

Ein Veteran hat abgedankt

Autor(en): **Staeger, Andreas**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot**

Band (Jahr): **272 (1999)**

PDF erstellt am: **17.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-657310>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

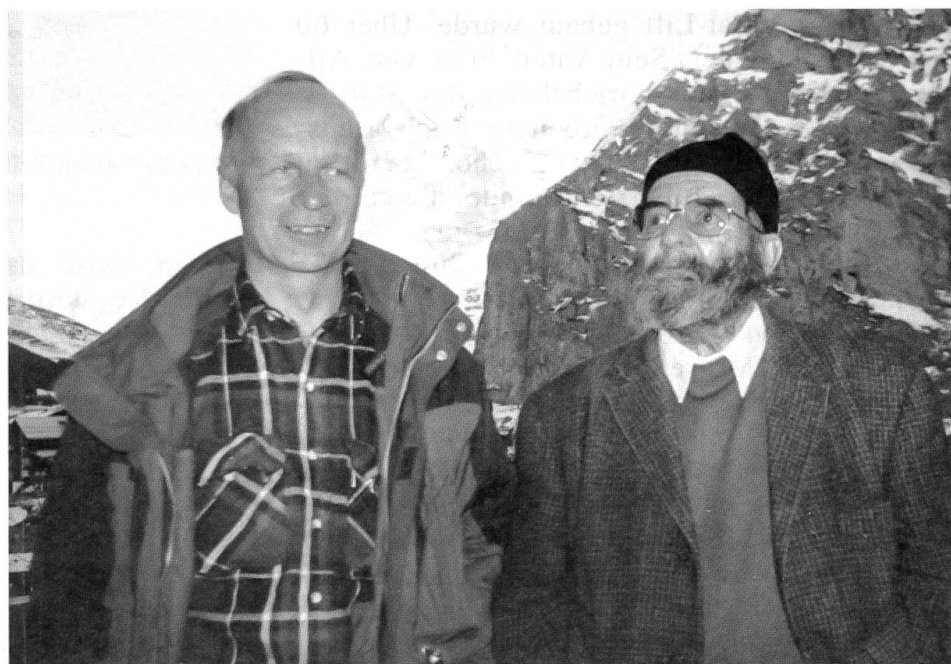
Ein Veteran hat abgedankt

Seilbahnen und Skilifte dienen dem Transport von Menschen. Und doch werden sie nicht unbedingt in einem Atemzug mit anderen Verkehrsmitteln wie Bahn und Bus genannt. Das hat wohl damit zu tun, dass sie naturgemäss im Berggebiet liegen, also in Regionen abseits der grossen Ballungsräume. Wer eine Bergbahn benützt, tut dies vor allem in der Freizeit. Dann ist alles so leicht und erholsam, und wenn man in den Alltag zurückgekehrt ist, hat man den Eindruck, man käme eigentlich auch ohne Bergbahnen ganz gut zurecht. Die Zahlen legen ein anderes Bild nahe: Jedes Jahr benützen in der Schweiz rund 300 Millionen Menschen eine Seilbahn oder einen Skilift – das sind fast ebensoviele Fahrgäste wie bei den Eisenbahnen.

Von und mit den Bergbahnen lebt das Berggebiet. Viele Bergdörfer sind erst durch den touristischen Aufschwung, den der Bau einer Seilbahn oder eines Skilifts mit sich brachte, zu modernem Wohlstand gekommen. Rund 10 000 Menschen in den Schweizer Bergregionen sind bei Seilbahnunternehmen angestellt. Einer von ihnen ist Lorenz von Allmen. Er ist 46 Jahre alt, gelernter Feinmechaniker und arbeitet seit 1984 bei der Skilift Mürren AG, einer Tochtergesellschaft der Schilthornbahn. Bis vor kurzem war er Anlagenleiter des Schiltgrat-Lifts in Mürren.

Dieser Skilift hat im Berner Oberland Tourismusgeschichte geschrieben, handelte es sich dabei doch um die erste Skiliftanlage im ganzen Kanton. In dieser Hinsicht ist der Schiltgrat-Lift ein Dokument für den Pioniergeist, der in der Frühzeit des alpinen Skitourismus in Mürren herrschte. Der Skilift hat über sechs Jahrzehnte lang seinen Dienst getan. Durch wiederholte Erneuerungs- und Sanierungsarbeiten wurde die Anlage immer wieder auf den neusten Stand der Technik gebracht. Doch jetzt erwies sie sich bezüglich Komfort und Transportleistung als nicht mehr zeitgemäss.

Im Frühling 1998, nach dem Abschluss der Wintersaison, wurde der Schiltgrat-Lift daher stillgelegt. Die Anlage wurde abgebrochen und



Zwei Mitarbeiter-Generationen: Hans-Otto von Allmen (rechts) war einer der ersten Angestellten des Schiltgrat-Lifts. Lorenz von Allmen (links) war der letzte Anlagenleiter des Skilifts. Der Schiltgrat-Lift wurde im Sommer 1998 durch eine Sesselbahn ersetzt.

im Laufe des Sommers durch eine hochmoderne Sesselbahn mit vierplätzigem Sesseln ersetzt. Den Abbruch des alten Schlepplifts begrüsst Lorenz von Allmen ohne Wenn und Aber: «Die Anlage war ausserordentlich steil, und das führte besonders bei Schneemangel bisweilen zu ernsthaften Stürzen», erklärt er. Zuversichtlich blickt er daher in die Zukunft.

Mit einem lachenden und einem weinenden Auge verfolgt hingegen Hans-Otto von Allmen die Erneuerung. Der 71jährige Bergbauer hat sein Leben lang von und mit dem Skisport gelebt: Er war Skirennfahrer und Skilehrer. Heute gehört er dem Verwaltungsrat der Schiltgratbahn AG an. In dieser Funktion ist er sich bewusst, dass der alte Skilift den heutigen Gästebedürfnissen nicht mehr entsprach. Hans-Otto von Allmen erachtet es daher als sinnvolle Lösung, wenn das Schiltgratgebiet vom nächsten Winter an durch eine Sesselbahn erschlossen wird. Andererseits überkommt ihn eine leise Wehmut, wenn er an die wechselvolle Geschichte dieses Skilifts denkt, die jetzt zu Ende geht.

Hans-Otto von Allmen ging noch zur Schule, als der Schiltgrat-Lift gebaut wurde. Über 60 Jahre sind das her. Sein Vater, Fritz von Allmen, war der erste Betriebsleiter des Skilifts. Im Zweiten Weltkrieg arbeitete Sohn Hans-Otto als Aushilfe am Lift. Er gehört damit zu den Mitarbeitern der ersten Stunde, die an dieser Anlage tätig waren.

«Mürren ist ein vornehmer, gutgehender Wintersportplatz», heisst es im Prospekt zur Zeichnung von Aktien der neuen Aktiengesellschaft Skilift Mürren aus dem Sommer 1937. Treibende Kraft war ein achtköpfiges Gründungskomitee, das zur Hälfte aus Mürrener Hoteliers bestand. Die Initianten waren bestrebt, einen Skilift auf den Schiltgrat zu bauen, «um damit das beste und berühmteste, bis heute nur zu Fuss erreichbare Skigelände vollends zu erschliessen» – ein Skigebiet von grosser Vielfalt, wie es im Prospekt ergänzend hiess.

Skilifte waren zu jener Zeit ein unerhört neues Transportmittel. Der erste Skilift der Schweiz war erst kurz zuvor in Davos gebaut



Aus der ersten Zeit des Mürrener Skilift-Veteranen

worden. Mit dem Mürrener Skiliftprojekt erfuhr der Wintertourismus im Berner Oberland eine neue Dimension. Bis anhin war der Skisport eine schweisstreibende und kräftezehrende Angelegenheit gewesen: Wer hinunterfahren wollte, musste vorher aus eigener Kraft mit seinen Holzskis in die Höhe steigen. Vielen Gästen war das auf die Dauer zu mühsam. Abhilfe brachten hier die sogenannten «mechanischen Aufstiegshilfen» – eben die neu entwickelten Skilifte, einige Jahre später dann auch die ersten Sesselbahnen und schliesslich die Gondelbahnen.

Der Schiltgrat-Lift war nicht ins Blaue hinaus geplant worden. Mürren konnte sich seit dem Ersten Weltkrieg auf ein Gästepotential

abstützen, das eine solche Investition rechtfertigte. Die Projektierung und der Bau des Skilifts kosteten 140 000 Franken. In den dreissiger Jahren stellte dies eine happige Ausgabe dar, die von einem Bergdorf nicht alleine getragen werden konnte. (Die neue Sesselbahn, die im Sommer 1998 gebaut wurde, kostet übrigens 4 Millionen Franken.)

Aufschlussreich für das Skifahrerverhalten jener Pionierjahre ist die Betriebsrechnung, die von den Skilift-Initianten erstellt wurde: Man rechnete mit einer durchschnittlichen Benützung der Anlage von täglich 2,5 Fahrten pro Gast. Im Vergleich zur heutigen intensiven Nutzung der Infrastruktur zeigten die damaligen Wintersportler somit recht bescheidene Ansprüche.

Das dürfte auch mit den Kosten zu tun gehabt haben: Skifahren war in den dreissiger Jahren ein teurer Spass. Tageskarten gab es noch keine. Die Liftbenützer mussten pro Einzelfahrt nicht weniger als zwei Franken bezahlen (im Abonnement kostete die Fahrt noch immer 1.50 Franken). Angesichts des damaligen Geldwerts war dies ein stolzer Preis. Hans-Otto von Allmen erinnert sich, dass er als Skilift-Angestellter einen Stundenlohn von 1.20 Franken erhielt. Hätten die Fahrpreise mit der allgemeinen Geldwertentwicklung Schritt gehalten, wäre eine Einzelfahrt mit dem Schiltgrat-Lift im Winter 1997/98 auf gut 30 Franken zu stehen gekommen...

Angesichts dieser Preislage zählten in den ersten Jahren vor allem betuchtere Leute zu den Gästen am Skilift. Hans-Otto von Allmen weiss von allerlei Prominenz aus dem Ausland zu berichten, die sich vom Schiltgrat-Lift in die Höhe befördern liess: Etwa der britische Feldmarschall Montgomery oder der König von Belgien.

Die Erwartungen der Initianten erfüllten sich schon in den ersten Betriebsjahren vollauf: Pro Winter benützten jeweils rund 40 000 Personen den Schlepplift. Nach dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges blieben zwar die ausländischen Gäste aus, und die Einnahmen gingen entsprechend zurück. Nach Kriegsende stabilisierte sich jedoch die wirtschaftliche Lage der Skilift-

unternehmung rasch wieder, und der Schiltgrat-Lift erwies sich, wie im Emissionsprospekt erwartungsvoll vermutet worden war, als gute Kapitalanlage.

Die Skiliftanlage wurde auch immer wieder Verbesserungen unterzogen. Die ersten Bügel bestanden noch aus Aluminium, was für die Gäste wegen der grossen kalten Sitzfläche unangenehm war. Nach wenigen Jahren schon wurden die Metallbügel durch Holzbügel ersetzt, in den siebziger Jahren dann durch Kunststoffbügel. Die ursprünglichen Holzmasten der Anlage wurden später durch Metallstützen ersetzt.

Im Laufe der Jahrzehnte haben zahlreiche Mürrener am Schiltgrat-Lift ihren Lohn verdient. Jetzt ist der «Arbeitgeber» selber in Pension gegangen. Mit der neuen Sesselbahn ist eine neue Ära angebrochen. Der alte Skilift hat abgedankt.

Lorenz von Allmen, der letzte Anlagenleiter dieses Veterans, wird auch bei der neuen Bahn arbeiten. Er freut sich schon heute auf den nächsten Winter, wenn er an der neuen Sesselbahn die ersten Gäste begrüssen kann.

HUMOR

Professor: «Haben Sie eigentlich Angst vor meinen Fragen?»

Student: «Nein, nur vor meinen Antworten.»

«Glauben Sie nicht, dass der Angeklagte Sie lediglich aus seiner grossen Erregung heraus ein Rindvieh genannt hat?»

«Nein, das glaube ich nicht, Herr Richter. Er hat mich vorher lange und prüfend angeschaut.»

«Kurt, habe ich richtig gesehen, du hast der Garderobefrau zehn Franken Trinkgeld gegeben?»

«Ja, das hat sie auch verdient. Schau mal den Mantel an, den sie mir dafür gegeben hat.»