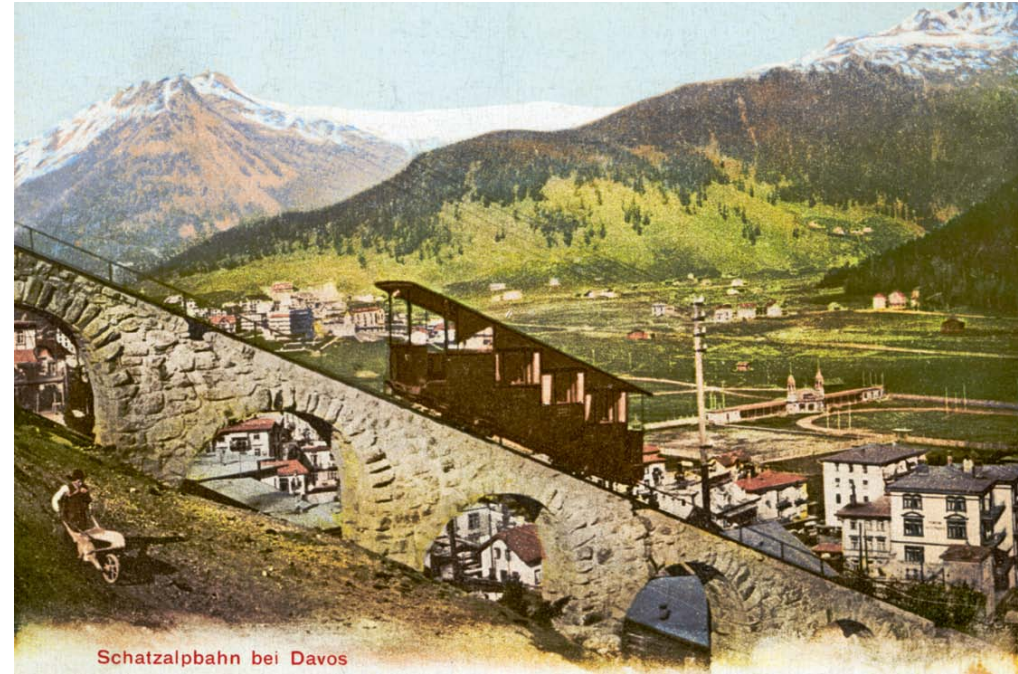


Vom ersten Bügellift zum Porsche-Sessel



Auf grosse Namen zu setzen, scheint der neuste Bergbahntrend zu sein: Seit 2012 fahren in Laax Porsche-Sessel auf den Berg.

Welche die erste Bergbahn Graubündens war, darüber lässt sich streiten. Fest steht jedoch, dass der absolute Ski-Boom mit der Erfindung des Bügellifts in Graubündens Täler kam und der Sommertourismus den Wintertourismus erst Mitte des letzten Jahrhunderts verdrängte.



Schatzalpbahn bei Davos

Erste Standseilbahn im Kanton: Die Schatzalpbahn brachte ab 1899 Sommertouristen ins Hotel Schatzalp.

Der Wintersport in Graubünden beginnt nicht etwa mit einer spektakulären Zahnradbahn oder einem bequemen Sessellift, sondern mit viel Schweiss. Denn die ersten Skitouristen mussten zuerst den Berg hochsteigen, bevor sie die vielleicht einzige Abfahrt des Tages geniessen konnten. Eine der ersten Skischulen der Schweiz wurde 1931 in Flims noch vor dem ersten Lift gegründet. Und die frühesten Bahnen entstanden nicht etwa für Skifahrer, sondern für Sommerfrischler. Die erste explizit für den Wintertourismus gebaute Bahn führte von Chantarella nach Corviglia bei St. Moritz und entstand 1928. Doch der Massen-Ski-Boom sollte erst mit einer neuen Erfindung kommen: dem Bügellift.

Am Anfang war der Sommertourismus

1934 wurde in Davos im Gebiet Bolgen der erste Skilift der Welt gebaut – ein Einer-Bügellift. Es war diese Erfindung, die den Wintertourismus in Graubünden erst so richtig einläutete. In der Folge entstanden im Kanton viele kleine Tallifte, machten damit den Skisport populär und verdrängten den zuvor viel stärkeren Sommertourismus. Man höre und staune: Erst 1951 überstiegen die Wintereinnahmen in Flims die Sommereinnahmen. Im Vergleich dazu: Heute liegt der Sommerumsatz der meisten Bünd-

ner Bergbahnunternehmen unter fünf Prozent des Winterumsatzes.

Muottas Muragl – eine Bergbahnparabel

Doch beginnen wir ganz vorne. Die Bündner Bergbahngeschichte lässt sich gut am Beispiel einer Bahn veranschaulichen, die zu den ersten gehörte: Die Muottas-Muragl-Standseilbahn im Oberengadin. Sie wurde 1907 als Sommer-Ausflugsbahn gebaut und brachte vor allem reiche englische Touristen ins gleichzeitig errichtete Hotel. Bereits im Winter 1908/09 wurde ein Winterbetrieb eingeführt. Der Oberengadiner Bergbahnpionier Ernst Meili, der 1979 die Betriebsleitung der Bahn übernahm, kennt die Geschichte der Anlage bestens. Eine Piste habe man gut einrichten können. Diese folgte etwa der heutigen Schlittelbahn. Doch das grosse Problem damals sei gewesen, dass Muottas nicht für den Wintertourismus vorgesehen gewesen sei. Gefrorene Leitungen, fehlende Heizungen, schlechte Isolation und wochenlanges Stillstehen der Bahn wegen zu viel Schnee waren die Folgen. Die erste Bahn-Wintersaison Graubündens harzte also noch sehr und kam mit dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs dann vorerst ganz zum Erliegen.



Ski gefahren wurde lange vor dem ersten Lift: Aufstieg auf Ski in St. Moritz um 1904.



Eine Pionierleistung der Bündner Bergbahnen: Die Muottas-Muragl-Bahn im Sommerbetrieb auf einer Aufnahme ungefähr aus dem Jahr 1930.

Graubünden sei ein Bergbahn-Spätzünder gewesen, erklärt Meili. Bei der Gründung der Muottas-Muragl-Bahn im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts gab es in der Schweiz bereits um die 40 Bergbahnen. Das änderte sich dann aber drastisch nach dem Zweiten Weltkrieg und dann vor allem in den Sechzigern und Siebzigern. Flims baute 1945 den ersten kuppelbaren Sessellift, der zum Ein- und Aussteigen verlangsamt werden konnte. Der erste Skilift der Schweiz mit einer Förderleistung von 1000 Personen pro Stunde entstand 1966 in Savognin, wo drei Jahre später auch die damals längste Gondelbahn der Welt gebaut wurde. Im Oberengadin entstanden 1959 der erste Gletscherskilift auf der Diavolezza, 1972 der erste Doppellift der Schweiz (Trais Fluors) und später der damals erste kuppelbare Dreiersessellift. Eigentlich sei dazumal ein Vierersessel geplant gewesen, doch das Bundesamt für Verkehr habe befürchtet, dass bei einseitiger Belegung der Sessel kippen könnte, weiss Meili schmunzelnd zu erzählen.

Die Pioniere der technischen Beschneung

Wer heute die Geschichte der Bergbahnen Revue passieren lässt, kann eine damit verbundene Komponente nicht auslassen: die technische Beschneung. Denn heute gehört diese neben der Pistenpräparation zu den grössten Kostentreibern in der Rechnung einer Bergbahn. Und wenn von Schneekanonen die Rede ist, darf einer nicht fehlen: Leo Jeker, auch Schneepapst genannt. Unvergessen die Bilder aus den Siebzigern, auf denen er mit den ersten Schneekanonen der Schweiz zuerst noch von Hand die Pisten beschneit. Der Churwaldner, der die Savognin Bergbahnen entscheidend mitprägte, wurde damals belächelt. Heute erhält keine Unternehmung einen Bankkredit für eine neue Bergbahn, wenn keine Beschneungsanlage mitgeplant wird.

Ab den 70er-Jahren habe es zunehmend Schneengänge gegeben, erklärt Jeker. In den USA waren zu dieser Zeit schon verschiedene Beschneungsanlagen im Einsatz. Das sei aber nichts Schönes gewesen. «Alle Leitungen waren oberirdisch und um die lauten Maschinen hatte es Ölflecken in der Natur», erzählt Jeker. Der Savogniner Bergbahnpionier versprach dem damaligen Leiter



Eine Pionierleistung der anderen Art: In den Anfängen wie hier in Savognin war das Beschneien eine kräftezehrende Angelegenheit.

des Amtes für Landschaftspflege, Georg Ragaz, dass im Sommer von seiner Anlage möglichst wenig sichtbar sein werde. 1978 ging dann die erste Bündner Kunstschneeanlage in Betrieb – mit eingegrabenen Schläuchen und Leitungen, versteht sich.

Lohnen sich heute neue Bahnen?

Die Bündner Bahnpionierzeit ist längst vorbei und hat in Bezug auf den Wintersport einer nüchternen Stimmung Platz gemacht. Lohnen sich heute überhaupt noch neue Bahnen? Darauf gebe es keine allgemeingültige Antwort, meint Riet Theus, langjähriger Präsident der Seilbahnen Schweiz und heute in der Beratung von Bergbahnunternehmen tätig. «Heute zählt das gesamte Angebot am Berg und nicht nur die Bahnen. Ersatzinvestitionen in Qualität und Komfort sind notwendig, müssen aber bezahlbar sein. Wichtig ist es für eine Bergbahnunternehmung, die eigenen Stärken und Schwächen zu kennen.» Zum Beispiel lohne es sich, Bahnen für Skigebietsverbindungen zu bauen, wie die Verbindung Arosa-Lenzerheide zeige. «Heute gilt es entweder gross zu sein oder klein, dann aber auf eine Stärke fokussiert. Die mittleren Skigebiete werden, wenn sie sich nicht positionieren können, die grossen Verlierer der Zukunft sein», ist der Bündner Seilbahnfachmann überzeugt. Als positives Beispiel für ganz kleine Skigebiete sei Tschappina-Heinzenberg zu nennen. Dort sei richtig investiert worden, indem die Skilifte mit einer Schneeanlage und einem Feriendorf für Familien ergänzt worden seien. Auf Sesselbahnen sei aus finanziellen Erwägungen bewusst verzichtet worden. Denn Sesselbahnen seien teuer im Betrieb wegen der höheren Betriebs- und Personalkosten für qualifizierte Mitarbeiter und würden darum oft das finanzielle Ende für sehr kleine Skigebiete bedeuten, so Theus.



Heute ausgestorben: Vor den ersten Liften brachte in Flims ein Raupentraktor die Skifahrer den Hang hinauf.

Die erste Bergbahn Graubündens – eine Definitionsfrage

Der Streit um die erste Bergbahn Graubündens ist ein Streit um den Begriff «Berg». Zwar wurde in Davos 1899 bereits acht Jahre vor Muottas Muragl eine Standsseilbahn auf die Schatzalp gebaut. Aber genau diese Endstation der Bahn ist Grund für die Meinungsverschiedenheit. Denn die Muottas-Muragl-Bahn-Verfechter argumentieren, die Schatzalp sei kein Berg und die Bahn ein blosser Hotelzubringer zum bereits bestehenden Hotel Schatzalp. Man kann es drehen und wenden wie man will, die erste Bergbahn der Welt wurde auf jeden Fall nicht in Graubünden, sondern in den USA gebaut. Die Mount Washington Cog Railway im Bundesstaat New Hampshire nahm 1869 ihren Betrieb auf und existiert noch heute.

Es brauche in der Branche weiterhin kreative Ideen und Leute, die diese umsetzen würden, führt Theus weiter aus. Und so einer sei Reto Gurtner. Der Chef der Laaxer Weissen Arena Gruppe gilt als Tourismus-Vordenker. Bekannt ist er unter anderem dafür, Laax zu einem Snowboard-Mekka gemacht zu haben und aktuell für eine Sesselbahn mit Porsche-Sesseln. Aber auch andere Pioniertaten, die heute vielleicht in Vergessenheit geraten sind, gehen auf seine Rechnung. Da wären zum Beispiel 1995 das erste Internetcafé im Kanton oder die erste Downhill-Bikestrecke Graubündens vom Crap Sogn Gion nach Laax. Und in diesem Stil soll es auch weitergehen: Für die Wintersaison 2014/15 plant Gurtner die grösste Halfpipe der Welt.



Die Anfänge des Ski-Booms: 1934 entstand in Davos der erste Bügelskilift der Welt – zuerst mit Einsitzerbügeln und später mit Doppelbügeln.

Bündner Bergbahn-Chronologie – eine Auswahl

- 1899 Erste (Berg-)Bahn Graubündens: Drahtseilbahn von Davos auf die Schatzalp
- 1907 Drahtseilbahn auf Muottas Muragl: erste Bergbahn Graubündens
- 1928 Chantarella–Corviglia: erste Bergbahn der Schweiz, die speziell für den aufkommenden Skisport gebaut wurde
- 1934 Bolgenlift Davos: erster Bügelskilift der Welt
- 1937 Erster Funi-Schlitten (Schlittenseilbahn) Graubündens auf der Lenzerheide
- 1939 Noch vor den ersten Liften: Motorschlittenzug Flims
- 1945 Erste kuppelbare (mit abhängbaren Sesseln) Sesselbahn der Welt: Flims–Foppa
- 1959 Erster Gletscherskilift der Schweiz auf der Diavolezza
- 1978 Erste Schneeanlage Graubündens in Savognin (damals die grösste in ganz Europa)
- 2011 Erster Solarskilift der Welt in Tenna im Safiental (13-mal höhere Energieproduktion als Verbrauch)



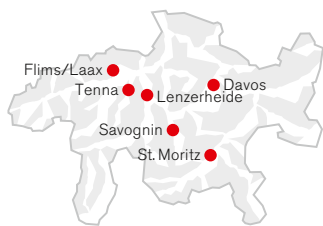
Erste Bahn speziell für den aufkommenden Skitourismus: Corviglia-Bahn im Eröffnungswinter 1928.

Nach dem Winter kommt wieder der Sommer

Die Attraktivitätssteigerung des Sommers ist etwas, von dem im Moment nicht nur die Bergbahnunternehmer reden. Das zeigt sich zum Beispiel in zahlreichen, auch politischen Bemühungen, kulturelle Angebote zu fördern und damit den Tourismus in der warmen Jah-

reszeit anzukurbeln. Dass damit nicht in erster Linie neue Bahnen gebaut werden und ein wohl sanfterer Tourismus ein Revival erfährt, kommt hoffentlich auch der Bündner Natur zugute. Und so schliesst sich auch wieder ein Kreis zu den Wurzeln der Bündner Bergbahngeschichte mit ihren Sommertouristen vor über 150 Jahren.

WEITERE INFORMATIONEN



Orte mit wintersportlichen Pionierleistungen.

Autor

Abraham Gillis ist freischaffender Journalist und schreibt regelmässig für das «Bündner Tagblatt». Er lebt in Chur. abraham.gillis@gmail.com

Fotos

Dokumentationsbibliothek St. Moritz: Seiten 12, 14
Dokumentationsbibliothek Davos: Seiten 11, 13
Leo Jeker: Seite 12 unten

Weisse Arena Gruppe: Seite 10
TG-Archiv (Foto Geiger): Seite 13

Links

www.seilbahn-nostalgie.ch
www.seilbahnen.org

Quellen

Heinz Baumberger: *Flims–Foppa–Naraus–Cassons. Die Geschichte der Flimser Bergbahnen*. 2010, Artikelsammlung aus der «Arena Alva»

Weisse Arena AG (Hrg.): *Der Berg ruft. Wir auch. Echos aus dem Randgebiet*. 2012, Edition «Hochparterre»

Savognin Bergbahnen AG (Hrg.): *50 Jahre Savognin Bergbahnen AG: Aufstieg eines Unternehmens in fünf Kapiteln*. 2012

Michael Lütcher: *Schnee, Sonne und Stars*. 2014, NZZ Libro