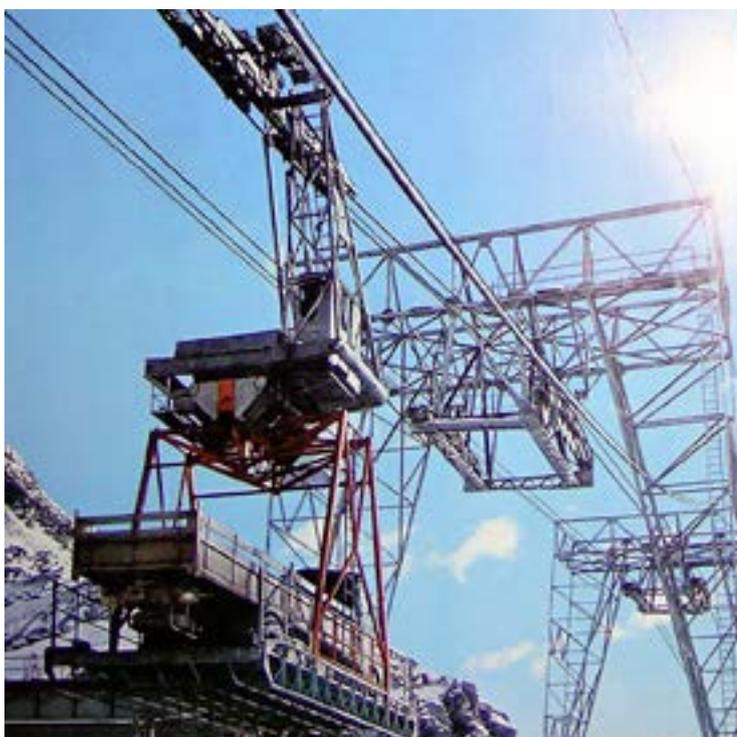


Rückblick auf den innovativen Seilbahnbauer Habegger

Am 1. April 2021 wurde die Habegger Maschinenfabrik AG in die Jakob AG integriert. Dadurch verschwand der Name «Habegger» welcher aus der Seilbahnfirma Habegger hervor ging. Als Habegger wurde der «Mehrzweckzug» genannt, welcher 1951 von Willy Habegger erfunden wurde. Vorgängig im Jahr 1943 gründete Willy Habegger seine Seilbahnunternehmung, aus welcher spannende und innovative Seilbahnanlagen hervor gingen, die die Branche prägten.

ür den Kraftwerksbau der Maggia Kraftwerke realisierte Habegger anfangs der 1960er-Jahre eine Schwerlastseilbahn für den Transport für vollbeladene Strassenfahrzeuge bis zu 20 Tonnen in San Carlo nach Robiei.



Text und Bilder: Damian Bumann

Zunächst spezialisierte sich Habegger auf den Bau kleinerer Luftseilbahnen. Die erste solche Bahn entstand 1950 von Raron nach Unterbäch. Bei dieser Anlage handelte es sich um eine Pendelbahn mit Kabinen für 16 Personen, dieselbe Kabinengrösse, die auch ein Jahr später in Kandersteg zum Einsatz kam. Weitere solche Bahnen mit vergleichbaren Kabinengrössen entstanden in den Folgejahren vor allem im Wallis und dienten der Ortserschliessung. Daraus entwickelten sich viele der von Habegger erschlossenen Almen zu grossen Wintersportgebieten,

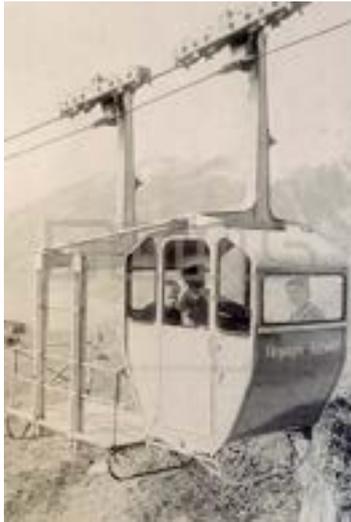
wie beispielsweise die Riederalp oder Vercorin.

Nur noch Superlative waren gut genug!

Schon bald nahm Habegger aber auch den Bau von Pendelbahnen für Kraftwerke auf. Derartige Bahnen, die in der Regel in erster Linie für Schwerlasttransporte ausgelegt waren, entstanden in den 50er-Jahren vor allem im Tessin. Die dortigen Kraftwerksbetreiber wurden schnell zu Stammkunden bei Habegger, genauso wie es später bei den Grimsel-Kraftwerken im Kanton Bern der Fall war. Auch ausserhalb der Schweiz war Habegger

in diesen Jahren bereits aktiv. In Venezuela entstand 1957 in Kooperation mit dem französischen Pendelbahnspezialisten Applevage in vier Sektionen eine Bahn auf den Pico Espejo, die damals höchste, durch eine Seilbahn für Personentransport erschlossene Stelle der Welt.

Da der Markt für die Erschliessung kleiner Bergdörfer längerfristig nicht lukrativ war, stieg Habegger ab Mitte der 50er-Jahre auch in den Bau der ersten touristisch orientierten Anlagen ein. Die erste fixe Umlaufbahn entstand 1954 in Unterbäch in Form einer Einersesselbahn. Damit zählte Habegger zu den direkten Konkurrenten der renommierten Firmen Brändle, Müller und Städeli. Im Gegensatz zu diesen Firmen betrat Habegger allerdings schon ein Jahr später Neuland. Mit dem Bau der ersten fixen Zweiersesselbahn in der Schweiz setzte er neue Massstäbe im Seilbahnbau. Die 1955 eröffnete Anlage entstand oberhalb von Adelboden am Hahnenmoospass und ersetzte zwei Sektionen von Funischlitten. Mit ihren offenen Zweiersesseln stellte die Anlage ein Konkurrenzprodukt zur vorherrschenden VR101-Seitwärtssesselbahn dar, war sie doch erheblich kostengünstiger. Um einen ähnlichen Komfort wie bei der kuppelbaren Version von Von Roll zu erreichen, versah Habegger die Sessel mit sogenannten Swivel Chairs, einer Erfindung, die auf den damals in den USA lebenden deutschen Ingenieur Karl Ringer zurückging. Beim Ausstieg klappten die Sitzflächen der



1956 erstellte Habegger die Kleinseilbahn von Fürgangen nach Bellwald.



Habegger realisierte von 1958 bis 1960 mehrere Sektionen von Pendelbahnen auf den 4785 m hohen Pico Expejo in Venezuela.



Portalstütze der Schwerlastseilbahn von Biasca zum Wasserschloss.

Sessel seitlich weg, sodass man ohne hastig abspringen zu müssen komfortabel einfach stehen bleiben konnte und der Sessel den Fahrgast überholte. Zum Wetterschutz waren die Sessel auch mit dem VR101-typischen Dach ausgestattet.

Fortan konzentrierte sich Habegger in erster Linie auf den Bau von Schleppliften. Diese erstellte er anfänglich mit einer Portalstützenart aus Rundrohren. Es folgten Kombianlagen mit Sesselbetrieb im Sommer als Ersatzanlagen für von Constam respektive Sameli-Huber erstellten Anlagen an der Kleinen Scheidegg sowie in Engelberg. Mit dem 1964 in Zermatt erbauten Theodullift ging Habegger mit seinen Schleppliften auch auf Gletschereis. Bei dieser Anlage

kamen bereits die markanten Polygon-Stützen zum Einsatz, die in den folgenden Jahren bei allen Schleppliften, auch in Doppellösungen, zum Einsatz kamen. Neu und einzigartig an diesen Stützen war, dass sie unempfindlich gegenüber Torsionskräften waren, die durch den Zug des Förderseils entstanden.

Von kuppelbar bis zur Kurven-Seilbahn

Doch auch die kuppelbaren Bahnen liessen nicht lange auf sich warten. Zur Gartenbauausstellung in Zürich erstellte Habegger 1959 eine kuppelbare Kabinenumlaufbahn mit 4er-Kabinen über den Zürichsee. Bei der Klemme handelte es sich um eine eigens

konstruierte Nockenklemme, wie sie später in optisch ähnlicher Art und Weise auch die österreichische Firma Girak verbaute. Die Anlage besass zwei massive Pfeiler an beiden Seeufern, zwischen denen pro Fahrspur ein Seil gespannt wurde, an welchem die Rollenbatterien für das umlaufende Zugseil befestigt waren. Trotz des sowohl technischen wie auch betrieblichen Erfolgs wurde die Anlage bereits 1966 auf Drängen der Bevölkerung wieder abgebaut. Sie sollte sich als die einzige Seilbahn mit diesem Klemmensystem und die einzige kuppelbare Anlage Habeggers für lange Zeit herausstellen.

Wie viele andere Hersteller auch machte sich Habegger zahlreiche Gedanken über die Problemlö-



Zur Gartenbauausstellung in Zürich erstellte Habegger 1959 eine kuppelbare Kabinenumlaufbahn mit 4er-Kabinen über den Zürichsee.



1981 baute Habegger am Rellerligrat in Schönried eine weitere 6er-Gondelbahn mit Kurve, die mit den Habeggischen schrägen Rollenbatterien versehen wurde.



Zu den weiteren Erfolgsgondelbahnen zählten 1978 die Männlichenbahn in Grindelwald, längste Einseilumlaufbahn Europas in zwei Sektionen, sowie die erste 6er-Kabinenbahn der Schweiz zum Vorabgletscher in Flims-Laax-Falera.

sung einer Kurve bei Schleppliften des Systems Constam. Durch die Bauweise der Gehänge bedingt sind Kurven generell nur in eine Richtung möglich. Schräge Rollen waren die einfachste Möglichkeit, das Seil horizontal abzulenken. Begrenzte Radien führten jedoch zu begrenzten Einsatzmöglichkeiten. Dies umging Habegger, indem die Rollen durch eine geschickte Abfolge von Niederhalte- und Tragebatterien kleinere Radien ermöglicht wurden. Zudem wurden die Schleppliftgehänge durch eine Schiene schräg gestellt, was wiederum den Radius begünstigte. Letztendlich waren mit diesem System aber wieder nur Kurven in eine Richtung möglich, da das Schrägstellen der Gehänge nur auf der talfahrenden Seite möglich war.

Zwei weitere Systeme entwickelte Habegger im Anschluss daran,

zunächst eine der Baco-Kurve ähnliche Seilscheibe, bei der im Gegensatz zu Baco aber Zugfedern zur Seite und nicht nach oben weggedrückt wurden, um dem Gehängearm Platz zu machen. Das System wurde drei Mal eingesetzt, funktionierte aber nicht richtig und wurde schon bald durch Aufspaltung der Schlepplifte in zwei Sektionen, Begradigung oder Abänderung in ein anderes Kurvensystem ersetzt. Das zweite Habeggerische Kurvensystem sah eine imitierte Seilführung vor, bei der das Gehänge zentral von unten an das Seil griff. Kurven waren so unbegrenzt möglich, Tragebatterien griffen von zwei Seiten seitlich an das Seil. Auch dieses System eignete sich letztendlich aber nicht für den regulären Betrieb. Die Versuchsanlage auf der Melchsee-Frutt wurde fünf Jahre

nach der Inbetriebnahme in ein normales System umgebaut, eine weitere Anlage ohne Kurven ist auf der Engstligenalp im Berner Oberland noch in Betrieb. Als Bergbahnen bei kuppelbaren Umlaufbahnen setzte Habegger das System aber mehrmals erfolgreich ein.

1973 erwarb Habegger die Seilbahnsparte der Firma Giovanola und damit auch die Lizenz zum Bau deren Kuppelsystem. Neben Habegger erlangte auch die Konkurrenzfirma Städeli eine Lizenz des Systems. Die erste Viererkabinenbahn von Habegger mit den Schwerkraftklemmen der Walliser Firma entstand 1975 von Le Châble nach Verbier. Zu den weiteren Erfolgsbahnen zählten 1978 die Männlichenbahn in Grindelwald, längste Einseilumlaufbahn Europas in zwei Sektionen, sowie die erste 6er-Kabinenbahn der



Im Gebiet von Melchsee-Frutt eine weitere Seilbahn von Habegger, hier die Bonistockbahn.



Bewährte Seilbahntechnik bei der Gondelbahn Blatten Belalp die noch heute im Einsatz ist.



1974 erstellte Habegger die 10 Tonnen Lastseilbahn Handegg-Gersteneegg im Grimselgebiet.



Damit das Gewicht der Schwerlastseilbahnen getragen werden konnte, baute Habegger stabile Portalstützen.



Ein wichtiger Meilenstein war der Bau der Gondelbahn Stöckalp Melchseefrutt im Jahre 1976.

Schweiz zum Vorabgletscher in Flims-Laax-Falera. 1981 entstand eine weitere 6er-Kabinenbahn von Habegger am Rellerigrat in Schönried im Berner Oberland. Diese Anlage besitzt aufgrund einer vorgegebenen Trassierung eine Kurve, welche mit den Habeggerschen schrägen Rollenbatterien versehen wurde. Die Konstruktion mit der schnellen Abfolge von Trage- und Niederhaltebatterien wurde mit voller Streckengeschwindigkeit von 4 m/s durchfahren.

Wirtschaftliche Herausforderungen kündigten sich an

Der Bau von kuppelbaren Sesselbahnen zählte zu Habeggers letzten Meisterstücken. 1982 begann die Firma mit dem Bau einer kuppelbaren Dreiersesselbahn auf La Siala in Flims-Laax-Falera. Der Bau, der sich aufgrund Permafrostboden als äusserst schwierig herausstellte, wurde mit einer einmaligen Kuppelklemme versehen, einer von Habegger eigens entwickelten Totpunktklemme, deren Funktionsprinzip jener der Von Roll VH400 ähnelte. Genau jene Firma stellte die Anlage bis 1983 schlussendlich fertig, da Habegger die Seilbahnsparte trotz fortwährend gutem Geschäft verkaufen musste.

Ein Unfall am 12. Juli 1972 bei einer von Habegger erstellten Windenpendelbahn auf die Bettmeralp führte dazu, dass die Firma Anfang der 80er-Jahre die

Seilbahnsparte nicht mehr tragen konnte. Aufgrund von Rostschäden an der Zugseilverankerung der Kabine riss das Zugseil der Pendelbahn ab, worauf die Kabine ins Tal donnerte, wo alle 12 Insassen den Tod fanden. Die Tragseilbremse hätte dies verhindern sollen, doch aufgrund eines fehlerhaft verwendeten Schmierfetts am Tragseil fand die Fangbremse keine Haftung. Ein weiterer, ähnlich zustande gekommener Fall an einer Habegger-Anlage in Norwegen führte letztlich zum Ende der Seilbahnsparte des innovativen Schweizer Seilbahnherstellers. Die Seilbahnsparte ging in der ersten Hälfte der 80er-Jahre an Von Roll. Der Berner Stahlkonzern

verlagerte seine Produktionsstätte nach Thun und betrieb die Seilbahnsparte des Unternehmens fortan unter dem Namen Von Roll-Habegger. Die Technik wurde teilweise übernommen, so zum Beispiel die Giovanola-Klemmen und das Know-how im Pendelbahnbau. 1984 entstand in Engelberg noch eine letzte Kabinenbahn, die auch Habegger-Stützen und den von der Firma oft verwendeten Gummibandbeschleuniger / -verzögerer aufwies.

Im Jahr 1981 kam es durch den Verkauf der Seilbahnsparte zu einer grundlegenden Umstrukturierung. Fortan lag der Fokus der Firma ausschliesslich bei der Herstellung der hand- und motorbetriebenen Seilzüge, die von Peter Habegger, Sohn von Willy, bis zur Übernahme durch die Jakob AG im Jahr 2016 erfolgreich geführt wurde. Die Firmenstrategie wurde durch Diversifikation auf die aktuellen Marktbedürfnisse und auf den langfristigen Erfolg ausgerichtet. Neue Märkte wurden erschlossen, innovative Seilzugmaschinen entwickelt und in eine moderne Fertigung investiert. Seit April 2021 ist nun der Firmennamen Habegger Maschinenfabrik definitiv verschwunden, aber das bekannte Mehrzweckzug-Werkzeug der «Habegger» lebt weiter und wird nun weltweit anzutreffen sein.



Die 5-Tonnen Windenbahn von Habegger, erbaut 1959 für den damaligen Kraftwerkbau in Lindt-Limmern, erwies sich bei Kraftwerkserweiterung in den Jahren von 2009 bis 2017 als zuverlässige Personen- und Transportbahn.

Quellen: Felix Gross, www.bergbahnen.org und Peter Habegger