

Magazin

Letzte Ausfahrt Brändlen

Kulturgut In der Schweiz gibt es 200 Kleinseilbahnen – eine von ihnen gehört Ueli Schmitter im Engelbergertal. Geht es nach ihm, ist sie für die Ewigkeit gebaut. Strengere Vorschriften könnten ihm aber einen Strich durch die Rechnung machen.

Kurt Tschan

«Von hier oben siehst du sogar in die Kaffeetassen der Menschen unten im Tal», sagt Ueli Schmitter (55) und lacht. Der Biolandwirt auf dem Brändlen oberhalb von Wolfenschiessen NW beugt sich über das Gelände. Unter ihm geht es im freien Fall 640 Meter in die Tiefe. Gleich neben der Bergstation seiner kleinen privaten Luftseilbahn hat er in Eigenregie ein Gästehaus erstellt. Hauptattraktion ist eine Terrasse aus Rostgittern, die über den steilen Berghang hinausragt und einen grenzenlosen Blick ins Engelbergertal freigibt. Auch Schmitter findet, das Haus könnte häufiger vermietet sein.

Auf dem Hochplateau Brändlen ist es an diesem Morgen deutlich kühler als im Tal, das Grün etwas dunkler und der Pfau, der ein Rad schlägt, in etwa so regional verankert wie die weidenden Dexter-Kühe, die Schmitter hält. Die irische Rasse liefert Milch und Fleisch. Die Weitsicht ist makellos. Die Berge stehen wie fein geschliffene Zacken Spalier. Die Steilheit des Geländes zieht auch Gleitschirmflieger an. Ein Gefühl von grenzenloser Freiheit ist zu spüren, jeder Berg scheint überwindbar zu sein. Tatsächlich gibt es nur einen schmalen und steilen Pfad, der nach oben führt. Für Schmitter keine Option. «Viel zu gefährlich», sagt er. «Ich bin doch nicht lebensmüde.»

Als Fäkalien für genügend Druck sorgten

Viel sicherer ist ihm da seine Pendelbahn. 38 Jahre alt und noch für mindestens 50 Jahre gut genug. Gebaut für die Ewigkeit, weil es kein Verfallsdatum gibt, wie er sagt. «Auch ein Auto wird nur dann alt, wenn man es nicht pflegt.» Bis zu zehnmals täglich benutzt die siebenköpfige Familie die kleinen Gondeln, um nach Wolfenschiessen zu gelangen. 2000 weitere Fahrten von zahlenden Kunden pro Jahr kommen hinzu. Bei Kosten von acht Franken für eine einfache Fahrt und zehn für hin und zurück ein Nullsummenspiel. Die Bahn wirft keinen Gewinn ab, ist aber kostendeckend. Welcher Zufahrtsweg auf der Welt kann das schon von sich behaupten.



Ueli Schmitter muss seine kleine private Luftseilbahn regelmässig warten. Foto: Stefano Schröter

Die Zelgli-Brändlen-Bahn, die den Bio-Bergbauernhof von Schmitter erschliesst, ist nicht die erste, die bei einer maximalen Steigung von 107 Prozent die Väsperflue überwindet, ihr quasi von oben die spitze Nase zeigt.

1922 war es, als die erste Pendelbahn Richtung Brändlen gebaut wurde. Ein 150 Liter fassender Tank musste jeweils an der

Bergstation aufgefüllt werden. Stiegen bei der Talstation zu viele Leute in das bergwärts fahrende Gefährt, zeigte sich dieses bockig wie ein Esel und blieb auf halber Fahrt stehen. Die Passagiere mussten dann von Hand den Berg hochgezogen werden. Ein Donnerwetter bei der Ankunft war ihnen gewiss. «Das System war simpel», sagt der

Biolandwirt. «150 Liter waren schwerer als ein Mann. Die Wasserlastbahn brauchte nur eine Bremse. Ab und zu wurde auch kein reines Quellwasser verwendet, sondern gebrauchtes. «Fäkalienbahnen im Engelbergertal waren nichts Ungewöhnliches», sagt Schmitter. «Das Schmutzwasser wurde im Tal anschliessend in die Aa gelassen.» Er zeigt

– Ehre, wem Ehre gebührt – zuerst auf das markante Stanserhorn und erst dann auf den kleinen Fluss.

Die Wanderer, die die Seilbahn verlassen, grüssen freundlich. Man winkt sich zu, lacht, zieht den Rucksack enger und geht weiter. Viele von ihnen marschieren ins Wander- und Naturparadies Maria-Rickenbach oder zum Lutersee. Andere kraxeln den Brisen hoch, den Logenplatz im Kanton Nidwalden. Von nirgendwo anders ist die Alpenkette schöner zu sehen und der Weitblick aufs Mittelland spektakulärer. Für den Zeugen Jehovas ist der Brisen allerdings kein konfliktfreier Ort. Er ist bekannt für Hexentreffen in der Walpurgisnacht.

Hofhund Bobby und die rabiate Katze

«Faret uif und zahlt bim Vatter», heisst es, wenn zufälligerweise ein Familienmitglied bei der Talstation anzutreffen ist. Drückt man jedoch auf die moderne Gegensprechanlage, wird es schwierig. Ein Stimmengkrähe setzt ein und will auch nach mehrfachem Drücken nicht aufhören. Dabei ist alles so einfach. Man wartet, bis die kleine Gondel vom Himmel schwebt, setzt sich hinein, drückt den Fahrknopf und hebt ab. Die Gondel könnte farbenprächtiger nicht sein – zur Hauptsache blau, zur Nebensache orange, in bestimmten Bereichen gelb und grün. So bunt eben, wie sich die Freiheit auf dem Brändlen anfühlt.

Hofhund Bobby genießt wie sein Herrchen alle Freiheiten, die das Leben auf der Alp bietet. Fährt er in der Gondel mit, wird der Fahrgast gebeten, ihn doch bitte beim Haus anzubinden. Gegenwärtig plagen die Trottoirmischung aus Border Collie und Berner Sennenhund andere Sorgen. Kommt er dem Wurf der Hofkatze zu nahe, reagiert diese rabiat. Etwas, was Bobby, die gute Seele, nicht kennt. Jaulend versteckt er sich unter dem Holztisch. Im Hintergrund quakt eine Ente. Schmitter interpretiert es eher als Wehklagen. Vor kurzem wurde ihr Gspäändli von einem Fuchs gefressen. Auch auf dem Berghof Brändlen kann es gelegentlich einsam werden. Aber nicht immer.

Letztes Jahr war der Nachrichtensender CNN zu Gast. Die Amerikaner bereisen die Welt, um die spektakulärsten Ferienorte zu besuchen. Seitdem ist Schmitter weltweit bekannt. Immer wieder rufen ihn wildfremde Menschen an. Erscheint eine entsprechende Nummer auf dem Display seines Handys, drückt er sie weg. «Ich spreche doch kein Englisch. Also, was soll das», sagt er, der sonst nie um eine Antwort verlegen ist.

Auch als Präsident des Seilbahnverbands Nidwalden, der sich für den Erhalt der Kleinseilbahnen einsetzt und sie zum Kulturgut erheben will, hat er gelernt, Debatten nicht aus dem Weg zu gehen. Er kämpft gegen «unnötige strenge Vorschriften», wie er sagt. Heute koste die Sanierung einer Bahn so viel wie das Papier, das für eine Bewilligung produziert werde. Ohne diese kleinen Seilbahnen wäre nicht nur seine Existenz bedroht. «Die Bahn ist unser Leben», sagt Schmitter. «Mit ihr transportieren wir alles: kleine, zerlegte Traktoren ebenso wie andere Gerätschaften.» Auch seine Dexter-Kühe fahren, wenn es Zeit geworden ist, mit der Gondel ins Tal, ehe sie in den Schlachthof geführt werden.

Kampf um die Lufthoheit

204 Kleinseilbahnen in der Schweiz verfügen über eine kantonale Betriebsbewilligung für die Personenbeförderung. Tourismusfachmann Roland Baumgartner und Seilbahningenieur Reto Canale haben über sie ein Buch geschrieben. Neben Kurzporträts mit vielen nützlichen Informationen sind auch 40 ausführliche Porträts enthalten. Hinzu kommen Texte, die Einblicke bieten in technische Besonderheiten, die Geschichte der Kleinseilbahn sowie die gesetzlichen Auflagen. (red)

Roland Baumgartner, Reto Canale
200 Kleinseilbahnen Schweiz



Gebunden, Hardcover, erschienen im Weber-Verlag, ISBN 978-3-03818-203-0, 356 S., ca. 49 Fr.

Hotel zum Träumen

Eine Nacht im Jumbojet

Sebastian aus Uppsala steht am Eingang des Flugzeuges und heisst die Gäste willkommen. Er trägt die Pilotenuniform mit den vier goldenen Streifen an den Schulterklappen, und er trägt sie mit grossem Stolz. Schon als kleiner Bub hat der Schwede davon geträumt, Flugkapitän zu werden. Heute arbeitet er an Bord einer Boeing 747-200. Allerdings bleibt der Jumbojet am Boden: Seit 2009 dient das Flugzeug als Hotel Jumbo Stay – und ist nach wie vor einzigartig auf der Welt.

Sebastian war von Anfang an Teil der Crew, nie würde er mit einem «echten» Piloten tauschen wollen. Denn nur in diesem Flie-



Die Black-Box-Suite liegt zuhinterst im Flugzeugrumpf. Foto: Moritz Hager

ger sei er in direktem Kontakt mit den Passagieren, pardon, Gästen.

Das umgebaute Flugzeug steht gleich neben dem Stockholmer Flughafen Arlanda. Der Gratisbus zu den Terminals stoppt vis-à-vis, die Autovermietung ist bloss ein paar Schritte entfernt. Der Jumbo Stay ist mehr Jugi als Hotel: 33 Zimmer (ein bis vier Betten) mit gemeinschaftlichen Duschen und Toiletten. Die Zimmer sind eng, die Habseligkeiten werden in der Gepäckablage verstaut, der grosse Koffer kommt in den Gepäckraum. Der TV ist fast so klein wie im Flugzeug, aber hier gibts (gratis) Internetzugang. Einzig die zwei Suiten, zuvorderst und

zuhinterst im Rumpf, verfügen über ein eigenes Badezimmer. Die Cockpit-Suite mit Original-Kontrollkonsole, samt Lounge und Sonnendeck, kostet 350 Franken – Piloten würden hier besonders gern übernachten, so Sebastian.

Viele Gäste sind barfuss

Bei nassem Wetter werden die Gäste gebeten, die Schuhe im Gestell beim Eingang zu deponieren. Auffallend viele Menschen an Bord sind barfuss. Im Gang illustrieren Fotos die Geschichte des 1976 gebauten Flugzeuges, das bis 2002 in der Luft war. Aus den Fensterchen blickt man auf Start- und Landepiste. Aber: Fluglärm

ist nicht zu hören – auch, weil sich die Fenster wie in jedem Flieger nicht öffnen lassen.

Frühstück kann ab 3 Uhr morgens vom kleinen Buffet gefasst werden. Gemeinsam mit Menschen aus aller Welt; die einen landeten spät in der Nacht, die anderen müssen in aller Früh auf den Flug. Oder sie wollen einfach mal eine Nacht an Bord eines Jumbojets erleben – ganz ohne Furcht vor Turbulenzen.

Chris Winteler

Jumbo Stay, Flughafen Arlanda, Stockholm, DZ mit Frühstück ab 95 Fr. www.jumbostay.com