

Wie die Schweiz zum Skiland wurde

Mürren Das Dorf am Fuss des Schilthorns, und zahlreiche Persönlichkeiten, die im Ort logierten, waren einst Teil der Entwicklung des Skisports in unserem Land. Dazu ist ein neues Buch erschienen.

Hans Heimann

Namen wie Arnold Lunn, Elsa Roth, Rösli Streiff oder Marc Hodler sind eng mit Mürren verbunden. Das Bergdorf war besonders im Winter deren zweite Heimat und der Ort, wo sie alle von einem Umfeld profitieren konnten, das für die Ausübung des Abfahrtskisports günstig war. Im soeben veröffentlichten Buch «Skiland Schweiz – eine Geschichte» gehen die Autoren auf diese Epoche des Königsports in der Schweiz mit einzigartigen Biografien ein.

Darunter sind Persönlichkeiten wie Hedy Schlunegger, Bernhard Russi, Marie-Thérèse Nadig, Pirmin Zurbriggen, Erika Hess, Peter Müller, Vreni Schneider, Didier Cuche, Lara Gut und Marco Odermatt, alles Schweizer Meisterinnen und Meister des alpinen Skilaufs sowie herausragende Athleten und Athletinnen der Schweizer Sportgeschichte.

Skifahren als Nationalsport

Es sind die Heldinnen und Helden einer kollektiven Vorstellung, die auch an grosse Wettkämpfe wie die Olympischen Spiele 1948 in St. Moritz, die Olympischen Spiele 1972 in Sapporo oder die Weltmeisterschaften 1987 in Crans-Montana, aber auch an symbolträchtige Orte in der Schweiz, von Zermatt bis Mürren über St. Moritz, Davos oder Grindelwald, erinnern.

Sie halfen mit, dem Skisport in unserem Land zu einem Nationalsport zu verhelfen, was ein wichtiges soziales Phänomen darstellt und durch die Unterstützung von Schullagern den Wintertourismus gefördert hat.

Zweieinhalb Jahre Arbeit

Grégory Quin, Dozent und Forscher an der Universität Lausanne, meint zur Entstehung des Buchs an der Vernissage im Hotel Regina in Mürren: «Unser Wunsch war es, ein zusammenfassendes Buch zu machen. Es



In Mürren, als Mann noch mit Krawatte und Dame in edler Robe mit Holzski und Stöcken aus Bambus auf den Pisten anzutreffen waren. Foto: PD

Besonders waren es die zahlreichen britischen Touristen, die den Skisport gefördert hatten.

entstand aus langjährigen Forschungserfahrungen und hat rund zweieinhalb Jahre in Anspruch genommen.» Alle Texte seien im Rahmen eines dreitägigen Seminars in St. Moritz im Spätsommer 2022 gemeinsam diskutiert worden.

Quin sowie Laurent Tissot, emeritierter Professor der Universität Neuenburg, und Jean-Philippe Leresche, ordentlicher Professor an der Universität, sind regelmässig im Berner Oberland anzutreffen, sei es zum Skifahren oder im Sommer zum Bergsteigen. Die drei legten als Koordinatoren mit 24 Autoren die Realisierung des Buchs fest. Als Verfasser des Vorwortes fungiert der Walliser Skirennfahrer Daniel Yule.

Über 100 Jahre Skigeschichte

Das Werk umschreibt, dass das Berner Oberland neben den Regionen Graubünden und etwas später dem Wallis für den Auf-

stieg des Skisports von Wichtigkeit war. Besonders waren es die zahlreichen britischen Touristen, die diesen Sport gefördert hatten, aber auch Führungspersönlichkeiten wie der Berner Marc Hodler, Präsident des Internationalen Skiverbands zwischen 1951 und 1998, oder die Brüder Karl und Arnold Glatthard aus Meiringen, die seit den 1940er-Jahren in den Schweizer Skinetzwerken aktiv waren und allesamt die Schweiz zu einem Skiland machten.

Das Buch ist in drei Teile aufgeteilt und erzählt vorab von den ersten Skiclubs in den 1890er-Jahren, dann von der Gründung

eines nationalen Verbands 1904 und den ersten Abfahrten mit Zeitmessung in den 1920er-Jahren.

Der Mittelteil behandelt den Aufstieg des Skisports bis zur medialen Berichterstattung in den 1970er-Jahren und schliesslich die neuen klimatischen und ökologischen Herausforderungen um die Jahrtausendwende. Das Buch ist ein sehr reichhaltiges illustriertes Nachschlagewerk und erzählt auf 288 Seiten mit 250 Bildern, was der Skisport mit der Schweiz gemacht hat.

Das Buch ist im Weber-Verlag erschienen. ISBN 978-3-03-818-532-1

Nachrichten

National Winter Games im März im Haslital

Haslital-Brienz Die Region ist Gastgeberin für die National Winter Games von Special Olympics Switzerland. Vom 14. bis zum 17. März werden in der Region Haslital-Brienz die Nationalen Winterspiele für Menschen mit Beeinträchtigung stattfinden und ein Festival der sportlichen Leistungen und der Gemeinschaft bieten, wie Special Olympics Switzerland meldet. Der Anlass wird 228 Coachs und 592 Athletinnen und Athleten mit Beeinträchtigung zusammenbringen. Aus dem Kanton Bern werden 101 Sportlerinnen und Sportler in den Sportarten Ski alpin, Langlauf, Curling, Schneeschuhlaufen und Unihockey am Start sein. (PD)

Wer im Gemeinderat wofür zuständig ist

Aeschi Der Gemeinderat von Aeschi hat die Ressorts verteilt. So sehen die Zuständigkeit nun aus: Für die Präsidialabteilung/Sicherheit ist Christian Däpp verantwortlich, für die Finanzen Bruno von Allmen, für den Hochbau Patrick Thomann. Zuständig für Soziales ist Kathrin von Känel, für die Schulen Anna von Känel. Peter Teuscher übernimmt das Ressort Tiefbau und Daniel Lengacher die Volkswirtschaft. (PD)

Wir gratulieren

Matten Heute Samstag wird **Rosmarie Wellenreiter** aus Matten 96 Jahre alt. Sie erfreut sich recht

guter Gesundheit und kann mit etwas Hilfe noch zu Hause leben. Wir gratulieren ihr ganz herzlich zum Geburtstag und wünschen ihr auch weiterhin alles Gute. (mgt)

Pohlern Morgen Sonntag darf **Werner Maurer**, wohnhaft in Pohlern, Obermettli 27b, seinen 80. Geburtstag feiern. Wir gratulieren dem Jubilar herzlich und wünschen ihm für das neue Lebensjahr alles Gute und viele schöne Stunden im Kreise der Familie. (mgt)

Berner Trams fahren künftig in der Ukraine

Bernmobil hilft Lwiw Die stadtbernischen Verkehrsbetriebe schicken ausgemustertes Rollmaterial ins kriegsversehrte Land.

Das 7er-Tram verbindet den Westen der Bundesstadt mit dem Osten. 23 Stationen, 8,1 Kilometer und 30 Fahrminuten liegen zwischen Bümpliz und dem Ostring. Auf dieser Strecke pendeln Trams des Typs Vevey – 30 Tonnen schwer, mittlerweile 35-jährig. Bald wechseln sie auf das Stadtnetz von Lwiw.

Die Vevey-Trams sind ein winziges Fragment eines gigantischen Mosaiks, das nach Schätzungen der Weltbank mehr als 400 Milliarden US-Dollar kosten wird: der Wiederaufbau der Ukraine.

Freitagmorgen, im Tramdepot am Berner Eigerplatz sitzen Vertreterinnen und Vertreter des Staatssekretariats für Wirtschaft, der Stadtregierung, der ukrainischen Botschaft und von Bernmobil. «Bald fahre ich in der Ukraine», das steht auf dem Tram hinter ihnen.

«Wir werden die Ukraine mit allen uns möglichen Mitteln un-

terstützen», sagt Dominique Paravicini. Der Leiter für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung im Staatssekretariat für Wirtschaft setzt damit den Ton. Andrii Biriuchenko, Botschaftsrat der ukrainischen Vertretung in der Schweiz, spricht von einem «schönen Symbol».

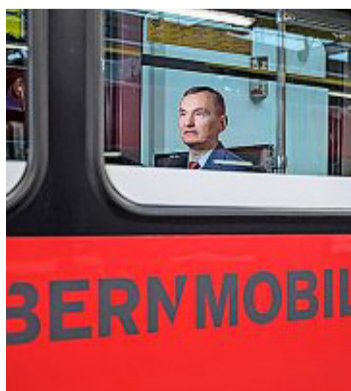
Elf Trams für Lwiw

Die Vevey-Trams waren einst die ersten in der Schweiz hergestellten Niederflurtrams. Ein Exemplar bleibt in Bern – als Museumsmodell. Weshalb der Rest in Lwiw landen soll und Zürcher Trams nach Winnizja verfrachtet werden, das kam so: Beide ukrainischen Städte müssen Teile ihrer ÖV-Flotte ersetzen.

Den Bernern kam die Anfrage gelegen, sie waren schon länger auf der Suche nach Abnehmern für die alten Vevey-Trams – es drohte die Verschrottung. Die Fahrzeuge sind zwar noch in Schuss, aber nicht mehr kompa-

tibel mit den Vorgaben des neuen Behindertengleichstellungsgesetzes.

Bernmobil verschenkt nun elf Trams in die Ukraine. Die Verkehrsbetriebe Zürich schicken insgesamt 67. Bern bedient Lwiw, Zürich Winnizja. Das Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) organisiert und finanziert den Trans-



Trams für Lwiw – der ukrainische Botschaftsrat Andrii Biriuchenko in Bern. Foto: Franziska Rothenbühler

port sowie die Ausbildung von ukrainischen Mechanikern und Chauffeuren in der Schweiz.

Geld für die Ukraine

Mit den Trams, man kann das so verstehen, soll ein Stück Normalität verschoben werden. Aus dem kleinen, reichen Land ins grosse, vom Krieg gebeutelte. Die Ukraine wird von der Schweiz bis auf weiteres keine Panzer und Geschosse erhalten – Geld hingegen schon.

Allein die Unterstützungsbeiträge des Seco wurden seit Kriegsausbruch vervierfacht, auf jährlich 50 Millionen Franken. Das Geld fliesst im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit, die seit 30 Jahren in Gang ist. Im Zeitraum von 2025 bis 2028 könnten weitere 1,5 Unterstützungsmilliarden hinzukommen – wenn das Parlament zustimmt.

Bei den Trams soll alles ganz schnell gegangen sein, heisst es.

«Die Folgen des Angriffskriegs gegen die Ukraine sind nicht nur eine humanitäre Katastrophe», sagt Dominique Paravicini. Seit Beginn der russischen Invasion im Februar 2022 war laut dem Flüchtlingskommissariat der Vereinten Nationen zwischenzeitlich ein Drittel der ukrainischen Bevölkerung auf der Flucht – und mit ihm auch ein beträchtlicher Teil der wirtschaftlichen Leistung des Landes.

Transport im Sommer

Viele dieser Vertriebenen kamen seit Beginn der russischen Aggression nach Lwiw. Auch Unternehmen wurden hierhin umgesiedelt. Mit dem Ergebnis, dass der Strassenverkehr zunimmt. Zusätzliche Trams sind nicht nur willkommen, sondern eine Notwendigkeit. Das Seco finanziert zusätzlich den Bau einer neuen Tramlinie zu einem Spital, auf der die Berner Niederflurtrams künftig rollen sollen.

Das Tramnetz von Lwiw hat einen Vorteil: die Schienenbreite, sie entspricht jener von Bern. «Unsere Absicht war es sicher nicht, uns die Verschrottungskosten sparen zu können», sagt Bernmobil-Direktor René Schmied. Insgesamt sollen die «Veveys» im Osten noch zehn bis zwölf Jahre eingesetzt werden.

Die erste Lieferung soll im Spätsommer stattfinden. Dazu werden die 30 Tonnen schweren Fahrzeuge zunächst auf Lastwagen nach Basel transportiert, dann per Zug an die polnisch-ukrainische Grenze verschoben. Wie es von dort weitergeht, ist gemäss Schmied noch offen.

Inwiefern dieser Zeitplan realistisch ist, dürfte nicht zuletzt vom Kriegsverlauf abhängen. Von der Front bis nach Lwiw ist es ein weiter Weg – vom russischen Raketenhagel blieb die Stadt dennoch nicht verschont.

Cedric Fröhlich