

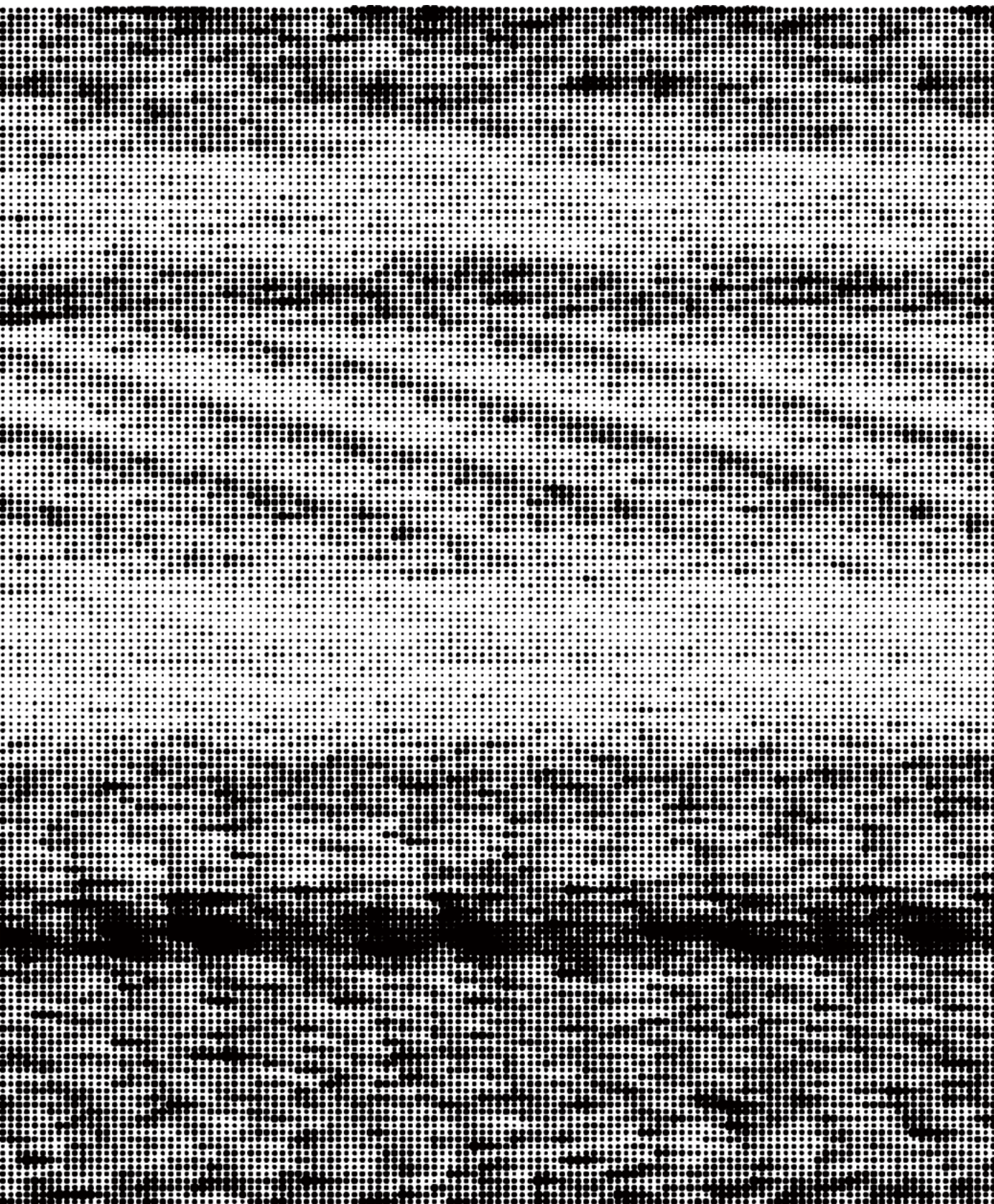
Singende Seile

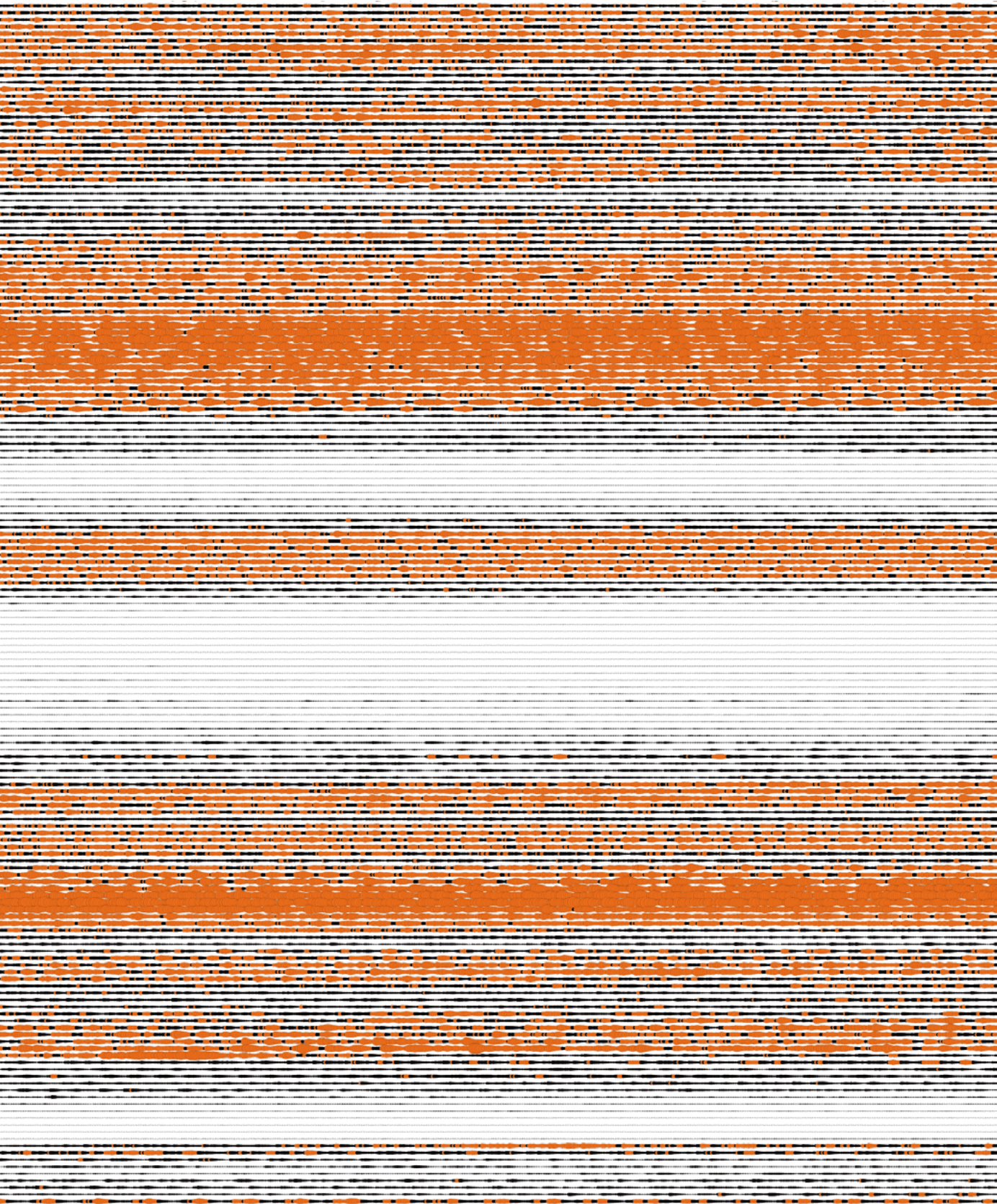
Die Seilbahnland-
schaft des Urner
Schächentals

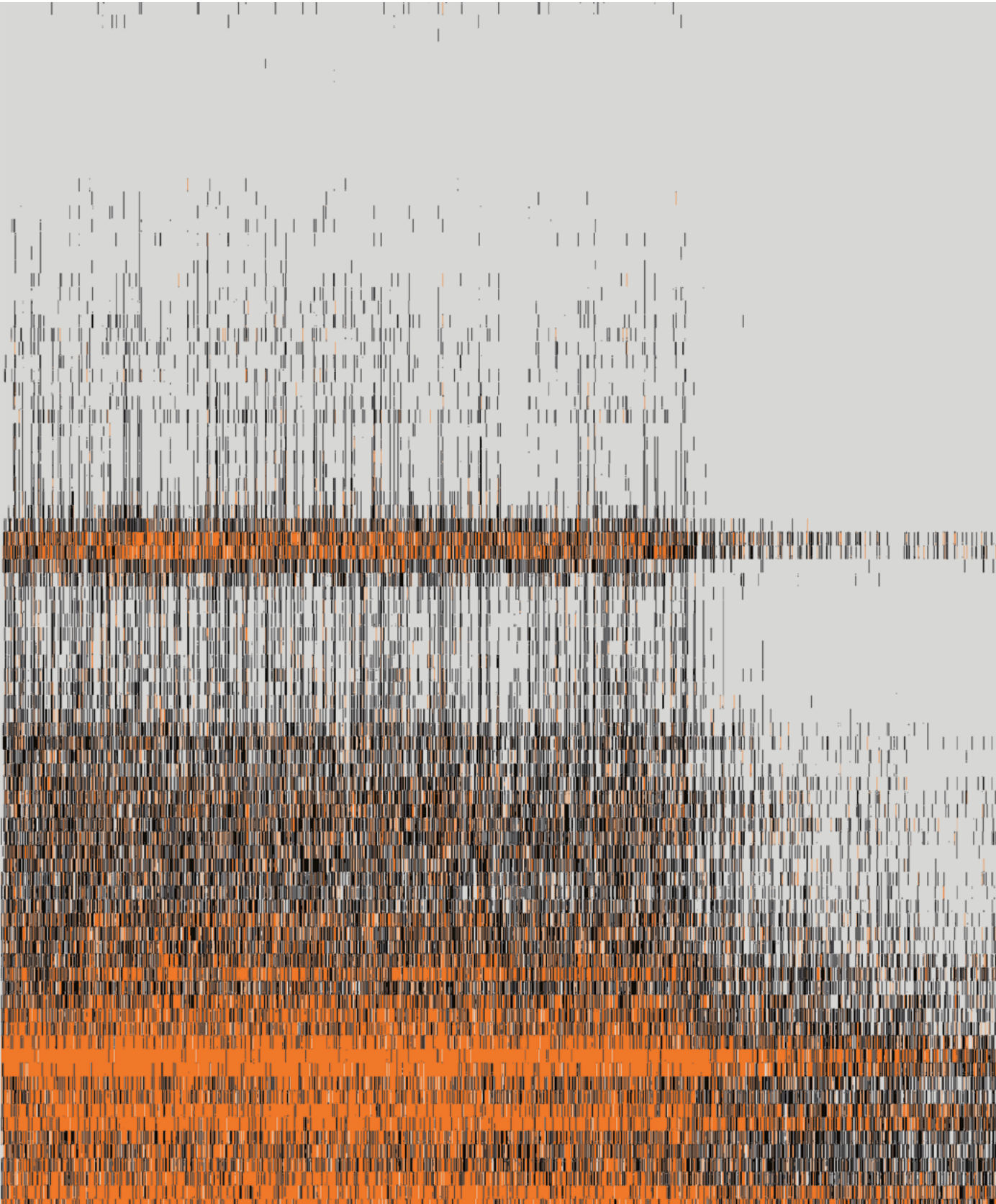


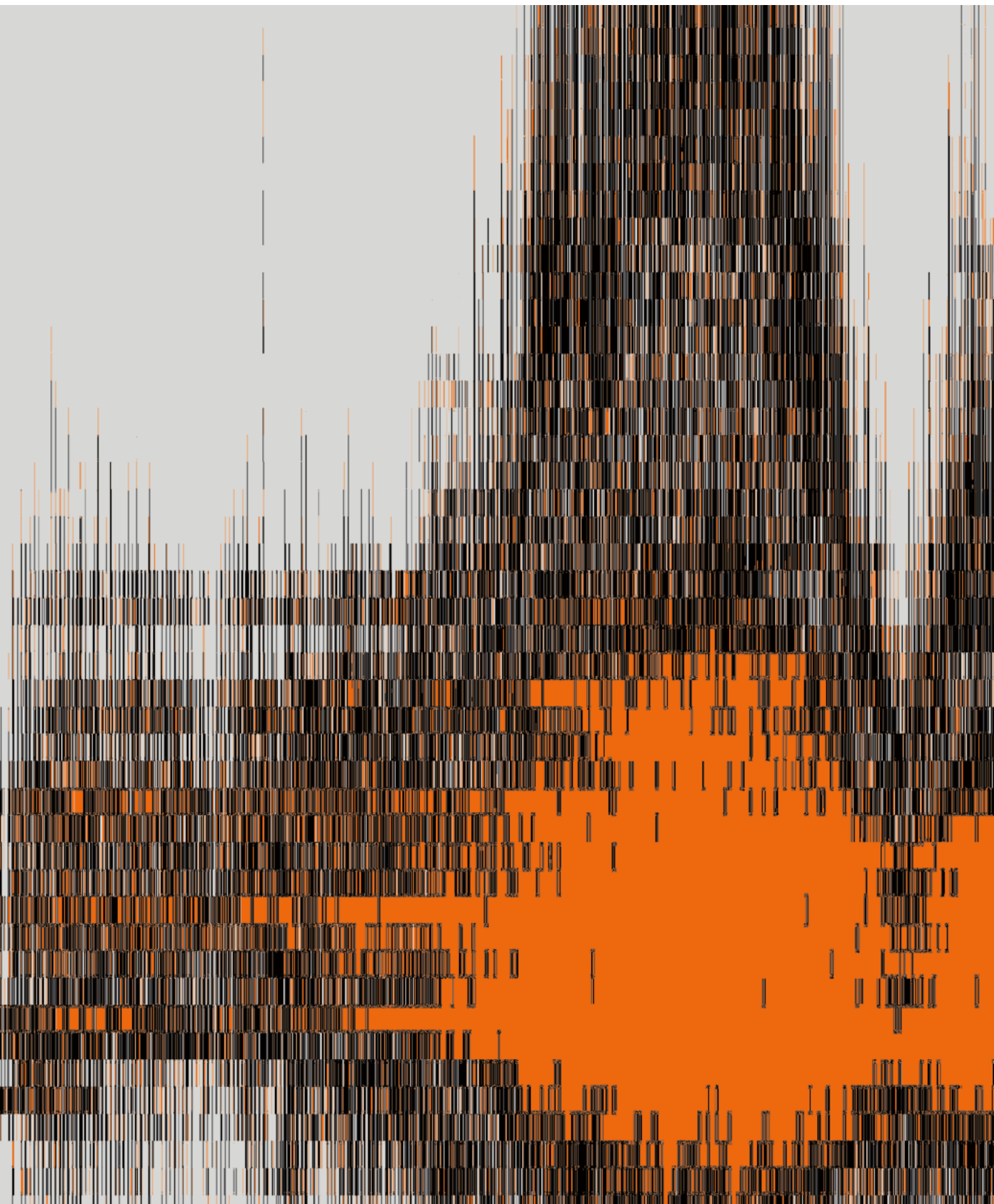
- 001
[Julia Glanzmann](#)
[Tonbilder](#)
- 010
[Iris Högy](#)
[Zwei Seilbahnen und ein Heuseil erzählen von ihrem Leben](#)
- 019
[Baumgärtli-Zoller. Bahn und Strasse](#)
[Familie Brand](#)
- 025
[Roland Baumgartner](#)
[Das Tal der Kleinseilbahnen](#)
- 031
[Äsch-Oberalp](#)
[Alois Gisler und Niklaus Kempf](#)
- 038
[Ribi-Wannelen](#)
[Ida Schuler](#)
- 045
[Kilian Gasser](#)
[Wir hangeln uns durch. Bericht aus dem Inneren einer Schächentaler Drahtseilgenossenschaft](#)
- 052
[Spiringen-Ratzi](#)
[Fridolin Gisler und Alois Gisler](#)
- 061
[Romed Aschwanden](#)
[Von Berg zu Tal – und umgekehrt. Historische Betrachtungen zum Bau von Kleinseilbahnen](#)
- 071
[Brunnital-Sittlisalp](#)
[Bernadette Arnold-Furrer](#)
- 079
[Christof Hirtler](#)
[Bild-Essay](#)
- 117
[Stutz-Obsaum](#)
[Anton Herger](#)
- 127
[Michel Roth](#)
[Vertikale Zeiterfahrung. Musikalische Seilbahnforschung](#)
- 164
[Witerschwenden-Eggenbergli](#)
[Martin Gisler](#)
- 170
[Oliver Rutz](#)
[Von Kaffees, Kistenbahnen und kulturellen Wegen. Berg-, Tal- und Zwischenstationen verschiedener Seilbahnen aus einem soziokulturellen Blickwinkel](#)
- 177
[Brügg-Riedlig-Biel-Kinzig](#)
[Hans Herger](#)
- 187
[Rahel Wunderli](#)
[Sensation – «Bergkapital» – Zeugin des Wandels](#)
- 195
[Witerschwenden-Acherberg-Kessel](#)
[Josef Arnold](#)
- 200
[Brügg-Eierschwand-Ruogig](#)
[Albin Bunschi](#)
- 207
[Romed Aschwanden, Christof Hirtler, Michel Roth](#)
[Singende Seile, erzählende Menschen](#)
- 213
[Autorinnen und Autoren](#)
- 214
[Bibliografie](#)
- 216
[Dank und Impressum](#)
- 218
[Julia Glanzmann](#)
[Tonbilder](#)

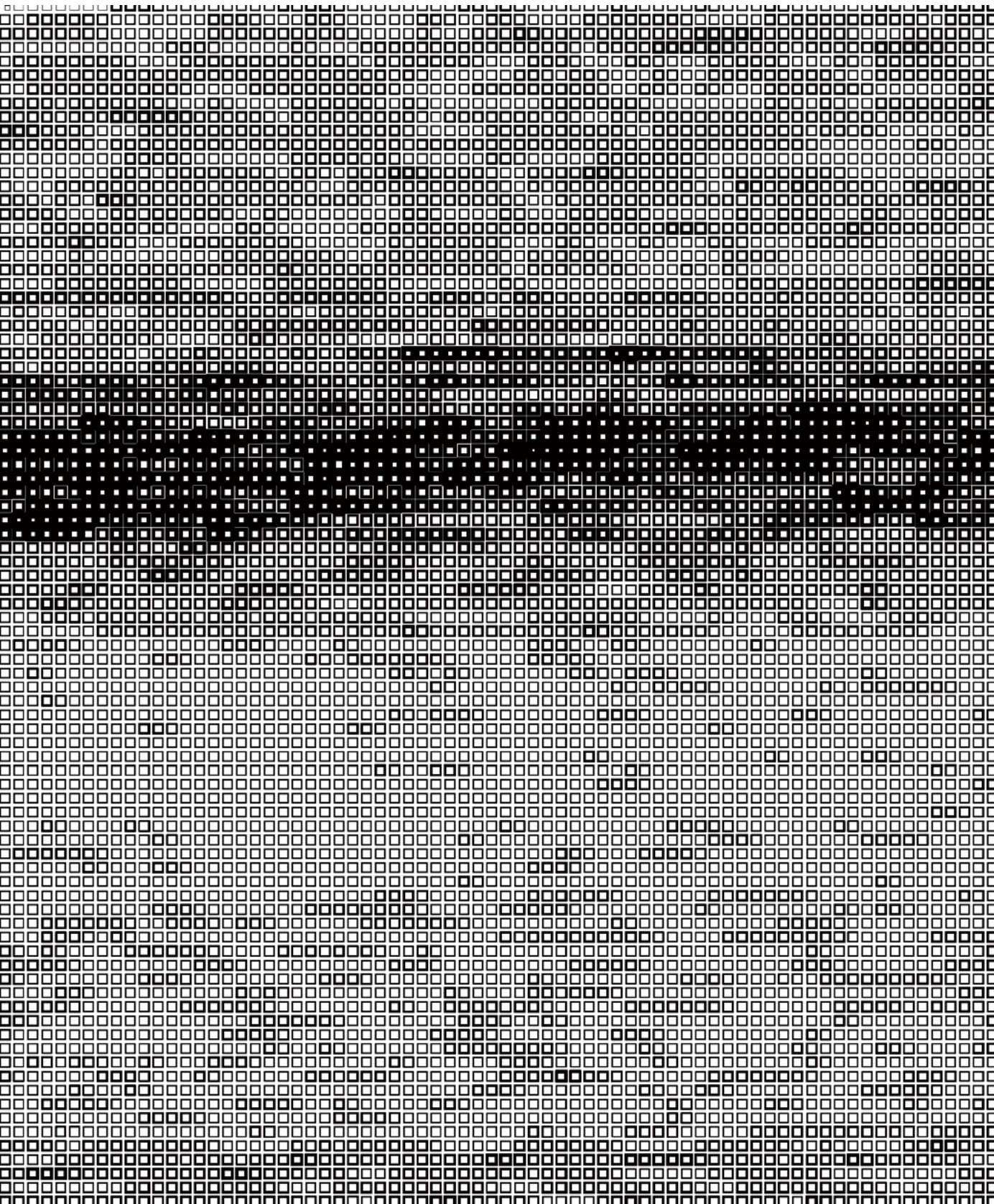
Die Gespräche und Seilbahngeschichten wurden aufgezeichnet von Christof Hirtler.







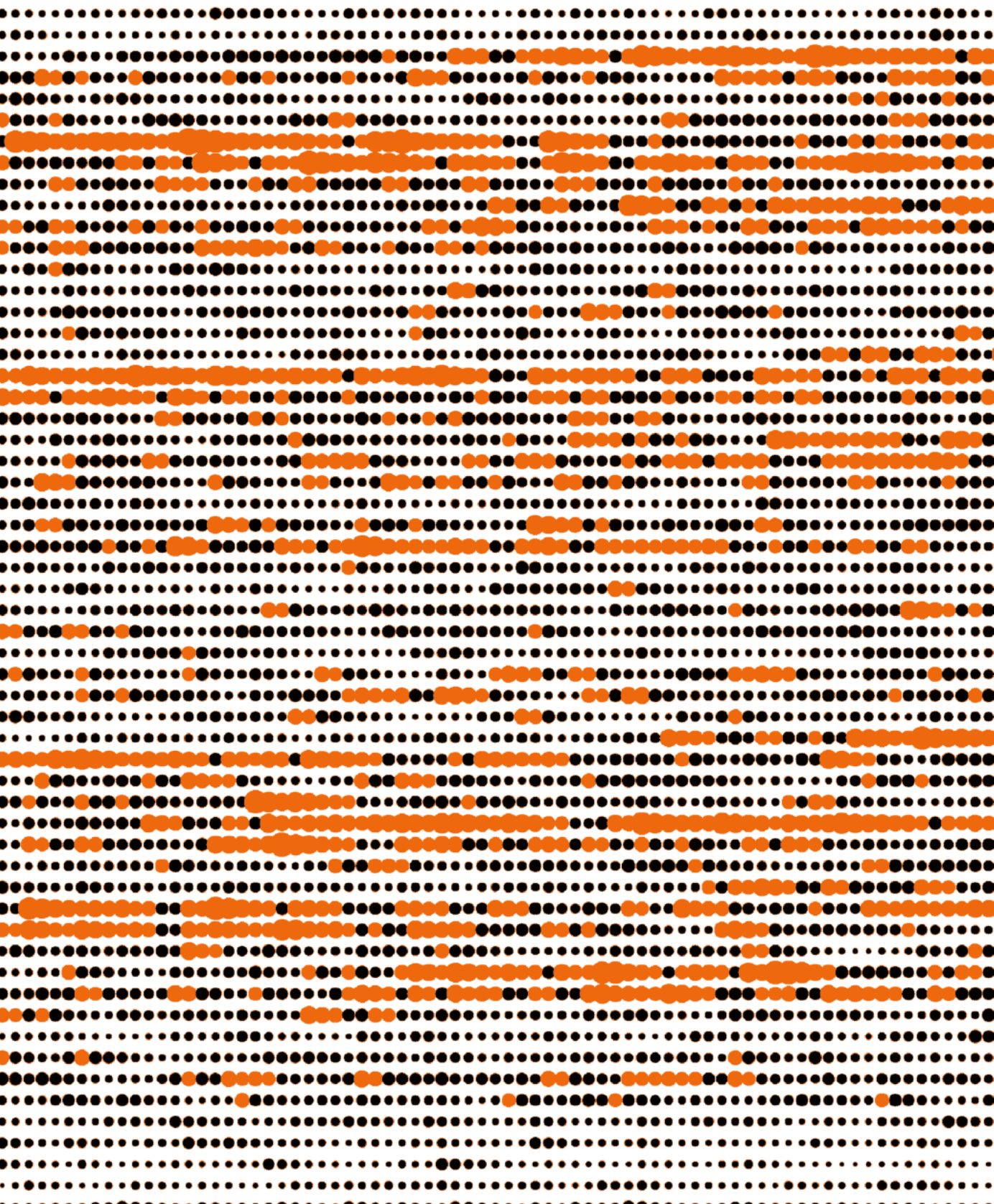


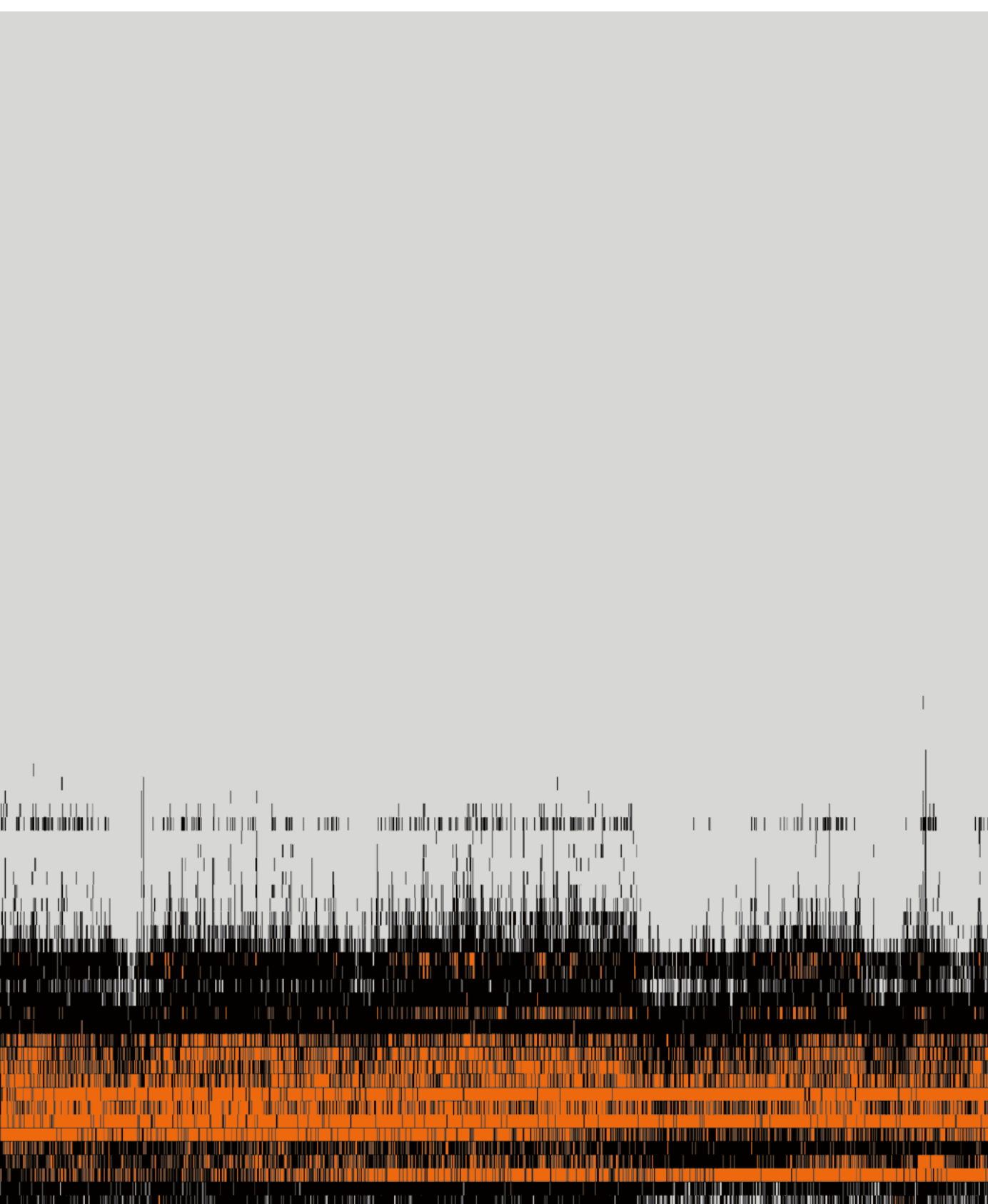


006

Wimmernder Wind

Dauer: 01:39





Singende Seile

Die Seilbahnland-
schaft des Urner
Schächentals

Zwei Seilbahnen und ein Heuseil erzählen von ihrem Leben

Iris Högy

Ein Zweistufenbetrieb im Schächental. Zwei Höfe ohne Strassenanbindung, der eine auf 1100 Meter, der andere auf 1350 Meter Höhe. Beide Höfe sind durch eine Personenseilbahn erschlossen. Erschlossen heisst hier, dass wir Menschen nach der Seilbahnfahrt noch einen fünfminütigen Fussweg zum unteren Hof oder 20 bis 30 Minuten Fussmarsch, je nach Wetterverhältnissen, zum oberen Hof zurücklegen müssen.

Wir Menschen, das sind Werner, der Hofbesitzer, und ich, Iris, seine Lebenspartnerin, sowie alle Personen, die uns besuchen: Familienangehörige und Freunde, die Tierärztin (es ist meistens eine Frau), der Besamer oder ein Betriebskontrollleur.

Für das Material – Lebensmittel, Stroh, Umzugswaren usw. – gibt es jeweils eine sogenannte Material- oder Warenselbahn, die uns Menschen das Leben sehr erleichtert. Wir sind die erste Generation, die nicht mehr die gesamten Lebensmittel hochtragen muss. Die Eltern von Werner sind als Kinder noch zu Fuss den Berg runter in die Schule und wieder hoch gegangen. Zu dieser Zeit gab es weder eine Personen- noch eine Materialselbahn.

Beim oberen Hof befinden sich noch zwei Heuseile, eins davon über einem Tal. Damit werden sowohl Heu als auch Streu für die Tiere ein Stück weit den Hang runtergelassen. Sie befinden sich an Stellen, an die man mit keinem Ladewagen hinkommt, und damit der Mensch nicht alles auf dem Rücken bis zum Gaden tragen muss, bedient er sich eines Heuseils.

Die Bauernfamilien mit mehrstufigen Betrieben sind hier oben Halbnomaden. Wir ziehen mehrmals im Jahr um, mal mit den Tieren, mal nur wir Menschen, wenn das Vieh im Sommer für gut drei Monate auf der Alp ist.

So sieht ein Jahr mit Umzügen bei uns aus: Der erste grosse Umzug findet circa Anfang Februar statt, vom oberen zum unteren Hof, wenn das auf dem oberen Hof eingelagerte Heu fertiggefres-

sen ist. Alle, das heisst Menschen und Tiere (Kühe, Rinder, Kälber, Hund und Katzen) ziehen zum unteren Hof um, die einen zu Fuss, die anderen mithilfe der Materialselbahn. Anfang bis Mitte Juni, manchmal Ende Juni, je nach Wetter, gehen die Tiere z'Alp. Sie verbringen den Sommer dort. Wir Menschen können uns jetzt voll auf das Heuen (erster Grasschnitt) und später das Emden (zweiter und weitere Grasschnitte) konzentrieren.

Ungefähr Anfang Juli ziehen wir hoch für den ersten Schnitt beim oberen Hof. Wir nehmen die zwei bis drei Kälber mit, die den ganzen Sommer über auf dem oberen Hof draussen bleiben. Wenn das Wetter mitmacht, ziehen wir anschliessend nach rund drei Wochen wieder runter für den zweiten Schnitt. Nach wiederum ungefähr drei Wochen geht es erneut hoch: Da ist Emden angesagt und das Heuen derjenigen Flächen, die frühestens ab dem 15. Juli beziehungsweise 1. September gemäht werden dürfen, als Beitrag zur Biodiversität.

Mitte September kommen die Kühe meistens zurück von der Alp. Sie bleiben noch mit uns auf dem oberen Hof, bis wir mit dem Mähen und Eintragen fertig sind. Ende des Monats kommen die Rinder von der Alp zurück zum unteren Hof. Zu diesem Zeitpunkt ziehen wir mit den Kühen und Kälbern auch runter. Den Oktober verbringen wir unten, die Tiere sind noch so oft wie möglich draussen und das letzte Gras wird gemäht.

Ende Oktober folgt der letzte Umzug des Jahres ins Winterquartier beim oberen Hof, wo wir für circa drei Monate bleiben.

Nun ist es an der Zeit, eine Materialselbahn, die Personenseilbahn sowie ein Heuseil von ihrem Leben erzählen zu lassen.

Auszug aus dem Tagebuch einer Materialselbahn

10. Januar

Heute war Einkaufstag. Ich wurde zur Talstation runtergefahren. Davor hatte Werner einen Kehrichtsack, die alten Zeitungen, leere Glasflaschen und Alu

geladen. Während ich runterfahre, prüft Werner immer mit dem Fernglas, ob bei meiner Fahrt alles einwandfrei läuft. Es könnte ja sein, dass zum Beispiel bei einem Sturm ein Baum auf mein Seil gefallen ist. Heute ging alles gut. Nachdem ich unten ankam, gingen Werner und Iris mit Schneeschuhen los, bis zum Mast, bei dem sie in die Personenseilbahn einsteigen können. Bei meiner Talstation haben sie den Müll geholt und ihn zur Weiterfahrt in die zweite Sektion der Personenseilbahn gebracht. Von da ging es bis zum eigentlichen Tal weiter, wo das Auto steht.

Später kamen Werner und Iris wieder hoch und haben mich mit frischen Lebensmitteln beladen. Sie sind anschließend mit der Personenseilbahn noch bis zum Mast gefahren, von dem aus sie zu Fuss hochgegangen sind.

Am Haus angekommen hat Werner mich hochgezogen und nach meiner Ankunft das Einge kaufte ins Haus getragen. Inzwischen hatte Iris das Mittagessen schon beinahe fertiggekocht.

4. Februar

Heute war Umzugstag. Am Morgen bekam ich eine Schicht Stroh auf meine Ladefläche gestreut. Um 8.30 Uhr kamen die Nachbarn Andrea und Franz und haben geholfen, die Kälber vom Gaden zu holen und sie einzuladen. Sie sind für die Kälber immer ein bisschen aufregend, diese Umzüge. Aber sie fahren zu zweit, das beruhigt sie wieder ein wenig. Nachdem die Kälberbox richtig zugemacht wurde, ging es los, und zwar abwärts. Bei meiner Talstation haben Markus und Peter gewartet, um die Kälber zu empfangen und sie zum Gaden des unteren Hofes zu bringen. Ich bin anschließend wieder hochgefahren, um die nächsten Kälber zu holen. Sechs waren es dieses Jahr.

Um 10.30 Uhr haben sich alle Umzugshelfer bei Werner auf dem oberen Hof eingefunden, um sich mit Kaffee, Brot, Fleisch und Käse zu stärken. Danach ging es nämlich weiter mit dem Umzug. Iris war in der Zwischenzeit schon zum unteren

Hof losgelaufen, um das Haus zu heizen, sodass Werner und die Helfer nach dem Umzug mit den grossen Tieren, also den Kühen und Rindern, im warmen Haus zu Mittag essen konnten.

Dieses Jahr hat es im Januar noch einmal viel geschneit, gut einen Meter. Daher haben die Nachbarn die letzten Tage mitgeholfen, eine Gasse im Schnee freizuschaukeln, sodass es für Mensch und Vieh heute möglich war, recht sicher und bequem runterzugehen. Ein bisschen heikel ist es manchmal, wenn die Tiere über den Bach gehen müssen. Manche wollen erst nicht so recht, aber sobald eines es schafft, folgen die anderen: Herdentiere halt ...

Um 11.30 Uhr ging es mit den grossen Tieren zu Fuss los. Kurz vor dem Bach stellten die vorderen Helfer fest, dass vermutlich eine halbe Stunde vorher eine kleine Schneelawine in den Bach hineingerutscht war. Also mussten Werner und drei Helfer die Tiere vor dem Bach zurückhalten, bis die anderen Helfer einen Weg durchs Wasser wieder vom Schnee befreit hatten. Zum Glück passiert das nicht jedes Jahr. Wenn die Tiere nämlich spüren, dass es mit Umziehen losgeht, wollen sie einfach nur runter.

Als alle Kühe, Rinder und Kälber im unteren Gaden angekommen waren, konnten sich Werner, Iris und die Helfer entspannen, gemütlich zu Mittag essen und die letzten Neuigkeiten austauschen. Dabei wird auch von früher erzählt und viel gelacht. Die Umzüge sind für Werner und Iris immer schöne Momente des Austauschs mit den Nachbarn.

27. Juni

Heute kam ich endlich wieder zum Einsatz. Zwischen Februar und jetzt haben Werner und Iris auf dem unteren Hof gewohnt und mich nicht gebraucht. Also habe ich mich nach einer so langen Zeit ohne Arbeit besonders gefreut. Dass sie mich jetzt brauchen, heisst auch, dass sie beim unteren Hof mit dem Heuen fertig sind.

Das ist jetzt die Zeit, in der Werner und Iris zum oberen Hof hochziehen, um dort





Materialseilbahn Eierschwand-Obere Schwand.



zu heuen; und zwar allein, ohne Vieh – oder fast. Die Kühe und Rinder sind im Juni auf ihre jeweiligen Alpen gebracht worden. Nur zwei bis drei Kälber bleiben den Sommer über auf dem oberen Hof. Und die sind jetzt schon so gross, dass sie mich gar nicht mehr für den Umzug nach oben brauchen. Sie laufen mit Werner und Iris hoch. Ich diene jetzt lediglich dem Transport von Lebensmitteln und persönlichen Sachen. Ich glaube, Werner und Iris sind froh, dass sie mich haben und nicht alles selbst zwischen den Höfen hoch- und runtertragen müssen.

2. August

Werner und Iris haben mich mit ihren Sachen beladen. Sie sind jetzt hier oben mit Heuen fertig. Dieses Jahr hat es ein bisschen länger gedauert. Es hat immer wieder mehrere Tage geregnet. Nur selten gab es zwei oder drei Tage hintereinander ohne Regen, um das Gras zu mähen oder mit der Sense zu schneiden, zu worben und einzutragen, wenn es trocken war. Aber jetzt ist es geschafft. Ich habe ihre Sachen runtertransportiert. Die zwei bis drei Kälber bleiben bei mir oben, sie können selbst in einen Stall rein und raus und haben viel Platz zum Grasens. Werner kommt alle paar Tage hoch, um zu prüfen, ob sie genug Gras und Wasser haben. Immer wieder muss er neu einzäunen, damit sie frisches Gras fressen können.

Bisher haben Werner und Iris noch keine Sorgen mit ihren Kälbern gehabt. Seitdem es wieder Wölfe gibt, fragen sie sich aber, ob sie die Kälber in Zukunft noch allein oben lassen können ...

3. August

Werner ist nochmals kurz nach oben gekommen, um mich hochzuziehen, damit ich für die nächsten Wochen, während sie unten sind, geschützt in meinem Häuschen sein kann. Er hat auch nach den Kälbern geschaut und ist dann wieder gegangen. Unten wartet nämlich das Gras darauf, gemäht zu werden.

22. August

Es geht wieder zum oberen Hof, ich werde beladen. Der zweite Grasschnitt ist unten abgeschlossen.

9. September

Heute hat mich Werner ein paarmal gebraucht. Er hat eine Lieferung Stroh bekommen. Zwölf Ballen passen auf einmal auf mich drauf, also wird er dieses Jahr fünfmal seilen müssen. Da habe ich was zu tun! Die Kühe kommen nämlich bald von ihren Ferien auf der Alp zurück, so gegen Mitte September.

3. Oktober

Werner hat Futtersäcke geholt. Die durfte ich heute transportieren. Iris sagt immer, sie kann Werner da nicht helfen. Die Futtersäcke sind mit 25 oder sogar 50 Kilogramm zu schwer für sie. Das ist wohl Männersache; obwohl Werner mal erzählt hat, dass es einzelne Frauen gibt, die die Säcke auch tragen. Auf jeden Fall sind beide froh, dass ich da bin ...

28. Oktober

Umzug zum Winterquartier in den oberen Hof für drei Monate. Werner, Iris und helfende Nachbarn sind mit den Tieren zum oberen Hof umgezogen. Ich durfte wieder vier kleine Kälber transportieren. Morgen werden Werner und Iris zum unteren Hof zurückkehren, um den Gaden und das Haus fertig zu putzen, danach werden sie mich mit ihren Wintersachen beladen, damit sie die Wintermonate – also bis voraussichtlich Anfang Februar – oben verbringen können. Das Datum der Rückkehr zum unteren Hof hängt davon ab, wie schnell das im Sommer geerntete Heu – und Emd – von den Tieren gefressen wird. Und je nach Sommer ist die Ernte kleiner oder grösser ausgefallen. Auch das Wetter beziehungsweise die Schneeverhältnisse spielen eine Rolle beim Umzug im Winter.

10. November

Heute war wieder Einkaufstag, so wie ungefähr alle 14 Tage. Werner und Iris müssen immer gut überlegen, was sie

alles brauchen. Ich verbrauche schon einiges an Strom, ich werde nicht für jede Kleinigkeit runtergeseilt. Wenn sie zwischendurch nur frisches Obst oder Gemüse einkaufen, tragen sie das im Rucksack hoch. Aber da der Fussweg zwischen dem Mast, bei dem sie von der Personenseilbahn aussteigen, und dem Hof circa 20 bis 30 Minuten nach oben geht, plant Iris die Einkäufe so, dass die schweren Sachen wie Dosen oder Mehl dann eingekauft werden, wenn ich auch im Einsatz bin. Ein bisschen Organisationstalent ist hier oben schon gefragt; und frische Weggli am Morgen gibt es nicht, ausser man backt sie selbst.

Ein Tag im Leben einer Personenseilbahn
Was bitte heisst hier Personenseilbahn? Ich transportiere zusätzlich auch Material und Tiere. Und was die Personen angeht, befördere ich sowohl die Bäuerinnen und Bauern und ihre Familien und Freunde als auch Touristen, Wanderer, Velofahrerinnen, Skifahrer, Schneeschuhläuferinnen, Mondscheinanbeter und so weiter. Tagsüber werde ich von einem Seilwart betrieben, aber abends und nachts kann ich allein – mithilfe von Jetons – fahren, was besonders die Jugend sehr schätzt, die gerne in den Ausgang geht.

Gerade heute war wieder mal einiges los! Beide Seilwarte – einer morgens, der andere nachmittags – hatten alle Hände voll zu tun. Das ist nicht jeden Tag so; manchmal, besonders bei schlechtem Wetter, kann es ihnen recht langweilig werden: Kein Wanderer fährt hoch, kaum eine Bäuerin fährt runter.

Aber heute war es anders. Erstens war schönes Wanderwetter, sodass einige lauffreudige Menschen unterwegs waren. Zweitens kam eine Lieferung Stroh am Morgen und nachmittags wurden zwei Kälber geseilt, das heisst zwei Kälber sind mit ihren jeweiligen Besitzern von mir nach unten zur Talstation befördert worden, von wo aus sie einem Händler übergeben wurden – natürlich meine ich die Kälber, nicht die Besitzer. Letztere sind danach wieder mit mir zu ihren Höfen hochgefahren.

Viele stehen gerne früh auf, um auf ihren Wanderungen möglichst allein unterwegs zu sein oder weil es morgens in der Früh noch nicht so heiss ist. Darum seilt ein Angestellter schon ab 6.30 Uhr. Die meisten Leute fahren aber erst gegen neun Uhr. Heute mussten sie «gestückelt» fahren, da gleichzeitig Stroh geliefert wurde. Da muss ich noch etwas erklären: Wenn der Seilwart weiss, dass um circa neun Uhr eine Strohlieferung bei der Talstation ankommt, muss er schon vorher eine der zwei Personenkabinen abhängen und stattdessen eine Parelle anhängen. Eine Parelle ist eine flache Ladefläche, auf der man gut Stroh- oder Heuballen sowie zum Beispiel einen Motormäher festbinden kann. Stroh- und Heuballen kann ich auch in der Personenkabine transportieren, aber da passen nicht so viele auf einmal hinein, wodurch der Transport weniger effizient ist. Und der Motormäher passt bei mir nicht rein, er könnte allerhöchstens noch mit dem Helikopter hochgefliegen werden, was aber sehr teuer ist, daher eine Parelle. Die Menschen sind schon sehr erfinderisch!

Gut, die Parelle war um neun Uhr bereit, und der Bauer, der das Stroh bestellt hatte, war mit der zweiten Personenkabine schon runtergefahren. Und dann ging es los, der Seilwart hatte allerhand zu tun: auf der Parelle Stroh hochseilen und in der Personenkabine Stroh und Menschen transportieren, oder auch nur Menschen, wenn viele auf einmal unten bei der Talstation standen und nach oben wollten. Anschliessend musste er helfen, Stroh auszuladen, und Fahrkarten an die Touristen verkaufen.

Der Bauer, der unten stand, half erst dem Strohlieferanten, die Ballen vom Lkw in die Talstation zu tragen, lud sie dann auf die Parelle beziehungsweise in die Kabine ein und rief anschliessend den Seilwart an, damit dieser hochseilen konnte.

Bei der Mittelstation der Seilbahn, wo die Lieferung zwischenzeitlich hinkam, befanden sich zusätzlich zum Seilwart noch zwei Helfer des Bauern, die die Ballen auf den Palettenrolli abluden, um sie durch das Gebäude der Mittelstation zu

fahren. Auf der anderen Seite mussten die Ballen später noch auf eine Materialseilbahn, die zum Hof führt, umgeladen werden.

So fuhren abwechselnd den ganzen Morgen entweder Stroh oder Menschen hoch. Die meisten Touristen fanden das mit dem Strohseilen ganz interessant, sie haben mich fotografiert, wie ich mit Strohballen vollbeladen war. Und sie fuhren selbst manchmal mit vier oder fünf Ballen in der Personenkabine hoch. Manche waren vermutlich froh, mit Stroh zu fahren, das riecht nämlich gut.

Das sah am Nachmittag eventuell anders aus. Wenn Kälber geseilt werden, kann es passieren, dass sie in der Kabine pinkeln oder mehr. Aber die Kabine wird anschliessend gleich gereinigt. Es kann sein, dass man trotzdem noch ein bisschen was riecht, Landluft eben. In meinen Kabinen riecht es eben nach Vieh, aber manchmal auch nach Menschen. Auch diese haben zum Teil einen starken Duft, sei es durch Waschmittel oder Weichspüler an den Kleidern oder allerlei Rasierwasser, Deos oder Parfüm.

Jedenfalls ist ein Kalb, das mit einer Seilbahn fährt, für die meisten kein alltäglicher Anblick, sodass viele staunen und fotografieren. Das gibt dann schöne Geschichten für zu Hause zum Weitererzählen.

An so einem Tag freue ich mich, dass ich so nützlich bin, und es ist schön zu sehen, dass bei mir Bauern und Touristinnen zusammenkommen und sich unterhalten.

Ein Heuseil erzählt aus seinem Leben

Dass es mich noch gibt, ist nicht selbstverständlich. Ich habe heutzutage nämlich einen nicht zu unterschätzenden Konkurrenten, den Helikopter!

Die Vorfahren der jetzigen Bäuerinnen und Bauern waren sehr dankbar für mich, habe ich sie doch bei der Arbeit entlastet. Ich konnte ihnen nie die ganze Arbeit abnehmen; das Gras mähen, das Heu zusammenrechen, Pinggu machen und diese Ballen auf dem Rücken bis zu mir tragen mussten sie noch selbst.

Aber dann konnten sie die Pinggu mit einem Metallhaken an einer Rolle bei mir einhängen und den Hang runtersausen lassen.

Klar, beim Helikopter brauchen sie keine Pinggu mehr zu machen und diese circa 60 Kilogramm schweren Bündel auf dem Rücken durch unwegsames Gelände zu mir tragen. Die heutigen Bäuerinnen und Bauern rechen das Heu auf einen oder mehrere Haufen zusammen und füllen damit grosse Netze, die der Helikopter später holen wird.

Der Helikopter und ich haben ein schwieriges Verhältnis zueinander. Er nimmt mir meine Arbeit weg und ich bin für ihn eine grosse Gefahr. Wenn er nämlich die vollen Heunetze abholt, weiss er nicht immer, wo überall Seile gespannt sind, und es passieren ab und zu leider doch noch Unfälle, bei denen ein Helikopter in ein Seil fliegt. Daher ist es auch gut, wenn Seile oder Telefonleitungen, die nicht mehr gebraucht werden, abgebaut werden. Zusätzlich wird eine Landkarte der vorhandenen Seile ständig aktualisiert.

Aber es ist auch nicht so, dass der Helikopter uns Heuseile überall ersetzt. Bei mir persönlich entscheidet mein Besitzer noch Jahr für Jahr je nach Wetter und Arbeitsmenge, ob er mich braucht oder doch den Heli bestellt.

Ansonsten diene ich auch als Zwischenlandeplatz für verschiedene Vögel. Der Turmfalke beispielsweise benutzt mich gerne als Beobachtungsposten, bevor er sich auf seine Beute im Feld stürzt. Und dass er auf mir draufsitzt, ermöglicht es wiederum den Menschen, mich gut beobachten zu können. Diese Personen sind dann glücklich. Also bin ich doch noch nützlich!

Wir Seile – ob für Heu-, Personen- oder Materialseilbahnen – sind überhaupt gute Landeplätze für die verschiedensten Vögel im Laufe des Jahres. Im Frühling sitzen bis zu 30 Exemplare beieinander auf einem Seil und unterhalten sich. Besonders die Bluthänflinge haben eine sehr melodische Stimme.

Klanglandschaft 1: Auf ihrem täglichen Schulweg passieren Kinder eine Mittelstation im Schächental, melden sich beim Seilwart an und fahren mit der zweiten Sektion weiter zu ihren Höfen. Mitte Mai 2023; Ambisonics, abgemischt auf Stereo.



Baumgärtli-Zoller

Bahn und Strasse



Familie Brand

Anja und Beat Brand bewirtschaften mit ihrer Familie den Zweistufenbetrieb Baumgärtli (Bürglen, 730 m ü. M.) und Zoller (1500 m ü. M.). Sie sind auf die Seilbahn Witterschwanden–Acherberg–Kessel und die Erschliessungsstrasse angewiesen.

Beat: Ich wurde am 30. November 1983 geboren, kam mit meinem Zwillingbruder Ruedi zur Welt, sieben Wochen zu früh. Weil meine Eltern kein Auto besaßen, musste ein Auto für die Fahrt ins Spital organisiert werden: Vater telefonierte dem Adler-Bebi, Josef Imholz, dem bekannten Volksmusiker vom Echo vom Kinzig und Inhaber des Sportgeschäfts Imholz in Bürglen. Bei ihm kaufte er jeweils seine Bergschuhe. Es klappte bestens: Meine Eltern fuhren mit dem Witterschwanden–Acherberg–Kessel-Bähnli ins Tal und der Adler-Bebi holte sie mit dem Auto in Witterschwanden ab und brachte sie nach Altdorf ins Spital.

Mein Vater ist unterhalb der Bergstation der Seilbahn Brügg–Eierschwand–Ruogig im Gädemli aufgewachsen, meine Mutter im Grossacherberg, unterhalb der Mittelstation des Witterschwanden–Acherberg–Kessel-Bähnli. Das Haus im Zoller bauten meine Eltern 1954. Der Baugrund war schlecht, das Haus kam ins Rutschen, überall hatte es Risse. Eine Dusche gab es keine, das WC war ein Plumpsklo. Wir hatten nicht einmal ein Telefon im Haus. Meine Eltern telefonierte praktisch nie. Musste mein Vater den Tierarzt anrufen, lief er eine Viertelstunde zum Nachbarn im Härderig oder zur Bergstation der Biel-Bahn.

Im alten Haus im Zoller wohnten wir bis 2013 – der Bau eines neuen Stalls im Jahr 2002, der die beiden alten Ställe ersetzte, hatte Vorrang. Bereits 1976 hatten meine Eltern vom Brandä Wisi, einem Bruder meines Grossvaters, das Baumgärtli gekauft. Mit diesem Heimä besaßen sie einen Zweistufenbetrieb.

Schulweg

1991 besuchten mein Bruder Ruedi und ich die erste Klasse. Auf dem Schulweg waren wir immer gemeinsam unterwegs, das war viel spannender. Wir waren zwischen 27 und 30 Kinder, die vom Kessel und Acherberg mit der Seilbahn fuhren. Es seilte Josef Arnold, je nach Grösse und Gewicht durften sechs bis sieben Kinder in einem Bähnli Platz nehmen. Von der Talstation in Witterschwanden fuhren wir dann mit den Kindern von Trudelingen und vom Gründli mit einem Extrabus zur Schule.

Einmal, als uns das Bähnli in Witterschwanden davonfuhr, wurde uns die Warterei langweilig. So haben wir uns zum Zeitvertreib am Zugseil festgehalten, liessen uns ein Stück mitziehen und sind dann abgesprungen. Die obere Bahn, die gleichzeitig in die Bergstation einfuhr, kam dadurch leicht ins Schwanken. Der Vater hat uns das dann abgewöhnt.

Während meiner Schulzeit kam es nur zweimal vor, dass die Seilbahn wegen Wind nicht fahren konnte und wir zu Fuss nach Hause mussten. Wir hatten vor allem mit dem Schnee zu kämpfen: Der Weg vom Zoller bis zur Bergstation der Seilbahn ist knapp einen Kilometer lang. «Stundäwiis» hat Vater Schnee geschaufelt. «Das ist eine sinnlose Arbeit», meinte er. «Da schaufelt man den ganzen Tag und nachts wird der Weg wieder <zugeguxt>.» Er ging voraus, wir

Kinder liefen hinter ihm hin und her und stampften den Weg. Von Anfang an wurde der Weg auch mit den Tieren geöffnet. So wurde der Schnee gepresst und die Tiere konnten beim Zügeln nicht mehr einbrechen. Wir hatten in beiden Ställen immer ein wenig Reserveheu, auch für den Frühling. Wir achteten auf den Heuvorrat, das Wetter und die Nachrichten im Radio und zügelten nie im letzten Moment.

Das Biel und die Biel-Bahn waren für uns wichtiger als das Wigerschwanden-Acherberg-Kessel-Bähnli. Bei der Bergstation im Biel hatten wir ein Postfach, das wir nach der Schule leeren mussten. Am Sonntag besuchten wir in der Biel-Kapelle die Messe. Mutter hat manchmal Lebensmittel im Dorf-laden bestellt – auch sie wurden mit der Biel-Bahn befördert.

Aufladen und Abladen

Weil meine Eltern kein Auto besaßen, war für uns das Biel-Bähnli die kürzeste Verbindung ins Tal. Die Bahnstation liegt, im Gegensatz zur Talstation der Wigerschwanden-Acherberg-Kessel-Bahn, unweit des Baumgärtli, unserem Talbetrieb. Auch Baumaterialien, Viehsalz und Stroh transportierten wir mit dem Biel-Bähnli. Da wir für die Transporte von der Bergstation den Hornschlitten brauchten, waren diese Arbeiten nur im Winter möglich. Die Strohballen zogen wir mit dem Schlitten über die Fläche bis zum Egg. Dort luden wir die Ballen ab und banden jeweils drei Ballen zusammen, die wir so talwärts zum Zoller zogen. Mit der Zeit entstand eine 100 Meter lange Rutschbahn, und am Abend war sie durch die Kälte gefroren, glasisch und schnell. Sobald wir das Stroh im Stall versorgt hatten, wartete auf uns die Belohnung: Mutter hatte beim Beck Gisler in Bürglen Pasteten bestellt und liess sie mit dem Bähnli aufs Biel schicken. Am späten Nachmittag stiegen wir hoch, holten die Pasteten und rutschten mit den grossen Plastiksäcken für das Viehsalz auf dem gefrorenen Schnee talwärts. Einer musste jedoch in den beiden Ställen dem Vater beim Melken und Füttern helfen.

Lange hatten wir von der Bergstation der Seilbahn zum Zoller keinen Schilterweg, nur einen Fussweg. Bis Vater 1996 mit den Nachbarn vom Kessel einen Waasä-Weg bis zur Bergstation zum Biel baute. Der Nachbar vom Kessel hatte nun einen Weg zu seinem Berggut und konnte die Maschinen zügeln. Und wir waren für die Transporte nicht mehr auf den Winter angewiesen.

Im Frühling zügelten wir den Transporter und die Mähmaschine vom Baumgärtli über Spiringen und den Weissenboden aufs Biel. Hatte es geregnet, mussten wir für die Weiterfahrt in den Zoller warten, bis es trocken war, sonst kam der Transporter ins Rutschen. Sämtliches Material wie Stroh, Sand oder Kies wurde mit dem Lastwagen aufs Biel transportiert, dort auf den Transporter umgeladen und so zum Zoller gefahren.

Die grosse Talstation in Wigerschwanden war auch ein Lager für Baumaterialien und Stroh. Ein Strohballen musste mehrmals umgeladen werden, bis er in den oberen Bergen im Stall war. Abladen vom Lastwagen, Aufladen auf die Seilbahn zum Acherberg, Abladen in der Mittelstation und Aufladen auf die Seilbahn zum Kessel, Abladen in der Bergstation, Aufladen auf den Transporter, schliesslich Abladen vom Transporter und den Strohballen in den Stall tragen.



Bahn und Strasse

Seit 1992 fährt die Bahn mit Jetons, zuvor wurde die Seilbahn jahrzehntelang nur durch den Seilwart bedient. Unsere Eltern machten sich bei der Umstellung Sorgen und fragten sich, ob das Bahnfahren mit Jetons für die Kinder nicht gefährlich wäre. Inzwischen ist das Fahren mit Jetons längst Routine und die automatische Steuerung funktioniert zuverlässig.

Das hat viele Vorteile: Unsere Kinder können selbstständig zur Schule. Das Bähnli fährt immer, auch im Winter. Am Morgen seilt Josef Arnold, am Abend kommen die Kinder mit dem Jeton zurück. Als unsere Kinder das erste Mal zur Schule gingen, hatten wir auch ein wenig Angst. Die Kinder wissen aber, dass sie sich stillhalten müssen.

Wir wollen, dass die Bahn auch in Zukunft fährt. Sie ist im Winter für alle wichtig, für die Kinder, für uns. Auch für die Frauen, die regelmässig im Tal arbeiten. Und für die Tiertransporte. Die Witterschwanden–Acherberg–Kessel-Bahn ist eine Erschliessungsbahn, sie hat keine touristische Bedeutung.

2023 wird die Strasse eröffnet. Sie ist als nicht winterdiensttauglich eingestuft. Doch der Kanton unterstützt jeweils nur eine Erschliessung, die Bahn wird also nicht mehr unterstützt. Wie lange wir sie noch betreiben können, ist eine Frage der Zeit – das Polster wird langsam kleiner. Wir hoffen, dass wir unser Bähnli behalten können, vielleicht benötigen wir eine Patenschaft, um es zu retten.

Wenn wir die Strasse nicht hätten, würden viele Junge nicht mehr weitermachen. Mit dem Strukturwandel und dem Generationenwechsel haben im Schächental viele kleine Bauernbetriebe aufgegeben, andere wachsen, indem sie Land kaufen oder pachten. Die meisten Bauernfamilien bewirtschaften Land an mehreren Orten, da ist Mobilität wichtig: So können Tiere und Maschinen gezügelt, ein Haus oder ein Stall gebaut werden. Früher waren viele Stufenbetriebe ohne Zufahrt gezwungen, zwei Maschinenparks zu betreiben. Wir hatten im Baumgärtli und im Zoller je eine Mähmaschine und einen Einachser mit Brücke. Bis im Jahr 2000 besaßen wir keinen Ladewagen.

Abgeschiedenheit

Anja: Während drei Viertel des Jahres leben wir im Zoller. Im Baumgärtli sind wir nur im Frühling, um den Tieren das Heu zu verfüttern, und im Sommer zum Heuen.

Die Strasse zum Zoller gibt mir die Sicherheit, dass, falls etwas passieren würde und wir einen Notfall hätten, es einen Weg ins Tal gibt, auch wenn der Helikopter wegen Nebel nicht fliegen kann oder wir wegen des Windes nicht mit dem Bähnli fahren können.

Anfänglich fühlte ich mich im Baumgärtli immer beobachtet, denn von den Kabinen der Biel-Bahn sieht man direkt auf unseren Hof. Und im Dorf bekommt man zu viel mit. Der Zoller ist zwar etwas abgeschieden, aber das gefällt mir. Hier komme ich auf den Boden. Ich spiele Schwyzerörgeli und mache für mich einen Jütz. Ich jütze gerne in der Natur.

Beat: In den Lawinenwintern 1999 und 2003 waren wir tief eingeschneit. Im Zoller lag meterhoch Schnee. Zum Zügeln der Tiere haben mein Vater, meine Brüder und ich den Weg vom Zoller zum Kessel von Hand freigeschaufelt. Die Gasse vom Kessel zum Holzer, zum Bifang und von dort bis zur Mittelstation im Acherberg haben unsere Nachbarn geöffnet. Für diese Nachbarschaftshilfe sind wir sehr dankbar.

2013 hat ein Sturm im Schächental zahlreiche Strommasten umgerissen, auch wir waren stundenlang ohne Strom. Für solche Notfälle haben wir ein Stromaggregat gekauft, vor allem für die Arbeit im Stall und zum Melken.

Anja: Unsere Kinder müssen auf dem Schulweg täglich durch einen Wald. Roman, unser Ältester, hat manchmal Angst. Diesen Sommer wurde auf der Alp Mättental – unweit von uns – ein Wolf gesichtet, und im Klausengebiet hat ein Wolf im Juni 2022 zehn Schafe gerissen. Im Riedlig fand man 2016 Spuren eines Bären. Wir haben dies den Kindern erzählt und ihnen gesagt, dass sie laut schreien müssen, wenn ein Wolf in der Nähe ist. Meine Schwester, Romans Gotte, hat ihm eine Trillerpfeife geschenkt. Die hatte er eine Zeit lang immer dabei, sie gab ihm Sicherheit.

Das Tal der Kleinseilbahnen

Roland
Baumgartner

Zwischen Bürglen und dem Klausenpass gibt es 15 Personenseilbahnen. Alles Kleinseilbahnen, Bähnli für drei bis vier, einige für sechs oder acht Personen pro Fahrt und Richtung. Rund 200 solche Bahnen gibt es in der Schweiz. Viele überleben nur dank landwirtschaftlicher Subventionen und der Wanderinnen und Wanderer, die sie nutzen. Von den bewilligten Personen-Kleinluftseilbahnen im Schächental sind zwei reine Werksbahnen, alle übrigen können als öffentliches Verkehrsmittel, teils mit Voranmeldung, benutzt werden. Eine weitere Kleinseilbahn zum Personentransport gibt es vom Urnerboden zum Fisetengrat.

Die Bundesverfassung legt in Artikel 87 fest, dass die Gesetzgebung über die Schweizer Eisenbahnen und weitere Verkehrsträger Sache des Bundes ist. National- und Ständerat beschlossen allerdings als Gesetzgeber, dass Seilbahnen zur Personenbeförderung, die gemäss Personenbeförderungsgesetz nicht eine (eidgenössische) Konzession benötigen, unter der Aufsicht der jeweiligen Standortkantone stehen (Seilbahngesetz von 2007). Der Kanton Uri ist somit für die Kleinseilbahnen – Anlagen, die pro Fahrtrichtung maximal acht Personen befördern können – und für die Skilifte zuständig.

Damit nicht jeder Kanton für seine Aufsichtstätigkeit eine eigene technische Kontrollstelle betreiben muss, wurde 1955 das «Interkantonale Konkordat für Seilbahnen und Skilifte» (IKSS) vom Bundesrat genehmigt, mit dem Ziel, «[...] einheitliche Vorschriften aufzustellen, welche den Betrieb der unter das Konkordat fallenden Anlagen möglichst sicher gestalten ohne die Kosten für Bau und Betrieb allzu sehr zu erhöhen». Jährlich werden denn auch alle Bahnen im Schächental bezüglich Betriebssicherheit vom IKSS geprüft. Mit Schweizer Kleinseilbahnen, die über eine kantonale Betriebsbewilligung verfügen, werden pro Jahr sage und schreibe fünf Millionen Passagiere befördert. Allein im Kanton Uri

dürften es weit über eine halbe Million Passagiere sein. Trotzdem kommt es kaum zu Unfällen: Kleinseilbahnen sind erwiesenermassen eines der sichersten Verkehrsmittel.

Neben strengen technischen Kontrollen gibt es auch ganz sachliche Gründe, die zur Sicherheit beitragen: Luftseilbahnen verfügen über eine eigene Fahrbahn, sodass Kollisionen mit anderen Fahrzeugen kaum vorkommen. Da zudem das Trasseee nicht am Boden verläuft und die Fahrzeuge auf den Seilen sicher geführt werden, ist die Gefährdung durch Naturgefahren gering, Masten sind an möglichst sicheren Orten gebaut.

Anders als Bergstrassen bleiben Kleinseilbahnen zudem im Winter von vereisten Fahrbahnen in schattigem, steilem Gelände verschont. Gefahren durch starke, plötzlich auftretende Winde wird mit feinen Messinstrumenten begegnet.

Den wesentlichsten Beitrag zum hohen Sicherheitsniveau leisten jedoch die Betreibenden im Schächental, die mit ihrem grossen Verantwortungs- und langjährigen Erfahrungswissen Unregelmässigkeiten und Gefahren rechtzeitig erkennen und umgehend entsprechend handeln.

Auf Knopfdruck vors eigene Haus

Ein grosser Teil der Kleinseilbahnen in der Zentralschweiz dient auch heute der Erschliessung von Berggütern und Alpen. Das trifft insbesondere für die Eggenbergli-Bahn zu. Die dortigen ganzjährig bewirtschafteten Landwirtschaftsbetriebe, südlich über dem unteren Schächental, sind seit mehreren Generationen über die Bergbahn zugänglich. Die ganz neu revidierte Seilbahn Witereschwanden-Eggenbergli fährt heute in tiefblauer Farbe und bildet weiterhin den Hauptzubringer für die einheitliche Bevölkerung. Das ursprüngliche Transportseil von 1947 wurde bereits 1953 durch eine neue, damals schon moderne Anlage der Dallenwiler Seil-

bahnfirma Niederberger ersetzt. Alternierend hatte jeweils ein Seilwart einen Tag lang Dienst und bediente die Bahn. 1984 folgte unter Beibehaltung der ursprünglichen Bahnanlage ein wegweisender Umbau. Die typische Zentralschweizer «Kistenbahn» wurde zur ersten und einzigen Seilbahn der Firma Niederberger, die vier Zwischenstationen aufweist, welche in Selbstbedienung angefahren werden können. Im Kabineninnern bestimmt der Fahrgast, bei welcher Ausstiegsstütze er oder sie aussteigen will. Seit einigen Jahren lässt sich die Anlage nicht mehr nur mit Jetons, die man sich bei einem Haus in der Umgebung beschaffen muss, sondern auch mit Münz oder via Twint in Betrieb setzen.

Die Viererkabine mit Materialabteil lässt sich bei Bedarf einfach und rasch zur reinen, praktischen Transportbahn umbauen. Die Eggenbergli-Bahn ist repräsentativ für die sehr stabilen und im Bereich Erschliessung äusserst zweckmässigen, urtümlich anmutenden «Schiffli»-Bahnen mit zwei Laufwerken und kurzen Aufhängungen, die über Jahrzehnte hinweg ohne nennenswerte System- und Formänderungen in der Innerschweizer Berglandschaft eingesetzt wurden. Es gibt berechtigte Gründe, diese charaktervollen Bahnen auch in Zukunft zu nutzen und zu erhalten.

Seit wann gibt es denn Seilbahnen?

Seile aus Tierhäuten, Haaren oder pflanzlichen Materialien gehören zu den frühen Errungenschaften der menschlichen Zivilisation. Die ältesten Darstellungen von Seilen werden auf circa 10 000 vor Christus datiert, also gegen Ende der letzten Eiszeit, als die Gletscher noch in den Alpentälern lagen. Bis vor 200 Jahren änderte sich kaum etwas an der Herstellung von Seilen. Leonardo da Vinci war Anfang des 16. Jahrhunderts nahe dran, mittels eines Ziehsteins einen Eisendraht und somit ein Drahtseil herzustellen.

Die von Henri Dufour 1823 in Genf nach Ideen des französischen Ingenieurs Marc Seguin gebaute, 82 Meter lange Passerelle de Saint-Antoine über die Rhône gilt dann als erste, dauerhafte Drahtseil-Hängebrücke der Welt. Vor allem aber im Bergbau war man zu jener Zeit bemüht, bessere Lösungen zu finden: Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts wurden Hanfseile und Eisenketten als Fördermittel eingesetzt. Hanfseile waren teure Importartikel und konnten nur in trockenen Schächten eingesetzt werden. Eisenketten ihrerseits waren nicht betriebssicher, da das Versagen nur eines einzigen Kettengliedes den Absturz der Last oder von Bergleuten zur Folge hatte.

In Europa gab es die erste, 100 Meter lange Personenseilbahn 1866 in Schaffhausen: Sie brachte den Maschinenwärter über den Rhein. Stahlseile wurden darauffolgend vor allem bei Standseilbahnen eingesetzt, im Jahre 1877 für die Lausanner «Ficelle» – die Schnur – von Ouchy hinauf zum 1856 eröffneten Bahnhof. Erst Anfang des 20. Jahrhunderts fanden Drahtseile vermehrt auch bei Luftseilbahnen eine breitere Anwendung. Als Fahrbahn wurden bei kleinen (Transport-)Luftseilbahnen teilweise nur dicke Drähte eingesetzt, die günstiger waren und wegen ihrer – gegenüber derjenigen von Litzenseilen – glatten Oberfläche weniger Reibung verursachten. So auch bei Heuseilen, bei welchen eine Last an einer Astgabel oder einer Rolle hängend talwärts gleiten oder fahren kann.

In der Schweiz hat die Nidwaldner Firma Niederberger um die Wende zum 20. Jahrhundert die Entwicklung der Kleinseilbahnen massgebend geprägt. Aus den Heuseilen entwickelten sich zweispurige Anlagen, bei denen auf den beiden Fahrbahnen mit einem Zugseil verbundene Fahrzeuge hin- und herpendelten. Bei diesen ersten Pendelbahnen wurde anfänglich das obere Fahrzeug mit Wasser betankt, sodass es aufgrund seines höheren Gewichts das untere Fahrzeug nach oben ziehen konnte. Unten wurde



Mittelstation der Seilbahn Brügg-Eierschwand-Ruogig.



das Fahrzeug wieder entleert. Es werden zahlreiche Geschichten erzählt, in denen eine Bergfahrt vor dem Ziel endete, weil zu viele beziehungsweise zu schwere Personen unten einstiegen, oder weil das talwärts fahrende Fahrzeug unterwegs zu viel Wasser aus dem Tank verlor und die Fahrt für die Passagiere nach einem Stillstand wieder zurück zur Talstation ging.

Kulturgut erhalten

Eine Vielzahl von Innovationen haben die Entwicklung der Seilbahnen in der Schweiz geprägt. Nicht zuletzt diejenigen der oben genannten Firma Niederberger. Die mit eingeschmolzenen Gewebehülsen zu Heuseilen zusammengelöteten dicken Drähte oder die unverwechselbaren «Schiffli»-Pendelbahnen seien hier erwähnt. Die Anreize für diese Entwicklungen kamen aus dem ländlichen Alltag: Insbesondere Arbeiten in der Forst- und Landwirtschaft gestalten sich mit Seilen wesentlich einfacher und wirtschaftlicher, Seile und Fahrzeuge wurden immer wieder an die jeweiligen Erfordernisse angepasst. Auch spezifische Bedürfnisse der Wohnbevölkerung im Schächental haben Planung und Bau von Seilbahnen gefördert, die heute das Tal prägen. Die Bahnen wurden über die Jahrzehnte hinweg zur lokalen Eigenart, zum Markenzeichen.

Die Präsenz der Kleinseilbahnen ist heute unbestritten Kulturgut und Identität des Kantons Uri – und der Schweiz. Dabei haben gerade die kleinen – eben die Kleinseilbahnen – als typisch schweizerische Anlagen grosse Bedeutung. Das breite Bewusstsein gegenüber diesen Zeitzeugen ist denn auch eine wichtige Voraussetzung für deren Erhalt in der Zukunft. In Berggebieten mit schlecht zugänglichen Stellen erweisen sich Seile wohl weiterhin als effiziente Mittel, um Waren – und Menschen – zu transportieren.

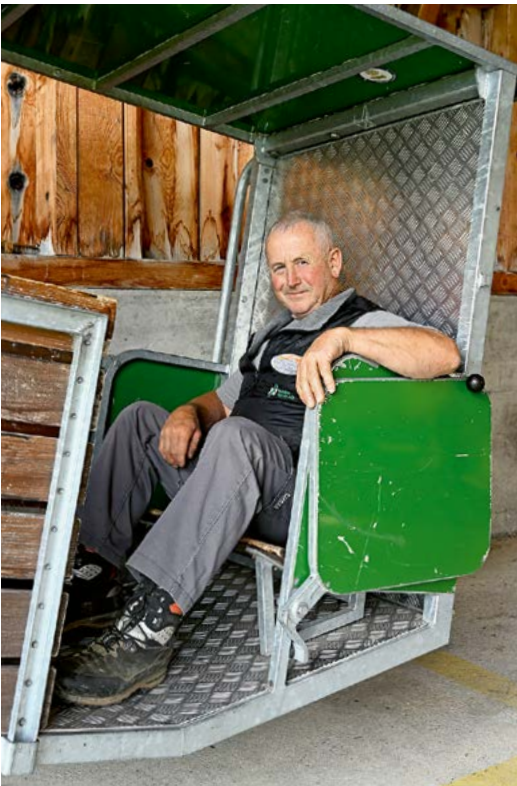
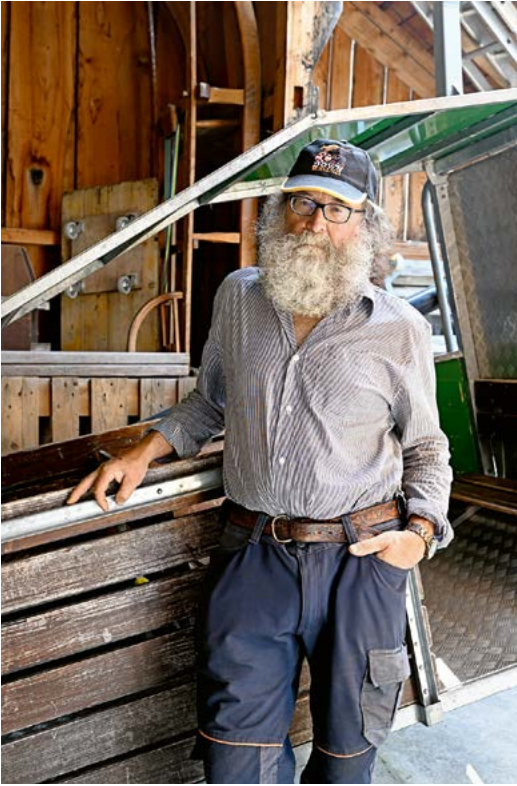
Finanzierung von Betrieb und Instandhaltung, aber auch Erneuerungen sind jedoch für manche Kleinseilbahnbetreiber nicht einfach. Besitzerinnen und Betreiber werden sich aber zunehmend bewusst,

dass Einnahmen nicht nur mit einem interessanten Angebot der Personenförderung, sondern auch mit weiteren Dienstleistungen wie beispielsweise «Schlafen im Stroh», einem Alpbeizli oder dem Verkauf von lokalen Produkten im Hoflädli generiert werden müssen.

Schliesslich ist zu hoffen, dass nicht zuletzt die Politik vermehrt erkennen wird, dass Kleinseilbahnen in den Berggebieten eine wichtige gesellschaftliche Rolle spielen, und entsprechende Förderbeiträge ausgerichtet werden. Besonders eindrücklich zeigt die Zusammenarbeit mit touristischen Kreisen Erfolge im Kanton. «Seilbahn-Eldorado» (Urner Seilbahnführer, gedruckt und online) wirbt seit vielen Jahren für die Wanderwege und Kleinseilbahnen des Schächentals und bringt Besucherinnen und Besucher aus nah und fern die Schönheiten der Landschaft näher. Das Angebot erfährt schweizweit grosse Beachtung.



Äsch-Oberalp



Alois Gisler und
Niklaus Kempf

Alois Gisler, einziger ganzjähriger Bewohner der Heimkuhweide Äsch, ist seit mehr als 20 Jahren Seilwart der Luftseilbahn Äsch-Oberalp. Niklaus Kempf, Bauer und Äpler auf der Oberalp, erzählt vom Bau der Seilbahn und vom Wandel der Alpwirtschaft.

2012 bezeichnete Thomas Widmer, Journalist und Blogger, im Tages-Anzeiger die Alp Äsch als «schönsten Ort der Schweiz»: «Äsch, das ist ein Dutzend Ställe, Hütten, Häuser im Bergkessel. Sie hocken auf sattgrünen Matten, in denen ab und zu ein Stein liegt und für Schattenwurf und Kontur sorgt. Die Kühe weiden ausgesprochen anmutig. Eine Kapelle steht da auch. Und hinten stürzt ein Wasserfall über eine 100 Meter hohe Felsfluh und tut, was in seinem Namen «Stäuben» anklingt: Er stiebt.» In den Medien wurde viel über Äsch und die Oberalp berichtet. 2012 gewann Esther Kempf aus Unterschächen den Kochwettbewerb der siebten Staffel der SRF-Fernsehsendung «Landfrauenküche». Seither kommen zahlreiche Touristen aus der ganzen Schweiz auf die Oberalp, kehren ein in der Landfrauenstube oder besuchen das Alpütten-Museum.

Leben in Äsch

Alois Gisler: Seit zwei, drei Jahren kommen viel mehr Touristen aus Indien, der Türkei, aus Osteuropa oder aus Saudi-Arabien nach Äsch. Sie wollen den Wasserfall sehen, machen Selfies, fotografieren, filmen, Drohnen surren über Äsch. Die Touristen kommen auch mitten im Winter. 2022 stiegen einzelne über den Lawinenkegel der Rosslau, Familien oder Pärchen in Hochzeitskleidern. Ich musste auch schon Autos mit Sommerpneus, die von der Strasse abgekommen waren, mit meinem Traktor herausziehen. Dabei gibts im Winter vom Stäubenfall gar nichts zu sehen – das Wasser kommt erst mit der Schneeschmelze im Frühling.

Ich wurde am 15. Mai 1953 geboren, als zweitältestes von fünf Kindern. Im Winter lebten wir in Bürglen, den Sommer verbrachte die ganze Familie auf der Heimkuhweide Äsch. Anfang Juni nahm Vater zwei Lehnkühe z'Alp und kaufte zwei, drei Schweine, auch Hühner hatten wir. Vater arbeitete in der «Gummi», fuhr auch während der Alpzeit von Äsch mit seinem Töffli zur Arbeit nach Altdorf. Seine Ferien verbrachte er mit uns auf Äsch, holte sonnen- und schattenhalb Wildheu, das er verkaufte. Mutter machte kleine Chäslis. Die Schweine wurden im Winter geschlachtet, Speck und Schinken haben wir in der offenen Küche geräuchert und zum Trocknen aufgehängt.

Beim Schuler Otti in Bürglen lernte ich Schreiner, danach arbeitete ich in verschiedenen Schreinereien. 23 Jahre arbeitete ich bei der Bodenbelagschreinerei Dätwyler, ein paar Jahre bei der Arthur Weber AG. Mit 60 hörte ich auf. Im Jahr 1988, ich war 35 Jahre alt, lebte ich das erste Mal das ganze Jahr über in Äsch und ging von dort aus zur Arbeit. Ich habe Schnee gepflügt und gefräst, fuhr auch mit dem Schneetöff bis in die Ribi. Dabei musste ich das Risiko abschätzen und das Wetter beobachten. Bei grosser Lawinengefahr, wie im Winter 1999, blieb ich in Unterschächen, dort habe ich ein Studio gemietet. Am 21. März 1967 kam in der Rütli, nicht weit von Äsch, Kaspar Arnold in einer Lawine ums Leben. 1983 kam die Lawine in Äsch bis zu meinem Stall. Manchmal sagten mir meine Freunde in Unterschächen «du settisch jetz nid hinderä». Weil ich heute nicht mehr zur Arbeit muss, bleibe

ich bei grosser Lawinengefahr in Äsch oder in Unterschächen. Im Winter 2022 kam vor dem Stockenwäldli, 200 Meter von hier entfernt, eine grosse Lawine bis zum Schächen.

Die Strasse von der Ribì nach Äsch ist auch im Sommer unsicher. Mein Cousin Hans Gisler und seine Frau verunglückten am 22. Juli 1995 tödlich. An diesem Tag machte ich eine Velotour über den Klausen und den Prigel und wollte am Abend heim nach Äsch. Es regnete stark, wir gerieten in ein Gewitter. Eine Freundin wollte mich mit ihrem Auto nach Äsch fahren. Kurz nach der Ribì war die Strasse durch eine Schlammlawine unpassierbar. Der Schächen kam hoch. Ich sagte: «Kehren wir um, fahren wir über den Hälticheer nach Schwanden.» Auf der rechten Talseite sahen wir die Lichter eines näherkommenden Autos. Schlussendlich kehrten wir zurück nach Unterschächen und ich übernachtete im Studio. Am nächsten Tag entdeckte man den Jeep von Hans im Schächen. Er war von einer zweiten Schlammlawine in den Fluss gestossen worden, Hans und Rosi Gisler ertranken. Rosi entdeckte man in Unterschächen in der Wasserfassung des Elektrizitätswerks, Hans wurde nie mehr gefunden. Auf einem grossen Stein im Schächchenbach erinnern zwei Kreuze an das Unglück.

1999 fragte mich die Alpgenossenschaft Oberalp, ob ich den Posten als Seilwart übernehmen würde, da ich ganzjährig unmittelbar neben der Talstation wohne. Die Seilbahn kann von der Talstation und der Bergstation bedient werden. Während der Alpzeit seilen die Äpler, im Frühling und im Herbst bin ich für die Bahn zuständig – man muss die Fahrt aber telefonisch anmelden. Ich bediene sie von der Talstation aus, dort befindet sich auch der elektronisch gesteuerte Antrieb, der die beiden offenen Kabinen befördert. Wenn ein Gewitter im Anzug ist, seile ich nicht mehr, denn sobald der Blitzschutz rausfliegt, hängen die Passagiere in der Luft, bis eine neue Sicherung eingesetzt ist.

Früher sah es in meinem Hüttli ganz anders aus. Die Küche war schwarz und ohne Fenster und man konnte in der Stube kaum aufrecht stehen. Weil ich Schreiner gelernt habe, konnte ich das Häuschen selbst umbauen und die Räume isolieren. Aus dem Abriss des Hotels Brunnital in Unterschächen habe ich ein Buffet nach Äsch transportiert und es in Einzelteile demontiert. Die mit figürlichen Schnitzereien verzierten Schränke stehen nun in der Stube und in der Küche. An der Wand hängen verschiedene Fotos meiner Familie, das Hochzeitsfoto meiner Eltern, Fotos meiner Gottenkinder und Leidsbilder von Verstorbenen. Darunter Bilder von meiner Verlobten Martha, die mit meiner Schwester 1985 auf einer gemeinsamen Skitour ums Leben kam. In der Küche hängt auch der Vorderlauf des weissen Gemsbocks, den mir der Wildhüter Fredy Arnold geschenkt hat. Gefunden habe ich das tote Tier am 5. Dezember 2013 unterhalb der Balmwand.

Bei Gewitter bringt der Wanneler Bach regelmässig Geschiebe. Andernorts lösen sich Steine und Felsbrocken und fallen auf die Äschstrasse. 2021 zerstörte ein grosser Felsbrocken einen der Kältekeller, einen Nydler. Ich hatte Glück, eine halbe Stunde vor dem Felssturz fuhr ich mit meinem Auto nach Äsch. Es war trocken, hat nicht geregnet oder gewittert, es war ein schöner Abend. Am nächsten Morgen sah ich die Felsbrocken auf der Strasse.



Mir gefällt es hier. Ich bin viel mit den Schneeschuhen unterwegs – von hier ist es nicht weit bis auf den Klausen. Ich besitze einen Schlüssel des Hotels, dieses wird den ganzen Winter über beheizt und es ist stets 15, 16 Grad warm. Im Winter 2021/22 war ich bestimmt 50 Mal auf dem Klausen. Früher war ich im Frühling viel auf Skitourenwochen in Österreich oder Italien, unternahm mit Kollegen Reisen in Kanada, in Amerika, in den Rocky Mountains. Einmal besuchte ich meine Schwester Monika, sie führte mit ihrem Mann, Max Schuler, ein Hotel in der Nähe von San Francisco.

Erleichterung durch die Seilbahn

Niklaus Kempf: Bis 1956 gab es keine Erschliessung auf der Oberalp. Jeden Tag produzierten wir einen grossen Käse und trugen ihn zum Chäsgraden auf dem Klausenpass. Den Anken brachte man zum Restaurant Rose nach Unterschächen, dort war jeden Donnerstag Ankenannahme. Mit dem Anken-geld von einem Ankenballen konnte man jemandem einen Taglohn zahlen, und man erhielt das Geld bar auf die Hand. Deshalb war die Produktion von Butter für die Äpler interessant, das waren sichere Einnahmen. Zudem war die Herstellung von Butter einfacher als die Produktion von Käse. Käse musste lange gepflegt und gelagert werden und es kam oft vor, dass er sich blähte und ungeniessbar wurde. Alle fünf Äplerfamilien haben über dem offenen Feuer gekäst. Wir mussten aufpassen, dass wir unsere niedrige Hütte beim Käsen nicht anzündeten. Das Wasser wurde vom See heraufgetragen, das Geschirr im See gewaschen.

Mein Vater war Initiant der Seilbahn. Die erste Idee, eine Transportseilbahn von der Oberalp zur Nideralp zu bauen, wurde schnell verworfen. Stattdessen bauten die Äpler mit der Seilbahnfirma Paul Zurfluh aus Attinghausen eine Personenbahn von Äsch auf die Oberalp. Sämtliche Baumaterialien für den Bau der Bergstation mussten auf die Oberalp getragen werden. So hat ein Knecht meines Vaters innerhalb einer Woche Dutzende Zementsäcke von Äsch auf die Oberalp gebracht. Ein Sack war 50 Kilogramm schwer. Die Betonfundamente und Seilhütten bauten die Äpler in Eigenarbeit für einen Stundenlohn von zwei Franken. Die Unternehmer verrechneten ihre Leistungen zu einem Taglohn von 35 Franken, die Seilbahnfirma zu einem Taglohn von 80 Franken. Die Bahn kostete 36 000 Franken, die Abrechnung habe ich heute noch auf der Oberalp. 1956 fuhr sie zum ersten Mal und brachte enorme Erleichterungen: Die Käsereiausrüstung, Butter, Käse und Lebensmittel mussten wir nun nicht mehr tragen. Auch Schweine konnten mit der Bahn transportiert werden. Die erste Anlage war eine Umlaufbahn mit nur einer Kabine. In der Bergstation befand sich der Antrieb mit einem VW-Industriemotor mit Riemenantrieb, aber ohne Kupplung. Wurde der Motor gestartet, befand sich der Antriebsriemen auf der Leerscheibe. Mit einem Hebel verschob man den Riemen von der Leerscheibe auf die Antriebsscheibe, die Rollen mit dem Zugseil begannen sich zu drehen und die Bahn setzte sich langsam in Bewegung.

Im Juli 1958 kam es zu einem schweren Unfall: Der Unterschächner Pfarrer Josef Arnold, unterwegs zu Alpsegnungen, und mein Vater Peter Kempf stiegen in Äsch in die Seilbahn. Die Bahn war rund 400 Meter bergwärts gefahren, als sie plötzlich stillstand und dann mit hoher Geschwindigkeit talwärts in die Seilhütte raste. Beide überlebten, Vater wurde aus dem Bähnli geworfen, blieb aber unverletzt. Pfarrer Arnold erlitt schwere Verletzungen und war

elf Monate im Spital. Was war passiert? In der Bergstation hatte sich beim Motor der Antriebsriemen zurück auf die Leerscheibe verschoben, damit stand das Zugseil plötzlich still und die Kabine fuhr mit hoher Geschwindigkeit rückwärts ins Tal. Nach dem Unfall war die Seilbahn weiterhin in Betrieb, mit dem Unterschied, dass keine «fremden Personen» mehr befördert wurden.

Für die Äpler erwies sich die Anlage mit nur einer Kabine als umständlich und zeitaufwendig, weil das Bähnchen immer zur Berg- oder Talstation zurückkehren musste, bevor man es erneut beladen oder entladen konnte. Darum beschlossen wir 1997 den Bau einer neuen Seilbahn mit zwei Kabinen und gründeten 1998 eine Seilbahngenossenschaft. Dank der Finanzierung durch den Bund, den Kanton Uri, die Patenschaft für Berggemeinden und durch die Stadt Zürich wurde die Realisation möglich.

Im Sommer 1998 konnten wir die Bergstation fertigstellen, die Fundamente erstellte die GLB, die Genossenschaft für ländliches Bauen Uri. Das Militär flog 80 Tonnen Material auf die Baustelle. Danach haben wir die alten Seile entfernt und im Herbst das Fundament der Talstation fertiggestellt. Mit dem Antrieb in der Talstation konnten wir viel Geld sparen, weil kurz zuvor eine Stromleitung nach Äsch verlegt worden war. Im Sommer 1999, rechtzeitig vor der Stäzelfahrt, war die Bahn betriebsbereit. Sie kostete trotz 2000 Stunden Eigenarbeit der Genossenschafter 20 000 Franken mehr als die budgetierten 670 000 Franken.

Die Seilbahn Äsch–Oberalp hat zwei Besonderheiten: Sie ist im Kanton Uri die Seilbahn mit der längsten mastenfreien Strecke, die Seillänge beträgt 1200 Meter. Zweitens fahren die Kabinen durch zwei Öffnungen im Dach der Talstation ein und aus – um Lawinen keine Angriffsfläche zu bieten, ist die Talstation in den Hang gebaut und bergseitig durch eine massive Betonmauer geschützt. Vor Betriebsbeginn im Frühling werden die beiden Dachluken geöffnet und vor den ersten Schneefällen zum Einwintern wieder geschlossen.

Auf der Oberalp ist unsere Familie bereits in der sechsten Generation. Ich selbst habe einen grossen Teil dieser Veränderungen miterlebt und mitgestaltet. Im März 1957 geboren, war ich von klein auf z'Alp. Bei der ersten Stäzelfahrt hat mich Vater in den Armen, im zweiten Sommer in einer Brennte vom Urnerboden auf die Oberalp getragen. Ich erinnere mich, dass wir in den 1960er-Jahren während der ganzen Alpzeit auf der Oberalp ausser dem Pfarrer und dem Viehdoktor keine Menschen gesehen haben. Es war normal, dass es jeden Sommer mehrmals schneite, so haben wir 1980 drei, vier Tage gehirtet. Am 20. August 1995 lagen auf der Oberalp 70 Zentimeter Schnee.

Wir wohnten und kästen damals noch in der alten Alphütte, die 1850 erbaut wurde. Seit 2012 ist die Hütte ein Museum. Zu sehen sind das Kupferkessi mit Turner, das Wellloch zum Kochen, die Käsepresse mit Ladstein, das Muttenlager sowie weitere Originalexponate zur Alpmilchverwertung und Alpbewirtschaftung. 1971, mit der Eröffnung des Wanderwegs vom Klausenpass nach Trogen zur Brunnialp, wurde das Gebiet touristisch erschlossen. Heute können wir dank des Tourismus die Betriebskosten der Bahn finanzieren und etwas Geld auf die Seite legen. Das geht aber nur, wenn wir möglichst alle Unterhaltsarbeiten selbst übernehmen und uns ehrenamtlich für den Seildienst verpflichten.



Seilbahn Äsch-Oberalp

Eigentümerin: Seilbahngenossenschaft Äsch-Oberalp

1956-1998: erste Bahn mit einer Kabine

ab 1999: automatisch gesteuerte Anlage mit zwei
Kabinen

Talstation: Äsch, 1231 m ü. M.

Bergstation: Oberalp, 1848 m ü. M.

Höhendifferenz: 616 m

Seillänge: 1200 m

Nutzlast: 3 Personen

Fahrzeit: 9 min

Fahrtgeschwindigkeit: max. 1,9 m/s

Förderleistung: 18 Personen/h

Max. Bodenabstand: 50 m

Antrieb: in der Talstation

Bedienung: Tal- und Bergstation

Ribi-Wannelen



Ida Schuler

Ab 1948 war die Alp Wannelen mit einer Wasserbahn für den Warentransport erschlossen, Personentransporte waren strengstens verboten. 1976 fuhr erstmals eine Personenseilbahn und Ida Schuler erhielt eine Anstellung als Seilwartin.

Im Acherberg ob Bürglen

Ida Schuler: Ich wurde am 6. Februar 1942 als 14. und jüngstes Kind von Regina und Josef Arnold geboren. Meine Eltern besaßen auf dem Acherberg einen kleinen Bauernbetrieb oberhalb der heutigen Mittelstation der Seilbahn Witterschwanden–Acherberg–Kessel. Als ich zur Welt kam, waren die ältesten Geschwister bereits ausgezogen, sonst hätten in dem kleinen Haus nie alle Platz gehabt.

Vom Acherberg hatten wir einen langen Schulweg, denn die Erschliessung mit der Seilbahn kam erst 1956. Um sechs Uhr kochte uns Mutter Röstli, um halb sieben mussten wir von daheim fort. Am Mittag gab es im Suppenlokal Suppe und eine Schnitte Brot. Auf dem Heimweg brachte ich den Nachbarn zweimal in der Woche die Post, das Wochenblatt. Sie hatten Apfel- und Birnbäume. Ich erhielt jedes Mal eine Birne oder einen Apfel, wenn ich die Post vorbeibrachte. Am Abend gab es immer etwas Gekochtes – einfache Kost wie Reis, Polenta, Magronen, Kartoffeln oder Röstli wie am Morgen. Fleisch gab es nur, wenn im Herbst ein Alpschwein von der Trogenalp «gmetzget» wurde. Tigets, Trockenfleisch, das es heute vielerorts jeden Tag gibt, kannte man nicht. Wir haben auch Kartoffeln und Gemüse angepflanzt, aber es reichte nicht für den ganzen Winter. Auf unserem ehemaligen Kartoffelgarten steht heute die Mittelstation der Seilbahn.

Frau Arnold, eine ältere, ledige Frau vom Mittler Acherberg, versprach mir, weil ich ihr immer die Post gebracht hätte, bekäme ich an Weihnachten ein schönes Geschenk. Es war eine Tafel Schokolade. Ich hatte bis dahin nie eine Tafel Schokolade für mich allein.

Auf der Trogenalp

Ich war erst ein paar Monate alt, als mich mein Vater im Sommer 1942 in einem Rückenkorb auf die Trogenalp trug. Ich war vom ersten Jahr weg 20 Sommer auf der Alp. Ein Teil der Familie war mit der Mutter auf Trogen, meine älteren Brüder blieben im Acherberg, dem Bawig und dem Birenbäumli zum Heuen. Damals hatten wir rund zehn Kühe und sieben bis acht Geissen. Den Ertrag, rund zehn Kilo Butter, trugen wir jeden Montagmorgen zur Annahmestelle des Restaurants Rose und wurden dafür bar bezahlt.

Als ich 15, 16 Jahre alt war, übergaben uns die Eltern mehr Verantwortung. Die Alpzeit auf Trogen begann bereits im Mai. Sobald der Schnee weg war, trieben wir unsere Geissen z'Alp. Wir freuten uns auf die Alpfahrt, denn wir trafen die Jungen der anderen Älplerfamilien – den Nissä Hans, den Nissä Thomas, ds Hammerlis, ds Hergers und ds Strassers. Pro Geiss musste jeder einen Tag die Geissen hüten, das heisst, die Geissen nach dem Melken holen und in die Geissweiden treiben. Manchmal gingen sie bis Oberlammerbach. Frühling auf der Alp, ohne Erwachsene, das haben wir sehr genossen. Wir waren frei, es gab «mängs Fäschtli».

Im Sommer hüteten wir die Kühe, sie waren nicht eingehagt, liefen frei. Es gab keine Zäune, alle 14 Tage wurde gezügelt: Trogen, Niederlammerbach, Oberlammerbach und Plangg. Beim Hüten der Tiere haben wir gesungen oder vertrieben uns die Zeit mit Spielen. Mein Bruder Peter besass ein Radio, es war nicht grösser als ein Taschenlämpli. Dieses Radio nahm er immer mit, wenn er zu den Schafen ging. Einmal hat er sein Radio liegengelassen und ich nahm es mit zum Viehhüten. Wir waren einen Stafel weitergezogen, nach Niederlammerbach. Es lief schöne, volkstümliche Musik. Dort war ein grosser, ebener Stein. Meine Freundin Annaresi und ich wussten nichts anderes, als auf dem grossen Stein zu tanzen. Darüber reden wir heute noch.

Teilzeit in der «Gummi»

In den Bergen machte zu meiner Zeit niemand eine Lehre. Die Mädchen mussten in die Haushaltungsschule in Bürglen, lernten kochen, nähen, flicken. Einen Winter arbeitete ich in der Alpenrose in Unterschächen als Mädchen für alles. Untertags lief wenig und ich half im Haushalt der Wirtin Rosa Bissig. Im folgenden Sommer war ich wieder auf der Trogenalp. Es folgten zwei Winter bei der Firma Dätwyler. Man ging einfach vorbei und fragte, ob sie Arbeit hätten. Ich wurde sofort angestellt. Wir waren um die 20 Personen, die durch eine grosse Lupe kleine Teile kontrollierten. Es war anstrengend, wir strapazierten die Augen, trotzdem hatten wir es lustig in der «Gummi». Wir haben während der Arbeit stundenlang gesungen. Im Sommer war ich wieder z'Alp, um ab Herbst erneut bei Dätwyler zu arbeiten.

Nach der Heirat, am 30. Januar 1965, zogen mein Mann Josef Schuler und ich in sein Elternhaus in der Ribi in Unterschächen – ein Schattenloch, vom 1. November bis am 15. Februar haben wir hier keine Sonne. Josef arbeitete in der Sägerei Herger in Spiringen. Zuvor hatte er mehrere Sommer im Kanton Glarus als Knecht z'Alp gearbeitet. Wir bekamen vier Söhne – Beat, André, Roland und Kurt.

Wasserbahn zum Materialtransport

Die erste Bahn fuhr von 1948 bis 1976 als Wasserbahn. Gesteuert wurde die Transportbahn von der Bergstation. Der Tank der talwärts fahrenden Bahn wurde mit Wasser gefüllt und war damit schwerer als die bergwärts fahrende Bahn. Manchmal war auch zu wenig Wasser im Tank oder der Äpler bremsste zu stark, sodass die Bahn die Talstation nicht erreichte. Dann mussten wir die Bahn in der Ribi am Seil von Hand nach unten ziehen.

Personenfahrten waren verboten, trotzdem fuhren alle Äplerinnen und Äpler. Die Bahn fuhr so schnell, dass die Passagiere beim Kreuzen die Personen in der anderen Holzkiste kaum erkennen konnten. Die Genossenschaft hatte grosses Glück, dass nie etwas passierte. Mir «gruuseds» noch heute, wenn ich sehe, wie nahe am Abgrund die alte Bergstation gestanden ist.

Unvergesslich ist mir der Lawinenwinter 1967/68. Wegen Lawinengefahr mussten wir mitten in der Nacht mit unseren Kleinkindern Beat und André die Ribi verlassen. Es stürmte und schneite, André war erst vier Monate alt – ich dachte, er würde ersticken. Unterkunft fanden wir bei meiner Schwägerin in Unterschächen. Die Lawine kam in der Nacht vom 26. auf den 27. Januar 1968, in Urigen starb eine Frau, mehrere Häuser und Ställe wurden zerstört. 1968 baute man in der Ribi einen Bunker, der bei Lawinengefahr Schutz bot.



1976 wurde mein Mann von der Seilgenossenschaft als erster Seilwart angestellt, die Seilbahn wurde aber fast ausschliesslich von mir bedient. Die Seilbahn hatte einen Nachteil, sie fuhr mit nur einer Kabine. Man dachte, es reiche für die paar Wochen Alpzeit auf Wannelen. In der Seilhütte in der Ribi stand ein grosses Schaltpult. Darauf war die Strecke als Linie mit einer Metereinteilung abgebildet. Pfeile zeigten, wo sich die Kabinen während der Fahrt befanden. Bremsen musste ich von Hand. Wenn die Bahn in die Hütte fuhr, drehte ich an einem Rad, dem Stufenschalter, und betätigte einen langen Hebel, die Bremse. So verringerte ich kontinuierlich die Fahrgeschwindigkeit, bis die Bahn stillstand. Um die Bahn bergwärts zu bewegen, drehte ich wiederum am Stufenschalter, und die Bahn nahm Fahrt auf. Eine einfache Technik, man wusste von allem anderen nichts. Später konnte man nur noch auf einen Knopf drücken, der Betrieb lief automatisch. Wenn etwas nicht funktionierte, telefonierten wir der Sisag und der Techniker behob die Störung.

Ich war erst ein paar Tage Seilwartin, als ein Äpler mit einem in Stücke gesägten Baum bei der Talstation ankam. Zuerst musste ich mit der Bahn hinausfahren, damit der Baum überhaupt geladen werden konnte. Beim Einfahren in die Bergstation mussten sie mich anrufen, damit ich wusste, wann ich die Bahn stoppen musste.

Während der Stafelzeit war viel Betrieb. Die Äpler mussten im Sommer bei schönem Wetter zum Heuen nach Hause, fahren ins Tal. Oft wurde es spät, sie haben mich aber immer angerufen, die Fahrt angemeldet. Offiziell hatte ich nur bis um acht Uhr abends Dienst. Heute kann man mit Jeton fahren, damals gab es das noch nicht.

Zunehmend erhielt die Bahn auch touristische Bedeutung. «Fremde» kamen und mieteten auf der Ribi Ferienwohnungen. In vielen Häusern hatte es im oberen Stock Platz, weil die Kinder bereits ausgezogen waren. Die Feriengäste kamen meistens aus Deutschland. Sie wollten nicht in ein Hotel, sie gingen z'Berg. Es kamen auch ganze Familien, die sich Übernachtungen im Hotel nicht leisten konnten.

Starker Andrang: Ausbau der Seilbahn

Später kam der Wanderweg vom Klausen bis auf die Brunnialp. Initiant war mein Schwager Hans Arnold-Schuler, der zusammen mit Freiwilligen die alten Viehtriebwege verbesserte und markierte. Damit stiegen die Passagierzahlen an und die Fahrten waren mit einer einzigen Kabine kaum mehr zu bewältigen. Bereits am frühen Morgen füllten wir drei, vier Bähnli. Die meisten wussten, dass sie früh bei der Talstation sein mussten, weil die Wartezeit lang war. Die Seilbahn musste von der Seilhütte in der Ribi bedient werden. Mit einer Kabine konnte ich in einer Stunde nur 16 Personen seilen. Es ging eine Viertelstunde, bis die Bahn bei der Bergstation ankam und wieder in der Talstation einfuhr. In meinem ersten Jahr als Seilwartin war der jüngste Sohn, Kurt, vierjährig. Die Älteren, Beat, André und Roland, besuchten die Schule. Oft schlief der Kleine noch, wenn ich kurz vor sieben Uhr aus dem Haus ging. Wenn er erwachte, kam er zu mir in die Seilhütte. Manchmal musste er lange warten, bis endlich das Morgenessen bereit war.

Seit dem Ausbau von 1986 fährt die Bahn mit zwei Kabinen und kann nun auch von der Bergstation bedient werden. 2008 wurde die Steuerung erneuert und in beiden Stationen Kameras eingebaut. Damit konnte ich über den Bildschirm in der Seilhütte auf der Ribi beobachten, was in der Bergstation passiert. Davor war dies nicht möglich. Es gab Fahrgäste, die ungeduldig wurden und wieder ausstiegen, wenn die Bahn nicht sofort losfuhr. Setzte sich die Bahn in Bewegung, öffneten sie wieder die Türe und stiegen in die fahrende Bahn ein. Das war sehr gefährlich, weil die Bahn unmittelbar nach der Station über dem Abgrund hängt. Fahrten während eines Gewitters sind gefährlich und verboten. Die Bahn stellt ab und die Kabine steht still. Trotzdem wollten viele Fahrgäste bei einem heranziehenden Gewitter im letzten Moment ins Tal.

Nach starken Schneefällen bleibt der Schnee auf dem Seil kleben – das ist ebenso gefährlich wie Eis auf dem Seil. Die Rollen geraten auf dem Tragseil ins Rutschen und die Bahn könnte unkontrolliert in die Seilhütte prallen.

Ab 2008 übernahmen Ernst und Agnes Herger das Seilen während der Stafelzeit. Die Bahn wurde dazu von der Bergstation aus bedient. Als ich 2012 70 Jahre alt wurde, haben ich und mein Mann den Posten als Seilwart abgegeben. Heute seilen Agnes und Kobi Imholz, meine Nachbarn auf der Ribi.



Seilbahn Ribi-Wannelen

Eigentümerin: Drahtseilgenossenschaft Ribi-Wannelen

1948: Baujahr, Wasserbahn zum Waretransport

1976: Personentransport, eine Kabine

1986: Ausbau auf zwei Kabinen

2008: Revision; Steuerung, Jetonbetrieb

Talstation: Ribi, 1050 m ü. M.

Bergstation: Wannelen, 1635 m ü. M.

Höhendifferenz: 585 m

Seillänge: 1075 m

Kabinen: 4 Personen

Nutzlast Transportkabine: 450 kg

Nutzlast Gondel: 350 kg

Fahrzeit: 5,5 min

Fahrgeschwindigkeit: 4 m/s

Förderleistung: 28 Personen/h

Max. Bodenabstand: 55 m

Wir hängen uns
durch

Bericht aus dem
Inneren einer
Schächentaler
Drahtseil-
genossenschaft

Kilian Gasser

Uri gilt noch immer als Seilbahn-Eldorado und ist berühmt für seine vielen nostalgischen Kleinseilbahnen, obwohl längst andere Fortbewegungsmittel die steilen Hänge der Seitentäler erobert haben. Vielerorts sind heute Motorfahrzeuge die Hauptverkehrsmittel zur Erschliessung von abgelegenen Standorten am Berg. Als eine der übrig gebliebenen Drahtseilgenossenschaften verfolgen wir hartnäckig das Ziel, mit unserer rund 70-jährigen Seilbahn den Paradigmenwechsel zu überleben.

An der Klausenpassestrasse, 500 Meter nach der Haarnadelkurve im Ortszentrum von Spiringen, steht eine unscheinbare Holzhütte, beschriftet mit «Seilbahn Kipfen-Tristel». Es ist die Talstation der gleichnamigen Drahtseilbahn. Fein säuberlich im Hüttli parkiert: die grasgrüne Kabine der unteren Sektion – eine Metall-Holz-Konstruktion mit Dach. «Niederberger-Schiffli» wird dieser Typ einer nostalgischen Seilbahnkabine genannt. In Anlehnung an die Herstellerfirma Niederberger in Dallenwil, die 2006 von Inauen-Schätti übernommen wurde. Heute sind in der Schweiz nur noch 17 Anlagen mit Kabinen dieser Art in Betrieb. Maximal drei Personen befördert unser Niederberger-Schiffli in sieben Minuten nach Kipfen auf rund 1200 m ü. M. hinauf – ein Frischluft-erlebnis der besonderen Art.

Früher und heute

Kipfen ist ein beschaulicher kleiner Weiler. Bei jeder Bergfahrt mit dem Bähnli fasziniert die Ruhe, die nach der Passage des ersten Masts eintritt. Innert weniger Sekunden ist der Lärm des Talbodens, der Passstrasse, der weiter unten hörbar ist, verschwunden.

Die zweite Sektion der Bahn befördert immerhin bis zu vier Personen – auf kleinstem Raum in einer geschlossenen Kabine – hinauf bis nach Tristel auf 1560 m ü. M. Gemeinsam ist beiden Sektionen das krächzende Signal, das die bevorstehende Fahrt nach Einwurf eines Jetons ankündigt. Die Seilbahn-Bergstation zuoberst in Tristel und die Mittel-

station in Kipfen waren früher zentrale Erschliessungspunkte für diverse Berg-«Heimetli» in den höheren Lagen des Schächentals. Heute trägt das Bild der nostalgischen Bergidylle. Die Kleinseilbahnen werden von den Bergbäuerinnen und -bauern im Schächental praktisch nicht mehr genutzt. Sie sind grösstenteils durch Strassen an die übrige Welt angedockt, die sich mittlerweile vor allem auf der Sonnenseite des Tals wie Schlangen den Berg hinaufziehen. Trotzdem hält sich das klischierte Bild hartnäckig, die Bergler würden ihre Milch auch heute noch frühmorgens in die kleinen Bähnli laden.

Die Realität ist eine andere. Die Einnahmen unserer Kleinseilbahn aus dem Transport von Einheimischen und ihren Waren sind heute bis gegen null geschrumpft. Eine Kleinseilbahn wie diejenige von Spiringen nach Kipfen und Tristel lebt nur noch von einer Handvoll Ferienhausbesitzern, Feriengästen, Tagestouristinnen und Sportlern, die aber auch nicht in Massen in die Urner Seitentäler strömen.

Sanfter Tourismus – die Rettung?

Doch das Potenzial der Kleinseilbahnen wird in Uri in Zusammenhang mit sanfter Tourismusförderung oft erwähnt. Von einem Seilbahn-Eldorado ist die Rede, wenn es um die touristische Vermarktung der versteckten Schönheiten des Urner Unterlands geht. Die kleinen Seilbahnen, diese nostalgischen Sympathieträger, sind beliebt und werden oft auch werbe-technisch in Szene gesetzt. In Uri zum Beispiel in Prospekten der Tourismusvermarkter, bei Aktionen der Kantonalbank oder dann und wann in einer Rede an politischen Anlässen.

Aufgrund der langsam, aber stetig wachsenden Bekanntheit im sanften touristischen System des Urner Unterlandes entschied man sich bei der Seilbahngenossenschaft Kipfen-Tristel vor nicht allzu langer Zeit, eine Website zu erstellen. Für eine nostalgische Kleinseilbahn, die um ihr wirtschaftliches Überleben kämpft, ist das keine Selbstverständlichkeit. Aber vielleicht eines der bis-

her fehlenden Mosaiksteinchen für einen erfolgreichen Überlebenskampf und eine der wenigen Möglichkeiten, über die Kantonsgrenzen hinaus auf sich aufmerksam zu machen.

Denn die Drahtseilgenossenschaft in Kipfen hat das Glück, dass sich die lawinensicheren Hänge zwischen Tristel und Spiringen sehr gut für das Skifahren abseits der Pisten – das sogenannte Freeriden – eignen. In den letzten Jahrzehnten mauserte sich das Gebiet zu einem regelrechten Geheimtipp. Bei guten Schneeverhältnissen transportiert die Bahn an den Wochenenden Dutzende Skifahrerinnen und Snowboarder zu ihren abenteuerlichen Pulverschneefahrten durch unberührtes Gelände. Und auch im Sommer profitiert die Seilbahn von Freizeitaktivisten: Wandernde nutzen die Bahn als Anschluss an den beliebten und stark frequentierten Schächentaler Höhenweg.

Ohne Unterstützung der öffentlichen Hand

Trotz alledem dominiert bei der ehrenamtlichen Arbeit für eine Kleinseilbahn oft das Gefühl, es fehle im Umfeld das Bewusstsein für die schwierige wirtschaftliche Situation der kleinen Bahnen. Die Tatsache, dass die meisten Kleinseilbahnen um ihr Überleben kämpfen, scheint in Uri noch nicht erkannt worden zu sein. Im Vergleich mit den immensen Summen, die in Strassenerschliessungen fliessen, sind Seilbahnbeiträge von kommunaler und kantonaler Seite meist marginal. Zum Glück konnte unsere Seilbahn vor einigen Jahren bei einer grösseren Sanierung auf die Unterstützung der Berghilfe zählen. Längerfristig gesehen war das aber nur ein Tropfen auf den heissen Stein.

Viele Anlagen sind veraltet und müssen in den nächsten Jahren mechanisch und elektronisch auf Vordermann gebracht werden, um die Betriebsbewilligungen weiterhin zu erhalten. In Anbetracht der Investitionen, die in naher Zukunft auf die meisten Kleinseilbahnen zukommen, könnte das Seilbahn-Eldorado in Uri schon bald zu einem Seilbahn-Waterloo werden. In Nidwalden hat man die Zeichen der Zeit

schon vor einigen Jahren erkannt und zur Selbsthilfe angesetzt, da auch dort die Unterstützung der öffentlichen Hand fehlte. Durch die Gründung eines Unterstützungsvereins im Jahr 2017 tragen heute «Freunde der Kleinseilbahnen» entscheidend zum Erhalt der Existenz von Nidwaldner Seilbahnen bei. Durch die breite Abstützung durch diesen «Fanklub» der Kleinseilbahnen, wird nicht nur die Öffentlichkeit, sondern auch die Politik besser für das Kulturerbe der kleinen Bahnen sensibilisiert. In Nidwalden wurde der Teufelskreis der Nichtbeachtung durch die Politik also in den 2010er-Jahren durchbrochen. In Uri besteht diesbezüglich im Jahr 2023 noch Nachholbedarf.

Modernisierung auf eigene Faust

Unsere Diskussionen im ehrenamtlichen Vorstand der Seilbahn nach Kipfen und Tristel drehen sich im Moment darum, wie die Bahn kundenfreundlicher gestaltet werden könnte. Heute funktioniert sie nur im Jetonbetrieb. Die silbernen Fahrscheinmünzen zur Inbetriebsetzung der Bahn können an diversen Verkaufsstellen zwischen Altdorf und Tristel gekauft werden. Die rund 30 Genossenschafterinnen und Genossenschafter beziehen ihre bronzenen Jetons direkt bei der Genossenschaft und bezahlen die Hälfte. Auf dem Papier wäre der Jetonbetrieb eigentlich ein durchaus modernes Zahlungsmittel – nämlich bargeldlos. Aber in Zeiten von Twint und Co. nicht gerade effizient im Sinne eines einfachen Bezahlvorgangs.

Modernere Betriebssysteme sind heute auch für Kleinseilbahnen auf dem Markt erhältlich – für eine Drahtseilgenossenschaft mit einem Vermögen von 50 000 Franken aber nicht erschwinglich. Selbsthilfe bleibt deshalb im Moment wohl die einzige Möglichkeit für die Einrichtung eines kundenfreundlicheren Betriebssystems. Deshalb trifft sich die Genossenschaft der Seilbahn Kipfen-Tristel zum Beispiel mit Verantwortlichen der Seilbahn Bristen-Waldiberg, die vor Kurzem einen Münzbetrieb der Marke Eigenbau realisiert hat. Oder man spricht mit den Nidwaldner Seilbahnfreunden, die bereits kunden-

freundlichere Systeme in Betrieb nehmen, welche sogar mit elektronischen Zahlungsmöglichkeiten funktionieren und auch für kleine Seilbahnen erschwinglich sind.

Die meisten Verantwortlichen von kleinen und älteren Bahnen sind sich bewusst, dass diese modernisiert und kundenfreundlicher gestaltet werden sollten. Sicher sind ihre Anlagen – das muss jährlich der Kontrollstelle des interkantonalen Konkordats für Seilbahnen und Skilifte unter Beweis gestellt werden. Daneben die richtige Mischung aus notwendigen Verbesserungen bei der Benutzerfreundlichkeit und der Bezahlbarkeit der Investitionen zu finden, ist die grosse Herausforderung für die nächsten Jahre. Und dies alles unter dem Druck der Verschärfung von technischen Vorgaben durch Bund und Kantone.

Stets schwelt die «Rivalität» mit der Strasse

Generell am stärksten beschäftigt aber die Kleinseilbahnen weiterhin das veränderte Mobilitätsverhalten der Bergbewohnerinnen und -bewohner und dessen Folgen. Mehr Strassen am Berg beschneiden den Seilbahnen neben schwindenden Einnahmen oft auch mehr Trasse-Querungen, die bei unsorgfältiger Umsetzung ein Sicherheitsrisiko darstellen können.

Eigentlich wäre es einfach, die Strassen sicher unter den bestehenden Seilbahnen durchzuführen: Um die vorgegebenen Höhenabstände zu gewährleisten, müsste Terrain abgetragen werden, damit Fahrzeuge künftig in genügendem Höhenabstand zur Bahn die neue Strasse befahren können. Terrainveränderungen verursachen aber höhere Kosten und bedingen Landabtretungen von involvierten Bauern. Deshalb werden für Strassenprojekte günstigere Varianten, zum Beispiel Ampellösungen, angestrebt. Solche wurden auch zweimal bei Querungen der Kipfen-Tristel-Seilbahn umgesetzt. Das Problem dabei: Die Durchfahrenden missachten häufig die Ampeln und fahren, nach kurzem Blick zur vermeintlich weit genug entfernten Seilbahnkabine, auch bei

rotem Signal weiter. Im Bewusstsein ihrer Regelverstösse würden manche Autofahrerinnen und Autofahrer die Seilbahnen und ihre ungeliebten Ampelhindernisse am liebsten in die Wüste schicken.

Ironischerweise waren es aber die Initianten der Strassen, die aus Kostengründen stets Ampellösungen angestrebt hatten.

Die Problematik der zunehmenden Trasse-Querungen steht stellvertretend für den heutigen Balanceakt einer Kleinseilbahn zwischen Einhaltung komplexer Sicherheitsvorschriften, wachsender Konkurrenz durch die Strasse und aufwändiger Suche nach neuer Kundschaft.

Es bleibt die Hoffnung

Wie diese Momentaufnahmen aus dem Inneren zeigen, hangeln wir uns mit der Drahtseilgenossenschaft Kipfen-Tristel durch die Geschäftsjahre. Bis etwa im Jahr 2030 wird sich weisen, ob und wie lange Kleinseilbahnen überhaupt noch überleben können.

Für die Handvoll Idealistinnen und Idealisten, die sich weiterhin für den Erhalt der alten Seilbahnen als Zeitzeugen und Kulturgut einsetzen, bleibt die Hoffnung auf fortwährende Unterstützung durch Stiftungen bei grösseren Investitionen und eine Zunahme der Zuwendungen durch die öffentliche Hand. Daneben sind die kleinen Bahnen aber vor allem auf die Solidarität ihrer Gäste angewiesen, die mit den ruckelnden Seilbahnen in die Schönheit eines Bergtals – und dabei immer auch ein wenig in die Vergangenheit – eintauchen möchten.



Talstation der Seilbahn Kipfen-Tristel.





Seilbahn Spiringen-Kipfen-Tristel

Eigentümerin: Drahtseilgenossenschaft Kipfen-Tristel

1951: Baujahr 1. Sektion

1952: Baujahr 2. Sektion

1. Sektion: Spiringen-Kipfen

Talstation: Spiringen, 970 m ü. M.

Bergstation: Kipfen, 1190 m ü. M.

Höhendifferenz: 220 m

Seillänge: 618 m

Kabinen: 3 Personen

2. Sektion: Kipfen-Tristel

Talstation: Kipfen, 1190 m ü. M.

Bergstation: Tristel, 1560 m ü. M.

Höhendifferenz: 370 m

Seillänge: 1112 m

Kabinen: 4 Personen

Klanglandschaft 3: Bergstation Ratzi, Mittagspause. Der Wind bringt das Tragseil in Schwingung, so dass die stillstehende Gondel vibriert. Dazu Tierlaute und Stimmen vom benachbarten Restaurant. Anschliessend intensiver Bahnbetrieb mit zahlreichen Nachmittagsgästen. Ende Mai 2023; Ambisonics, abgemischt auf Stereo.



Springen-Ratzi



Fridolin Gisler
und Alois Gisler

1932 nahm die älteste Seilbahn des Schächentals, die Seilbahn Spiringen–Ratzi, den Betrieb auf. Fridolin Gisler und der Bio-bauer Alois Gisler-Arnold berichten vom Leben der Bergbauernfamilien und von den Anfängen der Seilbahn.

Fridolin Gisler: Meine Eltern waren Friedrich und Paulina Gisler-Imhof. Sie heirateten 1934 und übernahmen den Bänzig, er war nur 2,5 Hektaren gross. 1938 kaufte Vater den Berg, die Ratismatt, mit sechs Hektaren Landfläche. Damit bewirtschafteten meine Eltern einen Zweistufenbetrieb mit genügend Land, um Kühe, Rinder und Schafe zu halten. Zudem besass meine Mutter zusammen mit ihrer Schwester Marie ein halbes Hüttenrecht auf der Sittlisalp, was den Eltern erlaubte, ihr Jungvieh auf die zur Sittlisalp gehörende Rinderalp Chärschelen aufzutreiben.

Lange Fusswege

Geboren wurde ich im Bänzig, in Spiringen, am 27. Januar 1935. Fünf Kinder kamen daheim zur Welt. Ich bin der Älteste, dann kamen Marie, Walter, Rosa und Ida. Unsere Hebamme war Barbara Gisler, man nannte sie Thadee Bäbi. Sie war eine gute Hebamme, man vertraute ihr. Wenn man krank war oder etwas mit den Kindern war, hat man das Thadee Bäbi gerufen. Sie wohnte in Urigen, in der Lehmatte, war kinderlos. Zu den Geburten ging sie zu Fuss bis auf die Eggberge und auf den Urnerboden. Sie hatte kein Auto, kein Velo. Manchmal fuhr sie auf Skiern zu Geburten auf den Urnerboden, blieb dort ein paar Tage bei der Mutter und kehrte über den Pass wieder heim.

Die Schule begann am 1. Oktober und war an Ostern fertig. Meist lag zu Schulbeginn in den Bergen bereits viel Schnee. Der Schulweg von der Ratismatt nach Spiringen war lang und beschwerlich. Ins Dorf brauchten wir eine, für den Heimweg zwei Stunden. Schneite es den ganzen Tag, war der Heimweg durch den hohen Schnee viel strenger. Dann kam uns Vater entgegen und öffnete uns so den Weg. Oft waren die Schuhnestel so gefroren, dass wir sie nicht mehr selbst öffnen konnten. Wenn es «guxed hed» – stürmte –, mussten wir nicht in die Schule.

Ich war mit Theres, Margrit und Annemarie Herger vom Rietlig sowie mit Theres und Toni Imhof auf dem Schulweg. Von diesem Schulweg gibt es Fotos von uns. Gemacht hat sie die Zürcher Fotografin Hedy Bumbacher, die damals für die Berghilfe fotografierte. Sie war oft bei uns und im Rietlig zum Fotografieren.

Mein Vater war Genossenschafter der Seilbahn Spiringen–Ratzi. Die offene Seilbahn bestand aus einer Ladefläche mit Brettern und zwei Bänken, einem Dach und zwei Läden als Sicherung seitwärts, die zum Einsteigen herausgenommen und wieder eingesetzt wurden. Wir wären gerne mit dieser Seilbahn gefahren, doch mussten wir von der Ratismatt immer zu Fuss zur Schule. Der Seilwart, Michael Gisler, hat das Bähnchen wegen drei, vier Schülern «nid aglaa».

Bis Ende Januar war gewöhnlich das Heu in der Ratismatt aufgebraucht und wir zügelten ins Bänzig, von dort war der Schulweg viel kürzer, eine halbe Stunde.

Selbstversorger, genügsames Leben

Ich erinnere mich an den Herbst 1939. Wir waren im Bänzig am Weg zum Getschwiler am Emden, als eine Frau vom Dorf vorbeikam: Sie sei unterwegs zu verschiedenen Heimä, um den Bauern dort auszurichten, dass sie einrücken müssten. Im Zweiten Weltkrieg war Vater nicht im Militär, sondern in der Ortswehr. Wir lebten von unseren Tieren, von Fleisch, Milch, Butter und Käse. In den offenen Küchen in der Ratismatt und im Bänzig machte Mutter Hauschäsl, im Hausgarten pflanzte sie Karotten, Lauch und Randen. Auch Kartoffeln hatten wir genug. Wir hatten im Bänzig drei Kartoffelgärten und in der Ratismatt einen. Mutter verschenkte manchmal einen Rucksack voller Kartoffeln an grosse Familien, die nicht viel hatten.

Mein Vater hatte wenig Geld, im Herbst hat er jeweils ein Rind oder eine Kuh verkauft. Von dem Geld musste die Familie das ganze Jahr lang leben. Im Krieg war alles rationiert. Mit den Rationierungsmarken konnten wir Mais, Magronen, Reis, Zucker und Kaffee kaufen. Lebensmittelmarken für Produkte wie Milch, Käse oder Butter, die wir selbst herstellten, wurden jedoch abgetrennt. Es gab auch Marken für Kleider und Schuhe – viele dieser Marken hat Mutter Vaters ledigen Brüdern verschenkt, die im Oberdorf in Spiringen einen Betrieb hatten. Sie waren im Sommer z'Alp, gingen im Winter ins Holz und brachten grosse Mengen Wildheu von der Sittlisalp, den Spitzen, nach Spiringen – sie brauchten mehr Schuhe als wir. Im Sommer hatten wir eine Kuh für die Selbstversorgung der Familie auf der Heimkuhweide Sidenplangg, die restlichen Kühe waren auf der Sittlisalp.

Alles war Handarbeit: das Misten, das Mähen, das Rechen, das Worben und das Eintragen des Heus in Pünggel in den Obergaden. Man kann sich das heute nicht mehr vorstellen. 1948 kaufte Vater einen Motor und eine Seilwinde mit Rollen. So konnten wir mit dem Schlitten Mist seilen und Heu transportieren. 1958 kaufte Vater den ersten Motormäher und ab 1960 hatten wir Strom in der Ratismatt.

1964 haben Edith und ich geheiratet, wir hatten kaum Geld. Nach der Kirche fuhr uns ein Cousin für das Hochzeitsfoto nach Altdorf zum Fotografen Karl Küchler. Gefestet haben wir im Restaurant St. Anton in Spiringen. Am Abend spielte Agnes Gisler-Föhn, man kannte sie unter dem Namen Fluri Karänä, zusammen mit ihrem Mann Karl Gisler. Unsere Hochzeitsreise dauerte Tage. Zuerst fuhren wir mit dem Zug nach Zürich zu Elsi und Jakob Jäggi, die bei uns während des Krieges die Sommerferien verbracht hatten. Danach waren wir einen Tag bei einer Freundin in Ägeri, die meine Frau von der Arbeit auf dem Stoos kannte. Nach einem Tag in Einsiedeln kehrten wir heim, um am nächsten Morgen auf dem Land Mist auszubringen.

Wir bekamen zehn Kinder. Das erste Kind, der Werner, starb fünf Tage nach der Geburt am Palmsonntag. Bei der Taufe von Rita, am 5. Mai 1966, waren wir auf der Ratismatt eingeschneit. Am Tag vor der Taufe habe ich mit Rindern einen Weg zur Seilbahn geöffnet. Drei Tage nach der Geburt hat die Hebamme Thadee Bäbi das Kind geholt. Ich ging mit ihr und dem Täufling nach Spiringen zur Taufe. Gotte und Götti kamen und es gab bei uns das Taufessen. Annemarie, eine Schwester meiner Frau, die in der Woche nach der Geburt bei uns war, hat gekocht.



Fridolin Gisler (vorne) mit seinen Geschwistern Maria und Walter auf dem Heimweg ins Ratzi.





Anna Gisler-Herger, die Grossmutter des Bergbauern Alois Gisler.



Lawinenniedergang im Bieglberg

Anfang Januar 1968 fiel tagelang Schnee, in der Ratismatt lag der Schnee über zwei Meter hoch. Wir wussten, dass die Lawinengefahr täglich stieg, die Ratismatt war nicht lawinensicher. In der Nacht vom 8. auf den 9. Januar 1968 hatte ich in der Ratismatt eine Kuh am Kalbern. Da es noch nicht so weit war, bin ich nach dem Hirten zum Nachbarn, dem Sepp Imhof, gegangen. Dort waren Sepp, seine Frau Rosi, meine Frau Edith und Fritz Gisler vom Bieglberg am Jassen. Ich ging immer wieder zum Gaden, um nach der Kuh zu schauen. Um Zwölf «hed äs chäch dunnerät». Fritz sagte: «Jetzt gits dä der Ankä!» Wir assen noch eine Kleinigkeit. Danach gingen der Fritz, der Imhof Sepp und ich zurück zum Stall und halfen der Kuh beim Kalbern, zwei gesunde Kälber kamen zur Welt.

Um drei Uhr sagte ich dem Imhof Sepp und dem Fritz, sie sollten ins Bett. Ich ging ebenfalls nach Hause und berichtete meiner Frau, «wir hätten jetzt gekalbert», und ging nochmals zum Gaden zurück. Da sah ich das Licht einer Taschenlampe, es war Fritz vom Bieglberg. «Es hat mir das Haus zusammengeschlagen», sagte Fritz. «Die Lawine hat das ganze Haus nach vorne geschoben und den obersten Stock weggefeigt. Die fünf Kinder im oberen Stock und meine Frau haben Antwort gegeben, von der Pflegemutter und den Kindern Maria und Rosmarie, die im unteren Stock geschlafen haben, habe ich nichts gehört.» Zuerst wussten wir nicht, ob wir die Feuerwehr anrufen sollten. Dann weckten wir unsere Nachbarn in der Gadenstatt, ds Joschtä Adams, Herger Adam und die beiden Söhne Peter und Toni. Schlussendlich konnte Fritz alle lebendig aus den Schneemassen befreien und zum Stall bringen, wo sie sich im Heu aufwärmen konnten. Peter und Toni Herger brachten Kleider für die Geretteten. Da weiterhin Lawinengefahr bestand, brachten Sepp Imhof und ich unsere Frauen und Kinder zu Adams in der Gadenstatt. Rita war zwei Jahre alt, Walter erst einige Monate.

Wir hatten Glück gehabt, dass niemand ums Leben kam. Fritz, der mir beim Kalbern geholfen hatte, war zum Zeitpunkt des Unglücks nicht zu Hause. So konnte er Hilfe holen und die Verschütteten retten. Die fünf Kinder im Dachstock und seine Frau waren schnell befreit, die Rettung der Pflegemutter Johanna Gisler-Arnold und der beiden Kinder Maria und Rosmarie, die im unteren Stock eingeschlossen waren, gelang im letzten Moment.

Was war passiert? Die Stellilau hatte sich am Stock oberhalb der Gisleralp in einer Breite von rund 200 Metern gelöst und war über die Gisleralp zum Bieglberg gestürzt und zerstörte ein Haus und drei Ställe. Dort kam bisher noch nie eine Lawine, deshalb dachten wir: Der Bieglberg, das ist ein altes Haus, dort ist es sicherer als in unserem Haus in der Ratismatt.

Am 28. Januar kamen in Urigen im Holzerbergli und im Unterbächi beim Niedergang der Glattenlehn-Schienlau vier Menschen ums Leben. In der Ribi in Unterschächen wurde 1968 ein Lawinenbunker gebaut und oberhalb Urigen stehen heute Lawinenverbauungen.

Im März 1968 hat mir der Onkel sein Land im Baumgarten um den Zins angeboten. Ich habe darauf die Ratismatt bis 1987 verpachtet. Walter hat 1994 den Betrieb Ratismatt-Bieglberg übernommen, Konrad, der den Baumgarten bewirtschaftet, ist seit 1995 auf der Sittlisalp z'Alp.

Seilbahn Spiringen-Ratzi

Alois Gisler: 1927 gründete mein Grossvater Gustav Gisler, Ratzi, mit Ambros Gisler, Bodenberg, Ambros Gisler (Franz Tonis Brosi) vom Berg, Franz Gisler, Fuhr, Gustav Gisler vom Restaurant St. Anton und Michael Gisler vom Restaurant Rössli die Seilbahngenossenschaft Spiringen-Ratzi. Unterstützt wurden die Initianten durch Max Oechslin, Vorsteher des Kantonsforst- und Kulturamts Uri. Gustav Gisler stellte sein Land kostenlos für die Bergstation zur Verfügung. Die Bahn sollte auch die obersten Liegenschaften am heutigen Schächentaler Höhenweg erschliessen. Das Interesse an der Seilbahn war gross, doch als es um die Kosten ging, sind viele abgesprungen. Die Bergler hatten kein Geld, fürchteten sich vor dem Ruin – 60 000 Franken kostete die Bahn, ein riesiger Betrag in der damaligen Krisenzeit. Als die Bahn 1932 eingeweiht wurde, hatte mein Grossvater Tränen in den Augen.

Nach der Eröffnung der Seilbahn änderte sich für die Jungen nichts. Sie gingen weiterhin zu Fuss zur Schule, weil sich die kinderreichen Familien in den Bergen die Seilbahn nicht leisten konnten. Vorwiegend ältere Personen nutzten die Bahn. Während unserer Schulzeit, in den 1960er-/1970er-Jahren, mussten wir zu Fuss nach Spiringen, durften aber mit der Bahn heimfahren.

In der Talstation, im Restaurant St. Anton in Spiringen und auf der Fuhr gab es ein Seilbahntelefon. Auf dem Ratzi hatten wir zwei Telefone – eines war in der Bergstation der Seilbahn, das andere, ein Wandtelefon, das «Eidgenössische», in unserem Haus. Bedient wurde die Seilbahn in der Talstation jahrelang vom Wirt des Restaurants Rössli, Michael Gisler. Das Seilbahntelefon war eine unentbehrliche Verbindung zwischen dem Dorf und den Bauernfamilien auf dem Berg. Für wichtige Mitteilungen telefonierte man von der Talstation Spiringen in die Bergstation Ratzi. Die Meldungen nahm meine Mutter entgegen, schrieb sie auf Zettelchen und wir Kinder überbrachten die Nachrichten den umliegenden Bauernfamilien. Wir mussten auch oft zur Station, um beim Abladen von Waren zu helfen.

Mein Grossvater war in vielen Ämtern, im Landrat, im Korporationsrat, im Gemeinderat. Auf einem Foto sieht man meine Grossmutter Anna Gisler-Herger mit weissem Kopftuch und langem, schwarzem Rock beim Tängeln einer Sense auf dem Land. Sie hat sehr viel gearbeitet, auf dem Land, im Stall, im Haushalt. Belastet hat sie auch das ständige Hin und Her zwischen dem Haus und der Bergstation der Seilbahn. Sie schaute nicht zu ihrer Gesundheit, hatte Mühe mit dem Atmen. Nach einem Herzschlag war meine Grossmutter sehr geschwächt. Sie starb ein halbes Jahr später, am 6. Juli 1957.

Als Kind musste ich immer zu Fuss zur Schule, konnte aber mit der Bahn bergauffahren. Für viele kinderreiche Familien waren die Seilbahnfahrten noch immer zu teuer. Damit die Kinder gratis fahren konnten, stellte mein Vater ein Gesuch an die Genossenschaft. Später übernahm die Gemeinde Spiringen die Kosten.

Wichtig war das unmittelbar neben der Talstation der Bahn gelegene Gasthaus St. Anton. Das Haus war nicht nur ein Gasthaus mit Zimmern und Restaurant, es war eine Schaltzentrale des Schächentals. So war es Pflichtlager für Grundnahrungsmittel und Betriebsstoffe sowie Abrechnungsstelle

für Lebensmittelmarken während des Zweiten Weltkriegs, Buttersammelstelle für Äpler, Tankstelle, Kühlhaus, Telefonzentrale, Lebensmittel-, Futterwaren- und Getränkelager und Bank. Mit der Seilbahn gelangten die Waren ins Ratzi, wo sie Vater mit seinem Schilter zu den verschiedenen Höfen transportierte.

Tourismus-Aufschwung

Der «Fremdä-Rietlig», das Naturfreundehaus, brachte der Bahn Geld. Der Bahn ging es in dieser Zeit gut. Mit der Gründung der Skiliftgenossenschaft und dem Bau des Skilifts 1968 kam der Aufschwung. Eine Transportseilbahn beförderte im Sommer Baumaterial auf die Gisleralp. Dort hütete ich die Kühe und passte auf, dass sie sich nicht im Drahtseil verhedderten. Am 19. Dezember wurde der Betrieb des Skilifts vom kantonalen Meliorationsamt freigegeben. 1970 begann Vater mit dem Bau des Berggasthauses Ratzi, ohne Bagger und Kran.

Sämtliches Baumaterial – Holz, Zement, Sand usw. – wurde mit der Seilbahn transportiert. «Am 15. Mai 1970 haben wir den Bauplatz von einer meterhohen Schneemasse befreit und einen Monat später, am 15. Juni, war der Firstbaum auf dem Dach», erzählte Vater oft. 1970 eröffnete das Berggasthaus Ratzi. Unzählige Skilager wurden einquartiert. Bahn und Skilift blühten. Durch die Seilbahn, die zu unserem Bauernhof Ratzi führt, und den Skilift wurde das Ratzi touristisch zu einem Begriff.

1982/83 musste der Skilift für eine halbe Million Franken modernisiert werden. Fünf Jahre schrieb der Skilift schwarze Zahlen. Am 26. November 1993 berichtete die Urner Zeitung jedoch von finanziellen Problemen der Skiliftgenossenschaft: «Schlechte Winter, Investitionen mit anderen Partnern in eine Parkplatzanlage und schliesslich noch hohe Zinsbelastungen rissen ein tiefes Loch in die Kasse.» Dank zahlreicher Spenden gelang es, den Skilift zu retten. Bis heute leisten wir Genossenschafter für den Betrieb der Bahn und des Skilifts jährlich unzählige Fronstunden.

Die Strasse

Nach dem Unwetter vom 31. Juli 1977 wurden im Schächental 200 Erdrutsche registriert. In Rekordzeit wurden in Urigen bis in die Fuhr Strassen gebaut – sie ermöglichten Lastwagen und Baggern die Zufahrt, um die Schäden im Kulturland zu beheben. Im Chipfeli zum Beispiel war ein Riesenbruch. 1980 führte die Strasse bis ins Ratzi, 1988 war das Bergstrassennetz fertiggestellt. Der Bau der Strasse ermöglichte die Sanierung und den Neubau von Häusern, Ställen und Alpgebäuden. Nach dem Bau der Strasse wurde kein Baumaterial mehr mit der Bahn transportiert. Die Bahn hat immer noch eine wichtige Erschliessungsfunktion, besonders im Winter, und ist wichtig für die Schulkinder.



Seilbahn Spiringen-Ratzi

Eigentümerin: Seilbahngenossenschaft Spiringen-Ratzi

1932: Baujahr

1968: Revision; neue Masten, Seile, Viererkabinen

1974: Ausbau auf Achterkabinen, Sicherungsanlage, vollautomatische Steuerung

1985: Revision; elektronisches Fahrprogramm, Seilüberwachung, Erhöhung Geschwindigkeit

2003: Revision; Jeton- und Münzbetrieb

Talstation: Spiringen, 950 m ü. M.

Bergstation: Ratzi, 1516 m ü. M.

Höhendifferenz: 565 m

Seillänge: 1552 m

Kabinen: 8 Personen

Nutzlast: 640 kg

Fahrzeit: 5,5 min

Fahrgeschwindigkeit: max 5 m/s

Förderleistung: 73 Personen/h

Max. Bodenabstand: 45 m

Skilift Ratzi-Gisleralp

Eigentümerin: Skiliftgenossenschaft Ratzi

1968: Baujahr

1982/83: Sanierung

Von Berg zu Tal –
und umgekehrt

Historische
Betrachtungen zum
Bau von
Kleinseilbahnen

Romed Aschwanden

Das Leben am Berghang ist hart und karg. Sei es zum Kirchen- oder Schulbesuch, der Weg ins Tal ist beschwerlich, insbesondere in den Wintermonaten, wenn Schnee liegt. Die steilen Hänge eignen sich nicht für Futtertransporte, häufig sind sie weder im Sommer noch im Winter mit dem Auto befahrbar. Fallen Haus- oder Stallreparaturen an, wird es noch komplizierter. Für die Berglandwirtschaftsbetriebe bedeutet dieser Umstand Mehraufwand und -kosten. Bis in die 1950er-Jahre bildete diese mangelhafte Erreichbarkeit die Ausgangslage der Betriebe am Eggenbergli, der Hanglage «schattenhalb» ob Wigerschwanden. Die Situation verbesserte sich erst mit der Erschliessung des Gebiets durch eine Kleinseilbahn^[1] der Firma R. Niederberger Söhne AG – stürzte aber die Seilbahngenossenschaft in eine Schuldenkrise.^[2]

Das Beispiel Eggenbergli steht repräsentativ für die Situation vieler Berglandwirtschaftsbetriebe im Schächental bis weit in die zweite Hälfte des 20. Jahrhunderts. Auf den ersten Blick mag dies überraschen, ist doch das Automobil das Verkehrsmittel schlechthin dieser Zeitperiode.^[3] Man mag in diesem Umstand sogar eine Bestätigung der These sehen, die Berggebiete seien ein Ort der Rückständigkeit und Antimodernität – eine Reliktlandschaft.^[4] Historisch betrachtet stellt die rudimentäre Erschliessung der Bergbetriebe allerdings lediglich eine Übergangsphase zur Eroberung der Steilhänge durch Strassen dar, deren lange Dauer der schwachen Finanzlage vieler Berggemeinden und -betriebe sowie der anspruchsvollen Topographie geschuldet ist.

Anhand von zwei Fallbeispielen – Brugg-Biel-Kinzig und Wigerschwanden-Acherberg – möchte ich diese Übergangsphase genauer betrachten. Meine Untersuchung konzentriert sich dabei auf den Prozess von Planung, Finanzierung und Errichtung von landwirtschaftlichen Personenseilbahnen im Schächental. Die lokalen Blickwinkel auf den bäuerlichen und behördlichen Alltag ergänzen Bezüge zum allgemeinen historischen Kontext, um so

zum allgemeinen Verständnis des Erschliessungswerks durch Bahnen und Strassen beizutragen.

Seilbahnen sind immer eine kollektive Errungenschaft. Die Bauherrinnen von Personenseilbahnen im Schächental sind ausnahmslos Genossenschaften. Diese Organisationsform war notwendig, da sich die Kosten für den Bau einer Seilbahn rasch auf sechsstelligen Summen beliefen und von Privatpersonen unmöglich zu stemmen waren. Die genossenschaftliche Struktur brachte gewisse Zwänge für ihre Mitglieder mit sich. So mussten sich die Genossenschafter gemeinsam um ihr Anliegen bemühen, Argumente beschaffen und sich organisieren. Dieser soziale Austausch, der dadurch entstand, war intensiver als der übliche Umgang der Bergbauernfamilien untereinander. Schliesslich erfüllen auch die fertiggestellten Seilbahnen eine soziale Funktion, die über die reine Organisationsform hinausgeht: Die Berg-, Mittel- und Talstationen der Seilbahnen sind soziale Brennpunkte, manchmal eher subtil, manchmal ganz offensichtlich. Gewissermassen

- 1 Kleinseilbahnen sind definiert als Seilbahnen für den Personentransport, die maximal acht Personen je Fahrtrichtung fassen. Vgl.: Blessinger, Ulrich; Stübi, Anton; Jost, Fritz: Hintergrundinformationen. Alperschliessungen mit Material- respektive Personenseilbahnen, Bern 2020, S. 2. Online: https://www.ikss.ch/images/content/20200204_Alperschliessung_Hintergrundinformationen_d.pdf, Stand: 03.11.2020.
- 2 Drahtseilbahngenossenschaft Schattenhalb, Spiringen: An den h. Regierungsrat des Kantons Uri, 05.12.1953, StAUR, Signatur: R-720-17 / 1018 (2).
- 3 Vgl. Moraglio, Massimo; Singh, Dhan Z.: «The Life of Modern Roads.» Spill-overs of Automobile Infrastructure, in: The Journal of Transport History 37 (2), 2016, S. 123-128; mit Fokus auf Uri s. Gisler-Jauch, Rolf: Uri und das Automobil – des Teufels späte Rache? Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen des Automobils auf das Urnerland, Altdorf 1994.
- 4 Zu dieser Debatte s. Tschöfen, Bernhard: Berg, Kultur, Moderne. Volkskundliches aus den Alpen, Wien 1999.

eine soziale Infrastruktur, die in einem überraschenden Gegensatz zu den üblichen Transferräumen der modernen Welt steht.[5]

Das Seil als nützliches Transportmittel
In der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts wurden zahlreiche relativ einfache Seilbahnen errichtet. Geradezu legendär[6] sind heute die sogenannten «Niederberger-Schiffli», wie sie die Firma R. Niederberger Söhne AG aus Dallenwil gebaut hat.[7] Das lokale Unternehmen war in

- 5 Vgl. Bauman, Zygmunt: Flüchtige Moderne, Frankfurt a. M. 2016, S. 110-153; weiterführende Überlegungen zum Miteinander von Menschen und Infrastruktur siehe: Latour, Bruno: Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft. Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie, Berlin 2010 (Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft).
- 6 Belege für diesen «Seilbahnkult» vgl.: Das Gelbe Haus Flims; Heimatschutzzentrum, Nidwaldner Museum (Hg.): Luft Seil Bahn Glück. Eine Ausstellungstrilogie in Stans, Flims und Zürich, Dallenwil 2018; Baumgartner, Roland; Canale, Reto: 200 Kleinseilbahnen Schweiz. Nationales Kulturgut und faszinierendes Erlebnis, Thun/Gwatt 2019.
- 7 Niederberger-Regli, Markus: Geschichte der Familie und der Firma von Remigi Niederberger, Schmiede, Dallenwil, 1860-1926, Dallenwil 2006. Online: <https://daten.nw.ch/biblio/onlinedocs/nwstar/HECe2.pdf>, Stand: 15.09.2022.
- 8 Siehe dazu auch die Informationen unter: Seilbahnen in der Schweiz. Hintergrund, Seilbahninventar, <https://www.seilbahninventar.ch/texts.php?page=his&lang=de#fa32>, Stand: 08.01.2020.
- 9 Luftseilbahngenossenschaft «Kinzig» Bürglen (Uri): Subventionsgesuch für die Luftseilbahn Kinzig, Schreiben an Regierungsrat Uri, 19.02.1949, StAUR, Signatur: R-720-17 / 1006 (5).
- 10 Vgl. Glatthard, Thomas: Melioration, hls-dhs-dss.ch, 2016, <https://hls-dhs-dss.ch/artic-les/007847/2016-11-29/>, Stand: 17.01.2023; Moser, Peter: Die Agrarproduktion. Ernährungssicherung als service public, in: Müller, Margrit; Veyrasat, Béatrice; Halbeisen, Patrick (Hg.): Wirtschaftsgeschichte der Schweiz im 20. Jahrhundert, Basel 2012, S. 568-620.
- 11 Stadler-Planzer, Hans: Alpen - Landwirtschaft im 19. und 20. Jahrhundert, in: HLS-Online, 2013.

der Lage, seine Bahnen den ortsspezifischen Erfordernissen anzupassen und auf Mass zu produzieren. Zudem sind die Transportmittel so konstruiert, dass sie je nach Zweck rasch umgebaut werden können. Beispielsweise lassen sich Türen und Seitenwände einfach durch Gitter ersetzen, um die Gondel für den Viehtransport zu nutzen.[8] Damit waren sie – und sind es teilweise noch heute – das ideale Transportmittel für die Erschliessung von Hanglagen.

Grössere Anlagen mit geschlossenen Kabinen folgten seit der Nachkriegszeit. Eine solche wurde Ende der 1940er-Jahre zwischen Brügg und Biel-Kinzig geplant.

«Es handelt sich hier um ein Werk, das einem wirklichen Bedürfnis entspricht und das tatsächlich als eine der produktivsten Berghilfen gewertet werden darf. Wie Sie aus den Projekt-Unterlagen entnehmen können, geht es hier nicht um den Bau einer luxuriösen, destomehr [sic!] aber um eine solide, sichere Seilbahn, die von tüchtigen Fachmännern [...] geprüft und sehr vorsichtig durchgeführt worden ist.»[9]

Seilbahnen, so macht dieses Zitat deutlich, waren im Schächental keine Tourismusprojekte, sondern von Bund und Kanton geförderte Erschliessungsmassnahmen. Die Behörden sprachen auch von Meliorationsmassnahmen, was belegt, dass Seilbahnen in dieser Zeit im grösseren Kontext der landwirtschaftlichen Modernisierung zu verorten sind.[10]

Die eidgenössische Politik beschäftigte sich seit den 1920er-Jahren vermehrt mit den wirtschaftlichen und sozialen Problemen der Bevölkerung im Alpenraum. Es folgten die Gründung der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB, gegr. 1943) und der Schweizerischen Berghilfe (1942). Unter die getroffenen Massnahmen fielen neben der Aus- und Weiterbildung der berg- und alpwirtschaftlich tätigen Bevölkerung auch Bemühungen zur Verbesserung von Gebäulichkeiten und der Verkehrserschliessung.[11]

Auch der Kanton Uri überarbeitete in diesem Zeitraum die gesetzlichen Grundlagen zur Unterstützung der Berglandwirtschaft: Am 3. Juni 1946 erliess der Landrat die «Verordnung über kantonale Beiträge an Alp- und Bodenverbesserungen», die regelte, für was und unter welchen Bedingungen der Staat Unterstützungsgelder sprechen kann. Sie hielt fest, dass der Kanton in der Regel zwischen 10 und 20 Prozent der Gesamtkosten trage und ausschliesslich Projekte mitfinanziere, die Anrecht auf Bundessubventionen hätten. Interessant ist zudem, dass Subventionen von bis zu 20 000 Franken durch den Regierungsrat im Alleingang beschlossen werden durften. Höhere Beträge bis 50 000 Franken benötigten die Zustimmung des Landrats, während Subventionen von über 50 000 Franken eine Volksabstimmung erforderten.[12]

Trotz der vorhandenen Unterstützung blieb die Finanzierung des Baus einer Erschliessungsseilbahn für die ansässige Bevölkerung eine Herausforderung: So rechnete die Luftseilbahngenossenschaft «Kinzig» Bürglen mit Kosten von 415 000 Franken. Als die Genossenschaft dem Regierungsrat Uri ihr Gesuch unterbreitete, kalkulierte sie mit Subventionen von 5 Prozent der Gesamtkosten durch die Gemeinde Bürglen sowie 7,5 Prozent durch die Korporation Uri.[13]

Der Regierungsrat beantragte dem Landrat eine Subvention von 12,5 Prozent beziehungsweise maximal 50 000 Franken – und beabsichtigte damit wohl, eine Volksabstimmung zu vermeiden.[14] Der Landrat stimmte ohne grössere Debatte zu und auch der Bund bewilligte eine Subvention von 100 000 Franken.[15] Wie die restliche Finanzierung zustande kam, lässt sich mittels der Akten im Staatsarchiv Uri nicht rekonstruieren. Es ist davon auszugehen, dass sie teils durch die Genossenschaftsmitglieder aufgebracht und teils durch Arbeitsleistung erbracht wurde.

Am 21. Oktober 1951 weihte die Genossenschaft ihre Seilbahn mit einem Feldgottesdienst und Unterhaltung durch den

Musikverein Bürglen, Alphornbläser und Fahnschwinger ein. Die Abschlussrechnung belief sich auf rund 562 000 Franken.[16]

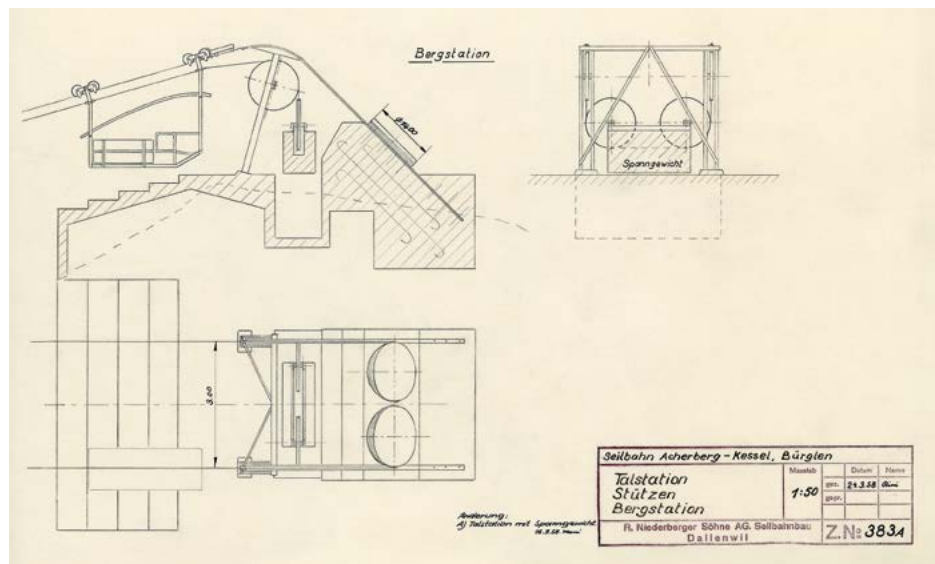
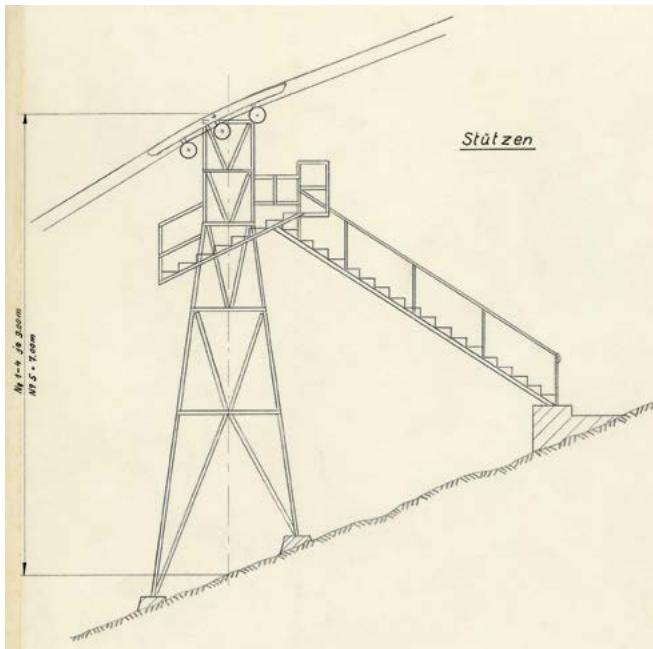
Vom Anrecht auf Hilfe

Anhand des Fallbeispiels der Biel-Kinzig-Seilbahn wurden die gesetzlichen Grundlagen und die Schwierigkeit der Finanzierung aufgezeigt sowie das Prozedere der Subventionierung näher beleuchtet. Anhand einer weiteren Seilbahn gehe ich noch einen Schritt zurück und untersuche die Legitimation eines solchen Erschliessungsvorhabens. Eine ähnliche Ausgangslage wie beim Bau der Seilbahn Biel-Kinzig fand sich in den 1970er-Jahren auch im Gebiet Eierschwand, das die Weiler Ried, Eierschwand, Oberschwand, Schwand, Ruogig, Ebnet und Selez umfasst:

Online: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/008569/2013-07-17/>, Stand: 08.05.2018; Rudaz, Gilles; Debarbieux, Bernard: Die schweizerischen Berggebiete in der Politik, Zürich 2014; Wunderli, Rahel: Berglandwirtschaft im Strukturwandel. Bauern/Bäuerinnen aus Ursern (UR) und politische Institutionen während der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, Altdorf 2016; ferner: Weiss, Richard: Alpiner Mensch und alpines Leben in der Krise der Gegenwart, in: Die Alpen 33, 1957, S. 209–224.

- 12 Verordnung über kantonale Beiträge an Alp- und Bodenverbesserungen vom 3. Juni 1946, in: Amtsblatt des Kantons Uri (25), 20.06.1946, S. 575–578.
- 13 Luftseilbahngenossenschaft «Kinzig» Bürglen (Uri): Subventionsgesuch für die Luftseilbahn Kinzig, 1949.
- 14 Regierungsrat Uri: Auszug aus dem Protokoll, Altdorf 26.02.1949, StAUR, Signatur: R-720-17 / 1006 (5).
- 15 Landrat des Kantons Uri: Auszug aus dem Protokoll, Altdorf 21.04.1949, StAUR, Signatur: R-720-17 / 1006 (5); Schweizerischer Bundesrat: Auszug aus dem Protokoll, Bern 10.02.1950, StAUR, Signatur: R-720-17 / 1006 (5).
- 16 Regierungsrat Uri: Auszug aus dem Protokoll, Altdorf 01.07.1952, StAUR, Signatur: R-720-17 / 1006 (5).





«Das Eierschwand-Selez-Gebiet liegt rechterhand des Schächens, am Südhang des Schächentales und ist einer der vier Hangflügel (Bittleten, Eierschwand-Selez, Riedlig-Biel, Acherberg) der Gemeinde Bürglen, die durch Bachtobel voneinander getrennt sind. Die Ostgrenze bildet der Haldenbach und Eggen bis Hagelstöckli, die Westgrenze der Färchenwald, Höch-Egg bis Hagelstock. Die obere Grenze schliesst die Gand-Alp in sich, und die untere Grenze ist der Schächen bei Brügg.»^[17]

Das Gebiet bewohnten rund 116 Personen in 20 Haushalten, die das Gelände in einer sogenannten Stufenwirtschaft nutzten.^[18] Das heisst, die Familien wechselten über den Sommer hinweg mehrmals die Wohn- und Wirtschaftsgebäulichkeiten und die Höhenlage. Die Anwohner waren in der Regel Vollzeitbäuerinnen und -bauern, einige wenige – insbesondere die Söhne und Töchter der Betriebsleiter – gingen einem Nebenerwerb nach. Die schlechte Erschliessung zwang sie, im Winter im Tal zu wohnen.

Eierschwand war schwer zu bewirtschaften. Alois Arnold, der 1973 im Auftrag der Luftseilbahngenossenschaft Eierschwand ein Gutachten erstellte, beurteilte die Erschliessung als «sehr schlecht» und den Zustand der vorhandenen Wege als «äusserst schlecht».^[19] Die steilen Hanglagen seien trotz vorteilhaften Klimas

und langen Vegetationsperioden kaum effizient zu bewirtschaften. Arnold schätzte die ökonomische Zukunft der ansässigen Landwirtschaftsbetriebe wenig rosig ein und erachtete eine Abnahme der Betriebszahl sowie eine Umstellung der Bewirtschaftung als unausweichlich: Die Hauptausrichtung auf Rindviehzucht verbunden mit einer Betriebsvergrösserung (d. h. mehr Rinder) sei für hauptberufliche Landwirte unumgänglich, während die nebenberuflichen Bauern erleichtert einem Nebenerwerb im Tal nachgehen können müssten. Schliesslich könne auch eine bessere Erschliessung den Verkauf von Milch fördern und die Betriebsbilanzen aufbessern.^[20]

Alois Arnold schlussfolgerte aus seiner Analyse, eine «befriedigende und tragbare Erschliessung des Eierschwand-Selez-Gebietes ist dringend.»^[21] Er schlug dafür eine Luftseilbahn vor, deren Bau durch die öffentliche Hand gefördert werden müsse. Denn «[d]iese Minderheit (4,3 % der Bevölkerung von Bürglen) hat ein Anrecht darauf, dass ihre Probleme beachtet und gelöst werden.»^[22]

Gemeinhin gelten die 1960er-Jahre als Zeit des Niedergangs der Erschliessungsseilbahnen, da diese zunehmend von Strassen abgelöst wurden.^[23] In diesem Kontext ist es sehr aufschlussreich, dass Alois Arnold in seinem Gutachten keine Strasse in Erwägung zieht, geschweige denn Argumente abwägt, um die Seilbahn zu legitimieren – sie wird als ideale Verkehrsinfrastruktur angesehen. Dies mag folgende Gründe haben: Zum einen erlaubt die Seilbahn eine gewissermassen mikroinvasive Erschliessung, die ohne grössere Verdichtung des Bodens möglich war und zu grossen Teilen durch die Anwohnerinnen und Anwohner selbst ausgeführt werden konnte. Die Seilbahn fügte sich in das bestehende Weg- und Transportseilnetz ein, während eine Strasse individuelle Zufahrt zu den Heimen nach sich ziehen würde.

Zum anderen sind Seilbahnen sehr flexibel nutzbar, wie die durch Arnold vorgeschlagene Linienführung illustriert: Die Bahn sollte in eine Sektion Brügg-

17 Arnold, Alois: Das Gebiet Eierschwand - Selez. Landwirtschaftliches Gutachten, Bauernschule Seedorf, Seedorf 08.01.1973, StAUR, Signatur: R-720-14 / 1006 (14), S. 3.

18 Hier und der ganze Abschnitt: Arnold: Das Gebiet Eierschwand - Selez. Landwirtschaftliches Gutachten, 1973.

19 Arnold: Das Gebiet Eierschwand - Selez. Landwirtschaftliches Gutachten, 1973, S. 14.

20 Ebd., S. 16.

21 Ebd., S. 18.

22 Ebd., S. 15.

23 Vgl. Aeschimann, Walter; Ruf, Hansjörg; Schenk, Thomas u. a.: Materialseilbahnen. Eine Chance für die Erschliessung im Berggebiet?, Bern 1996, S. 44.

Eierschwand und eine Sektion Eierschwand–Selez getrennt werden. Die zweite Sektion (Eierschwand–Selez) führe in das landwirtschaftlich weniger attraktive Gebiet – das gemäss Alois Arnolds Vorstellung besser ausschliesslich alpwirtschaftlich genutzt werden sollte – und könnte im Winter auch für den Skitourismus genutzt werden. Die erste Sektion hingegen sollte das ganzjährig bewohnte Gebiet Eierschwand erschliessen und damit die Zukunft der landwirtschaftlichen Betriebe sichern.

Die Finanzierung des Bahnbaus gedachte die Genossenschaft durch Eigenleistung an den Bau, Genossenschaftsanteile, Bankkredite und Investitionsdarlehen zu decken, rechnete aber immerhin mit einer Subvention von 80 Prozent durch die öffentliche Hand.[24] Von den Gesamtprojektkosten in der Höhe von 800 000 Franken erwog der Regierungsrat lediglich 20 Prozent zu übernehmen.[25] Nachdem der Urner Landrat den Antrag der Regierung genehmigt hatte, gelang es der Genossenschaft, auch die übrigen Gelder aufzutreiben. Mit der finanziellen Hilfe von Bund, Kanton, Gemeinde, Korporation Uri und der Stadt Zürich wurde die Bahn in den folgenden Jahren erstellt, die untere Sektion Brügg–Eierschwand nahm den Betrieb am 12. September 1975 auf.[26]

Wir sehen in diesem Fallbeispiel noch deutlicher als beim ersten, wie die Subventionen legitimiert wurden: Alois Arnold fordert, dass die landwirtschaftliche Arbeit am Berg erleichtert werden müsse, um das Leben der ansässigen Bevölkerung zu ermöglichen. Er begründet dies einerseits und explizit mit dem Anspruch einer «Minderheit» der Landesbevölkerung auf Unterstützung durch die öffentliche Hand. Andererseits argumentierte er implizit mit der nationalen Notwendigkeit, das Bergbauerntum zu bewahren. Beide Argumente finden sich in unterschiedlichen Ausprägungen in sämtlichen Gesuchen im Zusammenhang mit Seilbahnbauten, die im Staatsarchiv Uri überliefert sind. Wir lesen da vom Begehren, «mit Hilfe einer Drahtseilanlage unser hartes Berglerlos zu erleichtern»[27] oder

vom Versuch, «eine vernünftige Weiterexistenz der Berglandwirtschaft zu ermöglichen», welcher «eine grösstmögliche Unterstützung rechtfertigt.»[28]

Diese Argumente bewegen sich in einem – in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts fest etablierten – Raum zwischen Mythos und Rechtssetzung. Auf der einen Seite hatte sich spätestens mit der Geistigen Landesverteidigung eine seit frühesten Zeiten sich entwickelnde Identifizierung der Schweizer Bevölkerung mit den Alpen beziehungsweise den «Älplern» gesellschaftlich etabliert.[29] Andererseits hatte der Bund in den 1970er-Jahren den Weg einer nationalen Kohäsionspolitik eingeschlagen und mit dem Investitionshilfegesetz eine

24 Arnold: Das Gebiet Eierschwand – Seleuz. Landwirtschaftliches Gutachten, 1973, S. 22.

25 Regierungsrat Uri: Bericht und Antrag des Regierungsrates vom 23. Juli 1973 an den Landrat betreffend Zuerkennung eines Kantonsbeitrages an die Seilbahn Brügg–Eierschwand–Ruegig, Gemeinde Bürglen, Altdorf 23.07.1973, StAUR, Signatur: R-720-14 / 1006 (14).

26 Regierungsrat Uri: Auszug aus dem Protokoll, 12.07.1976, StAUR, Signatur: R-720-14 / 1006 (14).

27 Drahtseilbahngenossenschaft Schattenhalb, Spiringen: An den h. Regierungsrat des Kantons Uri, 1953.

28 Landrat Uri: Auszug aus dem Protokoll, Altdorf 03.06.1981, StAUR, Signatur: R-720-17 / 1006 (20), S. 5.

29 Unter der breiten Literatur zu diesem Themenkontext sei auf wenige einschlägige Titel verwiesen: Marchal, Guy P.: Das «Schweizeralpenland». Eine imagologische Bastelei, in: Mattioli, Aram; Marchal, Guy P. (Hg.): Erfundene Schweiz. Konstruktionen nationaler Identität, Zürich 1992, S. 37–49; Marchal, Guy P.: Schweizer Gebrauchsgeschichte. Geschichtsbilder, Mythenbildung und nationale Identität, Basel 2006; Kreis, Georg: Schweizer Erinnerungsorte. Aus dem Speicher der Swissness, Zürich 2010; Aschwanden, Romed: Politisierung der Alpen. Umweltbewegungen in der Ära der Europäischen Integration (1970–2000), Köln 2021 (Umwelthistorische Forschungen 9). Online: <https://doi.org/10.7788/9783412521363>, Stand: 10.05.2021.

rechtliche Grundlage geschaffen für den Anspruch der Bevölkerung in den Berggebieten auf die Teilhabe am Nachkriegswachstum.[30] Diese beiden Pole bildeten den Referenzrahmen für die gängigen Argumentationslinien beim Seilbahnbau.

Schluss

Seilbahnen sind heute ein antiquiertes Instrument der Erschliessung in den Berggebieten und werden nicht mehr gebaut. So naheliegend diese technisch einfache und doch hochspezialisierte Infrastruktur während des 20. Jahrhunderts war, so scheint sie heute aus der Zeit gefallen. Die Seilbahnkabine entspricht nicht mehr den Bedürfnissen des Individualverkehrs, dem ökonomischen und sozialen Verhalten – und sie wird durch die sicherheitstechnischen Auflagen und die damit zusammenhängenden Kosten in Frage gestellt.[31] Nur mehr wenige Bergheime im Schächental sind ausschliesslich durch eine Personenseilbahn erschlossen und auch bei diesen ziehen Anwohnerinnen und Anwohner den Bau einer Strasse in Erwägung.

Politisch steht auch heute ausser Frage, dass die Erschliessung der Berglandwirtschaft durch die öffentliche Hand gefördert wird. Andersartige Rationalisierungen wie Betriebsvergrösserungen oder eine intensivere Automatisierung der Landwirtschaft sind angesichts der Topografie häufig nicht durchführbar.[32]

Die Identifikation der Schweizerinnen und Schweizer mit den Berglerinnen und Berglern ist hingegen weiterhin intakt.

Ihre Legitimation findet die Kleinseilbahn heute im Winter- und Sommer-tourismus. Auch Technikbegeisterte erfreuen sich nach wie vor am praktischen und charmanten Verkehrsmittel. Die dadurch generierte Wertschöpfung steht allerdings in keinem vorteilhaften Verhältnis zu den Instandhaltungskosten.[33] In landschafts- und naturschutznahen Kreisen wird zudem das Argument gewichtet, dass Seilbahnen einen geringen Eingriff ins Ökosystem und die Landschaft darstellen.[34]

Das Zeitalter der landwirtschaftlichen Erschliessungsseilbahnen scheint mit dem Ende des 20. Jahrhunderts definitiv eingeläutet, die Übergangsphase zur Strassenerschliessung abgeschlossen. Verschwinden werden die bereits bestehenden Seilbahnen trotzdem nicht: Zu stark ist ihre Bedeutung als schweizerisches Kulturgut, das sowohl von Technikbegeisterten als auch von Sportlerinnen und Sportlern genutzt wird. Solange dies zutrifft und die Anwohnerinnen und Anwohner sich nicht nur aus praktischen Gründen, sondern auch emotional mit «ihrer» Seilbahn identifizieren, stehen die Zeichen gut, dass diese besondere Verkehrsinfrastruktur in Würde altert.

30 Aschwanden: Politisierung der Alpen, 2021, S. 108-116; Rudaz; Debarbieux: Berggebiete, 2014, S. 24-44.

31 Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr: Seilbahnförderstrategie Kanton Uri, 19.04.2016, S. 9. Online: https://www.ur.ch/_docn/88392/1._Seilbahnforderstrategie_19-04-2016_Endversion.pdf, Stand: 08.01.2020.

32 Vgl. Zraggen, Kurt: Fallstudie Schächental, Semesterarbeit, ETH Zürich, Zürich 1998; Pezzati, Marco G.: Einfluss der Erschliessung auf die Agrarstrukturen im Alpenraum. Eine agrarökonomische Analyse am Beispiel von vier Regionen in der Schweiz, Dissertation, ETH Zürich, Zürich 2001.

33 Vgl. Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr: Seilbahnförderstrategie, 2016; Amt für Wirtschaft und öffentlichen Verkehr: Seilbahnförderstrategie Kanton Uri, 06.2020. Online: https://www.ur.ch/_docn/219856/Seilbahnforderstrategie_Endversion_aktualisiert_Juni_2020.pdf, Stand: 25.11.2020.

34 Aeschimann u. a.: Materialeilbahnen, 1996, S. 51-52; Seilbahnen.

Klanglandschaft 4: Talstation der Materialseilbahn Stutz-Obsaum
(ausser Betrieb) unmittelbar an der Passstrasse. Vorbeirauschender Verkehr,
mehrfach auch Hubschrauber. Dazu mit blossen Ohren hörbar ein lang
andauerndes Singen des Seils. Montag, 22. Mai 2023, später Nachmittag;
Ambisonics (nur Luftschall), abgemischt auf Stereo.



Brunnital–Sittlisalp



Bernadette
Arnold-Furrer

Bis zum Neubau der Seilbahn 1999 war die Sittlisalp mit einer offenen Niederberger-Seilbahn erschlossen. Die Fahrt ins Tal war eine Mutprobe. Viele sagten, sie würden lieber zu Fuss ins Brunnital zurückkehren.

Die Bahn, angetrieben mit einem VW-Industriemotor, fuhr 41 Jahre störungsfrei und sicher. 1997/98 wurde die Bahn Brunnital-Sittlisalp neu gebaut. Am 18. August 1998 war die neue Seilbahn, automatisch gesteuert, erstmals planmässig in Betrieb. Bernadette Arnold-Furrer, Maschinistin der Seilbahn, Äplerin und Wirtin des Seilbahnbeizlis, erzählt.

Seilbahnvirus

Aufgewachsen bin ich in Schattdorf, in der Riedstrasse. Mein Vater, Martin Furrer, Bauer und Äpler, war lange im Regierungsrat des Kantons Uri. Ich bin das älteste von sechs Kindern, mein einziger Bruder ist acht Jahre jünger als ich. Von klein auf war ich auf Waldnacht z'Alp und bin mit Seilbahnen aufgewachsen. Damit man von der Bergstation der Brüstibahn nicht alles zur Alp Waldnacht tragen musste, baute man 1962 eine erste Seilbahn, eine Umlaufbahn mit Benzinmotor, von unten bedient. Beim Hinunterfahren lief sie im Leerlauf – das hat schon gerauscht. Personenfahrten waren nicht erlaubt, aber wir fuhren trotzdem. 1985 wurde die Seilbahn durch eine halb-automatische Armeeseilbahn ersetzt. Mit ihr konnte man drei Personen oder 250 Kilogramm Material transportieren. Mit 16 Jahren durfte ich das erste Mal seilen, seitdem habe ich das Seilbahnvirus in mir. Es machte mir Spass, eine Seilbahn zu steuern. Ich war nicht das «typische» Mädchen, ich war gerne im Gaden, draussen mit den Tieren und arbeitete gerne mit Maschinen. Ganz schwach erinnere ich mich an die alte Brüstibahn, als die zweite Sektion Cholplatz-Brüsti 1974 von einer Vierer- auf eine Achterbahn umgebaut wurde. Mein Grossvater war dabei eine der treibenden Kräfte.

Vor dem Seilbahnfahren hatte ich lange Angst. Manchmal träumte ich, dass das Bähnchen ins Endlose fährt. Die Brüstibahn war mir vertraut, da fühlte ich mich sicher, das steile Bähnchen von Seedorf ins Gitschital machte mir jedoch Angst. Früher gab es bei der Brüstibahn ein Querbähnli, es führte vom Masteinstieg Ruberli über ein tiefes Tobel zum Heimä Röstli. Dort ist meine Mutter aufgewachsen. Dieses Bähnli war gefährlich.

Die alte Sittlisalp-Bahn

Im Schächental kennt man unsere Familie unter dem Zunamen meines Mannes Josef, ds Karihänselers. Wir wohnen in der ZwysSIGmatte in Bürglen in einem inzwischen umgebauten und erweiterten Bauernhaus von 1544. 1993 haben wir den Betrieb von den Eltern meines Mannes übernommen, einen Milchwirtschaftsbetrieb mit sechs bis acht Kühen und nur drei Hektaren Land. Viel zu klein, um von der Landwirtschaft zu leben – mein Mann arbeitete darum auch auf dem Bau. Im Sommer 1991 zogen wir als junge Familie das erste Mal mit unseren eigenen Kühen und Zinskühen z'Alp.

1992 wollte der legendäre Maschinist der Brunnital-Sittlisalp-Bahn, der damals 68-jährige Brosi Arnold, nicht mehr weiterseilen. Nach 37 Sommern war für ihn definitiv Schluss – die Suche nach einem neuen Maschinisten begann. Obschon wir das Amt des Seilwarts nicht gesucht hatten, fiel die

Wahl der Seilbahngenossenschaft auf uns. Das hatte verschiedene Gründe: Der Antrieb der Bahn befand sich auf der Alp und konnte nur von einem Äpler bedient werden. Zudem waren wir eine junge Familie mit zwei kleinen Kindern, hatten die kleinste Treibung und unsere Alphütte im Vorder Boden liegt nahe bei der Bergstation der Seilbahn. Wir sagten zu und wurden 1993 als Seilwartehepaar angestellt.

Die Sittlisalp liegt im Brunnital auf einer Terrasse von 1600 bis 1800 m ü. M. Die Seilbahn überwindet mit einer Seillänge von 800 Metern über 500 Höhenmeter. Das Gelände ist felsig und steil abfallend. Auf dem Felsen stand der einzige Mast der Bahn, dahinter, rund 20 Meter zurückversetzt, die alte Bergstation, eine einfache Holzhütte. Die Kabinen waren zwei grüne Niederberger-Schiffli – die Eins und die Zwei, die Zahlen mit roter Farbe von Hand aufgemalt. Das waren keine geschlossenen Kabinen, sondern luftige Eisenkonstruktionen mit je einer Bank und einer Ladefläche aus Holz, darüber ein gewölbtes Blechdach zum Schutz gegen Regen und Schnee. Eine weitere Eigenart dieser Schiffli ist die starre Aufhängung der beiden Rollenbatterien. Das Bähnchen bewegt sich dadurch immer parallel zum Seil. Das heisst, bei grosser Steigung oder grossem Gefälle hängt die Kabine steil nach oben oder unten. Im Gegensatz dazu befindet sich eine Kabine mit nur einer Aufhängung stets in der gleichen Position waagrecht unter dem Seil und pendelt nur ein wenig, wenn sie über eine Stütze fährt.

Der Adrenalin-Kick war bei der Talfahrt inklusive. Unmittelbar nach der Ausfahrt aus der Bergstation fuhr die alte Bahn über den Mast in die Tiefe und kippte wegen der starren Aufhängung plötzlich nach vorne. 500 Meter ging es nun in der schräg nach unten hängenden Kabine steil bergab. Die Passagiere klammerten sich am Gestänge der Türchen fest und waren froh, wenn das Bähnchen in die Talstation einfuhr und sie heil unten ankamen. Viele, die mit der Bahn hochgefahren waren, sagten, sie würden lieber zu Fuss ins Brunnital zurückkehren.

Die Seilbahn war seit 1957 in Betrieb. Die Bedienung der Bahn war anspruchsvoll. Alles war mechanisch und den VW-Industriemotor bediente man wie ein Auto: Zündschlüssel drehen, Motor starten, auskuppeln, einkuppeln, Gas geben – dann setzte sich die Kabine langsam in Bewegung. Nach wenigen Metern querte das Bähnchen den Mast und war ausserhalb des Blickfelds. Beim Ausfahren wie beim Einfahren der Kabinen musstest du – zwei, drei Meter bevor die Bahn den Mast passierte – auf ein Pedal stehen und sehr langsam in die Station einfahren. Hast du das nicht gemacht, stellte der Motor ab, sonst wären die Kabinen ungebremsst in die Stationen gefahren. Diese Zwangsbremssung war eine Sicherheitsmassnahme für den Fall, dass der Maschinist am Steuerpult plötzlich zusammenbrach.

Die Beladung der Kabine hatte einen grossen Einfluss und erforderte viel Feingefühl bei der Bedienung. Wenn du in der talwärts fahrenden Bahn mehr Gewicht hattest, musstest du beim Ausfahren weniger Gas geben und vorsichtig in die Talstation einfahren. War die bergwärts fahrende Kabine schwer beladen, musstest du beim Anfahren mehr Gas geben. Es gab ein paar einfache Kontrollinstrumente: eine Benzinanzeige, einen Geschwindigkeitsmesser – die Bahn fuhr maximal 2,5 Meter pro Sekunde – und eine runde Scheibe mit von Hand aufgemalten roten Strichen, welche die Positionen der



Eine Lawine zerstörte 1977 die Talstation.



beiden Kabinen anzeigte, sowie einen Umschalthebel für die Berg- oder Talfahrt. Als Maschinistin war man Teil der ganzen Maschinerie. Man stand direkt beim Motor, dort befanden sich auch alle Bedienungselemente: das Gas, die Bremse, die Kupplung usw. – das Ganze erinnerte an einen Traktor. Da war nur das Nötigste, alles war einfach, übersichtlich, zuverlässig.

Die Kraftübertragung vom Motor auf die Räder mit den Zugseilen erfolgte über neun nebeneinanderliegende Keilriemen. Die fünf Rollen, über die das Zugseil lief, waren in unmittelbarer Nähe, immer in deinem Blickfeld. Eine faszinierende Technik, eine imposante Anlage, die Fahrgäste haben immer gestaunt. Du musstest bei jeder Fahrt voll konzentriert sein, durftest keine Fehler machen und nichts vergessen. Von der Bergstation, wo die Bahn bedient wurde, gab es keine Sicht ins Tal.

Die Fahrten wurden mit dem Seiltelefon angemeldet. Nach einer halben Minute bist du aus der Talstation gefahren. Wegen der fehlenden Sicht zur Talstation hattest du aber keine Ahnung, ob der Weg wirklich frei war. Es hätte zum Beispiel eine Kuh unter dem Bähnli stehen können. Später haben die Älpler beim Mast einen Steg gemacht, damit du ins Tal schauen konntest, was unten los war. Läutete das Telefon während des Seilen, hast du das Telefon nicht abgenommen, weil du die Leute wegen des Lärms des Motors nicht verstanden hättest und die Fahrgäste auch nur den Motorenlärm gehört hätten.

Wenn ich am Morgen in die Seilhütte ging, kontrollierte ich als Erstes den Benzintank, füllte wenn nötig Benzin nach und zog den Pamir an. In der Seilhütte war ein Riesenlärm, es roch nach Öl, Benzin und Abgasen. Die Abgase wurden zum Teil über ein Rohr nach aussen geleitet, sie verpufften aber auch in der Hütte. Am Abend hatte man rote Augen – das Öl war in dem Beton drin, das roch man. Das Getriebe und die Zahnräder, gut geölt, haben recht gespritzt. Ich hatte immer Freude an Maschinen, war gerne Maschinistin dieser Bahn. Dass eine Frau mit dieser Anlage seilte, war nicht selbstverständlich. Es gab Männer, die mit dieser Bahn nicht seilen wollten.

Die Distanz von unserer Alphütte zur Seilhütte bedeutete ein tägliches Hin und Her. Klingelte das Seiltelefon in der Hütte, musste ich als Maschinistin seilen, um nach dem Seilen als Älplerin auf dem Betrieb oder im Haushalt sofort wieder weiterzuarbeiten. Ab drei Personen fuhren wir auch auf telefonische Anmeldung. Mein Mann und ich haben uns deshalb bei der Arbeit auf der Alp aufgeteilt: Josef war für die Kühe und die Alpwirtschaft zuständig und ich für die Seilbahn. Beim Melken am Morgen und Abend war ich jedoch meistens dabei. Weil Josef nicht immer Zeit hatte, zu den kleinen Kindern zu schauen, nahm ich sie auch in die Seilhütte mit. Die Kinder trugen immer einen Pamir. Das kleinste legte ich neben mir in ein Harassli.

Man seilte von morgens um sieben Uhr bis abends um acht Uhr, die Bahn fuhr stündlich. Neben Personen wurden auch Stroh, Futter, Salz, Lebensmittel und Tiere transportiert. Für die Transporte von Schweinen und Kälbern befestigte man quer in der Bahn eine Kiste, diese stand auf beiden Seiten vor. Während der Alpzeit wurde mehrmals täglich Anken und Käse ins Tal transportiert. Der Chäs Arnold und der Gisler Franz-Xaver vom Grund haben einen grossen Teil der Käse geholt. Lange käste jeder für sich. Ein Grossteil der

Milch wurde zentrifugiert, zu Butter verarbeitet und an die Butterzentrale in Luzern verkauft.

1984 begann die zentrale Käserei ihren Betrieb. Die Alpgenossenschaft hatte mit Toni Horat einen vielseitigen Käser angestellt, der nicht nur käste, sondern die Anlagen auch reparierte und ständig weiterentwickelte. 36 Jahre betrieb er mit seiner Frau Maria die Käserei auf der Sittlisalp. Toni erwies sich als cleverer Unternehmer, der die Alpprodukte selbst vermarktete und den Sittlisalpkäse zu einer unverwechselbaren Marke entwickelte.

Als wir 1993 mit dem Seilen begannen, hatte der Transport von Käse bereits stark abgenommen. Bereits 1968 wurde eine Strasse zum Oberstafel Bödmer und zwei Alpställe gebaut. Dazu hat man die Baumaschinen zerlegt, mit der Bahn auf die Alp transportiert und dort wieder zusammengesetzt. Später baute man weitere Erschliessungsstrassen zwischen Vorder Boden, Hinteren Rustigen, Lauwi und Sittliser Boden sowie eine Strasse auf die tiefer gelegene Brunnialp.

Die neue Bahn

1997/98 hat man die Bahn Brunnital-Sittlisalp neu gebaut. Die Bergstation wurde nach vorne versetzt und der einzige Mast in die Station verlegt. Es war sehr komfortabel, dass die alte Station während der Bauzeit noch in Betrieb war, doch die neue Station wurde fast an die alte angebaut. Bei einer Kabine musste man sogar ein Netz befestigen, um zu verhindern, dass die Leute sich beim Einfahren der Kabine an der neuen Station verletzten.

Am 18. August 1998 fuhr die neue Bahn das erste Mal – ein Tag, den ich nie vergessen werde. Mit der alten Bahn haben wir angefangen, mit der neuen aufgehört. Am Nachmittag nach der Abnahme durch das IKSS, das Interkantonale Konkordat für Seilbahnen und Skilifte, zeigte man uns die Anlage. Erstmals fuhren wir mit der neuen Bahn ins Tal. Zum Seilbahntechniker Daniel Schätti sagte ich, ich hätte ein eigenartiges Gefühl, ich würde mich nicht sicher fühlen. Er hat mich komisch angeschaut. Es war etwas Neues, alles automatisch gesteuert, du hattest es nicht mehr in der Hand.

Von nun an war nichts mehr wie zuvor. Wir fuhren nicht mehr im Stunden-takt, sondern im Halbstundentakt. Mit der neuen Bahn stiegen die Passagierzahlen kontinuierlich an, viele Faktoren waren dafür ausschlaggebend. Die Sittlisalp wurde durch die Käserei schweizweit bekannt, es gab mehr Werbung im Internet, mehr Tourismusmarketing und mehr Berichte in den Medien. Die Alp Obsaum, der Seewlisse oder die Brunnialp sind nur einige der Ausflugsziele der vielen Tagestouristen. Die Bahn fährt von 7 bis 12 Uhr, nach einer kurzen Mittagszeit wieder ab 13 Uhr. Um 20 Uhr fährt die letzte Bahn ins Tal.

Als Seilwartin bin ich auch ein Auskunftsbüro. Ich finde das schön, es gefällt mir, wenn viel los ist. Mindestens einmal in der Woche fahre ich ins Tal, fürs Einkaufen oder fürs Catering des Haushaltsservice der Urner Bäuerinnen. Ich nehme dafür auch auf der Alp die Anrufe entgegen, organisiere Anlässe, das Personal, das Essen. Das Seilbahnbeizli betreibe ich, es läuft auf eigene Rechnung. Mädchen und Nichten helfen beim Servieren, beim Kochen, im Haus. Fünft- und Sechstklässlerinnen können schon recht viel.

Die Bahn wird nun bald umgebaut und mit vollautomatischer Steuerung fahren. Technische Probleme können über Fernwartung gelöst werden. Man wird viel so machen in Zukunft, die Automatisierung wird weiter fortschreiten. Wir werden zum Beispiel in Zügen sitzen, die automatisch gesteuert sind. Vielleicht sind wir alle irgendwann überflüssig ...



Seilbahn Brunnital-Sittlitalalp

Eigentümerin: Seilbahngenossenschaft Sittlitalalp

1956-1957: Wasserbahn

1957-1998: Anlage mit VW-Industriemotor

ab 1998: automatisch gesteuerte Anlage

Talstation: Brunnital, 1086 m ü. M.

Bergstation: Sittlitalalp, 1617 m ü. M.

Höhendifferenz: 530 m

Seillänge: 824 m

Nutzlast: 4 Personen oder 320 kg

Fahrzeit: 5,5 min

Fahrgeschwindigkeit: 3 m/s

Förderleistung: 30 Personen/h

Max. Bodenabstand: 100 m

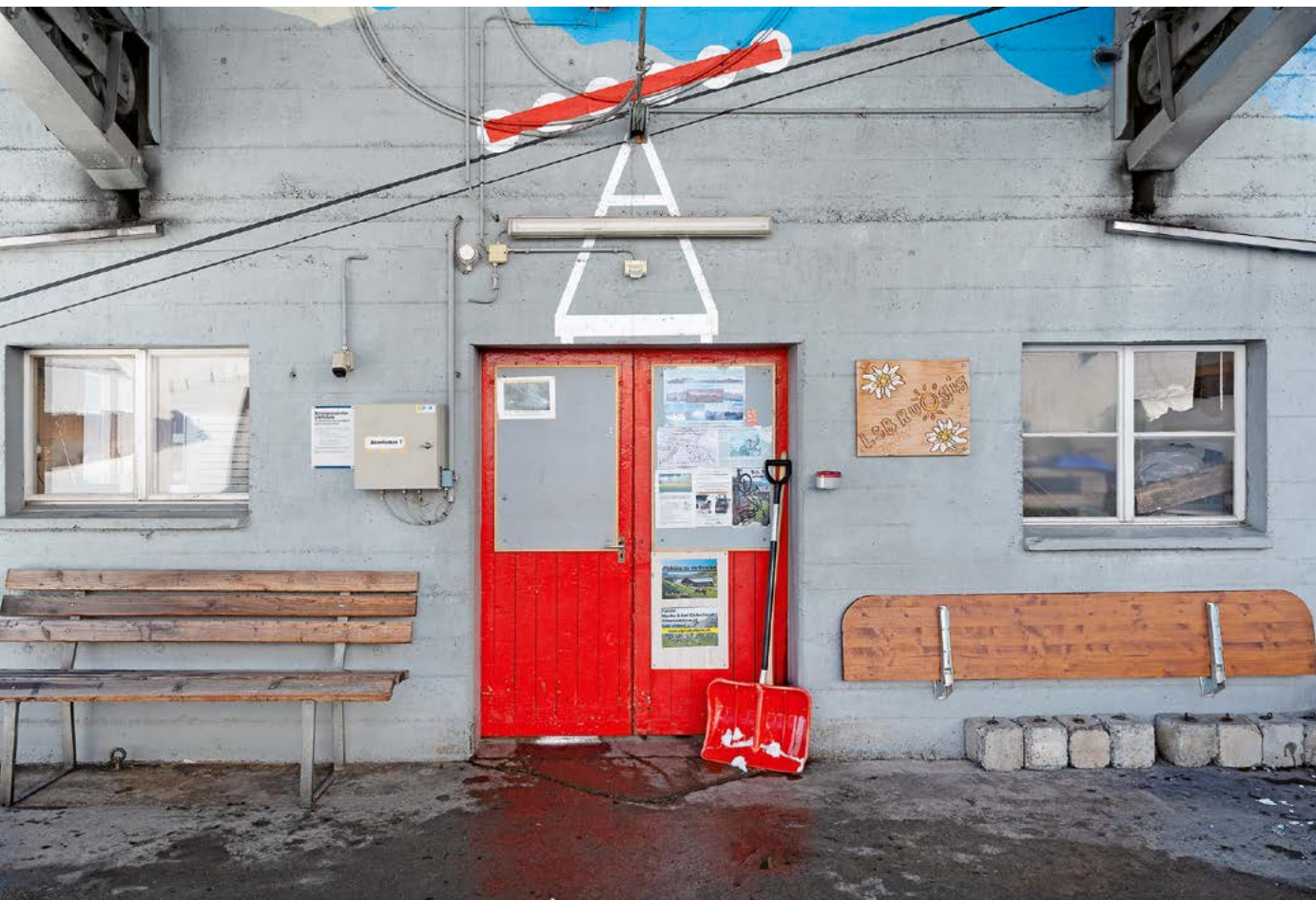
Anzahl Stützen: 1

Motorenleistung: 35 kW































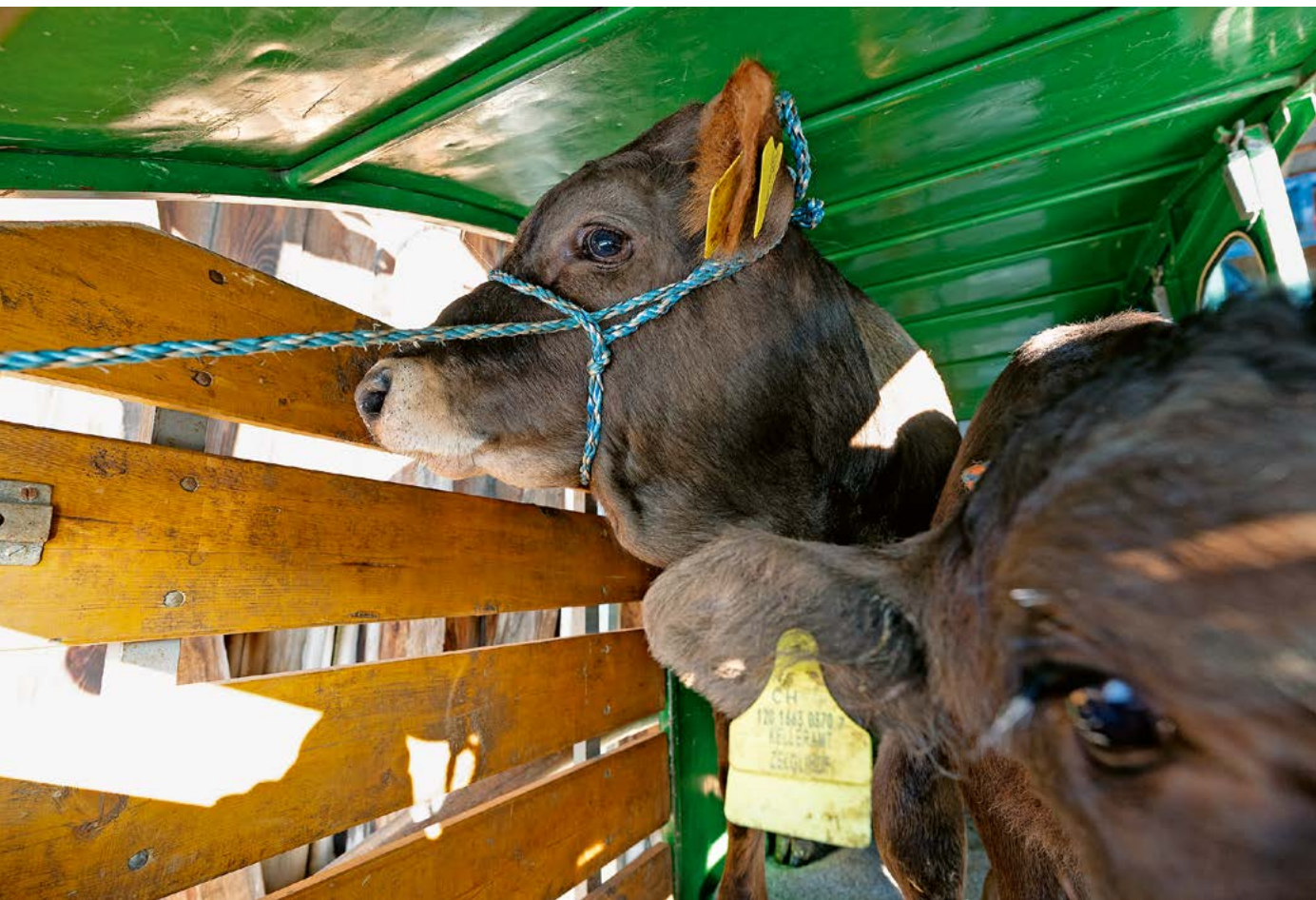
Bauer und Seilwart Walter Gisler, Seilbahn Spiringen-Ratzi. Die Genossenschafter bedienen die Bahn, die von der Talstation gesteuert wird. Oft fährt die Bahn jedoch im Jetonbetrieb.











Max Kempf hilft der Familie Brand beim Verladen der Kälber.
Er telefoniert mit dem Seilwart im Acherberg. Von dort werden die
Tiere zum Talbetrieb Baumgärtli, Bürglen, gefahren.







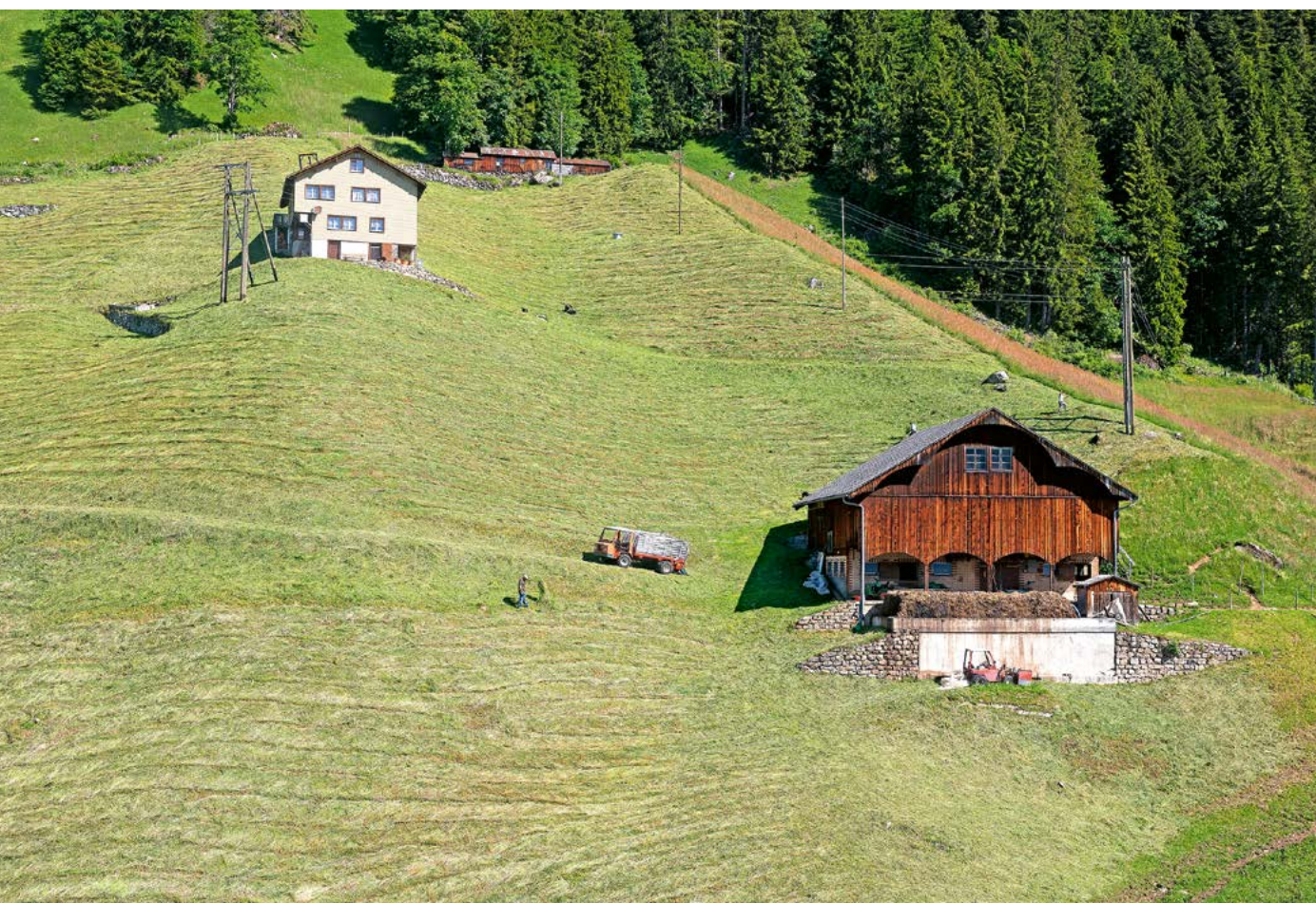


















Adrian und Hans Herger haben das Heu im Gadenstättli zu Ballen gebunden und transportieren sie mittels Heuseil zum Spissbiel. Von dort werden sie zum Heimbetrieb im Riedlig gebracht.







Talstation Seilbahn Witterschwanden-Eggenbergli. Im Winter benutzen Kinder und Erwachsene Schlitten für die Talfahrt. Zwischen Masten und Höfen dienen Schlitten auch zum Warentransport.





Abtrieb der Kühe des Zweistufenbetriebs Baumgärtli-Zoller: Im Zoller ist der Heuvorrat aufgebraucht, Futter gibt es im Talbetrieb Baumgärtli. Für die Familie Anja und Beat Brand beginnt ein neuer Jahreszyklus.



Stutz-Obsaum



Anton Herger

Seit 1975 führt eine Materialseilbahn vom Stutz in Unterschächen zur Alp Obsaum. Gebaut wurde sie von den damaligen Äplern Viktor Herger aus Spiringen, Paul Herger aus Attinghausen und Anton Herger aus Altdorf.

Anton Herger: 1887 besaßen fünf Familien je ein Hüttenrecht auf der Alp Obsaum: Gisler Josef Mariä (Baldiger Mariä), Gisler Alois (Baldiger Wisi), Gisler-Gisler Martin vom Hergerig, Spiringen, Hergers (ds Weibels) und ds Gisler Felixä. Jede Familie konnte vier Kühe und ein Kalb auftreiben. Miteinander hatten sie 40 bis 50 Geissen, die in die Geissweiden oberhalb der Alp getrieben wurden. Die Familien blieben mit ihren Tieren wenn möglich bis Mitte Oktober auf Obsaum, um daheim den Heuvorrat zu schonen und die Tiere durch den Winter zu bringen.

Felssturz von Spitzen

Die Familie Gisler Felixä, die auf Obsaum z'Alp war, kam beim Bergsturz vom Spitzen 1887 ums Leben, sie hatten ein Heimä ennet des Schächenbachs. Der Baldiger Wisi, Gisler Alois, ein Onkel von mir, hat den Felssturz miterlebt. Wisi hat uns oft davon erzählt: «Es war am Nachmittag, am Pfingstsonntag 1887. Ich war im Humbach in meinem Stall am Ziegen hirten, als es um halb vier Uhr heftig rumpelte. Kurz darauf wurde es plötzlich Nacht und die Luft war voller Staub. Ich konnte noch rechtzeitig die Gadentüre schliessen, sonst wäre ich im Staub erstickt.»

Der Felssturz begrub die Heimwesen Hellprächtig und Margport mit vier Haushaltungen und drei Ställen unter meterhohen Schuttmassen, sieben Menschen und viele Tiere starben. Der Schächen wurde zu einem 300 Meter langen, schmutzigen See gestaut. Eine Gedenktafel an der Klausenstrasse erinnert an die Katastrophe: «Hier verloren am hl. Pfingstsonntag, 29. Mai 1887, durch den Bergsturz vom Spitzen folgende Menschen das Leben: Johann Josef Gisler 1835, seine Frau Franziska Gisler-Gerig, 53 Jahre alt, Jungfrau Anna Josefa Gisler 60, Johann Anton Gisler 48 Jahre, Jungfrau Agatha Gisler 55, alle zu Hellprächtig. Zwei Personen konnten aus dem Schutte gerettet werden. Das Gut Hellprächtig blieb verschüttet.» Das Abbruchgebiet unterhalb des Gross Spitzen und der – inzwischen bewaldete – Schuttkegel sind deutlich erkennbar. Das Gebiet heisst heute «Auf dem Schutt». Von diesem Felssturz reden wir oft.

Erste Wareenseilbahn

Nach dem Felssturz war der Zugang zur Alp vom Sulztal über Rüti und Steinboden nach Obsaum zerstört, darum bauten Äpler von Obsaum um 1890 eine Materialseilbahn. Sie führte unterhalb des Heimwesens Derelen, Unterschächen, zum 100 Meter hohen Felskopf Tritt auf 1430 m ü. M. Von dort mussten die Waren auf die 1700 m ü. M. gelegene Alp Obsaum getragen werden. Die Bergstation bestand aus einer zwei Meter hohen, dreieckigen Stütze aus Eisen und einer Rolle von rund 130 Zentimeter Durchmesser. Eine zweite, ebenso grosse Rolle befand sich im Tal. Über diese beiden Rollen lief das Umlaufseil. Für den Transport hat man im Tal Waren, zum Beispiel Lebensmittel, in Säcke gepackt und mit Klemmen direkt am Umlaufseil fixiert. Als Gegengewicht hat man in der Bergstation Tritt eine kleine Rolle mit einem Haken – wie man sie für den Transport von Wildheu benötigt – mit

einer Klemme am Seil festgemacht und einen grossen, zusammengebundenen Büschel Grünerlen an den Haken gehängt. Danach liessen die Äpler die Last ins Tal sausen. So wurden die Waren nach dem Prinzip einer Wasserbahn hochgezogen und die Grünerlen konnten im Winter zum Heizen verwendet werden. Später hat mein Vater auf der Alp Obsaum eine Seilwinde installiert, um die Waren von der Bergstation Tritt auf die Alp zu befördern.

Alpwirtschaft

Von klein auf war ich auf Obsaum z'Alp. Vater hat die Kleinkinder jeweils in einem Kistchen mit der Traggabel auf die Alp getragen. 1950 waren fünf Familien mit 20 Kühen, einigen Kälbern und rund 30 bis 40 Ziegen auf Obsaum. Meine Onkel, der Gisler Alois und der Gisler Mariä, sowie ds Ratziger Nänni, Anna Gisler vom Hergerig, Spiringen, hatten am meisten Geissen. Für die Ziegen waren die Kinder zuständig. Sie trieben die Tiere tagtäglich in die Geissweiden bis auf 2000 m ü. M., blieben dort zum Hüten und brachten sie am Abend zum Melken auf die Alp. Die grösseren Kinder brauchte man zum Holztragen, zur Pflege der Weiden und zum Wildheuen. Wildheu holte man auch unter der Chli Spitzen, hat es in Burden gefasst, auf Obsaum bis zum Tritt getragen und mit der Transportseilbahn ins Tal befördert.

Dank der Alpwirtschaft war und ist Tierhaltung im Kanton Uri überhaupt möglich. Im Sommer waren die Tiere weg von Heimbetrieben, hatten auf den Alpen genügend Gras. Daheim war man den Sommer über am Heuen und Silieren, sammelte Futtermittel für das Winterhalbjahr.

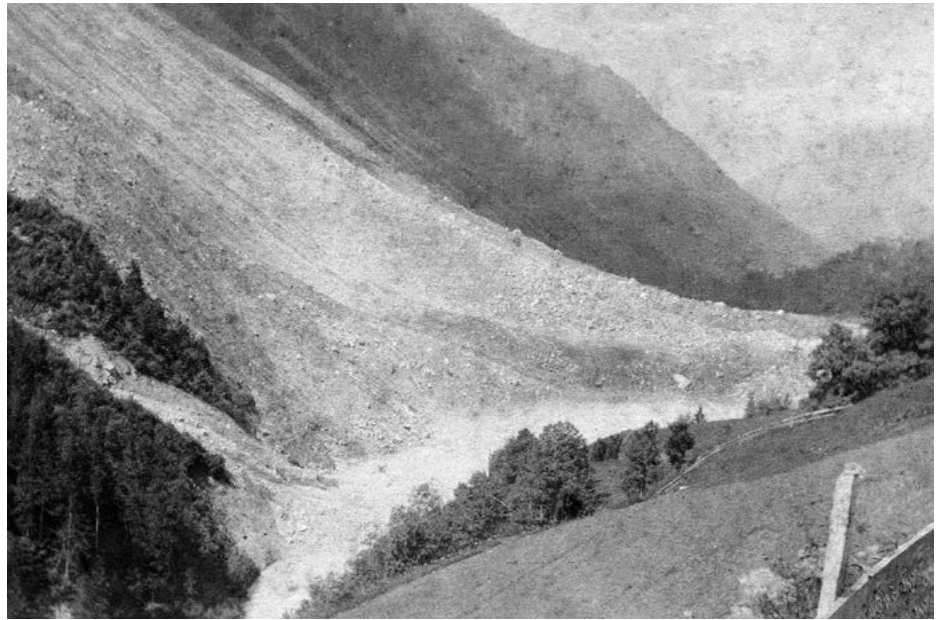
Von 1950 bis 1958 war mein Vater mit der ganzen Familie auf Obsaum z'Alp. In dieser Zeit erwarb er die Hüttenrechte von ds Ratzigers, ds Felixä und vom Baldiger Wisi. Unsere Familie besass somit vier Hüttenrechte und wir konnten nun 16 Kühe und einige Schweine auftreiben. Als Selbstversorger hatten wir genügend Milch, Anken und Käse und die Tiere genug Futter. Besonders wichtig war der Spycher, bis Mitte August gekühlt von gefrorenem Schnee. Dort hat man die Milch in Mutten gelagert, den Rahm abgeschöpft, zentrifugiert, zu Butter verarbeitet und den Käse gelagert.

Zum Heuen ging mein Vater über den Tritt bis zum Heimä Glätti und fuhr von dort auf seinem Militärvelo nach Altdorf in die Schächenmatt. Er besass bereits eine Mähmaschine, aber das Heu hat er in Burden über eine Leiter in den Obergaden getragen. Am Abend fuhr er mit dem Velo erneut zum Glätti und stieg mit vollgepacktem Rucksack oder mit der Traggabel über den Tritt nach Obsaum. Wenn Vater Glück hatte, konnte er samt Velo mit dem Bolliger, der einen Lastwagen mit offener Brücke und Bänken besass, ins Schächental fahren. Es dauerte rund zwei Wochen, bis in der Schächenmatt alles Heu im Gaden war.

Um 1960 zerstörte eine Lawine die alte Transportseilbahn. Danach mussten die Waren ins Brunnital gebracht, mit der Sittlisalper-Seilbahn befördert und von der Sittlisalp nach Obsaum getragen werden.

Am 5. April 1961 verunglückte mein Vater tödlich beim Bau der «Gummi-Blöcke» in Altdorf. Mutter blieb zurück mit zehn Kindern, das elfte Kind kam zwei Monate nach Vaters Tod zur Welt. Wir halfen unserer Mutter auf dem Bauernbetrieb, waren im Sommer z'Alp. Ab 1968 haben wir die Alp verpachtet.

Beim Bergsturz von 1887 starb die Familie Gisler (ds Gisler Felixä), die auf Obsaum z'Alp war.



1973 erhielt ich eine Stelle als Buschauffeur bei der Auto AG. Fünf Jahre arbeitete ich als Festangestellter, ab 1978 nur noch Teilzeit. So konnte ich die Arbeit auf dem Bauernhof bewältigen und bei Alpverbesserungsarbeiten mithelfen, wie dem Bau der neuen Warenselbahn und der Wasserversorgung.

Laut wie ein Heubelüfter

1975 bauten Viktor Herger, Paul Herger und ich mit Paul Zurfluh, Seedorf, die neue Warenselbahn vom Stutz nach Obsaum. In Unterschächen hat man sich aufgeregt, denn die Bahn machte ungewöhnliche Geräusche. Besonders laut war es gegenüber auf der Höhe von Urigen. Einige haben das Forstamt angerufen: Das sei verrückt, die Bahn sei so laut wie ein Heubelüfter. Wir haben das gar nicht bemerkt. Die Seilbahn machte auch für uns Geräusche, wir hörten ein Surren, mehr nicht. Nach den Reklamationen haben wir vermehrt darauf geachtet.

Je nach Wind- und Wetterverhältnissen und bei der Verankerung in der Bergstation nimmt man die Töne besonders wahr. Ich höre sie, wenn wir die Bahn beladen oder die Seile schmieren.

1980 bauten wir in Handarbeit, mit Pickel und Schaufel, den Graben für die Wasserleitung vom Morengspur auf 1958 m ü. M. nach Obsaum auf 1721 m ü. M. Die Strecke durch Felsen, Geröll, Gebüsch und Alpweiden haben Viktor, Paul, Walter und ich gerecht in zehn Meter lange Abschnitte aufgeteilt.

Einzelalp ab 1988

Bereits 1950 hatte mein Vater die Hüttenrechte von ds Ratzigers und ds Felixä und 1961 das Hüttenrecht vom Baldiger Wisi gekauft. Ab 1988 gingen auch Viktor Herger und Paul Herger nicht mehr z'Alp, ihre Treibungen waren zu klein. Wir waren nun die einzigen Auftreibenden auf Obsaum, hatten aber auch Pech. Im Sommer 1988 explodierte beim Befüllen des Benzintanks des Motors die Seilhütte, auch das Zugseil riss. Von nun an betrieben wir die Bahn mit einem Dieselmotor. 1991 zerstörte ein Sturm nachts alle drei Seilfänger, die funkensprühend ins Tal rasten. Das Drahtseil ersetzten wir durch ein vollverschlossenes altes Seil der Gitschenen-Bahn, die damals in Revision war und ausgebaut wurde. 1993 mussten Viktor und Paul ihre Treibrechte verkaufen, konnten aber ihre Hütten auf Obsaum behalten. Das schreibt die Korporation Uri im Rechtsbuch vor. Vorrang hat, wer die Alp bewirtschaftet. Damit sichert die Korporation Uri als Landbesitzerin die langfristige Erhaltung ihrer Alpen.

Mit der Bahn haben wir auch Schweine transportiert. Im Frühling war das einfach, die Schweine waren klein. Im Herbst montierten wir jeweils eine Kiste auf die Bahn, damit sie uns nicht aus der Bahn sprangen. Einige Tage vor der Alpabfahrt haben wir die Schweine in der Nähe der Seilbahn gehirtet. So sind sie zum Zeitpunkt der Alpabfahrt selbst zur Bahn gelaufen. «Es hed drii, viär Starchi prüücht», um die Schweine in die Bahn zu bugsieren, denn jedes Tier wog um die 120 Kilogramm.

Früher war der Auftrieb der Schweine jedes Mal eine Tagesreise. Wir sind von der Talstation der Sittlisalper-Seilbahn über das Brunnital auf Obsaum gelaufen. Man musste immer ein Messer dabei haben, denn es kam häufig vor, dass ein Schwein zusammenbrach und starb. Inzwischen haben wir schon längst keine Schweine mehr auf der Alp.

Mehr Tourismus

Erste Besucher kamen, fragten nach einem Glas kalter Milch oder nach einem Bier. So ging es drei Sommer lang, das war der Anfang des Alpbeizlis. Zunehmend wurde der Tourismus für uns wichtig.

1995 kauften wir eine Militärbaracke, die beim Kreisel in Göschenen stand, bauten sie ab und transportierten die Einzelteile nach Urigen. 1996, kurz vor der Alpzeit, hat uns das Militär mit drei Alouette-Helikoptern die zerlegte Baracke auf die Alp geflogen. Eine Alouette konnte 300 Kilogramm Last anheben. Organisiert hat die Flüge Georges Imhof vom Amt für Bevölkerungsschutz und Militär des Kantons Uri. Das Militär erhielt in der Folge noch und noch Telefonanrufe aus dem Schächental – sie hätten «äu nu eppis». Drei Sommer brauchten wir, um die Baracke zu einer Unterkunft umzubauen. 1996 wurden das Fundament und der Aufbau der Baracke mit Dach fertiggestellt; 1997 Fenster und Türen; 1998 der Innenausbau des Touristenschlagers.

Dank der Seilbahn auf die Sittlisalp, der Alpkäserei und des Wanderwegnetzes ist die Gegend attraktiv. Viele machen gerne einen Abstecher nach Obsaum, um das Panorama zu geniessen und bei uns einzukehren. Das Restaurant und die Übernachtungen wurden für uns zentral. Sämtliche Lebensmittel und Getränke transportieren wir mit unserer Materialeilbahn.

Den Bauernbetrieb und die Alpwirtschaft führten meine Frau Mariette und ich bis zur Hofübergabe an unseren Sohn Toni 2005. Toni und Cornelia haben von Milchwirtschaft auf Mutterkühe umgestellt und den Tourismus weiterentwickelt. Sie bewirtschaften den Talbetrieb und wir haben uns bis 2021 um die Alp gekümmert. Heute führen Toni und Cornelia den Alpbetrieb mit Angestellten weiter.

Das gut sichtbare zusätzliche Seil mit den orangen Kugeln ist die Leitung für das Seiltelefon. Heute brauchen wir diese Telefonverbindung dank der Mobiltelefone nicht mehr. Mit unserer Transportseilbahn können wir maximal 280 Kilogramm Material laden, so kannst du gut im vierten Gang durchziehen. In der Bergstation steht ein Dieselmotor mit 30 PS Leistung, das Seil wird auf eine Trommelwinde aufgerollt. Die Talfahrt des leeren Bähnchens erfolgt im Freilauf, ohne Motor. Ein Windflügel, eine Art Schaufelrad, seitlich an der Winde befestigt, reduziert die Geschwindigkeit, damit die Bremsen nicht überhitzen.

Für die Materialeilbahn sind wir selbst verantwortlich. Es macht uns Sorgen, wenn wir Material auswechseln müssen, Seilfänger sind sehr teuer. Jeden Herbst werden mit Seilölern die Seile geschmiert, wir müssen dazu nicht auf die Bahn. Von Zeit zu Zeit werden die Seilfänger kontrolliert. Dazu muss man mit der Materialeilbahn hochfahren, auf dem höchsten Punkt ist die Seilbahn 200 Meter über dem Grund, da darfst du keine Angst haben. Toni hat einen Cousin, der bei der Kernser Seilbahnfirma von Rotz & Wiedemar AG arbeitet und uns bei der Instandhaltung unterstützt.



Materialseilbahn Stutz-Obsaum

Eigentümer: Anton Herger, Altdorf

1890-1960: erste Materialseilbahn; durch Lawine zerstört

1975: Bau einer neuen Materialseilbahn

Talstation: Stutz, Unterschächen, 1040 m ü. M.

Bergstation: Obsaum, 1721 m ü. M.

Höhendifferenz: 681 m

Seillänge: 1150 m

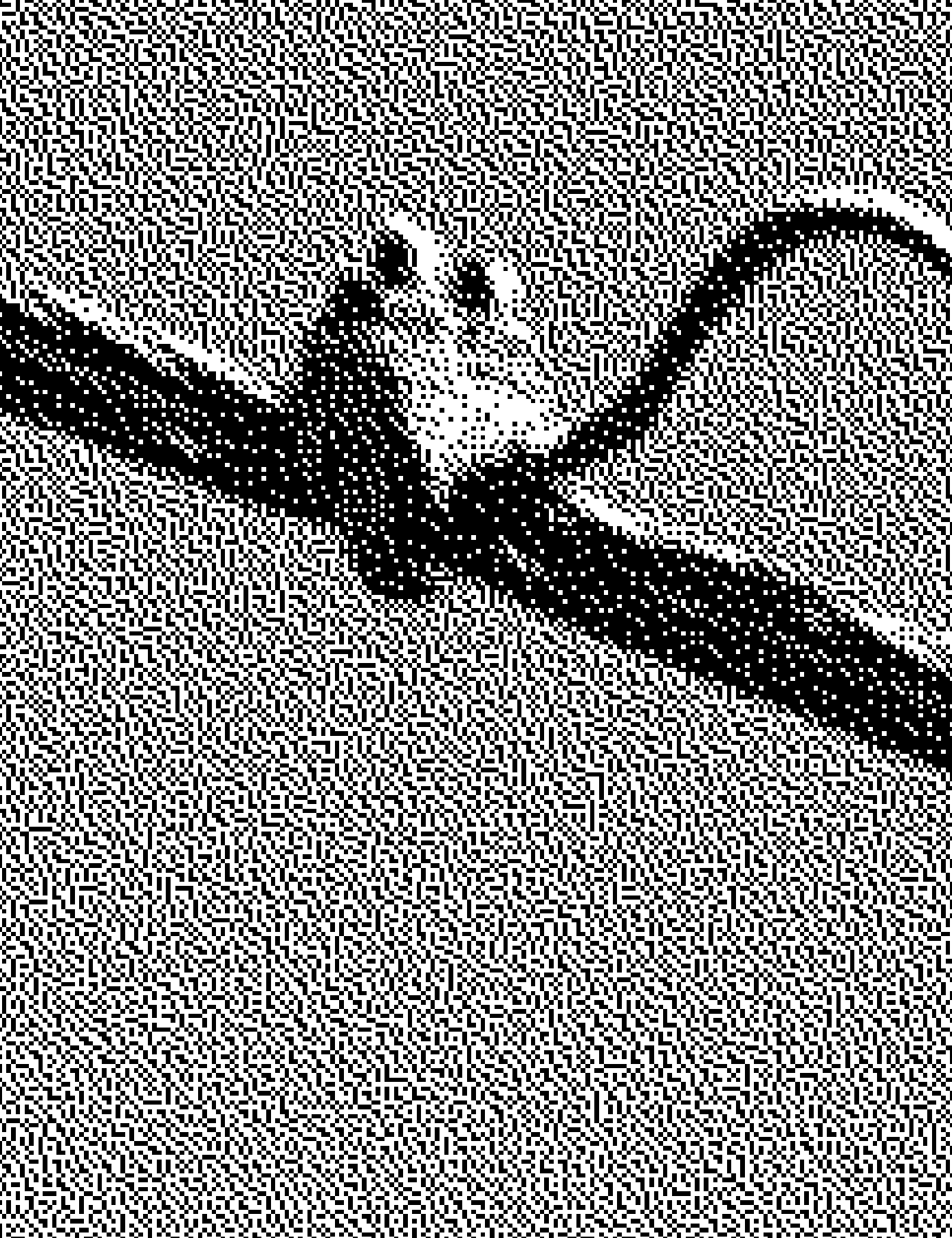
Nutzlast: 280 kg

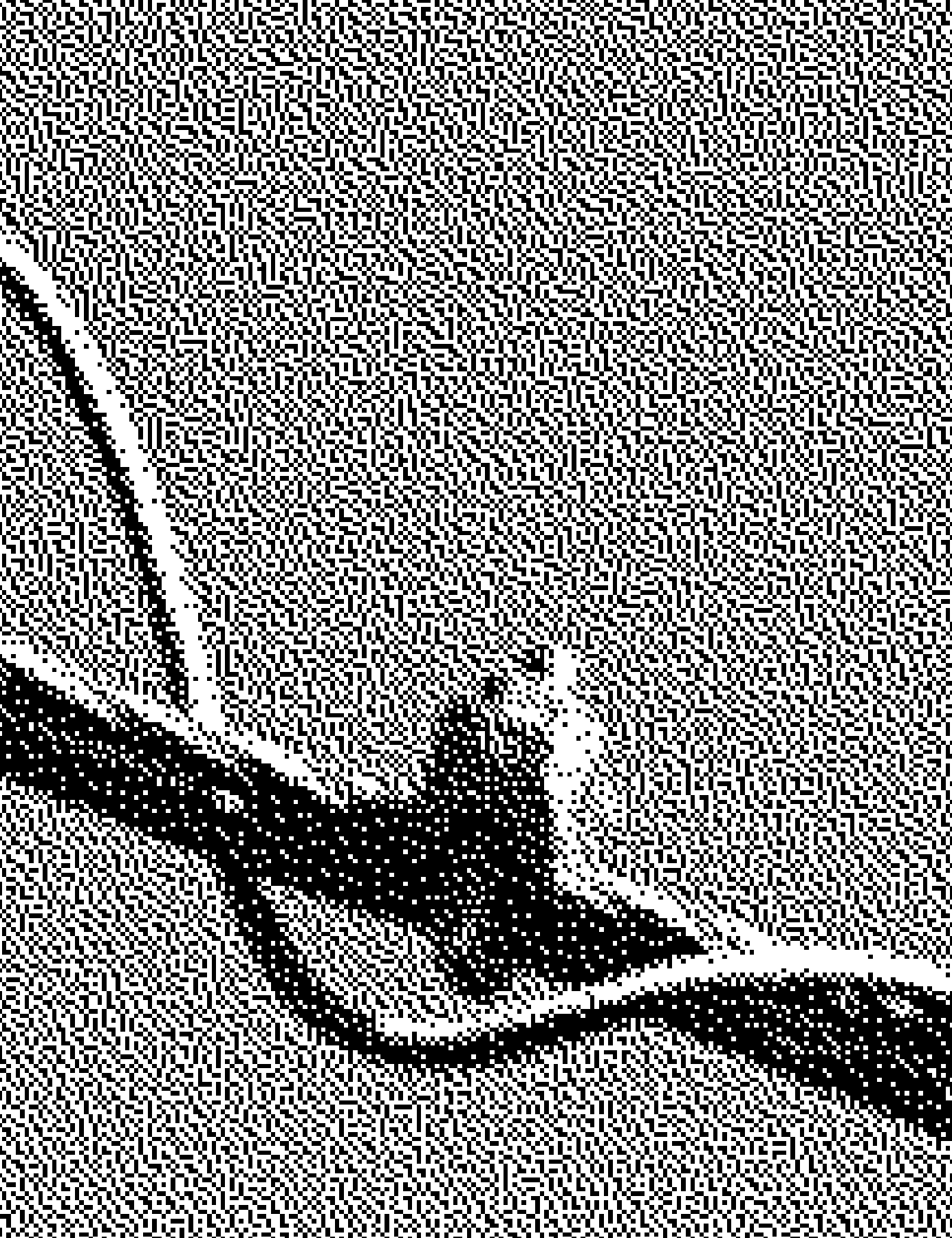
Fahrzeit: 7 min

Fahrtgeschwindigkeit: 3 m/s

Max. Bodenabstand: 200 m

Antrieb: Seilwinde mit 30 PS Dieselmotor und
Bremsystem mittels Windflügel





**Vertikale
Zeiterfahrung**

**Musikalische
Seilbahnforschung**

Michel Roth

Momente

Mai 2021

Mündliche Überlieferung

Das Wetter kann schnell umschlagen. Besonders aufziehender Westwind ist gefährlich. Sitzt man in einem der Niederberger-Schiffli auf offener Strecke, ist man in der kleinen Kabine geschützt – sieht aber kaum etwas. Man versucht sich zu erinnern, in welchen Zeitintervallen die Masten kommen, sowohl für die bergfahrende wie talfahrende Gondel. Immer dann wird die Geschwindigkeit manuell gedrosselt, ausgependelt und so jeder Mast sicher befahren.

Interaktive Sonifikation mit Pferdehaaren und Gummischlägeln auf dem Seil der Materialseilbahn Eggenbergli-Unter Wängi (durch Michel Roth); Kontaktmikrofon, *unprocessed*.



September 2021

Klanginstallation am Festival Zeiträume Basel

Eine Vierergondel aus den Siebzigerjahren (Modell «Glacier») steht auf einem Podest an der Mittleren Rheinbrücke in Basel. Kontaktlautsprecher bringen sie zum Vibrieren.

Nachtschwärmer können die Beats der Seile aus dem Schächental mit den Händen spüren. Tagsüber darf man sich hineinsetzen, den singenden Seilen zuhören und eine Weile über den Rhein gondeln.

Interaktive Sonifikation mit Metallhämmern auf dem unteren Wildheuseil bei Schwand (durch Studierende der Hochschule für Musik Basel); Kontaktmikrofon, *unprocessed*.



Juni 2021

Mündliche Überlieferung

Früher hat vor allem eine Berufsgruppe die gefährliche Fahrt mit der Materialseilbahn gewagt: die Besamer. Sie mussten die abgelegenen Höfe zeitgenau und bei jedem Wetter erreichen – meist mehrere am Tag.

Interaktive Sonifikation auf dem Wildheuseil bei der Luftseilbahn Äsch-Oberalp (durch eine beim Seil rastende Wandergruppe); Kontaktmikrofon, *pitch-shifted (x2), reverb*.

Januar 2022

Im Auftrag der «Winter Celebrations» Zermatt

Die Zermatter Bergbahnen haben vom Forschungsprojekt im Schächental gehört und fragen an, ob man auch Klänge ihrer Bahnen aufzeichnen könnte – vielleicht für einen DJ-Event auf dem Rothorn? Besonders geeignet scheint die alte 3S-Pendelbahn aufs Klein Matterhorn, die mit einer unabgestützten Spannweite von fast drei Kilometern in sieben Minuten über den Unteren Theodulgletscher auf knapp 4000 m ü. M. ins ewige Eis führt. Als ich dort oben mein Kontaktmikrofon anschliesse, überträgt mir das Seil nur eines: die Popmusik des Souvenirshops.



Interaktive Sonifikation mit Kontrabassbögen auf der Materialseilbahn Holzboden-Oberschwand (durch Studierende der Hochschule Luzern - Design & Kunst); Kontaktmikrofon, *unprocessed*.



April 2021

Mündliche Überlieferung

Eine zufällige Begegnung beim Holzboden. Der Mann sagt, er beobachte abends gerne die Bussarde, die sich aufs Seil setzen. Je nach Wind schwingt das Seil manchmal horizontal mehrere Meter das Tal hinauf und wieder zurück. Minutenlang und unhörbar.

Ein Dienstag der Personenseilbahn Witerschwenden- Eggenbergli

Die Bahn aufs Eggenbergli (schattenhalb) der Firma Niederberger hat die bekannte Schiffli-Bauform mit zwei Laufwerken (Zweierwippen) und kurzen Gehängen. Die ursprüngliche Bergstation von 1953 wurde bei der Gesamtrevision von 1984 versetzt, da die Gondel auf dem obersten flachen Streckenabschnitt regelmässig im Schnee steckenzubleiben drohte. Dann mussten frühmorgens die Schulkinder zunächst zur Bergstation aufsteigen und die Liftschneise freischaufeln, bevor die erste Talfahrt möglich war. Einmalig ist, dass die Bahn vier Masthalte mit Ein- oder Ausstiegsmöglichkeit bietet, was die über den Hang verteilten und ganzjährig bewohnten Höfe engmaschig erschliesst. Die Bahn ist alternativlos, eine Strasse ist nicht vorhanden.

Zeitintervalle bei Jetonbetrieb und ohne Wind (mm:ss):

Bergfahrt	00:00	Abfahrt Witerschwenden
	01:25	Mast 1 (kein Ein- oder Ausstieg möglich)
	02:52	Mast 2
	03:30	Mast 3
	04:41	Mast 4
	05:00	Mast 5
	07:33	Ankunft Eggenbergli
Talfahrt	00:00	Abfahrt Eggenbergli
	01:58	Mast 5
	02:25	Mast 4
	03:36	Mast 3
	04:14	Mast 2
	05:43	Mast 1
	07:33	Ankunft Witerschwenden



Rekonstruierter Fahrplan vom Dienstag, 30. August 2022

Wetter: Tagsüber schön und sommerlich warm, im Verlauf des Nachmittags Wetterumschwung, abends gewittrig und intensiver Regen

Messmethode: Schwingungsaufzeichnung mit dem «Seilsender»

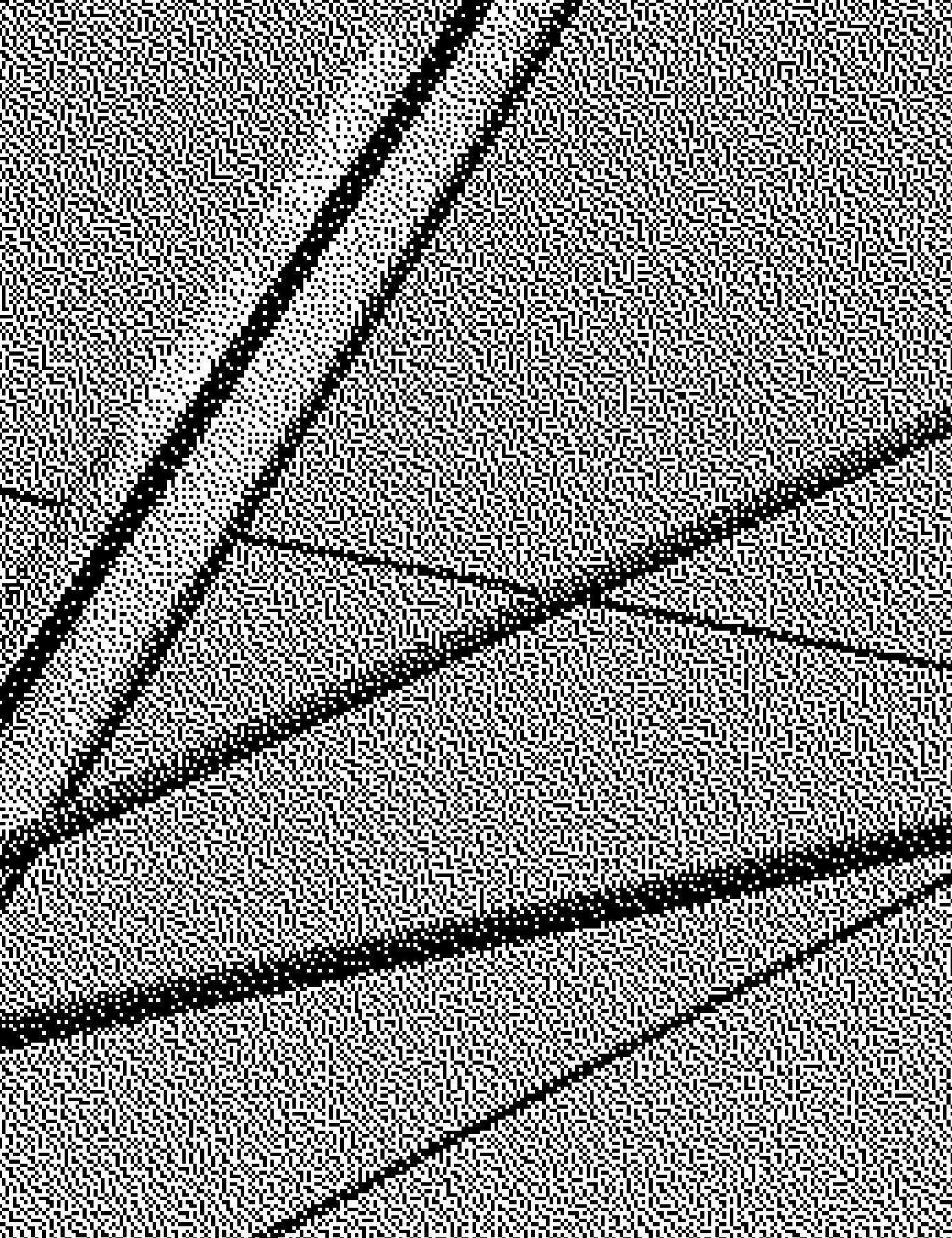
Auswertung der Zeitstruktur: mittels Audacity

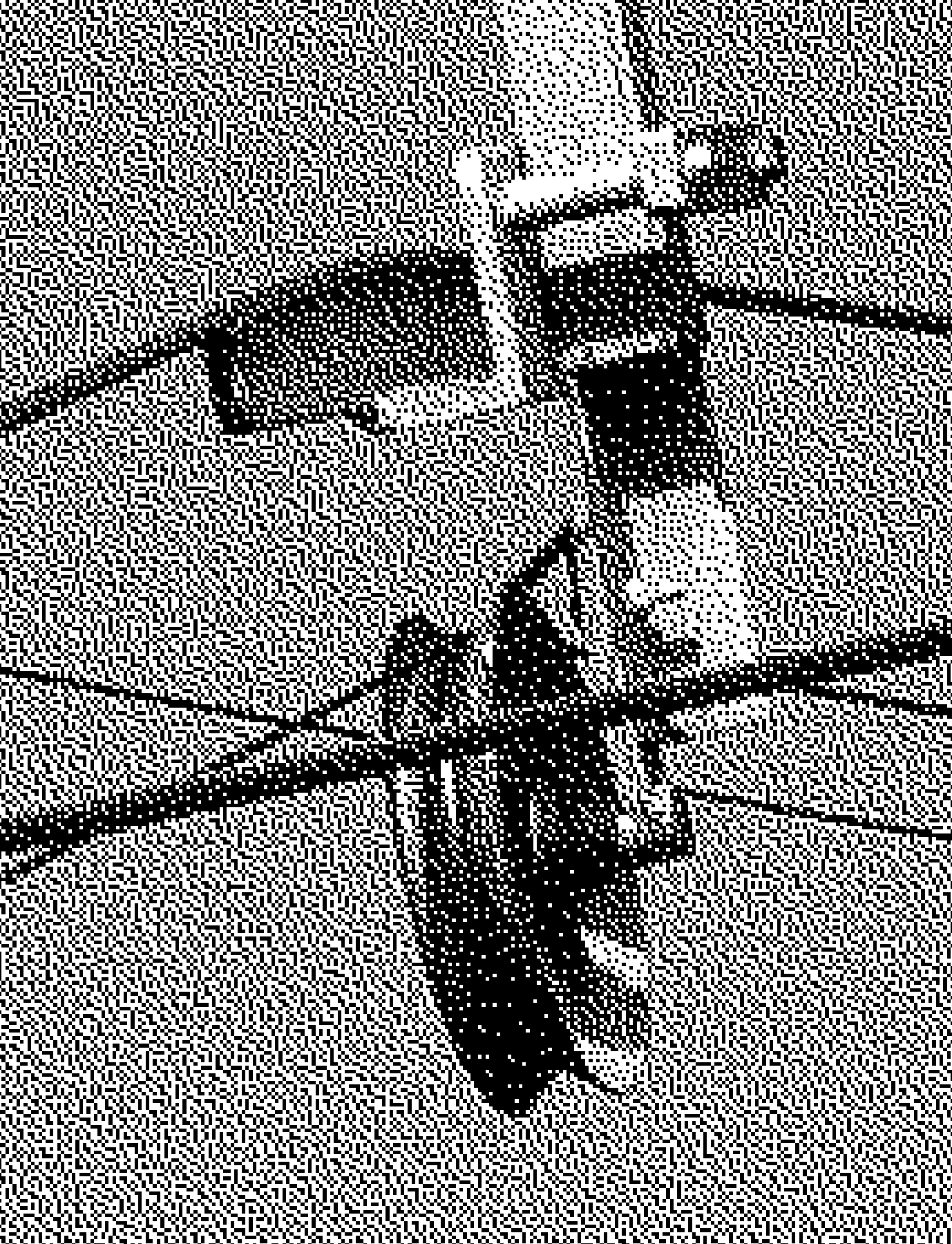
Leerfahrten werden nicht angezeigt

Fahrt 1	06.15	Mast 5 ab				
	06.21	Witerschwanden an				
Fahrt 2		06.58	Mast 2 ab			
		07.02	Witerschwanden an			
Fahrt 3			07.20	Mast 5 ab		
			07.25	Witerschwanden an		
Fahrt 4				07.31	Mast 3 ab	
				07.36	Witerschwanden an	
Fahrt 5					07.39	Witerschwanden ab
					07.46	Eggenbergli an
Fahrt 6	07.48	Eggenbergli ab				
	07.55	Witerschwanden an				
Fahrt 7		08.21	Witerschwanden ab			
		08.29	Eggenbergli an			
Fahrt 8			08.50	Witerschwanden ab		
			08.58	Eggenbergli an		
Fahrt 9				09.05	Mast 2 ab	
				09.09	Witerschwanden an	
Fahrt 10					09.21	Eggenbergli ab
					09.29	Witerschwanden an
Fahrt 11	09.33	Eggenbergli ab				
	09.41	Witerschwanden an				
Fahrt 12		10.06	Eggenbergli ab			
		10.13	Witerschwanden an			
Fahrt 13			10.15	Witerschwanden ab		
			10.23	Eggenbergli an		
Fahrt 14				12.00	Witerschwanden ab	
				12.03	Mast 3 an	
Fahrt 15					12.29	Witerschwanden ab
					12.36	Eggenbergli an
Fahrt 16	14.52	Mast 2 ab				
	14.56	Witerschwanden an				
Fahrt 17		15.26	Mast 3 ab			
		15.32	Witerschwanden an			
Fahrt 18			15.33	Eggenbergli ab		
			15.41	Witerschwanden an		
Fahrt 19				15.43	Eggenbergli ab	
				15.50	Witerschwanden an	
Fahrt 20					15.57	Witerschwanden ab
					16.05	Eggenbergli an
Fahrt 21	16.19	Witerschwanden ab				
	16.22	Mast 2 an				
Fahrt 22		16.58	Witerschwanden ab			
		17.02	Mast 3 an			
Fahrt 23			17.09	Witerschwanden ab		
			17.16	Eggenbergli an		

Fahrt 24			17.19	Witerschwenden ab
			17.26	Eggenbergli an
Fahrt 25			17.30	Mast 4 ab
			17.36	Witerschwenden an
Fahrt 26	18.12	Witerschwenden ab		
	18.20	Eggenbergli an		
Fahrt 27		18.31	Witerschwenden ab	
		18.34	Mast 2 an	
Fahrt 28		20.28	Eggenbergli ab	
		20.31	Mast 3 an	
Fahrt 29			23.54	Witerschwenden ab
			23.58	Mast 3 an







Jahresverlauf einer Materialeilbahn

Viele Einheimische berichten mir, dass ihre Materialeilbahn auch Klänge erzeugt, wenn sie nicht fährt. Immer wieder ist von einem «Singen» die Rede, das zum Beispiel einen Wetterumschlag ankündigt. Tatsächlich habe ich solche Eigenschwingungen aufzeichnen können. Auch das Seil aufs Eggenbergli kommt gelegentlich ins Singen und stoppt abrupt, sobald sich die Gondel wieder in Bewegung setzt. Bei Personenseilbahnen ist das Phänomen aufgrund ausgeklügelter Dämpfungselemente seltener zu beobachten.

In mehreren Zyklen singende Personenseilbahn bei der Bergstation Eggenbergli kurz nach einsetzendem Regen. Die Bahn steht still beziehungsweise es ist gegen Ende gut hörbar, wie das Singen mit Beginn einer Fahrt sofort verschwindet.
Dienstag, 30. August 2022; Kontaktmikrofon, *unprocessed*.

Auslöser sind Wind und Wetter, örtliche Luftwirbelablösungen, abfallender Eisbehang, Spannungen im Metall, Erdbewegungen und Lawinen, Vögel und Umgebungsschall von landwirtschaftlichen Maschinen oder Hubschraubern. Das Seil agiert dabei wie eine überlange Saite: Es verdichtet die permanenten Erregungen zu pulsierenden Rhythmen oder tiefen Summtönen, die aufgrund der Trägheit des Materials in sehr langsamen Klangverläufen ineinander übergehen. Ergänzende Modulatoren sind hängende Seilstützen, Flugwarnkugeln und schnarrende Drahtgewinde.



Materialseilbahn Stutz-Obsaum, Aufnahme an der Verankerung in der Talstation während eines Föhnsturms (kein Bahnbetrieb). Montag, 10. Mai 2021; Kontaktmikrofon, *unprocessed*.



Die Materialseilbahn auf die Alp Obsaum gilt als besonders geräuschintensiv. Anfänglich gab es Reklamationen. Genutzt wird sie nur im Sommer, die übrige Zeit vertreibt sie musikalisch: Das Trag- und das Hilfsseil, deren Seilfeld ein Felssturzgebiet überspannt, erzeugen ohne erkennbare Ursache variantenreiche Klang- und Geräuschbänder. Auffallend ist die akustische Projektion zum Gegenhang (auf halber Höhe zwischen Stutz und Urigen), wo man noch hunderte Meter entfernt ein Rattern, ähnlich einem Traktor im Leerlauf, wahrnehmen kann. Bei der Bergstation dominieren gierende Metallgeräusche, die nachts ohrenbetäubend laut werden können, wie ein Nachbar berichtet.

Kontinuierliches Dröhnen an der Bergstation der Materialseilbahn Stutz-Obsaum an einem windstillen, sonnigen Tag und bei stillstehender Bahn. Donnerstag, 12. August 2021; Mischung von Luftschall und Kontaktmikrofon, *unprocessed*.



Im Rahmen unseres vom Schweizer Nationalfonds geförderten Forschungsprojekts (2020–2021) habe ich über 18 Monate hinweg und unter sehr verschiedenen äusseren Bedingungen jeweils 35 Minuten lange Aufnahmen mit Kontaktmikrofon an der Talstation dieser Seilbahn gemacht. Dieses Material wurde anschliessend so überlagert, dass die nacheinander jeweils dominierenden Klänge einen chronologischen Verlauf abbilden, der trotzdem die langsamen Prozesse in jeder einzelnen Aufnahme erahnen lässt. Alle Klänge sind ungefiltert und im Tempo und der Tonhöhe unverändert, sie wurden nur verstärkt. Zu hören ist das Innenleben eines dünnen Metallseils, dessen dichte Schwingungen etwas von den grossen Veränderungen seiner Umwelt erzählen.

Jahresrückblick (Oktober 2020 bis März 2022) auf Eigenschwingungen des Seils der Materialseilbahn Stutz-Obsaum; verschiedene Kontaktmikrofone, *unprocessed*.



Mit dem Seilsender zum Citizen- Science-Projekt

Der «Seilsender» ist eine mobile Mess- und Sendestation («akustische Webcam»), mit der spontane Seilschwingungen von Seilbahnen hörbar gemacht und als webbasierter Live-stream zeitlich und räumlich unbegrenzt übertragen werden können. Das Projekt, 2021 unterstützt von Pro Helvetia, ist angesiedelt in den Bereichen Klangkunst, Field Recording, Internetradio und Citizen Science und verbindet urbane und rurale Sphären sowie Kulturtechniken zu einem gemeinsamen Echoraum, der auch künstlerische Disziplin- und Stilgrenzen überwindet.

Im Auftrag von Michel Roth und betreut durch Prof. Dr. Hanspeter Schmid (Institut für Sensorik und Elektronik der Hochschule für Technik FHNW) hat der Student Lars Bachmann einen Prototypen entwickelt und erfolgreich im Feld getestet. Das System basiert auf einem Raspberry Pi, nutzt zur Messung ein Kontaktmikrofon und einen Beschleunigungssensor (für Infraschall) und bietet sogar die Möglichkeit, Signale übers Internet ans Seil zu senden, also dessen Eigenschwingung live zu manipulieren.

Erfolgreicher Versuch einer Anregung der Eigenresonanz des Seils der Materialseilbahn Stutz-Obsaum mittels eines elektronischen «Sweep» (stetiges Glissando mit konstanter Amplitude). Donnerstag, 21. April 2022; baugleicher Transducer als Lautsprecher und Mikrofon, *unprocessed*.



Alle Komponenten sind als modulares Open-Hardware-Projekt angelegt und die Bauteile so gewählt, dass sie kostengünstig und gut erhältlich sind, also weitere Seilsender mit einfachen Werkzeugen nachgebaut werden können. Eine Website mit der Bauanleitung und eine dazugehörige Datenbank machen diese Aufnahmen in Echtzeit oder im Archiv zugänglich für künstlerische, technische oder wissenschaftliche Nutzungen. Das schwarmartig anwendbare System und die Möglichkeit zum Long-Term-Monitoring machen den Seilsender interessant für Citizen-Science-Projekte, zum Beispiel in der Dokumentierung sozioökonomischer Veränderungen oder des Klimawandels.

Klangarchiv und Bauanleitung unter www.seilsender.ch

Lebensdauern

Seilbahnen sind «zeitfeste Elemente», ihre Komponenten haben eine berechenbare Belastungsdauer. Gerade die Schwingspiele der Seile sind Gegenstand vieler Messungen und Modellierungen, da das Seil dadurch rascher ermüdet oder aus der Halterung springen kann. Gábor Oplatka, emeritierter Professor und Leiter des Bereichs Seilbahntechnik an der ETH Zürich, Ehrenmitglied der O. I. P. E. E. C. (Internationale Organisation zum Studium der Ermüdungsfestigkeit von Drahtseilen), hat sogar versuchsweise eine Station in Brand gesteckt, um die Zeit bis zum Seilbruch zu messen (es waren 15 Minuten).

Andererseits können Seilbahnen rezykliert werden: Die schöne alte Materialseilbahn Eierschwand–Obere Schwand stand früher im Entlebuch, und ein besonderes Kuriosum findet sich in Oberrickenbach (NW): Die Basler Verkehrsbetriebe haben 1992 von der Firma Garaventa eine Seilbahn («Schwebetram») bauen lassen, die nahe der Mittleren Rheinbrücke vom nördlichen Ufer auf den Münsterhügel führte. Unter dem Motto «Gross- und Kleinbasel zusammen» wurden mit dieser Verbindung 600 Jahre Stadtgeschichte symbolträchtig gefeiert. Anschliessend wurde sie zur Kleinseilbahn umgebaut und in die Innerschweiz verlegt, wobei die auffallend überdimensionierten Masten noch von der ursprünglich städtischen Kapazitätsauslegung zeugen.

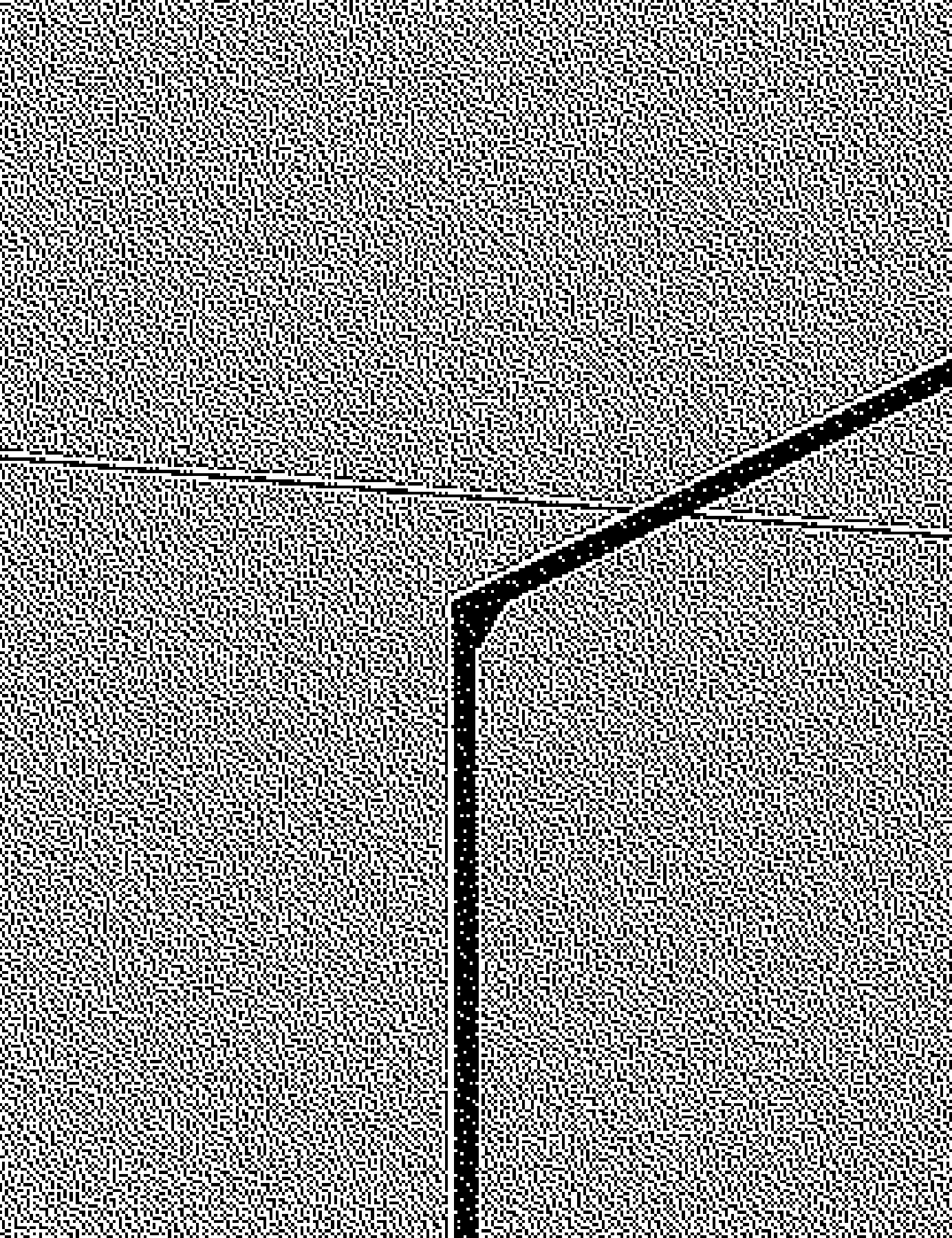


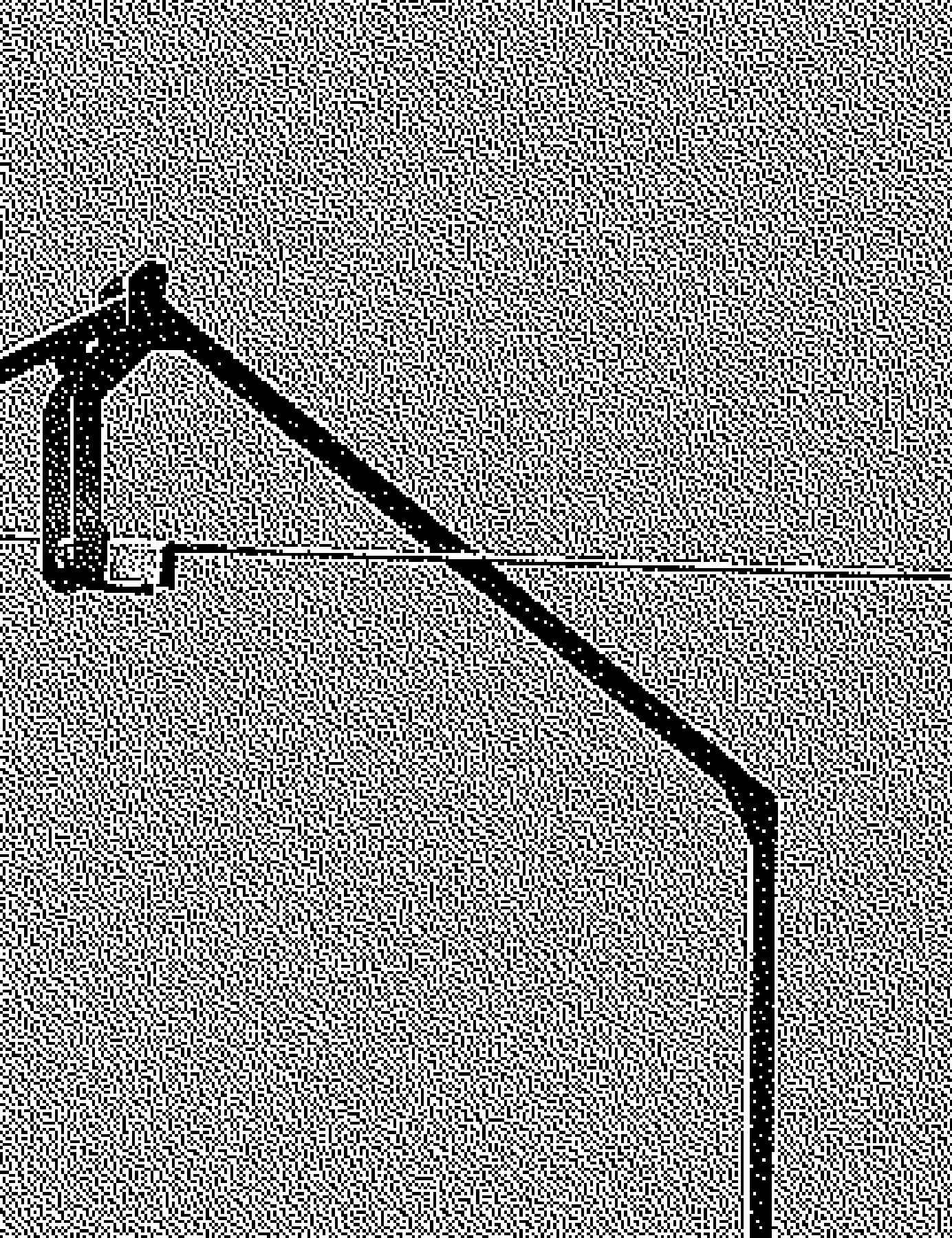
Unfälle sind sehr selten, noch seltener ist Materialversagen (20 % der Ereignisse). Am Mittwoch, 28. Juli 1976, verunglückte ein Schiffli der Personenseilbahn Spiringen–Kipfen: Während Umbauarbeiten fuhren drei Monteure und ein Einheimischer bergwärts. Nach etwa 300 Metern raste die Gondel plötzlich wieder ins Tal. Die Monteure sprangen ab und überlebten schwer verletzt. Der 71-jährige Alois Planzer prallte dagegen mit grosser Wucht in die Talstation und starb. Eine Gedenktafel erinnert an den Unfall.

Weitaus häufiger ist menschliches Fehlverhalten. In der Seilbahn nach Acherberg heisst es deshalb auf einem Schild: «Nicht beschädigen! Ruhig verhalten!», und an der Schiebetüre des Schifflis aufs Eggenbergli wird empfohlen, in eigener Verantwortung «ein betriebstaugliches Natel mitzuführen», zum Beispiel falls der Wind einen Nothalt erzwingt. Viele selbstgebastelte Warnschilder («Achtung Seilbahn») an Weg- und Strassenkreuzungen machen deutlich, dass in der Luftseilbahn auch terrestrische Gefahren drohen.



Früher wurden Materialseilbahnen häufig von Personen befahren. Man hört, dass das heute noch gelegentlich geschieht – nicht aus jugendlichem Leichtsinn, sondern, ganz im Gegenteil, von betagten Menschen, denen das Erklimmen der steilen Hänge Mühe bereitet. Oberhalb der Bergstation des Eggenbergli erinnert ein Gedenkkreuz an den Unfalltod von Josef Gisler: Er ist dort am Freitag, 17. November 1961, im Alter von 58 Jahren aus der Materialseilbahn gestürzt.





70 Jahre Spiringen-Kipfen

Im Jeton- und Automatikbetrieb fahren die Seilbahnen normalerweise langsamer als wenn der Betriebsleiter «säilät». Vor allem Auswärtige müssen vor der Fahrt genau instruiert werden. Dazu haben sich in den Schächentaler Stationen über die Jahrzehnte immer neue Hinweisschilder und Verbotstafeln angesammelt, die nun verwirrenderweise nebeneinander hängen. Diese Polyphonie ist als zeitgeschichtliches Archiv interpretierbar.

Tieffrequentig singendes Hilfsseil und mehrere vorbeiziehende Regenbänder (mit hörbaren hochfrequentigen Tropfen auf das Seil) in der Talstation der Personenseilbahn Spiringen-Kipfen. Mittwoch, 11. August 2021; Kontaktmikrofon, *unprocessed*.



Versuch einer chronologischen Ordnung der Schilder in der Talstation Spiringen-Kipfen:

1. Telefonieren. Man bittet, vor dem Einsteigen den Abwart in Kenntnis zu setzen.
2. Es dürfen pro Fahrt nur 3 Personen einsteigen.
3. An Waren darf nicht mehr als 200 kg geladen werden.
4. [unleserlich]: von Talstation zur Götschwilergasse und umgekehrt. Das Begehen der Liegenschaft Hostatt ist verboten.

Mai 1951. Die Drahtseilgenossenschaft Kipfen | Spiringen.

Betriebsvorschriften und Haftung für Automatiksteuerung mit Münz- bzw. Schlüsselautomat

Die Anlage kann durch den Fahrgast mit speziellen Münzen (bzw. Schlüssel) selbst bedient werden.

Der Benützer ist verpflichtet, die Anlage mit äusserster Sorgfalt zu bedienen, ansonst ernsthafte Gefahr für Personen und Sachen bestehen kann.

Es ist ausdrücklich untersagt, die Anlage zu benutzen

- durch Kinder unter 10 Jahren ohne Begleitung Erwachsener.
- wenn die Fahrt durch starken Wind, aufkommende Gewitter, Schneesturm usw. gefährdet werden kann.
- wenn sich dem Fahrgast betriebsstörende Zustände unmissverständlich bemerkbar machen.

Der Fahrgast ist verpflichtet, Betriebsstörungen und Zustände, die solche bewirken können, sofort der Betriebsleitung mitzuteilen.

Ebenfalls haftet er vollumfänglich gegenüber der Bahngesellschaft für Nichtbefolgen dieser Weisung sowie der Bedienungsanleitung.

Die Betriebsleitung.

Bedienung Jeton-Münzautomat

1. Vor dem Einwerfen einer Münze in den Automaten muss unbedingt kontrolliert werden, ob die grüne Lampe «Automatik Ein» brennt. (Türe geschlossen).
2. Münze in den Automaten werfen. Es ertönt nun während ca. 30 Sekunden das Bereitschaftssignal (pulsierender Telefonruf).
3. Während dieser Zeit einsteigen und Türen schliessen. Nach dem Bereitschaftssignal ertönt dann das Abfahrtssignal (dauernder Telefonruf), und die Bahn fährt ab.
4. Die Bahn fährt automatisch bis in die Endstation.
5. Achtung: Vor dem Aussteigen muss man sich vergewissern, ob
 - das Fahrzeug vollständig in der Station ist
 - und die Bahn stillsteht.
 Erst dann die Türe öffnen und aussteigen.

Solange die Fahrzeigtüren offengehalten werden (Güterumschlag), bleibt die Fahrt gesperrt.

Die Türe danach immer schliessen!

Es ist verboten, während der Fahrt die Fahrzeigtüren zu öffnen!

Luftseilbahn Spiringen-Kipfen

vom Kanton am 17. Dezember 2013 für den Personentransport bewilligt.

Höchstlast 3 Personen oder 250 kg Material

Meliorationen und Seilbahn [unleserlich, Schild überklebt]

Infos zum Jetonbetrieb

**Grüne Lampe leuchtet und/oder am Automat leuchtet die Zahl 01.00 auf = Bahn ist im Jetonbetrieb.
Beim Einwerfen des Jetons muss die Kabinentür geschlossen sein!**

Jeton Verkaufsstellen

- Restaurant Alte Post
- Bäckerei Hauger (Spiringen)
- Klausen Garage
- Arnold Monika, Hergerig
- Schuler Theres, Sticki
- Gamma-Imhof Franz, Feldmess
- Arnold Anton und Anna, Klausenstrasse 38
- (Haus am Ende des Parkplatzes an der Talstation)

Auskunft

- Herger Werner, Betriebsleiter: 079 *** ** *
- Imhof Josef, Präsident: 079 *** ** *

Gemäss bundesrätlichem Beschluss wird der Jetonbetrieb der Seilbahn ab dem 6. Juni 2020 wieder aufgenommen. Wir appellieren an Ihre Eigenverantwortung betreff Sicherheitsabständen und Hygiene. Für den Bezug von Jetons wenden Sie sich bitte an die aufgeführten Verkaufsstellen.

Juni 2020, Drahtseilbahngenossenschaft Kipfen-Tristel

Neu

Münzbetrieb als Alternative zum Jeton.

- 5-, 2- und 1-Schweizer-Franken-Münzen werden angenommen.
- Kosten pro Fahrt (pro Sektion) im Münzbetrieb Fr.10.–
- Genauen Betrag einwerfen (Automat gibt kein Rückgeld)

Jetonbetrieb weiterhin an allen Automaten wie bisher möglich.



Mit dem Smartphone zur Seilprüfung

Eine wichtige technologische Voraussetzung für die Fertigung zugfester Drahtseile schuf im 19. Jahrhundert der Klaviersaitenbau («Piano Wire», auch «Music Wire Quality»). Folglich kann man das dichte Netz an verspannten Seilen im Schächental auch als überdimensionales Saiteninstrument betrachten und bespielen. Kontrabassbogen, Hanfseil, Gummischlägel und Reibestock gehören deshalb zum festen Bestandteil meiner akustischen «Klangprüfungen».

«Klangprüfung» (interaktive Sonifikation durch Michel Roth) an der Verankerung der Materialseilbahn Eierschwand-Obere Schwand mit dem Seil als Resonator unter Verwendung von Hanfseilen, Kontrabassbogen und Gummischlägel. Mittwoch, 11. August 2021; Kontaktmikrofon, *unprocessed*.

Die Eigenschwingungen der Seile lassen sich häufig von Auge beobachten, etwa wenn markante Transversalwellen longitudinal zwischen der Berg- und Talstation wandern und glissandoartige Klangverläufe erzeugen. Auch stehende Wellen sind keine Seltenheit: Im Extremfall kann das ganze Seil im Minutenbereich schwingen. Solche Grundtöne sind nicht mehr hörbar – allenfalls Obertonphänomene – und im Infraschallbereich versagen normale Aufnahmegeräte.



Infraschallaufnahme (Beschleunigungssensor mit X-, Y-, und Z-Achse) am Seil der Materialseilbahn Holzboden-Oberschwand mit der Smartphone-App *Phyphox*. Freitag, 6. November 2020; *pitch- and tempo-shifted* (x2).



Zusammen mit Hanspeter Schmid (FHNW) habe ich eine Lösung gesucht, um meine akustischen Aufnahmen in den Bereich unterhalb von 20 Hz zu erweitern. Dazu nutzen wir den Beschleunigungssensor eines handelsüblichen Smartphones, dessen Rohdaten durch die App *Phyphox* dreidimensional ausgelesen werden. Sogar periodische Rotationsbewegungen im Seil («Galloping») sind damit messbar. Ein kleines Python-Programm rechnet diese Daten um in ein WAV-File und macht sie anwendbar für jeden Audioeditor. Dort kann das Schwingungsverhalten beispielsweise in den Hörbereich verschnellert oder transponiert werden (Sonifikation). Das System wird gegenwärtig durch den Studenten Michael Saladin mit dem Seilsender (s.o.) vereint, so dass dieser beide Messdimensionen, Schall und Infraschall, übertragen kann. Neben der Aufzeichnung faszinierender Rhythmen und Klänge erlaubt das auch technische «Klangprüfungen», etwa das zerstörungsfreie Erkennen von Materialermüdung und mechanischen Störungen.

Evolution und Echo

«Der Zug der Zeit ist ein Zug, der seine Schienen vor sich her rollt.»
(Robert Musil). Fahre ich in einer halboffenen Seilbahn, so inszeniert sich entlang des Seils eine Landschaft, die ohne dieses so nicht wäre. Seilbahnen stiften vertikale Beziehungen über Raum und Zeit und sind doch nicht nur Mittel, sondern hinterlassen Spuren als Akteure und Aktionsräume. Typisch für alpine Bestossungen schafft sich die Seilbahn ihre eigenen systemischen Voraussetzungen: Ihre Gegenwart ist ihre Bedeutung, ihr Puls taktet das Leben am Berg – wetterfest und zeitfest.

Betriebsgeräusch des oberen Wildheuseils bei Schwand, gefilmt von Iris Högy.
Montag, 27. September 2021; Tonspur zusammengesetzt aus zwei Handyvideos.



Die Stationen sind einflussreiche Knotenpunkte, was man besonders bei der Mittelstation Riedlig beobachten kann, wo nicht nur zahlreiche Materialseilbahnen an die Personenbahn anschliessen, sondern umgekehrt die Bahn einen markanten Geländevorsprung nutzt, der von alters her am Sonntag ein Treffpunkt der Berglerinnen und Bergler gewesen ist und heute noch ein gemeinsames Gummistiefellager beheimatet. Im mit der Bahn gebauten Berggasthaus Biel «versumpften» bald Einheimische und Auswärtige; plötzlich war die ganze Nacht Betrieb – und Seilbahnverkehr.

Akustische Fahrtokumentation der Personenseilbahn Riedlig-Biel-Kinzig, aufgezeichnet am untersten Mast. Dienstag, 8. Juni 2021; zwei Kontaktmikrofone (stereo), *filtered*.



Drahtseilgenossenschaften erstellen Bahnen als Gemeinschaftswerk, die sich in ihrer Konstruktion und Nutzung wiederum flexibel individualisieren lassen, auch mit je eigenen Funktionen und Expertisen der Mitglieder und lokalen Partner. «Eine Seilbahn ist ein interdisziplinäres System. Jede Seilbahn ist ein Unikat und benötigt den Landesplaner, Verkehrsplaner, Meteorologen, Schneekundler, Geologen, Geometer, Maschineningenieur, Bauingenieur, Elektroingenieur, Architekten usw.» (Gábor Oplatka, 2017).

Entsprechend ist unser Forschungsprojekt interdisziplinär angelegt und versucht die systemische Qualität der Netzwerke auch als rhythmische Interferenzen und klangliche Resonanzphänomene zu beschreiben. Ein Kontaktmikrofon an einem strukturtragenden Metallstück einer Seilbahn befestigt, eröffnet eine komplexe und polyphone Raumerfahrung: Das vielgliedrige Zusammenspiel der Technik mit den Tages- und Jahreszyklen des Schächentaler Lebens, der Mehrstufenwirtschaft, der im Winter mit ihren Schlitten hochfahrenden Schulkinder oder der im Sommer auf der Passstrasse vorbeibrausenden Motorräder.

Eigenschwingungen der Materialseilbahn Holzboden-Oberschwand mit hörbarem Verkehrsrauschen und Windimpulsen an der hängenden Seilstütze. Dienstag, 16. Februar 2021; Kontaktmikrofon, *pitch-shifted* (×2).



Dass sich mit dieser Methode nicht nur die baulichen Unikate und temporale Performanz der Schächentaler Seilbahnen sonifizieren lassen, sondern sie selbst als Klangkörper agieren, war eine der Entdeckungen dieses Projekts – obschon den Einheimischen wohl bekannt. Klang, genutzt als Informationsträger, wurde zur ästhetischen Erfahrung, zur Musik. Verblüffend, wie die entstandenen Tonaufnahmen nicht nur ein internationales Echo ausgelöst haben, sondern quer durch musikalische Stil- und mediale Ressortgrenzen rezipiert wurden als Ambient Music, Techno, Industrial, Minimal, Sound Art oder Sonic Journalism. 2021 wurde am Basler Rheinufer eine Gondel mit Schächentaler Seilbahnklängen kurzzeitig zum Szenentreff am Samstagabend.

Die Musikalität von Seilbahnen ist nicht überraschend: Hier resoniert die Vielschichtigkeit und Komplexität der Umwelt in einem zugleich schwingungsfähigen und fest verankerten System. Wie in Charlemagne Palestine's «Strumming Music» (1974), mit

beiden Händen gehämmert auf einem kolossalen Bösendorfer Imperial Flügel, sind Vehemenz und Persistenz entscheidend: Aus kaum identifizierbaren Basstönen entfalten sich allmählich schillernde Obertonwolken, durch die man mit den Ohren schweben kann. Nimmt man sich die Zeit, zuzuhören, verwandeln sich Kulturtechniken in Naturphänomene. Im «Seilsender» ist der Signalweg deshalb in beide Richtungen angelegt, die gegenseitige Schwingungsübertragung vom Berg in die Stadt, vom Konzertsaal zur Materialseilbahn. Und irgendwann werden sich Sound Artists und Deep Listeners gemeinsam in Unterschächen-Stutz unter dem Seil nach Obsaum versammeln, für eine «Orgelreise» zu den schönsten Subbässen des Tals.

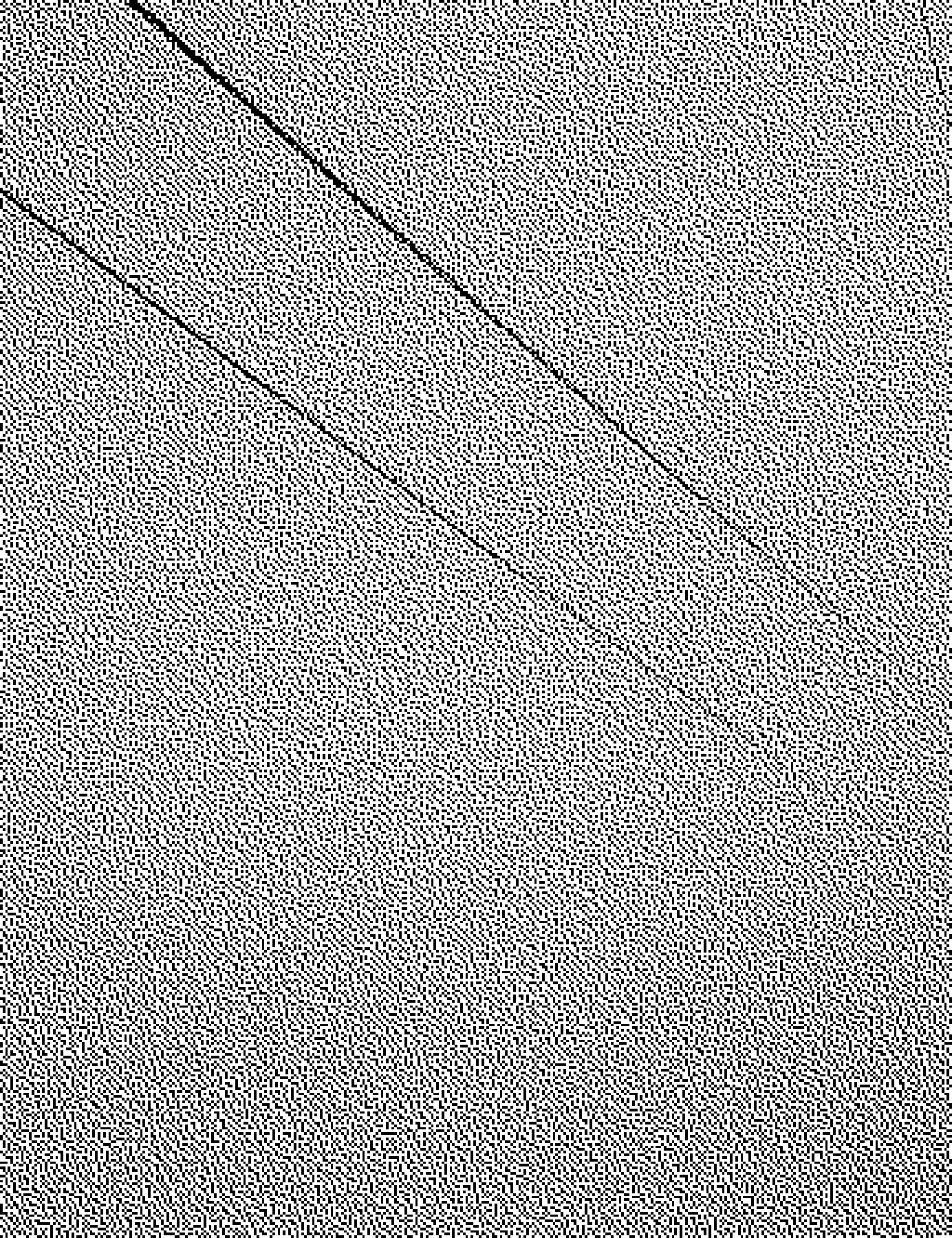
Materialseilbahn Stutz-Obsaum ausserhalb der Betriebszeit. Nach ruhigem Beginn intensives und rhythmisch vielfältiges Singen mit auffallend starken Bässen. Freitag, 11. März 2022; Kontaktmikrofon, *unprocessed*.



Heinrich Danioth hat 1942 in der Sammlung «Steile Welt» Unterschächen und den Blick ins Brunnital gezeichnet, so wie er heute flankiert wird von der Seilbahn nach Obsaum. Im Begleittext beschreibt er – für die damalige Zeit erstaunlich – das Zusammenwirken der Elemente als evolutionär gewachsenes System und Klangökologie. Am Ende dieser literarischen Bergfahrt stehen nicht unwegsame Gipfel, sondern der menschliche Geist, der dieser Gegend entspringt, die er geschaffen hat.

«In diesem Nebentale wird dem Bergland die Vollendung.
Aus dem vielen Kleinen wächst es zum grossen Einem.
Aus Blumen, Gras und Matte wechselt es zum Wald und wird aus Steinen,
Fels und Bergen zum Gebirge.
Die Waagrechte seiner Ebene trägt die Senkrechte der Gipfel,
und im Gefüge beider sind Licht und Schatten wohl bemessen eingegliedert.
Damit ihm auch der Ton gegeben sei,
ist dieses Tal erfüllt vom Rauschen des Baches –
das Hörbare wird so gleichsam zur Tiefe für das Sichtbare.
Als die Höhe der Vollendung aber gelten mir
die Zeichen des ordnenden Menschengestes:
Haus und Strasse, Acker und Gehege!»

Der Autor dankt vielen Einheimischen für die wertvollen Hinweise und Gespräche, namentlich: Werner Arnold und Iris Högy (Obere Schwand), Martin Gisler (Eggenbergli), Familie Herger (Alp Obsaum), Martin Arnold (Unterschächen). Die mit «unprocessed» bezeichneten Aufnahmen wurden nur verstärkt und komprimiert.



Witerschwenden- Eggenbergli



Martin Gisler

In der Schweiz gelten 67 Seilbahnen als national und 44 Anlagen als regional bedeutende Kulturdenkmäler. Eine davon ist die Seilbahn Witterschwanden–Eggenbergli. Ihre Besonderheit: die vier Stützensausstiege.

Im Eggenbergli, unterhalb der Bergstation, wohnt Martin Gisler, Bauer und Vorstandsmitglied der Seilbahngenossenschaft Witterschwanden–Eggenbergli. Acht Jahre war er deren Präsident. Martin Gisler erzählt von der Geschichte, vom Alltag und vom Leben mit der Seilbahn.

Martin Gisler: Wir bewirtschaften im Eggenbergli zwölf Hektaren, haben einen Milchbetrieb mit Aufzucht und Kalbermast sowie Schafe. Zusätzlich haben wir mit dem Hergerig in Spiringen einen kleineren Pachtbetrieb, dorthin zügeln wir im Frühling nach Pfingsten mit den Schafen und dem Galtvieh. Im Herbst, wenn die Tiere von der Alp kommen, ist das Galtvieh im Hergerig, bis das Heu aufgebraucht ist. Dann zügeln wir das Galtvieh wieder auf das Eggenbergli. Die Kühe sind immer im Eggenbergli.

Weil wir im Winter hier im Schatten sind, ist die Bahn die einzige richtige Erschliessung. Im Sommer haben wir einen Schilterweg zum Holzboden, der ist aber nur bei trockenem Wetter befahrbar und dafür gemacht, dass wir Landwirtschaftsmaschinen zügeln können. Wer Land im Tal bewirtschaftet, ist auf diesen Weg angewiesen. Doch je mehr man fährt, desto schlechter wird der Weg. Er ist auch nicht dafür gebaut worden.

Seit 1947 erschlossen

Die erste Seilbahn auf das Eggenbergli war eine Transportbahn. Gebaut hat sie Albert Planzer 1947. Damals waren die Stützen aus Holz. Nach Rissen im Zugseil und teuren Instandsetzungsarbeiten beschlossen die Genossenschafter 1952 den Bau einer Personenseilbahn und beauftragten die Nidwaldner Firma Niederberger. Für die Masten der Eggenbergli-Seilbahn verwendeten sie die Schienen der 1951 stillgelegten Strassenbahn Flüelen–Altdorf. Ab 1953 fuhr die Seilbahn von Witterschwanden aufs Eggenbergli.

Die Bahn kostete 60 000 Franken, die Genossenschaft verschuldete sich mit 46 710 Franken. Für die Hilfsarbeiten am Bau erhielten die Genossenschafter einen Stundenlohn von einem Franken. Die Genossenschaft brauchte 25 Jahre, um die Schulden zu tilgen. Diese Zahlen habe ich aus einem Bericht von unserem ehemaligen Präsidenten Toni Gisler.

Seither sind mit dieser Bahn die Betriebe Wilerli, Ruolisberg, die vier Eggenbergli (Unter, Mittler, Vorder und Ober Eggenbergli) erschlossen. Das Unter Wängi wird mit einer Transportseilbahn von der Bergstation Eggenbergli versorgt, das Ober Wängi von der Chapelmatt im Riedertal.

Die ursprüngliche Seilbahn wurde in der Talstation bedient – manuell. Der Halt bei den vier Zwischenstationen erfolgte über gelbe Marken mit Isolierband auf dem Zugseil. Elf Jahre lang konnte jeder fahren, wann er wollte. Ab 1964 verkehrte die Bahn nach Fahrplan, fuhr ab acht Uhr stündlich. Nachtfahrten wurden aufgehoben. Du musstest aufpassen, dass du rechtzeitig bei der Talstation warst. Wenn du zum Beispiel am Nachmittag zu spät von der Schule

kamst, hättest du für eine Extrafahrt einen Fünfliber zahlen müssen. Das war in den 1960er-, 1970er-Jahren viel Geld. Also hast du gewartet und dem Schächten zugehört, wie er rauscht.

Schnee schaufeln

Vom 25. Oktober bis zum 25. Februar haben wir keine Sonne. Die Bergstation befand sich an einer ungünstigen Stelle: Kurz vor der Einfahrt in die Seilhütte ist das Gelände auf einer Länge von 20 Metern sehr flach. Bei starkem Schneefall oder Schneeverwehungen konnte die Bahn nicht mehr in die Seilhütte ein- oder ausfahren. Darum mussten wir von Hand tiefe Gräben schaufeln. Das taten wir oft, denn im Eggenbergli hatten wir früher lange und schneereiche Winter. Bereits das Bergaufwaten durch den hohen Schnee war für uns sehr anstrengend. Ich war damals noch ein Kind. Es hat niemand gefragt, ob du das schaffst oder nicht, es hat einfach geheissen: «Ihr geht da hoch zum Schneeschaufeln.» Um acht Uhr musste die Bahn fahren können. Wenn wir noch nicht so weit waren, mussten wir «in Gotts Namä mit dem Seiltelefon appän alyytä», dass wir noch nicht so weit wären, die Bahn dürfe noch nicht fahren, wir hätten den Graben «nu nid dussä». Die langjährige Seilwartin, Marie Baumann, die in Witeschwanden gegenüber der Talstation wohnte, ist hier oben aufgewachsen und wusste, worum es ging.

Strom erst ab 1967

Die Bahn fuhr seit 1953 mit Strom, aber die Häuser und Ställe waren noch lange nicht angeschlossen. In den Stuben und Küchen brannten Petrol Lampen, in den Ställen brauchte man zum Melken und Hirten Stalllaternen oder Karbidlampen, die auch im Tunnelbau verwendet wurden. Als 1967 die Freileitungsmonteuere und Elektriker kamen, haben sie im Eggenbergli Masten gesetzt und den Strom zu den Häusern und Ställen geführt. Uns wurde in der Küche eine Neonröhre montiert. Die ganze Familie sass am Küchentisch und wartete, bis die Monteuere den Strom einschalteten. Als die Neonröhre leuchtete, wurde es mit einem Mal taghell. Wir waren geblendet und sahen einen Moment überhaupt nichts mehr.

Bericht von Toni Gisler

Toni Gisler, Ruolisberg, hat 2005 die Geschichte unserer Seilbahn niedergeschrieben. Er hat unzählige Akten, Rechnungen und Protokolle studiert und mit älteren Genossenschaftlern und Seilwarten über die Anfänge gesprochen. «An Sonntagen und Feiertagen übernahmen die Genossenschaftler das Seilen mit einem Lohn von 15.– Fr. im Sommer und 10.– Fr. im Winter. Später müssen sie an zusätzlichen Feiertagen und Nachmittagen übernehmen. 1973, 19. November: Die Schülertransporte werden von den Genossenschaftlern ausgeführt. 1973 muss das Zugseil durch ein neues ersetzt werden. Kosten 6300 Fr. 28. September 1973: Käthi Brand übernimmt das Seilen im Winter gemäss Fahrplan. Die Genossenschaftler müssen Mittwoch, Donnerstag und Freitagnachmittag selber seilen. 1975: Alois Imhof stellt sich an Samstagen in der Freizeit zum Seilen zur Verfügung. 6. September 1981: Da das Zugseil schon wieder diverse Drahtbrüche aufweist, wird beschlossen, das Seil durch ein neues zu ersetzen, damit der Betrieb aufrechterhalten werden kann. Kosten 3937.50 Fr.»

Automatikbetrieb

Wir hatten zunehmend mit Reparaturen und den Verschärfungen der Vorschriften zu kämpfen. Und immer weniger Personen hatten Zeit, die Seilbahn zu bedienen. Einen Seilwart anzustellen, wäre finanziell nicht tragbar gewesen. Es kam nur noch ein vollautomatischer Betrieb infrage. Die Planungskommission begann mit Abklärungen. Im Kanton Uri fuhr bereits zwei Bahnen im Automatikbetrieb: Die Bahn Bristen–Waldiberg mit Jetons und die Bahn Silenen–Chilcherberge mit Schlüssel. Mit den älteren Genossenschaftlern ging ich nach Stans zur Frey AG, dort konnten wir die automatische Bahn mit den vier Ausstiegsstellen im Modell anschauen. Wir waren sehr beeindruckt. Schlussendlich entschied sich die Kommission für die Niederberger AG und für die vollautomatische Steuerung der Frey AG in Stans.

Um der beschriebenen Schneeproblematik auszuweichen, wurde die neue Bergstation weiter talwärts gebaut. Die alte Bergstation steht noch heute und wird als Remise genutzt. Die Talstation blieb bestehen. Anfänglich hätten wir uns nur zwei automatisch angesteuerte Ausstiegsstellen leisten können. Das hätte Streitigkeiten gegeben. Schlussendlich gelang es durch viel Eigenarbeit, alle vier Masthalte zu realisieren. Nach der Gesamterneuerung von 1984 fuhr die Bahn vollautomatisch gesteuert im Jetonbetrieb entlang von insgesamt sechs Stationen – eine technische Meisterleistung. Die Revision kostete 620 000 Franken. Subventioniert wurde sie durch den Bund, den Kanton Uri, die Korporation Uri, die Schweizer Berghilfe und die Stadt Zürich.

Mit der Bahn eng verbunden

Das technische Wissen haben wir uns in der Praxis erworben. «Jedä hed eppis gmacht.» Die ersten Jahre war der Gisler Toni Betriebsleiter und der Gisler Hans, Ruolisberg, stellvertretender Betriebsleiter. Nachdem Gisler Toni einen Unfall mit dem Transporter hatte, wurde Gisler Hans Betriebsleiter und ich wurde stellvertretender Betriebsleiter. Die anderen Arbeiten haben wir aufgeteilt, Pannendienst, Gisler Hans, Gisler Othmar und ich, Gisler Martin. Über Jahre bist du in die Bahn «innägwachsä». Das funktioniert. Technische Pannen, Probleme mit der Steuerung lösen wir mit der Sisag, einer Firma für Seilbahntechnik.

2020 begannen die Vorarbeiten für eine Erneuerung der Erschliessung des Eggenberglis. Der Kanton Uri verlangte von der Seilbahngenossenschaft eine Abklärung, ob der Bau einer Strasse eine Option wäre. An einer ausserordentlichen Generalversammlung im März 2020 beschlossen die Genossenschaftler, wenn auch knapp, die Erneuerung der Bahn. Vom 19. September bis am 8. November 2022 stand die Seilbahn still. Die Landwirtschaftsbetriebe waren während des Umbaus rund sechs Wochen ohne Verbindung ins Tal. Dabei wurde die Anlage auf den neuesten Stand der Technik gebracht. Die Fahrzeuge wurden totalsaniert. Etwas ungewohnt ist die blaue Farbe – die ersten Kabinen waren im Niederberger-Grün gestrichen.

Ein neuer Antrieb wurde eingebaut, der Motor und das Getriebe, die Stützen 1 und 2 inklusive Fundamente ersetzt, die Tragseilaufhängungen und die Rollenbatterien von allen Stützen revidiert. Zusätzlich wurde die Steuerung komplett erneuert. Neu ist die Videoüberwachung, in der Tal- und Bergstation wurde dafür je eine Kamera eingebaut. Zudem mussten wir mit baulichen Massnahmen, Feuermelder und Telealarm die neuen Vorschriften des Brand-

schutzes erfüllen. Die Erneuerung der Seilbahn Witerschwenden-Eggenbergli kostete eine Million Franken. Finanziert wurde das Projekt vom Bund, dem Kanton Uri, der Korporation Uri, den Gemeinden Spiringen und Bürglen, von der Schweizer Patenschaft für Berggemeinden sowie aus Eigenmitteln der Seilbahngenossenschaft Witerschwenden-Eggenbergli.

Fahrten sind mit Jeton, Bargeld und Twint einfach zu bezahlen. Wir hoffen nun, dass die Bahn nicht nur für uns Genossenschafter, sondern auch für den Tourismus attraktiver wird.

Das Sulztal mit seinen Ferienhäuschen und die Schafhirtli Sulztal-Platti werden mit dieser Bahn ebenfalls erschlossen. Im Winter haben wir Variantenfahrer, die zu uns kommen, wenn es andernorts lawinengefährlich ist.

Alltag mit der Bahn

Die «Niederberger-Schiffli» sind alltagstauglich, universell und können mit wenigen Handgriffen für Personen-, Tier- und Warentransporte umgebaut werden. Die Bähnchen bestehen aus einer Kabine für Personen und einer Ladefläche für das Material. Material kann man hinten laden, die Personen steigen in der Kabine vorne ein. Wenn es eine Vollbremsung gibt, ist das Material von dir weg. Sogar Dachlatten kann man transportieren: Sie können durch zwei Öffnungen durch die Kabine gestossen werden.

Die Bahn fährt sehr leise und in niedrigem Abstand zum Boden, überquert dabei auch Güterwege. Da muss man aufpassen, dass man nicht mit einer Maschine anhängt. Vor allem bei der Arbeit mit Traktoren und Ladewagen ist wegen der Motorengeräusche die Bahn nicht zu hören.

Die Kabinen sind mit zwei Aufhängungen ausgestattet und fahren mit zweirolligen Laufwerken auf einem Tragseil. Dank der kurzen Doppelaufhängung sind die Fahrzeuge sehr windstabil. Vom Föhn merken wir wenig, Probleme macht uns der Westwind. Bei starkem Wind fährst du in der Regel nicht. Was aber, wenn du bereits eingestiegen bist, und plötzlich Böen kommen? Es kann im Tal oder unterhalb der Bergstation plötzliche Windstösse geben. Am gefährlichsten sind Winde in der Mitte der Strecke. Zum Glück können wir auch in der Kabine die Fahrt steuern und die Geschwindigkeit beim Queren der Masten verlangsamen.

Einmal, als ich bergwärts fuhr, haben starke Böen mich samt der Bahn in die Höhe gehoben. Es war beängstigend, die Bahn ist ja nicht nur 100 Kilo schwer. Ein andermal wurde beim Mast 5 in einem Sturm der Jetonkasten samt dem Sockel umgerissen. Die Stürme sind schier unglaublich.

Wenn das Seil singt

Wenn man in der Bergstation ist und das Seil der Transportseilbahn ins Wängi zu singen beginnt, dann ist das ein Zeichen, dass das Wetter umschlägt, dass der Westwind drin ist. Geht man dem Transportseil entlang bis zur zweiten Stütze, sind die Geräusche noch lauter und weitherum zu hören. Vielleicht haben auch die Telefon- und die Stromleitung in der Nähe einen Einfluss.

Wenn du in der Kabine sitzt und das Seil gefroren ist, was vor allem im Herbst bei Nebel vorkommt, wird es in der Kabine laut. Die Rollen fahren über das Eis und die Bahn fängt an zu schlagen. Dann macht man sich schon Gedanken, ob das noch normal ist.



Seilbahn Wilerschwanden-Eggenbergli

Eigentümerin: Seilbahngenossenschaft

Wilerschwanden-Eggenbergli

1947: erste Transportseilbahn

1953: Baujahr

1964: Fahrplanbetrieb

1984: automatische Steuerung, Jetonbetrieb

2022: Revision Steuerung, Neubau Masten 1 und 2,
Bezahlung mit Twint

Talstation: Wilerschwanden, 776 m ü. M.

Bergstation: Eggenbergli, 1352 m ü. M.

Höhendifferenz: 576 m

Seillänge: 1522 m

Kabinen: 4 Personen

Nutzlast: 320 kg

Fahrzeit: 7 min

Fahrtgeschwindigkeit: 4 m/s

Förderleistung: 32 Personen/h

Max. Bodenabstand: 40 m

Anzahl Stützen: 6

Bezahlung: Jeton, Bargeld und Twint

Von Kaffees,
Kistenbahnen und
kulturellen Wegen

Berg-, Tal- und
Zwischenstationen
verschiedener
Seilbahnen aus
einem soziokul-
turellen Blickwinkel

Oliver Rutz

Als ich im Juli 2021 um 7.30 Uhr auf der Station Eigergletscher oberhalb der Kleinen Scheidegg ankam – ich hatte zu diesem Zeitpunkt schon einen Abstieg von rund eineinhalb Stunden von der in der Nordflanke des Mönchs liegenden Guggihütte hinter mir –, musste ich noch warten, bis der Kiosk im neu gebauten Gebäudekomplex öffnete und ich einen Kaffee kaufen konnte. Schliesslich gab es auf der Guggihütte, auf der selbstversorgerisch übernachtet wird, nur Pulverkaffee, den ich eigens aus dem Tal mitgebracht hatte. Und so hatte ich dement-sprechend Lust auf frischen Bohnenkaffee.

Nach einer Nacht in der autarken Berg-hütte, wo das Wasser, in dem tote Spin-nen schwammen, mit einem Plastikeimer aus einem Regenzuber neben der Hütte bezogen wurde und über einem Holzherd abgekocht werden musste, war die neu gestaltete Station Eigergletscher in ihrer Optik ein regelrechter Kulturschock: Das Gebäude mag sich nicht recht in seine Umgebung eingliedern, so wie es an den Rotstock angeklebt wurde; man könnte meinen, das Gebäude selbst fühlt sich in der Umgebung nicht heimisch. Insbesondere waren es aber die Räumlichkeiten, die mich so fühlen liessen. In der halben Stunde, die ich wartete, wusste ich nicht, was anfangen. Es gibt vor Ort nichts zu tun, insbesondere nicht, wenn die abge-henden Transportmittel aufs Jungfraujoch beziehungsweise nach Grindelwald nicht benutzt werden – schliesslich hatte ich vor, zu Fuss abzusteigen.

Die Station Eigergletscher ist ein berg-infrastruktureller Knotenpunkt – oder genauer: Umsteigeort. Ein gewisses «Wartekontingent» ist nicht auf das Vor-ortsein ausgelegt, sondern weist Massen an Menschen möglichst direkt hindurch zur Jungfraubahn, die dann in einer Schleife durch den Eiger aufs Jungfraujoch

fährt. Das Sein vor Ort ist gänzlich auf das Danach ausgerichtet. Wenn die Massen ausbleiben und an einem solchen Ort nur des weltlichen Bedürfnisses eines Kaffees wegen gewartet wird, gibt es nur das Beobachten, doch nicht wirklich etwas wahrzunehmen: Es sind nur ord-nende Schilder, Absperrbänder und die werbenden Leuchtreklamen vor Ort; alles gleichförmig in der Farbkombination blau-gelb der Jungfraubahnen gehalten. Und ab und an Personal, das geschäftig durch die Hallen läuft, neutral gekleidet und nicht zum Gespräch oder zu Fragen einladend.

Die neugestaltete Station Eigerglet-scher ist Bergstation der im Jahr 2020 gebauten 3S-Bahn «Eiger Express». Der Zweck der neuen Bahn begründete die Jungfraubahn Holding AG in einer Presse-mitteilung vor allem mit der Einsparung der Reisezeit aufs Jungfraujoch um 47 Minuten. Ebenfalls kommuniziert: 2200 Personen können pro Stunde mit dem «Eiger Express» transportiert werden, ein deutliches Mehr zur vorherigen Strate-gie über das Trasse der Wengernalpbahn. Dies soll die Kleine Scheidegg als bis-herigen Knoten- und Umsteigepunkt ent-lasten und für Wanderinnen und Aus-flügler wieder attraktiver machen. Durch den Bau des «Eiger Express» werde die Kleine Scheidegg «zum Treffpunkt der Alpen»,^[1] schreibt die Jungfraubahn Holding AG selbst. Es ist also nicht die neue Anwesenheit des «Eiger Express», sondern genau seine Abwesenheit dafür verantwortlich, dass die Kleine Scheidegg wieder zum «Ort» wird.

Dieses Phänomen eines Orts, der sich in seiner Räumlichkeit fremd ist und in gewissen Betrachtungsweisen keine Iden-tität bietet, lässt sich im gesamten Alpenraum an den Berg- und Talstationen von Seilbahnen beobachten, bei gross-kapazitären touristischen Bahnen wie auch bei kleinen, wie sie im Schächental zu finden sind. Berg- und Talstationen sind nicht darauf ausgelegt, Attraktivität zu bieten. Schliesslich bildet das, was nach oder hinter den Bergstationen liegt – beziehungsweise manchmal auch

1 Medienmitteilung der Jungfraubahn Holding AG vom 3.12.2020 anlässlich der Eröffnung der V-Bahn: Neue Bahnen, neue Stationen, viel Komfort und Qualität – die Jungfraubahnen brechen mit der V-Bahn in die Zukunft auf, Online: www.bit.ly/3PMRW42, Stand: 31.08.2022.

bereits die Fahrt – das Ziel und den Nutzen eines Ausfluges. Die Berg- und Talstationen bilden eine kanalisierende Leerstelle, sind trotz ihrer Eigenschaft als Start- und Endpunkte ein Zwischendrin: Die kommerziellen Bergbahngesellschaften füllen diese Leerstelle. Die Jungfraubahnen inszenieren die Talstationen als «Tore zu den Alpen» und statten die Bergstationen mit Souvenirläden, Infotafeln zur Geschichte der Bahnen oder Kiosken mit mittelmässigem Kaffee aus.

Der französische Soziologe Marc Augé beschreibt in seinem Buch «Nicht-Orte» solche Orte, die für sich selbst keine Identität besitzen.^[2] Orte, die nicht zur Identifikation genutzt werden, sondern schlicht darauf ausgerichtet sind, grosse Menschenmassen durch sich hindurchzuleiten. Vorgänge an solchen Orten sind durch Schilder beziehungsweise durch Angestellte, die einem genauen, übergeordneten Konzept folgen, gegliedert. Die ordnende Instanz ist so zwar als Legislative präsent, als handelnde Figur am Ort bleibt sie aber menschlich abwesend. «Nicht-Orte» besitzen gemäss Augé keine Identität, gaukeln diese aber vor – etwa dadurch, dass ich einen Bohnenkaffee erhalte – solange ich mich nur an die Öffnungszeiten halte.

Was mir die Befremdlichkeit, an einem Ort zu sein, mit dem nichts gemacht werden kann, erst deutlich machte, war die Abwesenheit der Touristinnenströme, da, wo es eigentlich von ihnen wimmeln sollte. Absperrbänder wirken befremdlich, wenn sie nichts absperren.

Im Juli 2020 besuchten Michel Roth und ich einige der zahlreichen kleinen Seil- und Kistenbahnen im Schächental. Auf den ersten Blick wirkten die Berg- und Talstationen dieser einfachen Seilbahnen ähnlich leer wie die Station Eigergletscher – es waren ebenfalls keine Menschen vor Ort. Nur besuchten wir die Stationen am Nachmittag: Die Einsamkeit dieser Stationen war nicht einer entblössenden Randzeit geschuldet, sondern schlicht alltägliche Realität. Ich erinnere mich an eine Station, in der die Seilbahn durch das Einwerfen eines Jetons gestartet

wurde. Zwar mussten die Jetons in einem nahegelegenen Haus von einer Privatperson bezogen werden, es war aber kein Mensch bei der Station selbst, der uns beim Besteigen der Gondel begleitet hätte. In einer anderen Bergstation mussten wir zuerst telefonisch Kontakt mit der Talstation aufnehmen und unsere Fahrt erfragen. Persönliche Interaktion war also nötig, ebenso die eigenverantwortliche Einhaltung der Sicherheitsvorschriften.

Wahrscheinlich würde das ständige Überlaufen dieser Stationen eine ähnliche Befremdlichkeit auslösen, wie es die Abwesenheit von Menschen in der Station Eigergletscher getan hat. Die Frequenzierung im Schächental wird nicht strategisch reguliert, sondern folgt lokalen Lebenszyklen – was ruhige Nachmittage und an schönen Wochenenden Kapazitätsengpässe bedeuten kann.

So wie uns niemand beim Besteigen der Bahn begleitete, war auch keine durch diese Person vertretene grössere Instanz vorhanden, die uns bei allfälligem Nichtbefolgen von Regeln zurechtgewiesen hätte. Kommuniziert wurde mit uns durch Schilder, die den richtigen Gebrauch der Anlage vorgaben, was zum Bild der «Nicht-Orte» passen würde. Jedoch gehen die ordnungsstiftenden Schilder der Anlagen in privaten Notwendigkeiten unter. Oder wie Michel Roth schreibt: «Es ist Aussenstehenden oft schwer ersichtlich, welcher Anschlag nun gilt, da das neue Betriebsreglement einfach neben das alte gehängt wird.»^[3] Wir mussten mit Menschen, aber auch mit der Anlage Kontakt aufnehmen, traten damit in die alltägliche Handlung ein und wurden zu einem teilnehmenden Element. So hat man fast das Gefühl, in der Talstation die Garderobe der am Hang lebenden Familien zu betreten.

Entgegen Augés Nicht-Orten gewinnen die Stationen der Schächentaler Kleinseil-

2 Vgl. Augé, Marc: Nicht-Orte, München 2019.

3 Roth, Michel: Vielsaitige Instrumente: Schächentaler Seilbahnen als klangliche Akteure und Resonanzkörper, in: Syntopia Alpina, Online: <https://bit.ly/3qcBaPv>, Stand: 28.08.2022.

bahnen an örtlicher Qualität durch ihre offensiv zur Schau gestellte Liminalität: Anstelle eines reibungslosen Transits akzentuieren sie den Ein- und Übertritt in den individuellen Aktionsraum einer Seilbahngenosenschaft, deren Betrieb und Nutzung von denselben Menschen geprägt wird.

Nachdem ich pünktlich zum Betriebsstart der Jungfraubahnen meinen Kaffee in der Station Eigergletscher bekommen hatte, begab ich mich auf den Eigertrail, der dem Fuss der Eigernordwand entlang nach Grindelwald führt. Er startet direkt unterhalb des Portals der Bergstation des «Eiger Express». Dort blieb ich kurz stehen, legte den Kopf in den Nacken und betrachtete einige der insgesamt 44 Gondeln, die hochtaktiv und in kompletter Automatisierung zwar noch leer aber ohne Unterbruch in die Bergstation rauschten oder sie gerade verliessen. Die Seilführung führt von diesem Punkt aus direkt in die Talstation beim Grindelwald Terminal, einem Gebäudekomplex, der leicht ausserhalb Grindelwalds liegt und mit eigenem Bahnhof und riesigem Parkhaus autonom funktioniert. Dass diese Autonomie umgekehrt Grindelwald und dessen Dorfkultur stark verändert, ja sogar das Dorf durch die Einkaufsmöglichkeiten an 365 Tagen im Jahr aufwerten soll, wurde mir im Sommer 2022 bewusst. Ich arbeitete auf der Schreckhornhütte und nach den zehntägigen Schichten war das rund vier Marschstunden entfernte Grindelwald jeweils mein erster Kontaktpunkt mit der Zivilisation. Die Plakate, die die Menschen im ohnehin schon über-touristischen Grindelwald weiter hinunter ins Grindelwald Terminal ziehen wollten, wirkten auf mich als kultureller Schock. Die Entlastung der Grossen Scheideegg lastet nun auf Grindelwald.

Der Wanderweg des Eigertrails bleibt im Gegensatz zum «Eiger Express» der Nordwand und den kulturellen Wegen vor Ort näher; beide, Eigertrail und Seilführung, scheren über dem Wärgistal immer weiter auseinander – in noch spitzerem Winkel als die von 1890 bis 1892 gebaute Trasseeführung der Wengernalpbahn.

Mit dem «Aufbruch in die Moderne», wie die Jungfraubahn Holding AG den Bau des «Eiger Express» in der Überschrift der oben bereits zitierten Pressemitteilung beschreibt, schert sie sich auch nicht mehr um die kulturell geprägte Erfahrung der Landschaft. Alles am «Eiger Express» steht im Dienst einer effizienteren Wegführung und Infrastruktur. Das erfordert andere Wege.

Andere Wege beschreibt auch Marc Augé. Für ihn sind «Nicht-Orte» eine Konsequenz der Übermoderne. Diese ist geprägt durch ein Übermass an Räumen als Folge einer zunehmenden Erschliessung und der dazu paradoxalen Komplexierung unserer Welt in der Art, wie wir die scheinbaren Vereinfachungen nutzen. Es handelt sich insbesondere auch um virtuell geschaffene Räume, die physisch oder ideell nicht oder nur ansatzweise existieren müssen und nur verweisen, die nur im Bezug ent- und bestehen. Gerade dieser Bezug muss jedoch aktiv inszeniert werden, damit er nicht beliebig wird. Im Gegensatz zu den herkömmlichen Erschliessungsmitteln ist diese Inszenierung beim «Eiger Express» also besonders wichtig.

Der Weg der Übermoderne des «Eiger Express» ist ein Weg des betriebstechnisch garantierten «Nicht-Wartens» oder «Nicht-Verweilens». Die Reise aufs Jungfraujoch ist auf Effizienz getaktet, weshalb die Zeit, sich mit der Umgebung eingehend auseinanderzusetzen, mit der gleichen Effizienzlogik verkürzt wird: Die Inszenierung der Eigernordwand als Effekt – oder in diesem Zusammenhang vielleicht passender: Die Eigernordwand als Inszenierung des «Eiger Express». Letztlich muss sich weisen, ob der «Eiger-Express» Grindelwald eine neue Identität vermitteln kann, mit der auch wirtschaftliche Hoffnungen verbunden sind, oder ob nur mehr Grindelwald das neue Terminal inszeniert, also das Dorf virtualisiert und als anthropologischer Ort nur noch auf Plakaten erzählt wird.

Umgekehrt ist bezeichnend, dass trotz dieser radikal neuen Wege der Bau einer

im Eiger die Kurve nehmenden Jungfrau-bahn in der heutigen Zeit völlig undenkbar wäre.[4] Offenbar scheint nur noch die Inszenierung der bestehenden kulturellen Wege möglich, deren Koketterie sich selbst entkleidet: Die Seile des «Eiger Express» wurden rasch als «Wöschhäichi» – als «Wäscheleine» – in der Eigernordwand titulierte.

Die bisherigen Wege der traditionellen Anreise zur Kleinen Scheidegg auf dem Trasse der Wengernalpbahn oder zu Fuss auf den diversen Wanderwegen zeigen sich zwar ebenfalls als Artefakte der Inszenierung (vornehmlich aus dem späten 19. Jahrhundert), sind aber um einiges langsamer und verschlungener, mehr zum Warten und Weilen veranlassend. Noch entscheidender: Sie stehen im Kontakt zueinander und bedingen und ermöglichen sich gegenseitig. Auf dem korrespondierenden Netz der kulturellen Wege ist die Entschleunigung Teil der Vermittlung. Der «Eiger Express» korrespondiert dagegen nicht mit den kulturellen Wegen im herkömmlichen Sinne, sondern überragt diese und weist als Sinnbild der Übermoderne über sie hinaus.

Die Seilbahnen im Schächental sind dagegen Teil eines sich wechselseitig bedingenden Systems und geprägt durch langjährige Praxen im Verbund von Technik und Gemeinwesen. Darum wirken diese Orte selbst bei Abwesenheit von Menschen anthropologisch: Die reguläre Klientel der Seilbahnen im Schächental ist mit ihren Spuren immer vor Ort, da sie sich mit dem Ort identifiziert. Wege entstehen dort, wo Menschen wieder und wieder vorbeikommen und sich ihre Spuren vertiefen. So bewegen sich die Seilbahnen im Schächental oftmals nahe den topographischen Gegebenheiten und betten sich scheinbar natürlich in das Umfeld ein. Marc Augé hebt in diesem Zusammenhang die «Nicht-Orte» von den «Räumen» ab: Ein Raum ist ein Ort, mit dem etwas gemacht wird; ein Ort, über den Einigkeit in einer Gruppe darin besteht, dass er für verschiedene Menschen für verschiedene Zwecke zur Verfügung steht. Folglich werden sogar die volatilen

Gondeln dank ihrer multiplen Modifizierbarkeit zu Orten, mit denen immer Neues gemacht werden kann.

Im Schächental scheren die Seilbahnen nicht von den kulturellen Wegen ab, sie sind diese Wege. Die Wege müssen nicht inszeniert werden, da sie schlicht an die Orte führen, an denen die Menschen leben und auch dieses Leben bedarf keiner Inszenierung. Die Szenerie der Berg- und Talstationen formt sich durch die Weise, in der sie genutzt werden – beispielsweise als Garderobe. Jede Berg- und Talstation ist eine Abbildung der Lebensweise und der damit verbundenen Systembildung und -führung einer einheimischen Gemeinschaft. Die Stationen sind Knotenpunkte innerhalb dieser Lebenssysteme, an denen verweilt werden kann; nicht, weil gewartet werden muss, sondern weil sie sich zum Innehalten oder Lagern von Gegenständen anbieten, da sie Räume sind, über die Einigkeit in einer Gruppe von Menschen besteht. Sie sind Orte, die das «Nicht-Weitergehen» gleichsam wie das «Weitergehen» ermöglichen. Im Gegensatz zum «Nicht-Warten» am «Nicht-Ort». Die Seilbahnen im Schächental führen nicht an einen Ort. Sie machen das Geflecht an Orten, in das sie eingebunden sind, erst möglich. Selbst die Mittel- und Umsteigestationen zeugen von dieser Gegebenheit. Diese sind zwar auch bei der Jungfrau-bahn gegeben, welche die Zwischenstationen Eigerwand und Eismeer besitzt, der Halt an der Station Eigerwand wurde aber 2016 aufgegeben, um Zeit einzusparen, und der Halt an der Station Eismeer dauert nur fünf Minuten, welche viele Touristinnen und Touristen dazu nutzen, um auf die Toilette zu gehen, statt die Aussicht über den

4 Vgl. dazu der Vorstoss von Graf Dino Lora Totino, der 1950 eine Bahn von Cervinia zum Gipfel des Matterhornes bauen wollte, siehe: Crauwels, Thomas: A Cable Car to the Matterhorn, Online: <https://www.thomascrauwels.ch/en/blog/un-telephe-risque-au-cervin>, Stand: 31.08.2022.

Ischmeergletscher zu betrachten.[5] Und ganz egal, wie die Zeit an den Zwischenstationen genutzt wird, der Weg der Bahn führt weiter in ein «dead end». Das «Nicht-nur-an-einen-Ort-Führen» sondern «Verschiedene-Orte-Verbinden» im Schächental, das Sich-Ausbreiten in ein Kapillarsystem, welches sich entlang der Seilbahnen entwickelt, ermöglicht das Fortbestehen dieser aller Orte erst und macht sie zu Lebensräumen.

Die Station Eigergletscher, die einen neu erstellten Knotenpunkt innerhalb des Weges Grindelwald-Jungfrauoch darstellt, ist Teil einer Reise, die zumeist auf dem Jungfrauoch endet. Ein Ort, an dem der reguläre Tourist oder die reguläre Touristin nicht mehr weitergehen kann. Eine touristische Sackgasse, die sich selbst genügsam sein muss, um weiterhin bestehen zu können. Im Schächental sind die Endpunkte der Bahnen – der Raum, an den sie hinführen – erst die eigentlichen Anfangsgründe.

Schreckhornhütte SAC, 31. August 2022

5 Vgl. dazu Gugerli, David: Wie die Jungfrau zu ihrer Bahn gekommen ist. Technische Naturbeherrschung an einer anthropomorphisierten Landschaft, in: Kunst + Architektur in der Schweiz 48, 1997, S. 42-55, insb. S. 50f.



Brügg-Riedlig- Biel-Kinzig



Hans Herger

Adrian Herger führt mit seinem Vater Hans den Bauernbetrieb Hammerli, rund 40 Meter unterhalb der Mittelstation der Seilbahn Biel-Kinzig. Hans Herger erzählt, wie die Bahn und der Tourismus den Alltag der Bergbauernfamilien verändert haben.

Im September 1940 gab es in Bürglen noch keine Seilbahn. Die einzige Verbindung ins Tal war der Fahrweg Biel-Kinzig-Riedlig-Brügg. Am 3. September 1940 kam Hans Herger im Hammerli zur Welt, als drittjüngstes von neun Kindern.

Das alte Haus

Hans Herger zeigt eine alte Schwarz-Weiss-Fotografie: In diesem Haus wurde ich geboren. Ein kleines Holzhaus mit Steinen auf dem Dach. Die eine Hälfte des Hauses war die Küche, sie reichte bis unters Dach, hatte kein Fenster und war stockdunkel. Einen Kamin gab es nicht. Der Rauch quoll aus allen Ritzen, der Raum war voller Rauch und brandschwarz.

Wir mussten von Zeit zu Zeit eine Türe öffnen, damit der Rauch entweichen konnte. Unter dem Dach haben wir Fleisch aufgehängt, es war immer im Rauch und wurde so konserviert. Gekocht wurde auf der Kunscht, einem gusseisernen Holzkochherd. Davor bestand die Kochstelle nur aus einem Gemäuer und einer Eisenplatte mit einem Loch für die Pfannen. In der Küche gab es kein fließendes Wasser. Der Brunnen war 200 Meter vom Haus entfernt. Im vorderen Teil des Hauses waren die Stube und das Elternschlafzimmer, darunter der Kartoffelkeller und der Schweinestall. Im ersten Stock befanden sich zwei Schlafzimmer, die Kinderzimmer. Dort schliefen wir zu dritt oder zu viert in einem Bett auf Laubsäcken, die jeweils im Herbst mit neuem Laub gefüllt wurden. Das WC, ein Plumpsklo, war ausserhalb des Hauses bei der Haustüre, dort hatten wir im Winter immer Schnee. Wenn wir aufs WC mussten, mussten wir die Stiefel anziehen. Tiere hatten wir wenige: ein paar Kühe, ein paar Rinder und Kälber und eine Geiss. Wir hatten auch einen Garten hinter dem Haus und mehrere Kartoffelgärten.

Schulweg

Die Seilbahn Brügg-Riedlig-Biel-Kinzig wurde 1951 eröffnet und wir durften erstmals mit der Seilbahn fahren. Die Gemeinde zahlte für die Schulkinder. Als ich 1947 in die Schule musste, ging ich noch zu Fuss mit meinen Brüdern und Schwestern vom Riedlig nach Bürglen. Wir mussten um halb sieben los, denn um halb acht begann die Messe in der Kirche. Zuerst warteten wir auf die Kinder von den Schindleren, dann zogen wir mit ihnen weiter talwärts zum Bieler, über die Planzern zum Baumgärtli. In Brügg waren wir eine ganze Schar, rund 30 Kinder. Die grösseren Kinder gingen voraus, stapften den Weg, die kleineren hinterher.

Der Schulweg war ein wunderbares Erlebnis, besonders im Winter. Wir hatten lange Stecken dabei, die wir zwischen die Beine klemmten und so talwärts sausten. Oder wir schlittelten vom Heimä Sigmanig bis zur Schule. Bei Brügg bogen wir mit hohem Tempo in die Klausenstrasse ein und schlittelten weiter bis zur Kirche. Die Klausenstrasse war jedoch sehr schmal, wenn ein Postauto kam, gab es keinen Platz, um auszuweichen. Bremsen konnten wir nicht und so fuhren wir entweder in einen Dornenhag oder in eine der Holzbeigen.

Am Mittag gab es Schulsuppe: Bohnensuppe mit einer Scheibe Brot. Nach der Suppe mussten wir im Suppenlokal lernen, denn am Abend, nach einem zweistündigen Heimweg, konnten wir keine Hausaufgaben mehr machen. Wir haben die Dorfkinder beneidet, weil sie nach der Schule schnell daheim waren. Manchmal lehnten wir den Dorfkindern während der Mittagspause unsere Schlitten, mit denen sie dann vom Kinzigpass bis zum Schulhaus schlittelten. Wir hatten manchmal auf dem Schulweg Krach, es kam öfters zu Kämpfen mit den Dorfkindern, die uns wegen unserer Holzschuhe oder den geflickten Kleidern auslachten.

Wir Kinder waren auch für die Einkäufe zuständig, im Laden in St. Sebastian. Die Eltern gaben uns einen Zettel mit den Bestellungen mit, die Einkäufe wurden in ein Büchlein eingetragen. Brot, Zucker, Mehl, Gries, Polenta und Teigwaren wurden aus grossen Kisten geschöpft, in Papiersäcke abgefüllt und gewogen. Wir gingen nie aus dem Laden, ohne dass wir etwas bekamen – Zuckerbohnen oder Schokolade –, das waren so liebe Leute, die Gislers vom St. Sebastian. Ende Monat ging Vater jeweils vorbei und zahlte.

Der Heimweg war oft sehr beschwerlich, besonders dann, wenn es den ganzen Tag geschneit hatte und wir im hohen Schnee kaum mehr vorwärtskamen. Um fünf Uhr war es bereits stockdunkel. Vater kam uns dann mit der Stalllaterne entgegen, stampfte für uns den Weg. Wir hatten keine Kraft mehr und einen Riesen hunger. Es gab am Abend Polenta, wie auch am Morgen, das nährte am meisten.

Mutter hat aus jedem Stück Stoff Kleider genäht, Löcher geflickt. Grosse Flicke auf den Hosen waren uns egal, Hauptsache die Hosen waren dicht. Als Schuhe hatten wir Kartatschen – hohe, lederbezogene Schuhe, mit Holzsohlen und Nägeln beschlagen –, der Schnee blieb daran kleben und man konnte kaum laufen. Für die Mädchen war der Schulweg durch den Schnee besonders streng. Sie mussten in Strumpfhosen und einem Rock zur Schule, sonst war das für die Klosterfrauen nicht «keusch». Strümpfe und Röcke waren oft gefroren. In der Schule taute der Schnee auf und die Mädchen hatten den ganzen Tag lang nasse Kleider. Später waren die Schulschwester toleranter. Die Mädchen durften in Skihosen zur Schule, wenn sie darüber eine «Scheube» trugen, wurde das von den Schulschwester toleriert. Meine Schwester, das Emmi, hatte einmal die Scheube daheim vergessen. Die Klosterfrau hatte gewettert und dem Emmi aus Zeitungsseiten mit Sicherheitsnadeln einen «Rock» zusammengeheftet. Das Emmi hatte geweint und sich geschämt, es war richtig ausgestellt gewesen.

Wir mussten jeden Tag in die Kirche, denn auch am Samstag war Schule. Am Sonntag waren die Messe und am Nachmittag die Christenlehre Pflicht. Der Pfarrer Karl Scheuber machte Appell und strafte am Montag diejenigen, die nicht erschienen. Das war schlimm, das habe ich nicht vergessen. Am Donnerstag, wenn wir schulfrei hatten, mussten wir mit der Traggabel Holz holen, Holz spalten und Mist tragen. Den Mist haben wir auf dem Land verteilt und zu Miststöcken aufgehäuft. Im Frühling haben wir von diesen Stöcken den Mist gezettelt. Im Sommer mussten wir rechnen – sobald ein Kind laufen konnte, musste es rechnen.

Es kam manchmal vor, dass wir im Sigisbiel Viehsalz holen mussten. Das Heimä war bereits damals mit einer Wasserbahn erschlossen. Man füllte beim talwärts fahrenden Bähnchen Wasser in den Tank, damit es das bergwärts fahrende Bähnchen hochzog. Für diese Transporte waren wir meistens zu fünft und konnten so die Last verteilen. Die 50 Kilogramm Salz füllten wir in Säcke ab und trugen sie ins Hammerli. Wir waren eine Stunde unterwegs, aber es war weniger streng, als das Salz von Brügg ins Riedlig zu tragen. Das sind 600 Höhenmeter.

Bau der Seilbahn

Dort, wo heute die Mittelstation steht, war früher ein riesiger Hubel, ein Hügel. Auf diesem Aussichtspunkt, dem Riedlighubel, sassen am Sonntag oft die Bauern und plauderten miteinander, manchmal hatte einer eine Handorgel dabei. Das war schön.

Initiantin des Baus der Seilbahn Brügg-Riedlig-Biel-Kinzig war die 1946 gegründete «Genossenschaft Kinzig». Finanziert wurde der Bau durch die Gemeinde Bürglen, den Kanton Uri, die Korporation Uri, das eidgenössische Meliorationsamt und die Beiträge der Genossenschafter.

Am 10. Juli 1950 begannen die Bauarbeiten für die Talstation. Mit der Niederberger-Materialeilbahn wurden Zement, Kies, Holz, Eisenteile und Tragseile für die erste Sektion in den Riedlig befördert. Bedient wurde die Materialeilbahn in Brügg. Wir Schulkinder stürmten jeden Tag, ob wir mit der Seilbahn fahren könnten. Doch Wendelin Stadler von der Eierschwand blieb hart. Prinzipiell liess er niemanden fahren. So fragten wir die Arbeiter der Firma Niederberger. Die hätten uns geseilt. Wendelin Stadler aber protestierte: «Wenn iär diä ufäland, vereis ich grad, ich schaffä nimmä.» So mussten wir wieder zu Fuss heim.

Mit der Transportseilbahn wurden, so steht es in der Festschrift von 1951, 57 000 Kilogramm Eisen und Stahl (ohne Zug- und Tragseile), 1000 Kubikmeter Kies und Sand, 4000 Sack Zement und 160 Kubikmeter Bauholz (inkl. Berghaus) transportiert.

Bis die fertigen Kabinen kamen, fuhren wir mit einem Provisorium. Es bestand aus dem Gehänge und einem Holzboden, umrandet von einem halben Meter hohen Gatter, mit zwei Bänkli, aber ohne Dach. Ich habe einen Teil dieses Gatters noch beim Stall und brauche es manchmal als Abtrenngitter für die Kälber im Stall während des Winters.

Am 14. Mai 1951 war die erste Sektion in Betrieb und die Materialeilbahn wurde demontiert und für den Bau der zweiten Sektion Riedlig-Biel-Kinzig verwendet, so steht es in der Festschrift. Und weiter: Am 14. Mai 1951 war das Berggasthaus Biel fertig. Am 21. Oktober war die feierliche Einweihung beim Bergrestaurant Biel. Der Pfarrer Gisler hielt die Messe und die Feldmusik Bürglen spielte. Alle konnten gratis fahren. Das war ein Freudentag. Bereits am 22. September 1951 war die zweite Sektion eröffnet und damit verkehrte die Bahn erstmals von Brügg bis ins Biel. Das gab damals einen Aufschwung, die Bahn war ein Riesenfortschritt. Man war nun mobil, musste Salz und Chrisch nicht mehr tragen, konnte Kälber und Schweine transportieren, die Milch ins Tal befördern. Zudem hat die Bahn, mit Ausnahme der drei Stationen, kaum Land verbraucht.





Die neue Strasse endet beim Bauernhof Plangg.



Als die Bahn das erste Mal fuhr, glaubten viele Bauern, das koste nichts, sie hätten bereits für die Bahn bezahlt. Mein Vater sagte, dafür haben wir kein Geld, das ist nicht im Budget, gehen wir zu Fuss. Ein Kaffee im Dorf lag drin. Aber beides, ein Kaffee und die Bahn, lag nicht drin. Am Sonntag mussten wir Kinder laufen, da wir nur unter der Woche gratis fahren konnten, wenn die Gemeinde die Fahrkosten übernahm.

Der Seilwart

Der erste Seilwart war der Kempf Sepp vom Bieler – jedoch nur für kurze Zeit. 1952 kam Karl Arnold mit seinem Bruder Thomas, der ihm ab und zu aus-half. 1954 heiratete Karl Arnold und wohnte mit seiner Frau Theres in der Mittelstation, im Riedlig. Neun Kinder kamen zur Welt.

Das war eine Bedingung der Genossenschaft – der Seilwart musste vor Ort wohnen. Damit war er auch jederzeit verfügbar. Karl Arnold seilte rund um die Uhr. Es gab keinen Fahrplan. Jeder fuhr, wie es ihm passte. Besonders viel Verkehr gab es wegen dem Bergrestaurant auf dem Biel. Dort fanden Heirats- und Taufessen statt und während der Chilbi fuhr die Bahn bis früh am Morgen pausenlos, denn nur vier Personen hatten in einer Kabine Platz.

Der Seilwart war von der Genossenschaft zu einem fixen Jahreslohn angestellt. Von einem Stundenlohn müssen wir nicht reden. Nachts erhielt Karl Arnold 30 Rappen Zuschlag. Das Aufstehen mitten in der Nacht störte ihn nicht. Oft wurde er nachts mehrmals aus dem Bett geläutet. Eine Geschichte erzählte mir Karl Arnold oft. Und zwar die vom Brandä Hans. Er und seine Brüder Beni, Wisi und Sepp waren Bauern. Der Beni hatte seinen Betrieb im Wilschi, der Wisi im Baumgärtli, der Hans im Zoller und der Sepp war im Holzer. Zudem machten Beni und Wisi Musik. Benjamin Brand war als virtuoser Schwyzer-örgeler weit über die Kantonsgrenze hinaus bekannt. 17 Mal nacheinander soll er mit seinem Bruder Alois an der «Vrenächilbi» im Gasthaus Sonne auf dem Urnerboden gespielt haben. Alle waren auf Galtenäbnet z'Alp, einer Alp im Muotatal, die sie mit verschiedenen Materialbahnen erschlossen hatten.

Der Brandä Hans war oft unterwegs. Einmal kam er mitten in der Nacht zur Talstation und schellte so lange, dass ihm der Seilwart beim Aussteigen sagte, er müsse er ihn kein zweites Mal wecken, er würde ihn nicht mehr herauflassen. Eine Stunde später läutete es wieder. Es war wieder der Brandä Hans. Er war extra zu Fuss vom Riedlig zur Talstation gelaufen, nur um dem Seilwart einen Streich zu spielen. Karl Arnold seilte und als der Brandä Hans ausstieg, sagte er kein Wort.

Wenn der Seilwart abwesend war, hat seine Frau Theres geseilt. 53 Jahre lang habe auch ich bei der Seilbahn ausgeholfen, bin stundenweise eingesprungen. Wir haben auch Revisionen gemacht. So haben der Herger Xandi, der Arnold Karl und ich die Masten gestrichen, ohne Gstältli, ohne Sicherung, ohne nichts. Das machte uns nichts aus. Mit der Stahlbürste mussten wir zuerst die Masten putzen. Sie waren ganz rostig und wir voller Eisenstaub. Karl Arnold war ein guter Handwerker, ein lieber Mensch, hilfsbereit und er konnte gut schreinern. Er machte mir zum Beispiel Vorfenster als Gegenleistung oder half beim Heuen.

Bau des Hauses

Da wir nun dank der Seilbahn Baumaterial transportieren konnten, haben meine Eltern 1954/55 ein neues Haus gebaut. Dieses liegt rund 50 Meter entfernt von der Bergstation Riedlig. Auf der unteren Seite der Bergstation, dort wo die Seilbahn in die Station einfährt, haben wir einen Chrummen gebaut und dort den Kies gelagert. Um nun das Baumaterial von der Seilbahn zur Baustelle zu transportieren, brauchten wir zwei Hooräschlitten und eine Rolle, ein grosses Rad. Die Kinder sassen auf dem Hooräschlitten, der bergwärts fuhr, und waren somit das Gegenwicht für den talwärts fahrenden Schlitten, der mit Kies beladen war. So wurde dieser Schlitten gebremst. Für uns Kinder war das lustig: Wir wurden mit dem Schlitten hochgezogen und sind danach wieder zur Baustelle gesprungen, um erneut auf dem Schlitten zu fahren.

Das Bergrestaurant Biel

Fredi Arnold hatte 1951 das Restaurant von der Seilbahngenossenschaft gekauft. Er war ein lieber und offener Mensch und ein sehr guter Wirt. Dabei ging es ihm nicht nur ums Geld, sondern um den Menschen, um die Gemeinschaft und auch ums Festen. Viele Deutsche kamen als Gäste. Denen wollte er auch etwas bieten. So fragte er oft ein paar Bauern, ob sie ins Restaurant kämen und einen Jass machen, nur damit originelle Leute da waren. Einmal kamen wir von der Hirtefahrt mit den Rindern von der Seenalp über den Kinzigpass zurück ins Biel. Selbstverständlich gingen wir, es war gegen Abend, ins Bergrestaurant. Dort hatte der Arnold Fredi Deutsche zu Gast und die haben uns alle Getränke bezahlt. Fredi liess den Plattenspieler an und wir tanzten mit den deutschen Frauen. Es machte ihnen nichts aus, dass wir Bauern etwas dreckig waren. Wir sind total versumpft.

Fredi hatte auch einige bodenständige Serviertöchter auf Abruf. Die konnten es gut mit den Gästen, haben witzige Bemerkungen gemacht. Für die Fasnacht hat er Schnitzelbänke geschrieben, meist über die kleinen Missgeschicke der Bauern, die man kannte. Das kam sehr gut an. Das Restaurant war voll, und weil es keinen Platz mehr gab in der Gaststube, sassen viele dichtgedrängt auf der Treppe. Wenn du mit einem Mädchen tanzen wolltest, kamst du dann vielleicht als zehnter oder zwölfter an die Reihe. Leider ist diese schöne Zeit heute vorbei.

Störmetzger

Rund 50 Jahre war ich Störmetzger, habe rund 2000 Tiere geschlachtet. Als Störmetzger war ich überall unterwegs. Ich war fast in jedem Heimä im Schächental. Besonders war es im Acherberg. Die Kühe wurden in der Seilbahnstation aufgehängt – der Boden war voller Blut, danach hat man den Boden abgespritzt und liess das Tier über Nacht hängen. Es spielte keine Rolle, hierhin kamen keine Touristen.

Das Störmetzgen war eine schöne Tradition, das hat mich mit den Nachbarn verbunden. Für ein Schwein erhielt ich 20 Franken, für eine Kuh 30 und es gab ein gutes Znüni.

Strasse und Bahn

Seit 2019 sind wir im Riedlig mit einer Güterstrasse erschlossen, damit ist für uns die Bewirtschaftung viel einfacher geworden. Stroh müssen wir nun

nicht mehr seilen und von der Seilbahn mit dem Schlitten zum Stall transportieren. Der Lastwagen mit Stroh kann direkt zum Stall fahren. Im Mättenbärgli heuen wir in der Hälfte der Zeit – früher mussten wir das Heu in Burden zum Stall tragen. Tiere können wir nun jederzeit mit dem Viehanhänger transportieren. Und ohne Strasse würden junge Familien hier nicht mehr Landwirtschaft betreiben. Aber im Winter ist die Bahn nach wie vor wichtig als wintersichere Verbindung, wenn die Strasse Brügg–Riedlig nicht geöffnet werden kann. Und vor allem für die Erschliessung der Bauernbetriebe im Biel und für das Skigebiet Biel-Kinzig.

Adrian arbeitet im Winter am Skilift, ein Nebenerwerb, ganz in der Nähe. 13 Winter hat er im Skigebiet auf der Klewenalp gearbeitet. Ohne Seilbahn wäre dies nicht möglich gewesen. Er hat jeweils am Morgen und am Abend gehirtet. Das haben viele so gemacht.

Dank den Investitionen in unser Skigebiet, wie dem Bau der Sesselbahn, haben die Bergbauern im Riedlig und im Biel einen Nebenerwerb ganz in der Nähe. Sie präparieren Pisten und die Winterwanderwege, arbeiten bei der Sesselbahn und am Skilift. Wegen der Klimaerwärmung haben wir oft zu wenig Schnee und das Skigebiet ist geschlossen. Die Bauern, die stundenweise von der Seilbahn angestellt sind, haben keine Arbeit.



Seilbahn Brügg-Riedlig-Biel-Kinzig

Eigentümerin: Genossenschaft Kinzig

1951: Baujahr

1975: Ausbau auf Achterkabinen,

Umwandlung der Genossenschaft in eine AG

1990: Ausbau durch Biel-Kinzig-Sportbahnen AG

2007: Eröffnung der Sesselbahn Weissenboden-Zopfen-Eggen

2018: Konkurs und Übernahme durch

die neugegründete Biel-Kinzig AG

2021: Gesamtanierung: Steuerung, Antrieb, neue Kabinen; Kostenpunkt: Fr. 2,6 Mio.

1. Sektion: Brügg-Riedlig

Talstation: Brügg, 650 m ü. M.

Mittelstation: Riedlig, 1258 m ü. M.

Höhendifferenz: 608 m

Seillänge: 1724 m

Kabinen: 8 Personen

Nutzlast: 640 kg

Fahrzeit: 6 min

Fahrgeschwindigkeit: 4 m/s

Förderleistung: 68 Personen/h

Max. Bodenabstand: 65 m

2. Sektion: Riedlig-Biel

Mittelstation: Riedlig, 1258 m ü. M.

Bergstation: Biel-Kinzig, 1630 m ü. M.

Höhendifferenz: 372 m

Seillänge: 1392 m

Kabinen: 8 Personen

Nutzlast: 640 kg

Fahrzeit: 4,5 min

Fahrgeschwindigkeit: 4 m/s

Förderleistung: 87 Personen/h

Max. Bodenabstand: 110 m

Sensation – «Bergkapital» – Zeugin des Wandels

Rahel Wunderli

In den Erzählungen von Hans Herger über die Seilbahn Brügg–Riedlig–Biel–Kinzig^[1] spiegelt sich beispielhaft die Geschichte eines Gebiets in den Bergen, das abseits liegt von Verkehrsadern. Höhenunterschiede überwinden ist das tägliche Brot der Menschen, die die Flächen dort bewirtschaften. Der Bau der Seilbahn um 1950 hat ihr Leben am Hang zunächst entscheidend erleichtert und auch ihre Beziehungen untereinander mitgestaltet. Im raschen Wandel der darauffolgenden Jahrzehnte hat die Bahn dann allerdings an Wirkungskraft eingebüsst.

Die Sensation

Für Hans Herger war die Seilbahn, die neben seinem Elternhaus durchfuhr, ein Grossereignis seiner Kindheit. Er weiss noch genau, dass sie drei Jahre, nachdem er in die Schule kam, in Betrieb genommen wurde. «Das war eine enorme Spannung für uns damals.» Er habe die Vorbereitungsarbeiten mitbekommen und die ganze Zeit auf die Realisierung gewartet. Tatsächlich brachte sie für ihn und die anderen Kinder am Berg eine einschneidende Veränderung in ihrem Alltag: Sie mussten den Schulweg nicht mehr zu Fuss zurücklegen. Zuvor seien sie jeweils «nachts runter und nachts heimgekommen». Danach fiel nicht nur viel zeitlicher Aufwand, sondern im Winter auch das mühsame Laufen im Schnee weg. In strengen Wintern hatte der Vater jeweils den Kindern entgegenkommen müssen, damit sie den Heimweg schafften.

Zwischen den Zeilen hört man das Hochgefühl, das die Kinder damals angesichts solcher Erleichterungen empfunden haben müssen. Über den Schnee schweben können, anstatt sich durch ihn hindurchkämpfen müssen. Befreit sein von der Ohnmacht angesichts einer überwältigenden Naturgewalt. So fühlt sich Fortschritt an. Zur Euphorie hat wohl auch Folgendes beigetragen: «Vom ersten Tag an konnten wir Schulkinder gratis fahren. Die Gemeinde und die Seilbahngenossenschaft zahlten für die Schulkinder.» Fahren, ja Fliegen anstatt

Laufen, und dann erst noch kostenlos! Man kann sich leicht vorstellen, wie tief das neue Erlebnis die Kinder beeindruckte.

Wie lange die Begeisterung über diese ganz andere Art von Mobilität anhielt und ob sie auch die anderen Anwohnerinnen und Anwohner erfasste, wissen wir nicht. Eine Episode in Hans Hergers Bericht vermittelt uns allerdings, dass den Erwachsenen und bald auch den Kindern sehr wohl bewusst war, dass der Fortschritt Kosten mit sich brachte. «Am Sonntag mussten wir zu Fuss zur Kirche gehen. Das haben sie uns nicht bezahlt, dafür war einfach kein Geld mehr da. [...] Ich kann mich noch gut erinnern, dass mein Vater und die anderen Bauern am ersten Sonntag zum Bähnchen gingen und fahren wollten und es hiess, es koste etwas. Damit hatten sie nicht gerechnet. An den genauen Preis kann ich mich nicht mehr erinnern, aber es war wohl weniger als ein Franken. Sie meinten, das liege nicht drin. Entweder gebe es nach der Messe im Restaurant einen Kaffee oder die Bahn. Dann sind wir eben zu Fuss gegangen.» So grossartig sich also die Befreiung von körperlichen Mühen und das Eröffnen neuer Möglichkeiten anfühlten, so hart folgte die Ernüchterung über deren Grenzen.

In Hans Hergers Erzählen kommt deutlich zum Ausdruck, dass die neue Transportmöglichkeit in ein von Knappheit, ja Armut geprägtes Umfeld hinein gebaut wurde. Die Anekdote mit der Sonntagsfahrt ist dazu ein besonders eingängiges Beispiel. Es mag zwar in der Aussage «entweder Kaffee oder Bahn» eine Spur Trotz mitgeschwungen haben, weil die eben erst in Aussicht gestellte Erleichterung sogleich wieder eingeschränkt wurde – Hans Herger erwähnt, dass sich «das ein paar Wochen später eingependelt» habe.

1 Siehe auch den Text von Christof Hirtler «Brügg–Riedlig–Biel–Kinzig», S. 177–186. Beide Texte beziehen sich auf ein Interview, das am 8. Juni 2021 mit Hans Herger durchgeführt wurde.

Gleichwohl zeigt die Episode, wie begrenzt die finanziellen Ressourcen vor Ort damals waren. Hans Herger kommt mehrmals im Interview darauf zu sprechen, unter anderem an dieser Stelle: «Wir hatten ständig zu wenig Kleider. Wir waren eine neunköpfige Familie. Und eine Bergfamilie. Was wären wir froh gewesen, wenn wir einmal einen Kleidersack bekommen hätten wie jene, die sie heute verschwenden.» Das Wort «Bergfamilie» bringt es auf den Punkt: Wohnen am Hang oben war ein Armutsrisiko. Und selbst die Seilbahn vermochte es nicht aufzuheben. Sie konnte die Nachteile lediglich lindern. Distanzen und Höhenunterschiede waren nun einfacher zu überwinden, der Zugang zum nächsten Verkehrsknotenpunkt erleichtert. Milch, Kälber und Schweine konnten einfacher in den Käse- und Viehmarkt eingeschleust werden, andere Materialien wie Salz oder Stroh fanden leichter den Weg in die Bergbetriebe.

Besonders ins Gewicht fiel dabei, dass das aufwändige und kräftezehrende Tragen von Waren neu zumindest teilweise an die Bahn delegiert werden konnte. Auch in anderen Erzählungen zum Wandel der Berglandwirtschaft in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts sticht dieser Aspekt hervor. Dass Männer, Frauen und Kinder von ihrer Rolle als Lasttiere befreit worden sind, wird als eine der grossen Errungenschaften der letzten Jahrzehnte interpretiert. Die positive Erfahrung von Technik – so könnte man es auf den Punkt bringen – entsteht dort, wo mühselige körperliche Anstrengung gelindert wird. Es müssen wohl das damit verbundene Gefühl von Leichtigkeit sein und der Eindruck, mehr frei verfügbare Zeit zu haben, die die Deutung «Fortschritt» hervorrufen.

Obschon aber die Seilbahn all das mit sich brachte, blieb zum Beispiel der Um- oder Neubau eines Gebäudes am Berg ein aufwändiges und teures Unterfangen: «Heute kannst du natürlich bei einer Gebäuderenovation den Helikopter einsetzen. Als mein Vater hingegen anno 1955 das Haus umbaute, mussten wir alles – restlos alles – mit der Seilbahn rauffahren, bei der

Station umladen und von dort mit Seilwinden und Schlitten zur Baustelle transportieren. Wir mussten auch jedes Kilo Transport bezahlen.» Mit der Seilbahn liessen sich zwar rasch Höhendistanzen überwinden, noch stärker aber als die Strasse, die später in dieses Gebiet gebaut wurde, war sie eine Installation, deren räumliche Reichweite limitiert war. Und ihr Unterhalt brachte beträchtlichen Aufwand mit sich. Der Seilwart beispielsweise «hatte keinen einzigen Tag im Jahr frei», es musste immer jemand für die Bedienung vor Ort sein.

Das «Bergkapital»

Bei Hans Hergers Beschreibungen kommt deutlich zum Ausdruck, dass die Seilbahn nicht nur das Körper-, Zeit- und Raum-erlebnis der Involvierten prägt, sondern auch ihre Beziehungen zueinander. Sie hat einen Einfluss auf das soziale Netzwerk am Berg. Die Anwohnerinnen und Anwohner müssen sich in einer Genossenschaft organisieren und die Installation gemeinsam finanzieren und verwalten. Sie müssen entscheiden, wo die Bahn durchfährt, wo ein- und ausgestiegen werden kann, wer als Seilwart angestellt wird und zu welchen Konditionen, wann welche Unterhaltsarbeiten und Reparaturen durchzuführen sind, und zu einem bestimmten Zeitpunkt auch, ob und wie die gesamte Anlage durch eine neue ersetzt wird. Bei jedem Beschluss muss sich die Gruppe finden, müssen bei allen deckungsgleichen Absichten und Vorstellungen auch divergierende Interessen und unterschiedliche finanzielle Ressourcen aufeinander bezogen werden. Manche Beschlüsse sind sicher leicht von der Hand gegangen, andere werden das latent vorhandene Konfliktpotenzial regelrecht entzündet haben.

Hans Herger sagt nicht besonders viel zu dieser internen Dynamik. Gefragt nach dem Grund für den Konkurs, den die Aktiengesellschaft 2018 anmelden musste, hält er sich sogar explizit bedeckt: «Ich weiss es nicht. Wahrscheinlich sind viele verschiedene Dinge schiefgegangen.



Ich möchte hierzu eigentlich nicht das Wort verlieren und keine Namen nennen.» Mit dem Schweigen schützt er sich und die anderen Verbliebenen aus der damaligen AG vor weiteren Konflikten – eine legitime Strategie. Gleichzeitig gibt er Hinweise darauf, mit welchen Wandlungserscheinungen die lokale Gemeinschaft konfrontiert war. Zum Beispiel erwähnt er mit etwas Wehmut die Selbstorganisation: «Zuerst war es eine Genossenschaft. Eine kleine Gruppe von Bergbauern. Da konnte der Einzelne natürlich noch einiges bewirken.» Nicht zuletzt die aus heutiger Sicht halbsbrecherischen Unterhaltsarbeiten an Masten und Seilen – «Das kannst du dir heute nicht mehr vorstellen!» –, die die Genossenschafter damals zusammen vorgenommen haben, werden das Gefühl von Eigeninitiative und Selbstregulation genährt haben. «Ich würde sagen, die Bahn war eine Art Bergkapital. Sie hat jedem ein bisschen gehört.»

Eine Zeugin von Wandel

Dann aber geriet der Zusammenschluss unter Druck. Von unterschiedlichen Seiten setzte ein Entwicklungssog ein, der die Einflussmöglichkeiten der Genossenschaft überstieg. Aus Hans Hergers Erzählung lassen sich drei Stränge herauschälen. Erstens der Geburtenrückgang und die Abwanderung: «Anno 1950 haben in diesem Berggebiet etwa 300 Personen gelebt, heute sind es wohl noch 30 bis 50. Da gibt es nun mehrere Häuser, die nicht mehr bewohnt sind.» Zweitens die technische Entwicklung und die damit einhergehenden veränderten Vorgaben: «Damals war bei der Seilbahn natürlich nichts elektronisch. Es gab nur den Strom für den Antrieb. Der Rest war Mechanik. Als sie die Bahn erneuerten, war Sicherheit ein riesiges Thema. Sie hatte Priorität vor allem anderen.» Drittens die veränderte Funktion der Bahn als eine Folge von grundsätzlichen wirtschaftlichen Verschiebungen in der Region: «Die Bahn war ursprünglich nur für die Erschliessung gedacht. Das war die Absicht der Gemeinde gewesen damals. Aber ein, zwei Jahre später dachten sie schon an Tourismus

und haben am oberen Ende einen kleinen Tellerlift angebaut. Es kamen zu Beginn ein paar Skifahrer, später ist daraus ein beträchtliches Skigebiet entstanden. Als die neue, grössere Bahn gebaut wurde, erweiterte man auch das Skigebiet. Beides zusammen hat danach einen Aufschwung erlebt.»

Während also die Zahl der in die Seilbahn involvierten und von ihr betroffenen Ansässigen konstant zurückging – und damit auch ihr politisches Gewicht –, wurden andere, touristische Interessen am Berg einflussreicher. Nicht nur, dass der technische Standard bei Seilbahnen im Allgemeinen anstieg. Nein, auch die Ansprüche an die Bahn veränderten sich. Es war nun nicht mehr eine reine Erschliessungsbahn gefragt, sondern eine sogenannte Sportbahn. Die Erstinstallation konnte zwei Jahrzehnte nach ihrem Erstellen weder die technischen noch die funktionellen Anforderungen weiter erfüllen, eine neue Anlage drängte sich auf. Das zu finanzieren überstieg jedoch die Ressourcen der Genossenschaft. Eine Bemerkung von Hans Herger deutet darauf hin, dass es eine Weile dauerte, bis die Genossenschafter sich dessen klar werden und die dafür notwendigen Schritte unternehmen konnten. «Der Umbau stand an und ich habe das Gefühl, dass man das ein bisschen verdrängte. Aber je länger man wartet mit einer solchen Entscheidung, desto schwieriger wird es.»

Ein Grund für die Zurückhaltung, rasch zu handeln, wird der Verlust an Einflussmöglichkeiten gewesen sein, der sich abzeichnete. «Es gab wohl einige Genossenschafter, die befürchteten, dass sie beziehungsweise die Genossenschaft nichts mehr zu sagen haben würden nach der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft.» Hans Herger konstatiert, dass diese Befürchtung durchaus ihre Berechtigung hatte. «Nach meiner Einschätzung befahlen in der heutigen AG jene, die Geld haben.» Wir können annehmen, dass die Bedürfnisse der vorwiegend landwirt-

schaftlich tätigen Anwohnerinnen und Anwohner bezüglich Seilbahn nicht mehr fraglos am Anfang der Prioritätenliste stehen und dass sich politische Institutionen angesichts der geringen Zahl an Haushalten, die von einer Subvention der Bahn profitieren, eher zurückhalten mit finanzieller Unterstützung. Gleichzeitig zur Wehmut über verlorenen Einfluss führt Hans Herger die Verbesserungen ins Feld, die die neue Anlage mit sich brachte. «Es war ein Riesenfortschritt von der alten Bahn zur neuen.» Diese Aussage ist vor allem in Bezug auf die Technik zu lesen: einfachere Bedienung, mehr Komfort, höhere Sicherheit. Gerade auch für seine Generation, die damaligen Kinder, werden diese Faktoren von Bedeutung sein. Sie ermöglichen ihnen trotz nachlassender körperlicher Kräfte, die damals gewonnene Mobilität aufrechtzuerhalten.

Da ist noch ein anderer Vorteil, der sich aus der Kombination von Erschliessungs- und Sportbahn ergeben hat: Die Bahn ermöglicht es den Bäuerinnen und Bauern, einem Nebenerwerb im Tal oder einer anderen Gegend nachzugehen. Und mit dem Ausbau des Skigebiets trat vor Ort ein neuer Arbeitgeber auf. Schon früher, erzählt Hans Herger, hat die Erschliessung der hochgelegenen Gebiete und die Entwicklung eines Skigebiets die Begegnung zwischen Anwohnerinnen und Touristen ermöglicht. Zentraler Treffpunkt war dabei das Restaurant bei der Bergstation. Er erzählt mehrere Anekdoten, die illustrieren, dass diese Begegnungszone für beide Gruppen aufregend-exotisch gewesen sein muss. Auch da also: Die Seilbahn veränderte die sozialen Beziehungen am Berg.

Wenn wir den Worten des Anwohners Hans Herger lauschen und uns zum Schluss aus der Vogelperspektive die Entwicklung der vergangenen 70 Jahre anschauen, dann können wir die Geschichte der Seilbahn Brugg–Riedlig–Biel-Kinzig zum Beispiel so zusammenfassen: Als die Bahn um 1950 gebaut wurde, weckte das grosse Erwartungen bei den Menschen, deren Wohnhäuser und Ställe mit dem

Dorf verbunden wurden. Sie versprachen sich einen erleichterten Zugang zu den Zentren und besseren Anschluss an die landwirtschaftlichen Märkte. Sie rechneten mit weniger körperlichem Aufwand – bei ihrer eigenen Mobilität und noch viel mehr beim Transport von Waren. Für die Berglandwirtschaft, die auf unterschiedlichen Stufen produziert, war und ist eine erleichterte Überwindung von Höhendifferenzen zentral. Und wahrscheinlich spielte bei dem ganzen Unterfangen auch der Wunsch eine Rolle, das Stigma der rückständigen Berglerinnen und Bergler abzulegen.

Um ein solches Projekt stemmen zu können, mussten sie sich zusammenschliessen – eine nicht zu unterschätzende Leistung! – und bei verschiedenen staatlichen Behörden finanzielle Unterstützung anfragen. Diese wurde gewährt, weil auch die politischen Entscheidungsträger sich einen wirtschaftlichen Fortschritt von der Erschliessung erhofften. Sie wollten die Besiedlung und Bewirtschaftung dieser Gebiete erhalten und wussten, dass eine Annäherung an die technischen Standards der Tal-Landwirtschaft und – etwas pathetisch gesagt – der Zugang zur Welt wichtige Kriterien dafür waren. Tatsächlich sind manche der vielen Erwartungen erfüllt worden. Die Seilbahn hat dazu beigetragen, den Alltag am Hang zu erleichtern. Und nicht zuletzt dank ihr ist der Berg mit der Zeit nicht mehr nur als Produktionszone, sondern bald auch als Ausflugsziel genutzt worden.

Im Lauf weniger Jahrzehnte sind die erschlossenen Gebiete als Freizeitraum immer gewichtiger geworden. Die Bahn musste neue Funktionen erfüllen, angepasst werden an den schnellen Lauf der Zeit. Immerhin: Das Geld für Renovationen, Erweiterungen und einen Neubau ist zusammengekommen. Und viele Anwohnerinnen und Anwohner haben Synergien zwischen Landwirtschaft und Tourismus gesucht und gefunden. Aber bemerkenswerterweise ist auch Folgendes zu beobachten: Obwohl das Leben am Hang in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts unter anderem dank der Seilbahn

weniger beschwerlich geworden ist – die später gebaute Strasse hat dazu dann noch einmal kräftig beigesteuert –, sind viele Anwohnerinnen und Anwohner weggezogen. Es ist und bleibt aufwändiger, hier oben zu wohnen als im Talboden. Und offensichtlich haben einige Gründe, die früher dafürsprachen, zu bleiben oder her-zuziehen, heute nur noch eine schwache Zugkraft.

So hat die Seilbahn im Verlauf ihrer Geschichte bereits erstaunlich viele Gesichter gehabt: von der Sensation und dem Fortschrittssymbol über die finanzielle Last zum kulturellen Erbe. Ja, heute wird sie auch als Relikt einer vergangenen Zeit gehandelt. Wer hätte das damals gedacht? Und wer weiss, was die Zukunft bringt?



Witerschwenden- Acherberg-Kessel



Josef Arnold

Viele Seilbahnen im Schächental umfassen zwei Sektionen und wurden, wie die Seilbahn Witerschwenden-Acherberg-Kessel, in zwei Etappen gebaut. So blieb mehr Zeit für die Finanzierung und die Materialeilbahnen konnten wiederverwendet werden.

1956 war die erste Sektion fertiggestellt, die Seilbahn fuhr erstmals von Witerschwenden bis Acherberg und erschloss im Acherberg und im Lanzig zahlreiche Bauernbetriebe. 1960 folgte der Bau der zweiten Sektion Acherberg-Kessel. Hans Arnold-Truttmann war von 1956 bis 1981 der erste Seilwart der Witerschwenden-Acherberg-Kessel-Bahn. Als er 1981 plötzlich starb, übernahm sein Sohn Josef Arnold diese Funktion.

Josef Arnold: Ich bin am 11. Juni 1961 im Acherberg zur Welt gekommen, aufgewachsen bin ich mit fünf Geschwistern, drei Mädchen und zwei Buben, im Acherberg ob Bürglen. Wir sind eine Familie von Seilwarten: Mein Vater, Hans Arnold, war der erste Seilwart der Witerschwenden-Acherberg-Kessel-Bahn. Meine Schwestern, meine Brüder und ich sind mit der Seilbahn gross geworden. Ab 1976 wurde meine Schwester Ida Seilwartin der Seilbahn Ribiwannelen, 1981 übernahm ich den Posten meines Vaters als Seilwart der Witerschwenden-Acherberg-Kessel-Bahn.

Tag und Nacht präsent

Die Mittelstation und der Antrieb der Bahn befinden sich unmittelbar unter unserem Bauernhaus auf dem Acherberg. Zu unserem Landwirtschaftsbetrieb hatten wir eine Alp auf der Trogenalp mit den Ausstafeln Niederlammerbach, Oberlammerbach und Plangg. Dorthin trieben wir im Sommer unsere Kühe, Geissen und Schafe. Gleichzeitig musste auf dem Heimbetrieb Acherberg, Bawig, Birenbäumli die Heuernte eingebracht werden. Alles in Handarbeit. Für meinen Vater war es schwierig, die Arbeit auf dem Landwirtschaftsbetrieb mit der Anstellung als Seilwart zu vereinbaren. Anfänglich gab es keinen Fahrplan – jede und jeder benutzte die Seilbahn, wann es ihr oder ihm passte. Tag und Nacht musste er abrufbar sein, die Fahrten wurden telefonisch angemeldet. Neben dem Betriebstelefon in der Seilhütte befand sich im Gang unseres Hauses ein zweites Telefon. Dieses Telefon klingelte auch mitten in der Nacht. Sogar bei Föhn wollte man fahren. Zudem gab es noch keinen Windmesser. Man telefonierte ins Lanzig und erkundigte sich, wie stark der Wind dort bläst. Ein weiteres Hilfsmittel, um die Seilbahn zu überwachen, war der Feldstecher. So konnte man auf Windböen reagieren und fuhr langsam über die Masten. Wir hatten zum Glück keine Unfälle – wenn aber etwas passiert wäre, hätte der Seilwart die Verantwortung getragen. Der Lohn war bescheiden.

Alles wurde transportiert: Kälber, Baumaterial, Sand, Zement, Holz, Stroh, Futter – alles. Sogar Telefonstangen. Um Waren wie Futtersäcke oder Strohbällen und Lebensmittel wie Reis, Mais, Salz oder Zucker – geliefert in 25- und 50-Kilogramm-Säcken – zwischenzulagern, wurde die Talstation in Witerschwenden sehr grosszügig gebaut.

Ich habe bereits als Kind geseilt, anfänglich noch in Begleitung meines Vaters, später, als ich grösser war, durfte ich die Seilbahn – wie meine Geschwister – allein bedienen. Alles manuell: Um beim Einfahren die Kabine

zu bremsen, musste ein grosser Hebel nach unten gedrückt werden. Diese Backenbremse regulierte die Einfahrtsgeschwindigkeit und wirkte auf die Bremsscheibe am Elektromotor. Drehte man am Rad nach rechts, nahm die Geschwindigkeit beim Ausfahren stufenweise zu. Im Bedienungsraum gab es verschiedene Anzeigen wie den Wagenstandsanzeiger, auf welchem der Standort der Kabine auf der Strecke jederzeit ersichtlich war, ein Tachometer zur Anzeige der Fahrtgeschwindigkeit in m/s, ein Ampèremeter und eine Notbremse. Zusätzlich stoppte eine automatisch gesteuerte Bremse die Kabine bei Stromausfall, beim Überschreiten der normalen Fahrgeschwindigkeit oder bei Überlastung des Antriebsmotors. Dieses Steuerpult gab es in doppelter Ausführung, eines für die erste und eines für die zweite Sektion.

Die Winter der 1970er- und 1980er-Jahre waren sehr schneereich und der Schulweg ein Vergnügen: Statt mit der Seilbahn fuhren wir mit den Skiern vom Acherberg nach Witterschwanden. Unsere ersten Skier waren «Vorunter-richt»-Skier vom Bund. Sie kosteten 20 Franken, waren blau und bereits mit einer Sicherheitsbindung ausgestattet. Später fuhren wir Rossignol-Skier wie Bernhard Russi. Im Februar 1972 stand die ganze Familie mehrmals früh auf und versammelte sich in der Stube vor dem Fernseher, um die olympischen Winterspiele in Sapporo zu verfolgen. Wir fieberten mit der ganzen Schweiz für Russi, Collombin, Nadig und Tresch.

Auch ich fuhr Skirennen und genoss daheim die Abfahrten im Pulverschnee vom Kessel bis zur Klausenstrasse. An manchen Wochenenden fuhr die Bahn pausenlos. Am Sonntag besuchten wir gewöhnlich die Messe in der Biel-Kapelle und fuhren Ski, bis sie den Lift abstellten.

Mobilität

Auf unserem Landwirtschaftsbetrieb haben wir alles von Hand gemacht, von Hand gemäht und das Heu in Burden zum Gaden getragen. Holz wurde mit Rindern gemännt. 1978 kaufte Vater einen Schilter 1000.

Zum Viehmarkt in Altdorf auf dem Lehnplatz oder zur Viehzeichnung ging man mit den Tieren zu Fuss. Es waren viel mehr Tiere auf der Strasse unterwegs als heute. Bei der Alpauffahrt auf den Urnerboden kam eine Sennte nach der anderen, von Attinghausen, von Altdorf, Schattdorf, Bürglen. Heute werden die Tiere mit Lastwagen auf die Alp gefahren.

In der sechsten Klasse bekam ich mein erstes Velo, Vater hatte sich ein Töffli gekauft. Die wenigsten Schächentaler Bauernfamilien besaßen ein Auto. Die Arbeiter gingen mit der Post zur Arbeit, mit der Sechs-Uhr-Post, wie mein Onkel, der im Schächenwald arbeitete. Auch um einzukaufen, nahmen wir das Postauto. Das Brot hat man wöchentlich bei der Bäckerei Gisler in Bürglen bestellt. Die Brote wurden in grosse Papiersäcke abgepackt, mit den Namen der Familien beschriftet und in die Seilbahn gelegt. In der Mittelstation war das Brot in einem Holzkasten – dem Brotkasten – abholbereit.

1980 machte ich die Train-Rekrutenschule und kaufte mein erstes Auto, einen VW Käfer – Occasion. Wichtig war, dass es günstig war. Viele besaßen damals einen VW, er galt als robust und wintertauglich. Mit dem VW Käfer habe ich auch Tiere transportiert: Dazu entfernte ich den Beifahrersitz, platzierte dort eine Holzkiste für den Transport von Kälbern, Geissen und

Schafen. Anhänger kannte man noch nicht. Der Bolliger und der Santäteneler (Gisler Transporte) waren damals die einzigen, die Vieh mit Lastwagen transportierten.

Früher Tod des Vaters

Vater hatte Probleme mit seinem Herz. Am 8. Dezember 1981 war ich mit Vater im Gaden, eine Kuh hatte gekalbert. Die Geburt war streng. Als das Kalb da war, hat mich Vater gebeten, bei der Mutter im Haus einen Schnapskaffee zu holen, zur Stärkung der Kuh. Als ich zurückkam, dachte ich, Vater würde schlafen. Er war tot, starb erst 56-jährig an einem Herzinfarkt. Der Sarg kam mit der Seilbahn in den Acherberg. Vater wurde in der Stube aufgebahrt. Drei Tage haben Vorbeterinnen mit den Verwandten, Nachbarn und Bekannten gebetet, man nahm Abschied. Danach wurde der Sarg mit dem Verstorbenen in der Seilbahn nach Witeschwanden transportiert. Ein langer Trauerzug geleitete den Verstorbenen auf dem Weg zur Kirche in Bürglen.

Die Drahtseilgenossenschaft liess eine hölzerne Gedenktafel schnitzen. In einer schön gearbeiteten Reliefdarstellung, eingerahmt von zwei Edelweissen und zwei Enzianen, ist die Mittelstation Acherberg mit den beiden Bahnen abgebildet, am rechten unteren Rand befindet sich ein Porträtbild meines Vaters: «Zur Erinnerung an unseren Seilwart. Drahtseilbahngenossenschaft Witeschwanden-Kesselberg – in Dankbarkeit. Hans Arnold-Truttmann, 16.10.1925 – 8.12.1981.»

Den Landwirtschaftsbetrieb und die Alp auf Trogen betrieben wir Geschwister mit unserer Mutter vorerst gemeinsam. Annemarie machte eine Lehre als Verkäuferin bei der Bäckerei Hauger, Madlen lernte beim Lebensmittelladen Simmen in Altdorf, Vreni war im Haushalt bei Familien tätig. Hansruedi lernte Schreiner, Toni übernahm die Alp Trogen. Ich machte keine Lehre, das war damals üblich. Die Geschwister helfen mir noch heute beim Heuen. Inzwischen habe ich nur noch Jungvieh, einige Tiere sind meine, andere hirtete ich über den Winter.

Seit 1981 bin ich Seilwart der Witeschwanden-Acherberg-Kessel-Bahn. Den Unterhalt machen wir selbst. Im Frühling und im Herbst wird das Tragseil geschmiert. Das alte Fett wird entfernt, das Seil frisch gefettet und die Rollen der Masten geschmiert. Alle drei Jahre muss das Zugseil magnetinduktiv geprüft und alle 12 Jahre das Tragseil nachgezogen werden. 2021 ersetzten wir alle vier Gehänge durch neue der Seilbahnfirma von Rotz und Wiedemar AG. Das sind grosse finanzielle Aufwendungen.

Seit der Eröffnung der Strasse Witeschwanden-Acherberg 2016 ist die Anzahl der Fahrten deutlich gesunken. Tiere und Stroh müssen nun nicht mehr in die Bahn geladen, sondern können mit dem Anhänger auf der Strasse transportiert werden. Trotzdem ist die Bahn, besonders im Winter, für Personentransporte unentbehrlich. So seile ich jeden Morgen die Schulkinder. Seit der Umstellung auf Jetonbetrieb muss ich nun nicht mehr den ganzen Tag präsent sein, arbeite auswärts als Dachdecker und bei der Montage von Gebäudehüllen für die Firma Nöpflin AG in Schattdorf. Nach wie vor werden Fahrten telefonisch angemeldet, vor allem von Gruppen. Das Seiltelefon klingelt aber nicht mehr mitten in der Nacht.



Seilbahn Wigerschwanden-Acherberg-Kessel
 Eigentümerin: Drahtseilgenossenschaft
 Wigerschwanden-Kesselberg
 Vorläufer: Wasserbahnen Wigerschwanden-Sigisbiel,
 Sigisbiel-Härdrieg
 1956: Baujahr 1. Sektion
 1960: Baujahr 2. Sektion
 1982: Revision
 1992: Jetonbetrieb

1. Sektion: Wigerschwanden-Acherberg
 Talstation: Wigerschwanden, 770 m ü. M.
 Mittelstation: Acherberg, 1140 m ü. M.
 Höhendifferenz: 370 m
 Seillänge: 1038 m
 Kabinen: 4 Personen
 Nutzlast: 320 kg
 Fahrzeit: 4,5 min
 Fahrgeschwindigkeit: 4 m/s
 Förderleistung: 43 Personen/h
 Max. Bodenabstand: 30 m

2. Sektion: Acherberg-Kessel
 Bergstation: Kessel, 1440 m ü. M.
 Höhendifferenz: 300 m
 Seillänge: 740 m
 Kabinen: 4 Personen
 Nutzlast: 320 kg
 Fahrzeit: 4,5 min
 Fahrgeschwindigkeit: 3 m/s
 Förderleistung: 43 Personen/h
 Max. Bodenabstand: 20 m

Brügg- Eierschwand- Ruogig



Albin Bunschi

Die Seilbahn Brügg–Eierschwand–Ruogig erschliesst zahlreiche Bergbauernbetriebe und ist bedeutend für den Tourismus. Dank des Schächentaler Höhenwegs zählt sie zu den finanziell erfolgreichsten Bahnen im Schächental.

1976 wurde die erste Sektion Brügg–Eierschwand eröffnet, 1980 die zweite, Eierschwand–Ruogig. Gebaut wurde die Anlage von der Seilbahnfirma Odermatt aus Engelberg, die Genossenschafter leisteten für den Bau der Tal-, Mittel- und Bergstation 12 400 Arbeitsstunden. Die Seilbahnanlage kostete insgesamt 1212 700 Franken, nach Abzug der Subventionen blieb eine Bauschuld von 330 000 Franken.

In der Mittelstation Eierschwand befinden sich die Antriebsstation und die Steuerungen der beiden Sektionen sowie die Wohnung des Seilwarts. Dort lebt Albin (Bini) Bunschi, seit 2002 Maschinist und stellvertretender Betriebsleiter der Seilbahn Brügg–Eierschwand–Ruogig.

Vom Bauern zum Seilwart

Bini Bunschi: Ich wurde am 22. März 1964 geboren und bin mit drei Brüdern und zwei Schwestern aufgewachsen. Meine Eltern führten den Dreistufenbetrieb Leimern-Ligmanig-Selez. Bis 1976 respektive 1980 waren Eierschwand und Ruogig nicht mit einer Seilbahn erschlossen. Mein Vater, 1924 geboren, war bereits 51 Jahre alt, als er erstmals mit der Seilbahn in die Eierschwand fuhr. Zuvor musste er – wie viele andere auch – Futtersäcke, Salz und Lebensmittel «uufäträäge». Jedes Kilo. Man kann sich heute nicht mehr vorstellen, wie anstrengend und zeitaufwendig das war. Vater hat uns oft erzählt, wie sie zu fünft oder sechst zu Fuss nach Brügg gegangen seien, um 50 Kilogramm schwere Säcke in die Eierschwand zu tragen. Unten habe man gewettet, wer als Erster – ohne sich auszuruhen – auf der Eierschwand ankommen würde. Im Alter bekamen viele vom ewigen Tragen einen Buckel, hatten kaputte Knie.

Später kam eine Transportseilbahn von Brügg nach Eierschwand, doch Warentransporte blieben kompliziert und aufwendig. Es gab oft keine andere Möglichkeit als den Umweg über die Biel- oder die Eggberge-Bahn. War man auf Selez, holte mein Vater Viehfutter und Salz mit einem kleinen Transporter von der Bergstation der Eggberge-Bahn und transportierte alles nach Selez, auf 1700 m ü. M. Die Wege waren miserabel, die Erschliessungsstrassen vom Biel nach Selez kamen erst in den 1980er-Jahren.

Gemeinschaft von Kleinbetrieben

In den Bürgler Bergen sind die Hänge steil, die Betriebe klein. Sie bewirtschaften kleine Landflächen auf verschiedenen Höhenlagen. Viele Familien betreiben bis heute Stufenlandwirtschaft mit zwei, oft sogar drei Wohnhäusern und mehreren Ställen auf einer tiefen, einer mittleren und einer hohen Geländestufe. In diesen Zwei- und Dreistufenbetrieben wird im Sommer das Futter gewonnen und als Wintervorrat in den Ställen gelagert. Von Oktober bis Februar oder März ziehen die Familien schrittweise vom Berg zum Talbetrieb und verfüttern den Tieren jeweils das Heu vor Ort.

Wir hatten einen Dreistufenbetrieb: Von Herbst bis vor Weihnachten waren wir mit unseren Tieren oben im Selez, auf 1700 m ü. M., bei der heutigen

Bergstation Ruogig. Dort waren wir und die anderen Familien wochenlang allein und haben unsere Tiere gehirtet. Trotzdem hatte man untereinander Kontakt, hat sich gegenseitig geholfen, zum Beispiel beim Kalbern einer Kuh oder beim Metzgen. Man hat Wege geschauelt von einem Haus zum nächsten. Am Sonntagabend traf man sich zum Jassen, machte die Runde, abwechselungsweise in einem anderen Haus. Sobald das Futter aufgebraucht war, zogen wir mit den Tieren weiter ins 1600 m ü. M. gelegene Ligmanig, der zweiten Station. Nachdem auch hier das Futter zu Ende ging, zogen wir zur dritten und letzten Station, dem Leimern auf 1100 m ü. M. Dort begann im Frühling der Zyklus wieder von vorne. Wir brachten in allen drei Heimä den Mist aufs Land und zogen im Frühsommer nach Selez, wo wir unsere Tiere sömmeren und wo die strenge Zeit des Heuens begann.

Von klein auf habe ich mit meinen Geschwistern auf dem elterlichen Betrieb mitgearbeitet. Zwei Winter besuchte ich die Bauernschule in Seedorf und 1989 habe ich den Betrieb übernommen. Nach 13 Jahren musste ich jedoch aus gesundheitlichen Gründen aufhören. Jetzt macht mein Bruder Peter weiter. Seit 2002 bin ich Seilwart.

Netz von Seilen und Wegen

Entlang der 3000 Meter langen Seilstrecke wurden die Standorte der Mittelstation, des Mastausstiegs Ebnet und der Bergstation Ruogig geschickt gewählt. Von diesen drei Punkten sind die einzelnen Berggüter und Alpen durch ein Netz von Wegen, Transportseilbahnen und vereinzelt Güterstrassen erschlossen. Von der Mittelstation Eierschwand führen Wege talwärts in die Mühlegg oder ins Wilerli, bergwärts ins Graggi, nach Färchen oder Leimern. Waren werden in der Mittelstation auf Transportseilbahnen umgeladen. Vier Transportseilbahnen führen zu den Berggütern Färchen, Oberschwand, Leimern und Obere Schwand. Vom Mastausstieg Ebnet gelangt man in die Oberschwand, ins Ober Äbnet und in die Obere Schwand. Eine Transportseilbahn erschliesst die Untere Schwand. Das Selez, das Ruogig und die Unter Alafund sind durch Transportseilbahnen mit der Bergstation Ruogig verbunden. Die Alpen Gand, Vorder und Hinter Mättental – ebenfalls im Einzugsgebiet der Seilbahn – sind mit Güterstrassen erschlossen und auf die Alp Schön Chulm führt von der Chalberweid eine Transportseilbahn.

Verbunden mit der Bahn

Ich wohne in der Seilbahnstation. Das Wohnhaus ist Teil der Mittelstation mit dem Maschinenhaus und dem Kommandoraum mit der Billettausgabe. Unmittelbar neben meiner Küche fahren die Kabinen ein und aus. Ein Vibrieren ist spürbar und das Surren der Motoren ist zu hören. Im Gang läutet schrill das Seiltelefon. Ich bin das ganze Jahr über Tag und Nacht hier. Ist etwas los, klingelt das Telefon zuerst bei mir.

Man hört auf Geräusche: Wenn eine Zugseilrolle oder ein Lager kaputt ist oder wenn beim Antrieb etwas nicht rund läuft, dann hört man das.

Jedes Jahr wird die Seilbahn von einem Experten des IKSS, dem Interkantonalen Konkordat über Seilbahnen und Skilifte, kontrolliert. Auf der Checkliste stehen die Antriebsstation, die Fahrzeuge, die Steuerung, die Kabinen, die Einfahrtsüberwachung, die Stützen, die Tragseilsättel und die Rollenbatterien. Da die Anlage auch mit Jetons bedient werden kann, wird die Notruf Funktion

in den Kabinen ebenfalls getestet. Sie alarmiert die Verantwortlichen via Telealarm. Das Seil wird jedes Jahr kontrolliert, alle zwölf Jahre wird das Tragseil geschoben, dann steht die Bahn eine Woche still. Auch das Zugseil wird im Hinblick auf mögliche Seilbrüche magnetinduktiv geprüft. Die Kontrollen des IKSS sind für uns wichtig, sie geben uns Gewissheit über die Sicherheit der Anlage. Wir transportieren Menschen.

Bei Wind und Wetter

Wir machen alle Instandhaltungs- und Revisionsarbeiten selbst. Im Frühling und im Herbst schmieren wir das Tragseil. Jeden zweiten Tag mache ich Kontrollfahrten, schaue und höre, ob alles noch gut ist. Oft mache ich diese Kontrollen sogar täglich, besonders nach starken Nassschneefällen im Frühling. Der Schnee klebt dann am Seil. Als es kürzlich am Abend stark geschneit hat, habe ich in der Nacht ein, zwei Leerfahrten gemacht, damit der Schnee vom Seil herunterfallen würde. Tut man das nicht, dann besteht bei der ersten Fahrt am Morgen die Gefahr eines Zugseilüberschlags: Beim Herunterfallen des Schnees kann das Zugseil durch die plötzliche Entlastung hochschnellen und über das Tragseil geworfen werden. Die Bahn würde für viele Stunden stillstehen, bis der Schaden behoben wäre.

Wenn es im Ruogig stürmt, wird der Schnee in die Bergstation geblasen und bleibt als Verwehung liegen. Fährt die Bahn in die Verwehung, kann die Kabine angehoben werden und die Rollenbatterie neben das Tragseil fallen. Der Wind ist generell ein Problem, am schlimmsten ist es bei den Stützen. Unsere Bahn ist computergesteuert, man sieht auf dem Bildschirm in Echtzeit, wo sich die Kabinen auf der Strecke befinden, wenn sie über Masten fahren, wird das Bild vergrößert. Zudem werden Windgeschwindigkeiten und Windwarnungen bei den Masten angezeigt. Trotzdem verlasse ich mich auch auf meine Beobachtung, schaue oft mit dem Feldstecher Richtung Bergstation. Man sieht fast bis ganz nach oben. Wenn die Kabine schwankt, reduziere ich die Geschwindigkeit, fahre langsam über die Masten. Bei Windgeschwindigkeiten ab 20 km/h platziere ich in jeder Ecke der Kabinen 20 Kilogramm schwere Gewichtssteine, um die Bahn zu stabilisieren. Bei Windgeschwindigkeiten von 40 km/h stellt im Automatikbetrieb die Bahn ab. Eine rote Lampe leuchtet.

Grosse Fortschritte gab es bei der Steuerungstechnik. Während uns früher bei der analogen Technik nur wenige Anzeigen zur Verfügung standen, können wir heute auf den Bildschirmen mit Touchscreen verschiedene Menüs und Untermenüs abrufen, zum Beispiel die Geschwindigkeit der Fahrzeuge in m/s, die Drehzahl der Motoren, die Überwachung des Zugseils oder die Anzeige von Fehlermeldungen. Beim Steuerpult befindet sich auch das Seiltelefon.

Eine Herz-Jesu-Plakette «Heiliges Herz Jesu / Ich vertraue auf dich», ein Kruzifix mit dem gekreuzigten Christus, drei Rosenkränze und eine Gipsbüste von Bruder Klaus beschützen uns und unsere Anlage. Wie lange diese religiösen Zeichen schon hier sind, weiss ich nicht.

Ich bin verbunden mit der Bahn, sie bedeutet mir sehr viel. Wenn mir jemand sagen würde, «Morgen kannst du gehen!», wäre das schwierig.



Seilbahn Brügg-Eierschwand-Ruogig

Eigentümerin: Luftseilbahngenossenschaft

Brügg-Eierschwand-Ruogig

1976: Baujahr 1. Sektion

1980: Baujahr 2. Sektion

2000: Sanierung 1. Sektion, Jetonbetrieb

2003: Sanierung 2. Sektion, Jetonbetrieb

1. Sektion: Brügg-Eierschwand

Talstation: Brügg, 647 m ü. M.

Mittelstation: Eierschwand, 1007 m ü. M.

Höhendifferenz: 360 m

Seillänge: 888 m

Kabinen: 4 Personen

Nutzlast: 400 kg

Fahrzeit: 4 min

Fahrgeschwindigkeit: 4 m/s

Förderleistung: 48 Personen/h

Max. Bodenabstand: 45 m

2. Sektion: Eierschwand-Ruogig

Mittelstation: Eierschwand, 1007 m ü. M.

Bergstation: Ruogig, 1727 m ü. M.

Höhendifferenz: 720 m

Seillänge: 2156 m

Kabinen: 6 Personen

Nutzlast: 480 kg

Fahrzeit: 9 min

Fahrgeschwindigkeit: 5 m/s

Förderleistung: 48 Personen/h

Max. Bodenabstand: 100 m

Klanglandschaft 7: Eierschwand bei Regen. Die vier dort abgehenden Materialseilbahnen (je zwei baugleich) dienen als stereophone Resonanzkörper für Maschinenlärm der benachbarten Personenseilbahnen, Tiergeräusche, tickende Elektrozäune und Regentropfen. Mittwoch, 24. Mai 2023; vier Kontaktmikrofone, abgemischt auf Stereo.



Singende Seile, erzählende Menschen

Romed
Aschwanden,
Christof Hirtler,
Michel Roth

«Die soziale Landschaft wird nie flach genug sein, damit die Kosten der verbindenden Transportmittel voll sichtbar werden.»[1]

Bruno Latour

Verkehrsmittel, industrielles Erbe, Resonanzkörper. Die Transport- und Kleinseilbahnen im Schächental lassen sich nur schwer in einer Kategorie fassen. Wir haben diesen Versuch deshalb gänzlich aufgegeben und uns in freier Assoziation mit vielen Akteuren auf eine gemeinsame «Bergfahrt» begeben, die mit zahlreichen Zwischenhalten und liminalen Anschlussmöglichkeiten auch den Kategorienrahmen eines Forschungsprojekts hinter sich lässt.

In der vorliegenden Publikation versammeln wir unterschiedlichste Blickwinkel auf diese Meisterwerke der sanften Erschließung, nähern uns ihnen über Bild, Text und Klang. Hybrid, das heisst sowohl in Buchform als auch digital, wollen wir die faszinierende Welt der Seilbahnen möglichst erlebnisreich an ein breites Publikum tragen, unsere Ergebnisse vielstimmig reflektieren und das medien- und disziplinübergreifende Datenmaterial weiterer Forschung zugänglich machen.

Ausgangspunkt war ein Forschungsprojekt, das an der *Hochschule für Musik Basel FHNW* und am *Urner Institut Kulturen der Alpen an der Universität Luzern* zwischen 2020 und 2021 durchgeführt und durch das *Spark*-Programm des Schweizerischen Nationalfonds gefördert worden ist. Unter dem Projekttitel «Alpine Netze der Verbundenheit» untersuchten wir die Nutzung und vernetzende Funktion von Transport- und Kleinseilbahnen im Schächental – sowohl verkehrstechnisch als auch sozial. Im Zentrum standen dabei historiografische und soziologische Ansätze (Archivrecherchen, Oral History, partizipative Beobachtung) im Dialog mit visuellen und akustischen Recherchen (Fotografie, Field Recording, Artistic Research).

Diese Vielzahl an Methoden hat Methode: Im Sinne des Förderformats *Spark* ging es darum, einerseits die Datenbasis zu erweitern, andererseits an den Schnittstellen verschiedener Methoden tiefergehende, systemische Kontinuitäten und Kommensurabilitäten zu ergründen.[2] Besonders interessierte uns die Performance dieser Bahnen, ihre Strukturierung des Lebens und Zusammenlebens am Berg im Rhythmus der Tages- und Jahreszeiten, aber ebenso das identitätsstiftende Brummen ihrer sorgfältig gepflegten Technik. Versteht man eine Seilbahn als ein riesiges Saiteninstrument, so resonieren in ihrem Klang codierte Informationen über die Interaktion der Nutzerinnen und Nutzer mit ortsgebundenen Prototypen und einer sich kontinuierlich verändernden Umwelt. Die unbestimmbare Komplexität an Entitäten, die am System der Schächentaler Kleinseilbahnen beteiligt sind, sonifiziert und personifiziert sich kontinuierlich in ihren Schwingungen.[3] Nicht zufällig lässt Iris Högy in ihrem Beitrag am Anfang dieses Buches die Seile selbst erzählen.

Dass dieses Netzwerk sogar klingt, wenn die Bahn nicht fährt, und die Menschen im Tal von diesem Phänomen wissen und sich über die «singenden Seile» Gedanken machen, war eine der Entdeckungen dieses Projekts. Damit eröffnet sich eine Verbindung von Ansätzen der *Acoustic Ecology* (anknüpfend an R. Murray Schafer) und der *Anthropophony* (Bernie Krause) mit der *Interactive Sonification* (Andy Hunt und Thomas Hermann).[4] Im Sinne von Bruno Latours Symmetrieprinzip[5] werden die Seile zu Aktanten,

- 1 Latour, Bruno: Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft. Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie, Berlin 2010, S. 318.
- 2 Vgl. Law, John: After Method. Mess in social science research, London 2004, S. 41f.
- 3 Vgl. Latour (wie Anm. 1), S. 42.
- 4 Vgl. Hermann, Thomas; Hunt, Andy; Neuhoff, John G. (Hg.): The Sonification Handbook, Berlin 2011, S. 273-298.
- 5 Vgl. Latour (wie Anm. 1), S. 184.

die wiederum aktionistisch herausgefordert und erkundet werden können. Zum Beispiel ist es Studierenden der Hochschule für Musik Basel gelungen, auf diesen überdimensionalen Klangkörpern zu improvisieren und mit der Infrastruktur musikalisch zu interagieren. Der historische Erfolg der Seilbahntechnologie liegt gerade in dieser hohen Flexibilität und Resilienz gegenüber neuen Einflüssen und Nutzungen. Ihr Netzwerk ist eigentlich ein «Werknetz», [6] ein immer neu sich konstituierendes soziokulturelles Interaktionsfeld.

Diese nicht alltägliche Herausforderung der Aktanten und selbst die diskretere partizipative Beobachtung mit Spezialmikrofonen triggerten ungewöhnliche Reaktionen und Gespräche und innervierte die akusmatische Kompetenz der Betreiber und Nutzerinnen der Seilbahnen. [7] Auch wenn das Projekt mit dem «Seilsender» eine automatisierte Aufnahmetechnologie hervorgebracht hat, die zukünftig langfristige Veränderungsprozesse zu dokumentieren vermag, entstanden viele der hier publizierten Ergebnisse durch eine Diffractional Methodology (Karen Barad), [8] konkret durch die teilnehmende und mitunter intervenierende Beobachtung als «Präsens und Prä-

senz» [9] von Mikrofonen, Kontrabassbögen und Schlägeln. Umgekehrt hat die Präsenz einer alten Seilbahngondel im Innenhof der Basler Musik-Akademie und an der Mittleren Rheinbrücke die urbane Sphäre performativ herausgefordert. [10] In beiden Fällen tritt Forschung aktiv in Weltbeziehung und die «Alpinen Netze der Verbundenheit» resonieren in einem Verbund vielfältig vernetzter Wissensproduktion, der wissenschaftliche Disziplinengrenzen überwindet und doch in ihnen verankert ist. [11]

Eine überraschende Begleiterscheinung war die grosse mediale Resonanz unserer Arbeit: Die konzeptuelle Idee, die technoïden Rhythmen und Schwingungen der Seilbahnen sowie eine Prise alpin-künstlerischer Exotik faszinierten weit über die Wissenschaftswelt hinaus. Bald berichteten nationale und internationale Medien über unsere Forschung, darunter TV-News, Radio-Features, Feuilletonberichte und Beiträge in Boulevardmedien, Seilbahnbranchenmagazinen, Tourismuszeitschriften und Technomusik-Journalen, und potenzierten mit ihren jeweiligen Ressorts und Themensetzungen unseren multiperspektivischen Ansatz.

Das spiegelt sich auch in der vorliegenden Publikation: Ein breites Spektrum an Fachbeiträgen interagiert mit den von Christof Hirtler nacherzählten Oral-History-Interviews, ergänzt durch einen Bildteil – kuratiert von Christof Hirtler – und Klangbeispiele von Michel Roth, die über QR-Codes abrufbar sind. Diese Mannigfaltigkeit der Lese-, Seh- und Hörerlebnisse ist anspruchsvoll, da sie «zwischen den vielen Mittlern» Verbindungen und Differenzierungen hervortreten und erkennen lässt, «die sich bei jedem Schritt vermehren». [12]

Zur Unterstützung dieser fordernden Übersetzungsleistung wurde eine innovative Buchgrafik entwickelt in enger Zusammenarbeit mit der *Hochschule Luzern – Design & Kunst*. Wir danken der Klasse Graphic Design von Monika Gold und den

- 6 Latour (wie Anm. 1), S. 247.
- 7 Vgl. hierzu Methoden des Sonic Journalism, z. B. Cusack, Peter: BERLIN SONIC PLACES. A Brief Guide, o. O. (wolke Verlag) 2017.
- 8 Vgl. dazu Cobussen, Marcel: Engaging with Everyday Sounds, Cambridge 2022, S. 21-23.
- 9 Volkart, Yvonne: Kunst und Ökologie im Zeitalter der Technosphere, in: Mäder, Marcus (Hg.): Kunst, Wissenschaft, Natur. Zur Ästhetik und Epistemologie der künstlerisch-wissenschaftlichen Naturbeobachtung, Bielefeld 2017, S. 169-196, hier S. 185.
- 10 Die Forschungsarbeit, insbesondere der Anteil der Artistic Research in Uri und Basel, wurde in einem ausführlichen Blog dokumentiert: www.fhnw.ch/plattformen/seilbahn/blog/ Stand: 28.04.2023.
- 11 Vgl. Rosa, Hartmut: Resonanz. Eine Soziologie der Weltbeziehung, Berlin 2019.
- 12 Latour (wie Anm. 1), S. 211.

Dozierenden Megi Zumstein und Valentin Hindermann, den jungen Grafikern Mattias Isaak und Marcel Schirmer, die diesen Band gestaltet haben, sowie Julia Glanzmann für ihren Beitrag der «Tonbilder». Die ergänzende Website mit dem Klangarchiv wurde von Studierenden des Studiengangs Informatik der Hochschule für Technik FHNW aufgebaut. Mit dem in Altdorf ansässigen bildfluss-Verlag haben wir einen sehr engagierten verlegerischen Partner gefunden, der mit Christof Hirtler als Fotografen und Volkskundler viel zum Gehalt dieser Publikation beigetragen hat.

Aus den «Alpinen Netzen der Verbundenheit» ist weit mehr als ein Seilbahnbuch entstanden: ein Projekt, das ein Kollektiv von Beteiligten, Kompetenzen und Institutionen irreduzibel vernetzt hat und hoffentlich noch viele weitere Menschen mit dieser wunderbaren Landschaft verbindet.

Altdorf, Luzern und Basel, im April 2023

Romed Aschwanden ist Geschäftsführer des Instituts Kulturen der Alpen. Nach seinem Studium der Geschichte und der Religionswissenschaft in Basel und Bologna bildete er sich im Kulturmanagement weiter. Seine Doktorarbeit «Politisierung der Alpen» wurde 2021 mit dem ProMontesPreis für Alpine Forschung ausgezeichnet. Romed Aschwanden ist fasziniert von der Zweckmässigkeit und Versatilität der Schächentaler Kleinseilbahnen.

Roland Baumgartner, Dr. phil. nat., Geograf, war an der Universität Bern, in einem NASA-Projekt in den Rocky Mountains in Colorado sowie als Chefredaktor der «Revue Schweiz» tätig und lancierte vor bald 25 Jahren die Website MySwitzerland.com von Schweiz Tourismus. Er ist Autor mehrerer Bücher, darunter zwei Publikationen über Schweizer Berg- und Seilbahnen. Er findet: «Kleinseilbahnen gilt es als charakteristische Eigenart, als Kulturgut der Schweizer Alpen zu erhalten».

Kilian Gasser ist ehrenamtlich tätiger Sekretär der Drahtseilgenossenschaft Kipfen-Tristel. Als selbstständiger Medienarbeiter (www.kiliangasser.ch) ist er mandatsweise unter anderem für die Stiftung Schweizer Berghilfe tätig, die in Uri schon diverse Bergstrassenprojekte, aber auch Seilbahnerschliessungen unterstützt hat.

Julia Glanzmann ist in einem Dorf im Amt Sursee im Kanton Luzern aufgewachsen. Nach ihrer Ausbildung zur Bekleidungsgestalterin hat sie die gestalterische Berufsmatura absolviert und kam anschliessend an die Hochschule Luzern. Dort absolviert sie derzeit den Bachelorstudiengang Visuelle Kommunikation mit Vertiefung Graphic Design.

Christof Hirtler ist Fotograf, Journalist und Leiter des bildfluss-Verlags in Altdorf. In seinem Verlag erschienen unter anderem die Bücher «Urnerboden», «Fotografie in Uri», «Die Verführerin» von Heidy Gasser oder Gedichtbände von Hanspeter Müller-Drossaart. Er realisierte zudem zahlreiche Ausstellungen, zum Beispiel für das Forum der Schweizer Geschichte in Schwyz, das Haus für Kunst Uri oder das Nidwaldner Museum.

Iris Högy ist in Frankreich geboren und aufgewachsen. Mit 21 Jahren zog sie nach Deutschland, wo sie heiratete und Mutter von zwei Söhnen wurde. Ihre jährlichen Sommerferien als Kind auf einem Bauernhof in der Schweiz sowie später im Schwarzwald haben sie auf ihr Leben im Kanton Uri vorbereitet. Sie wohnt mit ihrem jetzigen Lebenspartner auf einem landwirtschaftlichen Bergbetrieb, der nur durch eine Seilbahn und einen anschliessenden Fussmarsch erreichbar ist. Daher schätzt sie die Seilbahn sehr für ihre Zuverlässigkeit und Sicherheit, vor allem im Winter.

Michel Roth ist Komponist, promovierter Musikforscher und Professor an der Hochschule für Musik Basel FHNW. Er wurde in Altdorf geboren und ist in Schattdorf und Luzern aufgewachsen. Michel Roth initiiert regelmässig Musikprojekte, die sich mit dem Kanton Uri beschäftigen, darunter seine Oper «Die künstliche Mutter» (Lucerne Festival 2016)

und die vom Schweizer Nationalfonds und Pro Helvetia unterstützten Feldforschungen «Alpine Netze der Verbundenheit» (2020–2022) und «Seilsender» (2021).

Oliver Rutz arbeitet irgendwo zwischen dem Komponieren ausser- und innerhalb von Klanglichkeit und Performanz und Überlegungen zu gesellschaftlichen und soziokulturellen Phänomenen. Nebenbei bewegt er sich zumeist in den Bergen per Zug, Bus und Seilbahn oder zu Fuss mit Steigeisen und Eispickel.

Rahel Wunderli ist Historikerin, Tanzlehrerin und Mitarbeiterin auf einem Landwirtschaftsbetrieb. Seit vielen Jahren beschäftigt sie sich mit der Geschichte der schweizerischen Bergregionen. Ihre Forschungen zur Vergangenheit und Gegenwart der Land- und Alpwirtschaft hat sie vorwiegend im Kanton Uri betrieben.

- Aeschimann, Walter; Ruf, Hansjörg; Schenk, Thomas u. a.: *Materialeilbahnen. Eine Chance für die Erschliessung im Berggebiet?*, Bern 1996.
- Arnold, Alf: *Luftseilbahnen als Mittel des öffentlichen Verkehrs zur Erschliessung von Siedlungen im Berggebiet*, Herzogenbuchsee 1987.
- Arnold, Philipp: *Almosen und Allmenden. Verarmung und Rückständigkeit in der Urner Markgenossenschaft 1798–1848*, Zürich 1994.
- Aschwanden, Romed; Buck, Maria; Kupper, Patrick u. a.: *Moving Mountains: The Protection of the Alps*, in: Kupper, Patrick; Wöbse, Anna-Katharina (Hg.): *Greening Europe: Environmental Protection in the Long Twentieth Century – A Handbook*, Berlin/Boston 2022 (*Contemporary European History* 1), S. 217–242. Online: <https://doi.org/10.1515/9783110669213>, Stand: 25.02.2023.
- Augé, Marc: *Nicht-Orte*, München 2019.
- Bätzing, Werner: *Die Alpen. Geschichte und Zukunft einer europäischen Kulturlandschaft*, München 2003.
- Baumgartner, Roland; Canale, Reto: *200 Kleinseilbahnen Schweiz. Nationales Kulturgut und faszinierendes Erlebnis*, Thun/Gwatt 2019.
- Bergier, Jean-François: *Des Alpes traversées aux Alpes vécues*, in: *Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen* 1, 1996, S. 11–21.
- Blessinger, Ulrich; Stübli, Anton; Jost, Fritz: *Hintergrundinformationen. Alperschliessungen mit Material- respektive Personenseilbahnen*, Bern 2020. Online: https://www.ikss.ch/images/content/20200204_Alperschliessung_Hintergrundinformationen_d.pdf, Stand: 25.02.2023.
- Bruckmüller, Ernst; Winiwarter, Verena (Hg.): *Umweltgeschichte. Zum historischen Verhältnis von Gesellschaft und Natur*, Wien 2000 (*Schriften des Institutes für Österreichkunde*).
- Das Gelbe Haus Flims; Heimatschutzzentrum, Nidwaldner Museum (Hg.): *Luft Seil Bahn Glück. Eine Ausstellungstrilogie in Stans, Flims und Zürich*, Dallenwil 2018.
- Ebert, Anne-Katrin: *Mobilität(en). Ein neues Paradigma für die Verkehrsgeschichte?*, in: *Zeitschrift für Geschichte der Wissenschaften, Technik und Medizin* 23 (1), 2015, S. 87–107. Online: <https://doi.org/10.1007/s00048-015-0129-9>, Stand: 25.02.2023.
- Fischer-Kowalski, Marina; Weisz, Helga: *Society as Hybrid between Material and Symbolic Realms. Toward a Theoretical Framework of Society-Nature Interaction*, in: *Advances in Human Ecology* 8, 1999, S. 215–251.
- Flüeler-Martinez, Josef: *Im Land der 100 Bahnen*, Stansstad 2010.
- Freebourn, Norbert E.: *A Brief History of Wire Rope*, in: *Wire Rope News & Sling Technology* (Dezember), 1990, S. 22–32.
- Furrer, Benno: *Wandlungsprozesse in der Kulturlandschaft der Alpen Uris im Spiegel der Gebäude*, Zug 1990 (*Berichte der Naturforschenden Gesellschaft Uri*).
- Geise, Samuel L.: *Historical Perspective of the Development of High Strength Wire Ropes*, in: *Wire Rope News & Sling Technology* (Februar), 1995, S. 37–40.
- Gisler-Jauch, Rolf: *Uri und das Automobil – des Teufels späte Rache? Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen des Automobils auf das Urnerland*, Altdorf 1994.
- Groß, Robert: *Die Beschleunigung der Berge. Eine Umweltgeschichte des Wintertourismus in Vorarlberg/Österreich (1920–2010)*, Köln, Wien, Weimar 2018 (*Umwelthistorische Forschungen*).
- Groß, Robert: *Modernisierung der Vorarlberger Alpen durch Seilbahnen, Schlepp- und Sessellifte*, in: *Montfort* 64 (2), 2012, S. 13–25.
- Groß, Robert: *Wie das 1950er Syndrom in die Täler kam. Umwelthistorische Überlegungen zur Konstruktion von Wintersportlandschaften am Beispiel Damüls in Vorarlberg*, Regensburg 2012 (*Veröffentlichungen/Institut für Sozialwissenschaftliche Regionalforschung*).
- Gugerli, David: *Wie die Jungfrau zu ihrer Bahn gekommen ist. Technische Naturbeherrschung an einer anthropomorphisierten Landschaft*, in: *Kunst + Architektur in der Schweiz* 48 (1), 1997, S. 42–55.
- Gugerli, David: *Redeströme. Zur Elektrifizierung der Schweiz 1880–1914*, Zürich 1996.
- Haberl, Helmut; Fischer-Kowalski, Marina; Krausmann, Fridolin u. a. (Hg.): *Social Ecology. Society-Nature Relations across Time and Space*, [Cham], Switzerland 2016 (*Human-Environment Interactions*).
- Haefeli, Rebekka: *Willy Garaventa. Biografie des Schweizer Seilbahnpioniers*, Baden 2019.
- Hermann, Thomas; Hunt, Andy; Neuhoﬀ, John G. (Hg.): *The Sonification Handbook*, Berlin 2011.
- Hirtler, Christof: *Urnerboden*, Altdorf 2012.
- Hunt, Andy; Hermann, Thomas (2011): *Interactive Sonification*, in: Hermann, Thomas; Hunt, Andy; Neuhoﬀ, John G. (Hg.): *The Sonification Handbook*, Berlin 2011, S. 273–298.
- Iten, Karl (Hg.): *Das Schächental. Das grosse Buch vom Klausen und von der Verbindung zwischen Uri und Glarus*, Altdorf 1983.
- Knoll, Martin: *Die Natur der menschlichen Welt. Siedlung, Territorium und Umwelt in der historisch-topografischen Literatur der Frühen Neuzeit*, Bielefeld 2013 (*Transcript Histoire*).
- König, Wolfgang: *Bahnen und Berge. Verkehrstechnik, Tourismus und Naturschutz in den Schweizer Alpen 1870–1939*, Frankfurt a. M. 2000 (*Beiträge zur historischen Verkehrsforschung*).
- Kopanakis, Georg A.; Canale, Reto: *Schwingungen bei Seilbahnen* [siebenteilige Artikelserie], in: *Internationale Seilbahn-Rundschau* (2/2010–2/2011).
- Laak, Dirk van: *Alles im Fluss. Die Lebensadern unserer Gesellschaft – Geschichte und Zukunft der Infrastruktur*, Frankfurt a. M. 2018 (*S. Fischer Geschichte*).
- Latour, Bruno: *Wir sind nie modern gewesen. Versuch einer symmetrischen Anthropologie*, Frankfurt a. M. 2017 (*Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft*).
- Latour, Bruno: *Eine neue Soziologie für eine neue Gesellschaft. Einführung in die Akteur-Netzwerk-Theorie*, Berlin 2010 (*Suhrkamp-Taschenbuch Wissenschaft*).
- Latour, Bruno: *Das Parlament der Dinge. Für eine politische Ökologie*, Frankfurt a. M. 2001 (*Edition Zweite Moderne*).
- Marti, Ernst: *Die Land- und Alpwirtschaft im Kanton Uri*, Bern 1970.
- Mathieu, Jon: *The European Alps. An Exceptional Range of Mountains? Braudel's Argument put to the Test*, in: *European Review of History* 24 (1), 2017, S. 96–107.

- Mathieu, Jon: Die Gotthard-Region. Schwarzes Loch oder globaler Exportschlagler?, in: Previšić, Boris (Hg.): Gotthardfantasien. Eine Blütenlese aus Wissenschaft und Literatur, Baden 2016, S. 204–213.
- Mathieu, Jon: Die Alpen. Raum – Kultur – Geschichte, Stuttgart 2015.
- Mathieu, Jon: Überdurchschnittliches Wachstum? Zur Bevölkerungsentwicklung des Alpenraums seit 1950, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 65 (2), 2015, S. 151–163.
- Mathieu, Jon: Die dritte Dimension. Eine vergleichende Geschichte der Berge der Neuzeit, Basel 2011.
- Mathieu, Jon: Zwei Staaten, ein Gebirge: schweizerische und österreichische Alpenperzeption im Vergleich (18.–20. Jahrhundert), in: Österreichische Zeitschrift für Geschichtswissenschaft 15 (2), 2004, S. 92–105.
- Mathieu, Jon: The Mountains in Urban Development: Lessons from a Comparative View, in: Histoire des Alpes – Storia delle Alpi – Geschichte der Alpen 8, 2003, S. 15–33. Online: <https://doi.org/10.5169/SEALS-9230>, Stand: 25.02.2023.
- Mathieu, Jon: Geschichte der Alpen 1500–1900. Umwelt, Entwicklung, Gesellschaft, Wien 1998.
- McNeill, John Robert; Engelke, Peter: The Great Acceleration. An Environmental History of the Anthropocene since 1945, Cambridge, MA 2014.
- Moor, Reto: Ausbau der Bahn- und Strasseninfrastruktur am Gotthard von 1850 bis 2004. Hoffnungen, Befürchtungen und Auswirkungen im Kanton Uri, Masterarbeit, Universität Zürich, 2004. Online: <https://www.research-collection.ethz.ch/handle/20.500.11850/40477>, Stand: 25.02.2023.
- Moraglio, Massimo; Kopper, Christopher: The Organization of Transport. A History of Users, Industry, and Public Policy, London 2015 (Routledge International Studies in Business History).
- Müller-Jentsch, Daniel: Strukturwandel im Schweizer Berggebiet. Strategien zur Erschliessung neuer Wertschöpfungsquellen, Zürich 2017.
- Neubert, Christoph; Schabacher, Gabriele: Einleitung, in: Neubert, Christoph; Schabacher, Gabriele (Hg.): Verkehrsgeschichte und Kulturwissenschaft, Bielefeld 2013.
- Pezzati, Marco G.: Einfluss der Erschliessung auf die Agrarstrukturen im Alpenraum. Eine agrarökonomische Analyse am Beispiel von vier Regionen in der Schweiz, Dissertation, ETH Zürich, Zürich 2001.
- Roth, Michel: Vielsaitige Instrumente: Schächentaler Seilbahnen als klangliche Akteure und Resonanzkörper, in: Syntopia Alpina, 2022. Online: <https://www.syntopia-alpina.ch/beitraege/vielsaitige-instrumente-schaechentaler-seilbahnen-als-klangliche-akteure-und-resonanzkoerper>, Stand: 25.02.2023.
- Röthlisberger, Peter W.: Bergbahnen der Schweiz, Siebnen 1959.
- Sauter, Marion: Kunstdenkmäler des Kantons Uri, Bd. III und IV, o. D. (Die Kunstdenkmäler der Schweiz 132).
- Schiedt, Hans-Ulrich; Tissot, Laurent; Merki, Christoph Maria u. a. (Hg.): Verkehrsgeschichte. Histoire des Transports, Zürich 2010 (Schweizerische Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialgeschichte).
- Seilbahndatenbank (Deutschland/Schweiz): <https://www.bergbahnen.org/de/datenbank>, Stand: 25.02.2023.
- Seilbahnen in der Schweiz. Hintergrund, Seilbahninventar, <https://www.seilbahninventar.ch/texts.php?page=his&lang=de#fa32>, Stand: 25.02.2023.
- Seilbahnen Schweiz, Literaturdatenbank des ehemaligen Instituts für Seilbahntechnik der ETH Zürich (Prof. Gábor Oplatka): <https://www.seilbahnen.org/de/Service/Datenbanken>, Stand: 25.02.2023.
- Stadler, Hans (Hg.): Geschichte des Landes Uri, Bd. 2 und 3, Altdorf 2015.
- Thiessing, René: Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947. Jubiläumswerk des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes, Frauenfeld 1947.
- Urry, John: Mobilities, Cambridge 2007.
- Wrbka, Erwin: Einige Betrachtungen über Tragseil-schwingungen bei Seilschwebbahnen, in: Österreichische Ingenieur-Zeitschrift 11 (8), 1968, S. 274–282.
- Wunderli, Rahel: Berglandwirtschaft im Strukturwandel. Bauern/Bäuerinnen aus Ursern (UR) und politische Institutionen während der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, Altdorf 2016.
- Zraggen, Kurt: Fallstudie Schächental, Semesterarbeit, ETH Zürich, Zürich 1998.
- Zurfluh, Kurt: Steinige Pfade. 160 Jahre Urner Wirtschaftsgeschichte, Altdorf 1990.

Wir danken:

Bruno Achermann, Flüelen
 Bernadette Arnold-Furrer, Bürglen, Seilwartin Seilbahn
 Brunnital-Sittlisalp
 Josef Arnold, Acherberg, Bürglen, Seilwart Seilbahn
 Wilterschwanden-Acherberg-Kessel
 Familie Anja und Beat Brand, Zweistufenbetrieb
 Baumgärtli-Zoller, Bürglen
 Werner Arnold und Iris Högy, Zweistufenbetrieb
 Eierschwändli-Obere Schwand, Bürglen
 Albin Bunschi, Bürglen, stv. Betriebsleiter Seilbahn
 Brügg-Eierschwand-Ruogig
 Alois Gisler, Äsch, Seilwart Seilbahn Äsch-Oberalp
 Alois Gisler, Ratzi, Landwirt
 Daniel Gisler, Altdorf, Betriebsleiter Seilbahn
 Wilterschwanden-Eggenbergli
 Edith und Fridolin Gisler, Baumgarten, Altdorf
 Martin Gisler, Bürglen, ehemaliger Präsident der
 Seilbahngenossenschaft Wilterschwanden-
 Eggenbergli
 Walter Gisler, Spiringen, Landwirt und Seilwart der
 Seilbahn Spiringen-Ratzi
 Max Gisler-Mittler, Schattdorf
 Martha und Anton Herger-Mattli, Spiringen
 Adrian und Hans Herger, Riedlig, Bürglen
 Anton Herger, Altdorf; Alp Obsaum, Unterschächen
 Ernst Herger-Schuler, Unterschächen
 Kobi Imholz, Unterschächen, Betriebsleiter Seilbahn
 Ribbi-Wannelen
 Anneres Kempf, Seedorf
 Klaus Kempf Landwirt, Friter, Oberalp, Unterschächen
 René und Toni Kempf, Riedlig, Bürglen
 Christoph Moor, Basel
 Isidor und Lorenz Schilter, Schilter Seilbahn und
 Metallbau GmbH, Erstfeld
 Ida Schuler, Unterschächen, ehemalige Seilwartin der
 Seilbahn Ribbi-Wannelen
 Christian Waser, Kontrollstelle IKSS, Spiez

Wir danken den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern
der Seilbahnen:

Brügg-Eierschwand-Ruogig
 Brügg-Riedlig-Biel-Kinzig
 Wilterschwanden-Acherberg-Kessel
 Wilterschwanden-Eggenbergli
 Spiringen-Ratzi
 Spiringen-Kipfen-Tristel
 Ribbi-Wannelen
 Brunnital-Sittlisalp
 Äsch-Oberalp

Schweizerischer Nationalfonds
 bildfluss-Verlag, Altdorf
 Otto Gamma Stiftung

Kanton Uri, Lotteriefonds
 Dätwyler Stiftung
 Ernst Göhner Stiftung
 Urner Institut Kulturen der Alpen
 an der Universität Luzern
 Hochschule für Musik Basel FHNW
 Maja Sacher-Stiftung, Basel

Korporation Uri

von Rotz und Wiedemar AG, Seilbahntechnik, Kerns
 Schilter Seilbahn- und Metallbau GmbH, Erstfeld

Baloise Kantonsagentur Uri
 Raiffeisenbank Schächental
 Arnold Tiefbau GmbH, Bürglen

Otto Gamma Stiftung



DÄTWYLER
STIFTUNG

ERNST GÖHNER STIFTUNG

Herausgeber: Romed Aschwanden, Urner Institut
Kulturen der Alpen an der Universität Luzern
Michel Roth, Hochschule für Musik Basel FHNW

Lithographie: von Ah Druck AG, Sarnen
Druck: Gisler 1843 AG, Altdorf
Buchbinderei: An der Reuss AG, Luzern

Idee und Konzept: Michel Roth, Romed Aschwanden

©2023 bildfluss-Verlag
ISBN: 978-3-9525870-0-3

Texte: Romed Aschwanden, Roland Baumgartner,
Kilian Gasser, Julia Glanzmann, Christof Hirtler,
Iris Högy, Michel Roth, Oliver Rutz, Rahel Wunderli

Peer Review: Leo Dick, Hochschule der Künste Bern

Interviews: Christof Hirtler

Tonaufnahmen: Michel Roth

Tonbilder: Julia Glanzmann

Umschlagbilder, Fotografie, Bildrecherchen:
Christof Hirtler

Bildarchive: Staatsarchiv Uri (S. 56 oben, Eduard von
Matt, Vater u. Sohn, S. 56 unten, Michael Aschwan-
den, Altdorf, S. 120, Robert Z'berg, Altdorf),
Staatsarchiv Nidwalden (S. 66, StANW P 155-8/59,
NSD Niederberger Söhne AG, Dallenwil)

Korrektur: punktgenau kommunikations GmbH, Inwil
Lektorat und Schlusskorrektur: Daia Aschwanden,
Michell Roth, Romed Aschwanden, Christof Hirtler

Gestaltung und Satz: Marcel Schirmer, Büro 146, Zürich,
und Mattias Isaak, Luzern

Entwürfe: Hochschule Luzern – Design & Kunst,
Studienrichtung Graphic Design
Mattias Isaak, Julia Glanzmann und Sebastian Gill

Begleitung: Valentin Hindermann, Megi Zumstein,
Monika Gold

Gestaltung digitales Klangarchiv (www.ropesinging.ch):
Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW,
Hochschule für Technik, Studiengang Informatik
Begleitung: Gabriela von Wyl, Brugg-Windisch

n|w Fachhochschule
Nordwestschweiz



Musik Akademie Basel



HSLU Hochschule
Luzern

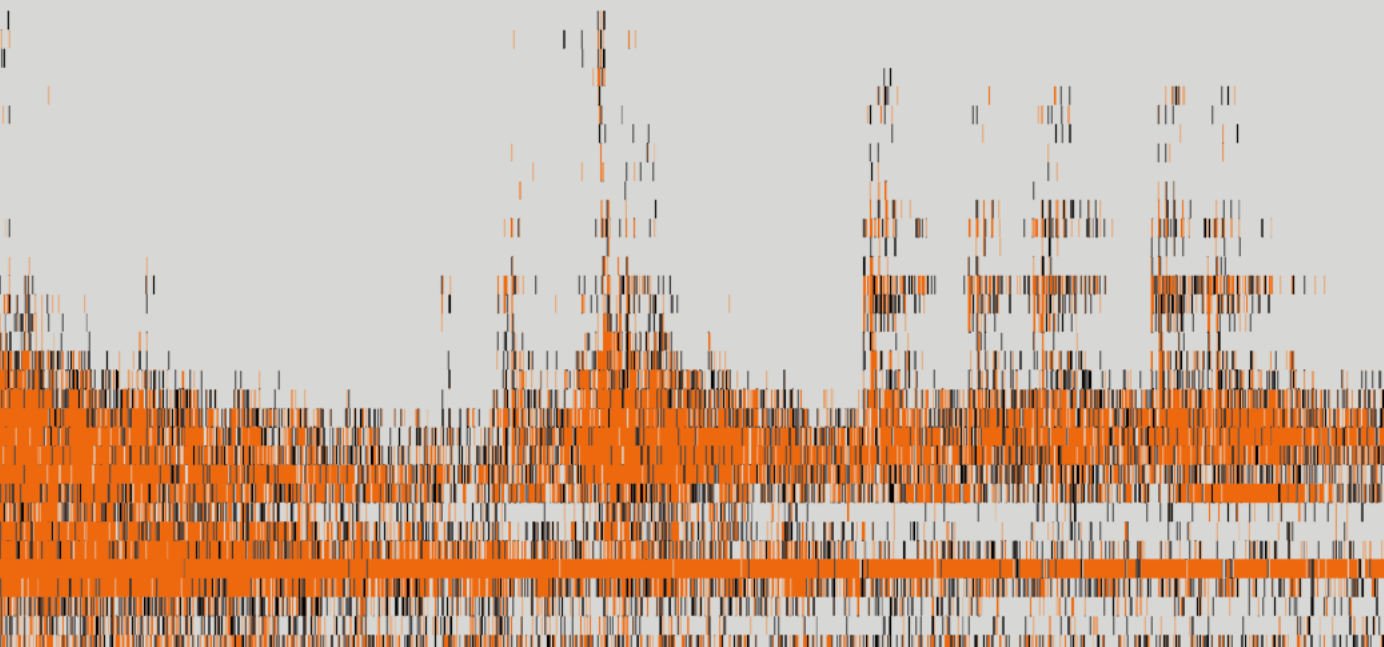


Publiziert mit Unterstützung des
Schweizerischen Nationalfonds
zur Förderung der wissenschaftlichen
Forschung

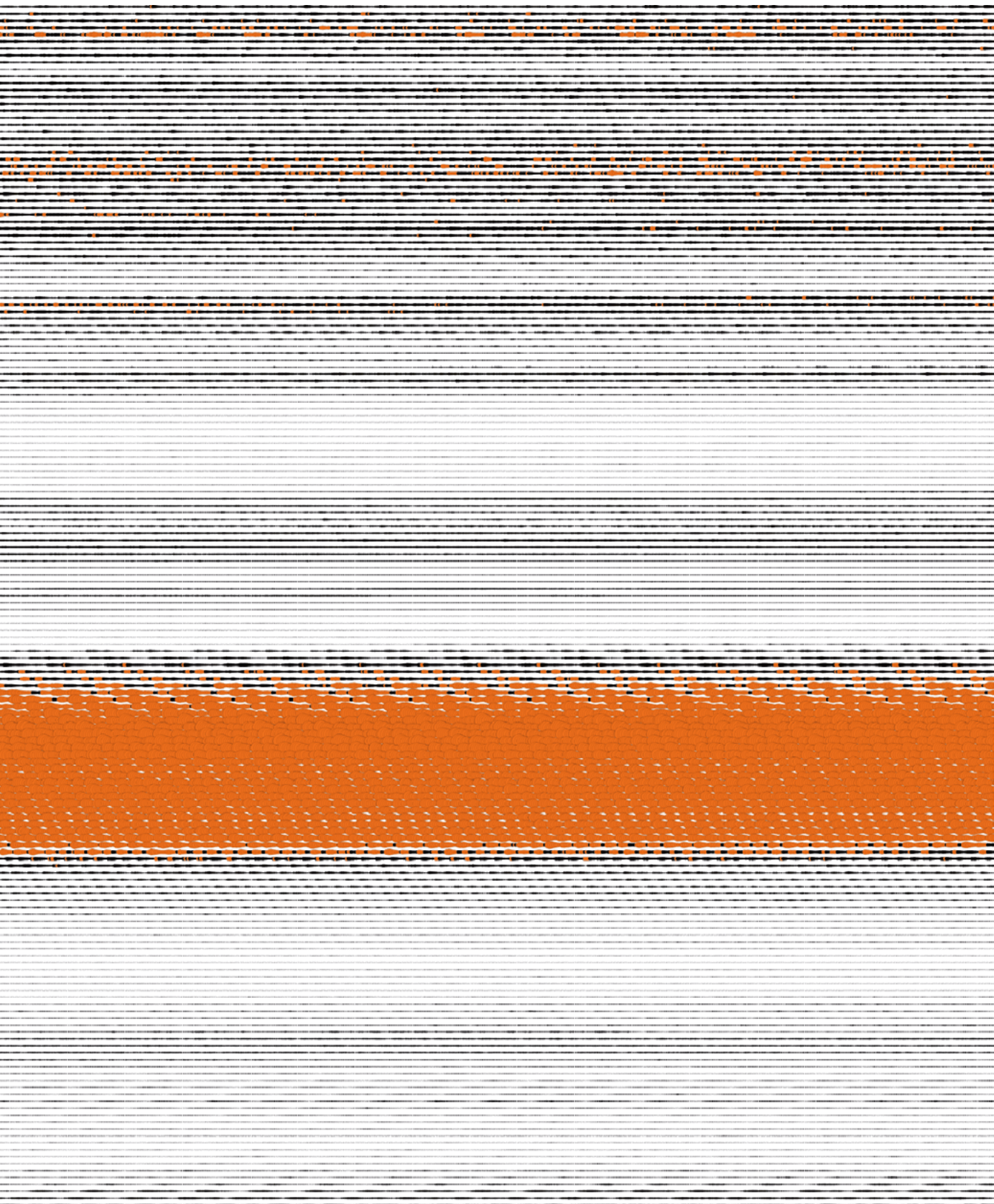


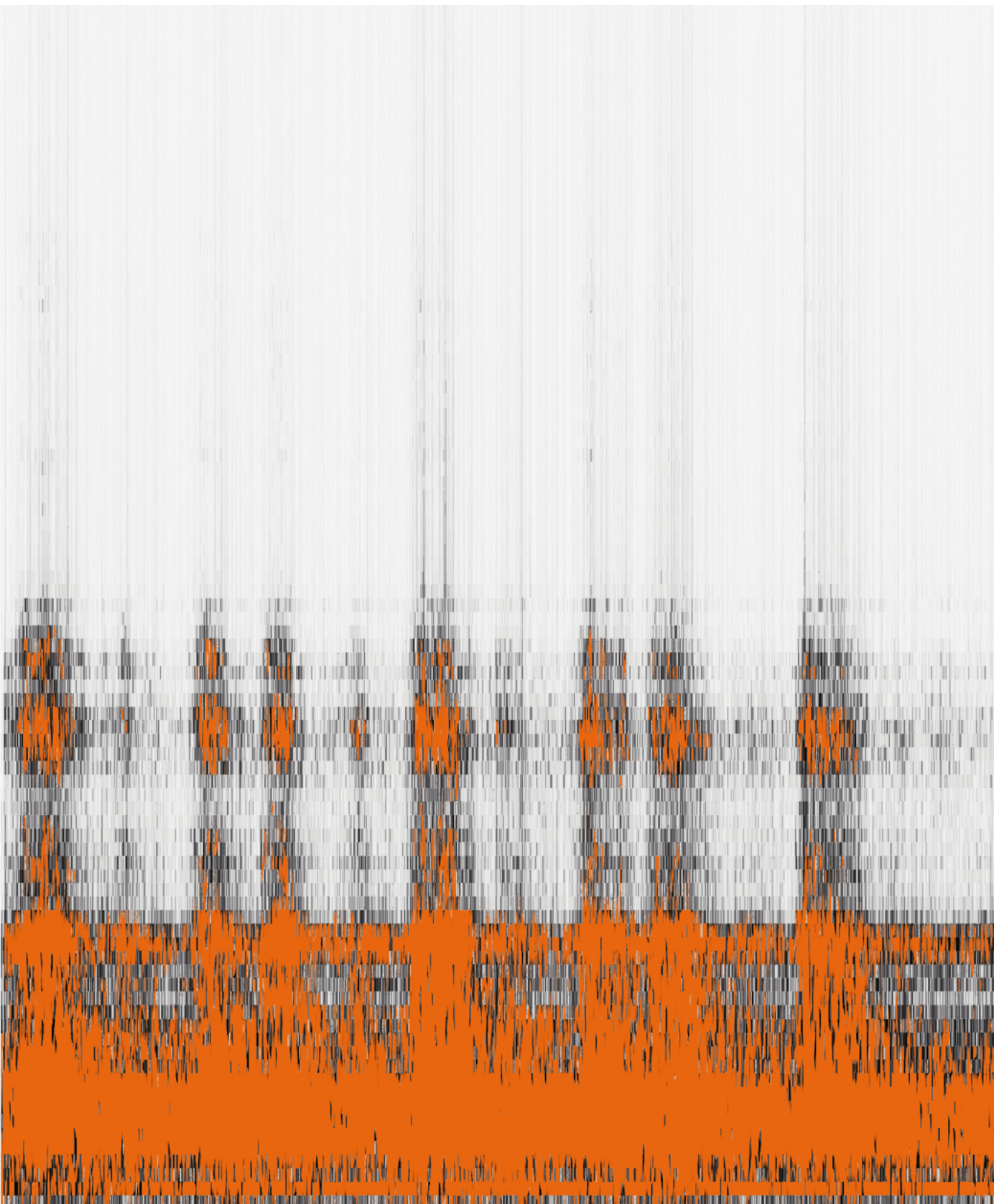
Digitale Signalverarbeitung (www.seilsender.ch):
Fachhochschule Nordwestschweiz FHNW,
Hochschule für Technik, Institut für Sensorik und
Elektronik
Begleitung: Hanspeter Schmid, Brugg-Windisch

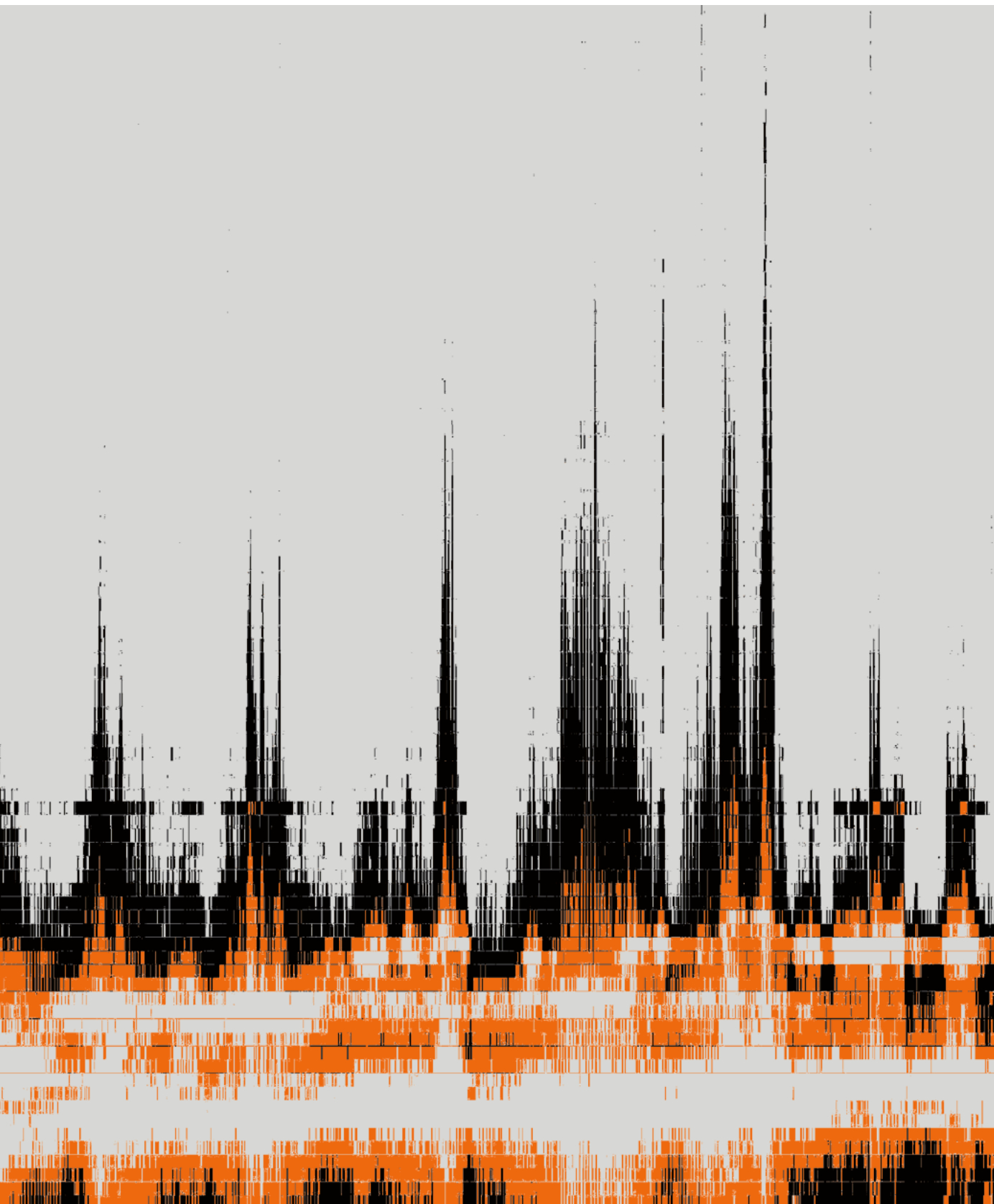


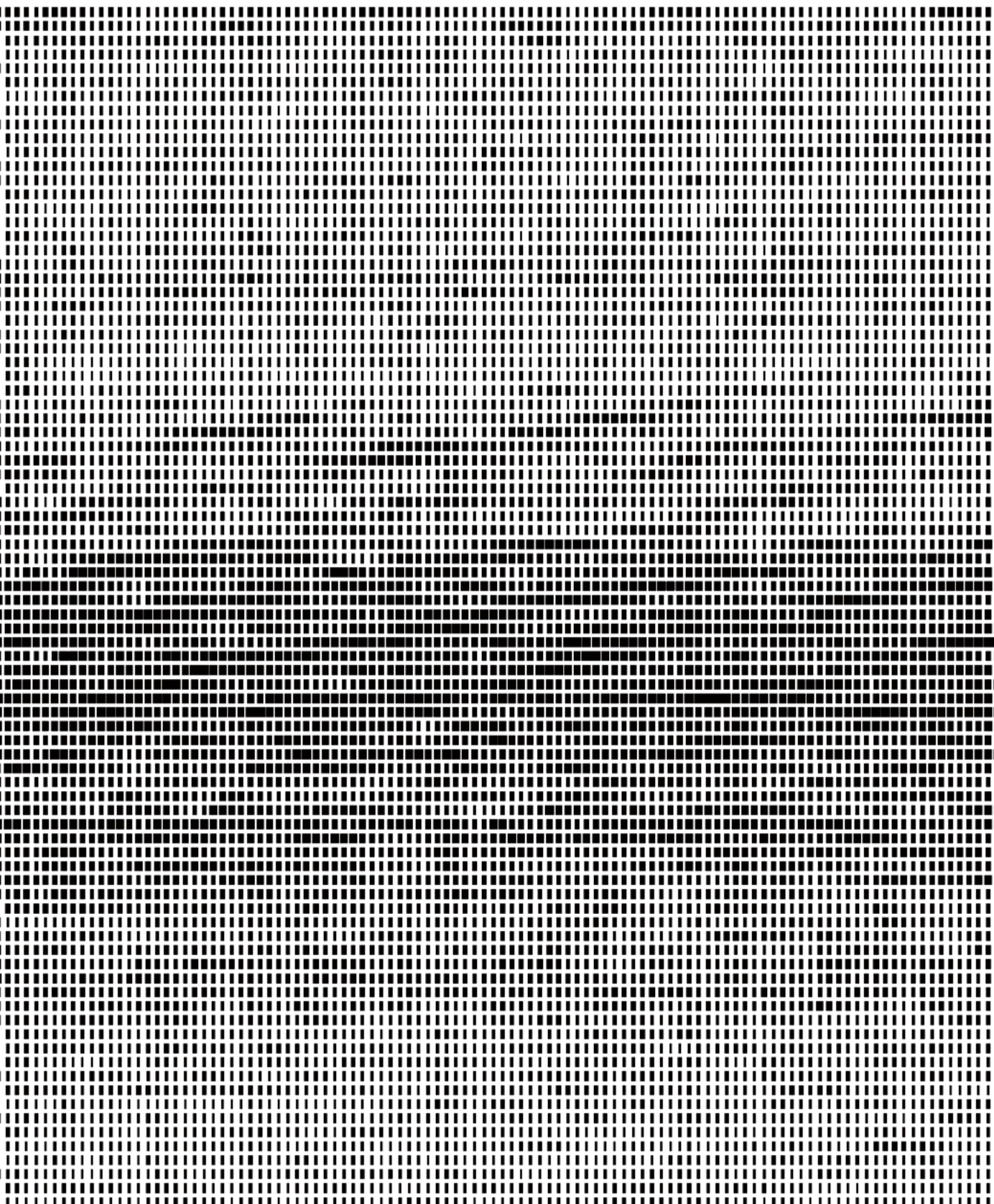


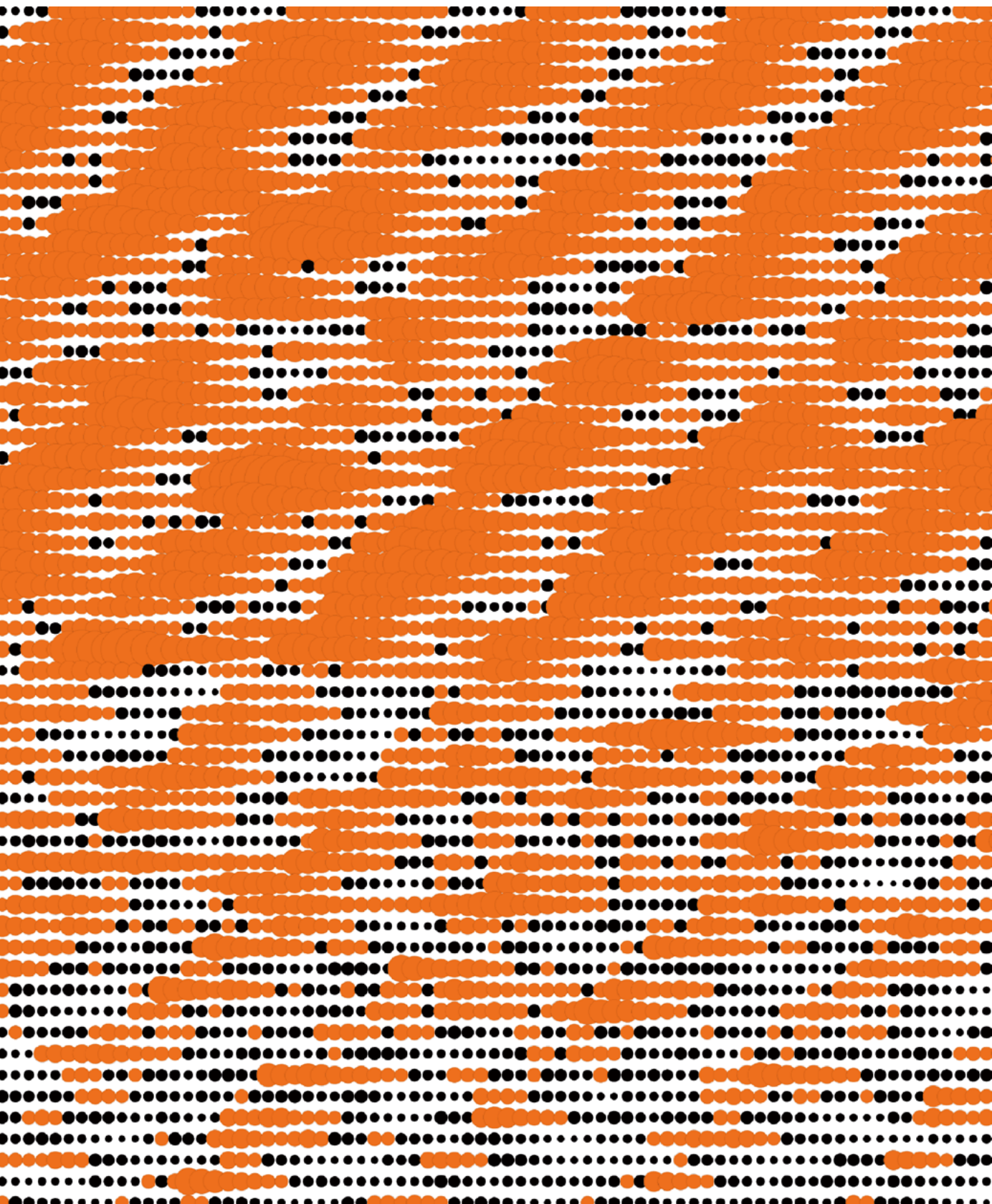












001

Schwarze Wellen

Dauer: 08:23



002

Ruhe und Sturm

Dauer: 38:43



005

Dunkler Horizont

Dauer: 02:46



006

Wimmernder Wind

Dauer: 01:39



219

Querquadrate

Dauer: 02:06



220

Regloser Regen

Dauer: 42:50



223

Durch dicht und dünn

Dauer: 02:38



224

Seiltrommel

Dauer: 01:45



003 Obertonklang
Dauer: 01:05



004 Ausbruch
Dauer: 00:57



007 Brummen
Dauer: 03:24



218 Gesang im Wind
Dauer: 01:06



221 Schall unter Wasser
Dauer: 01:32



222 Flammen
Dauer: 33:48



Alle Töne stammen von den Materialseilbahnen Stutz-Obsaum oder Holzboden-Oberschwand (nur «Gesang im Wind»), jeweils bei stillstehender Bahn.

Für alle Klangbeispiele (QR-Codes) in diesem Buch werden gute Lautsprecher oder Kopfhörer empfohlen.

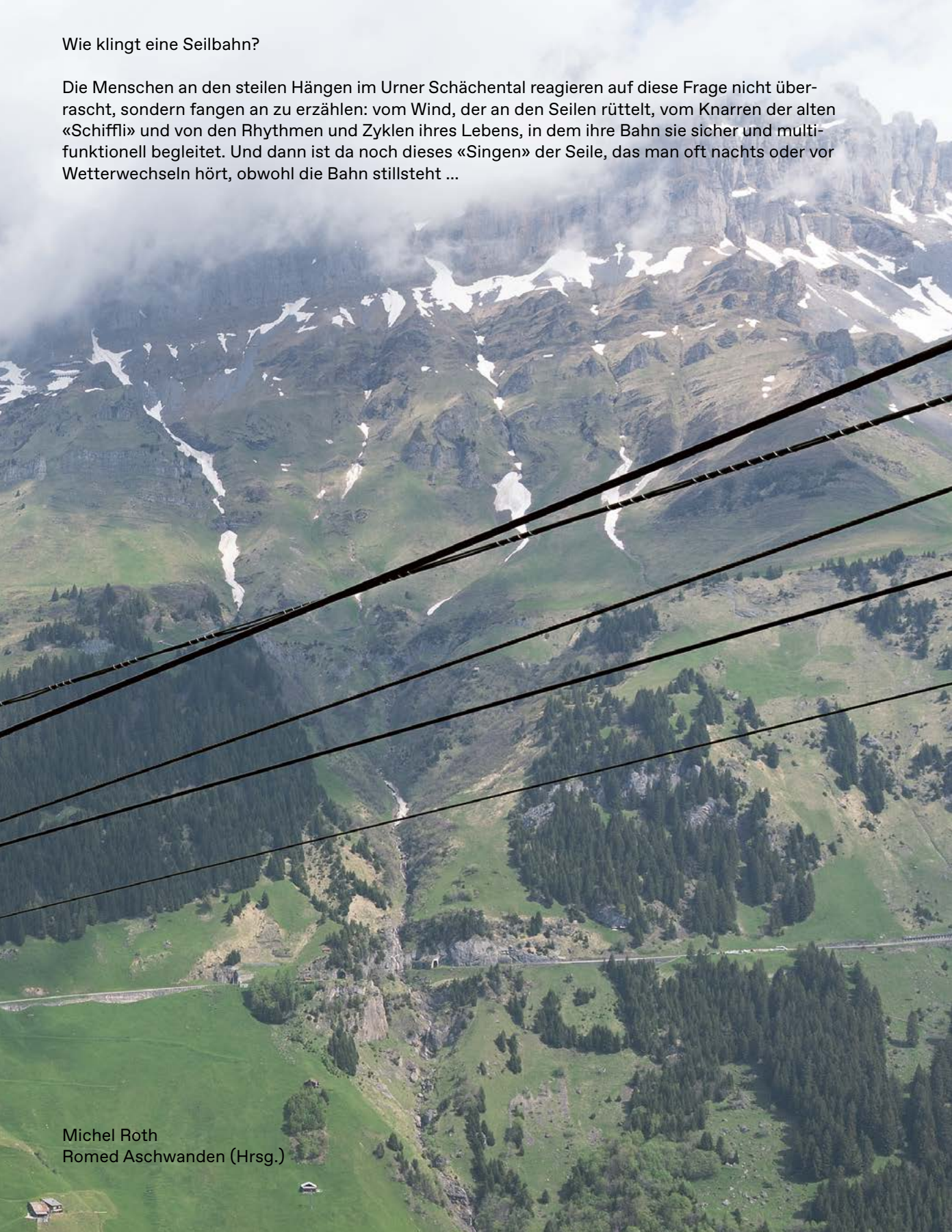
Als Gestalterin habe ich mich mit einer visuellen Übersetzung von Seilbahnklängen befasst. Dies war eine grosse Herausforderung, denn Michel Roths Tonaufnahmen enthalten mehr als nur Sound, sie sind ebenso Daten und Informationen. Nach längerer Recherche kam mir die Idee, die Sounds mithilfe eines selbstgeschriebenen Programms in computergenerierte Bilder zu konvertieren. Diese Übersetzung schien mir völlig logisch, denn eigentlich ist es genau das, was Kontaktmikrofone tun: Sie digitalisieren die im Seil gespeicherten Informationen und übersetzen sie in hörbaren Sound – ich wiederum übersetze diesen Sound in eine Art lesbare Partitur. Das Ergebnis kann somit beim Hören als Karte dienen und insbesondere in sehr langen oder langsamen Tonverläufen Orientierung geben.

Die Generierung der Bilder ist im Prinzip simpel. Ich habe in *Processing.js* verschiedene Funktionen geschrieben, die in einem ersten Schritt bestimmte Parameter aus dem Sound entnehmen. Beispielsweise die Lautstärke oder die Frequenz – hier habe ich mich von meinen Höreindrücken leiten lassen, aber ebenso getestet, ob gerade unscheinbare Tonparameter visuell spannende Resultate ergeben. Danach habe ich programmiert, wie die Parameter dargestellt werden sollen. Durch diese verschiedenen Fokussierungen wird die Diversität der Klänge wortwörtlich ersichtlich. Folgt man dem Verlauf eines Bildes und hört gleichzeitig den dazugehörigen Sound, wird man schnell herausfinden, welche Parameter jeweils eingeflossen sind.

Die Tonbilder lassen sich mit einem Blick überschauen oder in Leserichtung als grafisch komprimierte Zeitachse interpretieren. Sie haben aber auch einen Eigenwert: Die kontinuierliche Klangmodulation lässt visuelle Landschaften entstehen, die manchmal sogar wieder an die Topografie des Schächentals erinnern – so schliesst sich der Kreis.

Wie klingt eine Seilbahn?

Die Menschen an den steilen Hängen im Urner Schächental reagieren auf diese Frage nicht überrascht, sondern fangen an zu erzählen: vom Wind, der an den Seilen rüttelt, vom Knarren der alten «Schiffli» und von den Rhythmen und Zyklen ihres Lebens, in dem ihre Bahn sie sicher und multifunktionell begleitet. Und dann ist da noch dieses «Singen» der Seile, das man oft nachts oder vor Wetterwechseln hört, obwohl die Bahn stillsteht ...

An aerial photograph of a mountain valley. In the foreground, several thick black cables of a cable car system stretch diagonally across the frame. Below the cables, the landscape is a mix of green alpine pastures, dense evergreen forests, and rocky terrain. In the background, steep mountain slopes are visible, some with patches of snow or light-colored rock. The sky is overcast with soft, grey clouds.

Michel Roth
Romed Aschwanden (Hrsg.)