SCHILTHORNBAHN 20XX

Schilthorn
Piz Gloria

Kereta Gantung tercuram di dunia Buka 365 hari dalam setahun

Respons kami terhadap fasilitas dan infrastruktur transportasi yang semakin membentang

Akses saat ini menuju Schilthorn yang sudah ada sejak tahun 1960-an

Johannes Stöckli
Chairman

Christoph Egger
CEO

Akses saat ini menuju Schilthorn dari Stechelberg via Gimmelwald dan Mürren sudah ada sejak tahun 1960-an dan mewakili pencapaian para pelopor, baik dalam pengembangan pariwisata juga teknologi kereta gantung. Selama ini, kereta gantung Schilthorn merupakan kereta gantung terpanjang di dunia!

Saat ini kereta gantung kami berumur 55 tahun. Tak dapat dipungkiri, pekerjaan pemeliharaan besar telah dijalankan selama bertahun-tahun ini dan beberapa perbaikan telah dilakukan. Namun demikian, infrastruktur bantalan beban seperti fondasi, pylon, dan bangunannya, sebagian besar tetap dalam keadaan aslinya.

Sentuhan renovasi yang dilakukan beberapa tahun terakhir tidak bisa dan tidak dapat melunturkan fakta bahwa kereta gantung kami telah mencapai batas kapasitasnya akibat meningkatnya permintaan dan harus digantikan.

Pada musim panas 2018 dan setelah persiapan yang panjang, Dewan Direksi menyetujui proyek SCHILTHORNBAHN 20XX dan memberikan lampu hijau untuk rencana kerja yang mendetail. Pada bulan April 2020, dokumen untuk izin kerja dan persetujuan perencanaan dikirimkan ke Kantor Federal Transportasi (Federal Office of Transport/FOT). Pada bulan September 2021, FOT menyetujui izin dan persetujuan perencanaan untuk proyek skala besar yang diperlukan.

Pada tahun 2015, Dewan Direksi menugaskan rencana utama dengan persyaratan berikut:

1. **Kapasitas transportasi harus ditingkatkan pada skala yang «ramah pegunungan», dari 350 penumpang saat ini menjadi setidaknya 800 penumpang per jam, dengan mengingat jumlah pengunjung di gunung harus dihindari bagaimanapun caranya!**
2. **Mempersingkat waktu perjalanan antara Stechelberg dan puncak Schilthorn dari 32 menit saat ini menjadi sekitar 20 menit.**
3. **Meningkatkan kenyamanan penumpang dengan mengurangi pergantian.**
4. **Meningkatkan kenyamanan penumpang dengan memperbesar ruang kabin per penumpang hingga 25%.**
5. **Mengoptimalkan transportasi bagasi bagi tamu yang meningap di Mürren.**
6. **Buka 365 hari setahun**
   Sepanjang tahun, akses tanpa gangguan ke Schilthorn – Piz Gloria.

20XX

Schilthorn Cableway Ltd menginvestasikan sejumlah CHF 100 juta pada SCHILTHORNBAHN Proyek 20XX untuk meningkatkan kemudahan dan kenyamanan penumpang, serta menghilangkan waktu tunggu.

Pencapaian Schilthorn Cableway

55 Tahun Schilthorn – Piz Gloria: kisah sukses

1962 Schilthorn Cableway didirikan
1965 Bagian Stechelberg – Gimmelwald – Mürren – Birg dibuka
1966 Lift ski Engetal dibuka
1967 Bagian Birg – Schilthorn dibuka
1968 Syuting film «On Her Majesty's Secret Service» dimulai
1969 Restoran berputar Piz Gloria dibuka
1970 Lebih dari 1 juta bagian penumpang di kereta gantung
1987 Pembangunan jalur kabel transportasi Stechelberg – Mürren
1988–1990 Peluasan restoran berputar Piz Gloria
1993 Peluasan area ski: Lift kursi Muttleren dan Kandahar mulai beroperasi
1998 Akuisisi Mürren – Allmendhubel Funicular dan Sportbahnen Mürren
1999 Renovasi Mürren – Allmendhubel Funicular
1999 Peluasan Allmendhubel Panorama Restaurant
2000 Renovasi kereta gantung transportasi Stechelberg – Mürren (otorisasi untuk mengangkut penumpang)
2001 Kursi lift Maulerhubel dibuka
2002 Konstruksi tahap ke-1 reservoir sistem pembuatan salju: Obere Hübel – Höhenlücke
2006 Pembangunan kursi lift Riggli 4 kursi yang bisa dilepas
2009 Pembangunan kursi lift Winteregg 4 kursi yang bisa dilepas
2009 Winteregg kursi lift Allmiboden 2 kursi
2011 Renovasi Birg Bistro
2013 Pembangunan dan pembukaan Bond World, Piz Gloria
2013 Pembangunan dan pembukaan platform Pemandangan Piz Gloria
2014 Pembangunan dan pembukaan taman bermain anak-anak Flower Park di Allmendhubel
2014 Pembangunan dan pembukaan platform pemandangan Skyline Walk di Birg
2014 Skyline Snowpark dibuka
2015 007 Walk of Fame dibuka di Schilthorn
2016 Thrill Walk dibuka di Birg
2016 Flower Trail dibuka di Allmendhubel
2016–2017 Renovasi dan peluasaan Piz Gloria
2017 Lebih dari 3 juta penumpang bagian di kereta gantung
2017–2019 Tahap ke-3 sistem pembuatan salju di kursi lift Schiltgrat, Allmiboden, Maulerhubel & Winteregg
2019 Akuisisi Hotel Blumental, Mürren
2021 Kantor manajemen pindah dari Interlaken ke Stechelberg
2022–2026 SCHILTHORNBAHN 20XX

toko suvenir . visualisasi

Penggunaan tambahan

Proyek ini memungkinkan peluasan dan optimalisasi area sirkulasi

Semakin tinggi kapasitas pengangkutan, pasti berisiko, sehingga tujuan wisata premium kami dapat mengalami kelebihan pengunjung, dan karenanya, akan kehilangan daya tarik secara keseluruhan. Namun, mengingat kapasitas transportasi sederhana (dibandingkan kereta gunung baru lainnya) sejumlah 800 orang/jam, kekawatiran tersebut tidak berdasar.

Proyek tersebut akan memungkinkan peluasan dan optimalisasi area sirkulasi di seluruh stasiun dan karenanya, juga meningkatkan kapasitas keseluruhan dari wisata gunung. Hal ini juga menciptaka ruang baru yang dapat dimanfaatkan sebagai area ritel atau area rekreasi.

Inovasi utama dibandingkan kereta gantung yang sudah ada:

- 3 bagian (Stechelberg – Mürren – Birg – Schilthorn) alih-alih 4 bagian saat ini.
- Bagian antara Stechelberg dan Mürren akan dibangun sebagai kereta gantung tradisional.
- Bagian Mürren – Birg dan Birg – Schilthorn masing-masing akan dilayani oleh 2 jalur tunggal kereta gantung Funifor, yang dapat dioperasikan dan dijalankan secara independen.
- Pergantian berkurang satu kali (Gimmelwald).
- Waktu perjalanan bersih akan dipersingkat dari 20,4 menit sekarang menjadi 11,8 menit.
- Total waktu perjalanan yang dijadwalkan dari Stechelberg ke Schilthorn akan dipersingkat dari 32 menit saat ini menjadi 24 menit.
- Meningkatkan kapasitas transportasi dari 350 saat ini menjadi 800 orang/jam
- Akses sepanjang tahun ke Schilthorn.

Amenitas baru akan ditambahkan per tahap di stasiun sepanjang rute:

Stechelberg
- Bistro & toko (110 m²)
- Manajemen bagasi dan pengangkutan logistik yang sepenuhnya otomatis antara Stechelberg dan Mürren

Mürren
- Peritel alat olahraga dengan layanan penyewaan ski dan restoran (450 m²)
- Depot ski dengan 200 – 300 loker

Birg
- 2677 Vue des Alpes restoran 160 kursi dengan layanan meja dan pemandangan Eiger, Mönch, dan Jungfrau di lokasi yang tadinya merupakan menara beton kereta gantung
- Teras atap (300 m²) dengan lounge dan kursi berjemur
- Area pertokoan (112 m²) untuk disewakan

Schilthorn
- Teras atap yang luas di stasiun kereta gantung dengan panorama Eiger, Mönch, dan Jungfrau
- Serambi yang terlindung dari angin dan cuaca dengan panorama tiada duanya dari Eiger, Mönch, dan Jungfrau, puncak Alpen yang tak terhitung, dataran tinggi Swiss, serta pegunungan Jura
- Area pertokoan (60 m²) untuk disewakan

Akses yang dirancang ulang sepenuhnya

Memungkinkan akses langung yang lebih cepat dan nyaman dari Stechelberg ke Mürren menjadi prioritas dalam keseluruhan konsep yang baru.

Situasi saat ini ditandai dengan hampir 100 persen penggunaan kapasitas dan kebutuhan untuk berbagai perubahan di antara kereta gantung. Pengoperasian fasilitas itu sulit dan harus memenuhi kebutuhan berbagai pemangku kepentingan: populasi Gimmelwald dan Mürren, wisatawan harian dari lembah, tamu menginap di Mürren, turis kelompok dari berbagai budaya, pemain ski, pejalan kaki, dll. Akses bukan saja harus menangani lalu lintas penumpang, tetapi juga pengangkutan produk dan kargo ke Gimmelwald dan Mürren (bolak-balik), begitu pula bisnis di Birg dan Schilthorn.

Akses yang dirancang ulang sepenuhnya harus memenuhi kebutuhan seluruh pemangku kepentingan sebaik mungkin, sambil berusaha menghindari potensi konflik. Faktor utama di sini adalah penambahan kapasitas dan kenyamanan yang ditingkatkan untuk warga setempat dan tamu. Kabin yang lebih lapang dengan 25 persen ruang lebih lapang per tamu, tetapi kecanggihan dan peraturan saat ini memerlukan lebar jalur yang lebih besar dan karenanya koridor aksis dan stasiun yang lebih besar. Pertimbangan struktural di Mürren dan kendala topografi di stasiun lain di sepanjang rute tidak memberikan cukup kelonggaran untuk opsi yang berbeda.

Pentingnya menjaga akses di Birg tetap buka selama periode pembangunan fasilitas baru sangatlah jelas dan penting secara ekonomi.

Untuk akses yang lebih cepat dan nyaman, koneksi langsung antara Stechelberg – Mürren merupakan pilihan yang jelas. Kereta gantung yang telah ada akan tetap berjalan, karenanya menyediakan akses ke pedesaan Gimmelwald. Bagian ini dapat dijaga untuk operasional masa depan lewan pemeliharaan yang berjalan dan investasi pembaruan tetarget – kapasitas yang ditingkatkan atau perubahan mekanis besar-besaran tidak dibutuhkan di sini.

Stechelberg – Mürren

Kereta gantung tercuram di dunia!

Bagian pertama ditandai dengan jalur naik paling curam dalam rentang kabel yang pertama dan lereng kabel maksimum hingga 160 persen. Untuk alasan operasional, lokasi stasiun lembah tersebut harus dekat dengan stasiun yang telah ada, yang terletak mengarah ke Gimmelwald. Di Mürren, kediaman yang ada dan rute selanjutnya menuju Birg hanya memungkinkan adanya satu koridor. Fasilitas yang sekarang hanya memerlukan dua pylon, digabungkan dengan pylon ketiga sebelumnya di tengah-tengah dari perumahan terendah di Mürren. Kereta gantung dua jalur yang dapat dibalik dan tradisional digambarkan pada bagian 1.

Data teknis

Panjang horizontal:	1.190 m
Perbedaan ketinggian:	775 m
Pylon:	2
Kecepatan maksimum:	7,0 m/dtk
Waktu perjalanan:	3:54 menit
Kapasitas kabin:	85 orang
Kapasitas penumpang:	800 ppjpa

Mürren – Birg

Stasiun puncak dan titik ganti – arsitektur mencolok di atas jurang

Bagian kedua merupakan bagian panjang yang seharusnya sesuai dengan kapasitas dari bagian sebelum dan setelahnya. Oleh karena itu, kabin dengan kapasitas 100 orang diperlukan.

Profil medan yang hanya memerlukan satu pylon harus didirikan. Stasiun dan rute kereta gantung harus direncanakan sedemikian rupa agar dapat dibangun selagi kereta gantung yang ada (dan kereta gantung transportasi) sedang beroperasi. Ini artinya tidak perlu menghentikan operasi untuk memberikan akses ke Birg.

Lokasi yang dihasilkan dari stasiun lembah di Mürren harus menaikkan lantai platform setinggi satu lantai. Sebaliknya, hal ini memiliki keuntungan dalam hal menyatukan stasiun ke medan. Semakin lapang kabin semakin besar lebar jalur pula, sehingga memerlukan dimensi stasiun yang lebih besar. Untuk bagian ini, sistem dua kereta gantung Funifor independen, jalur tunggal, dan sangat tahan angin, sebagaimana dipasang beberapa kali di South Tyrol dan di tempat lain, adalah solusi terbaik.

Data teknis

Panjang lereng:	2.757 m
Perbedaan ketinggian:	1.086 m
Pylon:	1
Maksimum kecepatan:	12,0 m/dtk
Waktu perjalanan:	5:06 menit
Kapasitas kabin:	100 orang
Kapasitas penumpang:	800 ppjpa

Birg – Schilthorn

Piz Gloria – Swiss ikon teknologi dan pariwisata

Lokasi untuk stasiun baru di Birg dan di Schilthorn berada pada posisi premium. Untuk mencapai kapasitas yang diperlukan pemasangan dua jalur baru selain praktis juga perlu sekaligus mempertimbangkan isu yang ada dengan pendekatan kabel traksi dalam angin kencang. Sistem yang terdiri dari dua sistem Funifor independen, berjalur tunggal, telah dipasangkan beberapa kali misalnya di South Tyrol, juga cocok untuk bagian ini. Sistem ini memungkinkannya untuk membangun fasilitas yang tahan angin, yang menawarkan keuntungan lebih jauh, terkait dengan penyelamatan dan operasi tak terganggu selama pekerjaan pemeliharaan pada satu sistem. Hal ini memungkinkan untuk merutekannya pada lereng sedemikian rupa sehingga puncak pylon tidak lagi diperlukan.

Data teknis

Panjang lereng:	1.745 m
Perbedaan ketinggian:	283 m
Pylon:	0
Kecepatan maksimal:	7,3 m/dtk
Waktu perjalanan:	5:02 menit
Kapasitas kabin:	100 orang
Kapasitas penumpang:	800 ppjpa

1
VIEW

Schilthorn – Piz Gloria Buka 365 hari setahun

Schilthorn – Piz Gloria akan buka dan dapat diakses sepanjang tahun berkat teknologi Funifor yang baru. Kedua trek kereta gantung Funifor dapat dioperasikan dan saling dijalankan secara independen, memastikan akses mulus ke gunung kami. Operasional sepanjang tahun sangat penting untuk pariwisata internasional. Hal ini juga merepresentasikan peningkatan yang cukup besar bagi para penggemar olahraga musim dingin, sehingga tidak satu hari pun untuk berski yang akan terlewatkan untuk pekerjaan renovasi dan perbaikan di masa mendatang.

Kabin baru – lebih lapang dan nyaman

Kabin dengan atmosfer yang serba terbuka menggambarkan nuansa ketinggian yang ekstrem

Fokusnya adalah mendorong ruangan dan kenyamanan dalam kabin baru dari proyek SCHILTHORNBAHN 20XX. Kaca yang luas yang dapat dibuka separuh dan sistem pemanas terintegrasi juga meningkatkan visibilitas. Pada bagian terendah, kargo dan barang diangkut sepenuhnya otomatis dalam kontainer yang tidak penuh.

Kabin SCHILTHORNBAHN 20XX yang baru, dua per bagian, menawarkan lebih banyak ruang dan kenyamanan. Setiap penumpang memiliki 25 persen lebih banyak ruang yang lapang dibandingkan kabin saat ini. Antara Stechelberg dan Mürren, setiap kabin dapat memuat 85 orang. Pada dua bagian atas antara Mürren dan Schilthorn, terdapat ruangan untuk 100 penumpang per kabin. Jendela yang mencapai lantai kabin menjamin pemandangan yang nyaris tidak terganggu. Penumpang dapat turun dengan cepat dan dengan nyaman berkat pintu yang lebarnya hampir mencapai tiga meter. Desainnya yang sederhana dan kaku, selaras tanpa cela dengan lanskap berbatu dan curam.

Berkendara dengan nuansa serba terbuka
Kabin yang baru antara Stechelberg dan Mürren serta Mürren dan Birg dapat dioperasikan dengan jendela terbuka, memberikan pengalaman bepergian dengan nuansa serba terbuka. Menurunkan jendela yang mengarah ke gunung- juga lembah- hingga setinggi dada, bukan saja baik untuk ventilasi (dan menyejukkan selama musim panas) tetapi juga memberikan kesempatan foto tanpa batas dan nuansa menegangkan dari ketinggian yang bisa membuat kepala pening, dan medan yang curam.

Sistem pemanas terintegrasi untuk lebih banyak kenyamanan dan visibilitas yang lebih baik
Seluruh kabin memiliki pemanas di bawah lantai dan pemanas jendela terintegrasi yang dayanya terisi di stasiun. Namun demikian, sistem pemanas tesebut tidak ditujukan untuk menghangatkan kabin. Alih-alih, lantai yang dipanaskan mencegah salju dan es menempel di musim dingin, dan jendela yang dipanaskan mencegah jendela dipenuhi es atau mengembun. Hal ini memastikan pemandangan jelas mengarah ke panorama pegunungan di sekitarnya.

Mitra terdepan dalam konstruksi kabin
Carvatech memasok dan membangun kabin kereta gantung. Berbasis di Oberwies, Austria, perusahaan ini merupakan produsen kabin kereta gantung yang unggul dalam teknologi konstruksi alumunium ringan berorientas desain yang inovatif dan kualitas premium.

Kereta gantung Funifor – Solusi sempurna untuk penerapan yang menantang

Sistem kereta gantung baru menyediakan stabilitas angin yang sempurna dan memungkinkan operasional sepanjang tahun

Funifor merupakan sistem kereta gantung Doppelmayr/Garaventa yang dipantenkan, yang memberikan solusi sempurna, khususnya untuk pemakaian yang menantang. Selain unik secara teknis pada pasar internasional, kereta gantung yang dapat dibalik dan stabil melawan angin ini menempati posisi teratas dari segil keandalan, teknologi, dan ekonomi. Berkat ketinggiannya yang rendah dan gantungannya yang pendek, Funifor dapat dengan mudah dipasangkan pada medan pegunungan yang tinggi dan sulit, sehingga menghindari eksposur cuaca berat.

Inovasi dan stabilitas

Dari sudut pandang teknis, sistem kabel traksi Funifor terdiri dari cincin kabel sambungan tunggal. Pada kedua stasiun, kabelnya dibelokkan lewat cakram vertikal: dua pada stasiun pendorong di lembah dan dua di stasiun kembali di gunung. Jarak yang jauh antara kabel pembawa, mencegah pergerakan ayunan lateral dan memastikan stabilitas angin tinggi. Dorongan dalam kabin dilengkapi dengan empat kerek kompensasi horizontal yang menghilangkan kebutuhan akan sistem penahan mekanis antara kabel traksi dan pendorong (tumpuan jangkar atau pasak pemasang). Hal ini memungkinkan alat ini memeriksa keseluruhan panjang kabel traksi kapan saja.

Dua rute yang beroperasi secara independen menawarkan kombinasi transportasi yang sebelumnya tidak pernah didengar dalam konstruksi kabel. Berkat teknologi yang mutakhir, hanya satu kabin yang dapat dioperasikan di saat yang sama jika diperlukan. Hal ini membuat pekerjaan pemeliharaan jauh lebih mudah dan mendorong ketersediaan, karena hanya satu bagian yang harus ditutup di saat yang sama.

Kesempurnaan teknis yang terukur

Bekerja bersama pelanggan, Doppelmayr/Garaventa mengembangkan solusi khusus. Di antara sistem kereta gantung inovatif, Funifor digadang-gadang tahan uji – dan bukan sekadar ketinggian yang ekstrem.

Keahlian teknik yang sempurna dan pembangunan yang ringkas merupakan fitur mencolok dari Funifor, memastikan kesempurnaan hingga detail terkecil. Gedung stasiun yang ringkas dan tidak tinggi juga konsisten secara teknis dan menjadi karakteristik dari sistem tersebut. Selain itu, untuk menyingkat dan menghemat biaya perencanaan, serta waktu produksi, hal ini memungkinkan integrasi yang selaras ke dalam lanskap pegunungan.

Konfigurasi tali angkut ganti, tali angkut berlanjut, tali lebih kecil dan diameter kerekan, serta unit peralatan didesain untuk pemeliharaan rendah dan menggarisbawahi nilai ekonomis, ergonomis, dan usia panjang dari sistem kereta gantung. Pengangkut yang digerakkan secara independen merupakan fitur keamanan utama dari Funifor. Kereta gantung penyelamat tambahan, sebagaimana yang diunakan pada kereta gantung tradisional, tidak diperlukan lagi karena pengangkut yang beroperasi dapat dengan mudah beroperasi pada masing-masing stasiun lembah.

Fitur unggulan secara sekilas:

- Penggantung rendah memungkinkan pembangunan stasiun yang ringkas dan tidak tinggi
- Pendorong terpisah untuk masing-masing pengangkut dan karenanya tidak memerlukan kereta gantung penyelamat
- Alat ukur lebar tali, stabilitas tinggi terhadap angin
- Loop tali angkut yang disambung
- Pemeliharaan yang sangat mudah

Kereta gantung paling curam – kemiringan 160%!

Perbedaan ketinggian 775 meter dan panjang 1.194 meter

Proyek SCHILTHORNBAHN 20XX akan mengawasi pembangunan dan pemasangan kereta gantung paling curam dan di saat yang sama, salah satu yang paling spektakuler dalam jalur langsung antara stasiun lembah di Stechelberg dan desa Mürren. Dengan menempuh jarak 1.194 meter, kereta gantung akan melewati jarak ketinggian 775 meter dan mencapai kemiringan maksimum 159,4 persen. Sepanjang jalurnya, kereta gantung tersebut menyusuri tebing Mürrenfluh dari atas, lokasi populer di antara penggemar base jumper. Penumpang bepergian di dalam kereta gantung baru akan mendapatkan kesempatan untuk menyaksikan para pemberani ini melompat dalam jarak dekat. Perjalanannya akan memakan waktu 3 menit dan 54 detik dengan kecepatan 7 meter per detik.

Saat ini, kereta gantung tercuram di dunia adalah Loen Skylift di Norwegia, ang memiliki sudut kemiringan maksimum 133 persen. Furnicular dengan kemiringan tercuram berada di Swiss: Stoos Funicular memiliki kemiringan maksimum 110 persen. Seperti sistem kereta gantung di Loen dan Stoos, kereta gantung yang dapat dibalik antara Stechelberg dan Mürren sedang dibangun oleh Garaventa/Doppelmayr Group, produsen terbaik di dunia pada pembangunan kereta gantung permukaan dan udara.

Pengelolaan energi – sistem baterai hibrida yang efisien

Keberlanjutan – masalah utama dari masa depan

Untuk proyek SCHILTHORNBAHN 20XX, Schilthorn Cableway menginvestasikan sistem baterai hibrida efisien dan baru. Kereta gantung tersebut dapat beroperasi secara independen sepenuhnya pada perjalanan individu berkat energi pengereman yang tersimpan dan sel photo-voltaic (PV).

Puncak konsumsi energi dan biaya energi akan dikurangi dengan besar. Pengelolaan energi pada SCHILTHORNBAHN 20XX yang baru berkisar pada keberlanjutan: sistem energi baru menggunakan energi pengereman dan regeneratif, serta penambahan dukungan dari photovoltaic untuk menyimpan listrik dan membuatnya tersedia pada saat yang tepat secara independen dan hemat biaya. Metode ini mengoptimalkan permintaan energi dan puncak penggunaan sehingga saluran energi overhead baru dan tambahan diperlukan.

Sistem baterai hibrida hemat energi
Konsep ini berdasarkan dua level: Masing-masing saling mengoordinasikan jam operasional rute. Perjalanan dikelola sedemikian rupa sehingga output generator kabin yang menuruni bukit terhubung secara optimal dengan kinerja motor kabin yang menanjak serta dapat menarik kabin ke atas. Kabin yang penuh dan menuruni bukit akan harus direm. Energi berlebih yang dihasilkan, disimpan dalam baterai yang terpasang di sana. Puncak energi ditanggulangi oleh energi yang tersimpan. Baterai ini digunakan sebagai penyangga energi, untuk memastikan bahwa energi yang diambil dari jaringan akan sekonstan mungkin. Ini juga dapat diisi dengan energi matahari yang dihasilkan dalam sistem PV di stasiun Birg. Oleh karena itu, baterai terus diisi, bahkan ketika mobil kabel berhenti. Ini berarti bahwa, jika terjadi kegagalan daya, jalur kabel masih dapat beroperasi dengan kecepatan yang lebih rendah.

Mitra bergengsi dalam konstruksi jalur kabel
Dalam hal penerapan konsep energi, Schilthorn Cableway dapat memperoleh manfaat dari pengetahuan, keahlian, dan kerja sama yang erat dengan mitra bergengsi, produsen kabel Garaventa dan AG di Stans. Sebagai produsen sistem kontrol terkemuka, yang terakhir memasok teknologi kontrol canggih dengan perangkat lunak yang dikembangkan di dalam rumah.

Penghematan biaya energi utama
Meskipun kapasitas transportasi berlipat ganda, biaya energi dapat dikurangi sekitar 10 persen dengan sistem baru. «Ini sangat penting, terutama karena listrik menyumbang sebagian besar biaya operasional,» kata CEO Schilthorn Cableway, Christoph Egger. «Konsep pertama kali diimplementasikan di Biel–Magglingen Funicular. Schilthorn Cableway akan menjadi fasilitas transportasi kedua yang mengandalkan sistem ini, dan pada tingkat yang jauh lebih besar,» lanjut Eggr. Dalam jangka panjang, investasi dalam sistem baru akan ditarik kembali dalam waktu sekitar lima tahun. Baterai ini memiliki perkiraan umur sekitar sepuluh tahun, setelah itu generasi baterai baru yang jauh lebih kuat akan tersedia. Kelangsungan hidup ekonomi, faktor tambahan keberlanjutan, dan penghematan biaya semuanya berbicara untuk investasi ini.

Logistik bagasi – perjalanan bebas stres

Salah satu fungsi jalur kabel udara Stechelberg – Mürren adalah untuk menyediakan akses ke desa dan resor liburan Mürren dengan banyak tempat tinggal utamanya, hotel dan apartemen liburan.

Oleh karena itu, bagasi dan logistik sangat penting. Sebelumnya, bagasi diangkut dengan mobil kabel transportasi «Käthi», dengan kapasitas terbatas.

Dengan sistem manajemen bagasi kami yang baru dan sepenuhnya otomatis, kami ingin memastikan bahwa bagasi biasanya diangkut dengan mobil kabel yang sama dengan tamu. Tamu bisa check-in bagasi mereka di konter saat membeli tiket kereta gantung. Ini bisa langsung dikirim ke hotel atau apartemen liburan mereka dengan biaya atau ke stasiun teratas di Mürren tanpa biaya. Di stasiun Mürren, bagasi dapat diambil dari zona bagasi atau disimpan di ruang bagasi sampai Anda ambil. Tujuan kami adalah menawarkan layanan yang andal, efisien, dan modern kepada warga lokal dan para pembuat liburan.

PROYEK SCHILTHORNBAHN 20XX

Jadwal pembangunan

Ikuti perkembangan dan kemajuan pembangunan

www.schilthornbahn20xx.ch

Schilthornbahn AG
Lengwald 301. 3824 Stechelberg. Swiss
Tel +41 (0)33 82 60 **007** . info@schilthorn.ch

www.schilthornbahn20xx.ch