

Zeitschrift: Schweizer Spiegel

Herausgeber: Guggenbühl und Huber

Band: 37 (1961-1962)

Heft: 3

Artikel: Leichte Nebenbeschäftigung oder : die Sanierung einer Seilbahn

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1073889>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Leichte Nebenbeschäftigung



oder: die Sanierung einer Seilbahn

Ein Tatsachenbericht von * * *

Die Geschichte nahm ihren Anfang mit einem Inserat in unserer Verbandszeitung «Der Eisenbahner» in der für eine Drahtseilbahn mit direktem Verkehr ein Betriebschef gesucht wurde, der, wie ausdrücklich vermerkt war, nur 2 bis 3 Stunden pro Tag beansprucht sein werde. Weiter hieß es im besagten Inserat, daß für den Posten ein pensionierter Bahnbeamter mit den notwendigen Kenntnissen in Frage komme.

Nach zehnmonatiger schwerer Krankheit war ich auf meinen Antrag von meinem Posten als Leiter eines Reisebüros der Schweizerischen Bundesbahnen dispensiert und der Pensionskasse überwiesen worden. Da die mir zugesprochene Pension für die Weiterausbildung unserer jüngsten Tochter nicht ausreichte, sah ich mich genötigt, eine leichte Beschäftigung zu suchen. An Möglichkeiten, eine

solche zu finden, fehlte es mir nicht. Spontan wurden mir von verschiedenen Bekannten Posten als Reisebegleiter oder Hilfsbuchhalter angetragen, aber bei näherem Zusehen erwiesen sich die Angebote als zu anstrengend für die mir verbliebenen Kräfte.

So schien mir die ausgeschriebene Stelle für meinen Fall gerade das Passende, und deshalb meldete ich mich bei der aufgeführten Chiffre.

Eines Tages – ich hatte den Betriebschef in Gedanken schon abgeschrieben – läutete das Telephon, und ein Herr X stellte sich mir als Betriebschef der in Frage stehenden Drahtseilbahn vor. Wir verabredeten schon für den nächsten Tag eine Besichtigung, und damit begann der Auftakt meiner neuen Laufbahn.

Die Ausgangslage

Um den Leserinnen und Lesern des Schweizer Spiegels einen besseren Überblick in die Lage der schwer um ihre Existenz ringenden Drahtseilbahn zu vermitteln, ist wohl vorerst ein Rückblick angezeigt.

Die Ausgangsstation der Drahtseilbahn, deren Name ich aus personellen Gründen unterschlagen muß, liegt an einem unserer schönen Schweizerseen und verbindet den lieblichen Ort am See mit den vier Gemeinden auf einem Hochplateau. Die Bahn wurde vor dem ersten Weltkrieg von einer Aktiengesellschaft erbaut, deren Aktien zum größten Teil in den Händen der beiden Anschlußgemeinden der Tal- und Bergstation liegen. Daneben gibt es noch eine große Zahl kleinere und größere Privataktionäre, die sich dem Staat, der der Drahtseilbahn ein zinsloses Darlehen von einigen zehntausend Franken gewährt hatte, in die Verwaltung des Unternehmens mehr oder weniger glücklich eingeschaltet hatten.

Die Bahn rentierte schon nach dem ersten Betriebsjahr, und alle Voraussetzungen für eine rentable Investition schienen gegeben. Da brach der erste Weltkrieg aus, und es folgten einige dividendenlose Jahre. Als die Zeiten aber wieder normal wurden, konnte das Unternehmen Jahr für Jahr eine ansehnliche Rendite herauswirtschaften, bis das immer mehr aufkommende Auto dem schönen Spiel ein Ende setzte.

Wie überall, wuchsen auch auf dem stillen Hochplateau die Kinder rasch und zahlreich heran, und da es für den Nachwuchs nicht ge-

nügend Arbeit gab, verlegten sie ihre Arbeitsstätte in die nahe industriereiche Stadt. Täglich fuhren bis zu sechzig Arbeiterinnen und Arbeiter mit dem der Seilbahn angeschlossenen Autobetrieb zur Bergstation, dann mit der Seilbahn zum Tale und weiter mit der SBB in die Stadt. Natürlich ging bei diesen täglichen Fahrten viel Zeit verloren, weshalb diese Fahrgäste, die der Bahn eine gesicherte Existenzgrundlage boten, sich zusammenschlossen und einen Occasionswagen kauften, mit dem sie direkt zu ihrer Arbeitsstätte fuhren. Daraufhin sanken die festen Einnahmen der Bahn zwangsläufig, und die sieben mageren Jahre nahmen ihren Anfang.

Gleichzeitig geriet das bestehende Hotel, das sich in der Nähe der Aussichtsterrasse bei der Bergstation befand, in Schwierigkeiten. Der Bahnverwaltung, die nicht Eigentümerin des Hotels war, fehlte der Mut, das Hotel zu kaufen, obschon es zu einem Schleuderpreis erwerblich gewesen wäre. Es wurde von einer Fabrikgesellschaft aufgekauft und zu einer Werkstätte für Feinmechanik umgebaut. Damit ging der Seilbahn die für den Ausflugsverkehr dringend notwendige Gaststätte verloren. Bald stellte sich denn auch heraus, daß der Kleinmut des Verwaltungsrates für die Seilbahn verhängnisvolle Folgen hatte. Den Touristen, die den schönen Aussichtspunkt besuchten, bot sich keine Gelegenheit mehr, sich zu verpflegen. Die nächste Gaststätte befand sich im zehn Minuten von der Bergstation entfernten Dorf, das von der Aussicht abgeschnitten ist.

Die Betriebsleitung lag damals in den Händen eines Technikers, der wohl die nötigen Kenntnisse für den technischen Unterhalt der Bahn besaß, aber keine neuen Ideen. Sein Nachfolger, ein pensionierter Stationsvorstand, verwaltete das Unternehmen so gut wie es ihm möglich war, doch auch von ihm wurde nichts unternommen, um der Bahn neuen Auftrieb zu geben.

Nachdem der alte Vorstand des Kampfes müde geworden war, meldete sich auf eine Ausschreibung hin ein junger Stationsbeamter der Bundesbahnen. Der intelligente Mann, der sich selbständig machen wollte, brachte viele gute Voraussetzungen mit, nur fehlten leider auch ihm die nötigen Erfahrungen in der Verkehrswerbung und im besonderen die Erfahrung im Umgang mit den eidgenössischen und kantonalen Behörden, die bei jeder techni-

schen oder fahrplanbedingten Frage begrüßt werden müssen. Er verlor seine Zeit im Kampf mit den ungesetzlichen Personentransporten in Privatwagen, schaffte sich selber einen neuen Wagen an, und da ihm der Lohn für den Unterhalt seiner auf großem Fuße aufgebauten Lebenshaltung nicht ausreichte, verlegte er sich nebenbei auf Buchhaltungsarbeiten bei kleineren Geschäftsinhabern der Umgebung, um damit seine steigenden Lebenskosten zu bestreiten. Seine häufige Abwesenheit brachte es aber mit sich, daß das Personal auf eigene Faust disponieren mußte, und damit war bei diesem einer gleichgültigen Dienstauffassung Tür und Tor geöffnet.

In die gleiche Zeit fiel der Antrag eines Verwaltungsrates, zu versuchen, auf dem hinter der Bergstation liegenden Gelände, das der Bahn gehörte, ein kleines Hotel oder Bergrestaurant zu erstellen, um damit den Ausflugsverkehr zurückzugewinnen. Es wurden Verhandlungen mit einer finanzkräftigen Großfirma aufgenommen, die an der Belieferung von Gaststätten interessiert ist. Sie erklärte sich auch bereit, ein Berggasthaus zu erstellen, und der vorhandene schöne Bauplatz wurde an die Firma unter der Bedingung verkauft, innert zweier Jahre eine Gaststätte zu errichten.

Dieser einzig richtige Anlauf, der Wesentliches zur Hebung des Ausflugsverkehrs beigetragen hätte, zerschlug sich jedoch an der Unmöglichkeit einen Geranten zu finden, der die hohen Zinsen für das vorgesehene Gasthaus aufzubringen gewillt war. So blieb es bei der Planung, deren Kosten die Bahn zu tragen hatte.

Als der junge Betriebsleiter endlich zur Einsicht gekommen war, daß die Bahn unter seiner Leitung immer größere Defizite machte, bewarb er sich um eine feste Anstellung als Buchhalter und quittierte den Dienst bei der Seilbahn. Bis zum endgültigen Umzug in die nahe Stadt wurde ihm die Dienstwohnung zur Weiterbenützung belassen.

Die Lage der schönen Bergbahn war nun derart verfuhrwerkt, daß man in der Tageszeitung der betreffenden Gegend ernsthaft die Einstellung des Betriebes diskutierte. Es stellte sich jedoch die Frage, wie in diesem Falle der Transport der der Bahn treu gebliebenen Arbeiter und Schüler, der Milch und der Güter bewältigt werden konnte. Natürlich wäre es jederzeit möglich gewesen, einen Autotrans-

portdienst als Ersatz einzuführen. Er hätte jedoch höhere Transportkosten verursacht. Zudem stellte sich das Problem, was mit dem vorhandenen festangestellten Personal, das nicht ohne weiteres entlassen werden konnte, zu geschehen habe.

In dieser Notlage fand sich eine Lösung, die gute Erfolge zu versprechen schien. Der Verwaltungsrat wandte sich an Direktor X, der in der nahen Stadt einen größeren Verkehrsbetrieb leitete. Dieser erklärte sich nach Rückfrage bei seinen Vorgesetzten bereit, die Betriebsleitung der Seilbahn im Nebenamt zu übernehmen, aber schon nach wenigen Monaten mußte Herr X feststellen, daß er sich mit der Übernahme dieses Betriebes eine schwere Bürde aufgeladen hatte. Abgesehen von den für ihn neuen Verantwortungen, hatte er die unglaubliche Unordnung, die ihm sein Vorgänger hinterlassen hatte, bald erkannt. Er sah offenbar nur eine Möglichkeit, um sich von den schlaflosen Nächten, die ihm der Betrieb verursachte, zu befreien: Die Flucht.

In diese Zeit fiel der Auszug seines Vorgängers aus der Dienstwohnung, und obwohl Herr X beabsichtigte, sein Amt niederzulegen, ließ er es zu, daß die nun freigewordene Dienstwohnung an einen Bürger der Gemeinde vermietet wurde. Damit war dem künftigen Nachfolger, also mir, die einzige Möglichkeit genommen, sich in der Nähe der Seilbahn anzusiedeln.

Das war die Ausgangslage meiner neuen Laufbahn! Aber als ich mit Herrn X dem lieblichen See entlang meinem zukünftigen Wirkungskreis entgegenfuhr, hatte ich keine Ahnung von den Dingen, die mich dort erwarteten.

Ich bewerbe mich und werde gewählt

Wir wurden am Bahnhof vom Präsidenten des Verwaltungsrates in Empfang genommen, einem älteren, in sich gekehrten Herrn, der, wie sich später herausstellte, als Gemeindeverwalter das Aktienpaket der Gemeinde im Verwaltungsrat vertrat. Er schien in sehr bedrückter Stimmung. Die ganze Angelegenheit machte ihm offensichtlich Kummer, was ja in Anbetracht der Umstände, die mir erst später bekannt wurden, begreiflich war. Bei der anschließenden Besprechung erkannte ich bald die prekäre Lage der Bahn. Andererseits stellte ich fest, daß das Unternehmen doch noch über Reserven verfügte, die bei sparsamem Einsatz

das Weiterbestehen der Seilbahn ohne staatliche Hilfe für zwei Jahre sicherstellten. Die wichtige Frage war meine Lohnforderung.

Als nach geraumer Zeit diese Kardinalfrage vom Präsidenten an mich gerichtet wurde, nannte ich einen Betrag, der die bekümmerte Miene des sorgenvollen Mannes sichtlich erhellte. Ich konnte mir dieses extravagante Angebot leisten, da ich ja über eine Pension verfügte, und es mir schien, daß ich damit der

Bahn und den in Frage stehenden Gemeinden einen guten Dienst zu leisten in der Lage sei.

Die strahlende Miene des Präsidenten zerfiel jedoch wieder in unzählige Kummerfalten, als ich das Wohnungsproblem anschnitt. Zehn Tage vor meiner Ankunft zur ersten Besprechung war der neue Mieter, ein Bürger und Kirchenrat der Gemeinde, in die Dienstwohnung des Betriebsleiters eingezogen. Der Präsident des Verwaltungsrates hatte diesem,

Der kleine Familienfilm



Schliesst Türe ab, damit sie in Ruhe Weihnachtsgeschenke einpacken kann.



Breitet Geschenke auf Bett aus. Mann klopft, sagt, er müsse hineinkommen, um Brief aus seinem anderen Rock zu holen.



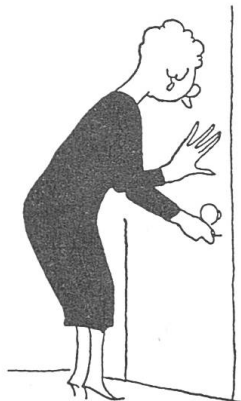
Räumt Geschenke weg und lässt Mann herein. Breitet Geschenke wieder aus, nachdem er fort ist. Bub schreit, er habe sich wehgetan.



Lässt Bub, welcher winzige Schürfung vorzeigt, herein.



Verbindet Finger und wendet sich wieder den Geschenken zu. In diesem Moment ruft Mann, Wäscherei-ausläufer sei da.



Geht hinunter, um Wäschebündel zu übergeben. Kommt wieder zurück, schliesst Türe ab.



Drei Minuten später ertönt Mordioegebrüll von Bub und seiner Schwester, und Mann ruft, er habe eine Vase umgestossen, was soll er tun?



Versorgt Geschenke uneingepackt, im Bewusstsein, dass Mann am Weihnachtstag fragen wird: Warum kannst du die Geschenke nie rechtzeitig einpacken?

unter dem Druck der Gemeindebürger, die einzige Wohnung in der Umgebung, die frei wurde, überlassen, um einem angesehenen Hausbesitzer im Dorf die Möglichkeit für einen Umbau des Hauses zu geben, indem der bisherige Mieter die Dienstwohnung der Bahn beziehen konnte.

Die anschließende Besichtigung der Talstation zeigte eine betrübnisse Situation. Die Aufnahmehalle war seit vielen Jahren nicht mehr renoviert worden. Die Mauern wiesen arge Beschädigungen auf. Kisten, Plachen und alte Seile lagen in einer herrlichen Unordnung herum. Im Betriebsbüro befand sich auf großen Haufen geschichtet das Archiv der Bahn, das sich seit fünfzig Jahren angesammelt und anlässlich der Vermietung der Dienstwohnung einfach im Büro aufgestapelt worden war. Mit sehr gemischten Gefühlen fuhr ich mit meinem Begleiter hinauf zur Besichtigung der Bergstation. Der Tag war schön und klar. Der Blick weitete sich über dem blauen See, die Berge im Hintergrund stiegen mächtig empor, und die herrliche Rundschau, die sich meinem Auge darbot, überstrahlte meine schweren Bedenken, diesen Betrieb zu übernehmen. Als wir dann nach der Besichtigung der Station und Maschinenanlagen, die viel zu wünschen übrig ließen, auf die von alten Kastanienbäumen bestandene Aussichtsterrasse traten, und das schöne Tal, von den strahlenden Bergen begrenzt, vor unseren Füßen lag, war mein Entschluß gefaßt. Diese Seilbahn darf nicht untergehen!

Während mein Auge freudetrunken von Grat zu Grat wanderte, dann wieder dem Lauf des Flusses, der sich schäumend im blauen See ergoß, folgten, formten sich in meinem Kopf bereits Pläne zur Rettung der Drahtseilbahn. Natürlich war ich mir bewußt, daß es einer außerordentlichen Anstrengung bedurfte, um das Unternehmen zu stabilisieren. Doch sah ich schon am ersten Tag Möglichkeiten, die bis dahin wohl erwogen, aber nicht mit aller Hartnäckigkeit verwirklicht worden waren. Zudem hatte ich mich richtig in die liebliche Gegend verliebt, und einem verliebten Mann erscheint ja bekanntlich kein Hindernis zu hoch.

Mein Bewerbungsschreiben, das ich gleich nach der Rückkehr von der Besichtigungsfahrt an den Verwaltungsrat richtete, entsprach dem Zustand meiner Verliebtheit. Die Lohnforderung sehr bescheiden, auch für die Verpfle-

gungsunkosten bis zu meinem Umzug in die Gegend setzte ich einen kleinen Betrag ein, obschon mir durch die unglückliche Vermietung der Dienstwohnung beträchtliche Mehrkosten erwachsen.

Die Antwort ließ nicht lange auf sich warten. Schon nach einigen Tagen erhielt ich den Bescheid, daß ich mit einer sicheren Wahl rechnen könne. Ich wurde eingeladen, mich am Wahltag beim Sitz der Seilbahn einzufinden, damit ich gleich im Anschluß an die Wahl den verschiedenen Verwaltungsräten vorgestellt werden könne. Als ich nach dem Wahlakt von meinem Vorgänger in den Sitzungssaal geführt wurde, um meine Ernennung zum Betriebschef entgegen zu nehmen, richteten sich zehn erstaunte Augenpaare auf mich, alle schienen zu fragen: «Wie kann ein Mann um einen so geringen Lohn eine derart ungefreute Arbeit übernehmen?»

*Der Glaube an die Zukunft mußte
wieder geweckt werden*

Ich wußte wohl, daß nebst den vorgeschlagenen Sanierungsmaßnahmen meine niedrige Lohnforderung für meine Wahl ausschlaggebend gewesen war. Die Männer des Verwaltungsrates hatten in ihrem Innern die Bahn schon längst abgeschrieben. Sie glaubten weder an ein Wunder noch an die Schönheit der Gegend, die für den Touristenverkehr bisher gar nicht erschlossen war. Seit Jahren kamen sie zusammen, um über das unabwendbare Verhängnis, das ihrer Bahn drohte, zu beraten und dann nach Ende der Sitzung alte Erinnerungen aufzufrischen. Es handelte sich meistens um ältere, habliche Männer mit eigenen Wagen, für die das Sein oder Nichtsein der kleinen Seilbahn von bescheidener Bedeutung war. Sie waren ja selber nicht auf die Bahn angewiesen und die Entwertung ihrer Aktien durch die Zinsen der fetten Jahre zum großen Teil ausgeglichen. Diese lebenswürdigen Männer wiesen aber eine für mich unbezahlbare Eigenschaft auf. Sie gaben mir freie Hand. Sie waren immer und jederzeit bereit, meinen wohlbegründeten Vorschlägen zu folgen. Ja, der Präsident ging so weit, mir zu erklären, daß er es für die Bahn vorziehe, mit fliegender Fahne unterzugehen, als noch einige Jahre dahinsiechen zu müssen. Unter diesen Voraussetzungen trat ich meinen Dienst zur vorgesehenen Zeit an, mietete mir im Dorf ein Zimmer und stürzte mich in die Arbeit.

Die erste wichtige Aufgabe, die sich mir stellte, war die Sichtung und Säuberung des im Betriebsbüro herumliegenden Archivs. Dabei erhielt ich einen gründlichen Überblick über die nahezu fünfzigjährige Geschichte der Drahtseilbahn. Am Ende der Arbeit hatte ich etwa 200 Kilogramm Makulatur für den Lumpensammler bereit gestellt.

Dann machte ich mich an die Personalakten und stellte fest, daß einer der Kondukteure wegen Unregelmäßigkeiten in Geldangelegenheiten in das provisorische Dienstverhältnis versetzt worden war. Das bedeutete für ihn die Sistierung jeder Aufbesserung und Entlassung bei einem Rückfall. Der kinderreiche Familienvater dauerte mich um so mehr, da es sich bei ihm um einen lebenswürdigen und arbeitsamen Mann handelte, der durch wahllose Einkäufe seiner Frau zu einem ansehnlichen Schuldenberg gekommen war und sich in seiner Ratlosigkeit mit kleinen Rückbehalten von Taxgeldern über Wasser zu halten versucht hatte.

Nach einer Orientierung, die mir der Präsident in dieser Angelegenheit gewährte, beschloß ich, das provisorische Dienstverhältnis des Angestellten aufzuheben und mit Hilfe des Verbandes, dem er angeschlossen war, eine Sanierung seiner Schulden einzuleiten. Dann lud ich ihn mit seiner Frau zu einer Besprechung in mein Büro ein und ließ mir klaren Wein über sämtliche Schulden des Paares einschenken. Am Ende der Sitzung tat ich etwas, das mir die Bewunderung und die treue Hilfsbereitschaft des kleinen, schwächlichen Kondukteurs eingetragen hat. Ich trieb seine große, kräftige Frau, die nicht nur Schulden machte, sondern auch noch trank, mit meinen Fragen in die Enge, bis sie keine Ausrede mehr fand, und wusch ihr darauf den Kopf so gründlich, daß die Augen des kleinen Mannes nur so leuchteten.

Das unliebsame Vorkommnis führte zwangs-

läufig zur Überprüfung der Personallöhne. Als ich die außerordentlich niederen Besoldungsansätze feststellte, war mir klar, daß die Arbeitsfreude und das Interesse des Personals am Gedeihen des Unternehmens auf einem Tiefpunkt stehen mußten und die Versuchung, sich anderweitig zu helfen, groß war. Ich stellte dann auch fest, daß das Personal nicht mehr an die Rettung ihrer Seilbahn glaubte. Es hatte, wie der Verwaltungsrat, die Hoffnung auf eine bessere Zukunft schon längst aufgegeben. Das hätte die Verwirklichung meiner Pläne verhängnisvoll beeinflussen können. So beschloß ich trotz der defizitären Lage der Bahn, die Besoldung des Personals zu erhöhen, und zwar mit sofortiger Wirkung.

Dazu wäre die Zustimmung des Verwaltungsrates erforderlich gewesen. Es gelang mir jedoch nach hartem Kampf, den Präsidenten von der Notwendigkeit einer raschen Erhöhung der Besoldung zu überzeugen. Daraufhin setzte ich zusammen mit dem Präsidenten des Verwaltungsrates eine Betriebsversammlung an. Ich eröffnete dem anwesenden Personal zunächst meine Zukunftspläne. Anschließend ersuchte ich sie, dringend mitzuhelfen, ihre Seilbahn wieder auf die Höhe zu bringen. Am Schluß der Versammlung gab ich als Pfand des Glaubens der Betriebsleitung an eine Sanierung der Bahn, die Lohnerhöhung bekannt und legte gleichzeitig einen neuen Dienstplan vor, der ihre Arbeitszeit von bisher täglich neun auf acht Stunden herabsetzte.

Das Personal, seit Jahren gewohnt, für jede Verbesserung einen aussichtslosen Kampf führen zu müssen, taute auf. Die Gesichter wurden fröhlicher, die Behandlung der Passagiere netter und sogar die Güter- und Gepäckstücke, die oft mißmutig umgeladen worden waren, hatten sich nicht mehr über unsorgfältige Behandlung zu beklagen. Was aber für die Bahn von ausschlaggebender Bedeutung war: Der Glaube an eine bessere Zukunft, die Freude,

Da musste ich lachen . . .

Vor Jahren wurde bei uns der Bach, welcher bis anhin offen durch die Stadt floß, zugedeckt. Es traf sich nun, daß gerade zu jener Zeit eines der berühmten Bach-Konzerte abgehalten wurde, zu Ehren des Komponisten Johann Sebastian Bach.

Als ich eines Tages in der Stadt Einkäufe machte, konnte ich gerade hören, wie eine Frau zur andern sagte: «Ich cha eifach nid begrife, da me sogar e Konzärt veranstaltet, nu wil etz de Bach zueteckt worde-n-isch.» Da mußte ich lachen. E. L.

für etwas, das Sinn und Zweck hat, zu arbeiten, stellte sich wieder ein. Aber die Neuerungen waren natürlich mit erheblichen Mehrkosten verbunden.

«Bis dahin», sagte mir der Präsident eines Tages, «haben Sie für das Personal sehr positive Arbeit geleistet. Wenn es jedoch mit den Mehrkosten so weiter geht, können wir unseren Laden am Ende des Jahres schließen.» Er schüttelte den Kopf, blickte sich besorgt im Betriebsbüro um und wartete auf meine Rechtfertigung.

Komplikationen um den Bau eines Bergrestaurants

Nun, ich hatte diese Auseinandersetzung kommen sehen und viele Stunden an meinen Plänen und Berechnungen gearbeitet, um auf sie gerüstet zu sein. Der Präsident war ein gütiger und hilfsbereiter Mann. Aber von einer Bahn, technischen Anlagen, von Propaganda oder neuen Möglichkeiten verstand er wenig. Zudem war er von seinen Vorgängern nie über die internen Fragen der Seilbahn orientiert worden. Er hatte jeweilen die Tatsachen, wie sie ihm dargelegt wurden, zur Kenntnis genommen und seine Unterschrift auf die ihm vorgelegten Belege und Akten gesetzt. Jetzt galt es, ihn über meine Pläne ausführlich zu unterrichten und seine Unterstützung zu gewinnen. Das war um so unerläßlicher, als ich vom Verwaltungsrat Geld für die Renovation der Stationsgebäude, für die Erstellung eines Plakates zur Propaganda und vor allem für den Bau eines von mir geplanten Kleinrestaurants auf der Aussichtsterrasse der Bergstation benötigte. Die vordringlichste Aufgabe bestand zunächst darin, Mittel und Wege zu finden, um auf den kommenden Sommer eine betriebsbereite Gaststätte aufzustellen.

Ich entwickelte die vorgesehene Finanzierung, die, da es sich nur um einen provisorischen Holzbau handeln konnte, nicht allzu große Schwierigkeiten bieten sollte. Der Verwaltungsratspräsident hörte meinen Ausführungen gespannt zu und vernahm bei dieser Gelegenheit, daß ich schon gleich nach meiner Wahl zum Betriebsleiter, mit dem einzigen Gasthofbesitzer im Bergdorf in Verhandlungen getreten war. Dieser hatte sich schließlich bereit erklärt, das von mir vorgesehene Sommerrestaurant als Gerant zu führen und mit Hilfe einer interessierten Brauerei die Kosten des Baues und der Inneneinrichtung zu über-

nehmen. Es war allerdings nicht leicht gewesen, den Direktor der Brauerei und den Gastwirt von der Rentabilität des von mir geplanten Kleinrestaurants zu überzeugen. Als ich ihnen jedoch erklärte, den Bau mitten auf die Aussichtsterrasse stellen zu wollen und nicht davor zurückzuschrecken, einige der alten Kastanienbäume zu fällen, um Platz zu schaffen, erkannten sie, daß es mir mit meinem Vorhaben bitterer Ernst war. Gleichzeitig war ihnen von mir ein Vertrag zugesichert worden, der für das erste Jahr keinen und für die folgenden zehn Jahre einen variablen Zins je nach Verdienst vorsah. Sie hatten zugesagt und damit blieb der Bahn nur noch die Erstellung der verschiedenen Zuleitungen, die Kanalisation und das Fundament zu bestreiten.

Der Präsident konnte es nicht fassen, daß diese seit Jahren verfolgte Angelegenheit in so kurzer Frist so weit gediehen war. Es war seinerzeit alles unternommen worden, um ein Berghaus oder Restaurant auf den für diesen Zweck vorgesehenen Bauplatz hinter der Aussichtsterrasse zu erstellen. Alle Projekte waren an den zu großen Kosten gescheitert. Aber niemand hatte daran gedacht, eine aus vorgefertigten Holzelementen bestehende Gaststätte direkt in die Bäume zu stellen, eine Lage, von der aus die schönste Rundschau genossen werden konnte. Mir war diese Idee schon am ersten Tag, angesichts der herrlichen Berge, plötzlich aufgefallen und hatte mich bewogen, die Leitung der Bahn trotz allen zu erwartenden Schwierigkeiten zu übernehmen.

Mit dem Segen unseres Präsidenten machte ich mich nun an das Projekt Nr. 1. Die Bäume, die dem kommenden Restaurant im Weg standen, wurden zur großen Verwunderung der Dorfbewohner gefällt. Die Berggemeinde bewilligte das Baugesuch unter der Bedingung, daß nach zwei Jahren ein Massivbau zu erstellen sei, ansonst sie wieder zurückgezogen würde. Sie setzten ihren Stolz darauf, wenn schon gebaut werden sollte, es etwas Schönes sein müsse, das ihrem Dorf, das zehn Minuten von der Aussichtsterrasse entfernt lag, zur Ehre gereichte. Einen Beitrag an die Unkosten zu tragen, zeigten sie aber nicht gewillt. Damit war das Projekt wieder in Frage gestellt. Mit einer zweijährigen Baubewilligung konnten sich weder der Gerant noch der Direktor der Brauerei befreunden. Andererseits mußte schon diesen Sommer etwas geschehen und die Kastanienbäume lagen bereits schon

säuberlich gehackt und gesägt am Straßenrand.

Die Angelegenheit schien sich für mich zu einer fürchterlichen Blamage auszuwachsen. Man gab mir bereits unter der Hand zu verstehen, daß ich für das nächste Jahr ein dankbares Fastnachtssujet abgeben werde.

Hilfe in der Not

Nun aber lag die endgültige Entscheidung über die Frage der Baubewilligung bei der Kantonsregierung, respektive dem Chef des Volkswirtschaftsdepartementes. Deshalb hingte ich mich, sobald mir die Verlautbarung der Berggemeinde mit dem verhängnisvollen Passus zugestellt worden war, an den Draht. In bewegten Worten schilderte ich dem klugen und weitsichtigen Regierungsmann meine Nöte und wies auch darauf hin, daß es um die Existenz der Bahn und deren Angestellten ging. Zu meinem Erstaunen erhielt ich die Aufforderung, mich schon am Nachmittag zu einer Konferenz in der Kantonshauptstadt einzufinden.

Mit allen Unterlagen versehen, traf ich pünktlich ein, und ich konnte es kaum fassen, verließ nach dreiviertel Stunden das Amt mit der Zusicherung, daß meinen Wünschen, sobald das definitive Gesuch eintreffe, entsprochen werde. Die Herren hatten die große Bedeutung meines Projektes für die Bahn sofort erkannt und erklärten sich sogar gewillt, mich in meinen Bestrebungen, die Bahn vor dem Untergang zu bewahren, auch weiterhin zu unterstützen.

Das Gesuch um die Baubewilligung nahm seinen vorgeschriebenen Weg. Und zur ebenfalls vorgeschriebenen Zeit lag die endgültige Baubewilligung ohne Einschränkung in meinen Händen. Die schönste Nebenwirkung meiner erfolgreichen Bemühungen, das Restaurant rechtzeitig unter Dach zu bringen, war, daß unser Präsident wieder selber an eine bessere Zukunft des Seilbähnli zu glauben begann.

Gleichzeitig mit meinem Projekt Nr. 1 liefen natürlich noch weitere Pläne an. Wie ich aus der Korrespondenz meiner Vorgänger mit dem Eidgenössischen Amt für Verkehr hatte entnehmen können, war schon längere Zeit ein neuer interner Tarif fällig. Der alte Tarif wies einige Tekturen auf, die den Erfordernissen dieser speziellen Bergbahn nicht entsprachen und eigentliche Verlegenheitslösungen darstellten.

Es ging nun darum, den Forderungen des Amtes für Verkehr zu entsprechen und einen ganz neuen zeitgemäßen Tarif zu erstellen. Was mir diese Arbeit besonders erschwerte, war der Umstand, daß der Tarif zweisprachig erstellt werden sollte, da sich unter den Angestellten Leute befanden, die der deutschen Sprache wenig mächtig waren.

Diese Arbeit, die gleichzeitig mit der Erstellung einer neuen Lohnbuchhaltung und neuer Dienstverträge einhergingen, stellte meine Geduld auf eine harte Probe. Aber auch hier hatte ich das Glück, bei der Kommerziellen Abteilung des Eidgenössischen Amtes für Verkehr, das für sämtliche tarifarischen Fragen der Verkehrsbetriebe zuständig ist, tatkräftige Hilfe zu finden. Nie habe ich bei meinen verschiedenen Vorsprachen in diesem Amte eine Absage erhalten. Sämtliche Abteilungen, denen ich meine Schwierigkeiten vorlegte, zeigten sich bestrebt, mir zu helfen und die Sanierung der Bahn zu einem guten Ende zu führen. Natürlich waren sie weder in der Lage einen finanziellen Beistand zu leisten, noch unmögliche Begehren zu erfüllen. Aber die technische, buchhalterische und kommerzielle Beratung war vorbildlich.

So kam es, daß nebst den Renovationen, die die beiden Stationsgebäude wieder in einem neuen Kleid erscheinen ließen und dem kleinen Bergrestaurant, das langsam aber sicher der Vollendung entgegen ging, auch ein neuer, gutgelungener Tarif mit dem Segen des Eidgenössischen Amtes für Verkehr unter Dach gebracht werden konnte.

Es wird Geld beschafft

Schon von Anfang an hatte ich mir vorgenommen, die vorhandenen Reserven nicht anzugreifen. Für die Finanzierung der laufenden Bau- und Renovationsarbeiten, die unmöglich mit den Einnahmen der Bahn bestritten werden konnten, hatte ich mir nach gründlichem Studium des letzten Jahresberichtes der Bahn, einen besonderen Plan zurechtgelegt. Es war mir nämlich aufgefallen, daß die Aktiengesellschaft trotz jahrelangem defizitärem Betrieb, immer noch die Kapitalsteuern von einigen tausend Franken bezahlte. Diese Steuern wurden auf dem Nominalwert der ausgegebenen Aktien entrichtet, obwohl sie schon seit Jahren zu höchstens 30 Prozent des Nominalwertes gehandelt wurden. Niemandem war es bis da-

hin in den Sinn gekommen, das Aktienkapital entsprechend dem tatsächlichen Handelswert der Aktien zu reduzieren und damit das steuerbare Kapital herabzusetzen. Allerdings hatten meine Vorgänger versucht, Steuerfreiheit für die beiden vorangegangenen Jahre zu erreichen, waren aber bei der zuständigen Behörde nicht durchgedrungen. Beim Studium der entsprechenden Akten fiel mir sofort auf, daß die Begründungen für eine Befreiung von der Kapitalsteuer äußerst dürftig und wenig einleuchtend gewesen waren.

Ich beriet mich nun mit unserem Präsidenten und schlug einen neuen Vorstoß in dieser Richtung vor. Er versprach sich sehr wenig davon, ließ mich jedoch gewähren, als ich eine gründlich belegte Eingabe an den Regierungsrat richtete mit dem Begehren, der schwer um ihre Existenz ringenden Seilbahn, Steuerfreiheit für das verflossene und das laufende Steuerjahr zu gewähren. Der Präsident lächelte verschmitzt, als ich ihm die Eingabe zur Unterschrift vorlegte und meinte: «Was glauben Sie! Ihre Eingabe verlangt nicht mehr und nicht weniger als die Rückerstattung von Tausenden von Franken, die der Staat und die Gemeinde schon einkassiert haben! Erleben Sie schon, daß der Staat etwas, das er einmal in den Händen hat, wieder herausgibt?»

So pessimistisch war ich nicht, denn ich hatte schon zu wiederholten Malen erfahren, wie auch der Staat, das heißt seine Vertreter in den obersten Behörden, ein Einsehen für bedrängte Unternehmen zeigen, die versuchen, ohne Subventionen ihren Betrieb aufrechtzuerhalten.

Das Gesuch nahm seinen Weg, und nach drei Wochen lag bereits die Genehmigung des Regierungsrates mit der gleichzeitigen Ankündigung der Rückerstattung der einbezahlten Steuer für das verflossene Jahr vor mir.

Der Entscheid des Regierungsrates hatte auf unseren Präsidenten eine ganz andere Wirkung als ich erwartet hatte. Er sank sichtlich zusammen und meinte dann seufzend: «Nun muß auch unsere Gemeinde zahlen!» Ganz offenbar lag ihm also das Wohl der Gemeinde noch mehr am Herzen als die Seilbahn, deren Präsident er war. Verübelt konnte ihm das selbstverständlich nicht werden.

Meine Pläne zur Beschaffung von Mitteln für die Erneuerungen waren damit noch nicht erschöpft. Ich hatte festgestellt, daß die Gemeinde der Talstation bisher noch nie einen

Beitrag an die Propagandakosten der Seilbahn geleistet hatte. Dabei war dieses Dorf ebenso sehr an einer Belebung des Ausflugsverkehrs interessiert wie die Bahn. Ich beschloß, den Gemeinderat mit einem Hilfsgesuch zu begrüßen und untermauerte mein Begehren mit dem Hinweis, daß die Bahn in ihren guten Zeiten mehr als hundertsechzigtausend Franken Steuern an Staat und Gemeinde bezahlt habe, und es nun angebracht sei, diesem Unternehmen mit einem größeren Beitrag wieder auf die Beine zu helfen.

Die eindrucksvolle Summe von hundertsechzigtausend Franken hatte ich aus sämtlichen Jahresberichten seit Bestehen der Bahn zusammengestellt und erhoffte mir nicht wenig von diesem Argument. Als ich unserem Präsidenten das Gesuch an den Gemeinderat zur Unterzeichnung vorlegte, lachte er aus vollem Halse, nannte mich einen Humoristen und prophezeite mir für diesmal eine gründliche Abfuhr. Immerhin unterzeichnete er mein, wie er sagte, unmögliches Gesuch und versprach mir wenigstens, als Mitglied des Gemeinderates nicht selber gegen meine Forderung zu stimmen.

Aber das Glück war mir treu geblieben. Der Gemeinderat ließ sich von der Notwendigkeit einer Unterstützung überzeugen und bewilligte der Seilbahn zum ersten Mal in der langen Geschichte ihres Bestehens einen Beitrag.

Nun hatte ich das Geld zur Bestreitung der dringenden Forderungen beieinander. Und dazu noch aus Quellen, die bei richtiger Behandlung auch in der Zukunft segensreich fließen würden.

Zum Zeichen meiner besonderen Dankbarkeit an die generöse Gemeinde, kaufte ich eine schöne, große Kantonsfahne, die nun jeden Sonntag das Stationsgebäude zierte und dem Dorfplatz ein festliches Gepräge verlieh.

Alles schien auf dem besten Wege zu sein. In einer kurzen Zeitspanne hatte sich das Unternehmen sichtlich erholt. Die Dorfbewohner freuten sich wieder an den schmuck renovierten Hallen und Fassaden der beiden Stationen. Das Personal ging mit Lust seiner Beschäftigung nach. Der schwere Druck der Betriebs-einstellung, der auf ihnen gelastet und alle Freude an der Arbeit vergällt hatte, war gewichen. Auch der Verwaltungsrat ließ sich nach den nun erfreulicheren Sitzungen die Zobia-platte jeweils mit fröhlicher Miene munden.

Ein wesentlicher Teil zu diesem Stimmungsumschwung trug das nun eröffnete kleine Bergrestaurant bei. Bei schönem Wetter füllte sich die Terrasse mit dem einzig schönen Rundblick mit fröhlichen Menschen aus der Umgebung. Und über den blühenden Kastanienbäumen flatterte zum ersten Mal seit Bestehen der Bahn eine große Schweizerfahne, als Symbol der vernünftigen Zusammenarbeit und gegenseitiger Rücksichtnahme. Sie wurde der Bahn ausgerechnet von einigen Bürgern der Berggemeinde gestiftet, die das Projekt der provisorischen Gaststätte hatten verhindern wollen, und der alte Chefmaschinist, der sich schon längst eine Schweizerfahne an diesen Platz gewünscht hatte, wachte mit stolzem Eifer darüber, daß sie jeden schönen Tag ge-
 heißt wurde.

Die Bilanz

Wie gesagt, alles schien auf besten Wegen. Es war uns sogar gelungen im Nachbardorf eine kleine Wohnung zu finden, und so mußte ich von meinem Recht, die Dienstwohnung räumen zu lassen, keinen Gebrauch machen. Der jetzige Mieter, der freundliche Bürger- und Kirchenrat, war nicht genötigt, sich außerhalb seines Heimatdorfes eine Wohnung zu suchen. Und für mich fiel die wöchentliche Heimreise in die ferne Stadt dahin.

Doch die Parzen, die den Ablauf meines Lebensfadens überwachen, fanden offenbar, daß ich die Kontrolle über meine mir noch verbliebenen Kräfte verloren habe. In der Tat war aus der inserierten Tätigkeit von zwei bis drei Stunden pro Tag nichts geworden. Ich hatte Tage mit zehn- bis zwölfstündiger Arbeitszeit ansetzen müssen, um auf den Sommer gerüstet zu sein. Und so kam, was eben kommen mußte.

Einige Tage vor der Generalversammlung der Aktionäre griff das Schicksal zu. Ich brach zusammen. Ich lag dann wochenlang auf dem Rücken.

Während dieser Zeit erledigte meine Frau nach meinen Weisungen die notwendigsten Geschäfte, und als sie einmal dabei unerkannt das Postbüro betrat, hatte sie Gelegenheit, das nachfolgende Gespräch mitanzuhören: «Esch de Seilbahnpestalozzi gstorbe?»

«Nä näi! Tod esch er no ned, aber es hätt en wüescht gnoh!»

«Jo! Es Kamel esch er denn scho gsieh, daß er so chrampfed hed!»

«Was wotsch, alli Pestalozzi send halt so!»

Ich schätze es zwar nicht, daß der Name des großen Pestalozzi mißbraucht wird, aber in diesem Falle habe ich trotzdem gelacht, und zwar, obschon es mir verboten war.

Bis dahin hatte ich ohne Rücksicht auf meine Gesundheit die Reorganisation der Drahtseilbahn vorangetrieben. Nun war der Arzt am Zuge. Er machte mir unmißverständlich klar, daß ich den für mich viel zu anstrengenden Posten auf Ende des Jahres aufgeben müsse. Für mich ein bitterer Entscheid, jetzt da alles im schönsten Fluß war und die Früchte unserer gemeinsamen Anstrengung sichtbar wurden. Aber ich hatte mich zu fügen.

Kaum hergestellt, machte ich mich mit dem Chefmaschinisten und dem gesamten Personal an das letzte große Erneuerungswerk das gleichsam den Abschluß und die Krönung des mit so viel Erfolg begonnenen Jahres darstellte: Die Einsetzung eines neuen Drahtseils von über 1200 Meter Länge! Diese schwierige und zeitraubende Arbeit wurde in knapp zehn Stunden vom eigenen Personal unter Mithilfe eines Spezialmonteurs der von Rollschen Eisenwerke Bern durchgeführt. Und was besonders für die finanzielle Lage der Seilbahn wichtig war: Die gesamten Kosten dieser Erneuerung, inklusiv zwei Drittel der Kosten für das neue Drahtseil wurden von den laufenden Einnahmen bestritten.

Dann neigte sich das Jahr meiner Tätigkeit dem Ende zu. Wieder war der Verwaltungsrat im gleichen Hotel versammelt, in dem ich vor einem Jahr vorgestellt worden war. Mir gegenüber saß der neue Betriebschef, der alle Garantie bot, das begonnene Werk zu einem guten Ende zu führen. Nach der Begrüßung nahm der Präsident die vorliegende provisorische Bilanz zur Hand und teilte den ungläubig lauschenden Verwaltungsräten mit, daß das ablaufende Geschäftsjahr trotz den verschiedenen Renovationen, Erneuerungen und dem Bau des Kleinrestaurants bei der Bergstation, abgesehen von den gesetzlichen Abschreibungen, die den Betrag von zirka vierzehntausend Franken ausmachten, ausgeglichen sein werde. Was in Anbetracht der jahrelangen Verluste von dreißigtausend bis vierzigtausend Franken pro Jahr, ohne daß größere Investitionen vorgenommen worden waren, beweise, daß es wieder aufwärts gehe mit der schönen Seilbahn am blauen See!