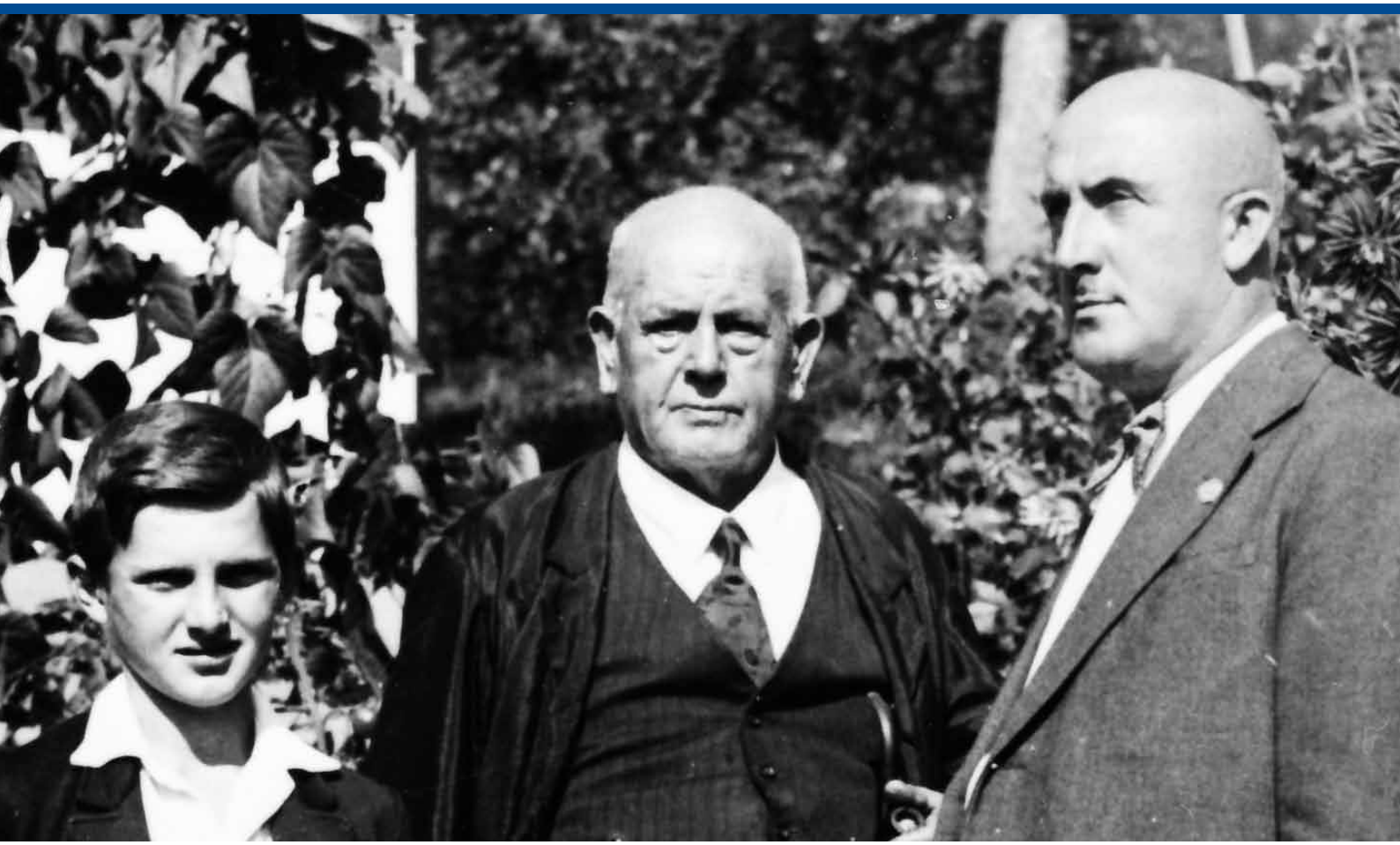
1892 - 2012



120 Jahre Familienunternehmen Doppelmayr
Eine Erfolgsgeschichte im Überblick.

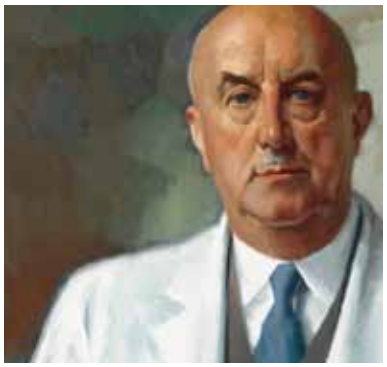
Doppelmayr®

Vier Generationen

Konrad Doppelmayr
1855 – 1933

Konrad Doppelmayr wurde am 25. November 1855 in Hard geboren. Nach dem Abschluss der Mechaniker-Lehre arbeitete er als Wandergeselle in verschiedenen Betrieben in der Schweiz und Deutschland. 1879 kehrte er nach Hard zurück und machte sich selbstständig. 1892 kaufte er die Schmiede seines inzwischen verstorbenen Lehrmeisters. Damit begann die Erfolgsgeschichte der Familie Doppelmayr in Wolfurt.

1900 begann Konrad Doppelmayr mit der Erzeugung von Spindel- und Hydraulikpressen für Wein und Most, Ziegelpressen, Wasserrädern und Turbinen für die Elektrizitätserzeugung, Holzbearbeitungsmaschinen, etc. Sein Hauptmarkt war das heutige Vorarlberg und Tirol, doch konnte er – nicht zuletzt dank der hervorragenden Qualität seiner Produkte – zudem Kunden in der Schweiz und in Bayern beliefern.
Mit seiner Gattin Paulina (geb. Reiner) hatte er zwei Kinder - Emil und Rosa.
Er starb, hochgeachtet und verehrt, am 23. Oktober 1933.



Emil Doppelmayr
1889 – 1967

Emil Doppelmayr wurde am 9. November 1889 in Hard geboren. Er absolvierte die Mechaniker-Lehre im väterlichen Betrieb, praktizierte in Deutschland und studierte am Technikum Ilmenau in Thüringen. 1910 trat Emil Doppelmayr in das Unternehmen des Vaters ein. Er begann sofort, neue Ideen zu verwirklichen und beschäftigte sich insbesondere mit der Konstruktion von Aufzügen.

Im Jahre 1928 übernahm Emil Doppelmayr die Geschäftsleitung. Es gelang ihm, das Unternehmen durch die Weltwirtschaftskrise der 1930er-Jahre zu führen, ohne Arbeiter entlassen zu müssen. 1937 baute Doppelmayr in Zürs am Arlberg seinen ersten Schlepplift. 1953 schloss er den ersten Skilift-Auftrag aus Übersee ab. Er akquirierte in den Folgejahren noch weitere Liftprojekte in Europa und Amerika.
Mit seiner Gattin Melitta (geb. Nürnberger), die von den Mitarbeitern sehr verehrt wurde, hatte er drei Kinder - Artur, Elfriede und Gertraude. Emil Doppelmayr drückte dem Unternehmen bis zu seinem Tod am 12. April 1967 seinen Stempel auf.

Artur Doppelmayr
geboren 1922

Artur Doppelmayr wurde am 16. September 1922 in Wolfurt geboren. Nach seinem Studium an der Hochschule Graz trat er 1955 ins Familienunternehmen ein. 1967, nach dem Tod seines Vaters, übernahm er die Unternehmensführung. Er setzte die Tradition des unbedingten Willens, marktkonforme technische Innovationen zu entwickeln und umzusetzen, mit großem Nachdruck fort. Die Bemühungen Artur Doppelmayrs um den Ausbau des Exportgeschäfts hatten die Gründung einer ganzen Reihe von Tochtergesellschaften, Kooperationen und Verträgen mit Handelsvertretern im Ausland zur Folge. 1992 übernahm Arturs ältester Sohn Michael die Firmenleitung. Artur Doppelmayr zog sich aus dem operativen Geschäft zurück. Die hervorragenden Leistungen des Unternehmers fanden in der Verleihung zahlreicher in- und ausländischer Ehrenzeichen und Auszeichnungen ihren Niederschlag.
Artur Doppelmayr hat mit seiner Gattin Ingeborg (geb. Sommer) vier Kinder - Michael, Melitta, Achim und Andrea.

Michael Doppelmayr geboren 1958

Michael Doppelmayr wurde am 18. September 1958 geboren. Er lernte Maschinenbau an der Höheren Technischen Lehr- und Versuchsanstalt in Innsbruck und studierte anschließend von 1980 - 1989 an der dortigen Universität auch Betriebswirtschaft. 1989 trat er bei dem auf Kopfbedeckungen spezialisierten Unternehmen Capo in Egg als Geschäftsführer ein.

1991 wechselte er in das Familienunternehmen, wo er 1992 die Geschäftsführung übernahm. Michael Doppelmayr führte die Internationalisierung vom Familienbetrieb zur international tätigen Doppelmayr Holding AG mit Niederlassungen in über 30 Ländern und Kunden in 88 Staaten der Welt fort.
Gebaut werden Seilbahnen für den Personentransport (Doppelmayr Seilbahnen GmbH und Garaventa AG), Materialseilbahnen (Doppelmayr Transport Technology), seilgezogene Nahverkehrssysteme (Doppelmayr Cable Car), automatische Hochregallager (LTW Lagertechnik) und automatische Bahnsysteme (ABS Transportbahnen), zudem werden im Geschäftsbereich Input-Projektentwicklung neue Ideen und Konzepte für den „Spaß am Berg" entwickelt.

120 Jahre Pionierleistung

Die Wurzeln unseres Seilbahnunternehmens Doppelmayr reichen bis ins frühe 20. Jahrhundert zurück: Konrad Doppelmayr übernahm als 25-jähriger eine Schmiede und Maschinenschlosserei, der der Ruf vorauseilte, sowohl in Bezug auf Produkte als auch Produktionsmethoden auf dem neuesten Stand der Technik zu sein.
Der Mut und die Dynamik des Gründervaters blieben bis heute erhalten. Ein herausragender Meilenstein in der rasanten Firmenentwicklung war zweifellos die Konstruktion und Installation des ersten Schilifts am Arlberg. Als 1953 der erste Sessellift nach Übersee geliefert wurde, trat Doppelmayr endgültig in die Riege der „Global Player" ein.
Basierend auf einer zukunftsorientierten Unternehmenskultur, in der gelebtes Teamwork größte Bedeutung hat, kam es in immer kürzeren Abständen zu bahnbrechenden Neuerungen, deren Ergebnis sichere, immer schnellere, komfortablere und gleichzeitig umweltfreundlichere Transporttechnologien sind.
Damit eröffnen sich neben den traditionellen Einsatzgebieten der Seilbahnen im Gebirge neue Anwendungsmöglichkeiten, die zusehends im städtischen Nahverkehr genützt werden. Doppelmayr entwickelt zudem leistungsfähige Seilbahnsysteme für den Stück- und Schüttguttransport in schwierigem Gelände.
Ich danke allen Kunden und Mitarbeitern dafür, dass sie Doppelmayr zu dem gemacht haben und machen, wofür wir heute stehen: Als der unangefochtene Technologieführer in der Seilbahnbranche, mit einer Mannschaft, deren Einsatzbereitschaft ebenso legendär ist wie die unverwüstliche Qualität der Doppelmayr-Bahnen.

Michael Doppelmayr

Die Anfänge

1892 | Unternehmensgründung

Konrad Doppelmayr, bis dahin tätig in einer gepachteten Hufschmiede in Hard, kaufte im Jahr 1892 die mechanische Schmiede seines Lehrherrn Josef Anton Dür in Wolfurt, Österreich. Neben Reparaturen für die Landwirtschaft und Textilfabriken (Hämmerle, Schindler, etc.) wurden Futterschneidemaschinen, Beile, Äxte und Sapie angefertigt. Ab 1900 begann Konrad Doppelmayr mit der Erzeugung von Würgern, Most- und Weinpressen. Diese wurden größtenteils an Weinbauern nach Südtirol exportiert.

1910 | Eintritt Emil Doppelmayr

Emil Doppelmayr absolvierte nach der Handelsschule die Mechanikerlehre (1903) im väterlichen Betrieb und arbeitete anschließend als Dreher und Mechaniker in Nürnberg und Leipzig. Nach Absolvierung des Technikums in Ilmenau trat er in die Firma ein. Innerhalb kurzer Zeit vergrößerte er die mechanische Werkstätte. Ab 1928 übernimmt er die Geschäftsleitung des Unternehmens.

1913 | Bau der ersten Aufzüge

Die ersten Waren-Aufzüge wurden unter anderem an die Textilwerke F. M. Hämmerle in Dornbirn, das Skiwerk Bilgeri in Hörbranz, die Mosterei Ammann in Rankweil und das Lagerhaus Vorkloster geliefert. Der Ausbau des neuen Geschäftszweiges wurde im Herbst 1914 durch den Ersten Weltkrieg unterbrochen.

1937 | Erster Schlepplift in Zürs am Arlberg

Auf Initiative des Skiliftpioniers Ing. Sepp Bildstein wurde der erste Ski-Schlepplift Österreichs für den Übungshang in Zürs produziert. Er hatte eine Länge von 390 m, 150 m Höhenunterschied und eine Stundenleistung von 420 P/h.

Skiliftpionier Ing. Sepp Bildstein und Emil Doppelmayr

Skisport als Volkssport

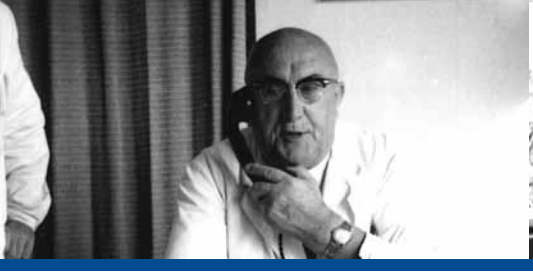
Nach dem Ende des Ersten Weltkrieges blühte der Fremdenverkehr in der Region Lech und Zürs erstmals auf. Der Skisport hatte sich vom Sport der Elite hin zum Volkssport entwickelt.

Dies führte in der Region zum Ausbau der Infrastruktur und erforderte die Erschließung der Skihänge - der erste Schlepplift Österreichs legte einen der Grundsteine für den heutigen Winter-Tourismusort.

ZÜRS ARLBERG VORARLBERG AUSTRIA 1937

DOPPELMAYR 1892

DOPPELMAYR SKILIFTE



Der Aufbau

1946 | 1. Schlepplift nach dem Krieg

Bereits 1946 startete der Skiliftbau wieder. Für den Ebenberglift in Zell am See wurde ein Gehänge mit 24 m Ausziehlänge neu entwickelt. Erprobt wurde dies am hiesigen Kirchturm.

1953 | Erster Auftrag in Übersee

1953 flog Emil Doppelmayr nach Kanada und holte in Montreal die ersten Aufträge für Skilifte in Übersee. Diese, für die Skizentren Mt. Gabriel und Mt. Plante bestimmt, wurden noch im selben Jahr geliefert.

1955 | Eintritt Artur Doppelmayr

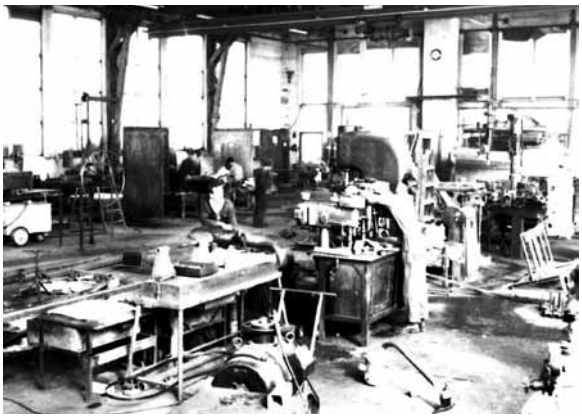
Nach erfolgreich abgeschlossenem Studium als Wirtschaftsingenieur für Maschinenbau an der Hochschule in Graz trat Artur Doppelmayr im Herbst 1955 ins Unternehmen ein. Er setzte sich stets für die technische Weiterentwicklung der Produkte und den Ausbau der Märkte ein. Nach dem Tod von Emil Doppelmayr übernimmt Artur Doppelmayr 1967 die Geschäftsleitung des Unternehmens.

1956 | Erste Niederlassung in San Francisco

Emil Doppelmayr errichtete 1956 in San Francisco eine Vertretung für seine Skilifte.

1963 | Gletscherlifte mit schwimmenden Stützen

1963 wurde für den Sommer-Schilauf auf Gletschern ein neuartiges Liftsystem entwickelt. Die Gletscherstützen werden in der Längsrichtung beweglich – schwimmend – auf das Eis gesetzt und an einem von der Tal- zur Bergstation durchlaufenden Halteseil befestigt.



Produktion 1959

ZERMATT
SCHWEIZ – SUISSE – SWITZERLAND
1963 - 1. GLETSCHERSCHLEPPLIFT
ZERMATT
KAUFMANN

Doppelmayr

berg bahnen mellau

1972/73 - 1. kuppelbare Gondelbahn

Doppelmayr

In die Luft

1964 | Entwicklung der ersten Sesselbahn

Die erste Doppelmayr-Sesselbahn wurde nach Australien geliefert, die zweite in die USA. Für diese Seilbahnen wurde ein Doppelsessel mit einer breiten, bequemen Sitzbank konstruiert. Erstmalig wurden anstelle der seitlich einschwenkbaren Sicherheitsstangen „Überkopf-Schließbügel" nach einem kanadischen Vorbild verwendet.

1970 | Erfindung des Bruchstabschalters

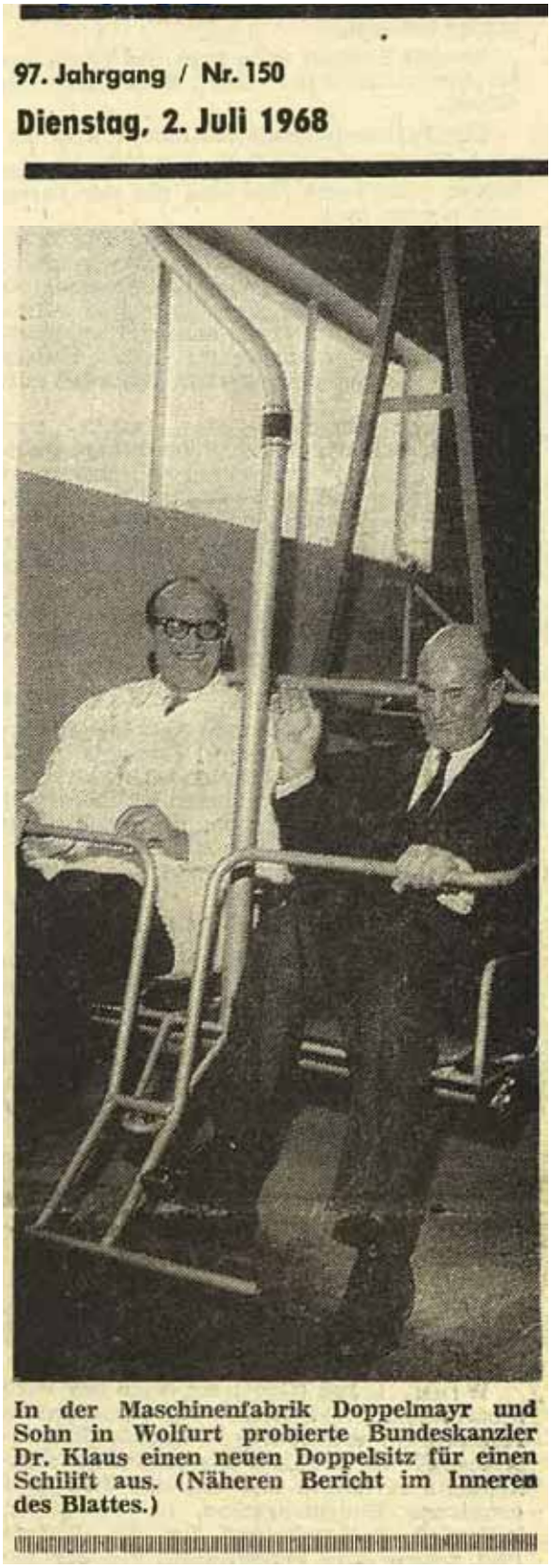
Mit der Erfindung des Bruchstabschalters war es auf einfache Weise möglich, bei einer eventuellen Förderseilentgleisung die Liftanlage durch Unterbrechung des Strecken-Stromkreises stillzusetzen.

1972 | Erste kuppelbare Gondelbahn

Ein großes Ereignis in der Firmengeschichte und der Einstieg in die kuppelbare Seilbahntechnik war der Bau der ersten Einseilumlaufbahn mit 4-plätzigen Kabinen in Mellau im Bregenzerwald.

1976 | Erste kuppelbare Sesselbahn

In Neukirchen am Großvenediger wurde die Wildkogel-Sesselbahn als kuppelbare Doppel-Sesselbahn mit Einfachkuppelklemme gebaut. Die Fahrgeschwindigkeit betrug damals 3,5 m/s.



97. Jahrgang / Nr. 150

Dienstag, 2. Juli 1968

In der Maschinenfabrik Doppelmayr und Sohn in Wolfurt probierte Bundeskanzler Dr. Klaus einen neuen Doppelsitz für einen Schilift aus. (Näheren Bericht im Inneren des Blattes.)

Vorarlberger Volksblatt, 02.07.1968

Breckenridge

SKI CORPORATION

Doppelmayr

Wachstum

1977 | Baubeginn Werk 2

Eine wichtige Etappe beim Ausbau des Unternehmens war der Neubau von Werk II. 1977 wurden zwei Hallen errichtet, die in weiterer Folge noch ausgebaut und erweitert wurden.

1979 | Ausbau der Lehrwerkstätte

Aus- und Weiterbildung der Mitarbeiter war stets ein wichtiges Thema für das Unternehmen, weshalb schon 1979 eine eigene Lehrwerkstatt errichtet wurde.

1981 | Erste kuppelbare 4er-Sesselbahn

Die weltweit erste kuppelbare 4er-Sesselbahn wurde 1979 an die Ski Corporation Breckenridge nach Colorado, USA verkauft und 1981 aufgebaut. Die Förderleistung der Bahn betrug 2400 P/h.

1984 | Gesamtanzahl der gelieferten Anlagen

Bis 1984 wurden von der Firma Doppelmayr 2975 Schlepplifte, 934 Sesselbahnen, 28 kuppelbare Sesselbahnen und 44 Gondelbahnen weltweit produziert.

1985 | Panoramaverglaste Wetterschutzhaube

Aufgrund des neuen kugelförmigen Designs wurde die Sesseltype „E“ mit den panoramaverglasten Wetterschutzhauben schlicht als „Bubbles“ bezeichnet.

Produktion 1975-1989

Commitment

1986 | Erste 8er-Gondelbahn

In Steamboat, Colorado, wurde die weltweit erste kuppelbare 8er-Einseilumlaufbahn mit 8-plätzigen Kabinen in Betrieb genommen.

1987 | fixe Sesselbahnen mit Förderbandeinstieg

Durch die Einführung des Förderbandeinstiegs wird beim Einstieg in die Sesselbahn der Schlag in die Kniekehlen der Fahrgäste wesentlich reduziert.

1988 | DLM System Sölden

In Sölden wurde die weltweit einzige Anlage dieser Art von den Doppelmayr Konstrukteuren umgesetzt. Der Aufwand für den Bau dieser Anlage war gewaltig. Die Doppeleinseilumlaufbahn Gaislachkogl ersetzt ab 1988 in zwei Sektionen eine in die Jahre gekommene Pendelbahn im österreichischen Sölden. Das doppelt gelegte Förderseil läuft in der Mittelstation durch, sodass beide Sektionen gemeinsam ab der Talstation angetrieben werden können. Hierfür war ein 16 km langes Endlosseil erforderlich. Das DLM System ist das Vorgänger-System der Funifor.

1989 | Schienenseilbahn in Kaprun

Am Kitzsteinhorn in Kaprun wurde die erste Doppelmayr-Schienenseilbahn errichtet.

Handschlagqualität

Bei der 8er-Gondelbahn für Steamboat beweist Doppelmayr Handschlag-Qualität. Da für das Unternehmen Termintreue selbstverständlich ist, wird alles nur Erdenkliche gemacht, um dies auch einzuhalten - und wenn dafür eine Seilbahn in die USA geflogen wird.

DLM ÖTZTAL ARENA Sölden 1988

Doppelmayr

Welterste kuppelbare 8er Sesselbahn

VRÅDAL SKISENTER A·S

Doppelmayr

Kompetenz

1991 | erste kuppelbare 6er-Sesselbahn

Die Weltneuheit - die erste kuppelbare Sesselbahn mit 6-plätzigem Sessel - wurde in Mont Orignal, Kanada verwirklicht.

1991 | Eintritt Michael Doppelmayr

Michael Doppelmayr tritt 1991 ins Unternehmen ein und übernimmt in vierter Generation 1992 die Geschäftsführung der Doppelmayr Seilbahnen GmbH. Ab 1994 übernimmt er als Vorstand der Doppelmayr Holding die Geschicke der ganzen Gruppe.

1995 | Erste Funitel in Hintertux

Das Funitel System von Doppelmayr ist eine Weiterentwicklung des DLM Systems in Sölden. Die Besonderheit sind zwei Förderseile im Abstand von 3,2 m, die es bei Windeinwirkung nahezu unmöglich machen, dass eine Schräglage beim Überfahren der Stützen bzw. bei der Einfahrt in die Stationen entstehen kann. Dies ermöglicht auch bei ungünstigen Windverhältnissen, die Fahrgeschwindigkeit von 6 m/s beizubehalten. Nach der ersten Etappe, die 1995 in Hintertux gebaut wurden, folgen noch zwei weitere Abschnitte 1999 und 2008.

1998 | Erste kuppelbare 8er-Sesselbahn

Die erste kuppelbare 8er-Sesselbahn der Welt wurde von Doppelmayr in Vrådal, Norwegen gebaut. Durch große Sesselintervalle ist der Ein- und Ausstieg sehr komfortabel.

Ideen, die ankommen

Auf einer Messe in Kanada wird von Doppelmayr eine bisher noch nicht realisierte Idee präsentiert: zwei 4er-Sessel wurden auseinandergeschnitten und zu einem 6er-Sessel zusammengeschweißt.

Die Idee kommt an und ein Kunde - das Skigebiet Mont Orignal in Kanada - ist derart begeistert, dass er bereits auf der Messe die erste 6er-Sesselbahn bestellt.

Verfügbarkeit

1999 | Erster Cable Liner Shuttle, Las Vegas

Nach nur achtmonatiger Bauzeit wurde die Mandalay Bay Tram 1999 eröffnet. Der CABLE Liner Shuttle ist die bequemste und schnellste Verbindung zwischen einem der Hauptverkehrsknotenpunkte in Las Vegas sowie den weltbekannten Hotels Excalibur, Luxor und Mandalay Bay mit gesamt 12.000 Zimmern und Suiten. Zu den Bahnsteigen gelangt man komfortabel über Rolltreppen, Aufzüge oder Treppen. Der niveaugleiche Einstieg, die großen Fahrzeugtüren sowie eine knappe Minute Ein- bzw. Ausstiegszeit machen das Benutzen der CABLE Liner Shuttles auch für ältere oder körperlich beeinträchtigte Menschen kinderleicht. Der zwischen fünf und acht Metern über dem Straßenniveau geführte Fahrweg und die futuristisch gestalteten Züge mit ausgezeichnetem Rundumblick sind die Garanten für ein ganz besonderes Fahrerlebnis über der berühmtesten Amusement-Meile von Las Vegas. Die fix auf ein Zugseil geklemmten Fahrzeuge laufen angenehm leise auf den luftgefüllten Gummirädern. Bis heute wurden bereits 183,4 Millionen Passagiere befördert.

Urbaner Verkehr

Bei dem Seilbahnsystem CLS kann aufgrund redundant ausgeführter Bereiche eine Verfügbarkeit von bis zu 99,5 % garantiert werden.
Dies ist besonders im urbanen Bereich aufgrund des ganzjährigen Einsatzes sehr attraktiv. Das System wurde nach Las Vegas u.a. auch in Birmingham, Toronto, Mexico City, Venedig und aufgrund der hohen Zufriedenheit des Kunden bereits ein zweites Mal in Las Vegas umgesetzt.

Dezeit befinden sich in Oakland, Doha und Caracas weitere CABLE Liner Shuttles im Bau.

DCC
Doppelmayr Cable Car

3S 2001

Val d'Isère

Doppelmayr

Innovation

2001 | Erste Doppelmayr 3S-Bahn in Val d'Isère

Die erste 3-Seilbahn wurde 1991 von der Firma VonRoll in Saas Fee erbaut. 1994 folgte eine weitere Sektion. Im Jahre 1996 wurde das Unternehmen VonRoll von der Firma Doppelmayr übernommen, das System wurde komplett überarbeitet und weiter entwickelt. Das 3-Seil-System vereint die Vorteile von Pendelbahn und Umlaufbahn: Bei günstigstem Energieverbrauch und hoher Windstabilität können lange Seilfelder überwunden und hohe Förderleistungen erreicht werden.
Aufgrund der hohen Anforderungen an die Windstabilität wurde in Val d'Isère eine 3S-Bahn realisiert. Die Anlage ist einer der Hauptzubringer ins Skigebiet „Espace Killy" und hat auch als Alternative zur anspruchsvollen Olympiaabfahrt eine Rückbringerfunktion zu erfüllen.

2002 | Fusion mit Garaventa Seilbahnen AG

Die beiden führenden und traditionsreichen Seilbahnhersteller Doppelmayr und Garaventa haben sich im Jahr 2002 zur Doppelmayr/Garaventa Gruppe zusammengeschlossen. In den Stammwerken in Wolfurt, Österreich und Goldau, Schweiz wird geplant und konstruiert, was als Doppelmayr bzw. Garaventa Technologie Weltruf erlangt hat. Doppelmayr Wolfurt ist das weltweite Kompetenzzentrum für Umlaufbahnsysteme wie Gondel- und Sesselbahnen, Garaventa Goldau ist das weltweite Kompetenzzentrum für Pendel- und Standseilbahnen.

Gemeinsamer Auftritt

Nach der Fusion der Unternehmen Doppelmayr und Garaventa wurde das Corporate Design der Gruppe angepasst, damit die dadurch ausgebaute Kompetenz auch durch einen gemeinsamen Auftritt sichtbar wurde.

bis 2002

seit 2002

Partnerschaft

2003 | Erste Autoseilbahn für VW Bratislava

Mittels eines Funitel Systems werden im Volkswagen Werk in Bratislava Autos von der Montagehalle über eine horizontale Strecke zum Testgelände gebracht, wo sie einem praktischen Fahrtest unterzogen werden. Das Be- und Entladen der Autos erfolgt durch das Werkspersonal, dass die PKWs auf- und abfährt, zu diesem Zweck bleibt die Transportplattform im Scheitelpunkt der Station stehen.

2004 | Welterste Sitzheizung für Sessellifte

Das Top-Niveau an Komfort bei Sesselliften stellt Doppelmayr als weltweit erster Hersteller seit 2004 seinen Kunden zur Verfügung. Mit der Sitzheizung für den Sessel realisierte Doppelmayr eine Innovation, die den Ski- und Freizeitspaß noch angenehmer macht. Die ersten Anlagen mit Sitzheizung wurden 2004 in Lech und Schröcken in Vorarlberg ausgerüstet.

2005 | Weltrekordbahn in Kitzbühel

Die 3S-Bahn in Kitzbühel ist eine Weltrekordbahn. Erstmals wird ein Spannfeld von 2,5 km überspannt.

Gerüchteküche

18 Monate lang tüftelte Doppelmayr an der Umsetzung der weltweit ersten Sitzheizung für Seilbahnen. Bereits Monate vor der offiziellen Bekanntgabe im Dezember 2004 kursierten Spekulationen im Internet - Skifahrer hatten die Tests in Lech bemerkt.

Ski ARLBERG LECH

Welterste Sitzheizung für Sesselbahnen 2004

Doppelmayr

Komfort

2006 | Riesenrad in St. Anton am Arlberg

Die neue Galzigbahn setzt technische und architektonische Maßstäbe für die Zukunft im Seilbahnbau. Die Anforderungen an die neue Bahn waren groß: Die zukünftige Seilbahn sollte eine hohe Förderleistung haben, sehr windstabil und somit betriebssicher sein sowie große Spannfelder überwinden. Als optimale Lösung wurde eine Funitel in Kombination mit einer seilbahntechnischen Weltneuheit gemeinsam mit den Arlberger Bergbahnen entwickelt. Mit Hilfe von neun Meter hohen „Riesenrädern" wird den Fahrgästen ein einzigartiges Ein- und Ausstiegserlebnis geboten sowie mühsames Treppensteigen erspart. Die Talstation ist rundum verglast. Somit ist die Technik von außen und das wundervolle Bergpanorama von innen sichtbar.

2007 | Weltneuheit mit Durchblick: Bubble Orange

Zum ersten Mal in der Geschichte der Sesselbahnen wurden im Winter 2007/2008 bei sechs Anlagen orangefarbige Bubbles eingesetzt. Die orange Verglasung der Bubbles sieht toll aus, sorgt für beste Sicht auch bei trübem Wetter und schafft ein völlig neues, aufregend schönes Fahrgefühl bei den Skifahrern.

2007 | Bedienerloser Betrieb in Frankreich

In Val Thorens in den französischen Alpen wurden zwei bestehende 6er-Kabinenbahnen aus den Jahren 1981 durch zwei moderne 8er-Gondelbahnen ersetzt. Ziel war die Verbesserung von Komfort und Förderleistung. Eine Besonderheit stellt der neuentwickelte „bedienerlose" Betrieb dar. Von den vier Stationen ist lediglich eine mit Betriebspersonal besetzt, welches die anderen Stationen audiovisuell überwacht.
Die Gondeln sind durch spezielle Sicherheitsvorrichtungen dieser Betriebsform angepasst. Es ist aber außerdem möglich, die Bahnen mit Bedienungspersonal in jeder Station zu betreiben.

Sesselbahnen werden bunt!

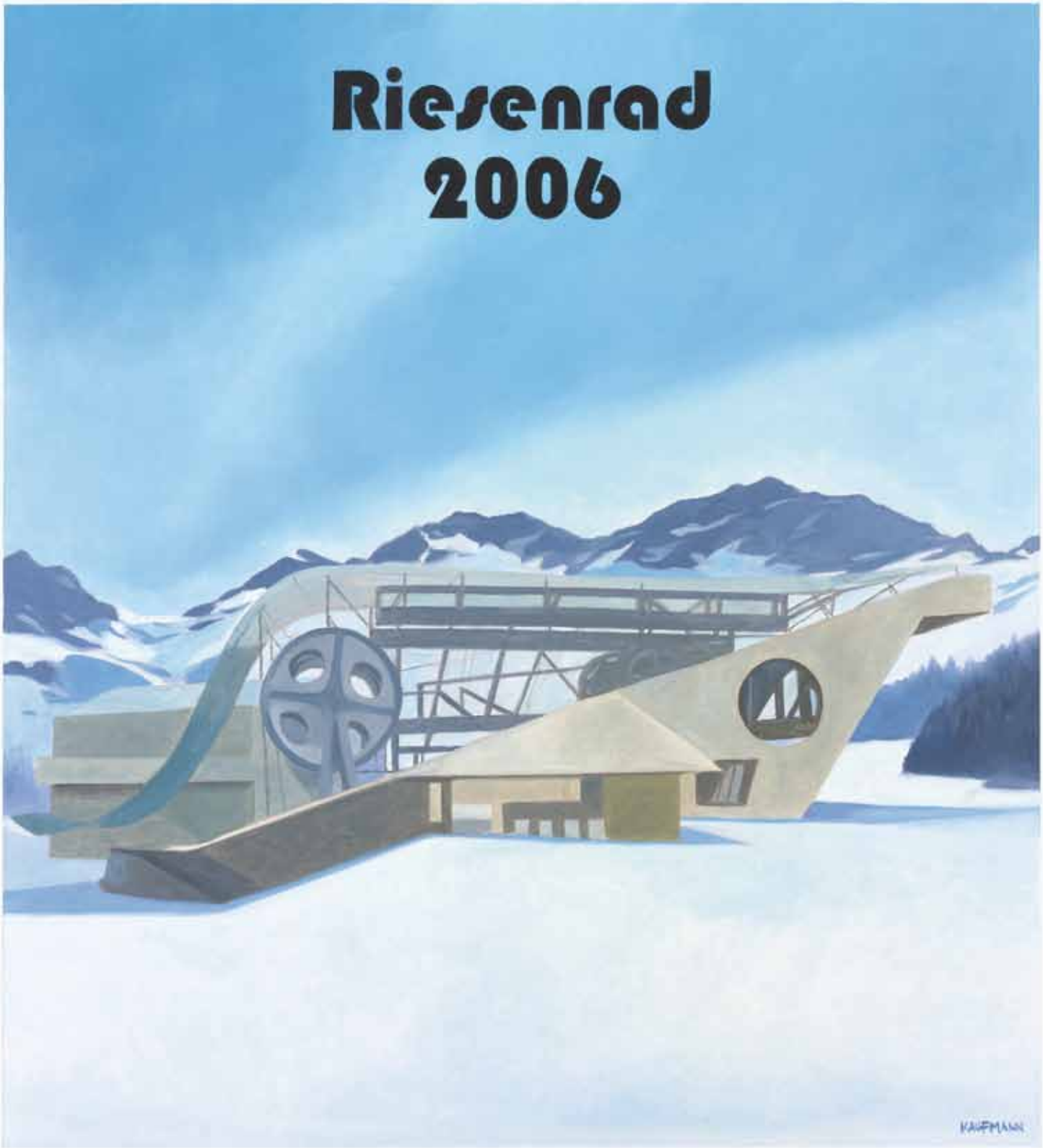
Nach dem Bubble Orange wird es immer bunter! Es folgen in den nächsten Jahren auch noch gelbe und blaue Bubbles.

GALZIG | BAHN

ARLBERGER BERGBAHNEN
ST. ANTON AM ARLBERG

st. Anton ARLBERG

Riesenrad 2006



Doppelmayr

2008 · Weltneuheit 7 Kinder auf einem Sessel

Doppelmayr

Kindersicher

2008 | Weltneuheit: 7 Kinder auf einem Sessel

Mit der Errichtung der Familienbahn Gampen im Skigebiet Serfaus-Fiss-Ladis wurde 2008 ein neuer Meilenstein gesetzt. Sie ist die erste Sesselbahn, mit der 7 Kinder ab 90 cm Körpergröße mit nur einem Erwachsenen als Begleitperson befördert werden dürfen. Insbesondere für Schischulen ist dies eine enorme Erleichterung. Verschiedenste Maßnahmen wie Doppelschließbügel, automatisches Öffnen und Schließen, spezielle Sitzeinteilung, neu konzipierte Abweiser sowie eine verringerte Fahrgeschwindigkeit im Ein- und Ausstiegsbereich erleichtern den Ablauf.

2008 | Peak 2 Peak bricht Rekorde

Gleich zwei Einträge im Guinessbuch der Rekorde schafft eine weitere 3S-Bahn, „Peak 2 Peak" in Whistler Mountain, Kanada: Mit einem Weltrekordseilfeld von 3.024 Metern und einem maximalen Bodenabstand von 436 Meter bricht sie alle Rekorde dieses Seilbahntyps. Für ganz „Mutige" gibt es in Whistler Mountain auch eine Kabine mit Glasboden.

Materialtransport

2009 | Weltrekordpendelbahn Linth-Limmern

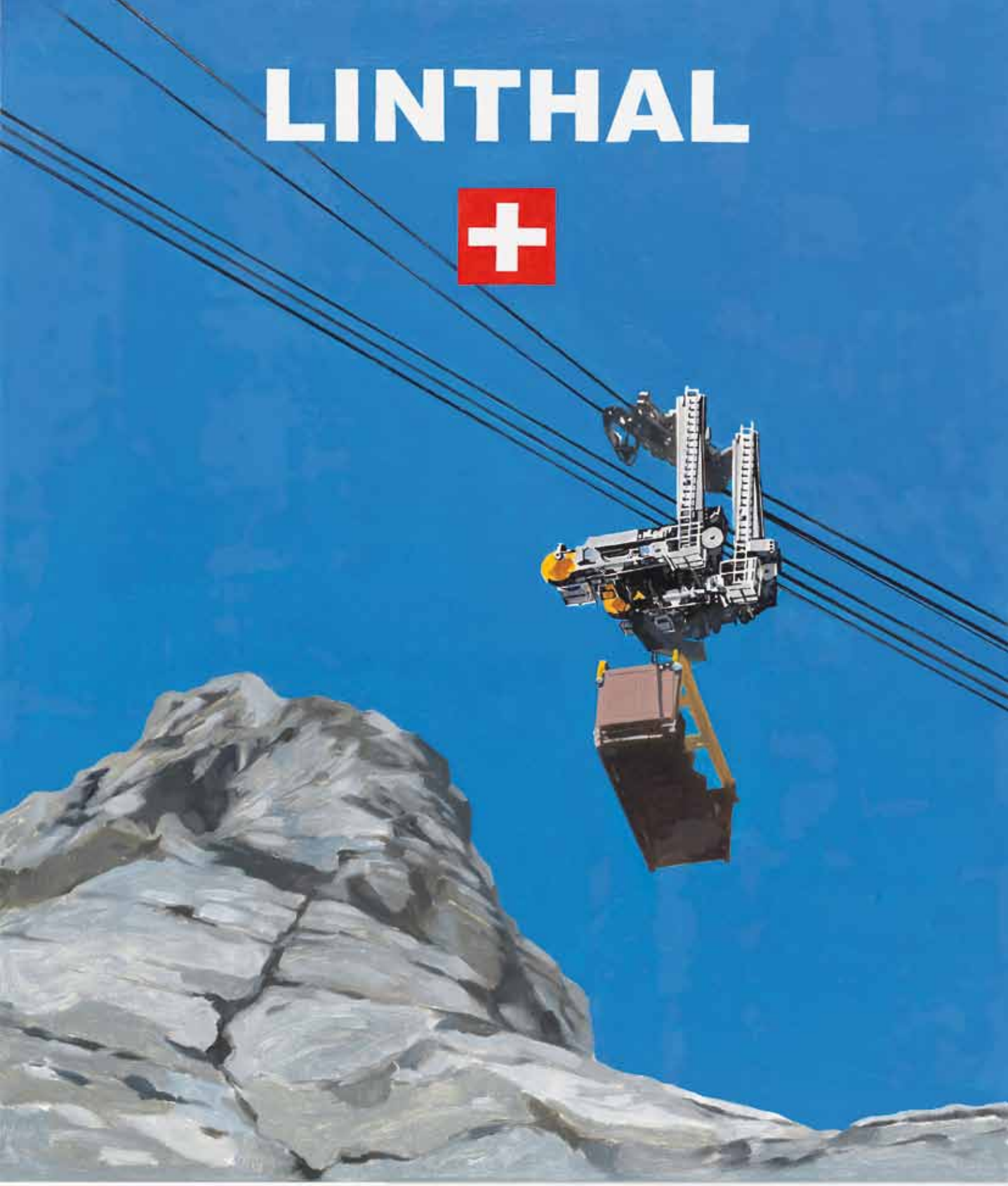
Für den Bau eines neuen Kraftwerkes im Glarner Hochgebirge in der Schweiz wurden 2 baugleiche Schwerlast-Pendelbahnen für den Transport von Material und Personal vom Talboden (800 m) bis zur neuen Staumauer (2400 m) errichtet. Vom Basisinstallationsplatz Tierfehd können die höher gelegenen Bauplätze nur mit der Seilbahn erreicht werden. Die Anlagen können bis zu 40 Tonnen transportieren und sind zusätzlich mit je einer Personenkabine für 40 Personen ausgerüstet. Aufgrund der großen Nutzlast und der anspruchsvollen Topographie sind die Dimensionen imposant: allein die Tragseile haben einen Durchmesser von 90 Millimeter und ein Gesamtgewicht von über 400 Tonnen pro Anlage. Damit ist diese Materialseilbahn die größte Pendelbahn der Welt.

RopeCon® - Innovatives Fördersystem in schwierigem Gelände

Eine weitere Form des Materialtransports bietet die Doppelmayr Gruppe mit dem innovativen Fördersystem RopeCon® an. Das System überquert problemlos Hindernisse wie Gebäude, Flüsse, tiefe Täler oder Straßen. Mit geringsten baulichen Maßnahmen schafft es Förderleistungen von bis zu 25.000 t/h. Die einfache Wartung der Förderstrecke und der minimierte Platzbedarf zeichnen den RopeCon® aus.

Zum Einsatz gekommen ist das System unter anderem bereits in Strengen (Tunnelbau), Jamaika (Mt. Olyphant), St. Gallen (Tüfentobel), Sudan (Berber Cement) oder Lenzing (Lenzing AG).

LINTHAL



2009 · Größte Pendelbahn der Welt

GARAVENTA

Doppelmayr

Kundenorientiert

2010 | Längste Pendelbahn der Welt in Armenien

In Armenien erbaute Doppelmayr/Garaventa die längste Pendelbahn der Welt. Sie verbindet die Stadt Halidzor mit dem historischen Kloster Tatev (1600 m ü.M.). Die Fahrt mit der fast sechs Kilometer langen Seilbahn dauert rund 12 Minuten.

2010 | Neues Räumungskonzept bei 3S-Bahnen

Mit den 3S-Bahnen in Koblenz und Sölden wurde erstmals ein Räumungskonzept für Seilbahnen realisiert, bei dem bei einem Störfall die Passagiere die Kabinen nicht verlassen müssen. Mit dem neuen Räumungskonzept gelang es den Doppelmayr-Ingenieuren, einen langgehegten Kundenwunsch zu erfüllen: Ziel der Entwicklung ist es, mit technischen und organisatorischen Maßnahmen sicherzustellen, dass alle Kabinen stets sicher in die nächste Station gefahren werden können.

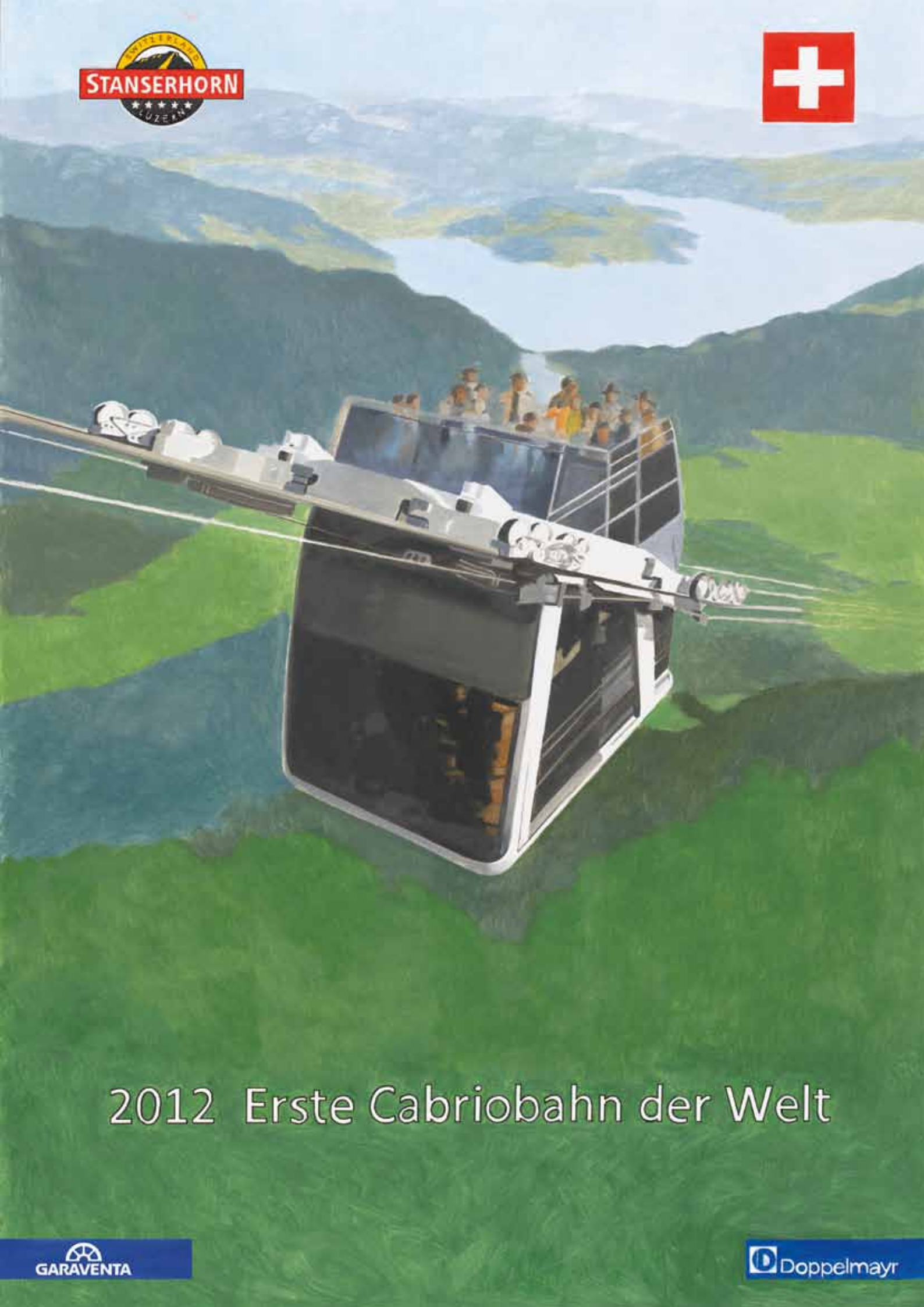
2011 | Kombibahn Penken

Mayrhofen im Tiroler Zillertal feierte mit der Eröffnung der Kombibahn auf den Penken eine Weltpremiere: Erstmals können Skifahrer zwischen 8er-Sesseln und 10er-Gondeln wählen. Die Förderleistung ist mit 3.900 P/h enorm. Durch die Verwendung von zwei getrennten Schleifen für Sessel und Gondeln können problemlos und sicher 8er-Sessel und 10er-Gondeln eingesetzt werden. Die Ein-/Ausstiegssituationen für die Sessel und Gondeln sind natürlich entsprechend getrennt.

2012 | CabriO aufs Stanserhorn

Die welterste doppelstöckige Bahn mit offenem Oberdeck erlaubt einen freien und atemberaubenden Blick in die Bergwelt rund um den Vierwaldstättersee in der Schweiz. Die Seilbahn ist eine Kombination der beiden Seilbahnsysteme Funifor und Pendelbahn. Neben dem offenen Oberdeck wurden auch die seitlich geführten Tragseile sowie die Niveauregulierung zur Vermeidung der Längspendelung weltweit erstmals realisiert.

Produktion 2011


STANSERHORN
SWITZERLAND
LUZERN
2012 Erste Cabriobahn der Welt
GARAVENTA
Doppelmayr

Ausblick

2012 | Stadtseilbahn in London

Kurz vor den Olympischen Sommerspielen in London geht die neue 10er-Gondelbahn Emirates Air-Line in London in Betrieb. London erhält mit der Bahn die erste städtische Seilbahn Großbritanniens. Die Gondelbahn über die Themse hat eine Länge von 1.100 m und eine Kapazität von 2.500 Personen pro Stunde und Richtung. Sie verbindet Greenwich Peninsula mit den Royal Victoria Docks und ist gut ins öffentliche Verkehrsnetz eingebunden.

Bereits nach zwei Monaten sind 1.000.000 Personen mit der Seilbahn gefahren. Durch die weltweite Berichterstattung werden urbane Seilbahnen Gesprächsthema in vielen Städten Europas.

Austrian Cable Cars at Olympic Venues since 1952

Doppelmayr präsentiert anlässlich der Olympischen Sommerspiele 2012 in London das Buch „Austrian Cable Cars at Olympic Venues since 1952".

Ausblick 2014 | Olympische Spiele in Sochi

Am Austragungsort der Olympischen Spiele 2014 in Sochi ist Doppelmayr prominent vertreten. Insgesamt werden 40 Lifte und Bahnen realisiert. Vorzeigeprojekte dabei sind zwei große 3-Seilbahnen. Bei diesen Bahnen werden einige Weltrekorde gesprengt und Weltneuheiten umgesetzt. So können mit einer der 3S-Bahnen sogar Autos transportiert werden.

Ausblick 2014 | Weltweit größtes urbanes Seilbahnnetz für Bolivien

Doppelmayr verbindet La Paz mit El Alto: Am 10. September wurde ein Vertrag über den Bau von drei urbanen Seilbahnen in La Paz unterzeichnet. Die kuppelbaren Bahnen mit Kabinen für je 10 Personen verbinden die bolivianischen Großstädte La Paz und El Alto. Auf einer Meereshöhe von 3.600 m bis 4.000 m werden die Bahnen mit einer Gesamtlänge von knapp 11 km und 11 Stationen den Pendlerverkehr zwischen den beiden Großstädten erleichtern und insgesamt bis zu 9.000 Personen pro Stunde und Richtung transportieren. Der Baubeginn für diesen ersten Doppelmayr Auftrag in Bolivien ist für Ende 2012, die Fertigstellung und Inbetriebnahme für Ende 2014 geplant.

LONDON 2012

1. Urbane Seilbahn Großbritanniens

Emirates AIRLINE

Doppelmayr

DOPPELMAYR 1892

quality that lasts