorologische und geophysikalische Dienst Österreichs. Seit dem Winter 1984/85 zeichnet die ZAMG die Klimadaten auf der Ischgl Idalp auf 2.312 m Seehöhe auf. Damit stehen verlässliche Daten aus 33 Jahren zur Verfügung. Die Temperaturanalysen betreffen stets den meteorologischen Winter, der auf der Nordhalbkugel am 1. Dezember beginnt und bis zum 28. (bei Schaltjahr: 29.) Februar andauert. Die folgenden Ergebnisse stammen aus dieser Untersuchung.

Keine signifikanten Änderungen

Die Wintertemperaturen auf der Idalp haben sich in den vergangenen 33 Jahren (1984/85 bis 2016/17) nicht signifikant verändert. Im Mittel wurde eine Wintertemperatur von minus 5,5 Grad Celsius gemessen.

Der Winter 2009/10 war auf der Idalpe mit minus 7,9 Grad Celsius der kälteste der letzten 33 Jahre. Der mildeste Winter der Mes-

sreihe wurde 1988/89 mit einer mittleren Temperatur von minus 2,4 Grad Celsius registriert. Im linearen Trend sind die Wintertemperaturen praktisch unverändert. (Siehe dazu Abbildung 2 auf der folgenden Seite.) Der 10-jährig gleitende Durchschnitt (grüne Linie auf der Abbildung) liegt gegenwärtig, also in den Wintern 2007/08 bis 2016/17, bei minus 5,7 Grad Celsius. Die ersten zehn Winter im Beobachtungszeitraum – 1984/85 bis 1993/94 – ergeben ein Mittel von minus 5,3 Grad Celsius. Zwischenzeitlich ist das gleitende 10-jährige Mittel auf minus 4,7 Grad Celsius angestiegen (1992/93), während es 2008/09 den Tiefstwert von minus 6,4 Grad Celsius erreicht hat.

Vergleichbare Entwicklungen

Ähnliche Entwicklungen beobachtete Aigner auf allen anderen von ihm untersuchten Bergstationen in den Ostalpen sowie in den deutschen Mittelgebirgen.

Zusätzlich wertete Aigner die Temperaturdaten der auf derselben Meereshöhe wie die

Idalp – 2.312 Höhenmeter – gelegenen und 84 Kilometer Luftlinie entfernten Schweizer Messstation am Säntis aus und verglich diese mit den Ischgl Messergebnissen. Diese Daten aus der Schweiz sollen einen Rückblick der alpinen Wintertemperaturen bis zur Pionierzeit des Skisports ermöglichen. (Siehe Abbildung 3 auf Seite 16.)

Rückblick ins 19. Jahrhundert

Die Temperaturdaten vom Säntis wurden von der MeteoSchweiz zur Verfügung gestellt.

Die kältesten Winter am Säntis wurden 1928/29 (minus 11,0 Grad), 1941/42 und 1962/63 (jeweils minus 11,1 Grad Celsius) gemessen. Der Winter 1962/63 war in ganz Europa von extremer Kälte geprägt und ließ den Bodensee zum bisher letzten Mal vollständig zufrieren. Der mildeste Winter der Messreihe ist jener von 1989/90 mit minus 3,6 Grad Celsius. Ebenfalls sehr mild waren die Winter 1988/89 und 2006/07 mit jeweils minus 4,3 Grad Celsius.

Der 10-jährig gleitende Durchschnitt beginnt bei minus 7,5 Grad und steht derzeit bei minus 7,0 Grad Celsius. Dies bedeutet, dass die letzten zehn Winter der Messreihe (2007/08 bis 2016/17) im Schnitt um 0,5 Grad Celsius milder waren als die ersten zehn der Messreihe (1895/96 bis 1904/05).

Ähnlich mild wie heute waren die Winter am Säntis in den 1970ern – deutlich wärmer schließlich im Zeitraum 1988/89 bis 1997/98.

Messreihen aus Galtür

Aus Galtür gibt es die längsten amtlichen Messreihen zum Schneereichtum im Paznaun. Diese bieten einen spannenden Rückblick auf 122 Jahre Klimageschichte.

Der Verlauf der jährlich größten Schneehöhen in Galtür von 1895/96 bis 2016/17, insgesamt also eine Zeitspanne von 122 Jahre, zeigt einen Mittelwert von 114 cm. Die Extremwerte finden sich am Ende der Messreihe: 1998/99 mit 210 cm und 2014/15 mit lediglich 42 cm als jährlich größte Schneehöhe.

Das 10-jährig gleitende Mittel zeigt die größten Schneehöhen in den ersten beiden Dekaden des 20. Jahrhunderts. Vergleichsweise geringe Schneehöhen findet man am Anfang und am Ende der Messreihe.

Insgesamt ergibt sich für die Zeitspanne von 122 Jahren ein gleichbleibender Trend. In der näheren Zukunft wird es spannend zu beobachten sein, ob sich die auffallende winterliche Trockenheit der letzten fünf Jahre fortsetzen wird.

Abbildung 4 beschreibt den Verlauf der jährlichen Anzahl der schneebedeckten Tage in Galtür von 1895/96 bis 2016/17. Bei einer Zeitspanne von 122 Jahren beträgt der Mit-

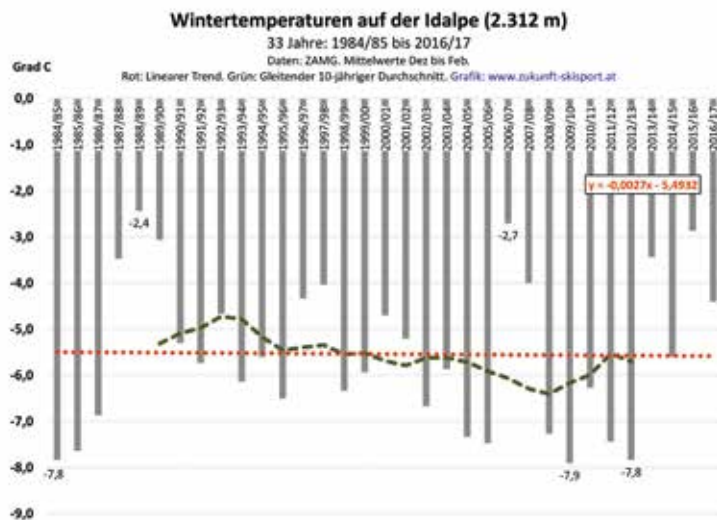


Abbildung 2

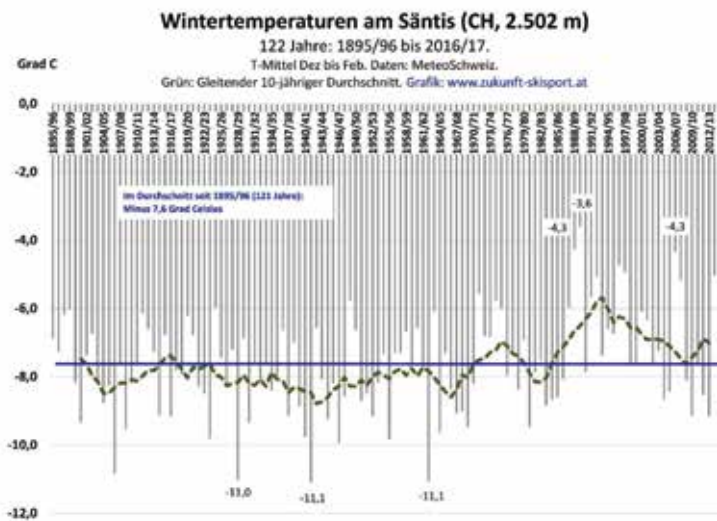


Abbildung 3

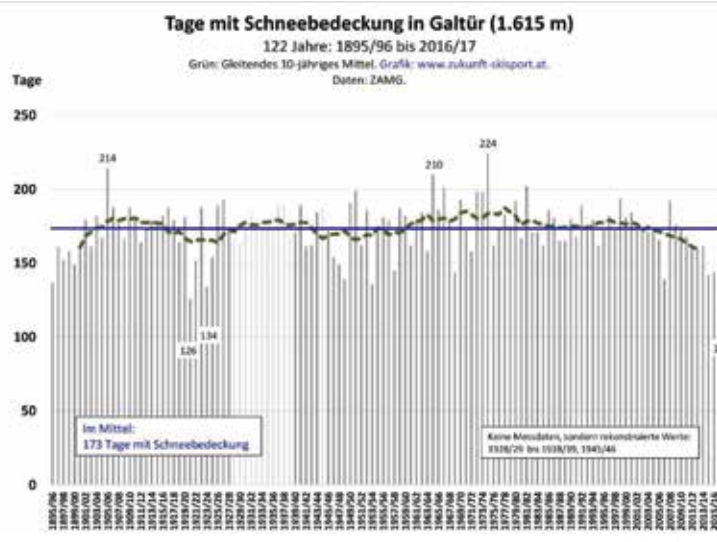


Abbildung 4

telwert 173 Tage. Die Extremwerte in der Messreihe finden sich 1974/75 mit 224 Tagen und 2016/17 mit lediglich 120 Tagen mit Schneebedeckung.

Das 10-jährig gleitende Mittel (grüne Kur-



ZAMG-Station auf der Idalpe

ve) beschreibt insgesamt einen sehr ruhigen Verlauf.

Es ist über die dargestellte Zeitspanne kein signifikanter Trend erkennbar. Weder sind die Winter innerhalb der letzten 122 Jahre „länger“, noch sind sie „kürzer“ geworden.

Auffallend ist eine Phase mit langer Schneedeckendauer in den 1960er- und 1970er-Jahren. Häufungen „kurzer“ Winter finden sich am Beginn und am Ende der Messperiode – also in den 1890er- und 2010er-Jahren.

Skibetrieb in Ischgl

Für die Anzahl der Tage mit Skibetrieb liegen lückenlose Aufzeichnungen seit 1987/88

vor. In diesen 31 Jahren ist die Skisaisonlänge im linearen Trend um 10 Tage angestiegen – von 150 auf 160 Tage. Im 31-jährigen Durchschnitt konnte man auf der Idalpe an 155 Tagen Ski fahren.

GAMPENALP & GAMPENBAHN

Für den Winter 2018/19 plant die Silvrettaseilbahn AG am Gampen nicht nur eine neue Bahn, am Platz der Gampenalp wird auch ein neues Restaurant in Betrieb gehen.

An der Stelle des alten Stallungsgebäudes der Gampenalp mit 80 Unterstellplätzen wurde bereits mit den Arbeiten an einem neuen Gebäude mit 50 Unterstellplätzen begonnen. Auch die Planungen für das Restaurant sind im Wesentlichen abgeschlossen. Die Bauarbeiten folgen hier im Jahre 2018.

Das Gebäude wird von der Silvrettaseilbahn AG errichtet und die folgenden 40 Jahre betrieben. Der Pachtzins ergeht zu 2/3 an die Agrargemeinschaft Alpe Fimba und zu 1/3 an die Alpe Gampen. Das neue Restaurant mit 100 Sitzplätzen befindet sich auf einer Seehöhe von 1990 m und soll als Bedienungsrestaurant im Stil einer Almhütte gestaltet sein.

Vorstand Hannes Parth bezeichnet die Errichtung und den Betrieb dieses Restaurants als große Herausforderung. So müssen nicht nur eigene Strom- und Wasserversorgungsleitungen, sondern auch eigene Abwasserentsorgungsleitungen errichtet werden. Ebenfalls erforderlich sind entsprechende

Abfahrtsadaptierungen für die Zufahrt zu dem neuen Gebäude.

Für die Mitarbeiter des Gastronomiebetriebes wird ein eigener Fahrdienst eingerichtet werden, wobei die Betriebszeiten auf Grund des entlegenen Standortes doch relativ kurz sind.

Andere Planungen betreffen derzeit die neu zu errichtende Gampenbahn, die im Jahre 1988 erbaut wurde. Die als kuppelbare 6er Sesselbahn projektierte Anlage wird den weltweit höchsten Höhenunterschied einer derartigen Bahn aufweisen.



*Oben: Beginn der Bauarbeiten des neuen Gebäudes am Gampen
Unten: Planungsansicht – das Restaurant befindet sich über dem Stallungsbereich.*

PERSONALIA

Pensionisten

Gottfried Siegele

Nach seinen drei Lehrjahren als Maurer, die Gottfried in Vorarlberg abgeschlossen hatte, und einem Monat „stempeln“, begann Gottfried am 8. Dezember 1975 als „Liftler“, wie man damals sagte, bei dem neubauten Paznauner Thaja Schlepplift. Hier blieb Gottfried bis zu seinem Pensionsantritt. Insgesamt 42 Saisonen. Die ersten 28 Jahre seiner Dienstzeit war die Anlage ein Schlepplift, die letzten 14 Jahre eine Sesselbahn.

War Gottfried also während der Wintermonate von 1975 an durchgehend bei derselben Anlage der Silvrettaseilbahn AG, so wurde er im Sommer 1978 der Silvrettaseilbahn untreu. Es war dies gleichzeitig auch „der größte Fehler meines Lebens“, wie Gottfried heute sagt. In diesem Sommer heuerte er bei einer Baufirma, die jedoch noch während des Sommers Konkurs anmeldete, an. Nun also arbeitslos, ging Gottfried zu seinem ersten Arbeitspartie-Chef auf der Idalp, Sigg Walser, und erklärte ihm seine Lage. Schon am Montag darauf war Gottfried wieder bei der Silvrettaseilbahn AG und blieb dabei bis zu seiner Pension. Und wenn Gottfried von seiner Zeit bei dem Unternehmen erzählt, kommt er ins Schwärmen: „Es war ein super Arbeitsplatz und ich muss mich bei den Ischgern dafür bedanken.“

Ins Herz gewachsen war ihm dabei vor allem auch Sigg Walser, in dessen Partie er bereits 1976 beim Bau der Fimbabahn mit dabei war und mit dem er von da an als gelernter Maurer bei fast allen Bahnen und deren Stützenfundamenten mitgearbeitet hat.

Der Höhepunkt dieser Sommerarbeiten war für ihn jedoch der Bau der Piz Val Grondabahn, als die Arbeitspartie am Gipfel in einer Bauhütte einquartiert war. Es war die landschaftliche Schönheit, es war die handwerkliche Herausforderung, es war das „hau-

benverdächtige Essen“ und es waren nicht zuletzt die vielen Hubschrauber, die hier zum Einsatz kamen und die Gottfried gerne an diese Zeit zurückdenken lassen.

Denn neben den Seilbahnen, die Gottfried schon seit seinem 10. Lebensjahr begeisterten, als er als Maschinist beim Bau seines Elternhauses die Materialseilbahn bediente, waren und sind es die Hubschrauber, denen Gottfrieds ganze Bewunderung gelten. Das war auch der Grund seiner Arbeitskollegen, ihm zu seinem 60. Geburtstag einen Modellhubschrauber zu schenken.

Befragt nach einem markanten Erlebnis während seiner Zeit bei der Silvrettaseilbahn, erzählt Gottfried folgende Geschichte:

„Es war schon Saisonende und ein schöner, warmer Tag. So mussten aus Sicherheits-



Gottfried mit seinem letzten Fahrbetriebslog vom 1. Mai 2017

gründen auch einige Pisten und Bahnen gesperrt werden. Zum Missfallen einiger Gäste. Unter anderen kam auch eine Frau und beschwerte sich über diese ‚Schweineerei, so eine teure Karte und dann sind die Pisten und Lifte gesperrt‘ usw. Ich hörte mir alles an und als sie fertig war, fragte ich sie, ob ich nun auch etwas sagen dürfe. Sie schaute mich an und dann sagte ich ihr, sie möge sich doch bei den Liften beschweren, die nicht in Betrieb sind, dieser Lift hier fährt ja.

Darauf sagte sie zuerst nichts. Als ich ihr dann, wie damals noch üblich, den Bügel gab, drehte sie sich zu mir um und sagte: ‚Ach leck mich doch am Arsch.‘“

Gottfried war aber nicht nur ein begeisterter Seilbahner, er war auch eifriger Dokumen-

tar. In mehreren Alben sammelte er viele Fotos aus seiner Arbeitszeit bei der Silvrettaseilbahn. Darunter auch viele Bilder von inzwischen schon historischem Interesse.

Er zeigte diese Fotos immer wieder auch den Gästen, die er während seiner langen Zeit bei der Thayabahn kennengelernt hatte und die daran sehr interessiert waren, wie sich Gottfried freut.

Hans Jehle

Gemeinsam mit Gottfried Siegele war Hans seit Beginn seiner Tätigkeit bei der Silvrettaseilbahn AG bei der Paznauner Thajabahn beschäftigt. Er begann jedoch einige Monate vor Gottfried und war auch beim Bau der Paznauner Thayabahn beteiligt. Er berichtet:

„Es war meine Thayabahn, die ich wie einen Augapfel gewartet und betreut habe. Ich finde es sehr wichtig, so wie es bei der Silvrettabahn gehalten wird, dass der Maschinist über Jahre immer für die gleiche Bahn zuständig ist. So hat er einen direkten Bezug zu seiner Bahn. Wie oft haben uns unsere Betriebsleiter Armin und Andy eingeblutet: ‚Mander, horchts, schauts, jedes Problem meldet sich an!‘

Dann kam der Bau der Lange Wandbahn, die allen Beteiligten alles abverlangte. Oft mussten mitten im Sommer mit Bagger die Straßen und Baustellen geräumt werden. 20 bis 30 cm Schnee waren keine Seltenheit. Doch mit unserem einge-



Hans bei Revisionsarbeiten

schworenen Team konnten wir auch diese Baustelle meistern. Baustellen bis über 2900 Metern haben alles gefordert, doch das Arbeiten in der freien Natur war schon immer meins. Nach Monaten auf den Stützen hat man sich immer wieder auf den Winter gefreut, auf den ersten Schnee.

Wenn ich zurückdenke, gäbe es viel zu schreiben – über die Arbeit als Maschinist oder über Erlebnisse mit Gästen. So kommt zum Beispiel bei Betriebsschluss noch als letzter ein Gast den Berg herauf. Er macht sich schön breit unter der Infotafel und will die letzten Sonnenstrahlen genießen. An sich nichts Verwerfliches bei so einem Panorama.



Von links: Gottfried Jehle, Gottfried Siegele, Hans Jehle

Doch es war schon viel zu spät und ich bat ihn, abzufahren.

Wie ein brüllender Stier schrie er mich an, ich soll ihn in Ruhe lassen, sonst bringe er mich um. Da war guter Rat teuer.

Nach mehrmaligem Ermahnen fuhr er ab. Am nächsten Tag war er einer der ersten Gäste am Berg und entschuldigte sich. Noch Jahre danach war er ein treuer Gast in unserem Skigebiet. Ja, er war der Einmaligkeit unseres Skigebietes hier verfallen.

Ja, der Beruf als Seilbahner erfordert ein großes technisches Verständnis und Verantwortung.

Ich möchte mich nochmals bei meinen Vorgesetzten bedanken, die vorausdenkend agieren, vielen Menschen eine Zukunft und eine Weiterentwicklung der ganzen Talregion ermöglichen.

Für unsere Gäste wünsche ich mir, dass sie unserem Slogen ‚Relax if you can‘ mit Herz und Seele verfallen. So wird jeder Urlaub zum einmaligen Erlebnis!”

Gottfried Jehle

45 Jahre arbeitete Gottfried bei der Pardatschgratbahn. Von seiner Arbeit und seinen Erlebnissen schreibt er uns Folgendes:

„Schon der erste Tag meiner Lehre als Elektriker führte mich gegen Ende Juli 1972 auf den Pardatschgrat, wo ich bei den Installationen für das Restaurant mitarbeitete.

Nach dem Abschluss meiner Lehre und dem Bundesheer trat ich im Dezember 1977 eine Arbeitsstelle bei der Pistenrettung an. Diese Arbeit verrichtete ich jedoch nicht lan-

ge, denn schon nach zehn Tagen wurde bei der Pardatschgratbahn ein Maschinist gebraucht, woraufhin ich mich kurzfristig entschloss, diese Chance wahrzunehmen.

Die Arbeit bei der Pardatschgratbahn war dabei immer vielseitig. So ge-

hörten neben der Revision beispielsweise auch die Arbeit auf diversen Baustellen im ganzen Skigebiet zu meinem Aufgabenbereich.

Ich war während meiner Zeit bei der Pardatschgratbahn immer daran interessiert, mich weiterzubilden und meine Fähigkeiten

auszubauen. So absolvierte ich beispielsweise 1986 die Ausbildung zum Sprengbefugten oder 1998 eine Ausbildung zur Sicherheitsvertrauensperson - dazu kamen noch diverse Kurse bei Siemens und Doppelmayr. Bis zum Neubau der 3-S Bahn 2014 war ich als Maschinist bei der Pardatschgratbahn und bis zu meiner Pensionierung, Anfang Juli 2017, bei der Pardoramabahn angestellt.

Was die Veränderungen über die vielen Jahre meiner Arbeit bei der Pardatschgratbahn betrifft, möchte ich vor allem die immer größer werdende Ungeduld der Gäste ansprechen. In Zeiten der zunehmenden Technisierung, in denen alles schneller und besser sein soll, vergessen viele Gäste, im Urlaub einen Gang zurückzuschalten und sich Zeit zu nehmen für unsere schöne Landschaft.

Ein Beispiel dafür ist, dass die Gäste schon bei der kleinsten Störung bei der Leitstelle in Innsbruck anrufen und uns oft kaum Zeit blieb, in der Zwischenzeit die Ursache der Störung zu ermitteln. Besonders bedanken möchte ich mich vor allem bei der Geschäftsführung und den Betriebsleitern.

Durch die stets flexible Urlaubsgestaltung im Sommer konnte ich auch meinen anderen Pflichten, wie beispielsweise der Landwirtschaft oder dem Bau meines Hauses, nachkommen.

Dankbar bin ich auch meinen Arbeitskollegen für die stets kollegiale Zusammenarbeit in fast 40 Jahren bei der Pardatschgratbahn. Ich wünsche ihnen weiterhin unfallfreie und angenehme Arbeitstage.“

Verstorben

Karl Lechleitner

Am 2. Dezember 2016 ist unser langjähriger Mitarbeiter Karl Lechleitner im Alter von 85 Jahren gestorben.

Karl war als Liftbediensteter in Mathon beim Edelweißlift - heute Übunglift Mathon - beschäftigt.



Den rund 550 Mitarbeitern verdankt die Silvrettaseilbahn AG einen maßgeblichen Anteil ihres Erfolges. 82 zufällig ausgewählte Mitarbeiter sind hier versammelt.



Konrad Zangerl



Kurt Ruhdorfer



Leonhard Siegele



Marcus Zangerl



Werner Siegele



Serafin Siegele



Fabian Walser



Armin Zangerl



Thomas Kurz



Roland Zangerl



Othmar Ladner



Stefan Wolf



Erich Rudigier



Walter Öttl



Roman Wechner



Emanuel Ploner



Johannes Siegele



Nesko Manojlovic



Harald Seidler



Barbara Strasser



Martin Zangerl



Andreas Schmid



Franz Kurz



Dietmar Pasch



Richard Angerer



Daniel Kurz



Hermann Rudigier



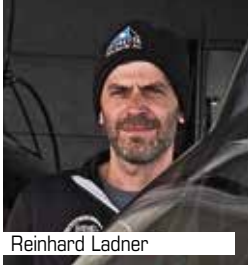
Philipp Stark



Franz Huber



Thomas Walser



Reinhard Ladner



Torsten Fertig



Ugur Süleyman



Maria Weiss



Sebastian Walser



Thomas Walter



Heinz Wiestner



Klaus Walser



Petra Kvackajova



Robert Kurz



Daniel Mark

Manfred Spiss

Günter Wille

Stefan Schöpf

Tobias Sonderegger

Tanja Haisjackl

Elmar Lechleitner

Christoph Jehle

Werner Kern

Paul Konrad

Hubert Rudigier

Martin Lambauer

Daniel Grünauer

Manfred Spiss

Michael Narr

Peter Walser

Dragan Babic

Sarah Bankova

Gerald Schöpf

Edina Varga

Ewald Narr

Daniel Stark

Alfred Kössler

Stefan Kerd'o

Klaus Ladner

Manuel Wechner-Lechleitner

Daniel Schmid

Gerhard Pfeifer

Thomas Walser

Bernhard Walser

Alexander Walser

Hubert Walser

Andreas Kurz

Helmut Gruber

Renate Kathrein

Daniel Steinbauer

Christian Walser

Jürgen Zangerl

Markus Siegele

Günther Zangerl

Alfons Hauser

Erwin Pichler



SEILBAHNMUSEUM Ischgl

Nur wenige Seilbahnunternehmen besitzen eine derart ausführliche Dokumentation ihrer Geschichte wie die Silvrettaseilbahn AG und ein eigenes Museum in dieser Größigkeit dürfte zu den absoluten Ausnahmen gehören.

Das Gebäude – ursprünglich im Besitz und der Verwendung des Tourismusverbandes Ischgl – wurde 1997 von der Silvrettaseilbahn AG gekauft. Im folgenden Jahr erfolgte der unmittelbar daneben liegende Bau des Dorftunnels. In dem Gebäude konnten Unterkünfte für Mitarbeiter geschaffen werden. 2004 schließlich wurde im Erdgeschoss das Seilbahnmuseum eröffnet und 2009 völlig neu und professionell umgestaltet.

Im heurigen Herbst wurde die Fassade des Seilbahnmuseums neu gestaltet und an das Design der Silvrettaseilbahn AG angepasst. Präsentiert werden Objekte und Gerätschaften aus der touristischen Pionierzeit Ischgl. Dazu gehören historische Fotodokumente,

alte Skier, Schuhwerk und Geräte zur Rettungs- bzw. Bergetechnik. Ausgestellt ist auch eine Gondel der Pardatschgratbahn aus dem Jahre 1972. Die Gondel war von 1972 bis 1989 bei der 4er-Gondelbahn Pardatschgrat im Einsatz. Zu sehen ist beispielsweise auch ein altes Rollenlager der Silvrettabahn. Dieses Lager war von 1998 bis 2014 in einer Antriebsscheibe der Silvrettabahn - Funitel eingebaut, war ca. 36.500 Stunden im Einsatz und hat sich ca. 50 Millionen Mal gedreht.

Gondel zurück aus China

Ein besonderes Stück Ischgl Seilbahngeschichte ist derzeit aus China unterwegs zurück nach Ischgl. Gemeinsam mit der Firma Doppelmayr gelang es der Silvrettaseilbahn AG, eine Kabine der alten Fimbabahn, die in Zentralchina auf einen Tempelberg führte (siehe Seite 13) und dort inzwischen durch eine neue Bahn ersetzt wurde, zurück nach Ischgl zu holen.



AUSZEICHNUNGEN

Die Silvrettaseilbahn AG zählt in den diversen Skigebietsbeurteilungen regelmäßig zu den besten Regionen weltweit: Im Dez. 2016 erhielt Ischgl von www.skiresort.de, dem weltgrößten Testportal für Skifahrer und Snowboarder, insgesamt 18 Auszeich-

nungen. 7 Auszeichnungen gab es im Februar 2017 von www.skigebiete-test.de, der mit Abstand meistbesuchten Website für Winterrurlauber aus Deutschland.

Bei www.snowplaza.de wählten über 50.000 Personen aus Deutschland, Österreich, der

Schweiz, Frankreich, Holland, Belgien und Großbritannien Ischgl sowohl 2016 als auch 2017 zum besten Skigebiet Europas.

Mit Siegen in 6 von 7 Kategorien war Ischgl auch für das Publikum von www.skiinfo.de das beste Skigebiet Europas 2017.

D-Line: Willkommen in der First Class

Sicherheit und Qualität vereint in modernem Design. Die D-Line ist Seilbahn-Technologie optimiert in Form und Funktion und ein Highlight in Sachen Komfort. Die nächste Seilbahn-Generation von Doppelmayr überzeugt auf ganzer Linie.

25. November 2017
18.00 Uhr
Silvretta-Talstation


**ANDREA
BERG**

01. April 2018
13.00 Uhr • Idalp

**MAX
GIESINGER**

22. April 2018
13.00 Uhr • Alp Trida

BASTILLE

30.04.2018
13.00 Uhr • Idalp

**HELENE
FISCHER**

