

Einige Gedanken und Veränderungen über das Ski fahren in der Schweiz

Richard Reich

Heuer habe ich zum ersten Mal, seit ich gehen und am Fernseher drehen kann, die Lauberhornabfahrt verpasst. Immerhin gibt es für dieses Versäumnis eine Entschuldigung: Ich verbrachte den bisherigen Winter in London. Und dort hat man sich, ob im Dezember oder Januar, nur für Arsenal gegen Chelsea interessiert. Oder für West Ham gegen Fulham. Aber sicher nicht für Hundschopf oder Kernen-S. Vom Österreicher-Loch ganz zu schweigen.

Trotzdem hat mir mein Versehen zu denken gegeben. Es ist beunruhigend, wenn ein Ereignis, dem man ein halbes Jahrhundert wiederkehrend entgegengefiebert hat, bloss wegen eines Ortswechsels spurlos an einem vorübergeht. Plötzlich stellt sich die Frage: Welche Perspektive ist nun die richtige – echauffieren oder ignorieren? Sind die Lauberhorn-Rennen objektiv wichtig oder, um mit dem britischen Comedy-Star Russell Brand zu reden, bloss «emotionelle Pornografie»? Bin ich ein geborener Skisportfreund oder nur ein gut abgerichteter Mitfieberer, der aufgrund lebenslanger Repetition immer haargenau weiss, wann er «Hurra!» und wann «Oje!» zu schreien hat?

«Kei um, Killy!»

Meine älteste Erinnerung an alpine Aufschreie datiert von den späten 1960er Jahren. Die Familie sass vor dem TV (schwarz-weiss) und schaute zu, wie sich ein Bösewicht namens Killy anschickte, der Schweiz das wohlverdiente Wochenende zu vermiesen. Der fiese Franzose war auf bestem Weg zu einer unanständig überlegenen Bestzeit, da schrie Vater plötzlich: «Kei um!» Und siehe da: Killy tauchte kopfüber in den Tiefschnee. Die Folge: ein grosser Schweizer Sieg. Und zur Feier des Tages eine Büchse Ananas schon am Mittag.

An diese Reminiszenz liessen sich endlos ähnliche reihen. Sie alle belegen: Der alpine Skisport war in der Schweiz staatstragend – damals im Kalten Krieg. Statt Sonntagsschule hiess es jetzt: ab in die Skischule! Statt Gesteinskunde wurde im Geografieunterricht die Direktübertragung irgendeiner Abfahrt gezeigt – an der Wand die Asienkarte mit einem kleinen Fähnchen für: Sapporo. Ja, alles fuhr Ski. Immer und überall.

Dass dieser inzwischen etwas angerostete Mythos seinen Erinnerungswert behält, hat einen simplen Grund: Der Schweiz fehlt eigentlich jedes Talent zur

Autosuggestion und damit zum Hype. Was anderswo bei jedem Volksmusikfest funktioniert – das kollektive Hurra –, wirkt hierzulande aufgesetzt, nachgespielt. Man gehe etwa zum Nachtslalom nach Schladming, zum Schürzenjäger-Open-Air im Zillertal: massenhafte Euphorie. Oder jeden Herbst im Londoner Hyde Park: 40 000 Briten singen «Rule, Britannia!» und träumen bedenkenlos vom «Land of Hope & Glory».

Dasselbe an einem Sechseläuten? An der Basler Fasnacht, am St. Galler Open Air? Allein die Vorstellung ist peinlich. Zu stark wirkt im Normalfall unsere basisdemokratische, unsere quasi staatsprotestantische Selbstkontrolle. «Nur nöd übertriebe!» – «Zersch emal luege!» – Dann sehen wir weiter.

Damit sich dieser uralte Reflex vorübergehend ausschaltet, braucht es mehr als Dramaturgie. Nämlich ein Zusammenspiel sämtlicher Faktoren, welche die Eckpunkte unseres gesellschaftlichen Selbstverständnisses ausmachen: Natur, Gesundheit, Erziehung, Gemeinsinn, Selbstverantwortung . . . Nur wenn das alles zusammenstimmt, gewinnen wir die Anbauschlacht. Und nur dann fährt alles, wirklich alles Ski: der Büezer und der Bundesrat; die Geigenlehrerin und die Nadig; das Trio Eugster samt Kind und Kindeskindern.

Shaqiri fährt Ski

Aber eben: Schweizerische Volksbewegungen sind ein seltenes, kurzlebiges Phänomen. Genau darum wurde der Skisport nach dem Hype um 1970 wieder, was er statistisch sonst immer war: ein Minderheitenprogramm. Erst recht, weil seit «Sapporo» jedes Jahr fünf neue Trendsportarten erfunden werden. Und weil streng schneefreie Phänomene wie Federer ganze Generationen auf Sandplätze und in Tennishallen entführen.

Staatstragend ist der Skisport immerhin noch aus wirtschaftlicher Sicht – als eine Art Summa summarum regionaler Tourismus-Anliegen. Darum haben Unentwegte selbst ein halbes Jahrhundert post festum die Hoffnung auf das grosse «Alles fährt Ski»-Revival nicht aufgegeben: Kurz nach Weihnachten brachte «10 vor 10» einen Beitrag unter dem Titel «Shaqiri soll Secondos zu Wintersportlern machen». Darin waren unser Fussball-Nationalspieler und seine Brüder als nette Dilettanten zu besichtigen: beim Langlaufen und -stolpern, beim Rutschen und Kreischen am Kinderlift.

Mit Aktionen wie dieser hoffe man, so Schweiz Tourismus, den Wintersport neu zu lancieren, verwaiste Pisten mit Jungvolk zu alimentieren . . . Nun, Xherdan

Shaqiri hatte Freude an der Kasperli-Rolle. Und auch das Zielpublikum hat sich wohl köstlich amüsiert – bevor es wieder Fussball spielen und Arsenal gegen Chelsea schauen ging.

SKA Mütze

Die Mutter hat nichts von dieser Mütze gehalten: Sie sei minderwertig, weil aus Acryl und nicht aus Wolle, und obendrein auch noch Teil einer platten Werbekampagne. Da half auch das «Alle haben eine»-Argument nichts. Die begehrte blau-rote-weisse SKA-Mütze blieb dem Schreibenden in seinen Kindertagen verwehrt. Die hippe Kopfbedeckung war auch kurz nach ihrer Lancierung im Jahr 1977 vergriffen. Gegen 800 000 Mützen waren unters Volk gebracht worden – gratis und per Losverfahren. Noch bis in die 1990er Jahre konnte man sich auf keiner Schweizer Piste oder Loipe bewegen, ohne der Kappe zu begegnen.

Die Schweizerische Kreditanstalt (SKA), die heutige Credit Suisse, galt in den 1970er Jahren als noble Bank der Zürcher Oberschicht. Dieses Image galt es zu korrigieren: Volksnaher, sympathischer und in allen Schichten abgestützt wollte man sich geben. Die Kopfbedeckung war Teil dieser PR-Strategie. Wer aber hat sie erfunden?

Nach Ansicht des früheren Sportministers Adolf Ogi ist die Aktion ursprünglich seine Idee gewesen. Als damaliger Direktor des Schweizerischen Skiverbandes (SSV) hatte der Netzwerker aus Kandersteg der Schweizerischen Kreditanstalt eine Zusammenarbeit vorgeschlagen. «Sie haben es dann aber alleine gemacht», und das habe ihn schon etwas geärgert, sagte Ogi kürzlich im NZZ-Interview.

Eine andere Theorie besagt, mit der Werbekappe habe die SKA vom sogenannten Chiasso-Skandal abzulenken versucht: 1977 war bekanntgeworden, dass über eine Filiale in Chiasso jahrelang italienische Schwarzgelder in Milliardenhöhe nach Liechtenstein geflossen waren. Ein Blick in das Buch «Von der Schweizerischen Kreditanstalt zur Credit Suisse Group – eine Bankgeschichte» (erschieden im NZZ Verlag) widerspricht der obigen These: Darin steht nämlich, dass die Idee für die Breitensport-Kappe bereits auf das Jahr 1976 zurückzuführen ist. Den schlichten, wenn auch werbewirksamen Einfall habe demnach ein Mitarbeiter aus La Chaux-de-Fonds gehabt.

Heute besitzt die Mütze Kultstatus. Auf Auktionsplattformen wie Ebay oder Ricardo geht sie für bis zu 100 Franken weg; dafür steckt das gute Stück noch in der Zellophan-Hülle.

Mit dröhnenden Motoren und gleissenden Scheinwerfern kriecht ein halbes Dutzend Pistenraupen durch die Abenddämmerung zur Mittelstation der Weisshornbahn. Es ist kurz vor 17 Uhr. Die Sesselbahnen und Skilifte im Arosler Talkessel sind abgestellt, und die letzten Skifahrer und Snowboarder sind ins Tal hinuntergerauscht. Jetzt beginnt der Arbeitstag der Männer in den bis zu 510 PS starken und bis zu 5,5 Meter breiten Giganten der Skipisten. Nacht für Nacht präparieren sie eine Schneefläche von rund 120 Hektaren für die Wintersportler.

Die Skifahrer wollen es glatt

Noch vor weniger als einem halben Jahrhundert hätte sich kaum jemand träumen lassen, dass Skifahrer und Snowboarder dereinst in Scharen über perfekt geglättete Hänge ins Tal flitzen würden, die eher wie weisse Autobahnen anmuten als wie von der Natur geformtes Gelände. In der Frühzeit des Skitourismus wurden die Skihänge – wenn überhaupt – mühsam mit Muskelkraft präpariert. Man stampfte den Schnee mit den Ski fest, schuftete mit Schneeschaufeln, rutschte die Pisten glatt oder zog bei der Fahrt ins Tal Walzen hinter sich her.

Das Ergebnis hatte wenig gemein mit den Pisten, die wir heute kennen, und forderte den Schneesportlern nicht nur wegen des viel schlechteren Materials einiges mehr ab als heute. Damals gab es auch noch überall Buckelpisten. Diese bildeten sich jeweils in kurzer Zeit von selbst, wenn geübte Skifahrer wiederholt mit engen Schwüngen steile Hänge hinunterkurvten. Heute sind die Buckelpisten praktisch verschwunden. Die Gäste wünschten es so, sagt Walter Tschanz. Jedes Mal, wenn ein Teil einer schwarzen Piste unpräpariert gelassen werde, damit sich dort Buckel bilden könnten, gingen nach kurzer Zeit Reklamationen ein, erklärt der Pisten- und Rettungschef der Bergbahnen Arosa.

Der Umbruch vom beschaulichen Skilaufen in unberührter Natur zum Massensport setzte in den sechziger Jahren ein. Nachdem in den USA und Kanada schon vor dem Zweiten Weltkrieg Raupentraktoren für verschneites Gelände gebaut worden waren, begann der Südtiroler Ernst Prinoth um 1960 mit dem Bau von Schneefahrzeugen zu experimentieren. 1964 brachte er dann die P15 auf den Markt, die erste serienmässig hergestellte Pistenwalze.

Das 1963 gegründete und inzwischen nicht mehr existierende Schweizer Unternehmen Ratrac importierte Pistenraupen aus Übersee und verkaufte sie unter eigenem Namen. Der von der Firma Thiokol in Utah gebaute Ratrac S war die erste Pistenmaschine, die in den Alpen in grosser Stückzahl eingesetzt wurde. Im Dezember 1969 dann stellte der deutsche Hersteller Kässbohrer seinen ersten Pistenbully vor. Das Unternehmen ist heute mit mehr als 50 Prozent Marktanteil weltweit führend.

Der Schnee muss sintern

Bis Ende der 1960er Jahre stellten alle grösseren Schweizer Skigebiete auf die maschinelle Pistenbearbeitung um. Mit deren rasanter Weiterentwicklung ging ein enormes Wachstum des Wintertourismus einher. Seit 2002 werden die Pisten nach wissenschaftlichen Vorgaben bearbeitet. Damals brachte das Lawineninstitut in Davos das Handbuch «Pistenpräparation und Pistenpflege» heraus. In dem Werk wird erklärt, wie wichtig die Sinterung des frisch gefrästen Schnees ist. Denn eine um 17 Uhr bearbeitete Piste ist am folgenden Morgen mehr als doppelt so widerstandsfähig wie eine solche, die erst um 4 Uhr früh präpariert wurde: Das erklärt den Stossverkehr nach Betriebsschluss auf den Schweizer Skipisten.



Es muss im Februar 1974 gewesen sein, vermutlich am Skilift von Tignes nach Somtgant in Savognin, als dem Schreibenden das Glück widerfuhr, mit Doris de Agostini den Bügel teilen zu dürfen. Die vermutlich zwei Köpfe grössere Skikanone aus

dem Tessin bereitete sich damals auf die Ski-WM in St. Moritz vor, wie sich aus dem vertraulichen Gespräch am Skilift ergeben sollte.

An solche oder ähnliche Höhepunkte einer Skikarriere mögen sich manche erinnern, die zu Zeiten von «Alles fährt Ski» unterwegs waren. Es war die Epoche der langen Warteschlangen, entsprechend viel Zeit blieb einem, um sich so zu positionieren, damit am Skilift der gewünschte Kontakt hergestellt werden

konnte. Diese Sozialisation mittels Skilift verdanken wir Jack Ettinger, dem Mitbegründer und langjährigen Leiter der Skischule Davos.

Zwar gilt der Zürcher Ingenieur Ernst Gustav Constam als Erfinder des modernen Skilifts. Doch es war Ettinger, der die Erfindung perfektionierte. Wie historische Bilder zeigen, war Constams patentierter Schlepplift, der am Weihnachtstag 1934 am Bolgenhang in Davos Weltpremiere feierte, noch mit einem J-förmigen Rohr aus Eisen ausgerüstet. Es war dann Ettinger, der als kontaktfreudiger Skilehrer die Notwendigkeit erkannte, aus dem Einer- einen Doppelbügel zu zimmern. Dem geschäftstüchtigen Ingenieur Constam kam die Idee äusserst gelegen, denn sie verdoppelte die Förderleistung seines Skilifts auf einen Schlag.

Wie sich Erwin Fischer, ein Neffe Jack Ettingers, im Gespräch erinnert, wurde der Doppelbügel nicht patentiert. Aber Constam soll Ettinger jeweils 500 Franken überwiesen haben, wenn er wieder einen Auftrag für den Bau eines Skilifts erhalten hatte. Und das waren nicht wenige. Wie einer Studie des Waadtländer Ski-Historikers Luzi Hitz zu entnehmen ist, verkaufte Constam in den fünf Jahren nach der Premiere nicht weniger als 26 Skilifte, neben der Schweiz (15) auch in Frankreich (6), Deutschland (2), Italien, Österreich und Norwegen. Wegen privater Schwierigkeiten wanderte Constam 1940 in die USA aus, wo er weitere 40 Skilifte erstellte. Auf Englisch nannte man Ettingers Doppelbügel «he-and-she-stick», in der Schweiz wurde er mit «Sie + Er»-Lift beworben.

Man stelle sich die eingangs geschilderte Szene mit Doris de Agostini – jüngere Semester dürfen sie mit Lara Gut ersetzen – heutzutage mit einer Gondelbahn oder einem Sechser-Sessellift vor, und sofort erkennt man die Genialität von Ettingers Erfindung. Zwar ist die Zahl der Skilifte in der Schweiz mangels Komfort seit einigen Jahren rückläufig. Doch die Flirt-Komponente des Doppelbügels wird gerade wiederentdeckt. So werden manchenorts «Dating-Skilifte» angeboten, an denen Singles ungeniert Kontakte knüpfen können. Die Fahrt in ungestörter Zweisamkeit dauert wenige Minuten, exakt die Länge, die von Sozialwissenschaftlern fürs Speedflirting empfohlen wird.

Jack Ettinger, der 1992 in Davos 82-jährig starb, war übrigens auch Skirennfahrer, doch seine Karriere endete 1936 abrupt. Als haushohem Favoriten wurde ihm kurzfristig die Teilnahme an den Olympischen Winterspielen in Garmisch-Partenkirchen untersagt – als Skilehrer war er von den Funktionären zum Profi erklärt worden.

Urs Bühler

Vieles, was sich so auf Pisten tummelt, hat vor allem eines im Sinn: die Einkehr. Dabei bildet kein Meditationsraum, sondern die Gaststube das Ziel. Von höchster Bedeutung ist diese beim Nachspiel, Après-Ski genannt. Doch auch tagsüber ist sie ein Hauptschauplatz, wobei es höchstens Vreni Schlager-Schneider bei einem braven Kafi am Pistenrand bewenden lässt.

Beim Zwischenspiel namens Zmittag trifft man auf vergessen geglaubte Relikte wie die Menage samt Maggi und Aromat, und auch sonst deckt sich noch vieles mit Kindheitserinnerungen. Das beginnt mit dem wohligen Gefühl, aus der Eiseskälte in die Wärme zu treten. Bald glühen die Wangen. Es riecht nach Bratfett und Schweiss, das Essen fasst man wie im Militär, und wie dort dient die Einkehr primär der Energiezufuhr: Einschlägige Bergrestaurants sind nach wie vor Horte der Pommes frites, Fleischlappen und Rahmsaucen. Die Speisen werden gerne mit Käse überbacken oder in brauner Sauce ertränkt.

Mancher Wirt, der Bekömmlicheres oder Innovativeres bieten will, gibt das mangels Zuspruch wieder auf. Aber auch die Berge haben eine Klientel entdeckt (oder umgekehrt), die sich gern des Feinschmeckertums rühmt. Traditionsreiche Wintersportorte wie Zermatt oder St. Moritz haben sich, mit der Spitzenhotellerie als Triebfeder, entsprechend gemausert. Sie laden zu Gourmet-Tagen, und Gebiete wie das Oberengadin zählen mehr Gault-Millau-Punkte als jede Schweizer Stadt.

Manchenorts sind die kulinarischen Ansprüche von den Tal- zu den Bergstationen transferiert worden, mitunter zu paradiesischen Flecken wie Findeln ob Zermatt. Meist pendelt sich diese Bergspitzengastronomie zwar bei 12 bis 14 Gault-Millau-Punkten ein, die nicht viel mehr attestieren als solides Handwerk, und bodenständig bleibt der Tenor. Doch keine Berggeiss schleckt's weg: Trüffel, Languste und Steinbutt haben Einzug gehalten in unseren Pistenregionen, und das hat nichts mit Klimaerwärmung zu tun. Wenn aber der Berg ruft, sticht die Traumpaarung «Fondue und Schnee» jeden elaborierten Fünfgänger aus.