



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

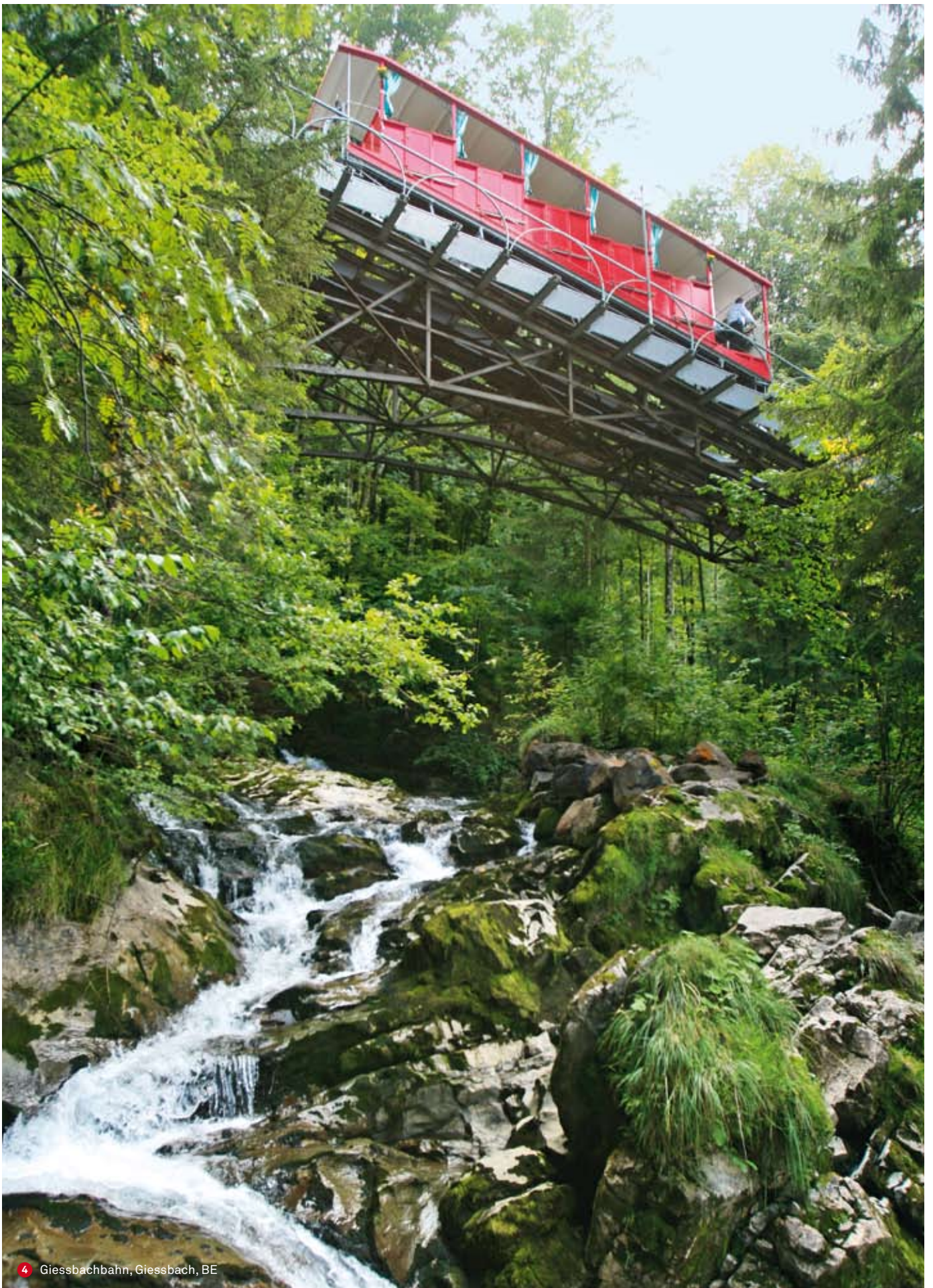
Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Département fédéral de l'intérieur DFI
Dipartimento federale dell'interno DFI
Departament federal da l'intern DFI
Bundesamt für Kultur BAK
Office fédéral de la culture OFC
Ufficio federale della cultura UFC
Uffizi federal da cultura UFC

Schweizer Seilbahninventar Inventaire suisse des installations à câbles Inventario svizzero degli impianti a fune

Schweizer Seilbahninventar
Inventaire suisse des installations à câbles
Inventario svizzero degli impianti a fune



Vorwort	5
Préface	6
Prefazione	7
Das Schweizer Seilbahninventar	10
L'inventaire suisse des installations à câbles	16
Inventario svizzero degli impianti a fune	22
Seilbahnen von nationaler Bedeutung	26
Installations à câbles d'importance nationale	26
Impianti a fune d'importanza nazionale	26
Seilbahnen von regionaler Bedeutung und neuere Anlagen	54
Installations à câbles d'importance régionale et installations récentes	54
Impianti a fune d'importanza regionale e impianti recenti	54



Vorwort

Die Schweiz ist das Seilbahnland par excellence. Dank der neuen Eisenbahnverbindungen erreichten Ende des 19. Jahrhunderts immer mehr Touristen die Alpen. Die Erschliessung der Berggipfel, ohne Anstrengung für den Besucher, wurde zuerst mit Zahnradbahnen angestrebt. Die Steigung, welche diese überwinden können, ist aus technischen Gründen jedoch begrenzt – was die Entwicklung der modernen Seilbahnen beschleunigte: Die erste touristische Seilbahn der Welt, die Standseilbahn Giessbach zum gleichnamigen Hotel am Brienersee, wurde 1879 eröffnet. Eine der ersten Luftseilbahnen für den Personentransport überhaupt war der sogenannte Wetterhornaufzug in Grindelwald von 1908. 1934 wurde in Davos der erste Bügelskilift der Welt eröffnet, und 1945 in Flims die weltweit erste kuppelbare Sesselbahn: Mit dem nun möglich gewordenen Abkuppeln des Sessels vom Förderseil in den Stationen war das bequeme Ein- und Aussteigen möglich geworden. Diese und viele weitere herausragende Neuerungen und Weiterentwicklungen in der Seilbahntechnik, die bis heute anhalten, sind für die Schweizer Tourismusgeschichte von fundamentaler Bedeutung. Die grossen Leistungen des Ingenieurwesens, der Baukunst sowie das unternehmerische Engagement und das Streben nach Innovation sind geradezu klischeehaft typische schweizerische Qualitäten, die sich im Seilbahnbau auf faszinierende Weise konkretisieren. Die Anerkennung der Seilbahnen als für die Schweiz wichtige technische und bauliche Zeugen scheint deshalb evident. Trotzdem wurden die Seilbahnen als Denkmäler lange Zeit vernachlässigt, und noch heute stellen sich Fragen zum Umgang mit historisch bedeutenden Bahnen im Zusammenhang mit baulichen Eingriffen und den gesetzlichen Bewilligungs- und Konzessionsverfahren. Das vorliegende Inventar der Schweizer Seilbahnen kategorisiert erstmals für ein ganzes Land den Seilbahnbestand nach technikgeschichtlichen, kultur- und wirtschaftshistorischen Kriterien und bezeichnet die Anlagen von nationaler und regionaler Bedeutung sowie besondere jüngere Bahnen. Das Bundesamt für Kultur verfügt damit als Fachstelle des Bundes für Denkmalpflege über eine Grundlage für die Beurteilung der Bahnen im Rahmen von Plangenehmigungs- und Konzessionierungsverfahren nach Bundesrecht. Das Inventar ist auch öffentlich auf dem Internet zugänglich und soll Bund und Kantonen, allen involvierten Behörden und Organisationen, dem Tourismus, interessierten Privaten und vor allem auch den Betreibern der Bahnen als Grundlage dienen. Dafür ist es höchste Zeit: Etliche der Bahnen, die gleichsam Meilensteine der Technikgeschichte waren, wurden bereits abgebrochen oder sind bis zur Unkenntlichkeit umgebaut. Ich bin überzeugt, dass mit einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit den Betreibern und einer umsichtigen Planung technische Lösungen gefunden werden können, die den sicheren und wirtschaftlichen Betrieb historischer Bahnen erlauben. Das Inventar, das unter der Leitung des Bundesamtes für Kultur gemeinsam mit dem Bundesamt für Verkehr, dem Verband Seilbahnen Schweiz, dem Interkantonalen Konkordat für Seilbahnen und Skilifte, der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege sowie der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte erstellt wurde, möchte ich auch als Ausdruck eines gemeinsamen Willens für den sorgfältigen Umgang mit unseren historischen Seilbahnen verstehen.

Jean-Frédéric Jauslin
Direktor Bundesamt für Kultur

Préface

La Suisse est le pays des transports par câbles par excellence. A la fin du 19^e siècle, grâce aux nouvelles lignes de chemin de fer, les touristes sont toujours plus nombreux à venir dans les Alpes. On a d'abord pensé amener les visiteurs jusqu'aux sommets, sans effort, par des trains à crémaillère. Mais ces trains ne peuvent pas, pour des raisons techniques, franchir toutes les côtes, ce qui a donné une impulsion au développement des transports par câbles modernes. Le premier funiculaire touristique du monde mène à l'hôtel de Giessbach sur le lac de Brienz ; il a été inauguré en 1879. Un des premiers téléphériques transportant des passagers fut celui du Wetterhorn, à Grindelwald, qui date de 1908. Le premier téléski au monde a quant à lui été inauguré à Davos en 1934, et le premier télé-siège à pinces débrayables à Flims en 1945. Comme on pouvait maintenant découpler les sièges du câble porteur dans les stations, il était devenu possible de monter et de descendre confortablement. Les avancées techniques et les nouveautés apportées à la technique des transports par câbles jouent un rôle fondamental dans l'histoire du tourisme en Suisse. Les prestations de l'ingénierie et du génie civil, l'engagement des entreprises et l'innovation sont des qualités suisses typiques, jusqu'au cliché, mais elles trouvent leur concrétisation d'une manière fascinante dans la construction des transports par câbles. La reconnaissance des transports par câbles, témoins importants de la technique ainsi que de l'ingénierie et de l'architecture en Suisse, s'impose donc comme une évidence. Pourtant, on a longtemps négligé de classer ce type de transports dans les monuments historiques, et les questions concernant la conservation du patrimoine lors des interventions architecturales et des procédures légales d'autorisation et de concession sont toujours d'actualité. Le présent inventaire catégorise pour la première fois les transports par câbles d'un pays entier selon des critères techniques, culturels, économiques et historiques et décrit des installations d'importance nationale et régionale et celles importantes de date plus récente. L'Office fédéral de la culture, en tant qu'organe spécialisé de la Confédération en matière de protection des monuments historiques, dispose d'une base pour l'évaluation des installations dans le cadre des procédures d'approbation des plans et d'octroi des concessions conformément au droit fédéral. L'inventaire est aussi accessible sur internet et servira de référence à la Confédération et aux cantons, à toutes les autorités et organisations impliquées, à la branche du tourisme, à tout amateur et bien sûr avant tout aux exploitants des transports par câbles. Il est d'ailleurs grand temps : de nombreuses installations, qui ont pour ainsi dire marqué l'histoire des techniques, ont déjà été supprimées ou transformées jusqu'à en devenir méconnaissables. Je suis convaincu qu'en collaborant avec les exploitants et en planifiant prudemment, des solutions techniques peuvent être trouvées afin d'assurer une exploitation sûre et économique des installations à câbles historiques. Cet inventaire, établi sous la direction de l'Office fédéral de la culture et en collaboration avec l'Office fédéral des transports, les Remontées mécaniques suisses, le Concordat intercantonal sur les téléphériques et les téléskis, la Commission fédérale des monuments historiques et la Société d'histoire de l'art en Suisse, représente pour moi l'expression d'une volonté commune de gérer avec respect nos transports par câbles historiques.

Jean-Frédéric Jauslin
Directeur de l'Office fédéral de la culture

Prefazione

La Svizzera è il Paese degli impianti a fune per eccellenza. Alla fine dell'Ottocento, grazie ai nuovi collegamenti ferroviari, sempre più turisti hanno raggiunto le Alpi. L'urbanizzazione delle vette delle montagne, raggiungibili senza sforzo per i visitatori, è stata perseguita in un primo momento con le ferrovie a cremagliera. Tuttavia, il dislivello che questi impianti riescono a superare è limitato per motivi tecnici, il che ha portato ad accelerare lo sviluppo delle moderne funivie: nel 1879 è stata inaugurata la prima funivia turistica del mondo, la funicolare Giessbach che porta all'omonimo hotel sul lago di Brienza. Una delle prime teleferiche per il trasporto di persone è stata la funivia Wetterhorn costruita nel 1908 a Grindelwald. Nel 1934 è stata inaugurata a Davos la prima sciovia ad ancora del mondo e nel 1945 a Flims la prima funivia ad ammorsamento. La possibilità di sganciare le seggiole dalla fune traente nelle stazioni ha consentito di salire e di scendere comodamente. Queste e altre eccezionali novità ed evoluzioni della tecnologia funiviaria sono state di fondamentale importanza per la storia del turismo svizzero. Le grandi prestazioni dell'ingegneria, dell'architettura, nonché l'impegno imprenditoriale e la ricerca d'innovazione sono qualità stereotipicamente svizzere, che si concretizzano in modo affascinante nella costruzione delle funivie. Risulta perciò evidente il riconoscimento degli impianti a fune svizzeri come testimonianze tecniche ed edili.

Tuttavia, per tanto tempo le funivie sono state trascurate, e tutt'ora ci si pone delle domande riguardanti il rapporto con le funivie d'importanza storica nel contesto di interventi architettonici e di procedure di autorizzazione e di concessione.

Il presente Inventario svizzero degli impianti a fune categorizza per la prima volta il patrimonio delle funivie di un Paese intero in base a criteri tecnico-storici, culturali e storico-economici e denomina gli impianti d'importanza nazionale e regionale, nonché quelli recenti di una certa importanza. L'Ufficio federale della cultura, come servizio specializzato per la conservazione dei monumenti, dispone di una base per la valutazione degli impianti a fune nel quadro delle procedure di approvazione dei piani e di rilascio delle concessioni in base alla legislazione federale. L'inventario è accessibile al pubblico anche su Internet e dovrà fungere da base per la Confederazione e i Cantoni, per tutte le autorità interessate e le organizzazioni, il turismo, i privati interessati e soprattutto i gestori delle funivie.

È il momento giusto: diverse funivie, che all'epoca sono state pietre miliari nella storia della tecnica, sono state abbattute o ricostruite fino a essere irriconoscibili.

Sono convinto che con una collaborazione in partenariato con i gestori e con un'avveduta programmazione si possano trovare delle soluzioni tecniche, che permettono un esercizio sicuro ed economico delle funivie storiche. Vorrei che l'Inventario che è stato redatto sotto la direzione dell'Ufficio federale della cultura in collaborazione con l'Ufficio federale dei trasporti, l'Associazione Funivie Svizzere, il Concordato intercantonale per gli impianti di trasporto a fune e le sciovie, la Commissione federale dei monumenti storici nonché la Società di storia dell'arte in Svizzera, fosse inteso come risultato della volontà comune tesa a una manutenzione accurata delle nostre funivie storiche.

Jean-Frédéric Jauslin
Direttore dell'Ufficio federale della cultura



17 Birg - Schilthorn, BE



17 Birg - Schilthorn, BE



5 Interlaken – Heimwehfluh, BE



5 Interlaken – Heimwehfluh, BE

Seilbahnen – Standseilbahnen, Pendelbahnen, Umlaufbahnen und Skilifte – können technische Denkmäler sein. Das Schweizer Seilbahninventar liefert die fundierte Beurteilung des denkmalpflegerischen Wertes der Seilbahnen in der Schweiz. Der Bestand der von Bund und Kantonen reglementierten Seilbahnen umfasst rund 3000 Anlagen. Deren 129 wurden aufgrund ihrer besonderen kulturhistorischen und/oder technischen Bedeutung ins Inventar aufgenommen: Das Inventar umfasst 67 Seilbahnen von nationaler und 44 Anlagen von regionaler Bedeutung im Sinne des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (NHG; SR 451) sowie 18 besonders innovative Seilbahnanlagen, die weniger als 20 Jahre alt sind und deshalb noch nicht eingestuft werden konnten.

Seilbahnen sind komplexe technische Systeme. Sie sind Werke innovativen vielschichtigen Schaffens und bilden ein spannungsvolles Zusammenspiel technischer und wirtschaftlicher, politischer, sozio-kultureller und landschaftlicher Faktoren. Die Bestimmung von Seilbahnanlagen als Denkmäler setzt daher in der Betrachtung aller sich wechselseitig beeinflussenden Grössen an. Zudem sind Seilbahnen wie andere Transporteinrichtungen ausserordentlich dynamische Güter. Die fortwährende Entwicklung und die rasche Veränderung der Anlagen gehören zum Wesen dieser technischen Einrichtungen. Sowohl Komplexität als auch Dynamik bilden einen massgeblichen Aspekt des Zeugniswertes von Seilbahninstallationen.

Anwendung und Wirkung des Inventars

Das Bundesamt für Kultur BAK als Fachstelle des Bundes für Denkmalpflege, Archäologie und Ortsbildschutz, das Bundesamt für Verkehr BAV als Leitbehörde der Konzessions- und Plangenehmigungsverfahren für Seilbahnen nach Bundesrecht, die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege EKD, der Verband Seilbahnen Schweiz SBS, das Interkantonale Konkordat für Seilbahnen und Skilifte IKSS sowie die Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte GSK haben gemeinsam das Inventar der Schweizer Seilbahnen erstellt und anerkennen die darin festgelegten Einstufungen.

Das Bundesgesetz vom 23. Juni 2006 über Seilbahnen zur Personenbeförderung (SebG; SR 743.01) regelt das Inverkehrbringen und die Inbetriebnahme von Sicherheitsbauteilen und Teilsystemen für Seilbahnen. Es gilt für alle Transportanlagen mit Seilantrieb, die der Personenbeförderung dienen, wie Luftseilbahnen, Standseilbahnen, Skilifte. Das Seilbahngesetz unterscheidet zwischen zwei Kategorien: eidgenössisch konzessionierte Seilbahnen und kantonal bewilligte Anlagen.

Eidgenössisch konzessionierte Seilbahnen

Eidgenössisch konzessionierte Seilbahnen sind für die regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung von mehr als acht Personen pro Fahrspur bestimmt. Sie unterstehen dem BAV und benötigen eine Konzession, eine Plangenehmigung und eine Betriebsbewilligung des Bundes. Das BAV gibt die technischen Anforderungen vor, die sich auf das Seilbahngesetz und die dazugehörige Seilbahnverordnung (SebV; SR 743.011) stützen. Eidgenössisch konzessionierte Seilbahnanlagen werden vom BAV bezüglich sicherheitstechnischer Aspekte in Form von Audits und Betriebskontrollen überprüft.

Die Erteilung von Konzessionen und Bewilligungen (mit Einschluss der Plangenehmigung) wie zum Bau und Betrieb von Seilbahnen stellen Bundesaufgaben im Sinne des Natur- und Heimatschutzgesetzes dar (Art. 2 NHG). Bei der Erfüllung von Bundesaufgaben sorgt der Bund dafür, dass Kulturdenkmäler geschont werden und, wo das allgemeine Interesse an ihnen überwiegt, ungeschmälert erhalten bleiben (Art. 3 NHG). Zur Umsetzung dieser Bestimmung holt das BAV gemäss dem Regierungs- und Verwaltungsorganisationsgesetz vom 21. März 1997 (RVOG; SR 172.010) als Leitbehörde in seilbahnrechtlichen Verfahren Stellungnahmen der Fachbehörden des Bundes ein. Das BAK beurteilt die Vorhaben aus der Sicht der Denkmalpflege. Das BAV wägt alle Interessen gegeneinander ab und einigt sich mit den verschiedenen Fachbehörden oder führt ein Bereinigungsverfahren gemäss Art. 62b RVOG durch.

Diese gesetzlichen Bestimmungen bestehen unabhängig von der Aufnahme einer Anlage in das Inventar. Hingegen gewährleistet das Inventar aufgrund der umfassenden Übersicht eine systematische Beurteilung des kulturhistorischen Wertes der Objekte und macht die Betreiber zu einem frühen Zeitpunkt auf die Bedeutung ihrer Anlage aufmerksam. Es vereinfacht die zukünftigen Verfahren, weil die Einstufung nicht mehr fallweise im Rahmen von Einzelprojekten festgestellt werden muss. Das BAK nimmt in der Regel nur zu Vorhaben Stellung, die Seilbahnanlagen von nationaler Bedeutung betreffen. Dem Resultat der in den Bewilligungsverfahren durchzuführenden Interessenabwägung wird durch das Inventar nicht vorgegriffen.

Kantonal bewilligte Seilbahnen

Bei Installationen ohne regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung oder bei Anlagen, die eine Förderkapazität von weniger als acht Personen pro Fahrspur aufweisen, zeichnen die Kantone für die Bau- und Betriebsbewilligungen verantwortlich. Deren technischen Anforderungen sind im Reglement über Bau und Betrieb der nicht eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen, Skilifte und Schrägaufzüge vom 18. Oktober 1954 und in der durch die Konkordatskonferenz vom 2. November 2006 genehmigten Anpassung des Abschnitts I an das Seilbahngesetz festgelegt. Die in Meiringen eingerichtete Kontrollstelle des Konkordats ist zuständig für die Sicherheitsüberwachung der kantonal bewilligten Seilbahnen und Skilifte sowie Spezialanlagen. Sie führt periodische Inspektionen durch und begutachtet Zustand, Betrieb und Instandhaltung. Die denkmalpflegerische Beurteilung von Seilbahnanlagen und die Durchführung der entsprechenden Interessenabwägung im Rahmen des Bewilligungsverfahrens obliegen den Kantonen. Sie werden in der Regel unter Beizug der kantonalen Fachstellen für Denkmalpflege durchgeführt.

Inhalt und Methodik des Inventars

Das Inventar dokumentiert den Bestand der historischen Seilbahnen der Schweiz mit Stichdatum Dezember 2010. Begonnen wurde das Projekt im Januar 2008, die Feld- und Inventarisierungsarbeiten fanden vorwiegend im Jahr 2009 statt, die Fertigstellung des Inventars erfolgte 2010.

Die Terminologie für die Beschreibung der Anlagen und die Bezeichnung von Komponenten richten sich nach der Richtlinie 2000/9/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. März 2000 über Seilbahnen für den Personenverkehr, nach der eidgenössischen Seilbahngesetzgebung und dem Reglement über Bau und Betrieb der nicht eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen, Skilifte und Schrägaufzüge vom 18. Oktober 1954 sowie nach der durch die Konkordatskonferenz vom 2.11.2006 genehmigten Anpassung des Abschnitts I an das Seilbahngesetz.

Die vom BAV, dem Bundesamt für Statistik BfS, dem IKSS und dem SBS geführten strukturierten Daten zu allen Seilbahnen der Schweiz wurden zusammengeführt, qualifiziert, ergänzt und als Inventargrundlage vereinheitlicht dargestellt. Dieser Gesamtbestand umfasst 2934 Anlagen.

Bei den verantwortlichen Institutionen nicht registrierte Anlagen blieben unberücksichtigt. Klassierte militärische Einrichtungen sowie Anlagen, die im Sinne betrieblicher Installationen als feste Anlageteile von Gebäudekomplexen oder Einrichtungen qualifiziert werden können, wurden von der Betrachtung ebenfalls ausgeschlossen: Schrägaufzüge und Aufzugsvorrichtungen in Wohn- respektive Terrassensiedlungen, in Fabrikkomplexen oder in militärischen Festungsbauwerken sind deshalb wie alle Vertikalaufzüge ausgeklammert. Auch die Gattung der mobilen, als Übungs- oder Zubringerlifte eingesetzten Kleinskilifte wurde ausgeschlossen. Aufzüge, wie beispielsweise der Hammettschwandlift am Bürgenstock oder der Mattenlift in Bern (Senkeltram), sind per definitionem keine Seilbahnen und daher ebenfalls nicht Gegenstand des Inventars.

In einem qualitativen und iterativen Ausschlussverfahren durch eine vergleichende Analyse, wofür neben der Zeitgrenze 1980 namentlich auch die erstmalige Realisierung und der Zeitpunkt der Markteinführungen von Systemen und Produkten zu berücksichtigen waren, wurde der Gesamtbestand mithilfe von zusätzlichem Bild- und Quellenmaterial überprüft, summarisch bewertet und auf 175 Bahnen eingegrenzt. Für jede dieser Anlagen, differenziert nach den Gattungen «Standseilbahn», «Pendelbahn», «Umlaufbahn» und «Skilift», umschreibt ein Objektblatt entsprechend der Systematik

des europäischen und schweizerischen Regelwerks die grundlegenden Teilsysteme und Komponenten. Es wurde den jeweiligen Betreibergesellschaften zur Korrektur und Ergänzung zugestellt und fortlaufend verifiziert.

Die kulturgeschichtliche und seilbahntechnische Bedeutung jeder Anlage wurde aufgrund verschiedener Bewertungskategorien anhand einer fünfstufigen Skala beurteilt, die Bewertungen von «bescheiden», «durchschnittlich», «hoch», «sehr hoch» bis «herausragend» zulässt. Da sich die verschiedenen Seilbahntypen hinsichtlich ihrer technischen Komplexität und des Umfangs baulicher Komponenten erheblich unterscheiden, wie dies etwa die Gegenüberstellung von Pendelbahn und Skilift zeigt, wurden die einzelnen Bewertungskategorien entsprechend unterschiedlich gewichtet. Das grösste Gewicht wurde den Kriterien Seilbahntechnik und Authentizität beigemessen.

Die Aufgabe, einen Transportweg in einer anspruchsvollen Topografie und/oder in einer spektakulären Landschaft zu realisieren, stellt seit jeher eine grosse technische, finanzielle, politische und gestalterische Herausforderung dar. Die konzeptionellen Basisentscheidungen bilden die massgebliche Voraussetzung für einen sowohl in technischer als auch wirtschaftlicher Sicht erfolgreichen Bahnbetrieb. Dem Grundkonzept eines Bahnsystems und insbesondere der Linienführung kommt bei der Untersuchung von Seilbahneinrichtungen daher eine hohe Bedeutung zu. Die grundlegende Idee – die Vision – und die Linienführung werden in der Kategorie Konzeption umschrieben und gewürdigt.

Seilbahnen setzen sich aus mehreren Teilsystemen wie beispielsweise der «Fahrbahn» und der «Seiltechnik», dem «Antriebs- und Bremssystem», den «Fahrbetriebsmitteln» oder der «Elektronik und Kommunikation» zusammen. Die einzelnen Komponenten der Teilsysteme bilden den Kern dieser grossmasstäblichen Technikinstallationen: Sie wurden gesondert betrachtet und in einem technischen Datenblatt spezifiziert. In der Kategorie Seilbahntechnik werden die technischen Eigenheiten umrissen und bewertet. Von besonderem Interesse sind jeweils die Fragen, ob die Konstruktionen und Ausführungen von «besonderer» oder «typischer» Art sind und welche Bedeutung die Lösungen innerhalb der einzelnen Seilbahnkategorie haben.

Einzelne Seilbahnkomponenten, insbesondere natürlich die Stationskomponenten, können von Bauwerken umhüllt oder in baulichen Komplexen integriert sein. Neben der einfachen Funktion des eigentlichen Schutzes der Anlage können Hochbauten weitere, vielfältige Bereiche umfassen, wie beispielsweise die Benutzerabfertigung, die Wartehalle, den Werkstattbereich, Depoträume oder Betriebswohnungen. Zur Bahninfrastruktur zählen vor allem bei der Gattung der Standseilbahnen neben den Hochbauten auch eine Vielzahl von Streckenbauwerken. Den konstruktiven, ästhetischen und bautypologischen Aspekten der gebauten Infrastruktur wird in der Kategorie Baukunst: Streckenbauwerke und Hochbauten Rechnung getragen.

Authentizität bezieht sich im Zusammenhang mit Baudenkmalern vornehmlich auf die Originalität, d.h. auf die ursprüngliche, möglichst vollständig überlieferte Materie mit all ihren Zeitspuren. Seilbahnanlagen sind jedoch dynamische technische Systeme. Um ihre Funktion erfüllen zu können, müssen sich technische Einrichtungen laufend neuen Erfordernissen stellen; kontinuierliche Anpassungen sind daher unabdingbar. Die Authentizität eines sich stetig wandelnden technischen Denkmals hängt von der Art und Weise ab, wie sich dessen Komponenten – die materielle Substanz sowie die ideellen Faktoren wie Nutzung und Funktion – erhalten respektive entwickelt haben. Dynamische technische Kulturobjekte können als authentisch bezeichnet werden, wenn ihr Wandel und ihre Entwicklung dem Massstab und den relevanten, Wert bestimmenden Charakteristika der Anlage entsprechen. Unter Wandel und Entwicklung von Anlagen werden insbesondere bauliche und technische Anpassungen begriffen, die im Bereich der Sicherheitseinrichtungen erfolgen oder die der Effizienzsteigerung und dem Komfort dienen, wie beispielsweise die Modernisierung von Kabinen. An der Unversehrtheit bemisst sich die Ganzheit und Intaktheit des Kulturguts und seiner spezifischen Merkmale, d.h. seine Integrität. Alle wesentlichen Komponenten, die zur Bedeutung der Installation beitragen, müssen umfassend abgebildet sein. Authentizität und Unversehrtheit werden im Kriterien- und Bewertungskatalog mittels der Kategorie Authentizität: materielle und ideelle Überlieferung dargestellt.

Die in der Kategorie Kulturgeschichte abgebildeten Kriterien und Aspekte widerspiegeln die individuellen und vielschichtigen Zusammenhänge bezüglich der Planung und Realisierung von Seilbahnanlagen. Zum einen sind personen- und/oder firmengeschichtliche Umstände beleuchtet, zum anderen die spezifischen wirtschaftlichen, touristischen und verkehrstechnischen oder militärischen Prämissen dargelegt.

Seilbahnen können sich mit besonderen natürlichen Faktoren überlagern oder mit diesen interagieren. Seilbahnanlagen und landschaftlich-örtlicher Kontext stehen in einer Wechselwirkung. Die ausgewählten Installationen werden daher auch in ihrer räumlichen Situation betrachtet. Es wird ihre Stellung in der Landschaft beurteilt, aber auch der landschaftliche Umraum selbst wird charakterisiert und qualifiziert. Dieser Aspekt wird im Hauptkriterium Räumliche Situation abgebildet.

Bei grossmassstäblichen Einrichtungen wie Seilbahnen kann das ganzheitliche Zusammenwirken unterschiedlicher Faktoren eine zentrale Rolle spielen: In vielen Fällen steht eine Seilbahn nicht isoliert im Raum, sondern ist Teil einer zusammenhängenden oder übergeordneten Infrastruktur. Die erschliessungsspezifischen, touristischen und/oder betrieblichen Zusammenhänge werden in der Rubrik Infrastruktur berücksichtigt.

Konsultation des Inventars

Das Inventar ist auf dem Internet unter www.seilbahninventar.ch publiziert. Umfangreiche Materialien zu jeder Bahn, zu den Herstellerfirmen sowie Hintergrundtexte zur Entwicklung und zum Bestand der Seilbahnen in der Schweiz können konsultiert werden. Die Datenbank erlaubt über zahlreiche Such- und Filterfunktionen die gezielte Information. Jede Bahn ist reich bebildert, namentlich stehen auch Detailaufnahmen technischer Teilsysteme zur Verfügung. Die Angaben von detaillierten technischen Daten und zur Entwicklung der Bahn vervollständigen die ausführliche Darstellung.



1 Les Avants – Sonloup, Montreux, VD



1 Les Avants – Sonloup, Montreux, VD



L'inventaire suisse des installations à câbles

Les installations à câbles – funiculaires, téléphériques à va-et-vient, téléphériques à mouvement continu et remonte-pentes – peuvent être considérées comme des monuments du patrimoine technique. L'inventaire suisse des installations à câbles évalue objectivement la valeur de monument historique des installations en Suisse. Le parc des transports à câbles réglementés par la Confédération et les cantons comprend quelque 3000 installations, parmi lesquelles 129 ont été inscrites à l'inventaire en raison de leur importance culturelle, historique et/ou technique. L'inventaire comprend 67 installations à câbles d'importance nationale et 44 installations d'importance régionale au sens de la loi fédérale du 1^{er} juillet 1966 sur la protection de la nature et du paysage (LPN; RS 451) ainsi que 18 installations de transports à câbles particulièrement innovantes qui ont moins de 20 ans et n'ont donc pas encore pu être classées.

Les transports à câbles sont des systèmes techniques complexes, des ouvrages innovants où interviennent des facteurs relevant de la technique, de l'économie, de la politique, de la culture et de la protection du paysage. La mise en valeur de ce patrimoine doit donc tenir compte de l'interaction de tous ces éléments. De plus, les transports à câbles, comme les autres types de transport, sont des biens extraordinairement dynamiques. Ces équipements techniques évoluent et se transforment sans cesse et rapidement. Complexité et dynamique comptent beaucoup dans la valeur de témoignage des installations de transport à câbles.

Domaine d'application et impact de l'inventaire

L'Office fédéral de la culture (OFC), organe spécialisé de la Confédération en matière de protection des monuments historiques, d'archéologie et de protection des sites construits, l'Office fédéral des transports (OFT), autorité directrice des procédures de concession et d'approbation des plans pour les transports à câbles conformément au droit fédéral, la commission fédérale des monuments historiques (CFMH), les Remontées mécaniques suisses (RMS), le concordat intercantonal sur les téléphériques et les téléskis (CITT) et la Société de l'histoire de l'art en Suisse (SHAS) ont établi l'inventaire suisse des installations à câbles et reconnaissent les classements qu'il contient.

La loi fédérale du 23 juin 2006 sur les installations à câbles transportant des personnes (LICa; RS 743.01) règle la mise sur le marché et la mise en service de sous-systèmes et de composants de sécurité destinés aux installations à câbles. Elle s'applique aux installations à câbles transportant des personnes telles que les téléphériques, les funiculaires, les téléskis. Elle distingue deux catégories : les installations soumises à concession fédérale et les installations soumises à autorisation cantonale.

Installations soumises à concession fédérale

Les transports à câbles soumis à concession fédérale sont destinés au transport régulier et professionnel de plus de huit personnes par trajet. Ils sont assujettis à l'OFT et doivent obtenir de la Confédération une concession, une approbation des plans et une autorisation d'exploiter. L'OFT fixe les exigences techniques sur la base de la loi sur les installations à câbles et de son ordonnance d'application (OLCa; RS 743.011). L'OFT contrôle, par des audits et des contrôles de l'exploitation, les aspects techniques de la sécurité des installations de transport à câbles.

L'attribution des concessions et des autorisations (y compris l'approbation des plans) comme la construction et l'exploitation des transports à câbles sont des tâches fédérales au sens de la loi sur la protection de la nature et du paysage (art. 2 LPN). En remplissant ces tâches, la Confédération veille à ce que l'aspect caractéristique des monuments historiques soit ménagé et, lorsque l'intérêt général le requiert, à ce que leur intégrité soit préservée (art. 3 LPN). Lors de la mise en œuvre de cette disposition, l'OFT, en tant qu'autorité directrice dans les procédures touchant les transports à câbles, sollicite l'avis des autorités spécialisées de la Confédération conformément à la loi du 21 mars 1997 sur l'organisation du gouvernement et de l'administration (LOGA; RS 172.010). L'OFC examine

les projets du point de vue des monuments historiques. L'OFT pèse les intérêts des uns et des autres et se concerta avec les diverses autorités ou mène une procédure d'élimination des divergences conformément à l'art. 62b LOGA.

Ces dispositions légales demeurent indépendamment de l'inscription d'une installation dans l'inventaire. Par contre, l'inventaire, en offrant une vue d'ensemble, assure une évaluation systématique de la valeur culturelle et historique des objets et attire rapidement l'attention des exploitants sur l'importance de leurs installations. Il facilite les futures procédures, puisque la classification ne doit plus être faite au cas par cas. En règle générale, l'OFC prend position uniquement sur les projets relatifs à des installations d'importance nationale. L'inventaire n'empiète pas sur le résultat de la pesée des intérêts effectuée lors de procédures d'autorisation.

Transports à câbles soumis à autorisation cantonale

Les cantons sont en charge des autorisations de construction et d'exploitation des installations qui ne transportent pas régulièrement et professionnellement des personnes ou qui en transportent moins de huit par trajet. Leurs exigences techniques sont fixées dans le Règlement du 18 octobre 1954 sur la construction et l'exploitation des téléphériques, téléskis et ascenseurs inclinés sans concession fédérale et dans l'adaptation de la section I à la loi sur les transports à câbles adoptée par la conférence du concordat le 2 novembre 2006. L'organe de contrôle du concordat, basé à Meiringen, est chargé de surveiller la sécurité des installations à câbles et des téléskis soumis à autorisation cantonale et celle des installations spéciales. Elle mène des inspections périodiques et évalue l'état, l'exploitation et l'entretien. L'évaluation du statut de monument historique des installations et la pesée des intérêts effectuée dans le cadre de la procédure d'autorisation incombent aux cantons, qui font généralement appel aux services cantonaux des monuments historiques.

Contenu et méthodologie de l'inventaire

L'inventaire documente le parc des installations à câbles historiques de Suisse à la date de décembre 2010. Le projet a démarré en janvier 2008, les travaux sur le terrain et le travail d'inventaire se sont déroulés tout au long de l'année 2009, pour s'achever en 2010.

La terminologie utilisée pour décrire les installations et les divers éléments qui les composent est basée sur la directive 2000/9/EG du Parlement européen et du Conseil du 20 mars 2000 sur les transports à câbles pour le transport de personnes, sur la législation fédérale relative aux transports à câbles et sur le Règlement du 18 octobre 1954 sur la construction et l'exploitation des téléphériques, téléskis et ascenseurs inclinés sans concession fédérale et l'adaptation de la section I à la loi sur les transports à câbles adoptée par la conférence du concordat le 2 novembre 2006.

Les données structurées recueillies par l'OFT, l'Office fédéral de la statistique (OFS) et les RMS sur toutes les installations à câbles de Suisse ont été réunies, qualifiées, complétées et standardisées pour former la base de l'inventaire. Cette base comprend 2934 installations.

Les installations non inscrites auprès des institutions responsables n'ont pas été examinées. Les équipements militaires classés et les installations pouvant être qualifiées de parties d'installations fixes intégrées à un complexe de bâtiments ou d'équipements au sens d'installations d'exploitation ont également été exclues de l'évaluation. Les ascenseurs inclinés et les dispositifs d'ascenseurs dans les résidences ou sur les terrasses, dans les complexes industriels ou les fortifications militaires sont donc exclus, au même titre que les ascenseurs verticaux. La catégorie des petits remonte-pentes mobiles, utilisés comme remonte-pentes d'entraînement ou comme navette, a également été exclue. Les ascenseurs, comme le Hammetschwandlift au Bürgenstock ou le Mattenlift à Bern (Senkeltram) ne sont par définition pas des installations à câbles et ne sont donc pas pris en considération pour l'inventaire.

Dans un processus d'exclusion qualitatif et itératif réalisé via une analyse comparative, où ont été pris en compte, outre la limite de 1980, la première réalisation et le moment de la mise sur le marché de systèmes et de produits, la base d'inventaire a été contrôlée à l'aide de matériel iconographique et documentaire supplémentaire, sommairement évaluée et limitée à 175 installations. Pour

chacune de ces installations, réparties en catégories « funiculaire », « téléphérique à mouvement de va-et-vient », « téléphérique à mouvement continu » et « remonte-pente », une fiche décrit les sous-systèmes et les composants fondamentaux conformément à la systématique des normes européennes et suisses. Les fiches ont ensuite été envoyées aux exploitants pour correction et vérification.

L'importance culturelle, historique et technique de chaque installation a été évaluée sur une échelle de 1 à 5 sur la base de diverses catégories ; les niveaux de l'échelle sont « modeste », « moyen », « haut », « très haut » et « exceptionnel ». Comme les types d'installation à câbles diffèrent fortement du point de vue de leur complexité technique et du nombre de leurs composants, comme le montre la comparaison de la télécabine et du remonte-pente, chaque catégorie a été pondérée de manière différente. Les critères Technique de transport à câble et Authenticité ont reçu le plus grand coefficient.

Construire un moyen de transport quand la topographie est exigeante et/ou le paysage spectaculaire, pose de grands défis techniques, financiers, politiques et esthétiques. La réussite technique et économique d'une exploitation dépend des décisions prises au moment de sa conception. Le concept de base d'un système de transport à câbles et notamment du tracé de la ligne a donc une grande importance lors de l'examen d'une installation de transport à câbles. L'idée principale – la vision – et le tracé de la ligne sont décrits et évalués dans la catégorie Conception.

Les transports à câbles se composent de plusieurs sous-systèmes, comme la « voie » et la « technique de traction », les « systèmes d'entraînement et de freinage », le « système d'opération » ou l'« électronique et communication ». Les composants des sous-systèmes forment le noyau de ces installations techniques à grande échelle. Ils ont été évalués à part et leurs caractéristiques techniques spécifiées sur une feuille de données. La catégorie Technique de transport à câble décrit et évalue ces caractéristiques de l'installation. Il était particulièrement important de savoir si les constructions et les réalisations sont de type « particulier » ou « typique » et quelle importance ont les solutions à l'intérieur de chaque catégorie.

Certains composants des transports à câbles, et naturellement les composants des stations, peuvent être placés à l'intérieur des bâtiments ou intégrés dans des complexes architecturaux. En plus de protéger l'installation, les bâtiments peuvent abriter d'autres fonctions, comme le passage des utilisateurs, les salles d'attentes, les ateliers, les entrepôts ou les appartements de fonction. La catégorie des funiculaires est caractérisée, en plus des bâtiments, par de nombreuses constructions placées le long de la ligne. Les aspects constructifs, esthétiques et typologiques de l'infrastructure construite sont pris en compte dans la catégorie Ouvrages d'art : constructions de la ligne et bâtiments.

Dans le contexte des monuments historiques, l'authenticité fait surtout référence à la notion d'origine, c.-à-d. à la matière originale, transmise aussi intacte que possible avec toutes les marques laissées par le temps. Les installations de transport à câbles sont toutefois des systèmes techniques dynamiques. Pour pouvoir remplir leur fonction, les installations techniques doivent continuellement faire face à de nouvelles exigences ; il est donc indispensable de procéder constamment à des adaptations. L'authenticité d'un monument technique en constante mutation dépend de la manière dont ses composants, la substance matérielle et les facteurs idéels comme l'utilisation et la fonction, sont conservés ou modifiés. Les objets culturels techniques dynamiques peuvent être considérés authentiques quand leur transformation et leur développement sont en adéquation avec les principales caractéristiques de l'installation. Par transformation et développement d'installations, on entend notamment les adaptations architecturales et techniques dans le domaine des équipements de sécurité ou celles qui servent à accroître l'efficacité et le confort, comme la modernisation des cabines. L'intégrité se mesure quant à elle au caractère intact et entier du bien culturel et de ses caractéristiques spécifiques. Il faut représenter dans le détail les composants qui donnent son importance à l'installation. L'authenticité et l'intégrité sont intégrées dans le catalogue de critères et d'évaluation dans la catégorie Authenticité : transmission matérielle et idéale.

Les critères et les aspects de la catégorie Histoire culturelle reflètent les interactions individuelles et complexes de la planification et de la réalisation des installations de transport à câbles. Il s'agit d'une part de l'histoire des personnes et/ou de l'entreprise, et d'autre part des prémisses spécifiques relatives à l'économie, au tourisme et à la technique des transports ou à l'histoire militaire.

Les transports à câbles peuvent se superposer à des facteurs naturels particuliers ou interagir avec ceux-ci. Il y a interaction entre les installations de transports à câbles et le lieu. Les installations sélectionnées sont donc aussi examinées du point de vue de leur situation dans l'espace. L'évaluation porte sur leur position dans le paysage mais le paysage lui-même est caractérisé et qualifié. Cet aspect est repris dans le critère principal Situation spatiale.

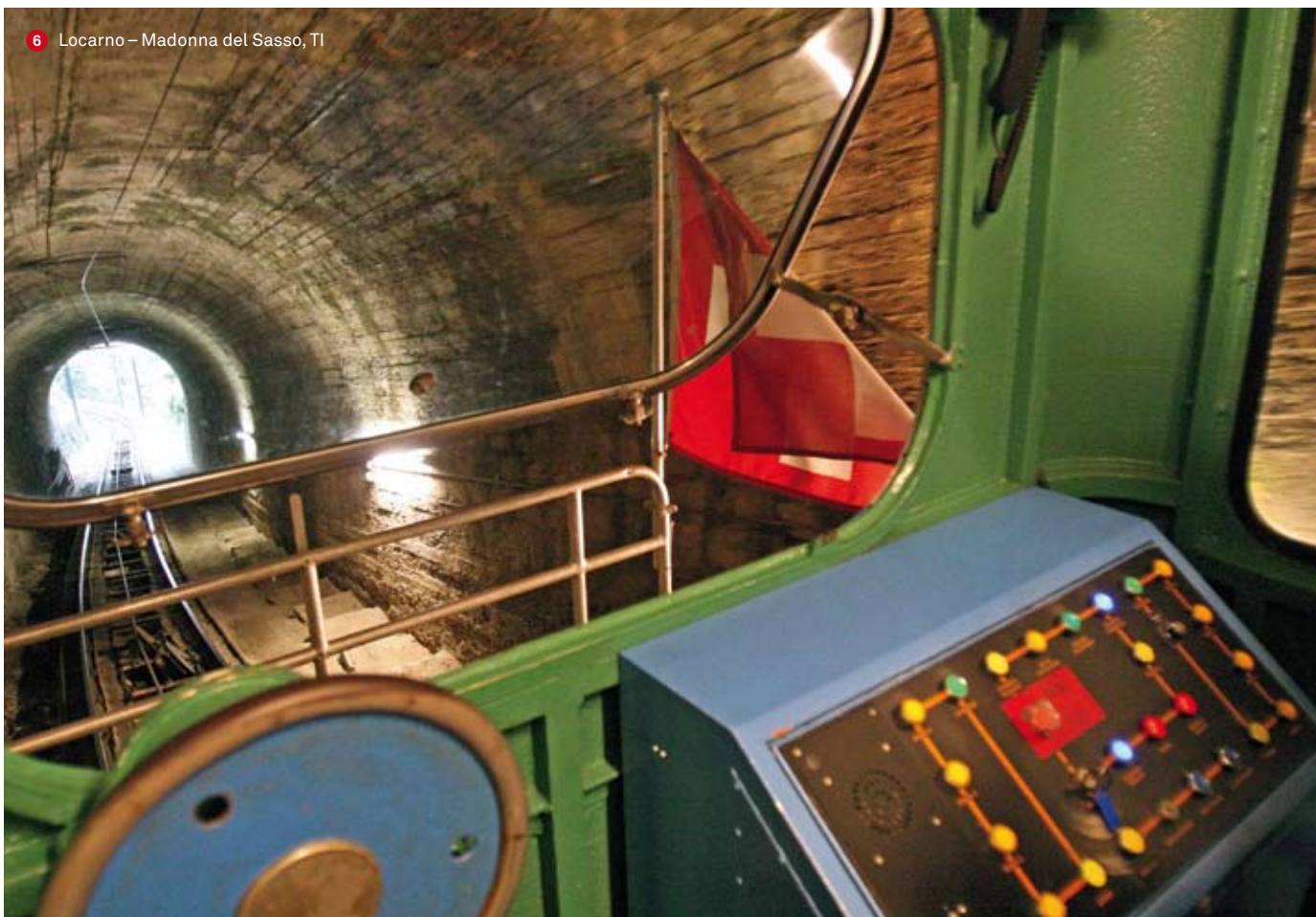
Pour les équipements à grande échelle comme les transports à câbles, la synergie de divers facteurs joue un rôle central : dans de nombreux cas un transport à câbles n'est pas isolé dans l'espace, mais fait partie d'une infrastructure connexe ou subordonnée. Les interrelations de la mise en valeur, du tourisme et/ou de l'exploitation sont examinés dans la rubrique Infrastructure.

Consultation de l'inventaire

L'inventaire est publié sur internet sur www.seilbahninventar.ch. Il est possible de consulter un riche matériel sur chaque installation, sur les fabricants ainsi que des textes de fond sur le développement et l'état des installations à câbles de Suisse. La base de données permet de rechercher des informations de manière ciblée grâce à de nombreuses fonctions de recherche et de filtre. Chaque installation est richement illustrée, avec notamment des clichés détaillés des sous-systèmes techniques. Des données techniques détaillées et des informations sur le développement de l'installation complètent cette présentation in extenso.



6 Locarno – Madonna del Sasso, TI



6 Locarno – Madonna del Sasso, TI



Gli impianti a fune – funicolari, funivie a va e vieni, funivie a movimento continuo e skilift – possono costituire dei monumenti di natura tecnica. L'Inventario svizzero degli impianti a fune fornisce una valutazione fondata del valore monumentale di detti impianti in Svizzera. Il patrimonio di funivie regolate dalla Confederazione e dai Cantoni comprende circa 3000 impianti, di cui 129 sono stati registrati nell'Inventario in virtù della loro notevole importanza storico-culturale e/o tecnica. L'Inventario comprende 67 impianti a fune d'importanza nazionale, 44 d'importanza regionale ai sensi della legge federale del 1° luglio 1966 sulla protezione della natura e del paesaggio (legge sulla protezione della natura e del paesaggio, LPN; RS 451) e 18 impianti a fune particolarmente innovativi che, avendo meno di vent'anni di vita, non sono ancora stati classificati.

Gli impianti a fune sono complessi sistemi tecnici. Scaturiscono da un ingegno creativo assai complesso e da una dinamica interazione tra fattori tecnici ed economici, politici, socioculturali e paesaggistici. Per questo motivo, la valorizzazione degli impianti a fune come monumenti tiene conto di tutti gli elementi che interagiscono e si influenzano reciprocamente. Inoltre, gli impianti a fune, così come altre strutture, sono mezzi di trasporto estremamente dinamici. Il continuo sviluppo e la rapida evoluzione degli impianti a fune sono insiti nella natura di questi sistemi tecnici. La complessità e la dinamica costituiscono elementi fondamentali del valore di testimonianza di queste installazioni.

Utilizzo e funzione dell'Inventario

L'Ufficio federale della cultura (UFC) come servizio specializzato della Confederazione per la protezione dei monumenti storici, per l'archeologia e per gli insediamenti, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) come autorità competente per le procedure di rilascio delle concessioni e di approvazione dei piani per gli impianti a fune in base al diritto federale, la Commissione federale dei monumenti storici (CFMS), l'Associazione Funivie Svizzere (FUS), il Concordato intercantonale per gli impianti di trasporto a fune e le sciovie e la Società di storia dell'arte in Svizzera (SSAS) hanno congiuntamente elaborato l'Inventario svizzero degli impianti a fune e convergono sulle classificazioni in esso stabilite.

La legge federale del 23 giugno 2006 sugli impianti a fune adibiti al trasporto di persone (legge sugli impianti a fune, LIFT; RS 743.01) disciplina la commercializzazione e la messa in funzione di componenti di sicurezza e sottosistemi per impianti a fune. Ciò si applica a tutti gli impianti a fune adibiti al trasporto di persone, segnatamente teleferiche, funivie a va e vieni e skilift. La legge sugli impianti a fune opera una distinzione tra due categorie: impianti a fune soggetti a concessione federale e impianti a fune soggetti ad autorizzazione cantonale.

Impianti a fune soggetti a concessione federale

Gli impianti a fune soggetti a concessione federale sono destinati al trasporto regolare e commerciale di più di otto persone a tratta. Sottostanno all'UFT e richiedono il rilascio di una concessione, un'approvazione dei piani e un'autorizzazione di esercizio della Confederazione. L'UFT stabilisce i requisiti tecnici che si fondano sulla legge sugli impianti a fune e sulla relativa ordinanza (ordinanza sugli impianti a fune, OIFT; RS 743.011). L'UFT verifica la sicurezza tecnica degli impianti a fune soggetti a concessione federale effettuando audit e controlli di esercizio.

Il rilascio di concessioni e autorizzazioni (compresa l'approvazione dei piani), ad esempio per la costruzione e l'esercizio di impianti a fune, costituiscono compiti federali ai sensi della legge sulla protezione della natura e del paesaggio (art. 2 LPN). Nell'adempimento dei propri compiti, la Confederazione provvede affinché i monumenti culturali siano rispettati e, ove predomini in essi l'interesse generale, siano conservati intatti (art. 3 LPN). In conformità alla legge del 21 marzo 1997 sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA; RS 172.010), per applicare questa disposizione l'UFT, quale autorità competente per le procedure in materia di legislazione degli impianti a fune, chiede un

parere all'UFC, il quale valuta i progetti dal punto di vista conservativo. L'UFT, dal canto suo, pondera tutti gli interessi e si accorda con le diverse autorità competenti oppure esperisce una procedura di eliminazione in conformità all'art. 62b LOGA.

Queste disposizioni legislative sussistono indipendentemente dalla registrazione di un impianto nell'Inventario. Fornendo un'ampia visione d'insieme, dal canto suo l'Inventario garantisce una valutazione sistematica del valore storico-culturale degli oggetti e richiama tempestivamente l'attenzione dei gestori di impianti a fune sulla loro importanza. Contribuisce inoltre a uno snellimento delle procedure successive, in quanto la classificazione non deve più essere determinata di volta in volta nel quadro di singoli progetti. Di norma, l'UFC esprime un parere esclusivamente in merito a progetti che riguardano impianti a fune d'importanza nazionale. L'Inventario non precorre il risultato della ponderazione degli interessi prevista dalla procedura di autorizzazione.

Impianti a fune soggetti ad autorizzazione cantonale

I Cantoni sono responsabili del permesso di costruzione e dell'autorizzazione di esercizio per gli impianti a fune non destinati al trasporto regolare e commerciale di persone e per quelli che hanno una capacità di portata inferiore a otto persone per tratta. I requisiti tecnici sono stabiliti nel Reglement über Bau und Betrieb der nicht eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen, Skilifte und Schrägaufzüge vom 18. Oktober 1954 (in tedesco e francese) e nella modifica della sezione I della legge sugli impianti a fune approvata nel quadro della Conferenza del Concordato del 2 novembre 2006. L'organo di controllo del Concordato istituito a Meiringen è competente per il controllo della sicurezza degli impianti a fune e degli skilift autorizzati a livello cantonale così come degli impianti speciali ed effettua periodicamente ispezioni e perizie in merito a stato, esercizio e manutenzione. La valutazione a livello di conservazione degli impianti a fune e la relativa ponderazione degli interessi nel quadro della procedura di autorizzazione sono di competenza dei Cantoni. In genere vengono coinvolti i servizi cantonali addetti alla conservazione dei monumenti.

Contenuto e metodica dell'Inventario

L'Inventario documenta il patrimonio degli impianti a fune storici della Svizzera, stato dicembre 2010. Il progetto è stato avviato nel gennaio 2008, i lavori sul campo e di inventariazione si sono svolti principalmente nel 2009. L'Inventario è stato portato a termine nel 2010.

La terminologia per la descrizione degli impianti e la designazione dei componenti si orientano alla direttiva 2000/9/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 marzo 2000 relativa agli impianti a fune adibiti al trasporto di persone, alla legislazione federale in materia di impianti a fune, al già citato Reglement über Bau und Betrieb der nicht eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen, Skilifte und Schrägaufzüge vom 18. Oktober 1954 e alla modifica della sezione I della legge sugli impianti a fune approvata durante la Conferenza del Concordato del 2 novembre 2006.

I dati strutturati forniti dall'UFT, dall'Ufficio federale di statistica (UST), dal Concordato intercantonale per gli impianti di trasporto a fune e le scivie e dal FUS relativi a tutti gli impianti a fune della Svizzera sono stati assemblati, qualificati, integrati e rappresentati in modo standardizzato come base dell'Inventario, con il risultato di un patrimonio complessivo di 2934 impianti.

Gli impianti non registrati presso le istituzioni responsabili non vengono considerati. Non sono state contemplate neanche le opere militari classificate e gli impianti che, come impianti di esercizio, possono essere considerati componenti fissi di complessi edilizi o impianti: sono quindi esclusi ascensori inclinati e dispositivi di ascensione all'interno di insediamenti residenziali o a terrazza, in complessi fabbricativi o in fortezze militari, nonché tutti gli ascensori verticali. Non rientrano neanche i piccoli skilift mobili, come quelli per principianti o per servizio di navetta. Ascensori come l'Hammettschwandlift sul Bürgenstock o il Mattenlift a Berna non sono, per definizione, impianti a fune e, di conseguenza, non sono considerati dal presente Inventario.

In un processo di esclusione qualitativo e iterativo svolto tramite un'analisi comparativa, per il quale oltre al limite temporale del 1980 si sono dovuti considerare segnatamente anche la prima realizzazione e il momento dell'introduzione di sistemi e prodotti sul mercato, il patrimonio complessivo

è stato analizzato grazie a materiale iconografico e documentario, valutato in modo sommario e limitato a 175 impianti a fune. Per ognuno di questi impianti, differenziati in base alle tipologie «funicolare», «funivia a va e vieni», «funivia a movimento continuo» e «skilift», una scheda descrive i sottosistemi e i componenti fondamentali conformemente alla nomenclatura della regolamentazione europea e svizzera. Le schede sono state sottoposte alle rispettive imprese di gestione per la correzione e l'integrazione e costantemente verificate.

L'importanza storico-culturale e tecnica di ogni impianto è stata analizzata in base a diverse categorie di valutazione grazie a una scala a cinque livelli che prevede i seguenti giudizi: scarso, mediocre, buono, molto buono, eccellente. Poiché le diverse tipologie di impianti a fune si differenziano in modo sostanziale per quanto riguarda la complessità tecnica e il volume delle componenti architettoniche, come risulta peraltro dal confronto tra funivia a va e vieni e skilift, le singole categorie di valutazione sono state ponderate diversamente. L'importanza maggiore è stata attribuita ai criteri tecnica dell'impianto a fune e autenticità.

La realizzazione di un sistema di trasporto in una topografia complessa e/o in un paesaggio suggestivo rappresenta da sempre una notevole sfida dal punto di vista tecnico, finanziario, politico ed estetico. Le decisioni strategiche di base costituiscono la premessa fondamentale per un buon funzionamento dell'impianto a livello tecnico ed economico. Pertanto, nella fase di analisi si attribuisce grande importanza alla strategia di base di un sistema ferroviario e, in particolare, al tracciato. L'idea di base – il progetto – e il tracciato sono descritti e valorizzati nella categoria Strategia.

Gli impianti a fune sono composti da più sottosistemi, per esempio dalla carreggiata e dalla tecnica a fune, dal sistema di trazione e di frenatura, dall'unità del sistema operativo e dall'elettronica e comunicazione. I singoli componenti dei sottosistemi costituiscono il nucleo di questi impianti tecnici di ampio respiro: sono stati considerati separatamente e spiegati in dettaglio in una scheda tecnica. Le caratteristiche tecniche sono illustrate e valutate nella categoria Tecnica degli impianti a fune. Sono particolarmente interessanti le questioni tese a stabilire se le costruzioni e le realizzazioni sono a carattere «particolare» o «tipico» e quale importanza rivestono le soluzioni all'interno delle singole categorie di impianti a fune.

I singoli componenti dell'impianto a fune, in particolare quelli della stazione, possono essere inseriti all'interno di costruzioni o integrati in complessi edilizi. Oltre alla chiara funzione di protezione naturale dell'impianto, questi edifici possono includere svariati altri settori, come la zona adibita al check-in dei passeggeri, la sala d'attesa, l'officina, il deposito o gli alloggi aziendali. Oltre agli edifici, l'infrastruttura dell'impianto a fune comprende, soprattutto nel caso delle funivie a va e vieni, anche molteplici costruzioni della linea. Gli aspetti a carattere costruttivo, estetico e architettonico dell'infrastruttura vengono considerati nella categoria Opere architettoniche: costruzioni della linea ed edifici.

In relazione ai monumenti, l'autenticità si riferisce in particolare all'originalità, vale a dire alla trasmissione della materia originaria nel modo più completo possibile, pregna di tutte le tracce del tempo. Tuttavia, gli impianti a fune sono sistemi tecnici dinamici. Per poter espletare la loro funzione, questi impianti devono incessantemente far fronte a nuove esigenze, per cui si rendono indispensabili continui adeguamenti. L'autenticità di un monumento tecnico in costante evoluzione dipende dal modo in cui i suoi componenti – sostanza materiale e fattori ideali come utilizzo e funzione – sono stati conservati e si sono sviluppati. Gli oggetti culturali tecnici dinamici possono essere definiti autentici se la loro trasformazione e il loro sviluppo corrispondono al parametro e alle caratteristiche dell'impianto rilevanti ai fini dell'attribuzione del valore. La trasformazione e lo sviluppo degli impianti comprende segnatamente gli adeguamenti a carattere architettonico e tecnico effettuati a livello degli impianti di sicurezza o che contribuiscono ad aumentare l'efficienza e il comfort, ad esempio l'ammodernamento delle cabine. La totalità e il carattere intatto, vale a dire l'integrità, del bene culturale e dei suoi connotati si commisurano all'incolumità. Tutti i componenti fondamentali che contribuiscono a valorizzare l'impianto devono essere illustrati in modo esaustivo. L'autenticità e l'incolumità sono trattati nel catalogo dei criteri e della valutazione nella categoria Autenticità: tramandamento materiale e ideale.

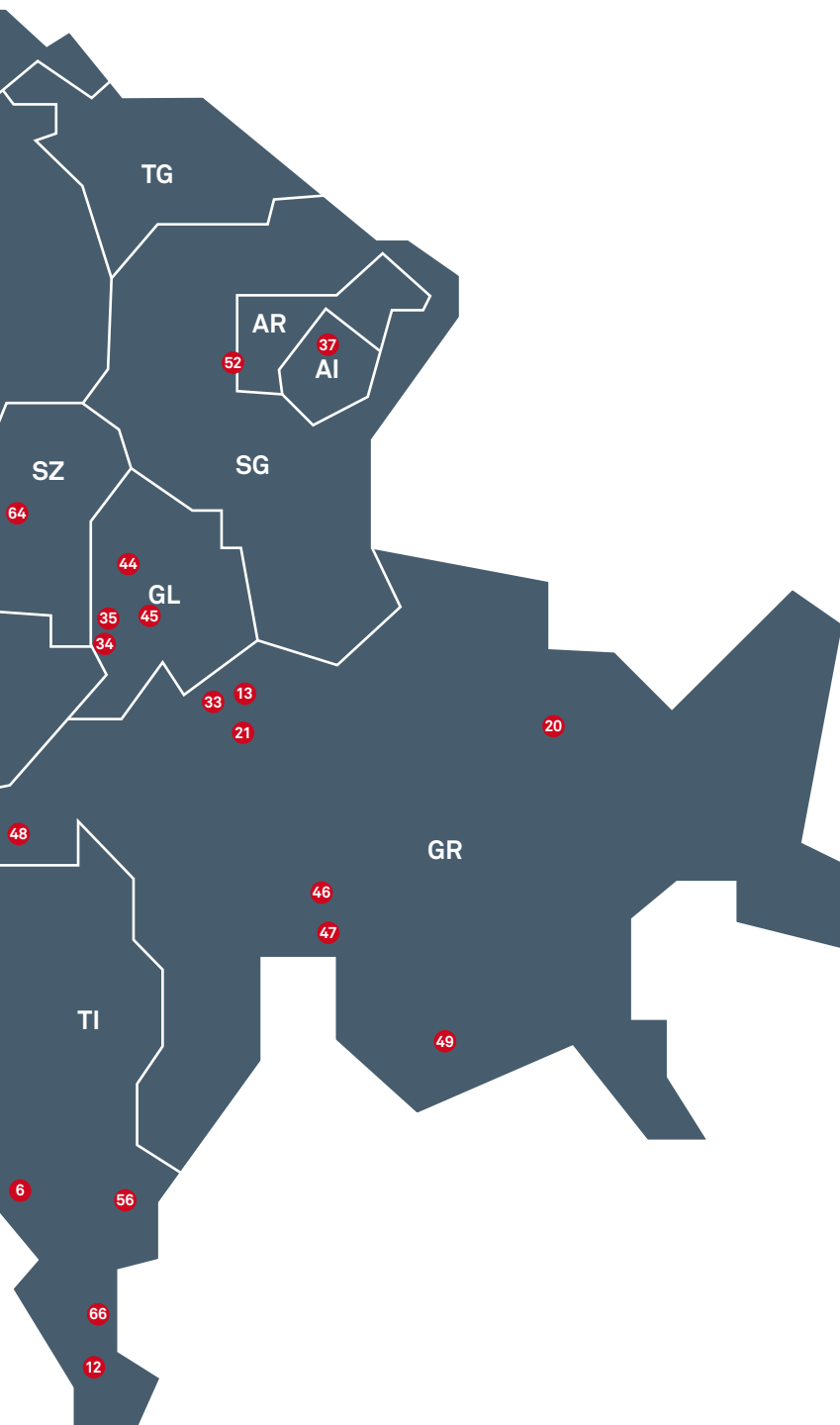
I criteri e gli aspetti esposti nella categoria Storia culturale riflettono i rapporti individuali e complessi legati alla pianificazione e alla realizzazione di impianti a fune. Da un lato vengono messi in luce gli aspetti personali e/o della storia aziendale, dall'altro le premesse economiche, turistiche e tecniche o militari.

Gli impianti a fune possono sovrapporsi ad altri particolari fattori naturali oppure interagire con essi. Gli impianti a fune e il contesto paesaggistico stanno infatti fra loro in un rapporto d'interazione. Pertanto viene considerata anche la situazione territoriale degli impianti selezionati. Inoltre, viene esaminata la loro ubicazione nel paesaggio, ma anche lo spazio circostante viene caratterizzato e qualificato. Questo aspetto è illustrato nel criterio principale Situazione territoriale.

Per quanto riguarda le strutture su vasta scala come gli impianti a fune, l'interazione globale di diversi fattori può rivestire un ruolo di primaria importanza: in molti casi, un impianto a fune non è isolato nello spazio, ma fa parte di un'infrastruttura connessa o superiore. Le connessioni urbanistiche, turistiche e/o strutturali sono approfondite nella rubrica Infrastruttura.

Consultazione dell'Inventario

L'Inventario può essere consultato sul sito www.seilbahninventar.ch. Sono disponibili un'esauriva documentazione inerente a ogni impianto e alle aziende di produzione, nonché testi che ripercorrono lo sviluppo e la costituzione del patrimonio svizzero di impianti a fune. La banca dati consente di trovare informazioni mirate grazie a numerose funzioni di ricerca e di filtro. Ogni impianto è ampiamente illustrato, nella fattispecie sono disponibili anche rilevamenti dettagliati dei sottosistemi tecnici. Informazioni relative a dati tecnici e all'evoluzione degli impianti a fune completano la descrizione minuziosa.



- 1 Les Avants – Sonloup, Montreux, VD
- 2 Kehrsitten – Bürgenstock, NW
- 3 Harissenbucht (Stansstadt) – Fürigen, NW
- 4 Giessbachbahn, Giessbach, BE
- 5 Interlaken – Heimwehfluh, BE
- 6 Locarno – Madonna del Sasso, TI
- 7 Neuveville – St-Pierre, Fribourg, FR
- 8 Reichenbachfallbahn, Meiringen, BE
- 9 Stans – Kälti, NW
- 10 Le Châtelard VS – Les Montuieres, VS
- 11 Handegg – Gelmersee, Innertkirchen, BE
- 12 Brusino Arsizio – Serpiano, Brusino Arsizio, TI
- 13 Alp Naraus – Fil de Cassons, Flims, GR
- 14 Plan Francey – Le Moléson, Moléson Village, FR
- 15 Stechelberg – Gimmelwald – Mürren, BE
- 16 Mürren – Birg, BE
- 17 Birg – Schilthorn, BE
- 18 Stalden – Staldenried, VS
- 19 Staldenried – Gspon, VS
- 20 Dörfji – Mitteltälli (Pischa-Bahn), Davos, GR
- 21 Mulania – Crap Sogn Gion, Laax, GR
- 22 San Carlo – Robiei, TI
- 23 Trockener Steg – Klein Matterhorn, Zermatt, VS
- 24 Les Diablerets – Isenau, VD
- 25 Gstaad – Eggli, BE
- 26 Saanenmöser – Saanerslochgrat, Gstaad, BE
- 27 Schönried – Rellerligrat, Gstaad, BE
- 28 Stöckalp – Melchsee-Frutt, OW
- 29 Grindelwald Grund – Holenstein, BE
- 30 Holenstein – Männlichen, Grindelwald, BE
- 31 Oberdorf SO – Nesselboden, SO
- 32 Nesselboden – Weissenstein, Oberdorf, SO
- 33 Grisch – La Siala, Laax, GR
- 34 Grotzenbüel – Seblengrat, Braunwald, GL
- 35 Bächital – Seblengrat, Braunwald, GL
- 36 Tonwerke – Käsleten, Frick, AG
- 37 Oberegg – St. Anton, AI
- 38 Waldegg – Howald, Beatenberg, BE
- 39 Grimselnollen – Hausenegg, Guttannen, BE
- 40 Schindelberg I, Linden, BE
- 41 Schindelberg II, Linden, BE
- 42 Rüscheegg – Lischboden, BE
- 43 La Golatte – Montoz, Tavannes, BE
- 44 Wasserschloss Löntsch, Netstal, GL
- 45 Berg – Dürstenboden, Schwanden, GL
- 46 Bärenburg – Wasserschloss, Andeer, GR
- 47 Ferrera – Wasserschloss, Innerferrera, GR
- 48 Sedrun – Tgom, Tavetsch, GR
- 49 Piz Murtaira, Vicosoprano, GR
- 50 Eggwald, Dallenwil, NW
- 51 Allmendi – Wallibalm, Wolfenschiessen, NW
- 52 Vögelinsegg, Speicher, AR
- 53 Bennau II, Einsiedeln, SZ
- 54 Herrenboden – Bärenfang, Schwyz, SZ
- 55 Robei – Cortino/«Cavagnoli», Bignasco, TI
- 56 Camorino – Croveggia, TI
- 57 Hôtel du Parc I, Ollon, VD
- 58 Heiligkreuz – Kumme, Binn, VS
- 59 Les Garettes – Col de Fully, VS
- 60 Hohstock, Naters, VS
- 61 Rischinen – Massa, Naters, VS
- 62 Ulrichen – Altstafel, VS
- 63 Winkelmatte – Z'Mutt, Zermatt, VS
- 64 Grund – Grossshusweid, Willerzell/Einsiedeln, SZ
- 65 Obermatt – Zingel, NW
- 66 Lugano Angioli, TI
- 67 Mettlen Vorderrugisbalm, Wolfenschiessen, NW



1 61.001 Les Avants – Sonloup, Montreux

Ce funiculaire créé en 1910 relie les Avants au Col de Sonloup, d'où l'on jouit d'une vue panoramique exceptionnelle. Construit dans le but de desservir l'hôtel de Sonloup, le funiculaire résulte d'une importante entreprise des frères Dufour, à qui l'on doit également le Buffet de la Gare et le bâtiment de la poste des Avants. Il s'agit d'un funiculaire classique avec évitement Abt réalisé par la compagnie Von Roll et dont le tracé comprenant d'impressionnants ouvrages d'art en pierre naturelle correspond presque parfaitement à la courbe parabolique idéale pour un funiculaire. Le système de transmission avec moteur à courant continu et un spectaculaire entraînement ouvert revêtent une haute importance d'un point de vue de l'histoire des techniques. Le funiculaire est en grande partie conservé dans son état d'origine et entretenu dans les règles de l'art. Les nécessaires adaptations liées à la sécurité et à l'exploitation ont été réalisées dans le respect de la substance existante. Avec ses wagons historiques, adaptés aux exigences actuelles, y compris pour les remorques de transport, le funiculaire est un témoin impressionnant de l'infrastructure touristique des Avants dans la période précédant la Première Guerre mondiale.



Année de construction :	1910
Lieu/canton :	Montreux, VD
Constructeur :	Von Roll
Type d'installation :	Funiculaire
Longueur du tracé/dénivellation :	515 m/180 m
Modifications :	1950, 1980
Nombre de véhicules/places par véhicule :	2/40
Capacité de transport, personnes :	290/h
Vitesse de marche maximale :	1,6 m/s

2 61.006 Kehrsitten – Bürgenstock

Die Bahn auf den Bürgenstock gilt als erste elektrisch betriebene Standseilbahn und ist gleichzeitig auch die älteste erhaltene Standseilbahn der in Kriens (LU) domizilierten Bell Maschinenfabrik AG. Es handelt sich um eine typische Standseilbahn mit Ausweiche nach dem Prinzip des Schweizer Eisenbahn-Konstrukteurs Carl Roman Abt (Abt'sche Weiche). Bezüglich der durch Terrainarbeiten aufwändigen Linienführung und des Streckenbaus präsentiert sich die 1887 errichtete Bahn im originalen Zustand. Zum Zweck der Leistungssteigerung sowie aus Sicherheitsgründen wurde die Bahn im Rhythmus von rund 20 Jahren kontinuierlich nachgerüstet. Die mustergültig qualitätsvollen Nachrüstungen erfolgten hauptsächlich durch die Firma Von Roll. Die Bahn, integraler Bestandteil des Hotelensembles auf dem Bürgenstock, begründete den Ruhm und Erfolg der vielseitigen Unternehmer Franz Josef Bucher-Durrer und Josef Durrer-Gasser.



Baujahr:	1887
Ort/Kanton:	Bürgenstock, NW
Hersteller:	Bell
Seilbahntyp:	Standseilbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	944 m/440 m
Umbauten:	1910/11, 1928/29, 1979/80, 1989, 2001/02
Anzahl Wagen/Plätze pro Wagen:	2/80
Personenleistung:	684/h
Max. Geschwindigkeit:	3,0 m/s

3 61.018 Harissenbucht (Stansstadt) – Fürigen

Die erste Bell-Anlage mit Fernsteuerung nach dem Patent Brown Boveri & Cie gehört zu den steilsten Standseilbahnen der Schweiz. Von einem der beiden gedeckten Plattformwagen kann das Triebwerk gesteuert werden. Die relativ junge, eingleisige Standseilbahn ist in ihrer Linienführung wie auch in ihren wesentlichen Komponenten – etwa den Streckenbauwerken, den Fahrbetriebsmitteln und den aufwändig und dekorativ gestalteten Stationen – original erhalten. Die Fürigenbahn zeugt vom innovativen Geist des Hotelbesitzers Paul Odermatt, der in den 1930er-Jahren zwischen dem Strandbad und dem höher gelegenen Sport- und Spielplatz in der Harissenbucht auch einen Stehlift erstellen lassen sollte. Die Bahn wurde 2006 stillgelegt.



Baujahr:	1924
Ort/Kanton:	Fürigen, NW
Hersteller:	Bell
Seilbahntyp:	Standseilbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	375 m/203 m
Umbauten:	1977, 1998
Anzahl Wagen/Plätze pro Wagen:	2/16
Personenleistung:	175/h
Max. Geschwindigkeit:	1,5 m/s

4 61.019 Giessbachbahn

Die vorzüglich in eine beeindruckende Naturszenerie eingebettete, sorgfältig unterhaltene und nachgerüstete Bahn hat einen hohen techn- und kulturgeschichtlichen Wert. Wie das Grandhotel Giessbach, zu dessen Erschliessung sie auf Initiative der Hotelierfamilie Hauser entstand, ist die Giessbachbahn ein wichtiger Zeuge der touristischen Entwicklung im Berner Oberland im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts. Die Anlage, heute die älteste erhaltene Standseilbahn der Schweiz, war nicht nur die erste ausschliesslich für touristische Zwecke errichtete Seilbahn Europas, sondern auch die erste Bahn, bei der die Ausweiche des Schweizer Roman Abt (Abt'sche Ausweiche) und das auf dem Prinzip des Wasserübergewichts basierende Antriebssystem (Wasserballastbahn) zur Anwendung kam. Trotz des 1912 erfolgten Wechsels des Antriebssystems besitzt sie, auch mit den beiden original restaurierten und mit Zahnradbremsen versehenen Wagen, noch einen hohen Anteil an überlieferten Komponenten und zeichnet sich durch bemerkenswerte Streckenbauwerke wie die filigranen und eleganten Stahlfachwerk-Brückenbögen auf Natursteinpfeilern aus.



Baujahr:	1879
Ort/Kanton:	Giessbach, BE
Hersteller:	Maschinenfabrik IGB
Seilbahntyp:	Standseilbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	363 m/98 m
Umbauten:	1891, 1892, 1903, 1912, 1948, 1989, 1998, 2009
Anzahl Wagen/Plätze pro Wagen:	2/40
Personenleistung:	480/h
Max. Geschwindigkeit:	1,9 m/s

5 61.023 Interlaken – Heimwehfluh

Von allen schweizerischen Seilbahnanlagen weist die Heimwehfluhbahn, eine elektrisch betriebene Standseilbahn mit eingleisiger Strecke und Abt'scher Ausweiche, am meisten historische Substanz auf. Abgesehen von einigen wenigen, aus Sicherheitsgründen notwendigen Nachrüstungen präsentiert sich die Anlage noch im Originalzustand von 1906, was ihren ausserordentlichen technikgeschichtlichen Wert begründet und sie zu einer hervorragenden Vertreterin der Standseilbahnen der zweiten Generation macht. Besonders bemerkenswert sind der Maschinenraum im Untergeschoss der Bergstation mit dem in allen wesentlichen Teilen unveränderten Bahnantrieb sowie die beiden zweiachsigen, mit Zangenbremsen ausgerüsteten Fahrgestelle der Firma Von Roll und die hölzernen, je 24 Personen fassenden Wagenkasten. Gut und unauffällig in die Landschaft eingegliedert, wurde sie zur Erschliessung der Spazierwege auf der Heimwehfluh ob Interlaken errichtet und hat ihre Funktion als Ausflugsbahn in niedriger Höhenlage bis heute erhalten.



Baujahr:	1906
Ort/Kanton:	Interlaken, BE
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Standseilbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	186 m/97 m
Umbauten:	–
Anzahl Wagen/Plätze pro Wagen:	2/24
Personenleistung:	480/h
Max. Geschwindigkeit:	1,1 m/s

6 61.026 Locarno – Madonna del Sasso

L'impianto di trasporto a fune che da Locarno porta al Santuario della Madonna del Sasso è una tipica funicolare a un solo binario con scambio asimmetrico tipo Abt. La linea ferroviaria è caratterizzata da un tracciato elegante che segue in gran parte il corso del torrente Ramogna e presenta pregevoli opere artificiali come il ponte ad arco accuratamente composto in blocchi di pietra o il ponte in traliccio d'acciaio sul Ramogna. Assai rimarchevoli sono anche la stazione a valle, integrata in una fila di case urbane, e la stazione a monte in stile tardo neoclassicista ispirata al liberty. Sulla linea, perfettamente inserita nel paesaggio, circolano belle carrozze d'epoca del 1958.



Anno di costruzione:	1905
Luogo/Cantone:	Locarno, TI
Costruttore:	Von Roll
Tipo d'impianto:	Funicolare
Lunghezza del tracciato/dislivello:	811 m/173 m
Trasformazioni:	1984
Numero di veicoli/posti per veicolo:	2/70
Capacità di trasporto, persone:	847/h
Velocità massima di marcia:	n.i.

7 61.033 Neuveville – St-Pierre (Fribourg)

Le funiculaire, construit en 1899 sur le territoire de la ville de Fribourg, est le dernier témoin non modifié d'une installation à câbles selon le principe du contrepoids à eau, qui a été introduit en Suisse en 1879 pour le funiculaire du Giessbach. Conservé dans son état d'origine, il est d'une grande valeur pour l'histoire des techniques. Il s'agit d'un funiculaire classique avec évitement Abt et équipé d'une crémaillère « Riggenbach » au centre de la voie. La construction du funiculaire est due en grande partie à l'initiative de Paul-Alcide Blancpain, le fondateur de la brasserie Cardinal. Créé pour relier la Ville haute à la Neuveville, quartier ouvrier caractérisé par des bâtiments industriels et commerciaux, le funiculaire revêt une haute signification historique et socioculturelle. Le « Funi » constitue également un élément important du paysage urbain de la ville de Fribourg. Il a été restauré dans le plus strict respect des critères de conservation du patrimoine.



Année de construction :	1899
Lieu/canton :	Fribourg, FR
Constructeur :	Von Roll
Type d'installation :	Funiculaire
Longueur du tracé/dénivellation :	126 m/58 m
Modifications :	1998
Nombre de véhicules/places par véhicule :	2/20
Capacité de transport, personnes :	300/h
Vitesse de marche maximale :	1,2 m/s

8 61.036 Reichenbachfallbahn

Die Reichenbachfallbahn, erbaut um den Touristen das Naturspektakel der Reichenbachfälle zugänglich zu machen, ist eine repräsentative Vertreterin einer klassischen Standseilbahn mit Abt'scher Ausweiche und Bremszangensystem nach dem Prinzip Bucher-Durrer. Die kurz nach der prototypischen Stanserhornbahn (1893) erstellte Anlage, die auf die Initiative des Hoteliers Elias Flotron zurückgeht und mit Hilfe der Unternehmer Franz Josef Bucher-Durrer und Josef Durrer-Gasser realisiert werden konnte, erinnert an einen Höhepunkt der Haslitaler Tourismus- und Wirtschaftsentwicklung. Im Sommer führt sie die Touristen in gemächlichem Tempo entlang des spektakulären Reichenbachs zum obersten Wasserfall; parallel zur touristischen Nutzung funktioniert sie seit 1926 als Zubringerbahn für die Kraftwerkzentrale Schattenhalb II der Elektrowerke Reichenbach AG. Sie weist einen aussagekräftigen Anteil an originalen Teilsystemen und Infrastrukturelementen auf und wird nach denkmalpflegerischen Standards mustergültig unterhalten und nachgerüstet. Technik- und kulturgeschichtlich von hohem Wert, ist die Reichenbachbahn ein herausragendes Beispiel eines fachgerecht sanierten und nach wie vor betriebenen technischen Denkmals in weitgehend intakter Umgebung.



Baujahr:	1899
Ort/Kanton:	Meiringen, BE
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Standseilbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	714 m/244 m
Umbauten:	1929, 1999
Anzahl Wagen/Plätze pro Wagen:	2/24
Personenleistung:	144/h
Max. Geschwindigkeit:	2,0 m/s

9 61.045 Stans – Kälti

Die Bahn von Stans nach Kälti mit den beiden originalgetreu nachgebauten hölzernen Wagen ist der letzte erhaltene Teil einer technikgeschichtlich bedeutenden Anlage, die Ende des 19. Jahrhunderts mit drei Sektionen und einer Steigung von bis zu 63% zur Erschliessung des Stanserhorns realisiert wurde. Die Stanserhornbahn war ein Gemeinschaftswerk der Bergbahnpioniere und Hotelkönige Franz Josef Bucher-Durrer und Josef Durrer-Gasser sowie der Firma Bell & Cie. Bei der erhaltenen ersten Sektion handelt es sich um eine klassische Standseilbahn mit Abt'scher Ausweiche, die bezüglich der Verwendung des Bremszangensystems nach dem Prinzip Bucher-Durrer als Prototyp gilt. Der Verlust des Hotel Stanserhorn durch einen Brand im Jahre 1970 und der Ersatz der beiden oberen Sektionen der Standseilbahn durch eine Luftseilbahn 1975 hat die Bedeutung der ersten Sektion als Zeugnis einer bedeutenden Epoche der Zentralschweizer Tourismusgeschichte noch erhöht. Die Bahn wird nach denkmalpflegerischen Standards mustergültig unterhalten.



Baujahr:	1893
Ort/Kanton:	Stans, NW
Hersteller:	Bucher & Durrer
Seilbahntyp:	Standseilbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	1547 m/262 m
Umbauten:	1990, 1998
Anzahl Wagen/Plätze pro Wagen:	2/44
Personenleistung:	340/h
Max. Geschwindigkeit:	4,3 m/s

10 61.056 Le Châtelard – Les Montuires

Avec une pente maximale de 87%, le funiculaire qui relie Le Châtelard aux Montuires est l'installation à deux wagons qui présente la plus forte déclivité au monde. Il fut construit pour desservir le château d'eau et la centrale de Barberine, en particulier pour les transports lourds et le montage de conduites. Sauvé de la fermeture en 1975, il constitue aujourd'hui une attraction touristique. Le funiculaire à une seule voie avec évitement Abt est conservé en majeure partie dans son état d'origine, pour ce qui est du tracé, des ouvrages et de l'infrastructure. Son tracé exceptionnellement exigeant pour un funiculaire, avec d'importantes différences de pente et des raccordements, a nécessité une approche technique unique et des installations spéciales: le câble tracteur est ainsi maintenu dans la partie inférieure du tracé par des portiques négatifs; un wagon ballast sur le tronçon supérieur comble les différences de poids dues aux diverses longueurs des câbles. Conservés dans leur état d'origine, les deux châssis construits par la compagnie Von Roll ont été équipés de cabines en aluminium en 1935. Le moteur et les installations électrotechniques ont été complètement renouvelés en 1995.



Année de construction:	1919
Lieu/canton:	Le Châtelard, VS
Constructeur:	Von Roll
Type d'installation:	Funiculaire
Longueur du tracé/dénivellation:	1306 m/702 m
Modifications:	1996
Nombre de véhicules/places par véhicule:	2/60
Capacité de transport, personnes:	240/h
Vitesse de marche maximale:	2,5 m/s

11 61.061 Handegg – Gelmersee

Mit 106% maximaler Steigung ist die Gelmerbahn die steilste Standseilbahn der Schweiz mit einem Wagen. Die elektrisch betriebene Windenbahn ist eine technikgeschichtlich bedeutende Anlage der Firma Von Roll. Errichtet zum Materialtransport im Zusammenhang mit dem Kraftwerkbau ist die Anlage Bestandteil der ausgedehnten Kraftwerksanlage Grimsel. Linienführung, Unterbau, Fahrgestell und das stufig angeordnete Antriebsgebäude aus markantem Granitsteinmauerwerk sind original erhalten. Die zweckdienliche Nachrüstung von 2001 erfolgte im Hinblick auf die Neunutzung der Bahn für den öffentlichen Personenverkehr.



Baujahr:	1926
Ort/Kanton:	Innertkirchen, BE
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Standseilbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	1028 m/448 m
Umbauten:	2001
Anzahl Wagen/Plätze pro Wagen:	1/24
Personenleistung:	60/h
Max. Geschwindigkeit:	2,0 m/s

12 71.009 Brusino Arsizio – Serpiano

La funivia con movimento a va e viene da Brusino Arsizio al Serpiano è un impianto di grande importanza per la storia della tecnica in quanto prima funivia in Svizzera a va e viene completamente automatica. L'impianto si basa su un sistema sviluppato dall'ingegner Karl Peter di Garmisch-Partenkirchen e fu realizzato con un tracciato ideale dal punto di vista della tecnica di trasporto a fune con un solo pilone; si tratta dell'unico impianto di questo tipo in Svizzera. Conservata in larga misura allo stato originale, questa funivia ticinese non impressiona solo per la rarità tecnica dell'impiantistica ma anche per la costruzione delle stazioni tipiche dell'epoca e di eccellente qualità architettonica.



Anno di costruzione:	1958
Luogo/Cantone:	Brusino Arsizio, TI
Costruttore:	Karl Peter, Bergbahnbau Garmisch
Tipo d'impianto:	Funivia a va e viene
Lunghezza del tracciato/dislivello:	923 m/368 m
Distanza massima dal suolo:	90 m
Trasformazioni:	2008
Numero di cabine/posti per cabina:	2/10
Capacità di trasporto, persone:	160/h
Velocità massima di marcia:	6,0 m/s

13 71.022 Alp Naraus – Fil de Cassons

Die Pendelbahn wurde 1956 zur Erschliessung des Cassonsgrats oberhalb von Flims erbaut und ist heute Teil des weitläufigen und gut erschlossenen Skigebiets «Weisse Arena». Sie gehört zu den ältesten weitestgehend original erhaltenen Von Roll-Pendelbahnen mit mittlerer Kabinengrösse und ist daher seilbahngeschichtlich von hoher Bedeutung. Die Kabinen sind zwar umgebaut worden, doch haben sich die Tal- und Bergstation, die Stützen und der Antrieb aus der Bauzeit erhalten. Anpassungen an die neusten Sicherheitsvorschriften erfolgten mit grösster Sorgfalt.



Baujahr:	1956
Ort/Kanton:	Flims, GR
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	2193 m/798 m
Grösster Bodenabstand:	70 m
Umbauten:	1974, 1986
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	2/26
Personenleistung:	200/h
Max. Geschwindigkeit:	6,0 m/s

14 71.068 Plan Francey – Le Moléson

Le téléphérique à va-et-vient date de 1964. Avec son tracé exigeant, qui épouse le flanc du Moléson, il est presque intégralement conservé dans son état d'origine. Cette installation de relativement petite taille de l'entreprise Von Roll, assez ancienne pour un téléphérique, constitue un témoin typique de la technique téléphérique suisse des années 1960. Avec ses deux stations d'origine, il est un élément important du réaménagement touristique global de la région du Moléson.



Année de construction :	1964
Lieu/canton :	Moléson Village, FR
Constructeur :	Von Roll
Type d'installation :	Téléphérique à va-et-vient
Longueur du tracé/dénivellation :	1101 m/459 m
Garde au sol maximale :	120 m
Modifications :	1967
Nombre de cabines/places par cabine :	2/35
Capacité de transport, personnes :	460/h
Vitesse de marche maximale :	7,0 m/s

15 71.076 Stechelberg – Gimmelwald – Mürren

Seit 1967 ist das Schilthorn, mit 2973 Metern der höchste Gipfel der Berner Voralpen, durch mehrere aufeinander folgende Pendelluftseilbahnen in besonderer Anordnung von Stechelberg aus erschlossen: Der erste Abschnitt Stechelberg – Gimmelwald und Gimmelwald – Mürren wurde in V-Form mit einer in der Schweiz einzigartigen, spitzwinkligen Umlenkdisposition in der Zwischenstation realisiert; zum Gipfel folgen die Sektionen Mürren – Birg (→ Bahn 16) und Birg – Schilthorn (→ Bahn 17). Die ersten zwei Sektionen konnten bereits 1965 eröffnet werden, die letzte Sektion zum Gipfel wurde 1967 in Betrieb genommen. Die Schilthornbahn, eine Kombination von Touristenbahn und öffentlichem Verkehrsmittel, war zum Zeitpunkt ihrer Erstellung die längste Seilbahn der Schweiz und galt auch im internationalen Vergleich als Werk der Superlative. Charakteristisch ist neben der seilbahntechnischen Leistungen auch die hohe bautechnische Qualität der Hoch- und Tiefbauten. Die in anspruchsvollem Gelände ausgeführten Bauwerke zeugen trotz der jüngeren An- und Umbauten von einem gekonnten Dialog zwischen architektonischem Ausdruck und (seilbahn-)technischen Anforderungen und zeichnen sich durch eine gleichzeitig einheitliche und differenzierte Formensprache aus.



Baujahr:	1965
Ort/Kanton:	Mürren, BE
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	2386 m/771 m
Grösster Bodenabstand:	200 m
Umbauten:	1986, 1985, 2007
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	2/100
Personenleistung:	600/h
Max. Geschwindigkeit:	8,0 m/s

16 71.077 Mürren – Birg

Seit 1967 ist das Schilthorn, mit 2973 Metern der höchste Gipfel der Berner Voralpen, durch mehrere aufeinander folgende Pendelluftseilbahnen in besonderer Anordnung von Stechelberg aus erschlossen: Der erste Abschnitt Stechelberg–Gimmelwald und Gimmelwald–Mürren (→ Bahn 15) wurde in V-Form mit einer in der Schweiz einzigartigen, spitzwinkligen Umlenkdisposition in der Zwischenstation realisiert; zum Gipfel folgen die Sektionen Mürren–Birg und Birg–Schilthorn (→ Bahn 17). Die ersten zwei Sektionen konnten bereits 1965 eröffnet werden, die letzte Sektion zum Gipfel wurde 1967 in Betrieb genommen. Die Schilthornbahn, eine Kombination von Touristenbahn und öffentlichem Verkehrsmittel, war zum Zeitpunkt ihrer Erstellung die längste Seilbahn der Schweiz und galt auch im internationalen Vergleich als Werk der Superlative. Charakteristisch ist neben der seilbahntechnischen Leistungen auch die hohe bautechnische Qualität der Hoch- und Tiefbauten. Die in anspruchsvollem Gelände ausgeführten Bauwerke zeugen trotz der jüngeren An- und Umbauten von einem gekonnten Dialog zwischen architektonischem Ausdruck und (seilbahn-)technischer Anforderungen und zeichnen sich durch eine gleichzeitig einheitliche und differenzierte Formensprache aus.



Baujahr:	1965
Ort/Kanton:	Mürren, BE
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	2779 m/1039 m
Grösster Bodenabstand:	165 m
Umbauten:	1982, 2003
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	2/75
Personenleistung:	600/h
Max. Geschwindigkeit:	10,0 m/s

17 71.078 Birg – Schilthorn

Seit 1967 ist das Schilthorn, mit 2973 Metern der höchste Gipfel der Berner Voralpen, durch mehrere aufeinander folgende Pendelluftseilbahnen in besonderer Anordnung von Stechelberg aus erschlossen: Der erste Abschnitt Stechelberg–Gimmelwald und Gimmelwald–Mürren (→ Bahn 15) wurde in V-Form mit einer in der Schweiz einzigartigen, spitzwinkligen Umlenkdisposition in der Zwischenstation realisiert; zum Gipfel folgen die Sektionen Mürren–Birg (→ Bahn 16) und Birg–Schilthorn. Die ersten zwei Sektionen konnten bereits 1965 eröffnet werden, die letzte Sektion zum Gipfel wurde 1967 in Betrieb genommen. Die Schilthornbahn, eine Kombination von Touristenbahn und öffentlichem Verkehrsmittel, war zum Zeitpunkt ihrer Erstellung die längste Seilbahn der Schweiz und galt auch im internationalen Vergleich als Werk der Superlative. Charakteristisch ist neben der seilbahntechnischen Leistungen auch die hohe bautechnische Qualität der Hoch- und Tiefbauten. Die in anspruchsvollem Gelände ausgeführten Bauwerke zeugen trotz der jüngeren An- und Umbauten von einem gekonnten Dialog zwischen architektonischem Ausdruck und (seilbahn-)technischer Anforderungen und zeichnen sich durch eine gleichzeitig einheitliche und differenzierte Formensprache aus.



Baujahr:	1967
Ort/Kanton:	Mürren, BE
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	1766 m/293 m
Grösster Bodenabstand:	180 m
Umbauten:	1980, 1995, 1997
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	2/100
Personenleistung:	600/h
Max. Geschwindigkeit:	10,0 m/s

18 71.085 Stalden – Staldenried

Die 1951 errichtete zweispurige Pendelbahn ist noch heute das zentrale öffentliche Verkehrsmittel für das Gebiet Staldenried–Gspion. Die in zwei Sektionen unterteilte Bahn (Stalden–Staldenried; Staldenried–Gspion, → Bahn 19) gehört zu den ältesten erhaltenen Pendelbahnen dieser Gröszenordnung in der Schweiz. Die von der renommierten Firma Von Roll hergestellte Anlage besticht durch die aus der Bauzeit erhaltenen Stationsbauten und Stützen sowie durch die erhaltenen Komponenten der ersten Umrüstung von 1963/64 wie Antrieb, Gehänge und Laufwerke mit Fangbremsen.



Baujahr:	1951
Ort/Kanton:	Staldenried, VS
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	1167 m/357 m
Grösster Bodenabstand:	95 m
Umbauten:	1989
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	2/10
Personenleistung:	60/h
Max. Geschwindigkeit:	5,0 m/s

19 71.086 Staldenried – Gspion

Die 1951 errichtete zweispurige Pendelbahn ist noch heute das zentrale öffentliche Verkehrsmittel für das Gebiet Staldenried–Gspion. Die in zwei Sektionen unterteilte Bahn (Stalden–Staldenried → Bahn 18; Staldenried–Gspion) gehört zu den ältesten erhaltenen Pendelbahnen dieser Gröszenordnung in der Schweiz. Die von der renommierten Firma Von Roll hergestellte Anlage besticht durch die aus der Bauzeit erhaltenen Stationsbauten und Stützen sowie durch die erhaltenen Komponenten der ersten Umrüstung von 1963/64 wie Antrieb, Gehänge und Laufwerke mit Fangbremsen.



Baujahr:	1951
Ort/Kanton:	Staldenried, VS
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	1598 m/740 m
Grösster Bodenabstand:	65 m
Umbauten:	1989
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	2/10
Personenleistung:	65/h
Max. Geschwindigkeit:	5,5 m/s

20 71.096 Dörfji – Mitteltälli (Pischa-Bahn)

Die Pischabahn präsentiert sich mit Ausnahme der Fernüberwachungsanlage (ersetzt 1984) heute noch im originalen Zustand von 1967. Als schweizweit älteste integral erhaltene zweispurige Von Roll-Personenpendelbahn im Segment der Grossraumbahnen ist sie von hohem seilbahngeschichtlichem Wert. Sämtliche ihrer Systemkomponenten sind charakteristischer Ausdruck für den Technik-Standard und die Ästhetik jener zahlreichen Pendelbahnen, die Von Roll in der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre ausführen konnte und die mit der Schilthornbahn (→ Bahnen 15, 16, 17) Weltruhm erlangt hatten. Die Projektierung und Ausführung der Bahn ist auch im Kontext des in den späten 1960er- und frühen 1970er-Jahren herrschenden Bahnbooms und der gewaltigen Investitionen im Bereich des Fremdenverkehrs zu sehen: Der ungebremsste Optimismus und das sich in der markanten Situierung in der Landschaft manifestierende Anything goes wurde erst mit dem Einbruch der Konjunktur anlässlich der Ölkrise von 1973 gebremst.



Baujahr:	1967
Ort/Kanton:	Davos, GR
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	2017 m/683 m
Grösster Bodenabstand:	65 m
Umbauten:	1967
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	2/85
Personenleistung:	800/h
Max. Geschwindigkeit:	7 m/s

21 71.109 Mulania – Crap Sogn Gion

Der Bau der Crap-Sogn-Gion-Bahn stellte einen Meilenstein in der Entwicklung der Tourismusdestination Flims-Laax-Falera dar. Die ehemals längste öffentliche Einsektionen-Personenpendelbahn der Schweiz war und ist ein Werk der Superlative. Ihr technik- und tourismusgeschichtlicher Wert liegt in der bezüglich Seilbahntechnik und Wirtschaftlichkeit höchst intelligenten Konzeption. Trotz nachträglicher Modifikationen und Nachrüstungen stellt die Bahn nach wie vor ein herausragendes seilbahntechnisches Zeugnis dar, das über einen bemerkenswerten Originalbestand verfügt. Die Projektierung und Ausführung der Bahn ist als Konkurrenz zum Prestige-Projekt Schilthornbahn von Von Roll (→ Bahnen 15, 16, 17) zu sehen und widerspiegelt wie diese und die Pischabahn in Davos (→ Bahn 20) den Boom der Bahnen für den Fremdenverkehr dieser Zeit.



Baujahr:	1968
Ort/Kanton:	Laax, GR
Hersteller:	Habegger
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	4156 m/1130 m
Grösster Bodenabstand:	70 m
Umbauten:	1984, 1994
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	2/125
Personenleistung:	750/h
Max. Geschwindigkeit:	10,0 m/s

22 71.124 San Carlo – Robiei

La funivia San Carlo–Robiei delle Officine idroelettriche della Maggia, una combinazione di funivia per il trasporto di persone e di carichi pesanti, è una delle più famose funivie di centrali elettriche della Habegger di Thun, che in particolare verso la metà degli anni '60 ha raggiunto fama mondiale nel settore degli impianti di trasporto a fune ad elevate prestazioni grazie anche a imponenti impianti come la funivia a va e vieni del Crap Sogn Gion (→ funivia 21). Con una lunghezza del tracciato di più di 4 km e una portata di carico utile di 13 400 kg, la funivia a va e vieni di Robiei, il cui principio, la linea e i componenti costitutivi come i sostegni, i componenti e le opere costruttive delle stazioni, i riduttori e le sospensioni del carico risalgono ancora all'epoca della costruzione, è a tutt'oggi una delle più imponenti teleferiche in Svizzera. Il suo impegnativo tracciato in un ambiente difficile d'alta montagna è da considerare un'opera d'alta ingegneria e, dal punto di vista della tecnica di trasporto a fune, è altresì impressionante la rispettabile età dell'impianto di oltre 45 anni. La funivia costituisce con l'impianto di trasporto a fune aziendale Robiei–Cavagnoli (→ funivia 55), più recente di un'anno, un'unità ed è di notevole rilevanza d'esercizio nell'esteso complesso delle Officine idroelettriche della Maggia.



Anno di costruzione:	1964
Luogo/Cantone:	San Carlo, TI
Costruttore:	Habegger
Tipo d'impianto:	Funivia a va e vieni
Lunghezza del tracciato/dislivello:	4039 m/853 m
Distanza massima dal suolo:	163 m
Trasformazioni:	1972, 2001, 2005
Numero di mezzi di trasporto:	1 persona/1 merce
Posti/carico utile:	120/13400 kg
Capacità di trasporto, persone:	240/h
Velocità massima di marcia:	5,0 m/s

23 71.129 Trockener Steg – Klein Matterhorn

Die Personenluftseilbahn mit Grossraumkabinen Trockener Steg–Klein Matterhorn ist neben der Schilthornbahn (→ Bahnen 15, 16, 17) die berühmteste Pendelbahn der Firma Von Roll. Ihre Bergstation auf 3820 m ü. M. ist die höchstgelegene Station einer Personenluftseilbahn in Europa. Die Anlage weist schweizweit das längste Spannfeld auf (2885 m). Vision und Linienführung sind angesichts der extremen landschaftlichen Bedingungen kühn. Mit 30 Betriebsjahren weist die Anlage, die in weiten Teilen unverändert ist, in seilbahntechnischer Hinsicht zudem bereits ein beträchtliches Alter auf. In der Phase von der Projektierung bis zur Realisierung war sie äusserst umstritten, da sie in einer geschützten hochalpinen Landschaft zu liegen kam; der Bahnbau förderte den Konflikt zwischen Tourismusentwicklung in der Berglandschaft und Landschaftsschutz zu Tage, der schliesslich mit der Ausscheidung eines Tourismus-Korridors bewältigt wurde.



Baujahr:	1979
Ort/Kanton:	Zermatt, VS
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	3672 m/891 m
Grösster Bodenabstand:	165 m
Umbauten:	1995
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	2/100
Personenleistung:	600/h
Max. Geschwindigkeit:	10,0 m/s

24 72.011 Les Diablerets – Isenau

Ouvert en 1974, ce téléphérique à mouvement continu à câble unique et à cabines débrayables de quatre places, a remplacé une installation de 1953, à cabines de deux places du même fabricant, Giovanola. L'installation, à hauts et élégants piliers à trois pieds, est conservée en majeure partie dans son état d'origine et reflète de manière représentative la technologie des installations à câbles des années 1970, d'où sa haute valeur pour l'histoire des techniques. Le téléphérique est aussi un témoin important de l'histoire du tourisme aux Diablerets.



Année de construction:	1974
Lieu/canton:	Les Diablerets, VD
Constructeur:	Giovanola
Type d'installation:	Téléphérique à mouv. cont.
Longueur du tracé/dénivellation:	2395 m/575 m
Garde au sol maximale:	22 m
Modifications:	–
Nombre de cabines/places par cabine:	70/4
Capacité de transport, personnes:	700/h
Vitesse de marche maximale:	3,5 m/s

25 72.013 Gstaad – Eggli

Die zu touristischen Zwecken errichtete, ganzjährig betriebene Seilbahn Gstaad–Eggli ist eine Einseilumlaufbahn mit betrieblich lösbaren Vierer-Kabinen. Die von der Schweizer Herstellerfirma Gerhard Müller GMD 1983 errichtete Bahn zeichnet sich aus durch eine qualitätvolle Klemm- und Seilbahntechnik, wie sie im zweiten Drittel des 20. Jahrhunderts in Konkurrenz zur legendären VR101-Klemme von Von Roll bei zahlreichen Schweizer Umlaufbahnen zum Einsatz kam. Als letzte erhaltene und betriebsfähige Einseil-Umlaufkabinenbahn von Müller kann der Gstaad-Eggli-Bahn ein hoher seilbahntechnischer und -geschichtlicher Zeugniswert zugesprochen werden. Die Bahn, die bis auf die Fernüberwachungsanlage (erneuert 2003) vollumfänglich von 1983 stammt und mit der Linienführung und den Stationsbauten gar Elemente der 1955 vom gleichen Hersteller errichteten Vorgängerbahn aufweist, ist repräsentativ für die einst umfangreiche und bedeutende Werkgruppe des innovativen und charismatischen, insbesondere im Bereich der Skilifte und Umlaufbahnen starken Maschineningenieurs und Seilbahnkonstruktors Gerhard Müller aus Dietlikon.



Baujahr:	1983
Ort/Kanton:	Gstaad, BE
Hersteller:	Müller GMD
Seilbahntyp:	Umlaufkabinenbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	1430 m/514 m
Grösster Bodenabstand:	30 m
Umbauten:	–
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	56/4
Personenleistung:	900/h
Max. Geschwindigkeit:	3,5 m/s

26 72.014 Saanenmöser – Saanerslochgrat

Die nur im Winter betriebene Einseilumlaufbahn mit betrieblich lösbaren Sechser-Kabinen stammt von der französischen Herstellerfirma POMA, die in der Schweiz nur zwei Exemplare dieses Seilbahntyps realisieren konnte; dieser fällt nicht zuletzt auch wegen seiner eigenwillig futuristischen Kabinen in der Schweizer Umlaufkabinen-Landschaft besonders auf. Die Anlage von Saanenmöser ist sechs Jahre älter als diejenige von Crans-Montana und wurde seither nicht modifiziert. Neben ihrem eindrücklich authentischen Zustand zeichnet sich das Berner Oberländer Exemplar durch eine lange Strecke und eine anspruchsvolle Linienführung aus. Die Seltenheit und die Qualitätsprädikate, aber auch ihre zentrale Stellung im weitläufigen Bergbahn-Netz Saanenland-Simmental, begründen die seilbahntechnische Bedeutung dieser Seilbahnanlage.



Baujahr:	1980
Ort/Kanton:	Gstaad, BE
Hersteller:	Poma
Seilbahntyp:	Umlaufkabinenbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	2962 m/670 m
Grösster Bodenabstand:	30 m
Umbauten:	–
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	110/6
Personenleistung:	1350/h
Max. Geschwindigkeit:	4,5 m/s

27 72.073 Schönried – Rellerligrat

Seit 1978 stellte die Firma Habegger Einseilumlaufbahnen mit kuppelbaren Sechser-Kabinen her. Habegger verwendete in Lizenz Klemmapparate von Giovanola. Die Rellerligrat-Bahn von 1981, die seit ihrer Erstellung nicht verändert wurde, ist aufgrund ihrer aufwändigen Kurvenlösung schweizweit einzigartig: In Bezug auf die Landschaft stellt das mächtige, an eine Achterbahn erinnernde Stützenbauwerk einen markanten Eingriff dar, seilbahntechnisch ermöglicht es eine ideale Linienführung. Die Rellerligrat Einseil-Umlaufkabinenbahn war die letzte von Habegger erstellte Anlage, bevor die Unternehmung von Von Roll übernommen wurde.



Baujahr:	1981
Ort/Kanton:	Gstaad, BE
Hersteller:	Habegger
Seilbahntyp:	Umlaufkabinenbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	2083 m/588 m
Grösster Bodenabstand:	44 m
Umbauten:	–
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	62/6
Personenleistung:	720/h
Max. Geschwindigkeit:	4,0 m/s

28 72.090 Stöckalp – Melchsee-Frutt

Die Gondelbahn von der Stöckalp nach Melchsee-Frutt ist nach der 1974 erstellten Geils-Hahnenmoos-Bahn (→ regionale Bahn 15) die zweite mehrheitlich original erhaltene Einseilumlaufbahn mit kuppelbaren, vollautomatischen Vierer-Kabinen, die von der Thuner Firma Habegger erbaut wurde. Speziell und einzigartig sind die auf beiden Fahrbahnseiten aufgesetzten Bergungsbahnen. Diese sind erforderlich, weil das felsige Gelände im unteren Teil der Anlage ein Abseilen verunmöglicht. Die Erschliessung von Melchsee-Frutt per Luftseilbahn reicht bis in die 1930er-Jahre zurück. Damit wurde die Grundlage zur Entwicklung eines der bedeutendsten Sommer- und Wintersportplätze in Obwalden geschaffen. Die Bedeutung der Bahn zeigt sich insbesondere im Winter, wenn die Strasse zwischen Stöckalp und Melchsee-Frutt wegen Schnee gesperrt ist.



Baujahr:	1976
Ort/Kanton:	Melchsee-Frutt, OW
Hersteller:	Habegger
Seilbahntyp:	Umlaufkabinenbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	3308 m/835 m
Grösster Bodenabstand:	60 m
Umbauten:	–
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	101/4
Personenleistung:	750/h
Max. Geschwindigkeit:	4,0 m/s

29 72.093 Grindelwald Grund – Holenstein

Die in zwei Sektionen (Grindelwald Grund–Holenstein; Holenstein–Männlichen, → Bahn 30) unterteilte Gondelbahn von Grindelwald auf den Männlichen ist mit einer Gesamtlänge von 6240 Metern die längste Einseilumlaufkabinenbahn Europas. Die 1978 eröffnete, dem Sommer- und Wintertourismus dienende Bahn wurde von der Firma Habegger, Thun, als auf der Giovanola-Technik basierende vollautomatische Einseilumlaufbahn erbaut. Bei den in der Mittelstation automatisch von einem Seil auf das andere transportierten Vierer-Gondeln öffnen und schliessen sich die Türen automatisch. Bis auf die erneuerte Fernüberwachungsanlage ist die imposante und hervorragend gepflegte Bahn integral erhalten.



Baujahr:	1978
Ort/Kanton:	Grindelwald, BE
Hersteller:	Habegger
Seilbahntyp:	Umlaufkabinenbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	3167 m/683 m
Grösster Bodenabstand:	45 m
Umbauten:	1997
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	124/4
Personenleistung:	900/h
Max. Geschwindigkeit:	4,0 m/s

30 72.094 Holenstein – Männlichen

Die in zwei Sektionen (Grindelwald Grund–Holenstein, → Bahn 29; Holenstein–Männlichen) unterteilte Gondelbahn von Grindelwald auf den Männlichen ist mit einer Gesamtlänge von 6240 Metern die längste Einseilumlaufkabinenbahn Europas. Die 1978 eröffnete, dem Sommer- und Wintertourismus dienende Bahn wurde von der Firma Habegger, Thun, als auf der Giovanola-Technik basierende vollautomatische Einseilumlaufbahn erbaut. Bei den in der Mittelstation automatisch von einem Seil auf das andere transportierten Vierer-Gondeln öffnen und schliessen sich die Türen automatisch. Bis auf die erneuerte Fernüberwachungsanlage ist die imposante und hervorragend gepflegte Bahn integral erhalten.



Baujahr:	1978
Ort/Kanton:	Grindelwald, BE
Hersteller:	Habegger
Seilbahntyp:	Umlaufkabinenbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	3073 m/601 m
Grösster Bodenabstand:	35 m
Umbauten:	1997
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	120/4
Personenleistung:	900/h
Max. Geschwindigkeit:	4,0 m/s

31 73.016 Oberdorf SO – Nesselboden

Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Seilbahntechnik mit der Lancierung des von der Firma Von Roll in Bern und insbesondere ihres verantwortlichen Konstrukteurs Paul Zuberbühler entwickelten Systems der Einseilumlaufbahn mit kuppelbaren, quer zur Fahrbahn ausgerichteten Sesseln entscheidend vorangetrieben. Die legendäre, nachträglich als VR101 bezeichnete kuppelbare Von Roll-Seilklemme löste einen regelrechten Sesselbahnboom aus; allein bis in die frühen 1960er-Jahre konnte Von Roll in der Schweiz über ein Dutzend Anlagen dieses Typs installieren. Trotz einiger Nachrüstungen und Überholungen in Teilbereichen und der Ergänzung mit neuen Komponenten ist der Weissenstein-Sessellift in einem eindrucklichen Masse und vom Grundsystem her original erhalten. Als schweizweit letzte Repräsentantin einer zentralen bahntechnischen Erneuerung respektive eines äusserst erfolgreichen Produktionszweigs des Berner Giesserei-Werks, aber auch aufgrund ihres Betriebsalters sowie ihrer Konzeption als Zweisektionen-Bahn (Oberdorf SO–Nesselboden und Nesselboden–Weissenstein, → Bahn 32) stellt die Sesselbahn einen einzigartigen Zeugen schweizerischer Bahntechnik dar. Die Anlage ist zur Zeit stillgelegt.



Baujahr:	1950
Ort/Kanton:	Oberdorf, SO
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Umlaufsesselbahn kuppelbare Klemmen
Streckenlänge/Höhendifferenz:	1616 m/403 m
Grösster Bodenabstand:	10 m
Umbauten:	1994
Anzahl Sessel/Plätze pro Sessel:	87/2
Personenleistung:	450/h
Max. Geschwindigkeit:	2,68 m/s

32 73.017 Nesselboden – Weissenstein

Unmittelbar nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Seilbahntechnik mit der Lancierung des von der Firma Von Roll in Bern und insbesondere ihres verantwortlichen Konstrukteurs Paul Zuberbühler entwickelten Systems der Einseilumlaufbahn mit kuppelbaren, quer zur Fahrbahn ausgerichteten Sesseln entscheidend vorangetrieben. Die legendäre, nachträglich als VR101 bezeichnete kuppelbare Von Roll-Seilklemme löste einen regelrechten Sesselbahnboom aus; allein bis in die frühen 1960er-Jahre konnte Von Roll in der Schweiz über ein Dutzend Anlagen dieses Typs installieren. Trotz einiger Nachrüstungen und Überholungen in Teilbereichen und der Ergänzung mit neuen Komponenten ist der Weissenstein-Sessellift in einem eindrucklichen Masse und vom Grundsystem her original erhalten. Als schweizweit letzte Repräsentantin einer zentralen bahntechnischen Erneuerung respektive eines äusserst erfolgreichen Produktionszweigs des Berner Giesserei-Werks, aber auch aufgrund ihres Betriebsalters sowie ihrer Konzeption als Zweisektionen-Bahn (Oberdorf SO–Nesselboden, → Bahn 31; Nesselboden–Weissenstein) stellt die Sesselbahn einen einzigartigen Zeugen schweizerischer Bahntechnik dar. Die Anlage ist zur Zeit stillgelegt.



Baujahr:	1950
Ort/Kanton:	Oberdorf, SO
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Umlaufsesselbahn kuppelbare Klemmen
Streckenlänge/Höhendifferenz:	744 m/216 m
Grösster Bodenabstand:	13,3 m
Umbauten:	1994
Anzahl Sessel/Plätze pro Sessel:	40/2
Personenleistung:	450/h
Max. Geschwindigkeit:	3,5 m/s

33 73.023 Grisch – La Siala

Der Betrieb von Einseilumlaufbahnen mit kuppelbaren Dreier-Sesseln wurde in der Schweiz erst ab 1981 zugelassen. Der Siala-Sessellift war neben der Bahn Kümme–Unterthorn im Wallis die erste Anlage dieses Typs, die in der Schweiz realisiert werden konnte. Der Thuner Seilbahnhersteller Habegger, der zum Zeitpunkt des Auftrags im Übernahme-Prozess durch Von Roll stand, musste für diese Anlage einen neuen Klemmapparat entwickeln (VH300). Insgesamt wurden in der Schweiz vergleichsweise wenige kuppelbare Dreier-Sessellifte installiert. Die Firmen Von Roll, Habegger und Garaventa wurden bei den Bestellungen gleichermassen berücksichtigt; zwei Anlagen konnte Städeli realisieren. Die Bahn von Grisch nach La Siala von 1982 ist integral aus der Entstehungszeit erhalten. Sie bezeugt den engen Zusammenhang zwischen Seilbahnbewilligungspraxis und technischer Entwicklung: Der auf die neuen Zulassungssituation hin konstruierte Klemmapparat repräsentiert eine wichtige Phase in der schweizerischen Entwicklung von Einseilumlaufbahnen. Als eine der letzten von Habegger geplanten und zugleich als eine der ersten kollaudierten Anlagen der Nachfolgeunternehmung Von Roll-Habegger ist die Siala-Bahn auch von hoher firmengeschichtlicher Bedeutung.



Baujahr:	1982
Ort/Kanton:	Laax, GR
Hersteller:	Von Roll-Habegger
Seilbahntyp:	Umlaufsesselbahn kuppelbare Klemmen
Streckenlänge/Höhendifferenz:	2219 m/590 m
Grösster Bodenabstand:	20 m
Umbauten:	–
Anzahl Sessel/Plätze pro Sessel:	216/3
Personenleistung:	1800/h
Max. Geschwindigkeit:	3,7 m/s

34 74.119 Grotzenbüel – Seblengrat

Die von der Glarner Firma Mathias Streiff AG fabrizierte, ausschliesslich für den Wintersport eingesetzte Einseilumlaufbahn mit fest geklemmten Zweier-Sesseln von 1969 ist ein wesentlicher Anlagenteil der attraktiven und überschaubaren touristischen Infrastruktur der (relativ jungen) Gemeinde Braunwald. Sie bildet zusammen mit der gleichzeitig errichteten, vom Bächtital her geführten Sesselbahn (→ Bahn 35) eine logistische Einheit mit gemeinsamem Bergstationsgebäude. Die beiden Einseilumlaufbahnen mit fixen Sesseln und eigenwillig ausgebildeten Stützen zählen innerhalb der Werkgruppe von Streiff zu den äusserst seltenen Exemplaren dieses Bergbahntyps, welche die innovative und auf Pendelbahnen spezialisierte Schwandener Unternehmung in der Schweiz ausführen konnte. Mit über 40 Betriebsjahren weist der Sessellift auch ein aus seilbahntechnischer Sicht erhebliches Alter auf. Bis auf die mit neuen Kunststoffpolstern versehenen Sesseln ist die Anlage integral aus der Bauzeit erhalten und stellt somit ein seilbahngeschichtlich bemerkenswertes Zeugnis von erheblichem Interesse dar.



Baujahr:	1969
Ort/Kanton:	Braunwald, GL
Hersteller:	Streiff
Seilbahntyp:	Umlaufsesselbahn feste Klemmen
Streckenlänge/Höhendifferenz:	1177 m/337 m
Grösster Bodenabstand:	18 m
Umbauten:	–
Anzahl Sessel/Plätze pro Sessel:	135/2
Personenleistung:	1100/h
Max. Geschwindigkeit:	2,2 m/s

35 74.120 Bächtital – Seblengrat

Die von der Glarner Firma Mathias Streiff AG fabrizierte, ausschliesslich für den Wintersport eingesetzte Einseilumlaufbahn mit fest geklemmten Zweier-Sesseln von 1969 ist ein wesentlicher Anlagenteil der attraktiven und überschaubaren touristischen Infrastruktur der (relativ jungen) Gemeinde Braunwald. Sie bildet zusammen mit der gleichzeitig errichteten, von der Braunwalder Seite ab dem Grotzenbüel her geführten Sesselbahn (→ Bahn 34) eine logistische Einheit mit gemeinsamem Bergstationsgebäude. Die beiden Einseilumlaufbahnen mit fixen Sesseln und eigenwillig ausgebildeten Stützen zählen innerhalb der Werkgruppe von Streiff zu den äusserst seltenen Exemplaren dieses Bergbahntyps, welche die innovative und auf Pendelbahnen spezialisierte Schwandener Unternehmung in der Schweiz ausführen konnte. Mit über 40 Betriebsjahren weist der Sessellift auch ein aus seilbahntechnischer Sicht erhebliches Alter auf. Bis auf die mit neuen Kunststoffpolstern versehenen Sesseln ist die Anlage integral aus der Bauzeit erhalten und stellt somit ein seilbahngeschichtlich bemerkenswertes Zeugnis von erheblichem Interesse dar.



Baujahr:	1969
Ort/Kanton:	Braunwald, GL
Hersteller:	Streiff
Seilbahntyp:	Umlaufsesselbahn feste Klemmen
Streckenlänge/Höhendifferenz:	1219 m/434 m
Grösster Bodenabstand:	23 m
Umbauten:	–
Anzahl Sessel/Plätze pro Sessel:	168/2
Personenleistung:	1100/h
Max. Geschwindigkeit:	2,2 m/s

36 AG-FR-1 Tonwerke – Käsleten

Die Werkbahn, die eine Verbindung zwischen der Opalinuston-Grube in der Cheeslete und dem Verarbeitungswerk in Frick-Dorf herstellt, weist noch einen respektablen Anteil originaler Seilbahnkomponenten von 1935 auf. Die 1978 und 2001 behutsam und zweckmässig erneuerte Bleichert-Anlage ist von seilbahntechnischer und insbesondere auch von industrie-geschichtlicher Bedeutung: Zusammen mit den beiden Stationen bildet die Materialseilbahn ein wichtiges Element im mehrteiligen Produktionsprozess vom Abbau des Opalinustons bis zum Endprodukt Backstein.



Baujahr:	1935
Ort/Kanton:	Frick, AG
Hersteller:	Bleichert
Seilbahntyp:	Umlaufmaterialbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	1200 m/20 m
Grösster Bodenabstand:	20 m
Nutzlast/Fahrbetriebsmittel:	500 kg
Umbauten:	1978, 2001
Anzahl Fahrbetriebsmittel:	50
Jahresbeförderung Güter:	30–40 000 Tonnen
Max. Geschwindigkeit:	2,5 m/s

37 AI-OB-1-s Oberegg – St. Anton

Die Innerschweizer Seilbahnunternehmung Garaventa nahm in den 1960er-Jahren die Produktion von Skiliften auf. Dabei griff sie auf die Skilifttechnik des österreichischen Unternehmens Doppelmayr zurück und erstellte die Skilifte nach deren System in Lizenz. Bei den grösseren Anlagen aus der Frühzeit wurden die charakteristischen schweren Doppelmayr-Fachwerk-Portalstützen eingesetzt. Eigenentwicklungen wurden erst im Laufe der 1970er-Jahre ausgeführt. Der Lift von Oberegg auf St. Anton steht repräsentativ für die frühen Doppelmayr-Garaventa Fabrikate. Besondere Bedeutung kommt ihm auch aufgrund seines eindrucksvollen Erhaltungszustands und seiner beachtlichen Länge zu. Der zu den ältesten und längsten Skiliften im Kanton Appenzell Innerrhoden zählende Bügellift ist ein wesentlicher Bestandteil des Winterangebots im Tourismusgebiet Appenzeller Vorderland/Rheintal.



Baujahr:	1965
Ort/Kanton:	Oberegg, AI
Hersteller:	Garaventa
Seilbahntyp:	Skilift
Streckenlänge/Höhendifferenz:	1050 m/230 m
Umbauten:	–
Anzahl Bügel:	80
Personenleistung:	867/h
Max. Geschwindigkeit:	3,1 m/s

38 BE-BE-2-s Waldegg – Howald

Bei der im Jahre 1966 erstellten, in den wesentlichsten Anlagekomponenten original erhaltenen Pionieranlage kam erstmals, sogar noch vor der Patentierung des Systems, die von Willy Bühler WBB für Einseilumlaufbahnen entwickelte Kurventechnik zum Einsatz. Der prototypische Charakter des Bügellifts in Beatenberg manifestiert sich unter anderem darin, dass der dreifache Umlenkungsverlauf des Förderseils über drei Stützen abgewickelt wird, während bei den später ausgeführten Anlagen die Zwirbel-Konstruktion auf zwei Stützen reduziert wurde (Kurvstütze mit drei Ebenen und zwei Umlenkscheiben/Umlenkstation). Bühlers Kurvensystem (auch Zwirbelkurve genannt) gehört zu den grössten Erfolgen der Seilbahnunternehmung WBB und stellt zugleich einen Höhepunkt der schweizerischen Seilbahnentwicklung respektive -fabrikation dar.



Baujahr:	1966
Ort/Kanton:	Beatenberg, BE
Hersteller:	Bühler
Seilbahntyp:	Skilift
Streckenlänge/Höhendifferenz:	1437 m/318 m
Umbauten:	–
Anzahl Bügel:	112
Personenleistung:	600/h
Max. Geschwindigkeit:	3,0 m/s

39 BE-GT-3 Grimselnollen – Hausenegg

Die Habegger'sche Werkbahn vom Spittelnollen zum Wasserschloss auf der Hausenegg ist mit ihrer separaten Seilrückführung optimal für die spezifischen topografischen und funktionalen Anforderungen konfektioniert. Die einspurige Pendelbahn zählt schweizweit zu den ältesten und am besten erhaltenen Seilbahnen des auf Luftseilbahnen und besonders auf Kraftwerksbahnen spezialisierten Thuner Seilbahnherstellers Habegger. Nebst ihrem beeindruckenden Originalzustand – bis auf das von 2002 stammende Kopierwerk hat sich die Anlage original erhalten – besticht die Werkbahn wegen ihrer technikgeschichtlich höchst interessanten Antriebseinheit, bei der die Kraftübertragung über zwei Keilriementriebe erfolgt. Die Pendelbahn Grimselnollen – Hausenegg gehört zum umfangreichen «Seilbahn-Park» der technik-, bau- und wirtschaftsgeschichtlich äusserst bedeutenden Kraftwerksanlage Oberhasli.



Baujahr:	1957
Ort/Kanton:	Guttannen, BE
Hersteller:	Habegger
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	954 m/252 m
Grösster Bodenabstand:	160 m
Umbauten:	2008
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	1/4
Personenleistung:	16/h
Max. Geschwindigkeit:	2,5 m/s

40 BE-LI-1-s **Schindelberg I**

Vom innovativen, auf Umlaufkabinenbahnen spezialisierten Seilbahnhersteller Gerhard Müller sind nur noch sehr wenige Skilifte aus der Zeit der Firmengründung (1947) in Betrieb. Der in Linden am Schindelberg 1965 als Occasionsanlage installierte Bügellift von 1950 zählt zu diesen äusserst seltenen Exemplaren und ist zudem in einem beeindruckenden Masse original erhalten. Der Umstand, dass die Anlage 15 Jahre nach ihrer Erstellung versetzt wurde, schmälert die Bedeutung des Skilifts kaum; als quasi mobile Anlagen werden Skilifte nicht selten an einem neuen Ort mit ähnlichen topografischen Bedingungen wieder aufgestellt.

Der ein ausserordentlich hohes Betriebsalter aufweisende Müller-Lift am Schindelberg gehört wie der Schindelberg II-Lift (→ Lift 41) zur Basisausstattung eines attraktiven, kleinräumigen Familienskigebiets in niedriger Höhenlage.



Baujahr:	1950
Ort/Kanton:	Linden, BE
Hersteller:	Müller GMD
Seilbahntyp:	Skilift
Streckenlänge/Höhendifferenz:	760 m/136 m
Umbauten:	1965
Anzahl Bügel:	51
Personenleistung:	550/h
Max. Geschwindigkeit:	2,4 m/s

41 BE-LI-2-s **Schindelberg II**

Der Kurvenlift Schindelberg II von 1969 in Linden aus dem Hause Bachmann ist eine Pionieranlage, deren seilbahngeschichtliche Bedeutung durch ihren originalen Erhaltungszustand noch erhöht wird: In Linden konnte Bachmann erstmals seine 1968 beim Patentamt angemeldete Eigenentwicklung der «Ablenkvorrichtung an Schlepp- und Hängeseilbahnen» ausführen. Die kompakte Kurvenkonstruktion von Bachmann ist bis heute das einzige System, das bei Einseilumlaufbahnen Kurven in alle Richtungen zulässt. Dank dieser Erfindung, die später in Lizenz insbesondere von Heuss und De Pretis, aber auch von Von Roll und Doppelmayr eingesetzt wurde, avancierte die BACO zu einem der gefragtesten Skilift- respektive Seilbahnhersteller der Schweiz. Der BACO-Lift am Schindelberg gehört zusammen mit dem Schindelberg I-Lift (→ Lift 40) zur Basisinfrastruktur eines attraktiven, kleinräumigen Familienskigebiets in der Region Bern-Thun.



Baujahr:	1969
Ort/Kanton:	Linden, BE
Hersteller:	Baco
Seilbahntyp:	Skilift
Streckenlänge/Höhendifferenz:	987 m/170 m
Umbauten:	–
Anzahl Bügel:	90
Personenleistung:	860/h
Max. Geschwindigkeit:	2,6 m/s

42 BE-RÜ-2-s **Rüschegg – Lischboden**

Als einer der längsten Skilifte der Schweiz zählt der im Erbauungszustand von 1968 integral erhaltene Bügellift Eywald – Lischbode des renommierten Thuner Seilbahnherstellers Willy Habegger zu den eindrucklichsten Skiliftanlagen der Schweiz. Aus seilbahntechnischer Sicht besticht die Installation nicht allein wegen ihrer Länge, sondern auch aufgrund ihrer Komplexität und der aufwändigen Kurvenlösung. Der Skilift Eywald bildete eine zentrale Komponente der wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung der nahe der Stadt Bern gelegenen Voralpen-Gemeinde Rüschegg in den späten 1960er- und frühen 1970er-Jahren, womit ihm auch eine erhebliche tourismus- und planungsgeschichtliche Bedeutung beigemessen werden kann.



Baujahr:	1968
Ort/Kanton:	Rüschegg, BE
Hersteller:	Habegger
Seilbahntyp:	Skilift
Streckenlänge/Höhendifferenz:	2263 m/505 m
Umbauten:	–
Anzahl Bügel:	160
Personenleistung:	1000/h
Max. Geschwindigkeit:	3,5 m/s

43 BE-TA-2-s La Golatte – Montoz

La société POMA a construit en Suisse à partir de 1956 des remonte-pentes à perches débrayables monoplaces (sellettes), dont le principe n'évoluera guère dans les années suivantes. Avec son tracé de ligne courbé, l'installation La Golatte–Montoz, construite en 1957, fait partie des premiers remonte-pentes construits par POMA en Suisse et est le plus vieux exemplaire de ce type encore en fonction. Modifié seulement de manière marginale en 1973 par l'entreprise française Montaz-Mautino, qui fabrique des installations selon le principe POMA, le remonte-pente est conservé presque dans son état d'origine et représente ainsi un témoin particulièrement important pour l'histoire de la technique des installations à câble. Cet ouvrage, subtile et léger, touchant à l'œuvre d'art, s'insère parfaitement dans le charmant paysage jurassien.



Année de construction:	1957
Lieu/canton:	Tavannes, BE
Constructeur:	Poma
Type d'installation:	Télésiège
Longueur du tracé/dénivellation:	672 m/172 m
Modifications:	1973
Nombre de sellettes:	68
Capacité de transport, personnes:	600/h
Vitesse de marche maximale:	3,5 m/s

44 GL-NE-1 Wasserschloss Löntsch

Die 1972 errichtete einspurige Pendelbahn zum Wasserschloss des Kraftwerks Löntsch stammt vom lokalen Seilbahnhersteller Mathias Streiff und ist integral im Originalzustand erhalten. Das bewegliche Podest bei der Bergstation sowie die kombinierte Anordnung von Stationseinrichtung und Stollenzugang ist schweizweit einzigartig und zeugt von den bekannt intelligenten Konzeptionen des Seilbahnkonstruktors Mathias Streiff, der seine Kenntnisse im Seilbahnbau unter anderem bei Bell in Kriens, einem der Branchenleader, erworben hatte. Die Werkbahn wurde bereits während der tiefgreifenden Umbauphase des Kraftwerks (1970–1975) für den Transport der Druckrohre eingesetzt und weist als relevantes Anlageelement innerhalb der Kraftwerkanlage Löntsch nebst ihrem hohen seilbahntechnischen Zeugniswert auch eine beträchtliche betriebliche Bedeutung auf.



Baujahr:	1972
Ort/Kanton:	Netstal, GL
Hersteller:	Streiff
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	575 m/284 m
Grösster Bodenabstand:	90 m
Umbauten:	–
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	1/30
Personenleistung:	225/h
Max. Geschwindigkeit:	3,5 m/s

45 GL-SC-1 Berg – Dürstenboden

Die einspurige, im Pendelbetrieb verkehrende Werkbahn Dürsten des Niederenbach-Kraftwerks ist eine der ältesten erhaltenen Kleinpindelbahnen des lokalen Seilbahnherstellers Mathias Streiff. Die 1957 errichtete Bahn wurde nach 20 Betriebsjahren behutsam erneuert und mit einer neuen Antriebseinheit sowie einem neuen Bremswerk ausgestattet. Die Basis-komponenten – die Stützen, Fahrzeuge und Stationsbauwerke – blieben unangetastet, so dass die Anlage nach wie vor den Charakter einer Bahn der 1950er-Jahre zu vermitteln vermag. Es handelt sich um eine besonders elegante und leichte, gut in die Landschaft integrierte Lösung. Die vor dem Talstationsgebäude angelegte Abspannungsvorrichtung bezeugt die bekannt intelligenten Konzeptionen des Seilbahnkonstruktors Mathias Streiff, der seine Kenntnisse im Seilbahnbau unter anderem bei einem der Branchenleader, bei Bell in Kriens, erworben und sich zu Beginn seiner selbständigen Tätigkeit zunächst auf Kleinpindelbahnen spezialisiert hatte. Die Werkbahn weist neben ihrem hohen seilbahntechnischen Zeugniswert als relevantes Anlageelement des Kraftwerks Sernf-Niederenbach auch eine beträchtliche betriebliche Bedeutung auf.



Baujahr:	1957
Ort/Kanton:	Schwanden, GL
Hersteller:	Streiff
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	1605 m/683 m
Grösster Bodenabstand:	97 m
Umbauten:	1977
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	1/8
Personenleistung:	16/h
Max. Geschwindigkeit:	2,5 m/s

46 GR-AN-1 Bärenburg – Wasserschloss

Der vor allem im Standseilbahnsegment starke Krienser Seilbahnhersteller Bell konnte für die Kraftwerke Hinterrhein AG zwei identische Werkbahnen liefern: Die eine befindet sich bei der Zentrale Bärenburg, die andere bei der Zentrale Ferrera (→ Bahn 47). Es handelt sich dabei um die beiden einzigen Schwerlast-Pendelbahnen dieses Herstellers in der Schweiz. Die Bahnen sind bis auf die Fernsteuerungsanlage von 1998 integral im ursprünglichen Zustand von 1959 erhalten. Nebst ihres bemerkenswerten Betriebsalters und des beeindruckenden Umfangs an erhaltener Substanz zeichnen sich die beiden Bell'schen Bahnen durch ihre einzigartige Kombination von konventioneller Pendelbahntechnik und aufgesetzter Schwerlasttransporteinrichtung aus. Die beiden Bahnen gehören zu den eindrucklichsten Kraftwerkanlagen der Schweiz und sind für diese von grosser betrieblicher Relevanz.



Baujahr:	1959
Ort/Kanton:	Andeer, GR
Hersteller:	Bell
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	559 m/257 m
Grösster Bodenabstand:	80 m
Umbauten:	1998
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	2/4
Personenleistung:	110/h
Max. Geschwindigkeit:	3,5 m/s

47 GR-IF-1 Ferrera – Wasserschloss

Der vor allem im Standseilbahnsegment starke Krienser Seilbahnhersteller Bell konnte für die Kraftwerke Hinterrhein AG zwei identische Werkbahnen liefern: Die eine befindet sich bei der Zentrale Bärenburg (→ Bahn 46), die andere bei der Zentrale Ferrera. Es handelt sich dabei um die beiden einzigen Schwerlast-Pendelbahnen dieses Herstellers in der Schweiz. Die Bahnen sind bis auf die Fernsteuerungsanlage von 1998 integral im ursprünglichen Zustand von 1959 erhalten. Nebst ihres bemerkenswerten Betriebsalters und des beeindruckenden Umfangs an erhaltener Substanz zeichnen sich die beiden Bell'schen Bahnen durch ihre einzigartige Kombination von konventioneller Pendelbahntechnik und aufgesetzter Schwerlasttransporteinrichtung aus. Die beiden Bahnen gehören zu den eindrucklichsten Kraftwerkanlagen der Schweiz und sind für diese von grosser betrieblicher Relevanz.



Baujahr:	1959
Ort/Kanton:	Innerferrera, GR
Hersteller:	Bell
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	673 m/377 m
Grösster Bodenabstand:	30 m
Umbauten:	1998
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	2/6
Personenleistung:	70/h
Max. Geschwindigkeit:	3,5 m/s

48 GR-TA-1 Sedrun – Tgom

Die mit aufwändigen Stahlfachwerkstützen realisierte Werkbahn der Kraftwerke Vorderrhein, hergestellt vom renommierten Thuner Seilbahnhersteller Habegger, stammt aus der Blütezeit des Kraftwerkbahnbaus. Sie ist wohl die letzte noch in Betrieb stehende Habegger-Seilbahn, die mit Zangenbremsen ausgestattet ist und damit ein hervorragendes Zeugnis schweizerischer Seilbahntechnik. Diese Bremstechnik mit ihren fest mit dem Laufwerk verbundenen Zangenbremsen (Fangbremsen) wurde in den 1970er-Jahren durch ein neu entwickeltes Fangbremssystem, einem dem Laufwerk vorgelagerten Fangbremswagen, abgelöst. Bemerkenswert ist das mit 52 Jahren hohe Betriebsalter der Sedrun–Tgom Bahn, wie auch ihr weitgehend originaler Erhaltungszustand. Seit dem Abbau des Müller-Sessellifts Cungi 2005/06 wird die Werkbahn zusätzlich rentabilisiert und als Ausflugsbahn auch beschränkt öffentlich genutzt. Sie ist daher sowohl für die Kraftwerksbetreiberin als auch für die Ausflugsdestination Sedrun/Tujetsch von grosser Bedeutung.



Baujahr:	1958
Ort/Kanton:	Tavetsch, GR
Hersteller:	Habegger
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	1358 m/556 m
Grösster Bodenabstand:	140 m
Umbauten:	1995
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	1/12
Personenleistung:	24/h
Max. Geschwindigkeit:	3,0 m/s

49 GR-VI-2 Piz Murtaira

La funivia a una sola corsia appartenente all'infrastruttura dell'Azienda idroelettrica Bregaglia che porta alla pompa di accumulo Murtaira sopra la centrale Löbbia, è del 1956 ed è stata costruita dalla rinomata ditta tedesca Pohligh. Dal punto di vista della storia degli impianti di trasporto a fune è di eccezionale importanza, dato che dispone di un argano a cingolo unico in Svizzera, utilizzato fino agli anni '60 prevalentemente da costruttori tedeschi di impianti di trasporto a fune. Degna di nota, inoltre, l'esecuzione accurata e precisa di tutti i componenti dell'impianto di questa funivia aziendale in gran parte conservata allo stato dell'epoca di costruzione. L'alta qualità sia dei componenti dell'impianto di trasporto a fune sia dell'edilizia è caratteristica dell'Azienda idroelettrica Bregaglia, facente parte dell'infrastruttura dell'Azienda elettrica della Città di Zurigo ewz, che ha dedicato la massima cura all'aspetto estetico anche per quanto concerne la realizzazione dei suoi edifici affidandone la progettazione ad architetti rinomati come l'indigeno Bruno Giacometti o Hans Pfister dello studio zurighese Gebr. Pfister.



Anno di costruzione:	1956
Luogo/Cantone:	Vicosoprano, GR
Costruttore:	Pohligh
Tipo d'impianto:	Funivia a va e vieni
Lunghezza del tracciato/dislivello:	765 m/1095 m
Distanza massima dal suolo:	130 m
Trasformazioni:	2005
Numero di mezzi di trasporto:	1 persona/1 merce
Posti/carico utile:	10/4500 kg
Velocità massima di marcia:	2,5 m/s

50 NW-DA-1-s Eggwald

Der Tellerlift von Wirzweli/Eggwald ist die älteste bekannte der wenigen Anlagen, die der renommierte Südtiroler Seilbahnhersteller Leitner in der Schweiz realisieren konnte. Der Lift steht heute erstaunlicherweise immer noch in seinem Originalzustand in Betrieb! Er gehört zur älteren Infrastruktur des reizvollen Nidwaldner Skigebiets oberhalb des Engelbergertals.



Baujahr:	1967
Ort/Kanton:	Dallenwil, NW
Hersteller:	Leitner
Seilbahntyp:	Skilift
Streckenlänge/Höhendifferenz:	474 m/131 m
Umbauten:	–
Anzahl Bügel:	56
Personenleistung:	600/h
Max. Geschwindigkeit:	2,8 m/s

51 NW-WO-14 Allmendi – Wallibalm

Der Engelberger Stahl- und Maschinenbaubetrieb Gebr. Odermatt AG erstellte seit den späten 1950er-Jahren in Konkurrenz zu der seit 1898 im Seilbahnbau tätigen Firma Niederberger aus Dallenwil in der Zentralschweiz Kleinseilbahnen mit Kapazitäten von bis zu acht Personen. Die zweispurige, mehrheitlich für den Material- und Holztransport genutzte Pendelbahn in Wolfenschiessen gehört zu den ältesten der wenigen realisierten Anlagen der immer noch im Seilbahnbau aktiven Firma Odermatt. Vollständig im Originalzustand von 1959 erhalten, zeugt sie von der Langlebigkeit der so genannten «Schiffli-Bahnen», die sich vor allem in der Zentralschweiz als effiziente und zugleich landschaftsschonende Transportanlagen grosser Beliebtheit erfreuten.



Baujahr:	1959
Ort/Kanton:	Wolfenschiessen, NW
Hersteller:	Odermatt
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	938 m/455 m
Grösster Bodenabstand:	150 m
Umbauten:	–
Anzahl Fahrbetriebsmittel:	1 Personen/1 Waren
Plätze/Nutzlast:	4/1000 kg
Personenleistung:	60/h
Max. Geschwindigkeit:	4,0 m/s

52 SG-SG-1-s Vögelinsegg

Aufgrund seines weitgehend originalen Erhaltungszustands stellt der Bügellift an der Vögelinsegg hinsichtlich der Schweizer Skiliftgeschichte bzw. -entwicklung ein sehr wertvolles Zeugnis dar. Er stammt von Karl Brändle, der 1955 die Firma des Seilbahnpioniers Sameli-Huber übernommen hatte und in dessen Nachfolge wie auch nach dem Constam'schen Prinzip zahlreiche Bügellifte sowohl in der Schweiz als auch im Ausland errichtete. Andere heute noch erhaltenen Brändle-Skilifte verfügen in der Regel kaum mehr über eine aussagekräftige Originalsubstanz. Der St. Galler Brändle-Skilift, einer der ältesten noch betriebenen Skilifte dieser Firma in der Schweiz, gehört zu den sehr seltenen Exemplaren, bei denen Rundrohrstützen zur Anwendung kamen.



Baujahr:	1958
Ort/Kanton:	Speicher, AR
Hersteller:	Brändle
Seilbahntyp:	Skilift
Streckenlänge/Höhendifferenz:	470 m/85 m
Umbauten:	1970, 1993/94
Anzahl Bügel:	32
Personenleistung:	600/h
Max. Geschwindigkeit:	2,6 m/s

53 SZ-EI-4-s Bennau II

Die Firma Oehler stellte bereits seit 1937 Skilifte her, vorerst nach dem System Hefti, das sich in der Folge allerdings nicht durchzusetzen vermochte. So stieg Oehler Ende der 1940er-Jahre auf das gängige Constam-Prinzip um, bevor er Ende der 1960er-Jahre die Fabrikation von Skiliften einstellte. Heute sind nur noch wenige Oehler-Skilifte integral erhalten; zu diesen seltenen Werken gehört der Skilift Bennau II. Als eine der ältesten noch betriebenen Oehler-Anlagen im Originalzustand gehört dieser trotz seiner unspektakulären Linienführung und Kürze zu den bedeutenden Zeugen der Schweizer Skilifttechnik. Zusammen mit der Parallel-Anlage Bennau I (→ regionaler Lift 32) bildet der Bügellift Bennau II ein einheitliches, technikgeschichtlich interessantes Ensemble.



Baujahr:	1967
Ort/Kanton:	Einsiedeln, SZ
Hersteller:	Oehler
Seilbahntyp:	Skilift
Streckenlänge/Höhendifferenz:	840 m/174 m
Umbauten:	–
Anzahl Bügel:	77
Personenleistung:	1200/h
Max. Geschwindigkeit:	3,2 m/s

54 SZ-SC-4-s Herrenboden – Bärenfang

Der Skilift Herrenboden – Bärenfang weist noch Komponenten aus der Bauzeit auf, die in die Zeit des Skilift-Pioniers Sameli-Huber zurückgehen; auch die späteren Nachrüstungen aus den frühen 1960er Jahren des Skilift- und Seilbahnfabrikanten Karl Brändle aus Meilen, der 1955 Sameli-Hubers Unternehmung übernommen hatte, haben heute historischen Wert. Sowohl von Sameli-Huber als auch von Karl Brändle haben sich auf schweizerischem Gebiet nur noch sehr wenige Anlagen bzw. Anlagekomponenten dieses Betriebsalters und Erhaltungszustandes erhalten. Damit kommt dem Schwyzer Skilift innerhalb der Schweizer Berg- und Seilbahnentwicklung eine ausserordentlich hohe Bedeutung zu.



Baujahr:	1950
Ort/Kanton:	Schwyz, SZ
Hersteller:	Brändle
Seilbahntyp:	Skilift
Streckenlänge/Höhendifferenz:	860 m/180 m
Umbauten:	1963, 1969
Anzahl Bügel:	80
Personenleistung:	1000/h
Max. Geschwindigkeit:	2,9 m/s

55 TI-BIG-2 Robiei – Cortino/«Cavagnoli»

La funivia combinata per il trasporto di persone e materiale Robiei – Cortino/«Cavagnoli» delle Officine idroelettriche della Maggia è collegata direttamente con la titanica teleferica per carichi pesanti San Carlo – Robiei (→ funivia 22) e assieme costituiscono un'opera superlativa. Gli impianti di trasporto a fune della centrale elettrica di Robiei appartengono, assieme alla funivia a va e vieni del Crap Sogn Gion (→ funivia 21), a quegli imponenti impianti con cui il costruttore di funivie Habegger di Thun ha raggiunto a metà degli anni '60 fama mondiale nel campo delle funivie ad alta prestazione. La funivia Robiei – Cortino/«Cavagnoli» è, eccetto il comando, il sistema di telesorveglianza (1988) e il veicolo (1964/65) ripreso nel 1972 dalla sezione inferiore, straordinariamente conservata integralmente. Dal punto di vista della tecnica di trasporto a fune, è altresì degna di nota la rispettabile età d'esercizio di oltre 45 anni. Il suo impegnativo tracciato in un ambiente difficile d'alta montagna è da considerare un'opera d'alta ingegneria anche secondo gli standard moderni. La funivia utilizzata esclusivamente per l'esercizio aziendale è di notevole rilevanza nell'esteso complesso delle Officine idroelettriche della Maggia/OFIMA.



Anno di costruzione:	1965
Luogo/Cantone:	Bignasco, TI
Costruttore:	Habegger
Tipo d'impianto:	Funivia a va e vieni
Lunghezza del tracciato/dislivello:	1780 m/322 m
Distanza massima dal suolo:	163 m
Trasformazioni:	1972
Numero di cabine/posti per cabina:	1/50
Capacità di trasporto, persone:	n.i.
Velocità massima di marcia:	2,0 m/s

56 TI-CM-1 Camorino – Croveggia

Guido Meyer (nato nel 1923) ha diretto a Bellinzona tra il 1953 e il 1991 una propria officina meccanica con diversi operai. La ditta ha costruito diverse teleferiche per il trasporto di materiale e più tardi, in collaborazione con l'ingegnere Richard Coray di Coira, anche una decina di piccole funivie e alcuni ascensori inclinati per il trasporto di persone. La funivia monofune a una sola cabina a va e vieni da Camorino a Croveggia, che Guido Meyer ha fabbricato con l'aiuto di Richard Coray, è un'abile soluzione individuale unica in Svizzera progettata da un costruttore ticinese presente solo marginalmente nel panorama svizzero delle funivie. Degni di nota dal punto di vista della tecnica degli impianti di trasporto a fune sono lo stato di conservazione originale e la considerevole età d'esercizio dell'impianto. Nella sua singolarità, questa funivia con la sua solida e raffinata meccanica è un'importante testimonianza della varietà della tecnica svizzera degli impianti di trasporto a fune.



Anno di costruzione:	1969
Luogo/Cantone:	Camorino, TI
Costruttore:	Guido Meyer
Tipo d'impianto:	Funivia a va e vieni
Lunghezza del tracciato/dislivello:	1410 m/639 m
Distanza massima dal suolo:	25 m
Trasformazioni:	–
Numero di cabine/posti per cabina:	1/4
Capacità di trasporto, persone:	n.i.
Velocità massima di marcia:	3,0 m/s

57 VD-OL-1-s Hôtel du Parc I

Le remonte-pente de l'Hôtel du Parc I, construit en 1954 et qui se caractérise par son tracé courbé, fait partie des plus vieilles installations du domaine skiable de Villars-sur-Ollon – Bretaye – Petit-Chamossaire, où les premières remontées mécaniques datent de 1936. Giovanola Frères, l'entreprise bas-valaisanne à qui l'on doit la construction du remonte-pente, a fabriqué dès 1950 principalement des téléphériques à mouvement continu. La fabrication de remonte-pentes ne faisait pas partie de l'activité principale de l'entreprise et les rares téléskis qu'elle a réalisés l'ont été selon la technique dite du « système français » créé par POMA, le leader de la branche, actif depuis 1956 dans la construction de téléskis en Suisse. Bien que la technique de base corresponde entièrement au système POMA, certains composants du remonte-pente, comme les potences de pylônes en forme de caisson sont propres à l'entreprise Giovanola. En raison de son bon état et de sa structure de base impressionnante, – et compte tenu aussi de l'histoire de l'entreprise Giovanola Frères SA à Monthey –, le remonte-pente de l'Hôtel du Parc I est un témoin exceptionnel de la technique des installations à câbles en Suisse.



Année de construction :	1954
Lieu/canton :	Ollon, VD
Constructeur :	Giovanola
Type d'installation :	Téléski
Longueur du tracé/dénivellation :	370 m/87 m
Modifications :	2003
Nombre de sellettes :	40
Capacité de transport, personnes :	450/h
Vitesse de marche maximale :	3,0 m/s

58 VS-BI-1 Heiligkreuz – Kumme

Der Seilbahnhersteller Willy Bühler war auf Material- und Spezialbahnen sowie auf Skilifte und Sesselbahnen mit festgeklebten Sesseln spezialisiert. Zu den besonderen Leistungen Bühlers zählen sein Kurvenpatent, die sogenannte Bühler- oder Zwirbelkurve, sowie die vergleichsweise frühe Anwendung der Hydraulik-Technik. Die Anlage in Heiligkreuz/Binn, erbaut 1969 für die Gommerkraftwerke AG, ist die grösste bekannte Schwerlastbahn dieser Firma; ihre Bedeutung wird durch den originalen Erhaltungszustand noch erhöht. Die eindrücklichen Abmessungen und die frühe, originale Hydrauliktechnik zeichnen die Bühler'sche Pendelbahn als herausragendes Zeugnis schweizerischer Seilbahntechnik aus. Die qualitätsvolle Werkbahn ist ein integraler Bestandteil des Gommer Kraftwerks GKW II Heiligkreuz.



Baujahr:	1969
Ort/Kanton:	Binn, VS
Hersteller:	Bühler
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	2125 m/639 m
Grösster Bodenabstand:	80 m
Umbauten:	1984
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	1/24
Personenleistung:	k.A.
Max. Geschwindigkeit:	4,0 m/s

59 VS-FU-4 Les Garettes – Col de Fully

Le téléphérique à double voie, unique dans sa conception, a été rénové en deux étapes en 1960 et en 2007 (dispositifs de commande et télésurveillance), sans que la disposition de base de 1915 en soit toutefois modifiée. Les cabines et le moteur remplacés en 1960 sont toujours opérationnels après 50 ans, une longévité remarquable pour une installation à câble. En effet, le téléphérique de Fully est l'un des plus anciens de Suisse. Il illustre parfaitement la technique téléphérique et le savoir-faire technique remarquable du fabricant traditionnel suisse Von Roll. Le téléphérique fait partie de l'impressionnant complexe hydroélectrique de Fully qui comptait parmi les ouvrages de ce type les plus innovants et les plus prometteurs au début du 20^e siècle, en raison notamment de son exceptionnelle hauteur de chute. Ce complexe est aujourd'hui considéré comme un monument industriel de premier ordre.



Année de construction:	1915
Lieu/canton:	Fully, VS
Constructeur:	Von Roll
Type d'installation:	Téléphérique à va-et-vient
Longueur du tracé/dénivellation:	820 m/505 m
Garde au sol maximale:	90 m
Modifications:	1960, 2007
Nombre de cabines/places par cabine:	2/4
Capacité de transport, personnes:	8/h
Vitesse de marche maximale:	1,2 m/s

60 VS-NA-1-s Hohstock

Die Steffisburger Seilbahnunternehmung Küpfer baute zwischen 1976 und 1982 insgesamt nur fünf Zweiseil-Kurvenskilifte. Je ein kleiner Übungslift der Firma befand sich in Schönried (BE) bzw. Airolo (TI); drei grosse Anlagen wurden für Sörenberg (LU), Ernen (VS) und Hohstock (VS) erstellt. Der über vergletschertem Untergrund von Hohbiel ob Blatten (VS) zum Hohstock führende Lift ist der weltweit einzige noch in Betrieb stehende Zweiseil-Kurvenslift nach System Küpfer. Der komplexe Skilift beeindruckt wegen seines hervorragenden Erhaltungszustandes und aufgrund seiner Länge und der Situierung in sehr anspruchsvollem Gelände.



Baujahr:	1982
Ort/Kanton:	Naters, VS
Hersteller:	Küpfer
Seilbahntyp:	Skilift
Streckenlänge/Höhendifferenz:	1518 m/452 m
Umbauten:	1992
Anzahl Bügel:	130
Personenleistung:	1000/h
Max. Geschwindigkeit:	3,2 m/s

61 VS-NA-2 Rischinen – Massa

Die integral überlieferte Pendelbahn der Steffisburger Firma L. + P. Küpfer mit mittlerer Kabinengr sse gehört zu den ältesten erhaltenen Betriebsbahnen dieses auf Kraftwerksbahnen spezialisierten Seilbahnherstellers. In der Kombination mit der am Gegenseil beförderten Hilfsseilbahn stellt die Anlage zum einen ein einzigartiges Kuriosum dar, zum anderen ist die Küpfer'sche Pendelbahn mit ihren eindrücklichen mechanischen Komponenten (Hand- und Fussbremsen, Sicherheitsbremse auf Antriebs-scheibe, Seil- und Ketten bertragungen zum Kommandoraum) ein exemplarisches Beispiel solider und ausgezeichnete Seilbahnmechanik. Dank der vergleichsweise niedrig geführten und mit nur vier Stützen ausgestatteten Fahrspuren fügt sich die Seilbahn gut in die eindrückliche Landschaft der Massa-Schlucht ein. Die Seilbahn ist nach wie vor ein wesentlicher Bestandteil des Kraftwerks Bitsch.



Baujahr:	1961
Ort/Kanton:	Naters, VS
Hersteller:	Küpfer
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	2430 m/394 m
Grösster Bodenabstand:	170 m
Umbauten:	–
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	1/10
Personenleistung:	25/h
Max. Geschwindigkeit:	4,0 m/s

62 VS-UL-1 Ulrichen – Altstafel

Bei der vom Glarner Seilbahnhersteller Mathias Streiff AG konstruierten und eingerichteten Betriebsbahn handelt es sich um eine Einseilpendelbahn, die mit einer Gesamtlänge von 5.55 km die schweizweit bisher längste in einer Sektion gebaute Strecke aufweist. Neben der imposanten Betriebslänge beeindruckt bei dieser funkferngesteuerten Seilbahn auch die spezifische Klemmvorrichtung und die prägnante Winkelstation. Die Vorzeigebahn der auf die Fabrikation von Pendelbahnen ausgerichteten und für Speziallösungen bekannten Firma Streiff weist einen bemerkenswerten Anteil an originaler Substanz auf. Anlässlich der jüngsten Nachr stungsarbeiten wurden der Motor, das Bremswerk und die Steuerung ersetzt und die übrigen Komponenten sorgfältig und respektvoll überholt. Die Altstafel-Bahn gehört zur umfangreichen Infrastruktur der Kraftwerk Aegina AG und tritt in der alpinen Landschaft markant in Erscheinung. Zusammen mit den Hochspannungsleitungen (u.a. der 1959 erstellten 220 kV-Grandinagia-Leitung von San Carlo [TI] nach Ulrichen), der Griessee-Staumauer und der 1969 fertig gestellten Nufenenpass-Strasse in der kargen Hochgebirgswelt, wirkt sie als eigentliches Manifest der Technikgl ubigkeit im mittleren 20. Jahrhundert.



Baujahr:	1962
Ort/Kanton:	Ulrichen, VS
Hersteller:	Streiff
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	5550 m/1114 m
Grösster Bodenabstand:	120 m
Umbauten:	1981, 1997, 2010
Anzahl Fahrbetriebsmittel:	1 Personen/1 Waren
Plätze/Nutzlast:	4/320 kg
Personenleistung:	4/h
Max. Geschwindigkeit:	4,0 m/s

63 VS-ZE-2 Winkelmatten – Z'Mutt

Die zum ausgedehnten Kraftwerkskomplex der Grande-Dixence S.A. gehörende und seit 1965 in Betrieb stehende Pumpstation Z'Mutt bei Zermatt wird seit 1968 mit einer betriebseigenen einspurigen Pendelbahn erschlossen. Die vom Steffisburger Seilbahnhersteller Küpfer konstruierte Seilbahn ist bis auf die Fernüberwachungsanlage (erneuert 1985) integral erhalten und zeichnet sich durch eine gut in die Topografie integrierte, mit einer zweifachen Ablenkung höchst anspruchsvolle Linienführung aus. Die einzigartige Ausführung und die bemerkenswerte technische Qualität der Bergbahn sowie die mit Rücksicht auf die Landschaft gewählte Linienführung stimmen in ihrer vorzüglichen Beschaffenheit, die sich auch in der eindrücklichen Architektur des Dienstgebäudes und der Talstation manifestiert, mit den übrigen Anlageteilen der Pumpstation überein.



Baujahr:	1968
Ort/Kanton:	Zermatt, VS
Hersteller:	Küpfer
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	2529 m/301 m
Grösster Bodenabstand:	70 m
Umbauten:	–
Anzahl Kabinen/Plätze pro Kabine:	1/12
Personenleistung:	30/h
Max. Geschwindigkeit:	4,0 m/s

64 x008 Grund – Grosshusweid

Die durch den Seilbahnhersteller Gerhard Müller erstellte Einseilumlaufbahn mit festgeklemmten Einersesseln ist die letzte erhaltene Bahn dieses Typs in der Schweiz. Die schlichte Anlage dokumentiert die technische beziehungsweise entwicklungsgeschichtliche Nähe zwischen Skilift und Sessellift mit fix geklemmten Sesseln. Die noch heute zur privaten Erschliessung eines Ferienhauses in Betrieb stehende Bahn ist weitgehend im Ursprungszustand erhalten und wird mustergültig unterhalten.



Baujahr:	1959
Ort/Kanton:	Wilerzell/Einsiedeln, SZ
Hersteller:	Müller GMD
Seilbahntyp:	Umlaufseilbahn feste Kabinen
Streckenlänge/Höhendifferenz:	520 m/133 m
Grösster Bodenabstand:	15 m
Umbauten:	1981
Anzahl Sessel/Plätze pro Sessel:	14/1
Personenleistung:	40/h
Max. Geschwindigkeit:	1,4 m/s

65 x012 Obermatt – Zingel

Die Bahn von Obermatt ist eine der ältesten und wohl auch eine der letzten erhaltenen Seilbahnanlagen, die nach dem Prinzip des Wasserballasts angetrieben wird (→ Bahn 67). Die beiden schlichten Kabinen stellen den Urtypus des sogenannten «Niederberger-Schiffli» dar. Als einem eindrücklichen Zeugen aus der Frühphase der Seilbahntechnologie und der frühen Firmengeschichte der Unternehmung Niederberger in Dallenwil kommt der einfachen Anlage ein besonderer Wert zu. Das charakteristische Transportmittel ist für die Bewirtschaftung der schwer zugänglichen Alp Unter Zingel von erheblicher Bedeutung.



Baujahr:	1923
Ort/Kanton:	Obermatt, NW
Hersteller:	Niederberger NSD
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	790 m/580 m
Grösster Bodenabstand:	200 m
Umbauten:	1931
Anzahl Fahrbetriebsmittel:	2 Warentransporte
Nutzlast/Fahrbetriebsmittel:	100 kg
Max. Geschwindigkeit:	k.A.

66 x014 Lugano Angioli

La funicolare a un solo binario con contrappeso nella stazione a monte a forma di torretta è un impianto di trasporto a fune unico in Svizzera della, a suo tempo assai nota, fabbrica di ascensori Officine Meccaniche Stigler di Milano. La funicolare è quindi di elevato valore dal punto di vista della storia della tecnica. È degna di nota per la notevole componente originale e riveste un importante significato tipologico e storico-turistico come funivia di collegamento con il Grand Hotel Bristol. La linea, parallela alla Gradinata degli Angeli, costituisce un elemento caratteristico del quadro paesaggistico urbano di Lugano. Nonostante lo smantellamento della passerella di collegamento all'albergo, si tratta di un'opera riccamente dotata e appariscente. La funicolare è fuori servizio dal 1986.



Anno di costruzione:	1913
Luogo/Cantone:	Lugano, TI
Costruttore:	Stigler, Milano
Tipo d'impianto:	Funicolare
Lunghezza del tracciato/dislivello:	145 m/54 m
Trasformazioni:	1978
Numero di veicoli/posti per veicolo:	1/28
Capacità di trasporto, persone:	300/h
Velocità massima di marcia:	1,5 m/s

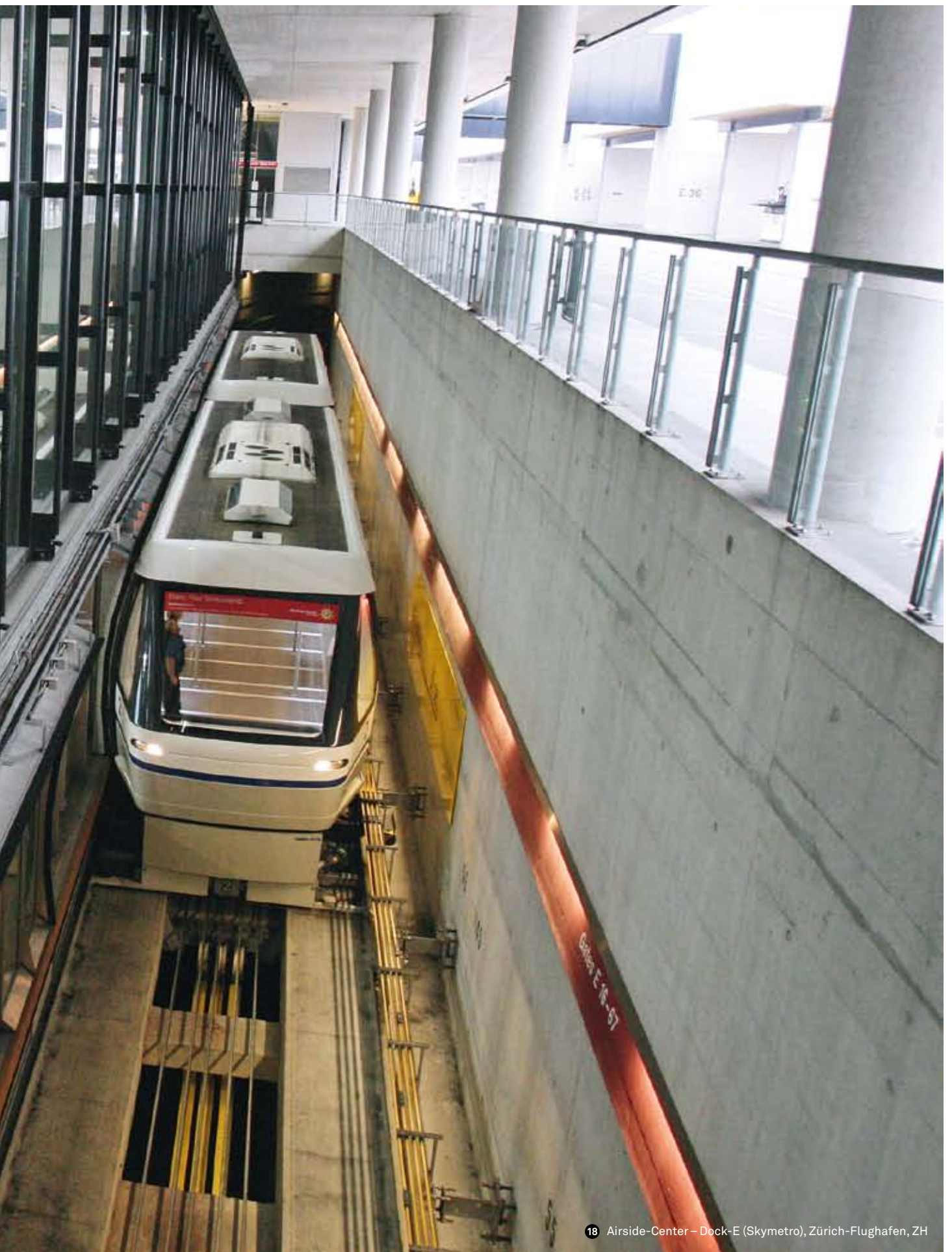
67 x021 Mettlen Vorderrugisbalm

Die für den Materialtransport entwickelte Seilbahn mit Ballastantrieb und Umlenkscheiben aus Holz verkörpert das Ursystem der zweispurigen Zweiseilpendelbahn. Die täglich in Betrieb stehende Bahn, eines der letzten Exemplare mit dieser Antriebsart (→ Bahn 65), bildet aufgrund ihres Alters und ihrer Stellung am Beginn der seilbahntechnologischen Entwicklungsgeschichte ein äusserst wertvolles Zeugnis. Die 1912 nachweislich vom Schmied Remigi Niederberger erstellte Anlage ist ein sehr frühes Fabrikat der seit 1898 im Seilbahnbau tätigen Unternehmung.



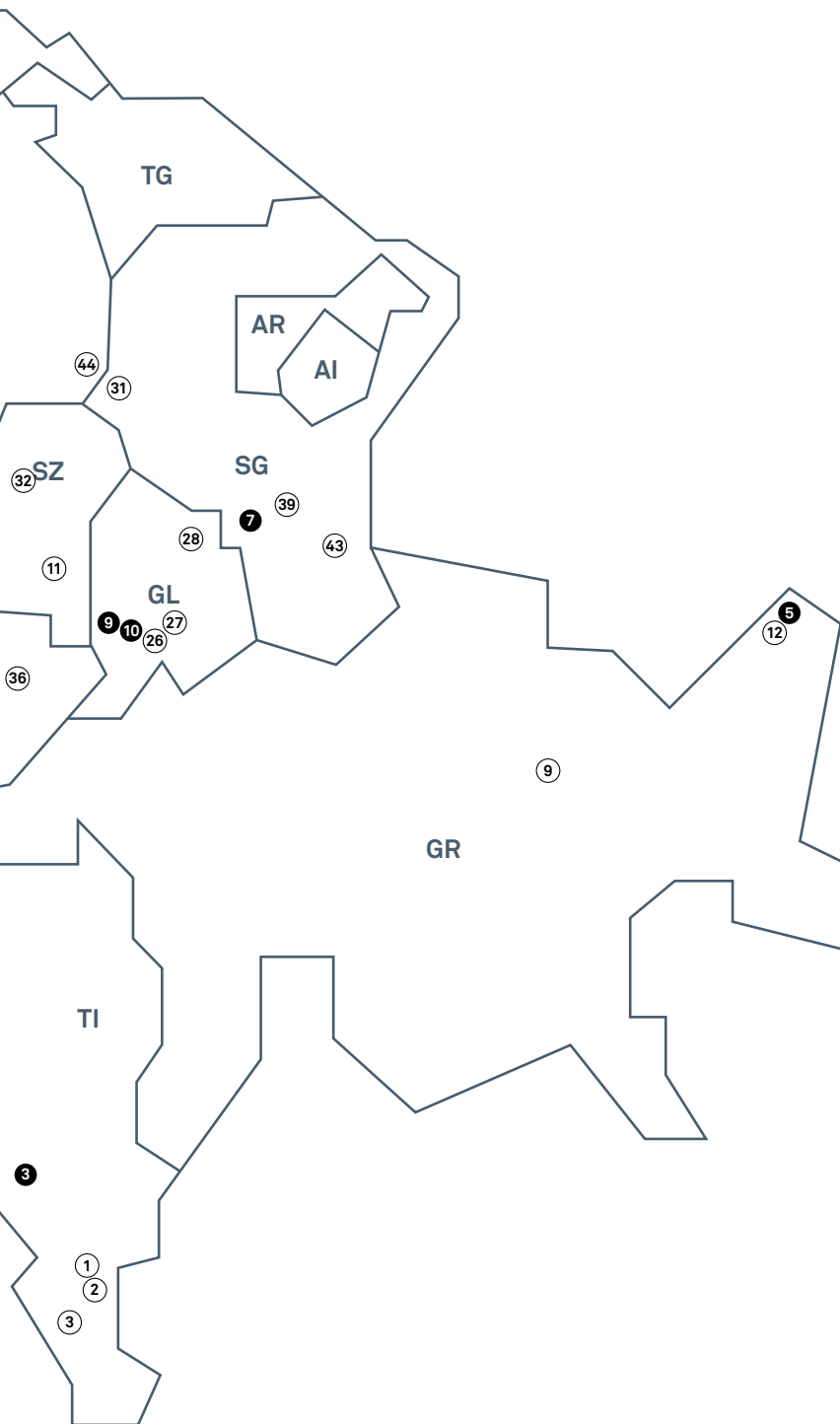
Baujahr:	1912
Ort/Kanton:	Wolfenschiessen, NW
Hersteller:	Niederberger NSD
Seilbahntyp:	Pendelbahn
Streckenlänge/Höhendifferenz:	650 m/240 m
Grösster Bodenabstand:	80m
Umbauten:	-
Anzahl Fahrbetriebsmittel:	2 Warentransporte
Nutzlast/Fahrbetriebsmittel:	150 kg
Max. Geschwindigkeit:	k.A.





Seilbahnen von regionaler Bedeutung und neuere Anlagen
Installations à câbles d'importance régionale et installations récentes
Impianti a fune d'importanza regionale e impianti recenti





Regionale Bedeutung / Importance régionale / Importanza regionale

- ① Cassarate – Monte Brè 1. Sektion, TI
- ② Cassarate – Monte Brè 2. Sektion, TI
- ③ Lugano Paradiso – M. San Salvatore, TI
- ④ Mülenen – Schwandegg, BE
- ⑤ Schwandegg – Niesen Kuhn, BE
- ⑥ Piotta – Ritom, TI
- ⑦ Kriens – Sonnenberg, LU
- ⑧ Treib – Seelisberg, UR
- ⑨ Clavadel Berg – Jakobshorn, GR
- ⑩ Küssnacht am Rigi – Seebodenalp, SZ
- ⑪ Weglosen – Seebli, SZ
- ⑫ Ravaisch – Alptrider Sattel I, GR
- ⑬ Saas Fee – Spielboden, VS
- ⑭ Bourg-St-Bernard – Col de Menouve, VS
- ⑮ Geils – Hahnenmoos, BE
- ⑯ Lac Noir – Petit Chamossaire, VD
- ⑰ Eisee – Brienzer Rothorn, LU
- ⑱ Unterwasser – Hungerberg, VS
- ⑲ Bendolla – Les Crêts, VS
- ⑳ Bootstransportbahn Rapperswil – Auenstein, AG
- ㉑ Birg – Engstligenalp 1, BE
- ㉒ Handegg – Handeggfluh, BE
- ㉓ Urweid – Chapf, BE
- ㉔ Bumbach – Roseggli, BE
- ㉕ Wilerallmi – Alpiglen, BE
- ㉖ Mattwald, GL
- ㉗ Luchsingen – Brunnenberg, GL
- ㉘ Schilt, GL
- ㉙ Vitznau – Wissifluh, LU
- ㉚ Grafenort – Brunniswald, NW
- ㉛ Oberholz I, SG
- ㉜ Bennau I, SZ
- ㉝ Fronalphof, SZ
- ㉞ Bristen – Waldiberg, UR
- ㉟ Tellsplatte – Unteraxen, UR
- ㊱ Witerschwenden – Eggenbergli, UR
- ㊲ Les Parchets I, VD
- ㊳ Schiebuwaldji, VS
- ㊴ Lochezen, SG
- ㊵ Rohren – Melbach, NW
- ㊶ Gütsch, Göschenen, UR
- ㊷ All'Acqua, Airolo V.Bedr., TI
- ㊸ Ragnatsch, Sargans, SG
- ㊹ Brand – Oberegg, ZH

Neuere Anlagen / Installations récentes / Impianti recenti

- ① Sierre – Montana-Crans, VS
- ② Université de Neuchâtel – Gare CFF, Fun'Ambule, NE
- ③ Orselina – Cardada, TI
- ④ Stand – Kleintitlis, OW
- ⑤ Ravaisch – Alptrider Sattel II, GR
- ⑥ Sattel – Mostelberg, SZ
- ⑦ Prodalp – Prodkamm, SG
- ⑧ Saas Fee – Maste 4, VS
- ⑨ Niederschlacht – Hüttenberg, GL
- ⑩ Hüttenberg – Grotzenbüel, GL
- ⑪ Adelboden Oey – Adelboden Dorf, BE
- ⑫ Maste 4 – Felskinn, VS
- ⑬ Beatenberg – Niederhorn, BE
- ⑭ Croix des Ruinettes – Les Attelas, VS
- ⑮ Télési nautique Estavayer, FR
- ⑯ Hotel Fräkmünt, NW
- ⑰ Gletscherlift Längfluh – Panoramaplatz, VS
- ⑱ Airside-Center – Dock-E (Skymetro), ZH

① **61.007 Cassarate – Monte Brè 1. Sektion**

Anno di costruzione:	1908
Luogo/Cantone:	Lugano, TI
Costruttore:	Bell
Tipo d'impianto:	Funicolare

② **61.008 Cassarate – Monte Brè 2. Sektion**

Anno di costruzione:	1912
Luogo/Cantone:	Lugano, TI
Costruttore:	Bell
Tipo d'impianto:	Funicolare

③ **61.028 Lugano Paradiso – M. San Salvatore**

Anno di costruzione:	1888
Luogo/Cantone:	Lugano, TI
Costruttore:	Bucher & Durrer/Bell
Tipo d'impianto:	Funicolare

④ **61.034 Mülönen – Schwandegg**

Baujahr:	1910
Ort/Kanton:	Mülönen, BE
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Standseilbahn

⑤ **61.035 Schwandegg – Niesen Kuhn**

Baujahr:	1910
Ort/Kanton:	Mülönen, BE
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Standseilbahn

⑥ **61.043 Piotta – Ritom**

Anno di costruzione:	1917
Luogo/Cantone:	Quinto, TI
Costruttore:	Von Roll-Habegger
Tipo d'impianto:	Funicolare

⑦ **61.044 Kriens – Sonnenberg**

Baujahr:	1902
Ort/Kanton:	Kriens, LU
Hersteller:	Bell
Seilbahntyp:	Standseilbahn

⑧ **61.048 Treib – Seelisberg**

Baujahr:	1914
Ort/Kanton:	Seelisberg, UR
Hersteller:	Bell
Seilbahntyp:	Standseilbahn

⑨ **71.019 Clavadeler Berg – Jakobshorn**

Baujahr:	1960
Ort/Kanton:	Davos, GR
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Pendelbahn

⑩ **71.036 Küssnacht am Rigi – Seebodenalp**

Baujahr:	1954
Ort/Kanton:	Küssnacht am Rigi, SZ
Hersteller:	Küpfer
Seilbahntyp:	Pendelbahn

⑪ **71.111 Weglosen – Seebli**

Baujahr:	1969
Ort/Kanton:	Hoch-Ybrig, SZ
Hersteller:	Garaventa
Seilbahntyp:	Pendelbahn

⑫ **71.133 Ravaisch – Alptrider Sattel I**

Baujahr:	1978
Ort/Kanton:	Samnaun, GR
Hersteller:	Garaventa
Seilbahntyp:	Pendelbahn

⑬ **72.025 Saas Fee – Spielboden**

Baujahr:	1976
Ort/Kanton:	Saas Fee, VS
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Umlaufkabinenbahn

⑭ **72.045 Bourg-St-Bernard – Col de Menouve**

Année de construction:	1962
Lieu/canton:	Bourg-St-Pierre, VS
Constructeur:	Giovanola
Type d'installation:	Téléphérique à mouv. cont.

⑮ **72.087 Geils – Hahnenmoos**

Baujahr:	1974
Ort/Kanton:	Adelboden, BE
Hersteller:	Habegger
Seilbahntyp:	Umlaufkabinenbahn

⑯ **74.151 Lac Noir – Petit Chamossaire**

Année de construction:	1971
Lieu/canton:	Villars-sur-Ollon, VD
Constructeur:	Städeli
Type d'installation:	Téléphérique à mouv. cont. à pinces fixes

⑰ **74.159 Eisee – Brienzler Rothorn**

Baujahr:	1973
Ort/Kanton:	Sörenberg, LU
Hersteller:	Garaventa
Seilbahntyp:	Umlaufsesselbahn feste Klemmen

⑱ **74.168 Unterwasser – Hungerberg**

Baujahr:	1974
Ort/Kanton:	Oberwald, VS
Hersteller:	Baco
Seilbahntyp:	Umlaufsesselbahn feste Klemmen

19 74.196 Bendolla – Les Crêts

Année de construction:	1977
Lieu/canton:	Grimentz, VS
Constructeur:	Von Roll
Type d'installation:	Téléphérique à mouv. cont. à pinces fixes

20 AG-AU-1 Bootstransportbahn Rapperswil – Auenstein

Baujahr:	1945
Ort/Kanton:	Villnachern, AG
Hersteller:	Oehler
Seilbahntyp:	Standseilbahn

21 BE-AD-1 Birg – Engstligenalp 1

Baujahr:	1937/1963
Ort/Kanton:	Adelboden, BE
Hersteller:	Küpfer
Seilbahntyp:	Pendelbahn

22 BE-GT-10 Handegg – Handeggfluh

Baujahr:	1948
Ort/Kanton:	Guttannen, BE
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Standseilbahn

23 BE-IK-3 Urweid – Chapf

Baujahr:	1940
Ort/Kanton:	Innertkirchen, BE
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Standseilbahn

24 BE-SCA-1-s Bumbach – Roseggli

Baujahr:	1960
Ort/Kanton:	Schangnau, BE
Hersteller:	Baco
Seilbahntyp:	Skilift

25 BE-SI-1-s Wilerallmi – Alpiglen

Baujahr:	1970
Ort/Kanton:	Sigriswil, BE
Hersteller:	Küpfer
Seilbahntyp:	Skilift

26 GL-BR-2-s Mattwald

Baujahr:	1968
Ort/Kanton:	Braunwald, GL
Hersteller:	Streiff
Seilbahntyp:	Skilift

27 GL-LU-2 Luchsingen – Brunnenberg

Baujahr:	1948
Ort/Kanton:	Luchsingen, GL
Hersteller:	Bleichert
Seilbahntyp:	Pendelbahn

28 GL-MO-1-s Schilt

Baujahr:	1959
Ort/Kanton:	Mollis, GL
Hersteller:	Brändle
Seilbahntyp:	Skilift

29 LU-VI-1 Vitznau – Wissiflüh

Baujahr:	1964
Ort/Kanton:	Vitznau, LU
Hersteller:	Stahl- und Maschinenbau AG Horw
Seilbahntyp:	Einseilpendelbahn

30 NW-WO-16 Grafenort – Brunniswald

Baujahr:	1969
Ort/Kanton:	Wolfenschiessen, NW
Hersteller:	Küpfer
Seilbahntyp:	Pendelbahn

31 SG-GO-2-s Oberholz I

Baujahr:	1963
Ort/Kanton:	Goldingen, SG
Hersteller:	Städeli
Seilbahntyp:	Skilift

32 SZ-EI-3-s Bennau I

Baujahr:	1963
Ort/Kanton:	Einsiedeln, SZ
Hersteller:	Oehler
Seilbahntyp:	Skilift

33 SZ-MOR-5-s Fronalpfhof

Baujahr:	1963
Ort/Kanton:	Morschach, SZ
Hersteller:	Garaventa
Seilbahntyp:	Skilift

34 UR-SIL-1 Bristen – Waldiberg

Baujahr:	1979
Ort/Kanton:	Bristen, UR
Hersteller:	Niederberger NSD
Seilbahntyp:	Pendelbahn

35 UR-SIS-1 Tellsplatte – Unteraxen

Baujahr:	1960
Ort/Kanton:	Sisikon, UR
Hersteller:	Niederberger NSD
Seilbahntyp:	Pendelbahn

36 UR-SP-6 Witterschwanden – Eggenbergli

Baujahr:	1953
Ort/Kanton:	Spiringen, UR
Hersteller:	Niederberger NSD
Seilbahntyp:	Pendelbahn

37) VD-ORO-4-s Les Parchets I

Année de construction :	1959
Lieu/canton :	Ormont-dessous, VD
Constructeur :	Poma
Type d'installation :	Télésièki

38) vs-ZE-1 Schiebuwaldji

Baujahr:	1967
Ort/Kanton:	Zermatt, VS
Hersteller:	Telefuni
Seilbahntyp:	Standseilbahn

39) x007 Lochezen

Baujahr:	1956
Ort/Kanton:	Walenstadt, SG
Hersteller:	k.A.
Seilbahntyp:	Standseilbahn

40) x009 Rohren – Melbach

Baujahr:	1931
Ort/Kanton:	Ennetmoos, NW
Hersteller:	Bleichert
Seilbahntyp:	Umlaufmaterialbahn

41) z302 Gütsch, Göschenen

Baujahr:	1951
Ort/Kanton:	Göschenen, UR
Hersteller:	Oehler/Streiff
Seilbahntyp:	Pendelbahn

42) z307 All'Acqua, Airolo V.Bedr.

Anno di costruzione:	1948
Luogo/Cantone:	Airolo, TI
Costruttore:	Oehler/Garaventa
Tipo d'impianto:	Funivia a va e vieni

43) z402 Ragnatsch, Sargans

Baujahr:	1941
Ort/Kanton:	Sargans, SG
Hersteller:	Oehler/Garaventa
Seilbahntyp:	Pendelbahn

44) ZH-FI-1-s Brand – Oberegg

Baujahr:	1963
Ort/Kanton:	Fiscenthal, ZH
Hersteller:	Städeli
Seilbahntyp:	Skilift

1 61.042 **Sierre – Montana-Crans**

Baujahr:	1997
Ort/Kanton:	Crans-Montana, VS
Hersteller:	Garaventa
Seilbahntyp:	Standseilbahn

2 61.06 **Université de Neuchâtel – Gare CFF, Fun'Ambule**

Année de construction:	2001
Lieu/canton:	Neuchâtel, NE
Constructeur:	Garaventa
Type d'installation:	Funiculaire

3 71.04 **Orselina – Cardada**

Anno di costruzione:	2000
Luogo/Cantone:	Locarno, TI
Costruttore:	Doppelmayr
Tipo d'impianto:	Funivia a va e vieni

4 71.084 **Stand – Kleintitlis**

Baujahr:	1992
Ort/Kanton:	Engelberg, OW
Hersteller:	Garaventa
Seilbahntyp:	Pendelbahn

5 71.098 **Ravaisch – Alptrider Sattel II**

Baujahr:	1995
Ort/Kanton:	Samnaun, GR
Hersteller:	Garaventa
Seilbahntyp:	Pendelbahn

6 72.026 **Sattel – Mostelberg**

Baujahr:	2005
Ort/Kanton:	Sattel, SZ
Hersteller:	Garaventa-Doppelmayr
Seilbahntyp:	Umlaufkabinenbahn

7 73.036 **Prodalp – Prodkamm**

Baujahr:	2006
Ort/Kanton:	Flumserberg, SG
Hersteller:	Garaventa
Seilbahntyp:	Umlaufsesselbahn mit kuppelbaren Klemmen

8 75.001 **Saas Fee – Maste 4**

Baujahr:	1991
Ort/Kanton:	Saas Fee, VS
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Umlaufkabinenbahn

9 75.002 **Niederschlacht – Hüttenberg**

Baujahr:	1990
Ort/Kanton:	Braunwald, GL
Hersteller:	Streiff
Seilbahntyp:	Gruppenumlaufbahn Kabinen

10 75.003 **Hüttenberg – Grotzenbüel**

Baujahr:	1990
Ort/Kanton:	Braunwald, GL
Hersteller:	Streiff
Seilbahntyp:	Gruppenumlaufbahn Kabinen

11 75.004 **Adelboden Oey – Adelboden Dorf**

Baujahr:	1990
Ort/Kanton:	Adelboden, BE
Hersteller:	Städeli
Seilbahntyp:	Einseilgruppenpendelbahn

12 75.007 **Maste 4 – Felskinn**

Baujahr:	1994
Ort/Kanton:	Saas Fee, VS
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Umlaufkabinenbahn

13 75.008 **Beatenberg – Niederhorn**

Baujahr:	1996
Ort/Kanton:	Beatenberg, BE
Hersteller:	Streiff
Seilbahntyp:	Gruppenumlaufbahn Kabinen

14 75.011 **Croix des Ruinettes – Les Attelas**

Année de construction:	1994
Lieu/canton:	Verbier, VS
Constructeur:	Garaventa
Type d'installation:	Téléphérique à mouv. cont.

15 FR-ES-1-s **Téleski nautique Estavayer**

Année de construction:	1992
Lieu/canton:	Estavayer-Le-Lac, FR
Constructeur:	Rixen
Type d'installation:	Téleski

16 NW-HE-3 **Hotel Fräkmünt**

Baujahr:	2000
Ort/Kanton:	Hergiswil, NW
Hersteller:	Bartholet
Seilbahntyp:	Korblift

17 VS-SAF-10-s **Gletscherlift Längfluh – Panoramaplatz**

Baujahr:	1994
Ort/Kanton:	Saas-Fee, VS
Hersteller:	Von Roll
Seilbahntyp:	Skilift

18 X017 **Airside-Center – Dock-E (Skymetro)**

Baujahr:	2001
Ort/Kanton:	Zürich-Flughafen, ZH
Hersteller:	POMA-OTIS Transportation Systems
Seilbahntyp:	Standseilbahn

Impressum

Auftraggeber

Bundesamt für Kultur BAK,
Oliver Martin (Projektleitung)
Reto Müller (Publikation)

Begleitgruppe

Bundesamt für Verkehr BAV, Urs Wohlwend / Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege EKD, Bernhard Furrer / Verband Seilbahnen Schweiz SBS, Anna Amacher Hoppler und Fulvio Sartori / Interkantonales Konkordat für Seilbahnen und Skilifte IKSS, Reto Canale / Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte GSK, Nina Mekacher

Beauftragte

Vorprojektphase und Konzept:
Michael Gerber, Karin Zaugg, ARCHEOS, Burgdorf
Gesamtleitung Inventarisierung:
Karin Zaugg, BUREAUKARINZAUGG, Ligerz
Bearbeitungsteam: Peter Bannwart,
Thomas Batschelet, Erwin Bloch,
Stefan Kraus, Brigitte Müller, Rudolf Saum

Übersetzungen

Gilles Cuenat (fr), Muriel Pfaehler (fr),
Michel Bonny (fr), Alessia Schiavon (it),
Monica Nolli (it), Renzo Pesciallo (it)

Fotos

Erwin Bloch, Thomas Batschelet,
Rudolf Saum, Claude Gentil

Gestaltung/Umsetzung

B14C [Gerhard Blättler und Büro Z], Bern

Druck

Ast & Fischer AG, Wabern

Disclaimer

Der Inhalt des Seilbahninventars wurde nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt und geprüft. Das BAK übernimmt jedoch keine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte. Die Nutzung des Inventars auf dem Internet erfolgt auf eigene Gefahr des Nutzers. Mit der reinen Nutzung des Inventars kommt keinerlei Vertragsverhältnis zwischen dem Nutzer und dem BAK zustande. Das Inventar enthält Verknüpfungen zu Websites Dritter («externe Links»). Diese Websites unterliegen der Haftung der jeweiligen Betreiber. Zum Zeitpunkt der Publikation waren keine Rechtsverstöße auf diesen Seiten ersichtlich. Das BAK hat keinerlei Einfluss auf die aktuelle und zukünftige Gestaltung und auf die Inhalte der verknüpften Seiten. Das Setzen von externen Links bedeutet nicht, dass sich das BAK die hinter dem Verweis oder Link liegenden Inhalte zu eigen macht. Die im Inventar veröffentlichten Inhalte unterliegen dem schweizerischen Urheberrecht. Jede vom schweizerischen Urheberrecht nicht zugelassene Verwertung bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung des BAK oder jeweiligen Rechteinhabers.

Impressum

Mandant

Office fédéral de la culture OFC,
Oliver Martin (direction de projet)
Reto Müller (publication)

Groupe d'accompagnement

Office fédéral des transports OFT, Urs Wohlwend / Commission fédérale des monuments historiques CFMH, Bernhard Furrer / Remon-tées mécaniques suisses RMS, Anna Amacher Hoppler et Fulvio Sartori / concordat intercantonal sur les téléphériques et les téléskis CITT, Reto Canale / Société d'histoire de l'art en Suisse SHAS, Nina Mekacher

Mandataires

Phase préparatoire du projet et concept:
Michael Gerber, Karin Zaugg ARCHEOS,
Burgdorf
Direction générale du travail d'inventaire:
Karin Zaugg, BUREAUKARINZAUGG, Ligerz
Equipe de travail: Peter Bannwart,
Thomas Batschelet, Erwin Bloch,
Stefan Kraus, Brigitte Müller, Rudolf Saum

Traductions

Gilles Cuenat (fr), Muriel Pfaehler (fr),
Michel Bonny (fr), Alessia Schiavon (it),
Monica Nolli (it), Renzo Pesciallo (it)

Photos

Erwin Bloch, Thomas Batschelet,
Rudolf Saum, Claude Gentil

Conception/Réalisation

B14C [Gerhard Blättler et Büro Z], Berne

Impression

Ast & Fischer SA, Wabern

Disclaimer

Nous avons fait de notre mieux en établissant et en contrôlant le contenu de l'inventaire des transports à câbles. L'OFC ne se porte pas garant de l'exactitude, de l'exhaustivité et de l'actualité du contenu. L'utilisateur consulte l'inventaire sur internet à ses propres risques. La simple utilisation de l'inventaire ne signifie en aucun cas qu'un contrat a été passé entre l'utilisateur et l'OFC: L'inventaire contient des liens menant à des sites tiers (« liens externes »). La responsabilité du contenu de ces sites incombe à leur exploitant. Ces pages ne présentaient aucune violation du droit au moment de la publication. L'OFC n'a aucune influence sur la gestion actuelle et future et sur le contenu des pages auxquelles les liens renvoient. Le renvoi à des pages externes n'implique pas que l'OFC reprenne à son compte le contenu de ces pages. Le contenu publié dans l'inventaire est soumis au droit d'auteur suisse. Toute utilisation non conforme au droit d'auteur suisse nécessite une autorisation écrite préalable de l'OFC ou du détenteur des droits.

Colophon

Committente

Ufficio federale della cultura UFC,
Oliver Martin (responsabile del progetto)
Reto Müller (pubblicazione)

Gruppo di accompagnamento

Ufficio federale dei trasporti (UFT), Urs Wohlwend / Commissione federale dei monumenti storici (CFMS), Bernhard Furrer / Associazione Funivie Svizzere (FUS), Anna Amacher Hoppler e Fulvio Sartori / Concordato intercantonale per gli impianti di trasporto a fune e le sciovie, Reto Canale / Società di storia dell'arte in Svizzera (SSAS), Nina Mekacher

Incaricati del progetto

Fase progettuale preliminare e strategia:
Michael Gerber, Karin Zaugg ARCHEOS,
Burgdorf
Responsabile dell'inventariazione:
Karin Zaugg, BUREAUKARINZAUGG, Ligerz
Team di elaborazione: Peter Bannwart,
Thomas Batschelet, Erwin Bloch,
Stefan Kraus, Brigitte Müller, Rudolf Saum

Traduzioni

Gilles Cuenat (fr), Muriel Pfaehler (fr),
Michel Bonny (fr), Alessia Schiavon (it),
Monica Nolli (it), Renzo Pesciallo (it)

Fotografie

Erwin Bloch, Thomas Batschelet,
Rudolf Saum, Claude Gentil

Allestimento/applicazione

B14C [Gerhard Blättler e Büro Z], Berna

Stampa

Ast & Fischer SA, Wabern

Disclaimer

Il contenuto dell'Inventario è stato raccolto ed esaminato secondo scienza e coscienza. Tuttavia l'UFC non garantisce la correttezza, la completezza e l'attualità dei contenuti. L'utenza si assume la responsabilità della consultazione dell'Inventario in rete. Il semplice utilizzo dell'Inventario non comporta in alcun modo l'instaurazione di un rapporto contrattuale tra l'utente e l'UFC. L'Inventario contiene link che rimandano a siti di terzi («link esterni»), che sottostanno alla responsabilità del rispettivo gestore. Al momento della pubblicazione non è stata constatata una violazione del diritto su questi siti. L'UFC non influisce in alcun modo sulla realizzazione attuale e futura e sui contenuti dei siti collegati. Pubblicando link esterni, l'UFC non si appropria dei contenuti cui si rimanda o illustrati in detti link. I contenuti pubblicati nell'Inventario sono sottoposti al diritto d'autore svizzero. Qualsiasi utilizzazione non ammessa del diritto d'autore svizzero necessita preventivamente dell'approvazione scritta dell'UFC o del rispettivo titolare dei diritti.

