Zeitschrift: Nidwaldner Kalender
Herausgeber: Nidwaldner Kalender
Band: 144 (2003)

Artikel: Der Bahn-Berg : vom Gehlift zur Rotair
Autor: Christen, Beat
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1033850

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 02.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Der Bahn-Berg. Vom Gehlift zur Rotair

Von Beat Christen (Text und Bilder)

Der Titlis war nicht nur für die Alpinisten eine Herausforderung. Die Seilbahnpioniere gleich mehrerer Generationen schrieben hier nationale, ja sogar internationale Seilbahngeschichte. Seilbahnpioniere haben auch am Jochpass ihre Spuren hinterlassen. Der Jochpass war bis Mitte des letzten Jahrhunderts nicht bloss Ausgangspunkt für Titlisbesteigungen. Er war auch jener Ort, wo sich die Gäste am Skilift den Berg hochziehen liessen.

20. Dezember 1992. Mit der Inbetriebnahme der ersten drehbaren Luftseilbahn der Welt schrieb Engelberg ein weiteres Kapitel in der Schweizerischen Seilbahngeschichte. Begonnen hat alles am 22. April 1911. An diesem Datum fand die konstituierende Generalversammlung der Drahtseilbahn Engelberg-Gerschnialp AG statt. Auslöser war dabei der schneearme Winter 1910/11. Die prekären Schneeverhältnisse weckten den Wunsch nach der Erschliessung höher gelegener Skiregionen, wobei damals vorwiegend die Hänge auf der Gerschnialp und von Untertrübsee zur Diskussion standen. Im Oktober 1911 reichte der Engelberger Gemeinderat der Bundesversammlung ein Gesuch um die Erteilung einer Konzession für die projektierte Drahtseilbahn ein. Sechs Monate später erteilte die Bundesversammlung die Konzession und nach knapp einem Jahr Bauzeit konnte am 21.Januar 1913 die Drahtseilbahn Engelberg-Gerschnialp ihren Betrieb aufnehmen. Der Bau der Drahtseilbahn von Engelberg auf die 300 Meter höher gelegene Gerschnialp fand

Begegnung der beiden Trübseebahnen im Dezember 1959. Die Parallel-Luftseilbahn war ein Novum in der Schweizer Seilbahngeschichte.

damals über die Landesgrenzen hinaus grosse Beachtung, bescherte den Initianten aber auch einiges Ungemach. Es war nicht einmal möglich, die Betriebskosten, geschweige denn die Zinsen der Obligationenanleihe herauszuwirtschaften. Die Initianten der Bahn, Alfred Cattani, Eugen Hess-Waser und Gottfried Fassbind waren aber eine verschworene Gesellschaft. «Das Bundesgericht stimmte dem Stundungsgesuch ebenso zu wie den Vorschlägen für eine durchgreifende Sanierung», schrieb der Protokollant damals wohl selbst über den Bundesgerichtsentscheid erstaunt, in das Protokollbuch.

«Reizvollere Abfahrten erschliessen»

Finanziell erholen konnte sich das Unternehmen erst mit der Eröffnung der Luftseilbahn Gerschnialp-Trübsee im Jahre 1927, deren Vorbild der legendäre Wetterhornaufzug in Grindelwald war. Am 27. Juli 1908 nahm dieser Aufzug den Betrieb auf. Ein Tag allerdings, den der Vater der ersten Luftseilbahn der Schweiz, der Kölner Regierungsbaumeister Feldmann, nicht mehr erlebte. «Es gilt als ungeklärt», schreibt Dieter Schmoll im Band I der Weltseilbahn-Geschichte, «ob er sich am 2. Juni 1906 in Bern beim Hantieren mit einer Jagdwaffe aus Versehen eine tödliche Verletzung beibrachte, oder ob er nach der Erschöpfung seiner gesamten privaten Mittel, die er in seine Projekte gesteckt hatte, den Freitod wählte.» Feldmann hatte seine Pendelbahnidee 1902 international patentieren lassen. Eine Idee, an die man sich Jahre später auch wieder in Engelberg erinnerte. Denn der Fremdenverkehr erholte sich um die Mitte der zwanziger Jahre auch in Engelberg wieder allmählich von den Auswirkungen des ersten Weltkrieges. In kurörtlichen Kreisen des Dorfes erwachte der früher vielfach bewunderte Unternehmergeist zu neuer Entfaltung. Dieser Geist zielte darauf hin, den Feriengästen ihren Aufenthalt immer interessanter und angenehmer zu gestalten. Der nach dem Krieg rasch zunehmende Wintersport veranlasste die Engelberger, einen weiteren Sprung um 500 Meter nach oben zu tun, «um noch besseren Schnee und reizvollere Abfahrten bieten zu können», lautete unter anderem eine der Begründungen. Am 30. September 1926 wurde die Gründung der Luftseilbahn Gerschnialp-Trübsee AG vorgenommen. Mit dem Zitat: «Ein unerschrockener Wagemut warf ein Seil von der klassischen Sportterrasse der Gerschnialp zur Höhe der Trübseealp. Ein Seil, geschickt über vier Stahlstützen aus Eisenkonstruktion geleitet, lässt zierliche Kabinen aufschweben über eine Länge von 2235 Meter dahingleiten, eine Steigung von 532 Meter überwindend. Eine Fahrt, die in uns Gedanken weckt, als ob wir uns selbst zu ätherischen Gebilden verflüchtigt hätten. Unter sich plötzlich in die Tiefe, über sich nur der dünne Einfall des Seils, und ohne Propellergeräusch, ohne Maschinenlärm, wie magisch angesaugt vom elektrischen Strom, fährt man in den blauen Winterhimmel hinein,» begrüsste das «Fremdenblatt Engelberg» die Eröffnung dieser Bahn. Die Luftseilbahn von der Gerschnialp auf Trübsee erfreute sich einer grossen Beliebtheit und im

Pünktlich auf die Wintersaison konnte die moderne Gondelbahn kurz vor Weihnachten im Jahre 1984 ihren Betrieb aufnehmen.

Die Luftseilbahn Gerschnialp-Trübsee war nach dem Wetterhornaufzug in Grindelwald die erste Seilbahn der Schweiz, die auch touristisch intensiv genutzt wurde.

Jahre 1931 wurden die alten, für 17 Personen konstruierten Stahlblechkabinen durch Aluminiumkabinen ersetzt, welche 24 Personen Platz boten. Die neuen Kabinen standen allerdings nur während sieben Jahren im Einsatz. Denn bereits im Herbst 1938 wurden die bisherigen Kabinen durch solche für 32 Personen ersetzt. In der Zwischenzeit hatte sich Engelberg endgültig vom klassischen Sommertouristendorf zum Wintersportort entwickelt. «Engelberg hat den Vorzug», ist dem Zürcher Skiführer von 1933 zu entnehmen, «von Zürich aus auf schönster Strasse im Auto bequem in 2 bis 2½ Stunden erreichbar zu sein, und seine Skigäste mit Drahtseil- und Schwebebahn mühelos und in kurzer Zeit 800 Meter in ein prächtiges Skigebiet emporzuheben.» Im Frühjahr 1950 wurde die Drahtseilbahn Engelberg-Gerschnialp ausgebaut, indem die seit der Betriebseröffnung im Jahre 1913 verkehrenden Personenwagen für 40 Personen durch solche für 70 Personen ersetzt wurden.

Erste Parallel-Luftseilbahn

Der wintersportliche Andrang wuchs nach dem zweiten Weltkrieg noch rascher und schon bald einmal erwies sich die Förderleistung der nach dem Ausbau im Jahre 1938 erreichten 210 Personen pro Stunde als ärgerlicher Engpass. An der Generalversammlung vom 9. Juni 1958 wurde der Antrag des Verwaltungsrates der Luftseilbahn Gerschnialp-Trübsee AG für den Bau einer Parallel-Luftseilbahn von den Aktionären angenommen. Nur wenige Meter neben der bereits bestehenden Luftseilbahn wurde eine zweite Luftseilbahn erstellt. Nach gut einjähriger Bauzeit konnte die erste Parallel-Luftseilbahn der Schweiz, was damals ein Novum und gleichzeitig eine werbewirksame Attraktion war, pünktlich auf die neue Skisaison 1959/1960 hin für den öffentlichen Betrieb frei gegeben werden.

Der Titlis wird erobert

Schon vor dem Bau der Luftseilbahnen zählte der Titlis zu den wohl schönsten Skitourenbergen der Schweiz. Einmal auf Trübsee angekommen, war es ein nur all zu verständlicher Wunsch, auch den Titlis mit einer Luftseilbahn zu erschliessen. Nach der Ausarbeitung zahlreicher Projekte entschloss man sich zu Beginn der sechziger Jahre, die Luftseilbahn zum niedrigeren der beiden Titlisgipfel, zum sogenannten Kleintitlis, zu erstellen. Nicht nur aus seilbahntechnischen, sondern auch aus Ski-Abfahrts-Gründen wurde auf dem Stand eine Mittelstation mit eingeplant. Die Vorarbeiten begannen im August 1962. Sepp Arnold und Sepp Mathis stiegen damals insgesamt 51 mal jeden Morgen schwer beladen vom Jochpass aus über den Reissend Nollen zum Kleintitlis auf.

«Je nach Last benötigten wir für diesen Aufstieg zwischen 2 und 2½ Stunden. Unsere Aufgabe bestand darin, Sondierungen für den Standort einer Seilbahnstütze vorzunehmen», erinnert sich Sepp Mathis an jene Tage zurück, die er später als seine Schicksalstage am Titlis bezeichnete. Denn bis zu seiner Pensionierung 1992 hielt Sepp Mathis dem Unternehmen die Treue. Noch vor der Gründung der Aktiengesellschaft Luftseilbahn Trübsee-Kleintitlis AG im Juli 1963 wurde die Konzession für die Luftseilbahn Trübsee-Kleintitlis erteilt. Während an der ersten Sektion der Titlisbahn eifrig gearbeitet wurde, erfuhr die alte Drahtseilbahn Engelberg-Gerschnialp eine technische Erneuerung und auch die Luftseilbahn Gerschnialp-Trübsee wurde angesichts des zu erwartenden Personenansturmes von 60 auf neu 80 Personen fassende Kabinen erweitert. Die erste Sektion von Trübsee auf den Stand konnte am 7. Juli 1965 eingeweiht werden und ebenfalls im gleichen Jahr nahm zu Beginn der Wintersaison das Selbstbedienungsrestaurant auf dem Stand seinen Betrieb auf. Und oben auf dem Titlis? Dort suchten die beiden Sepp verzweifelt nach einem Standort für die Seilbahnstütze. «Den Ort, wo heute die erste Stütze der Bahn steht, fanden wir erst im zweiten Anlauf. Die erste Sondierung», weiss Sepp Mathis, «wurde 30 Meter weiter östlich vorgenommen. Doch nach 25 Metern Tiefe hatten wir nach wie vor nur Eis, aber keinen Felsen um uns herum.» Fündig wurden die Beiden doch noch und zwar schon nach fünf Metern. Heute präsentiert sich die Landschaft rund um die Seilbahnstütze ausgeappert...

Luftseilbahn erobert Dreitausender

Mit dem Bau der zweiten Sektion vom Stand zum Titlis betraten die Seilbahnbauer zum grössten Teil Neuland. Unter schwierigsten Bedingungen, bei Schneehöhen von bis zu 12 Metern und 1000 mm Neuschnee in einer Nacht des extrem kalten Bausommers, hatten die Arbeiter während mehr als 20 Monaten eine beispielhafte Leistung an den Tag gelegt. Allein die Transporte des Bau- und technischen Materials musste erst theoretisch entwickelt, dann experimentell erprobt und am Ende dann ohne aus Wettergründen festzulegenden Zeitplans kurzfristig durchgeführt werden. Der Titlis zeigte sich hartnäckiger als vorerst angenommen und auf Grund der Wettersituation war es kein Wunder, dass sich die Eröffnung der obersten Sektion um ein gutes Jahr verzögerte und damit auch die Baukosten zum Leidwesen der Alt-, wie auch Neuaktionären gewaltig in die Höhe trieb. Aus diesem Grunde wurde die Erstellung des Panoramarestaurants auf dem Kleintitlis zurückgestellt. Am 15. März 1967 war es dann

Die erste Sektion von Trübsee auf den Stand konnte am 7. Juli 1965 eingeweiht werden.

Am 15. März 1967 war es soweit. Zum ersten Mal eroberte eine Luftseilbahn in der Schweiz einen Dreitausender mitten im ewigen Eis des Titlisgletschers. Diese Bahn wurde später durch die erste drehbare Luftseilbahn der Welt, Rotair, ersetzt.

soweit. Zum ersten Mal eroberte eine Luftseilbahn in der Schweiz einen Dreitausender mitten im ewigen Eis des Titlisgletschers. «Der ganz grosse Schreck fuhr dem gesamten Von Roll-Team und uns in die Knochen», hielt der damalige Technische Leiter Erich Felber in seinen Notizen fest, «als die belastete Kabine bei ihrer ersten Bergfahrt sanft, aber nachhaltig auf dem allzu hohen Schnee aufsetzte.» Den Höhenweltrekord der Luftseilbahnen hielt damals die im Jahre 1957 von Willy Habegger gebaute Pendelbahn auf den 4771 Meter hohen Pico Espejo in der südamerikanischen Sierra Nevada. Diese Bahn löste die 1940 gebaute Col du Midi-Bahn ab, dessen Bergstation der dritten Sektion vorerst mit 3650 Metern über Meer zu Buche stand und vor Ort im Jahre 1955 auf neu 3785 erhöht wurde. Noch vor der Einweihung des Panoramarestaurants im Juni 1972 wurde zwei Jahre früher mit dem Bau des Gletscherskilifts der Sommerskibetrieb auf dem Titlis aufgenommen.

Gondelbahn wirkt Stauzeiten entgegen

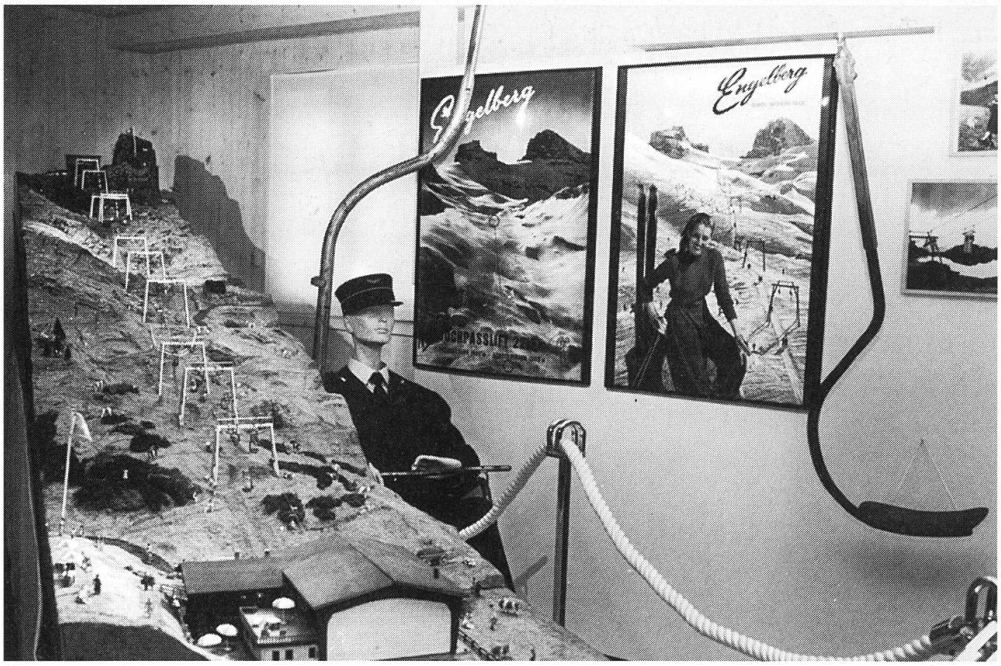
Die Skigebiete am Titlis und Jochpass erfreuen sich einer grossen Beliebtheit. Dem grossen Ansturm von Fahrgästen war allerdings die alte Drahtseilbahn Engelberg-Gerschnialp nicht mehr gewachsen und so schlug am 30. Oktober 1982 eine weitere historische Stunde in der Geschichte der Titlisbahnen. An der Generalversammlung stimmten die Aktionäre einem Zusammenschluss der Drahtseilbahn Engelberg-Gerschnialp AG und der Luftseilbahn Gerschnialp-Trübsee AG zur neuen Aktiengesellschaft Bergbahnen Engelberg-Gerschnialp-Trübsee AG zu. Gleichzeitig wurde das Aktienkapital der neuen Gesellschaft auf 6,25 Millionen Franken erhöht und die Vollmacht zum Bau einer 6er Gondelbahn mit direkter Verbindung von Engelberg bis auf Trübsee mit Zwischenstation auf der Gerschnialp erteilt. Wiederum pünktlich auf die Wintersaison konnte die moderne Gondelbahn kurz vor Weihnachten im Jahre 1984 in Betrieb genommen werden.

Integrierter Wassertank

Keine leichte Aufgabe hatten die Bahnkonstrukteure zu lösen, welche die neuen Kabinen der ersten Sektion der Titlisbahnen im Jahre 1987 zu entwerfen und anschliessend auch zu bauen hatten. Damit überhaupt die Bergrestaurants auf dem Titlis fliessendes Wasser haben, müssen sie von Trübsee aus mit dem köstlichen Nass versorgt werden. Das Wasser wurde dabei augenfällig in die unter den Kabinen angebrachten Wassertanks gefüllt und zum jeweiligen Bestimmungsort transportiert. Die Gesellschaft entschloss sich bei der Sanierung der ersten Sektion der Titlisbahnen diese Wassertanks in die Kabine zu integrieren. Dabei wurden die Aussenwände der Kabinen über die Wassertanks geführt, so dass diese für den Besucher heute unsichtbar bleiben. Mit der Eröffnung der ersten drehbaren Luftseilbahn der Welt kehrte am Titlis noch keine Ruhe ein. Nächster Fixpunkt war der Bau einer kuppelbaren 6er Sesselbahn über den Titlisgletscher. Ein Projekt, das in dieser Dimension so in der Schweiz noch nie dagewesen ist. Dementsprechend schwer taten sich die Fachleute im Bundesamt für Verkehr. Aber, heute steht der «Ice Fleyer» und transportiert vorwiegend die Gäste aus Fernost über den Titlisgletscher, womit ihnen ein unvergessliches Erlebnis inmitten einer hochalpinen Umgebung ermöglicht wird.

Nur für Transporte bestimmt

Das Südwandfester auf dem Titlis ist heute das letzte Erinnerungsstück an eine Seilbahn, die eigens für den Bau des Fernmelde Mehrzweckgebäudes erstellt wurde. Dabei wies diese Bauseilbahn fast rekordverdächtige Dimensionen auf. Die Talstation im Feldmoos im Gadmertal auf 1600 Metern über Meer, die Bergstation auf 3026 Metern. Das grösste Spannfeld dieser 4,7 Kilometer langen Anlage hatte eine Länge von 3476 Metern. Die Kosten für diese Bauseilbahn waren mit 7,5 Millionen Franken enorm. Trotzdem wurde die Bahn nach Fertigstellung des Mehrzweckgebäudes wieder abgebrochen, da für sie nur eine zeitlich befristete Konzession mit der ausdrücklichen Zweckbestimmung einer Bauseilbahn ausgestellt wurde. Damit teilt sie das gleiche Schicksaal mit der Materialbahn, welche für den Bau des «Ice Fleyers» erstellt wurde. Als «verrückteste Materialbahn des Jahres 1999» bezeichnete ihr Planer und Bauer Sepp von Rotz ihre Dimensionen. Sie war mit 5 Kilometern nicht nur länger, sie überwand mit 2000 Metern auch eine grössere Höhendifferenz als die Bauseilbahn des Fernmelde Mehrzweckgebäudes. Die Erschliessung beider Baustellen mit Materialbahnen und unabhängig vom touristischen Verkehr hatte sich trotz Mehraufwendungen voll bewährt. «Helikopter-Transporte wären nicht nur wetterab-



Modell der ersten Sessellift-anlage am Jochpass. Im Hintergrund einer der legendären Gehbügel, mit dessen Hilfe sich Personen den Berg hinaufziehen liessen.

Heute transportiert eine leistungsfähige Sesselbahn die Gäste von Trübsee auf den Jochpass.

hängig gewesen, sondern hätten auch den touristischen Betrieb sowohl auf dem Titlis wie auch im ganzen Tal empfindlich gestört», begründete der ehemalige Titlisbahn-Direktor und Erfinder der ersten drehbaren Luftseilbahn der Welt, Eugenio Rüegger den Entscheid zu Gunsten der zwar etwas teureren, dafür aber wetterunabhängigen Variante der Bauseilbahn.

Verrückte Bahnprojekte am Jochpass

Der Jochpass war schon in frühester Zeit ein sehr wichtiger Handelsweg. Vor allem die Händler aus dem Wallis, unter ihnen der wohl bekannteste Walliser Kaufmann Kaspar Jodok von Stockalper, pflegten eine rege Handelsbeziehung mit dem Klosterdorf am Fusse des Titlis. Im August 1832 soll auch der bekannte Komponist Felix Mendelsohn den Jochpass überquert haben. Zu Fuss versteht sich. Denn erste Bahnprojekte geisterten erst zu Beginn des letzten Jahrhunderts in einigen bahnverrückten Köpfen herum. Ihre Idee – eine Weiterführung der Stansstad-Engelberg-Bahn mit einer Zahnradbahn via Trübsee über den Jochpass nach Meiringen. In die Planung miteinbezogen war eine Anschlussbahn auf den Titlis. Das entsprechende Konzessionsgesuch wurde beim eidgenössischen Eisenbahndepartement eingereicht. Doch die einst starke Flamme wurde ganz allmählich zu einem Flämmchen. In den 30er Jahren wurde die Studiengesellschaft für eine Schmalspurbahn Meiringen-Engelberg AG mit Sitz in Meiringen aus dem Schweizerischen Handelsamtsblatt gestrichen. Zu den wohl phantasievollsten Vorhaben darf der im Jahre 1909 in Planung genommene Luftschiffbetrieb zwischen Engelberg und Meiringen gezählt werden. Die Eröffnung der Schwebebahn Gerschnialp-Trübsee machte das Jochpassgebiet für die Skitourengänger und Wanderer noch bekannter.

Der Tourismus war nicht mehr aufzuhalten. Es war der 31. Mai 1943, als unter dem Vorsitz des Präsidenten der Schweizer Reisegesellschaft, Werner Hunziker, auf Trübsee die Gründungsversammlung der Genossenschaft Jochpasslifte erfolgte. Der Zweck der Genossenschaftsgründung bestand darin, von Trübsee aus auf den Jochpass im Winter einen Skilift und im Sommer einen Sessellift zu betreiben. Erbauer war der Zürcher Henri Sameli-Huber. «Seine Sesselkonstruktion beeinflusste nachhaltig das Design seiner Nachfolger auf Jahrzehnte», schreibt Dieter Schmoll im ersten Band der Weltseilbahn-Geschichte. «Ein Jahr später entwickelte das fast vergessene Genie vom Zürichsee am gleichen Ort eine tonnenförmige überdachte Stehkabine für zwei Personen, die mit zwei Klemmen fest am Seil hing und einen Spezialbügel, den sich Fussgänger als Aufstiegshilfe unter das Gesäss klemmten.» Der legendäre Gehlift wurde am 15. Juli 1944 eröffnet, während der Sessel-, respektive Kabinenlift erst zu Beginn des Monats August seinen Betrieb aufnahm. Auf dem Jochpass entstanden in der Folge weitere Skilifte. Der Olingerlift, ein Skilift der ganz auf Berner Hoheitsgebiet vom Jochpass zum Jochstock führte. Verschwunden ist ebenfalls der Tellerlift der Jochpass-Jochstock AG, der genau der Kantonsgrenze Nidwalden/Bern entlang führte. Ein schwerer Schlag für das heute ebenfalls zu den Titlisbahnen gehörende Unternehmen am Jochpass war die Gewitternacht vom 13. auf den 14. Juli 1987. Durch einen Blitzschlag brannte die Talstation des Jochpassliftes vollständig nieder. Noch im selben Monat wurde dem Bau einer kuppelbaren 4er-Sesselbahn zugestimmt, die nach einer sehr kurzen Bauzeit am 23. Januar 1988 den Betrieb aufnehmen konnte. Im Sommer 1994 wurden dann auch die Sesselbahn Engstlenalp-Jochpass durch eine moderne kuppelbare Anlage ersetzt. High-Tech hat am Berg, wo Seilbahnpioniere Geschichte geschrieben haben, Einzug gehalten und damit auch Nicht-Alpinisten den Zugang in eine wunderbare Welt geschaffen. Die Zeit der Skilifte auf den Jochstock ging im vergangenen Winter zu Ende. Im Sommer und Herbst 2002 wurden die beiden Skilifte durch eine moderne 6er-Sesselbahn ersetzt. Ja, und dann gibt es noch einen flachen Lift am Jochpass. Einer, der keine Passagiere nach oben und teilweise wieder nach unten bringt. Sondern sie horizontal befördert, von der Station Trübsee über den Trübsee bis zur Talstation der Jochpassbahnen. Lange Jahre war dies ein berühmt-berüchtigter Schlepplift, von dem Anfänger auf einem Brett (und auch auf deren zwei) gleich reihenweise kippten. Seit dem Winter 2000/2001 nun transportiert eine Sesselbahn die Wintersportler hin und her.

Bild: Franz Troxler, Buochs