



FESTSCHRIFT
50 JAHRE SAW

1967 – 2017
SKILIFT / SPORTBAHNEN AXALP WINDEGG AG

Inhaltsverzeichnis

1.	Grusswort des Gemeinderatspräsidenten Peter Zumbrunn	3
2.	Wir feiern und gratulieren: Einleitung des Autorenteams	5
3.	1879: Seit über 100 Jahren Wintersport und Tourismus auf der Axalp	7
4.	1904, 1935 und 2001: Vom frühen Wintertourismus bis zum Weltcupfinal – die beiden Skiclubs als Vorbereiter.....	9
5.	1957 und 1961/62: Hotelbesitzer Bieri und Rubin als Skiliftpioniere	10 - 11
6.	1967/68/69: Gründung der SAW und Inbetriebnahme der beiden längsten Lifte (Windegg und Dotzweg)	13
7.	Pistenbearbeitung: zuerst ohne, dann mit Pistenfahrzeugen	14 - 15
8.	Geländekorrekturen und Pistenräumungen im Einklang mit Natur- und Wildschutz	17
9.	Schneesichere Axalp – Optimismus trotz schwierigen Bedingungen	18 - 19
10.	Beschneigung als Sicherungsmassnahme	20
11.	Attraktive Axalp: Ausbau des Angebots trotz anspruchsvoller Finanzierung	21 - 23
12.	Das «Axiland» bereichert das Angebot – die Ski- und Schneesportschule Axalp	24
13.	Der heutige Betrieb	25
14.	Projekte und Erneuerungen bei der SAW – Visionen gestern und heute – Dank und Glückwunsch!	26 - 27
15.	Übersichtskarte: Das heutige Wintersportangebot (Übersichtsplan)	28
16.	Übersichtskarte: Das Wintersportangebot seit den Anfängen (Übersichtsplan)	29
17.	Anhang: Daten, Namen und Fakten	30 - 31

1. Grusswort



Peter Zumbrunn
Gemeinderatspräsident Brienz

Liebe Wintersportfreunde Liebe Axalper

Als in den Jahren 1904 der Skiclub Brienz und 1935 der Skiclub Axalp gegründet wurden, war dies der eigentliche Anfang unseres schönen Skigebiets. Die Begeisterung des Wintersports war geboren.

Der wirtschaftliche Aufschwung in den Nachkriegsjahren verhalf den Bergregionen, sich im Tourismus weiterzuentwickeln. Dank der wachsenden Mobilität und der neu erhaltenen Kaufkraft sowie mit den ersten Fernsehaufzeichnungen von Skirennen war der Schneesport in aller Munde.

Im Winter 1957 wurde der erste Skilift vom Widerberg zum Hotel Bellevue gebaut. Damit hatte der Fortschritt im Schneesport eine weitere Hürde genommen. Die Zeit, den Hang zu erklimmen, wurde gegenüber der Abfahrt in ein anderes Verhältnis gerückt. Frau und Mann konnten auf einmal mehrmals täglich die Talabfahrt geniessen. Aber wie schon bei der Gründung der Skiclubs brauchte es immer wieder Visionäre, die diese Schritte wagten.

Als im Jahr 1967 die Sportbahnen Axalp Windegg AG gegründet wurde, entwickelte sich das Skifahren zum Volkssport. In der ganzen Alpenregion entstanden neue Skigebietsgebiete.

Das Unternehmen hatte von Anfang an immer grosse Herausforderungen zu bewältigen, damit der Betrieb aufrechterhalten bleiben konnte. Um mit den Mitbewerbern mithalten zu können, brauchte es immer wieder Anpassungen und Erneuerungen. Die Solidarität der Landeigentümer, der Liegenschaftsbesitzer sowie der öffentlichen Hand war unserer Axalp immer wohlgesinnt. So konnte unsere SAW zur Entwicklung eines familienfreundlichen Skigebiets beitragen, zu einer Perle im Wintertourismus in unserer Region.

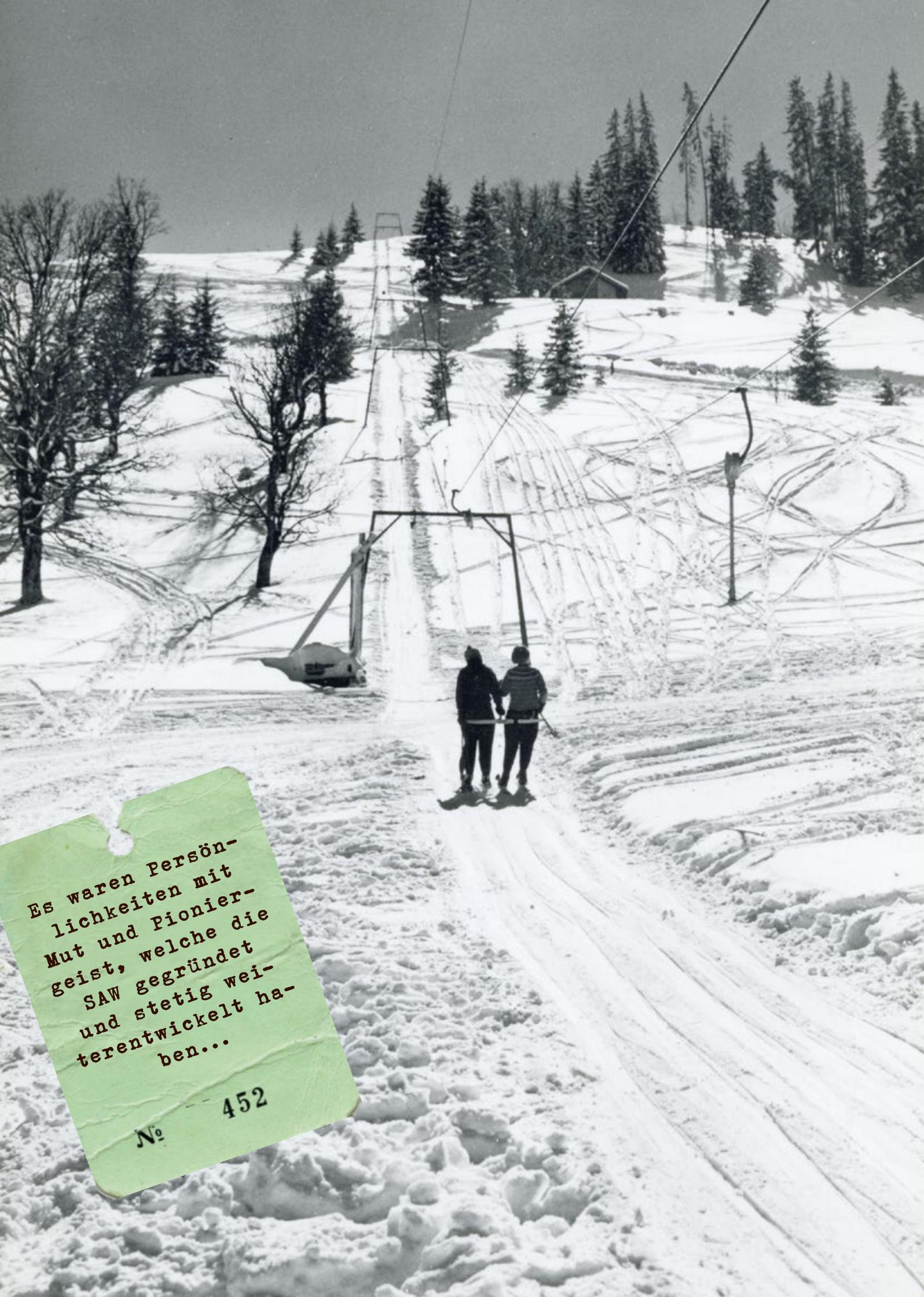
Dank der Nordausrichtung des Skigebietes und dem Schutz gegenüber dem Föhn

haben wir eine grosse Schneesicherheit. Trotzdem braucht es wieder Innovationen und Initianten, damit die Schneesicherheit und das Grundangebot sichergestellt werden können.

Mit der Gründung des Vereins Zukunft Axalp hat es sich gezeigt, dass wir, Freunde der Axalp, gemeinsam mit der öffentlichen Hand, Institutionen, Liegenschaftsbesitzern und Spendern einen weiteren grossen Schritt in die Zukunft erreicht haben. Einer für alle, alle für einen, kommt hier sprichwörtlich zum Tragen.

Ich danke allen, die auf welche Art auch immer zur Unterstützung, zum Aufbau, zur Erhaltung und zur Weiterentwicklung unsere Perle Sportbahnen Axalp Windegg AG beigetragen haben.

**Peter Zumbrunn,
ein begeisterter Axalper Skifahrer**



Es waren Persön-
lichkeiten mit
Mut und Pionier-
geist, welche die
SAW gegründet
und stetig wei-
terentwickelt ha-
ben...

No 452

2. Einleitung des Autorenteams

Ein halbes Jahrhundert Skilift- / Sportbahnen Axalp Windegg AG (SAW) ist ein Grund zum Feiern.

Mit dieser Festschrift soll die bewegte Geschichte unserer SAW farbig aufleben. Das attraktive Skigebiet Axalp hat heute und in Zukunft viel zu bieten. So wird auch das aktuelle und zukünftige Angebot vorgestellt, einzigartig für Erholung Suchende oder für Wintersport Treibende.

Liebe Leserinnen
Liebe Leser

Weit über hundert Jahre Tourismus und Wintersport auf der Axalp bilden den Hintergrund für die Gründung des Jubiläumsbetriebs SAW.

Es geht um Entwicklungen, die bequemere und gleichzeitig auch sportliche Fortbewegung, aber auch um die technischen Errungenschaften der letzten Jahrzehnte. All das möchten wir ebenfalls kurz beleuchten, um einen Einblick in die Geschichte der SAW zu geben, ein Betrieb, der für die touristische Entwicklung der Axalp von grosser Bedeutung ist.

Ein runder Geburtstag ist auch eine Gelegenheit zum Gratulieren.

Hier denken wir an alle Mitarbeitenden der SAW und alle, die in ihrem betrieblichen Umfeld tätig waren und sind. Sie erarbeiten unter anspruchsvollen Bedingungen das Beste für die Gäste und den Betrieb. Ganz besonders gilt unsere Gratulation auch allen, die als Bahnbenützer oder mit ihrer Investition in Aktien- und Ausbauprojekte die Zukunft der SAW gesichert haben und auch in Zukunft sichern helfen.

Wir gratulieren den Persönlichkeiten für ihren Mut und Pioniergeist, welche die SAW gegründet, weiterentwickelt und unterstützt haben, die auch in schwierigen Zeiten Lösungen für das Unternehmen gefunden haben – Verwaltungsräte (Namenlisten im Anhang), Mitarbeitende, Gemeinden, Institutionen, Unternehmen, Alpgenossenschaft, Aktionärinnen und Aktionäre. Immer wieder galt und gilt es, grosse Herausforderungen zu meistern:

Schneearme Winter, die Konkurrenz der grösseren Wintersportgebiete, veränderte Ansprüche im Wintertourismus und vieles mehr.

Beim Verfassen dieser Festschrift durften wir auf vielseitige Hilfe zählen und auf ausgezeichnete Quellen zurückgreifen. Allen, die uns mit Fachwissen, Informationsma-

terial und anderen Hilfestellungen unterstützt haben, danken wir herzlich.

Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, wünschen wir viel Freude bei der Lektüre unserer Festschrift und hoffentlich noch viele unvergessliche Tage auf der Axalp.

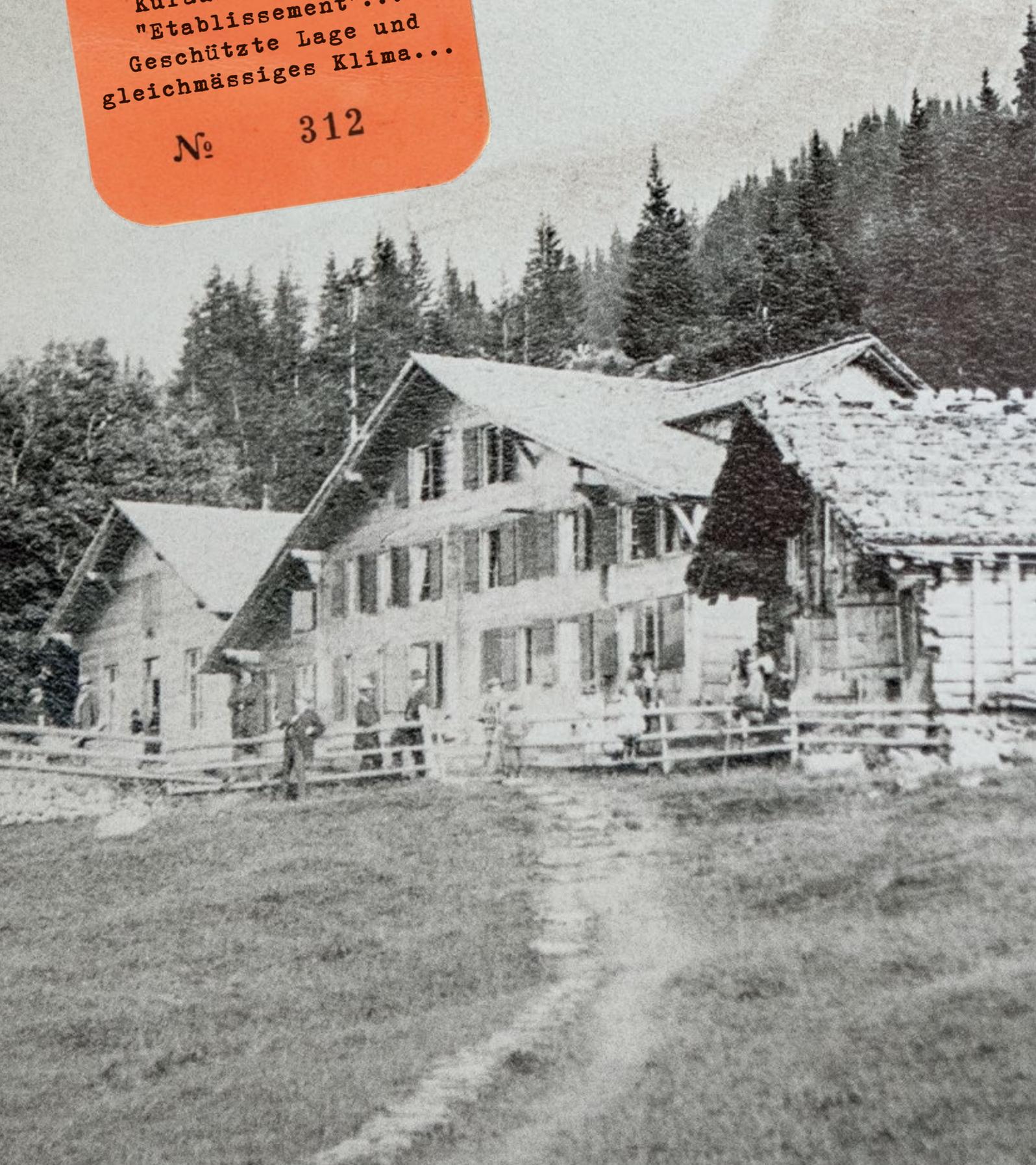
Brienz/Axalp, im Spätherbst 2017

Das Autorenteam
Carol Fuchs, Christian Hulliger,
Heinz Kehrli, Ruedi Perren

Ab 1879:
Zwei Briener
Lehrer als erste
Hoteliere auf der
Axalp...

Mehrwöchige
Kuraufenthalte im
"Etablissement"....
Geschützte Lage und
gleichmässiges Klima....

N^o 312



3. Seit über 100 Jahren Wintersport und Tourismus auf der Axalp

ZWEI AXALP-PIONIERE



Peter Flück-Eggler
Brienzer Lehrer



Johann Michel-Eggler
Brienzer Lehrer

JAHR 1879

Die Gründung der SAW steht im Zusammenhang mit der touristischen und technischen Entwicklung unserer Region. Vor rund 200 Jahren war das Berner Oberland vor allem während der wärmeren Jahreszeit als faszinierende Tourismusdestination entdeckt worden. Kaum irgendwo anders konnten auf so überschaubarem Raum derart unterschiedliche und schöne Ausflugsziele besucht werden. Das trifft insbesondere für die Brienzersee-Region zu, die von der Schifffahrt auf dem türkisblau schimmernden See bis zur atemberaubenden Aussicht auf Berggipfeln alles zu bieten hat.

Bergkurort Axalp ab 1879: Kurhaus Axalp und Hotel Bellevue

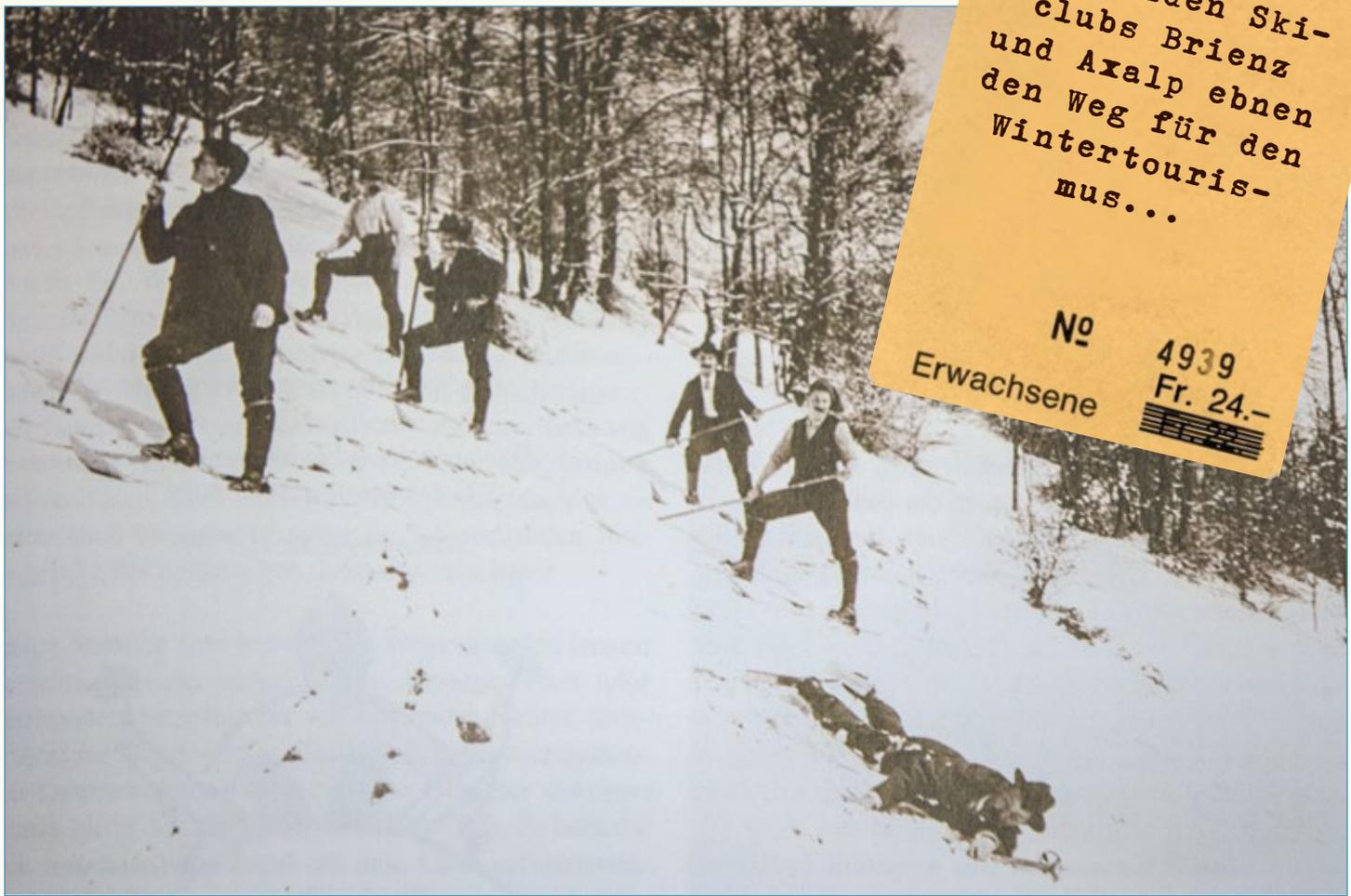
Auf der Südseite des Brienzersees waren es vor allem die Giessbachfälle, welche die meist begüterten und adligen Reisenden anzogen. Das Interesse an der Bergwelt und der urtümlichen Alpsennerei wuchs. So liessen sich früher Touristen meist auf die Axalp hinauftragen, sei es auf Maultieren oder von kräftigen Trägern. Mit Begeisterung berichteten die Axalp-Ausflügler von ihrem Naturerlebnis. Derartiges Interesse bewog die beiden Brienzer Lehrer Peter Flück-Eggler und Johann Michel-Eggler 1879 bei der heutigen Endstation des Postautos ein grosses Haus für Touristen zu eröffnen. Was als «Pension Axalp» begonnen hatte, wuchs bald zum Kurhaus mit Nebengebäuden, Stallungen, Wandelhalle und Kegelbahn. Die Besitzer empfahlen die geschützte Lage ihres Etablissements, das gleichmässige Klima, die gesunde Kost und das vorzügliche Quellwasser. Unter ärztlicher Betreuung verbrachten die meisten Gäste mehrwöchige Kuraufenthalte in der gesunden Höhenluft. Das Kurhaus war ausgebucht und das Geschäft florierte.

Schon bald erkannten zwei weitere innovative Brienzer die interessanten Möglichkeiten, welche das Beherbergen von Kurgäs-

ten eröffneten. Auf einem grosszügigen, fünf Hektar grossen Grundstück bauten Peter Kuster und Johannes von Bergen-Fuchs das Hotel Bellevue an dem Ort, wo heute die beiden gleichnamigen Appartementhäuser mit Restaurant stehen. Auch hier musste wegen Platzmangels und grosser Nachfrage bald baulich erweitert werden. In der Blütezeit wurden Gäste abgewiesen, die weniger als einen Monat Aufenthalt buchen wollten! Die beiden Weltkriege brachten den jähen Einbruch der Berghotellerie. Nie mehr konnte in der Sommersaison der Glanz der Tourismuszeiten erreicht werden, wo die Axalp ein bekannter Bergkurort war. Erst mit dem einsetzenden Wintertourismus erfolgte in den 50er-Jahren des letzten Jahrhunderts eine allmähliche Erholung. ■

Die beiden Ski-
clubs Brienz
und Axalp ebnen
den Weg für den
Wintertouris-
mus...

No 4939
Erwachsene Fr. 24.-



4. Vom frühen Wintertourismus bis zum Weltcupfinal – die beiden Skiclubs als Vorbereiter

Als Wegbereiter für den Wintertourismus dürfen die verwegenen Skifahrer gelten, welche um die vorletzte Jahrhundertwende die Axalp auf ihren einfachen Holzskiern als Wintersportgebiet entdeckten.

JAHRE 1904, 1935 UND 2001

1904, im Gründungsjahr des Schweizerischen Skiverbands, gründeten sieben junge Skipioniere den Ski Club Brienz. Im bald wachsenden Verein genossen alle das Hochsteigen und Abfahren auf der winterlich einsamen Axalp. Die anfängliche Fahrt mit dem Ruderschiff nach Bottenbalm oder zum Giessbach ersparte ihnen oft die kritischen Fragen im Dorf, ob man nichts Gescheiteres zu tun habe. Nach ersten provisorischen Unterkünften in verschiedenen Berghütten konnte der Verein oberhalb des Kurhauses dem Bauern Johann Michel eine Scheune abkaufen, welche in mehreren Etappen zur Schibärghütte ausgebaut worden ist. Sie ist bis heute eine rege besuchte Gruppenunterkunft.

1935 gründeten zwölf junge Brienzler einen zweiten Skiclub, den Skiclub Axalp. Oberhalb des unteren Hotels bauten sie das stattliche Skihaus mit viel Idealismus und in selbstverständlicher Fronarbeit. Mehrfach erneuert und erweitert, bietet das Clubhaus ebenfalls beste Bedingungen für Gruppen und Schulen.

Mit ihren Skihäusern sowie mit ihrem vielseitigen Tätigkeitsprogramm leisten beide Vereine Bedeutendes zur Förderung des Wintersports und zur touristischen Entwicklung auf der Axalp. In enger Zusammenarbeit mit der SAW engagieren sich beide Skiclubs, z.B. als (Mit-)Organisierende von Wintersportanlässen und wichtigen Rennen oder mit ihrer Jugendförderung. Zu den Höhepunkten in der Rennorganisation zählen einige regionale Finalrennen des BOSV, ein Herrenslalom der alpinen Schweizer Skimeisterschaften (1994) und ein Finalrennen des Telemark-Weltcups (2001).

Nicht weniger spektakulär waren die früheren Rennen mit überregionaler Ausstrahlung gegen Mitte des letzten Jahrhunderts, welche zum Teil aus mehreren Disziplinen bestanden oder auf der nördlichen Gipfel- seite des Brienzler Rothorns stattfanden. An

diesem Rothornslalom nahm regelmässig die mehrfache Weltmeisterin und 1954 erste Schweizer Sportlerin des Jahres teil, Ida Schöpfer vom Skiclub Flüfli.

Bis heute sind Wintersport und Tourismus in unserer Region eng verbunden und machen unsere attraktive Gegend über die Landesgrenzen hinaus als lohnendes Reiseziel bekannt. Ohne Skilift und ohne Schneeräumung auf der Zufahrtstrasse war der Wintersport auf der Axalp aber einem kleineren, meist jüngeren und sportlichen Publikum vorbehalten, da ja bereits die rund 1000 Höhenmeter alpwärts zu Fuss oder auf den Skiern zurückgelegt werden mussten. Wer schaffte es wohl, den eingeschlafenen Tourismus auf der Axalp mit einem Wintersportangebot und mit aufwändiger Schneeräumung aus dem Dornröschenschlaf zu wecken? ■

5. Hotelbesitzer Bieri und Rubin als Skiliftpioniere

JAHRE 1957, 1961 UND 1962

Noch bis in die Mitte der Fünfzigerjahre beschränkte sich die Axalper Tourismus-Saison hauptsächlich auf die Monate April bis Oktober. Während des Winters war es recht still, da die Strasse noch nicht durchgehend wintersicher war. Nur die Sportlicheren nahmen den oft beschwerlichen Weg zu Fuss auf sich, allen voran die Mitglieder der beiden Skiclubs Brienz und Axalp sowie die Vorunterrichtskurse, die Vorgängerorganisation von Jugend und Sport.

Mit der Elektrifizierung, welche um 1950 die Axalp erreichte und mit der durchgehenden Schneeräumung bis zum Hotel Bellevue, die dessen Hotelier Peter Bieri durchführte, waren die Voraussetzungen für einen Entwicklungssprung geschaffen. Der initiative Hotelier erhielt auch die Konzession für Personentransporte, welche zuerst der Meiringer Transportunternehmer Adolf Michel für ihn ausführte und später der Ringgenberger Eschmann. 1964 erwarb der Brienzener Ernst Flück mit seinem Transportunternehmen die Konzession, welche bis heute durch seine Nachkom-

men mit dem Postautobetrieb auf die Axalp genutzt wird.

Bieri gründete zusammen mit dem Meiringer Adolf Michel, welcher anfänglich für die Strassenöffnung und die Personentransporte zuständig war, sowie mit dem Brienzener Peter Stähli und Heinz Zumbrunn aus Unterbach im Jahr 1957 die Bieri & Co. Skilift Axalp AG. Vom Lengenboden über die Axalpstrasse über den Steilhang hinauf bis zum Hotel Bellevue führte der erste Bügelschlepplift, der «Bieri-Lift» oder «Widerberg-Lengenboden-Lift».

Von Beginn an war Ernst Walthard, Vater des heutigen Betriebsleiters Ueli Walthard, als Mitarbeiter die gute Seele am Lift, bügelte an, half bei Schwierigkeiten und löste zusammen mit Hans Bieri, dem Bruder des Hoteliers, die öfters auftretenden technischen Probleme. Hohe Ansprüche ans Können der Mitarbeitenden und an die Geduld der Skifahrenden stellte ein Zugseil, das oft aus den Rollen sprang. Auch Bügel, die sich verklemmten oder sogar ein ge-



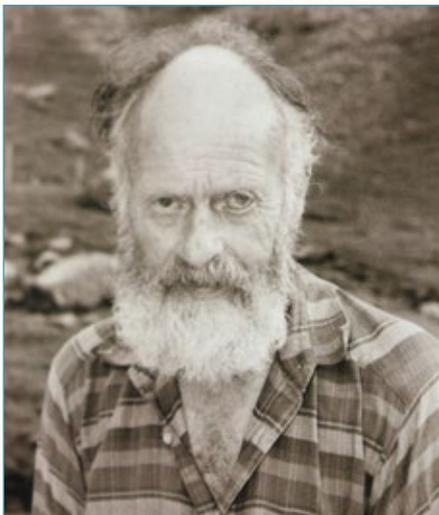
Hotel Bellevue mit Abbügelplatz des Widerberg-Lifts (rechts neben grosser Tanne). Weniger geübte Skifahrer traversierten den Platz Richtung einfachere Piste.

Ernst Walthard,
die gute Seele am
Lift...

Strassenräumung
mit Trax kostet
Zaunpfosten...

Nº 312

krümmter Mast forderten die Mitarbeiter heraus. Zudem war die Strassenöffnung je nach Witterung sehr mühsam, da Treibschnee und Windverfrachtungen rasch das Werk von Stunden zunichte machten. Mit Bieris Trax schaufelte der Meiringer Walter Haldi den Schnee von der Strasse, jeweils zusammen mit einer mutigen Person, die auf dem Schutzblech stand und den Strassenrand und vor allem die Zaunpfähle im Auge behalten sollte. So oder so kostete diese Schneeräumung ohne Fräse pro Saison jeweils mehrere hundert Zaunpfähle. Mit dem neuen Bügellift war der Grundstein für bequemes Skifahren ohne an-



Ernst Walthard - die gute Seele am Lift

strengendes Aufsteigen und für einen touristischen Entwicklungsschub gelegt.

Schon bald sorgte das Briener Autotransportunternehmen Flück dafür, dass die auswärtigen und einheimischen Gäste auch im Winter in Scharen auf die Axalp fahren konnten. In beiden Hotels und in den Club-Skihäusern stiegen die Über-



Widerberg-Lift oder Bieri-Lift

nachtungszahlen. Mit den neuen Möglichkeiten wuchs auch die Nachfrage, Ferienhäuser zu bauen oder Alphütten neu als Winterhäuschen zu nutzen.

1961 entschied sich Sigmund Rubin, Hotelier des Kurhauses, den Hüttboden-Lift («Rubin-Lift») bauen zu lassen. Im Frühjahr 1963 konnte er erstmals in Betrieb genommen werden. Im Winter 63/64 war das Kurhaus zum ersten Mal geöffnet. Folglich musste auch die Schneeräumung der Strasse bis zur heutigen Endstation des Busbetriebs gewährleistet sein.

Anfänglich begann der neue Lift beim heutigen Chemihüttli und endete ungefähr auf der Höhe des 1968 erbauten SAW-Gebäudes. Weil er die Strasse unterhalb des Skihauses SC Axalp überquerte, musste er

1964 nach oben versetzt werden (Beginn beim Axiland; Ende östlich Schibärghütte). In derselben Zeit gründete Sigmund Rubin zusammen mit dem Reise- und Transportunternehmer Ernst Flück das Betreiberunternehmen «Skilift Hüttboden-Axalp Rubin Flück & Co.». 1965 wurde der Lift verlängert und führte nun bis an den Waldrand. Dieser Lift am Schibärg war bis 2005 in Betrieb. 1978 verkauften S. Rubin und E. Flück den Lift an die SAW. 2006 wurde er durch eine neue Anlage mit einer neuen Linienführung ersetzt. Nun entsprach er der neuen Überbauungsordnung und die Pistenquerung konnte aufgehoben werden.

Dank relativ einfachem Gelände eignet sich der Hüttboden-Lift bis heute bestens für Anfänger und Kinder (vgl. S.29). ■

11.11.1967

Gründungs-
versammlung
der SAW

No 452



6. Gründung der SAW und Inbetriebnahme der beiden längsten Lifte (Windegg und Dotzweg)

JAHRE 1967, 1968, 1969



SAW-Gebäude im Baujahr 1968

Die Gründung der Skilift Axalp Windegg AG steht in enger Verbindung mit dem Projekt, einen längeren Lift von der Axalp auf die Windegg zu bauen. Ein 1966 gebildetes Initiativkomitee im personellen Umfeld des ersten Verwaltungsrats traf entsprechende Vorbereitungen und konnte Aktionäre für seine Idee gewinnen. Schliesslich durfte Peter Flück-Stähli an der Gründungsversammlung vom 11.11.1967 als Tagespräsident im Hotel Kreuz in Brienz 86 Aktionärinnen und Aktionäre begrüßen. In den ersten Verwaltungsrat wurden Walter Anderegg (Präsident), Hans Abplanalp, Willi Ernst, Hans Flück-Michel, Ernst Fuchs-Abplanalp, Max Lustenberger und Heinz Rubi gewählt.

Bereits auf den Jahreswechsel 1967/68 konnte der Windegglift den Betrieb aufnehmen. Für den bis heute längsten Axalper Lift, beim oberen Hotel beginnend und auf der Windegg endend, musste baulich und pistentechnisch in teils steilem und

felsigem Gelände viel aufgewendet werden. Die Konzession zur Betreibung des Schlepplifts hatte Peter Bieri an die SAW abgetreten. Schon in der ersten Saison ergaben sich Probleme mit defekten Seilrollen und Federbrüchen beim neuen Lift. Nach der zweiten Saison musste die Thuner Firma Habegger bereits sämtliche Rollen überholen.

Wohl einmalig für ein kleineres Skigebiet war während den nächsten zwei Jahren die betriebliche Situation: Die drei Schlepplifte gehörten drei verschiedenen Betreiberunternehmen! Dies verlangte Zusammenarbeit, trotz einer gewissen Konkurrenzsituation, Unterstützung bei betrieblichen Notfällen und Vereinbarungen bei der Pistenbearbeitung und Pistennutzung. Erschwerend für die Wintersportler war die Situation, dass für die verschiedenen Lifte auch unterschiedliche Fahrkarten zu lösen waren. Im Sinne eines kleinen Fortschritts und der Vereinfachung des Billett-Wirrwars lesen wir im SAW-Geschäftsbericht 75/76 Folgendes: "Zum ersten Mal gibt es eine gemeinsame Saisonkarte für alle drei Lifte; von den meisten Gästen wird das sehr begrüsst." Die übrigen Karten der



Walter Anderegg,
Erster Verwaltungsrats-
präsident SAW (Amtszeit
1967 - 1991) und begeis-
terter Skifahrer



beiden verbleibenden Firmen SAW und Rubin-Flück unterschieden sich aber noch bis zum Verkaufsjahr des Hüttbodenlifts an die SAW (1978)!

1969 wurde für den Widerbärg-Lengenboden-Lift aufgrund erhöhter Sicherheitsansprüche die Konzession nicht verlängert. Hauptgrund war die Strassenüberquerung des Lifts. So verkaufte im Frühjahr 1969 der Betreiber Peter Bieri nach 12 Betriebsjahren den ersten Axalp-Lift zur Demontage an die SAW. Diese wiederum veräusserte den Lift ohne eigene Verwendung nach Gadmen weiter.

Das jüngste Axalper Skiliftunternehmen hatte nämlich Erweiterungspläne, die neueres Liftmaterial erforderten. Ungefähr auf derselben Höhe, aber weiter ostwärts sollte ein Lift entstehen, der ohne Strassen- oder Pistenüberquerung den Skibetrieb auf der unteren Axalp sichert. Nach einer Aktienkapitalerhöhung wurde deshalb der Dotzweg-/Gussetsboden-Lift erstellt und bereits in der Saison 69/70 in Betrieb genommen. Die mehrheitlich breite Piste auf relativ flachem Wiesengrund lud ein zu weiten Schwüngen und später zum Carven. ■

7. Pistenbearbeitung - zuerst ohne, dann mit Pistenfahrzeugen

Begeistert genossen die Wintergäste ab 1967/68 das mit den beiden neuen Liften Windegg und Dotzweg um ein Vielfaches vergrösserte Pistenangebot, wobei die damalige Pistenqualität immer noch deutlich von der heutigen entfernt war.

1957 BIS HEUTE

Am ersten Lift auf der Axalp, dem von der Hotelbesitzerfamilie Bieri 1957 erbauten Widerbärg-Lift, gab es noch kein Pistenfahrzeug. Die Skifahrerinnen und Skifahrer waren meist geübt im Variantenfahren; Pisten kannten sie kaum.

Nur gute Skifahrerinnen und Skifahrer befuhren damals am Widerbärg-Lift die direkte Variante, nahe der Falllinie und dem Lift, über den steilen Hang unterhalb des Hotels Bellevue. Vorsichtiger wählten die einfachere Variante, mit einer Traversierung des Steilhangs ostwärts und einem grossen Bogen zurück Richtung Anbügelplatz. So entstand, abhängig von der Anzahl Fahrten, eine Art «Zufallspiste», deren Qualität sehr unterschiedlich war. Mit ihren Buckeln und ihrem stellenweise weichen Untergrund unterschied sie sich stark von den heutigen, täglich neu präparierten Pisten mit gleichmässigem Untergrund. Nur bei besonderen Anlässen, beispielsweise einem Skirennen oder für ein Training des Skiclubs oder einer Vorunterrichtsgruppe, stampften die Skifahrenden die Pisten noch selber mit ihren Skiern!

Dieselben Zufallspisten waren auch an den beiden oberen Liften Hüttboden und Windegg noch einige Jahre üblich, wenn nicht das erste und legendäre SAW-Pistenfahrzeug der Marke «Prinoth» Pistenfurchen in den Schnee gepflügt hatte. Das im Vergleich mit den heutigen Fahrzeugen kurze Vehikel hatte oft grosse Mühe mit der Pistenbearbeitung. Es wird berichtet, dass es bei grösserer Schneehöhe eher Furchen und Schneisen grub, als dass es eine Piste zu planieren vermochte. Im schneereichen Winter 69/70 stiess es immer wieder an seine Grenzen, musste fast täglich in Überstunden repariert werden und fiel oft aus. Tagelange Stürme verunmöglichten zusätzlich die Pistenbearbeitung. Das schwerfällige Raupenfahrzeug fiel ausgerechnet am Wochenende der schweizerischen Arbeiterskirennen aus. Da endete die Geduld der Verantwortlichen;



Alter Windegg-Lift

sie entschieden rasch, ein Ersatzfahrzeug zu bestellen. Innerhalb von 3 Tagen lieferte die Zürcher Firma Schleuniger ein Pistenfahrzeug der Marke «Ratrac», das die Kapazität des «Prinoth» ungefähr vervierfachte! Dazu steht im Geschäftsbericht 69/70 der SAW: «Endlich durften wir aufatmen, denn es war eine Freude zu sehen, wie (mit dem Ratrac) in der halben Zeit die doppelte Piste erstellt werden konnte. ... Der Prinoth soll anfangs Saison verkauft werden...».

Begeistert genossen die Wintergäste ab 1967/68 das mit den beiden neuen Liften Windegg und Dotzweg um ein Vielfaches vergrösserte Pistenangebot, wobei die damalige Pistenqualität immer noch deutlich von der heutigen entfernt war. So stellten die damals häufigen Buckelpisten oder



Von der Buckel-
oder "Wellblech"-
zur planierten
Carving-Piste...

Grosse Not mit dem
"Prinoth" - ein
Pistenfahrzeug, das
eher gräbt als
planiert...

Nº 3510



Alter Hüttboden- oder Rubin-Lift (um 1963)

Wellen vor allem in den Traversen höhere Anforderungen ans skifahrerische Können als die heutigen, regelmässig planierten Pisten. «Wellblech» wurden die Traversen unterhalb von Chiemad und Chrutmettli damals genannt.

Heute können die meisten Pisten mit höherem Tempo befahren werden, dank der neuen Generation der Pistenfahrzeuge mit Räumschild und Fräse. Damals erforderten die entstehenden Wellen und Buckel einiges an Fahrkönnen und körperlicher Elastizität. Trotzdem erzielten der damalige Betriebsleiter Gusti Röstli und Franz Zobrist senior damals schon in unzähligen nächtlichen Arbeitsstunden eine erstaunliche Pistenqualität im anspruchsvollen Axalper Gelände, wenigstens auf einzelnen Pisten.

Gute Pistenfahrzeuge sind ein Kernpunkt für die Pistenbearbeitung und letztlich auch ein wesentlicher Qualitäts- und Sicherheitsfaktor. So erstaunt es nicht, dass immer wieder neue, grössere und teurere Fahrzeuge angeschafft wurden, um den wachsenden Ansprüchen der Gäste zu genügen und mit einer besseren Effizienz Betriebsstunden einzusparen. Was mit den Marken «Prinoth» und «Ratrac» begonnen hatte, verlagerte sich ab 1981 zur Marke «Kässbohrer», von der bereits das sechste Fahrzeug bei der SAW im Einsatz steht (vgl. Liste S. 30).

Von den ersten Buckelhängen zu den heutigen, täglich frisch präparierten Pisten führt ein weiter Weg der technischen Entwicklung, einerseits bei den Pistenfahrzeu-

gen und andererseits beim Schneesportmaterial. So wurde Carving, das Fahren auf taillierten Skis und Snowboards mit grosser Kurven-Innenlage und höherem Tempo erst dank den breiten und bestens präparierten Pisten möglich. Viele Pistenabschnitte auf der Axalp laden zu diesem Vergnügen ein, auch weil die hiesigen Abfahrten im Vergleich mit anderen Gebieten selten überfüllt sind.

Für Tiefschneefahrer bieten sich heute Varianten neben den Pisten an. ■



Pistenräumung mit
Bulldozern und
Sprengstoff...
"Grotzen" dür-
fen gefällt werden
- der Schutzwald
nicht...
№ 452



8. Geländekorrekturen und Pistenräumungen im Einklang mit Natur- und Wildschutz

Ausserhalb der Wintersaison wurde seit den Anfängen aufwändig der Untergrund der Pisten verbessert. Vereinzelt entstanden auch neue Pisten. Die jüngsten sind Horbigen, Staldenspicher und Tschingel. Einerseits sollte die Betriebsdauer verlängert, andererseits auch die Sicherheit der Gäste verbessert werden.

JAHRE 1971 BIS HEUTE

Der Axalper Karstgrund mit seinen Steinen und Felsen erforderte vielerorts Geländekorrekturen und Räumungsarbeiten.

Dazu steht im SAW-Geschäftsbericht 1971/72:

«Letzten Herbst starteten wir einen Grossangriff auf die Pisten. Mit Bulldozern, Trax, Kompressoren und Sprengstoff wurde den Steinen, Felsen und Hügeln zu Leibe gerückt...angefangen beim Abbügelplatz Windegg, dann oberhalb des 'Gliwwihubels' ...»

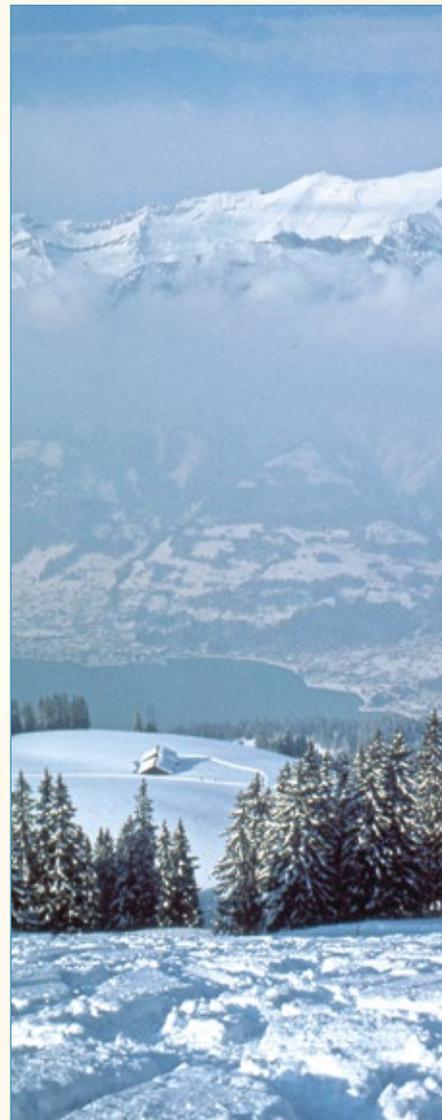
Hilfe erhielt die SAW vom Militär, einer Grenadier-Kompanie. Ein Kompressor wurde gratis von der Zivilschutzorganisation Brienz zur Verfügung gestellt. Verwaltungsratspräsident Walter Anderegg richtet deshalb seinen Dank an die vielen freiwilligen Helfer, neben dem Militär an die JO der Skiclubs, an die Alpgenossenschaft wegen den bewilligten Erdbewegungen, an die beteiligten Unternehmen und an die Gemeinde Brienz.

Zu diesen wichtigen Arbeiten steht im Geschäftsbericht 72/73 weiter:

«An verschiedenen Orten konnten noch einige 'Grotzen' zur Verbesserung der Pisten gefällt werden.»

Gemäss späteren Geschäftsberichten wird nicht nur geräumt, sondern auch Humus verteilt und angesät, beispielsweise 1975 fünfundzwanzig Kubikmeter Humus zwischen Gussetsboden und Schibärg. Bei dieser Gelegenheit wurde auch die Piste von Steinen geräumt, unter Mithilfe der Skiclub-Jugendorganisation.

Im Lauf der Firmengeschichte entwickelten sich die Natur- und Landschaftsschutz-Vorgaben. Wildreviere müssen geschützt bleiben. Geländekorrekturen und Pisteneröffnungen werden auf die Vorgaben abge-



Variantenfahren am Horbigen

stimmt, Wildruhezonen müssen akzeptiert und gekennzeichnet werden.

Die Axalp bietet bei entsprechenden Schneebedingungen wunderbare Voraussetzungen fürs Variantenfahren in mehrheitlich lawinensicherem Gelände. Von allen Variantenfahrenden wird erwartet, dass sie bei ihren Fahrten ausserhalb der Pisten den Natur- und Wildschutz respektieren. ■

9. Schneesichere Axalp - Optimismus trotz schwierigen Bedingungen



Massenhaft Schnee in den Neunzigerjahren

Zu viel oder zu wenig Schnee, Stürme, Regen... und zum Glück auch Sonnenschein!

Kaum ein Geschäftsbericht der SAW lässt das Wetterthema aus und verbindet es nicht mit den Ertragszahlen der vergangenen Wintersaison.

Interessant ist, dass trotz - oder gerade wegen den schwierigen Wetterbedingungen die Axalp meist glimpflich davonkommt oder sogar profitiert, weil aus den umliegenden Gebieten Wintersportlerinnen und Wintersportler anreisen.

Wichtige Faktoren dafür sind die recht grosse Schneesicherheit aufgrund der Sonnenexposition und der Föhn, welcher dank abschirmender Berge kaum Wirkung zeigt.

Ein paar Kostproben aus Protokollen und Geschäftsberichten sollen dies verdeutlichen.

Schneeüberfluss im Winter 1976/77:

«Durch die grossen, respektive ewigen Schneefälle hatte unser Personal grosse Mühe, die Pisten zur verlangten Zeit herzustellen (trotz unzähligen Nachtstunden, welche unser Betriebsleiter Gusti Rösti mit dem Pistenfahrzeug unterwegs war). Aus diesem Grunde haben wir ca. Mitte Saison noch eine zweite Pistenmaschine zugemietet... (auch für die nächste Saison geplant).»

Schneemangel, eher ein Thema der letzten Jahrzehnte, war schon im Geschäftsbericht 70/71 präsent:

«Leider hat uns der Wettergott über Weihnachten und Neujahr im Stich gelassen und hat es erst anfangs Januar schneien lassen und auch da schien der Schnee rationiert zu sein.

Der Windegglift konnte erst am 2.1.71 den Betrieb aufnehmen, nachdem provisorische Pritschen und ganze Fuder Stroh

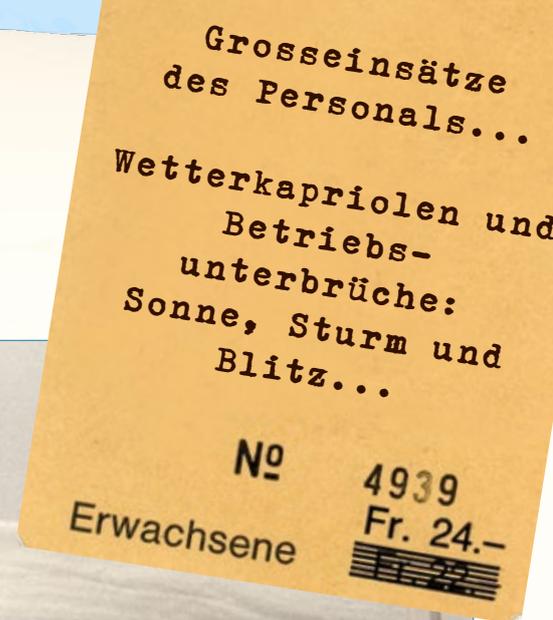
auf dem Trasse verteilt und mit Wasser bespritzt worden waren.»

Die Axalp profitiert von ihrer Schneesicherheit - Auszug aus dem Geschäftsbericht 1971/72:

«Die Axalp, als schneesicher bekannt, erfreute sich einer regen Frequenz, da wegen dem Föhn und dem Schneemangel in den umliegenden Gebieten der Betrieb teilweise eingestellt werden musste... Sogar vereinzelte Skilehrer von Grindelwald kamen mit ihren Schülern auf die Axalp, nebst den Skischulen von Habkern, Beatenberg und dem Hasliberg. Des einen Freud, des andern Leid.»

Sturmwetter und Schneemassen in der Saison 77/78:

«Wegen Sturmwetters musste der Windegglift 21 Tage eingestellt werden (vergangene Saison 4 Tage)...Sturmwetter und grosser Schneefall machten



unserem Personal viel zu schaffen, blieb doch praktisch jedes Wochenende das schöne Wetter aus. Auch über die Festtage, Weihnachten, Neujahr und Ostern, waren unsere Pistenfahrzeuge pausenlos im Einsatz, total 450 Stunden gegenüber 295 Stunden im Vorjahr.»

Ein Vergleich:

1986/87 waren es bereits 817 Pistenfahrzeugstunden gegenüber 616 im Vorjahr. Begründung: Es bestehen mehr und breitere Pisten sowie höhere Ansprüche an Qualität und Sicherheit.

Auf wenig Schnee und schlechtes Wetter folgt gemäss Geschäftsbericht 1985/86 der ersehnte Schnee samt Sonnenschein:

«Ein Saisonstart mit wenig Schnee und schlechtem Wetter wird bald zur Selbstverständlichkeit und in der zweiten Januarhälfte hatten wir Sturmwetter, so dass

ein normaler Betrieb erst anfangs Februar möglich wurde. Dafür war während den Sportferien sehr schönes Wetter mit guten Pistenverhältnissen.»

Auch ausserhalb der Wintersaison kann das Wetter Probleme bereiten. Im Sommer 1976 mussten «starke Blitzschäden an mehreren Orten an den Liften» repariert werden.

Zufriedenheit trotz schwieriger Wetterbedingungen ist immer wieder kennzeichnend für die besondere Schneesicherheit der Axalp, für den ausserordentlichen Einsatz aller Mitarbeitenden und für betriebsinternen Optimismus. So konstatieren die Betriebsverantwortlichen nach der Saison 88/89 mit einem gewissen Stolz und zu Recht: «Die ganze Wintersaison war gekennzeichnet durch das Ausbleiben von genügend Schnee. Das erforderte einen grossen Einsatz des Personals. Trotz allem gelang es gute Pisten herzurichten. Gegenüber anderen Skilift-

anlagen im Oberland, welche teilweise wegen Schneemangels ihre Anlagen den ganzen Winter nie in Betrieb nehmen konnten, dürfen wir mit der letzten Saison zufrieden sein.» ■



Schneeräumung und Pistenpräparation in der Anfangszeit

10. Beschneigung als Sicherungsmassnahme

1993, 2010 BIS HEUTE

Schneearme Winter, erstmals im Geschäftsbericht 1970/71 erwähnt, wurden in den letzten Jahrzehnten häufiger und sind im Zusammenhang mit dem Klimawandel eine Tatsache. Noch im Geschäftsbericht 88/89 durfte der Verwaltungsrat stolz festhalten, dass die Saison insgesamt erfreulich gut war, trotz des wenigen Schnees und dank dem grossen Einsatz des Personals.

Später häuften sich die schneearmen Winter und es wurde schwierig gute Pisten zu präparieren. Aufwändige Schneetransporte sollten wenigstens den Betrieb des kürzesten Bügellifts, des Hüttbodenlifts, sichern. Aber auch das konnte auf die Dauer nicht die Lösung sein.

An der SAW-Generalversammlung 1990 wurde deshalb die Beschneigung diskutiert, im Sinne eines «massvollen Eingriffs in die Natur». Wasserreserven seien vorhanden und könnten im Spätherbst bis Anfang Dezember, wenn die meisten Ferienchalets leer sind, verwendet werden. Weiter unterstützend war der Entscheid des Nationalrats vom 7.6.1990 gegen ein gesetzliches Verbot von Schneekanonen. Deshalb beschlossen die Verantwortlichen auf der Axalp, die Miete oder der Kauf einer Schneekanone in Zusammenarbeit mit der Skischule sei zu planen.

Im Januar 1993 musste wegen Schneemangels der Skibetrieb über längere Zeit eingestellt werden. Als erste Massnahme erfolgten erneut Schneetransporte, hauptsächlich aus dem Teiffental. Auf Anregung des damaligen Skischulleiters Werner Grossmann entstand ein Beschneigungsausschuss. Auf dessen Initiative kam später versuchsweise eine gemietete Beschneigungsanlage zum Zug. Für die Wasserzufuhr stellten die Flugbetriebe Unterbach eine Motorspritze zur Verfügung. Der Wasserbezug war dank der Unterstützung der Wassergenossenschaft unentgeltlich. Anspruchsvoll und nicht immer leicht möglich war die Schneeproduktion, da



Eine der neuen Schneekanonen auf der Wlndegg. Sie beschneit die Piste Stern.

die Temperatur von Wasser und Luft, der Wasserdruck und besondere technische Voraussetzungen genau stimmen müssen. Bis heute ist auf der Axalp, wie in den meisten Schneesportgebieten, die Beschneigung eine Voraussetzung fürs Weiterbestehen. Die ersten Beschneigungsmassnahmen sollten vor allem die Talabfahrt bis zum SAW-Betriebsgebäude sichern. 2004 erfolgten erste Planungsschritte mit dem Ziel, die Hüttboden-Piste möglichst durchgehend zu beschneien. Dieses Vorhaben verzögerte sich aber aus verschiedenen Gründen bis ins Jahr 2010. Entlang der gesamten Piste konnte erstmals ab Wintersaison 2010/11 im Rahmen des Projekts «Beschneigung Axalp Nord» technisch beschneit werden.

Die anfänglich aufwändige Wasserversorgung und Beschneigung wurde nach mehreren, zwischen 2010 und 2014 ausgeführten Bauetappen mit einem grossen Wasserreservoir im Untergrund des 2014 neu erstellten Betriebsgebäudes oberhalb des Dotzweg-/Gussetsbodenlifts gesichert. So war in den letzten Jahren ein Betrieb

an den Kinderskiliften im Axiland und am gesamten Hüttbodenlift auch ohne Naturschnee gewährleistet.

Im Hinblick auf ein breiteres Angebot und um die Attraktivität der Axalp auch in schneearmen Wintern für den Schneesport zu erhalten, stellte der Förderverein Zukunft Axalp im Sommer des Jubiläumjahres ein zukunftssträchtiges Beschneigungskonzept «Beschneigung Axalp Süd» vor (vgl. Übersichtsplan S. 28). Innerhalb kurzer Zeit konnten über eine Million Franken an Mitgliederbeiträgen generiert werden. Dieses erfreuliche Ergebnis beweist das grosse Vertrauen breiter Kreise (Gemeinden, Ferienhaus- und Wohnungsbesitzer, Unternehmen und Gönner) gegenüber dem Betrieb und den Initianten. Damit wird in einer ersten Phase die gesamte Piste Stern und in einer zweiten auch die Piste Chrutmettli, eventuell später sogar die Dotzwegpiste beschneit werden können. Verschiedene Fragen, z.B. im Zusammenhang mit der Wasserversorgung, sind bereits abgeklärt oder können noch geklärt werden.

Die erste Phase mit der Beschneigung der Piste Stern konnte bereits erfolgreich abgeschlossen werden. Weitere Beiträge an den Verein sind zum Teil zugesichert oder immer noch erwünscht, damit mehr als die Minimalvariante verwirklicht werden kann.

Die bisherige Geschichte der SAW hat gezeigt, dass bei allen neuen Projekten realistische Berechnungen und sorgfältige Abklärungen der Initianten sowie der Optimismus und das Vertrauen der Aktionäre und neu auch der Mitglieder des Vereins Zukunft Axalp das Weiterbestehen der SAW und des Schneesportangebotes auf der Axalp ermöglicht haben und hoffentlich noch lange ermöglichen werden. ■

11. Attraktive Axalp: Ausbau des Angebots trotz anspruchsvoller Finanzierung

Finanziell auf
des Messers
Schneide -
Betriebsunterhalt
aber immer aus
eigenen
Mitteln...
№ 312



100 000. Skilift-Fahrt

Das prächtige Wetter der letzten Tage lockte unzählige Skifans auf die Pisten. Die Schüler genossen ihre Sportwoche. Nach nur 45 Betriebstagen gab es beim Skilift Axalp-Windegg bereits Grund zum Feiern. Zwei Buben aus Brienz, Peter Affolter und Alexander Amacher konnten als 100 000. Fahrgäste registriert werden. Betriebsleiter Gustav Röstli überreichte den beiden «Abfahrtsassen» einen Gutschein, gestiftet von der Skilift-Axalp-Windegg AG. (p.e.)

Zitat aus dem Brienzler:

"Das prächtige Wetter der letzten Tage lockte unzählige Skifans auf die Pisten. Die Schüler genossen ihre Sportwoche. Nach nur 45 Betriebstagen gab es beim Skilift Axalp-Windegg bereits Grund zum Feiern. Zwei Buben aus Brienz, Peter Affolter und Alexander Amacher konnten als 100'000. Fahrgäste registriert werden. Betriebsleiter Gustav Röstli überreichte den beiden "Abfahrtsassen" einen Gutschein, gestiftet von der Skilift-Axalp-Windegg AG."

JAHRE 1967 BIS HEUTE



Erste Snowboarder sind ab 1985 auf der Axalp zu sehen.

Neue Lifтанlagen und touristische Angebote bedeuten eine Steigerung der Frequenzen bei gleichzeitig höheren Betriebsausgaben (vgl. Auflistung der Frequenzen im Anhang, S. 31). Die grosse Aufgabe der Betriebsverantwortlichen bestand darin, mit der Zeit Schritt zu halten, das Angebot zu vergrössern, ausgewogen zu kalkulieren und wenn möglich einen gesicherten Geschäftsgang zu garantieren.

Dieser Spagat war nur dank regelmässigen Aktienkapitalerhöhungen und sparsamem Einsatz aller Mittel möglich. Dass aufgrund der ausgesprochen anspruchsvollen Bedingungen Dividendenauszahlungen oder Gratisfahrkarten kaum diskutiert werden mussten, geht aus den Geschäftsberichten und Versammlungsprotokollen deutlich hervor.

Obwohl – oder gerade weil - die Axalp so einmalig schön, vielfältig und in verschiedener Hinsicht attraktiv ist, fand sich bei jedem neuen Projekt immer wieder breite Unterstützung für Investitionsvorhaben. Man konnte ja aus nächster Nähe mitverfol-

gen, was und wie viel aus den gesprochenen Mitteln geschaffen wurde. Mindestens an der alljährlichen Generalversammlung erfuhren es die Aktionärinnen und Aktionäre oder alle Axalpfans beim Wintersport, der in seiner Breite in einem derart überschaubaren Gebiet wohl einzigartig ist. So werden neben den Pisten auch Winterwanderwege, Schneeschuh-Trails, Schlittel-pisten und eine Langlaufloipe unterhalten. Verschiedene Anlässe und Aktionen wie Fackelabfahrten, BBO-Familienrennen, Schlittelrennen, Eröffnungs- und Abschluss-Apéros u.a. runden das reichhaltige Angebot ab (vgl. Übersichtskarte zum aktuellen Angebot, S. 28 oder www.axalp.ch)

Die Axalp deshalb als «touristisches Juwel» zu bezeichnen ist somit richtig. Oft funkelt der Edelstein; manchmal muss er wieder poliert oder sogar geschliffen werden. Dazu trägt neben den vielen Unterstützenden und Gästen der Axalp auch die SAW seit einem halben Jahrhundert einen bedeutenden Teil bei.

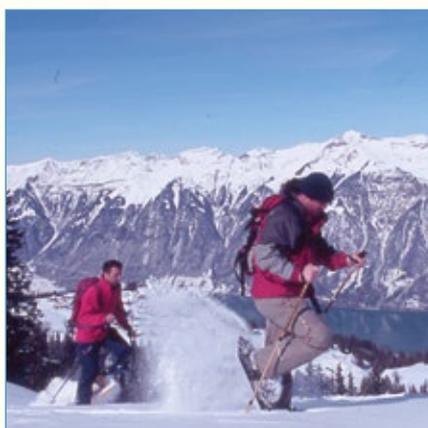
Dass Finanzen und Beförderungsfrequenzen eng miteinander verbunden sind, lässt



Die Axalp als
touristisches
Juwel...

Rekordwinter
und schlechtere
Zeiten...

Nº 452



Schneeschuhtrails, Winterwanderwege, Langlaufloipen und Schlittelwege bereichern das Sportangebot auf der Axalp.

sich aus der Auflistung im Anhang herauslesen. Neben dem Wetter können verschiedenste Faktoren Auswirkungen auf den Geschäftsgang eines Betriebs wie der SAW haben. Im folgenden sollen dies ein paar Beispiele erläutern:

Im Geschäftsbericht 75/76 wird von einem starken Rückgang der Hotelübernachtungen und von dessen negativen Folgen berichtet. Oder das Gegenteil bereits im Folgejahr 1976/77:

«Das Hotel Schweibenalp ist erstmals wieder geöffnet; das bedeutet Mehreinnahmen von über Fr. 5'000.- für die SAW.»

In allen Statistiken sticht der Rekordwinter 81/82 ins Auge: Grosse Schneefälle; die Pistenfahrzeuge sind über 600 Stunden im Einsatz; Rekord-Ertrag: über Fr. 450'000.- und erstmals über eine halbe Million Einzelfahrten. Die Kapazitäten von Belegschaft und Anlagen bewegen sich mehrfach im Grenzbereich. Erst in der nächsten Rekordsaison 86/87 wird erstmals mit dem Betriebsertrag die 500'000-Franken-Marke geknackt.

Auf den ertragsmässig hervorragenden Winter 81/82 folgen 1982 Innovationen: Die Eröffnung einer Nachtskipiste am Hüttbodenlift am 26.12. Am 28.12.1982 wird diese stolz der Presse vorgestellt. In Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverein

Axalp entsteht ein Schlittelweg am Hüttbodenlift, der ebenfalls mit Scheinwerfern beleuchtet wird.

Die absoluten Spitzenresultate wurden bis heute im Winter 2002/03 und in der Folgesaison 2003/04 mit deutlich über 500'000 Fahrten erzielt (vgl. Zahlen im Anhang, S. 31) Diese hohen Frequenzen konnten dank neuen betrieblichen Voraussetzungen (Pistenfahrzeuge, Personal u.a.) besser verkraftet werden als anfangs Achzigerjahre.

Dass es für die SAW oft auch finanzielle Hürden zu bewältigen gab, ist nachvollziehbar. Der schneearme Winter 2006/07 war beispielsweise mit knapp 240'000 Fahrten nur ungefähr halb so ertragreich wie der damalige Durchschnitt. Absoluter Tiefpunkt war der ebenfalls schneearme Winter 1989/90 mit Sturm Vivian und nur 9'179 Einzelfahrten. Das sind knapp 2% des Rekordwinters 2003/04! All das musste der Betrieb verkraften.

Auf Messers Schneide stand die Zukunft der SAW um den Jahreswechsel 1992/93, wo aufgrund des ab 1.7.92 neu gültigen Aktienrechts eine Überschuldung der SAW festgestellt worden war. Die Revisionsstelle verlangte ein neues Finanzkonzept und setzte eine Frist bis Ende Jahr fest. An der ausserordentlichen General-

versammlung vom 29.12.1992 sollte als Notmassnahme eine Herabsetzung des Nennwerts aller Aktien auf Null und eine Wiedererhöhung auf den ursprünglichen Wert beschlossen werden. Da die geforderte Mehrheit für diesen Schritt nicht erreicht wurde, erhielt der Verwaltungsrat den Auftrag, bis am 20.3.1993 einen neuen Sanierungsvorschlag auszuarbeiten und somit den Konkurs abzuwenden. An der zweiten ausserordentlichen GV vom 20.3. wurde zur grossen Erleichterung aller ein neuer Vorschlag mit ähnlichem Finanzierungsrahmen angenommen. Der Verwaltungsrat musste zur Begleichung ausstehender Rechnungen eine Solidarbürgschaft unterzeichnen. Die Rettung der SAW war in letzter Minute gelungen.

Der durchschnittliche Geschäftsgang erlaubte nie grosse Investitionen ohne vorherige Aktienkapitalerhöhung. Eingangs dieses Kapitels wurde der grosse Rückhalt in breiten Kreisen und die damit immer wieder ermöglichte Finanzierung dankend erläutert. Mehrmals konnten somit dank grosszügiger Aktienzeichnungen ohne Aussicht auf Dividende, aber immerhin mit Aussicht auf Fahrkartenvergünstigungen, neue Investitionen getätigt werden. Wichtig zu erwähnen ist, dass die SAW in ihrer gesamten Geschichte den Betriebsunterhalt stets aus selbst erwirtschafteten Mitteln finanzieren konnte. ■

12. Das «Axiland» bereichert das Angebot - der Schweizer Skischule Axalp

JAHR 1989 BIS HEUTE



Seit Jahrzehnten ist die Skischule Axalp sehr beliebt.

Lange Jahre war für Kleinkinder vor allem der Hüttbodenlift geeignet. Die ersten Liftfahrten, meist zwischen den Skiern von Erwachsenen, waren nicht immer ganz unproblematisch, da die kleinen Brettchen unverhofft unter die grossen geraten konnten und Stürze unvermeidlich waren. Auch ungewollte Höhenflüge am Bügel waren für allein fahrende Knirpse möglich, wenn die Rückholfeder zu stark oder die Bügelschnur etwas kurz war.

Dem schuf man ab dem Jahr 1970 mit drei Kinderschlepliften Abhilfe. Werner Grossmann, initiativer Leiter der Ski-/Schneepsportschule Axalp von 1989 - 99 und seine Nachfolger Claudio di Franco und Hugo Fuchs (Leiter 2000 - 2013), unterstützten anfängergerechtes Fahren und bauten

zusammen mit ihren Teams und mit der SAW das beliebte Kinderskigelände «Axiland» auf. Heute wird gerade dieser Teil des Skigebiets bei vielen Ferienfamilien und Einheimischen sehr geschätzt, weil er mit ÖV und Privatauto bestens erreichbar ist. Er bietet zudem ein kinderfreundliches Angebot zum Tummeln, Rutschen und für erste Fahrversuche.

Doch wie sahen die Anfänge der Skischule Axalp aus? Die von Werner und Gerhard Feuz 1968 gegründete Skischule hat sich zu einer wichtigen Institution entwickelt. Von 1962 bis 1967 war beispielsweise die Skischule Basel während zwei Wochen im oberen Hotel einquartiert. Einheimische Skilehrer wurden zur Schulung der Kinder engagiert. Heute bietet die Schweizer Skischule Axalp unter der Leitung von Lukas Blatter Einzel- und Gruppenunterricht an und organisiert Anlässe wie das beliebte wöchentliche Skischulrennen. ■

Kinder tummeln sich im "Axiland"...

Die Schweizer Skischule Axalp und SAW investieren in die Zukunft...

Nº 3510

30 Jahr-Jubiläum



Marianne Fuchs - seit 30 Jahren die gute Seele der Skischule Axalp

Bei Sonne, Regen oder Sturm - und dies seit 30 Jahren - gibt Marianne Fuchs Skischule auf der Axalp. Sie hat die enorme Entwicklung der Sportbahnen hautnah miterlebt. Wir gratulieren herzlich zum Jubiläum und hoffen, Du bleibst uns noch lange erhalten. ■



Kinderfreundlichkeit wird gross geschrieben

13. Der heutige Betrieb

VERWALTUNGSRAT 2017

Präsident

Christian Hulliger-Jaggi
dipl. Baumeister, Brienz

Vizepräsident

Peter Wyler
Unternehmer, Brienz

Finanzen

Trine Altermann
dipl. Treuhandexperten, Brienz

Sonderaufgaben

Kurt Luchs
Bodenlegermeister, Hofstetten

Marketing

Carol Fuchs
Unternehmerin, Brienz

Anlässe

Karin Kernen
Detailhandelsfachfrau, Brienz

BETRIEB 2017



Geschäftsleitung

Ueli Walthard

Personal

13.5 100%-Stellen, die durch 18
Mitarbeiter/innen abgedeckt werden

Planungssicherheit im Skigebiet

Überbauungsordnung ganze Axalp seit
2014 rechtskräftig bewilligt.

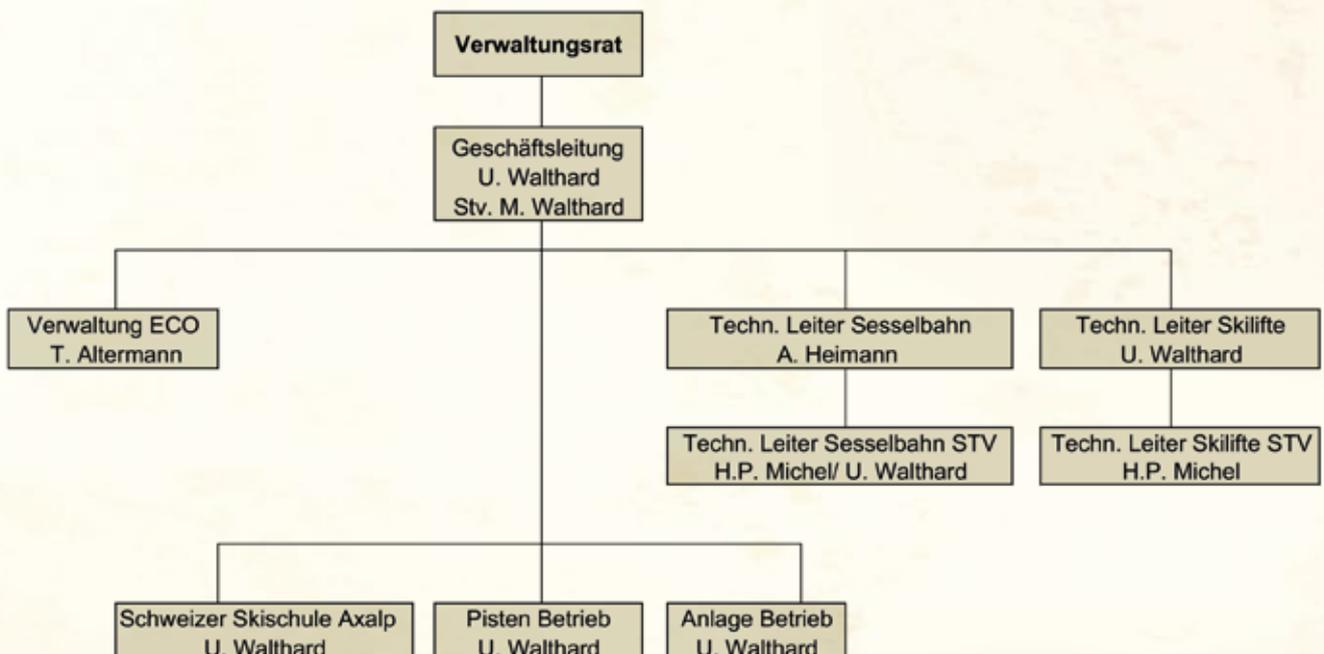
Anlagen der SAW

- 1 Sessellift
- 3 Schleplifte
- 2 Kinderlifte
- 8 Pisten mit 15 km
- 8 km Winterwanderwege
- 3,3 km Schlittelpisten
- Langlaufloipe 2 km Skating und
1,5 km Klassisch
- 8 km Schneeschuh-Trails
- 2 Pistenfahrzeuge (2.5m + 5m breit)
- 6 Schneeerzeuger (Propeller)
- 6 Schneelanzen
- 2.4 km Beschneiungsleitungen
- Wasserreservior mit 2900m³ Inhalt
- 33 Schneeschächte
- Ein Betriebsgebäude und ein Werkhof

Langjährige treue Mitarbeiter

Ueli Walthard, seit 1983
Hanspeter Michel, seit 1985
Ernst Stähli, seit 1988

Organigramm Sportbahnen Axalp Windegg AG



14. Projekte und Erneuerungen bei der SAW – Visionen gestern und heute – Dank und Glückwunsch!

Baulich und betrieblich war die SAW stets gefordert. Pistenbau und Pistenbearbeitung wurden über die Jahrzehnte optimiert (vgl. Kapitel 7 und 8). Die SAW baute, versetzte, verkürzte und verlängerte ihre Lifte in mehreren Etappen, am häufigsten den Hüttbodenlift (Kap. 5, 6, 11, 13 und Übersichtsplan S. 29). Die Beschneidung erforderte ebenfalls grosse Zusatzinvestitionen, von der Wasserversorgung bis zu den technisch ausgereiften Beschneidungsanlagen (Kap. 10 und Übersichtsplan S. 28).

JAHR 2017



Öffentlicher Verkehr seit 1935

In Kapitel 5 wird die Geschichte der ersten Skilifte auf der Axalp vorgestellt. Von den beiden ältesten Skiliften, dem Widerbärg-/Bieri-Lift und dem Hüttboden-/Rubin-Lift besteht nur noch der zweitgenannte nach mehrfacher Versetzung und Erneuerung. Auch die jüngeren Lifte mussten stets revidiert oder erneuert werden, so der 1969 erstellte Gusssetsboden- / Dotzweg-Lift im Jahr 1996 (vgl. S.29).

Kühne Projekte wurden immer wieder diskutiert, sogar eine Verbindung mit der Ski-region Grindelwald durch eine Bahn aufs Faulhorn, damit auch die Axalper Gäste die Eigernordwand sehen könnten. Zubringerlifte oder Luftseilbahnen auf die Axalp mit Start im Aareboden, im Teiffental oder auf der Schweibenalp waren ebenfalls Projektideen, die damals wohl noch weniger am Landschaftsschutz als an den Finanzen gescheitert wären.

Realistischer waren Liftvarianten zur intensiveren Nutzung der Windegg-Pisten. Zum Beispiel debattierte die Generalversammlung 1989 Erweiterungen des Windegglifts, einen Parallellift sowie Varianten von Chuemad und vom Chrutmettli auf die Windegg. Einschränkungen wurden erwähnt, z.B. neben den Finanzen die Tat-

sache, dass der Schutzwald nicht abgeholzt werden darf und dass Pistenquerungen durch den Lift nicht mehr genehmigt werden. Durchgesetzt hat sich schliesslich 1998 mit dem «Tschingellift» die Variante «Parallellift», d.h. ein verkürzter Windegg-Bügelift, parallel zur neu errichteten Sesselbahn Axalp-Windegg.

Die neue Sesselbahn bedeutete einen weiteren Meilenstein in der Entwicklung der SAW. Seit ihrer Inbetriebnahme in der Saison 1998/99 erzielt sie fast die Hälfte der totalen Frequenzen (vgl. S.31).

Beide neuen Anlagen erzielen zusammen eine höhere Förderfrequenz im oberen, schneesicheren Bereich des Skigebiets und ermöglichen die Abfahrt über die meisten Pisten von der Windegg aus. Die beiden anderen Varianten Chuemad und Chrutmettli hätten jeweils nur einen Teil der Pisten berücksichtigt.

Kühne Skilift- und
Bahnprojekte vom
Aareboden bis aufs
Faulhorn...

Keine separate
Piste für Snowboard-
fahrer, aber ein
Freestyle-Park...

No

4939

Fr. 24.-

Erwachsene



Öffentlicher Verkehr 2017

Trends und neue Entwicklungen erfordern neue Ideen. So bewirkte das Auftauchen der ersten Snowboarder in der Mitte der Achtzigerjahre eine Debatte in der Generalversammlungen von 1989 und 1991.

Ein Antrag von Skifahrern für eine separate Snowboard-Piste wurde schliesslich abgelehnt. Eine derartige Lösung galt wohl angesichts des kleinen Skigebiets und der insgesamt unproblematischen Situation als wenig sinnvoll. Bis heute hat sich das rücksichtsvolle Nebeneinander verschiedener Schneesportarten bewährt. Neben den Snowboardern fahren z.B. auch Telemark-Skifahrer andere Kurvenradien und meist mit weniger Tempo als die grösste Gruppe der Skifahrer.

Die Umsetzung der neusten Entwicklungen zeigt sich auch in der Namengebung. So sind die Sportbahnen (ehemals Skilift) Axalp Windegg AG.

Wenn schon keine separate Piste, dann immerhin ein separater Freestyle-Park für Ski oder Snowboard; einen solchen richtete in den Neunzigerjahren eine Gruppe von jungen Freestylern zusammen mit der SAW ein. In geeignetem Gelände werden auch immer wieder Schanzentische gebaut und spektakuläre Filme gedreht.

Stete Bau-, Erweiterungs- und Erneuerungstätigkeiten prägen die 50-jährige Geschichte der SAW. Oft musste rasch gehandelt werden, um mit Reparaturen und Anpassungen Betriebsausfälle zu verhindern. Andere Bauschritte wurden länger geplant, Visionen diskutiert, geprüft und sorgfältig abgewogen. Die Finanzen und strenger werdende Vorschriften gaben den Rahmen. Den Verantwortlichen ist es über die fünf Jahrzehnte der bisherigen Betriebsgeschichte gelungen, die betriebliche Infrastruktur stets auf einem zeitgemässen Niveau zu entwickeln und das Wintersportangebot im kleinen und feinen Skigebiet Axalp attraktiv zu gestalten (vgl. Übersichtsplan zum heutigen Angebot auf S. 28).

Die Unternehmungsverantwortlichen der Betriebsjubiläum SAW, insbesondere der Verwaltungsrat und alle Mitarbeitenden, dürfen von den Anfängen bis heute als unermüdliche Schaffer und Optimisten bezeichnet werden! Dank einer grossen Portion Weitsicht und realistischer Einschätzung der Möglichkeiten und Grenzen sowie unter grosszügiger Mitwirkung eingangs dieser Schrift erwähnter Aktionäre und Investoren wurde die Axalp zur «Perle», wie Gemeinderatspräsident Peter Zumbrunn, Sohn des Bierliftpio-

niers Heinz Zumbrunn, unsere Axalp stolz nennt.

(Kap. 1, S. 3)

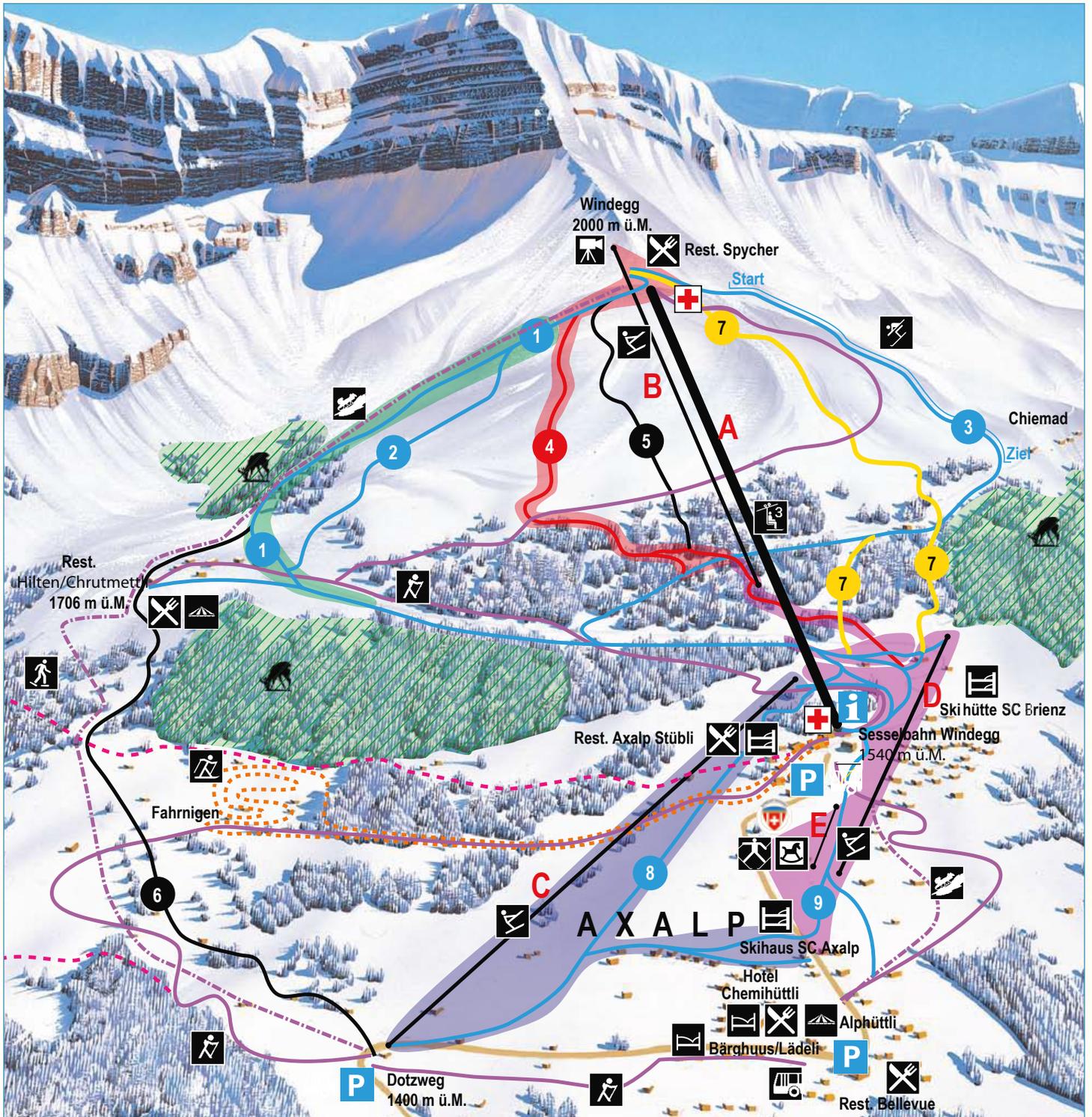
Stellvertretend für alle im Anhang aufgelisteten Verwaltungsräte und Betriebsleiter sowie für all die vielen Mitarbeitenden, welche zur Entwicklung der SAW beigetragen haben, steht hier ein bewegender Moment und ein treffendes Zitat. Es stammt aus der SAW-Generalversammlung von 1991, wo sich drei Gründungsmitglieder nach je 24 verdienstvollen Jahren Amtszeit aus dem Verwaltungsrat verabschiedeten. Einer von ihnen, der abtretende Verwaltungsratspräsident Walter Anderegg, dankte bei seiner letzten Aktionärsversammlung bescheiden und «mit Wehmut» seinen beiden ebenfalls demissionierenden Gründungskollegen Hans Abplanalp und Willi Ernst sowie allen Mitarbeitenden mit den Worten: «Es ist sicher nicht leicht, bei Schneesturm und Kälte immer auf dem Posten zu sein...». Diese Worte passen zuallererst zur harten Arbeit aller, die bei teils garstigen Bedingungen, oft mit blossen Händen Reparaturen ausführen, anbügeln, Pisten kontrollieren – sicheres und einmalig schönes Bewegen auf Pisten, Wegen und Loipen ermöglichen!

Im übertragenen Sinn gelten Walter Andereggs Worte auch für alle in dieser Schrift Gewürdigten: Der Verwaltungsrat, verschiedene Institutionen, Unterstützerguppen bis zu jedem einzelnen Axalpfan haben das Fortbestehen der SAW, bei Sonne und bei Schneesturm, als Gast und als Gönner, gesichert.

Für das nächste halbe Jahrhundert wünschen wir unserer SAW Glück, Sonne, viel Schnee und weiterhin gutes Gedeihen! ■

15. Übersichtskarte:

Das aktuelle und vielfältige Wintersportangebot auf der Axalp



Lift- und Bahnanlagen

- A** Sesselbahn Windegg
- B** Tschingellift
- C** Dotzweglift
- D** Hüttbodenlift
- E** Kinderlifte

Beschneigungsanlagen Axalp

- Bestehend: Hüttboden, Hüttbodenlift bis Talstation Tschingellift
- Etappe Windegg: 2017 Piste Stern
- Etappe Windegg: 2018 Piste Chrutmettli
- Etappe Dotzweg: ab 2019 Hüttboden bis Talstation Dotzweg und Piste Dotzweg

16. Übersichtskarte: Liftbau auf der Axalp von 1957 bis heute



Entwicklung der Bahn- und Liftanlagen

- | | | |
|--------------------------------------|--|---------------------------------------|
| 1 Widerberglift (1957 - 1969) | 4b Rubin-Lift (1964 - 1965) | 6 Tschingellift (1998 - heute) |
| 2 Windegglift (1967 - 1998) | 4c Rubin-Lift* (1965 - 2005) | 7 Kinderlifte (1970 - heute) |
| 3 Dotzweglift (1969 - heute) | 4d Hüttbodenlift (2005 - heute) | |
| 4a Rubin-Lift (1963) | 5 Sesselbahn (1998 - heute) | |

*1978 wurde der Rubin-Lift von S. Rubin und E. Flück an die SAW verkauft. Der Lift heisst seither Hüttbodenlift.

17. Daten, Namen und Fakten aus 50 Jahren Sportbahnen Axalp Windegg AG

VERWALTUNGSRATSPRÄSIDENTEN

1967 - 1991

Anderegg Walter, Brienz

1991 - 1993

Buchli Peter, Brienz

1993 - 2003

Streule Ernst, Hilterfingen

2003 - 2005

Andreoli Andrea, Brienz

2005 - 2009

Egli Hans-Ulrich, Schwanden

2009 -

Hulliger Christian, Brienz

VERWALTUNGSRÄTE

1967 - 1991

Ernst Willi, Brienz-Axalp

1967 - 1991

Abplanalp Hans, Brienzwiler

1967 - 1979

Flück-Michel Hans, Brienz

1967 - 1970

Fuchs-Abplanalp Ernst, Brienz

1967 - ?

Lustenberger Max, Oberwil BL

1967 - 1982

Rubi Heinz, Brienz

1970 - 1991

Michel Kaspar, Brienz

1972 - 1984

Gurtner Niklaus, Goldswil

1982 - 1993

Schmidiger Peter, Interlaken

1982 - 1986

Rösti Josef, Thun

1984 - 1993

Wyler Paul, Brienz

1990 - 1993

Kehrli-Gander Heinz, Brienz

1991 - 1993

Flück-Luchs Peter, Brienz

1991 - 2010

Blatter Arthur, Brienz

1993 - 1996

Mathyer Heinz, Brienz

1993 - 1994

Schild-Nägeli Thomas, Schwanden

1993 - 2003

Amacher-Rubin Kurt, Niederwichtach

1993 - 2002

Grossmann Ulrich, Brienz

1993 - 2006

Rubi Peter, Axalp-Brienz

1994 - 2002

Thomann Fritz, Brienz

1996 - 2002

Flück Martin, Brienz

2002 - 2006

Thomann Martin, Brienz

2002 - 2008

Reber Arthur, Krälligen

2002 - 2003

Andreoli Andrea, Brienz

2003 - 2010

Hertig Daniel, Bönigen

2006 - 2007

Born Jacqueline, Bönigen

2006 - 2016

Zobrist Ernst, Brienz

2008 - 2016

Wellenreiter Rolf, Unterseen

2008 -

Luchs Kurt, Hofstetten

2009 - 2011

Egli Hans-Ulrich, Schwanden

2010 -

Altermann Trine, Brienz

2010 -

Kernen-Fuchs Karin, Brienz

2016 -

Wyler Peter, Brienz

2016 -

Fuchs Carol, Brienz

BETRIEBSLEITER

1967 - 1983

Rösti Gustav, Brienz

1983 - 1984

Von Allmen Karl, Brienz

1984 - 1986

Stingelin Jürg, Niederried

1986 - 1988

Schärer Toni, Kandersteg

1988 - 1993

Zobrist Franz, Brienz

1993 -

Walther Ueli, Brienz

PISTENFAHRZEUGE

1967 - 1972

Prinoth

1971 - 1998

Ratrac

1977 - 1998

Kässbohrer D 170

1987 - 2006

Kässbohrer D 200

1998 - 2010

Kässbohrer PB 300W

2000 - 2016

Kässbohrer PB 160

(für Langlaufloipe, Winterwanderwege und Liftrasse)

2006 - 2010

Kässbohrer PB 300

2010 - 2017

Kässbohrer PB 400 W

2016

Kässbohrer PB 100

(für Langlaufloipe, Winterwanderwege und Liftrasse)

2017

Kässbohrer PB 600

DATEN ZU DEN BAHN- UND LIFTANLAGEN

	Länge in Metern	Höhenunterschied	Höchster Punkt
Dotzweglift	790	175	1594
Hüttbodenlift	700	120	1620
Kinderlift	140	25	1450
Kinderlift	120	20	1500
Pinocchio	90	15	1495
Tschingellift	792	266	1959
Windeggsesselbahn	1099	380	1915

SKIDATA

Ab 1991 wurde das elektronische Kontrollsystem für Fahrkarten eingeführt und laufend erneuert.

ANLAGEN IHRE FREQUENZEN (Anzahl Einzelfahrten)

Saison	Windegg 1967-1998	Gussetsboden/ Dotzweg 1969 - heute	Hüttboden 1963 - heute (ab 1978 SAW)	Sesselbahn 1998 - heute	Tschingel 1998 - heute	Total
1967/68	63'344					63'344
1968/69	97'795					97'795
1969/70	78'724	90'059				168'783
1970/71	94'826	32'905				127'731
1971/72	152'314	59'928				212'242
1972/73	?	?				241'979
1973/74	162'167	116'340				278'501
1974/75	184'427	136'888				321'315
1975/76	201'410	111'542				312'859
1976/77	215'183	128'171				343'354
1977/78	187'052	103'825				290'877
1978/79	222'540	99'493	114'283			436'316
1979/80	226'436	122'872	111'855			461'163
1980/81	209'839	147'706	67'935			425'480
1981/82	248'934	138'594	115'594			502'636
1982/83	192'197	126'853	87'776			406'826
1983/84	232'704	133'706	106'866			473'241
1984/85	199'704	84'478	127'046			411'228
1985/86	215'579	113'614	122'636			451'829
1986/87	229'600	117'832	124'335			471'767
1987/88	167'688	109'421	102'527			379'636
1988/89	233'825	70'527	112'698			417'050
1989/90	4'529	325	4'325			9'179
1990/91	202'590	77'593	109'047			389'590
1991/92	220'596	87'986	116'098			424'680
1992/93	183'149	40'169	96'634			319'902
1993/94	194'360	80'005	98'271			372'636
1994/95	179'215	114'651	115'545			409'411
1995/96	198'409	130'062	130'062			422'532
1996/97	207'403	106'869	120'507			434'779
1997/98	192'018	109'375	135'689			437'082
1998/99		91'821	106'240	190'701	28'832	417'594
1999/00		100'521	113'698	213'707	49'949	477'874
2000/01		74'334	102'200	197'730	64'246	438'510
2001/02		43'443	80'915	201'923	58'443	384'724
2002/03		80'873	103'770	238'490	105'633	528'766
2003/04		102'472	96'209	236'540	105'024	540'245
2004/05		119'235	98'870	215'281	84'381	517'767
2005/06		151'628	0	197'362	83'175	432'165
2006/07		6'473	85'240	127'856	19'910	239'479
2007/08		86'252	97'864	212'122	101'807	498'045
2008/09		103'686	88'437	203'522	84'726	480'371
2009/10		92'370	98'851	179'328	91'217	461'766
2010/11		79'053	97'983	189'246	99'253	465'535
2011/12		102'020	82'819	167'784	99'553	452'176
2012/13		120'136	93'646	188'903	91'458	494'143
2013/14		99'711	101'851	194'301	88'873	484'736
2014/15		84'094	94'229	168'944	61'962	409'229
2015/16		92'653	84'754	149'473	65'229	392'109
2016/17		41'107	97'451	138'792	49'244	326'594

IMPRESSUM

Schriftliche Quellen

Am Acher Paul
Axalp – Geschichte und Poesie, Am Acher-Verlag,
Ringgenberg 2004

Sekretariat / Betriebsarchiv der
Skilift / Sportbahnen Axalp Windegg AG
Betriebsdokumente 1967 - 2017

Autorenkollektiv Michel, Perren, Wälti u.a.
Brienz (Neubearbeitung der Dorfchronik von 1999),
Ausgabe 2011, Gemeinderat und Einwohnergemeinde
Brienz (Hrsg.)

Bildernachweis

Laan Robertus
Fuchs Carol
Kübli Paul
Zobrist Franz
Perren Ruedi
Anderegg Walter & Jörg
Buch: Axalp – Geschichte und Poesie (Am Acher Paul)

Texte und Inhalte

Ruedi Perren, Heinz Kehrl,
Christian Hulliger, Carol Fuchs

Konzept und Design

carol art&design, Carol Fuchs, Brienz

Druck

Thomann Druck AG, Brienz

Brienz, im Dezember 2017