

11.03.14 09:15
Uhr

Blick hinter die Kulissen: Sherlock Ski und Dr. Snow, Teil III

Die Ermittlungen der *DSV aktiv*-Agenten Sherlock Ski und Dr. Snow laufen auf Hochtouren: Wie funktioniert ein reibungsloser Skibetrieb und welche vielfältigen Aufgaben stehen dabei für die Mitarbeiter der Liftbetriebe an? Nach den Geheimnissen der Pistenpräparierung und Schneeproduktion, möchten die Wintersport-Ermittler im letzten Teil der Informationsserie aufklären, was hinter einem geregelten Liftbetrieb steckt!



Frühschicht im Skigebiet

Zwischen 6:15 und 7:00 Uhr, je nach Witterung, verrichten die Liftmitarbeiter im Skigebiet Fellhorn/Kanzelwand ihre ersten Arbeiten, um zur Eröffnung des Tagesgeschäfts einen reibungslosen Transport der Gäste zu garantieren. Sherlock Ski und der Gewinner des letztjährigen *DSV aktiv*-Preisrätsels, Stephen Wagner (Dr. Snow), sind an diesem Tag mit den Seilbahnangestellten die Ersten am Berg, um in das Herzstück der „Fellhornbahn II“, die Antriebsstation, zu schauen.

Raffinierte Lagerung der Kabinen

Im Tal nimmt Thomas Völlmecke die Fahnder in Empfang, die sich gleich verwundert umschaun: Kann denn der Liftbetrieb mit den drei Kabinen, die auf sie warten, an einem geschäftigen Tag abgewickelt werden – immerhin passen in jede der Kabinen nur acht Personen? Aber „Mücke“, der seinen Spitznamen seiner Ähnlichkeit mit dem Italo-Westernheld Bud Spencer zu verdanken hat, beruhigt die beiden: „Die restlichen 91 Kabinen ‚übernachten‘ in der Zwischenstation, dort befindet sich unter dem Gebäude eine große Garage. Nach dem morgendlichen Sicherheitscheck werden sie ausgaragiert und in Betrieb genommen.“ Sherlock Ski, Dr. Snow und Mücke steigen mit zwei weiteren Kollegen in die mittlere Gondel. Ein Mitarbeiter der „Start-Crew“ fährt sie von der Talstation aus Richtung Bergstation. Von der Zwischenstation an, auf gut 1.300 Meter Höhe, fahren sie nur noch zu dritt weiter, während die anderen Kollegen die Plattform der Zwischenstation vom über Nacht gefallenen Neuschnee befreien und nach dem Sicherheitscheck der Steuerungsanlage in der Früh mit dem Ausgaragieren beginnen.

Im Fokus: Sicherheit der Wintersportler

Bei Anbruch der Dämmerung erreicht das Trio die Bergstation. Auch hier kontrolliert der Mitarbeiter Steuerungsanlage, Stromaufnahme der Motoren, Sicherheitsbarrieren am Ein- und Ausstieg der Station sowie im Dach der Bergstation die Gummirollen zur Umlenkung des Seils und die Bremsen auf etwaige Fehler. Dann führt Mücke die Privatdetektive in den Maschinenraum. Dort steht sie, die Königswelle, die, getrieben von zwei Elektromotoren, an Hochtagen bis zu 27 Tonnen Last bergwärts zieht. Bei Volllast beträgt die Leistung von jedem Motor 640 Kilowatt. Durch ihre Kraft werden die 94 Kabinen inklusive Insassen mit sechs Metern pro Sekunde durch die Luft befördert – eine enorme Leistung.

„Und wenn einmal was schiefgeht, wie bekommt man diesen Kraftprotz zum Stehen?“, fragen die Ermittler. „Wir haben

drei Arten von Bremsen“, erklärt Mücke. „Dabei stoppt die Bahn durch die elektrische Bremsung der Antriebseinheit mit der niedrigsten Verzögerung langsam ab, wenn Gäste zum Beispiel Probleme beim Ein- und Aussteigen haben.“ Die mechanische Betriebsbremse, die direkt am Getriebe sitzt, wiederum wird genutzt, wenn ein schnellerer Halt notwendig ist. Die hydraulische Sicherheitsbremse sitzt direkt an der von der Königswelle bewegten Antriebsscheibe. „Die wird nur bei höchster Gefahr betätigt, denn dann wird die Bahn mit der höchsten Verzögerung abgebremst“, erklärt der Experte mit ernstem Gesicht.

Stabiler Transport des Drahtseils

Vom Maschinenraum geht es in das Dachgeschoss der Antriebsstation. Dort sitzt das 5,9 Meter große Rad, das mit Hilfe der Antriebswelle das Drahtseil der Bahn bergwärts zieht. „Für den Gast ist es angenehmer, wenn das Seil Richtung Berg gezogen wird denn Richtung Tal. Dadurch ergibt sich eine gute Seilspannung, und die Fahrt ist ruhiger.“ Mücke steht neben einem großen blauen Kasten. Sherlock will wissen, was der beherbergt. Es ist ein dieselbetriebener Notantrieb, mit dem der Betrieb auch bei Stromausfall eine Zeit lang aufrechtgehalten werden kann. An den Seiten laufen zig Gummireifen und Metallräder, die für den Weitertransport der Kabinen innerhalb der Station sorgen, dort werden die Kabinen vom Umlaufseil getrennt und an einem Aufsatzschuh durch die Reifen weitertransportiert. Das drosselt die Geschwindigkeit der Kabinen und garantiert so ein sicheres Ein- und Aussteigen.

Sicherheitskontrollen enorm wichtig

Der Reifendruck der Transporträder wird wöchentlich überprüft, genau wie die Keilriemen. „Ebenso nehmen wir dann eine Sichtkontrolle aller 18 Stützen der Seilbahnanlage vor.“ Jeden Monat werden die Stützen außerdem begangen. „Dabei kontrollieren wir unter anderem die dort angebrachten Seilrollen und Windsäcke sowie die Windmesser.“ Besonders freut sich Mücke über das in diesem Jahr angeschaffte visuelle Seilprüfgerät, mit dem das Umlaufseil ein Mal monatlich überprüft wird. „Das haben sonst monatlich einmal vier Mitarbeiter gemacht. 2,5 Stunden haben wir im Dach der Zwischenstation auf dem dünnen Blechboden gelegen und das Seil auf Fehler begutachtet, nach Betriebsende, auch bei minus 28 Grad Kälte. Das neue Seilprüfgerät macht meine Arbeit endgültig zu meinem absoluten Traumjob“, freut sich Thomas Völlmecke zum Abschluss. Er und seine Kollegen sind es, die ihre Arbeit zuverlässig und gut machen. Sie schaffen die Voraussetzungen dafür, dass wir schöne Skitage genießen können.

Arbeitsmaterialien auf dem DSV-Presseserver

Zusätzliche Informationen zu diesem Thema sowie weitere Presstexte finden Sie auf unserem [Presseserver](#).

Weitere Informationen finden Sie auf dem DSV-Presseserver:

<http://www.ski-online.de/presse>

Login DSV-Presseserver: [presse/presse](#)

Ihr Ansprechpartner:

↓ [Download V-Card](#)

Florian Schwarz
Pressestelle Deutscher Skiverband
Haus des Ski am Erwin-Himmelseher-Platz
Hubertusstr. 1, 82152 Planegg
Telefon: +49 (0)89 85790-238
Telefon: +49 (0)151 121 136 72
florian.schwarz@deutscherskiverband.de

Aktuelle Informationen und Statements präsentiert von der [Deutschen Kreditbank AG](#)



Dieser Service wird bereitgestellt von DSV aktiv und der Stiftung Sicherheit im Skisport (SIS)



STIFTUNG SICHERHEIT
IM SKISPORT



Rechtlicher Hinweis

Die uns vorliegenden Informationen zu Ihrer Person werden von uns nur zum Versand des Newsletters erhoben, verarbeitet und genutzt. Datenschutzrechtliche Bestimmungen werden dabei vollumfänglich beachtet. Eine Weitergabe Ihrer Daten an Dritte erfolgt zu keinem Zeitpunkt.

Falls Sie diese E-Mails nicht mehr erhalten möchten, schreiben Sie bitte eine E-Mail an pressestelle@deutscherskiverband.de

© 2014 Deutscher Skiverband e.V.

