

Das luftigste Verkehrsnetz der Schweiz

Autor(en): **Steiner, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **48 (2021)**

Heft 4

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1052237>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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

Das luftigste Verkehrsnetz der Schweiz

In keinem anderen Kanton fahren so viele skurrile kleine Seilbahnen über klaffenden Abgründen wie im bergigen Uri. Einst unverzichtbar für die Erschliessung abgelegener Bergbauernhöfe, dienen sie heute auch dem sanften Tourismus.

JÜRGEN STEINER

Das Eggenbergli ist eine kleine Landschaftsterrasse hoch oben an der steilen Schattenflanke des tief eingeschnittenen Schächentals, das vom Urner Hauptort Altdorf in die felsige Wildnis des Klausenpasses führt. Motorisiert ist das Eggenbergli höchstens von gewieften Bergbauern mit dem Geländemotorrad zu erreichen, aber mit dem Weiler Witterschwanden unten an der Klausenpassstrasse verbinden es zwei 1500 Meter lange Drahtseile. Sie sind wichtige Lebensadern, denn an ihnen schwebt ein Verkehrsmittel, das gleichzeitig historisch und innovativ ist.

Die zwei kleinen Seilbahnkabinen, Baujahr 1953 und grün gestrichen wie Wald und Wiesen, sehen aus wie liebevoll gepflegte Ausstellungsstücke aus dem Oldtimermuseum. Vier Personen können sich maximal auf die zwei Sitzbänke falten, das Gepäck kommt draussen auf eine Freiluftablage. Eine zweiarmige Aufhängung, dünn wie Spaghettiträger, verbindet die Kabine mit den vier Rollen auf dem Seil. Die Fahrt löst man als Passagier, mit Jetoneinwurf und Knopfdruck, selber aus. Wenn die Kabine strombetrieben aus der Bergstation auf die steile Talfahrt gleitet, kippt sie entschlossen nach vorn, so dass einem der Atem stockt. Allerdings nur kurz.

Dann schwebt man in einer Art aufgehängtem Döschwo, dem Zwei-



Pferdestärken-Kultauto von Citroën, sanft über exponiertes Bauernland: Wiesen in oft schwindelerregender Schräglage, die wie hellgrüne Inseln im dunklen Bergwald leuchten, auf ihnen verstreute, in den Abhang gebaute Wohnhäuser, zwischen denen Landwirte mit Laubbläsern das getrocknete Heu zusammenstossen. Eine Strassenerschliessung gibt es nicht.

Scheinbar aus der Zeit gefallene Seilbahnen wie diejenige auf das Eggenbergli und die von den Urner Bergwirten geschaffene Kulturlandschaft



Höher, weiter, schneller, schöner? Auf der Suche nach den etwas anderen Schweizer Rekorden. Heute: auf Besuch in der Region mit der höchsten Seilbahndichte der Schweiz.

hängen eng zusammen. Das eine wäre ohne das andere kaum denkbar. «Der Bau vieler Urner Kleinseilbahnen seit dem Zweiten Weltkrieg wurde vom kantonalen Meliorationsamt unterstützt», sagt der Historiker Romed Aschwanden. Er ist Geschäftsführer des Instituts «Kulturen der Alpen», einer Aussenstation der Universität Luzern in Altdorf, die sich auch mit der Urner Seilbahnkultur befasst. Und zwar ziemlich originell: Unter anderem sammelt der Musikwissenschaftler Michel Roth im Schächental Ton-



spuren schwingender Drahtseile. Er will die archivierten Klänge zu einer Komposition verdichten.

Draht zur Zivilisation

Historiker Aschwanden hingegen beschäftigt sich mehr mit der gesellschaftlich prägenden Funktion der Seilbahnen: Im Berggebiet von Uri führten kleine Seilbahnen zu einem ähnlichen Resultat wie klassische Meliorationen mit Entsumpfung und Gewässerkorrektur im Flachland. Sie vereinfachten die Bewirtschaftung von Landwirtschaftsland und steigerten dessen Erträge, weil sie den Draht zur Zivilisation herstellten. Als periphere Siedlungen per Seilbahn erschlossen waren, konnten die Kinder plötzlich problemlos die Schule besuchen, Vater oder Mutter leichter einem Zweiterwerb im Tal nachgehen.

Das «Niederberger Schiffli»

Weil das Urnerland aussergewöhnlich verwinkelt und steil ist, entstand ein einmalig dichtes Seilbahnnetz, zu dem heute offiziell noch 38 für Personentransporte konzessionierte

Bahnen in allen Urner Kantonsteilen gehören. Spektakulär wie auf das Eggenbergli ist etwa die Fahrt in der offenen Kleinstkabine von Bristen im Maderanertal auf den Waldiberg oder von der Musenalp hinunter ins Chlital bei Isenthal.

Den Seilbahnboom einst entscheidend angetrieben hat der Nidwaldner Industriepionier Remigi Niederberger, eigentlich ein Schmied, der um die Jahrhundertwende das Potenzial von auf Drahtseilen geführten Schwebbahnen erkannte. Er und seine Söhne entwickelten, wie Historiker Aschwanden erklärt, im Eigenbau eine auf das raue Berggebiet perfekt abgestimmte Spezialkonstruktion: eine Kleinstkabine, auf das Notwendigste reduziert, trotzdem vor der Witterung schützend, deren kurzes Gehänge es erlaubte, Seilbahnen mit niedrigen Masten zu bauen. Die sogenannten «Niederberger Schiffli», wie sie auch auf das Eggenbergli fahren, sind heute ein historisches Industriekulturgut.

ÖV in der Vertikalen

In zwei Sektionen führt eine kleine Gondelbahn aus dem Schächental auf

Das «Niederberger Schiffli» sieht aus, als wärs ein skurriles, schwebendes Stück aus einem Oldtimermuseum.

Fotos Uri Tourismus



Im Cockpit des «Niederberger Schifflis» müssen Passagiere sich selber kundig machen, wie die Seilbahn in Bewegung zu versetzen ist.

Foto Jürg Steiner

das Hochplateau Ruogig, das als Alp genutzt wird. Um die Mittel- wie um die Bergstation verstreuen sich weitläufig kleine Bauernhöfe, die sternförmig mit kleineren Materialseilbahnen an die Hauptachse angeschlossen sind. Milch und Heu werden so gesammelt und ins Tal geliefert, Güter des täglichen Bedarfs kapillar zu den Bauernfamilien verteilt. «Zur Urner Seilbahnkultur gehört nicht nur die Bahn an sich, sondern auch die filigrane Feinerschliessung der Streusiedlungen», sagt Historiker Aschwanden. Man könnte von einem luftigen ÖV-Netz in der Vertikalen reden.

Wunder Punkt dieses Systems ist die mangelnde Wirtschaftlichkeit. «Die vielen Kleinbahnen mit niedrigen Frequenzen können kaum rentabel betrieben werden», bestätigt Toni Arnold, Geschäftsführer des Urner Seilbahnverbands. Ein zentraler Aspekt: die wachsenden Sicherheitsanforderungen. Auch wenn die Kleinbahnen auf den ersten Blick aussehen wie schlecht gewartete Provisorien, unterstehen sie laut Arnold dem gesetzlich festgelegten Prüfungsrythmus. Jede Bahn werde einmal jährlich von der zuständigen Fachstelle einer technischen Kontrolle unterzogen, das Seil mit Spezialmethode geröntgt. Unfälle gab es in den letzten Jahrzehnten höchstens mit Materialseilbahnen, in die sich verbotenerweise Passagiere gesetzt hatten.

Konkurrenz der Strasse

Arnold hofft, dass der wachsende Outdoor-Tourismus den Urner Kleinseilbahnen etwas wirtschaftlichen Rückhalt gibt, zumal die meisten Kabinen etwa mit Installationen zum Transport von Mountainbikes versehen sind. Gleichzeitig verschweigt Arnold



nicht, dass Strassenerschliessungen die historischen Kleinseilbahnen an mehreren Orten mittelfristig in Frage stellen. Obschon «die Strasse nicht in jeder Beziehung besser abschneidet als die Seilbahn», wie er anmerkt. Zwar sei ein Strassenzugang für Nutzerinnen und Nutzer bequemer und unkomplizierter. Aber: Bei Eisglätte im Winter sei die Seilbahn klar im

Vorteil. Und: Mit ihrer beschränkten Kapazität bilde sie eine Barriere gegen den Massenandrang und garantiere einen sanften, ökologischen Tourismus, der heute gefragt sei. Eine besondere touristische Nische erschliessen die Kleinseilbahnen im Winter, weil sie Tourenskifahrer in unpräparierte Hänge transportieren, wenn weiter oben das Lawinenrisiko ist.

Links: 790 Höhenmeter überwindet die kleine Seilbahn Amsteg–Arnisee. Rechts: Ein besonders luftiges Gefährt ist die Seilbahn Hofstetten–Wilerli.

Fotos Uri Tourismus

Landwirt Martin Gisler ist kein Tourist, aber von einer Strasse will er trotzdem nichts wissen. Er verantwortet den Betrieb der Seilbahn von Witterschwanden aufs Eggenbergli, die als öffentliches Verkehrsmittel einen besonderen Service sicherstellt. Alle fünf Stützmasten dienen auch als Haltestellen, die man per Knopfdruck autonom ansteuern kann. Fünf Familien leben ganzjährig am Hang unter der Seilbahn, jede Haltestelle erschliesst ein Haus. Martin Gisler wohnt bei Masten fünf. Er schätzt die Bahn vor allem in schneereichen Wintern, wie er erzählt, wenn er allein mit der Räumung des Fusswegs zu seinem Hof den ganzen Tag beschäftigt wäre.

Jüngst diskutierte die Betriebsgenossenschaft eine Strassenerschliessung für die in die Jahre gekommene Bahn, aber sie kam wieder davon ab. Nicht nur wegen der Kosten. Ein Leben ohne Seilbahn kann man sich am Eggenbergli nicht vorstellen.



Das Urner Schächental ist besonders reich an Kleinseilbahnen. Sie sind auf der Karte mit roten Linien markiert.

© Swisstopo