



Fotos: Christoph Schwyzer

Unterengadin: Die Valtellina-Umlaufseilbahn in Sur En (Sent)

Mit Schwung und ohne Motor

Noch bis Ende der 70er-Jahre wurde im Unterengadin mit der Valtellina-Umlaufseilbahn Holz befördert. Ein Exemplar dieser unverwüstlichen, nur durch die Schwerkraft in Gang gehaltenen Seilbahn steht heute in einem Wald bei Sur En. Mario Riatsch, Revierförster der Administraziun forestala Sent, setzt die Bahn zu Demonstrationszwecken hin und wieder in Betrieb.

Von Christoph Schwyzer. Hinter dem Campingplatz von Sur En (rät. für *am Inn*) steht die Talstation der Valtellina-Seilbahn. Sie liegt auf 1124 m ü. M. zwischen hoch aufragenden Fichten und Föhren. Es ist düster und frostig an diesem Oktobermorgen. Noch vor wenigen Tagen herrschten im Unterengadin Rekordtemperaturen von 25 bis 27 Grad. Nun zeigt der Winter unvermittelt sein Können. Feine Flocken fallen aus dem weissen Himmel, weiss auch die Bergflanken in der Ferne. Die Wälder tragen einen Schneeschleier, durch den da und dort zaghaft das Goldgelb der Lärchen schimmert.

Sanft, beinahe liebevoll, wie auf die Schulter eines guten Freundes, tätschelt Mario Riatsch, Revierförster der Administraziun forestala Sent, auf das rostige

Lauftrad der Valtellina-Seilbahn und sagt: «Diese Bahn war ein geniales Transportmittel. Ausser dem Rauch der Bremsklötze und dem Zigarrenrauch des Maschinisten konnte sie völlig CO₂-neutral betrieben werden. Zudem ist sie robust, resistent gegen Regen und Schnee und auch heute noch funktioniert sie tadellos.»

Eine Seilbahn über den Wildbach

Zum Beweis, dass mit dieser Seilbahn tatsächlich einst grosse Mengen Holz transportiert wurden, führt mich Mario Riatsch zur Infotafel hinter der Talstation. Neben einigen Schwarzweiss-Fotos, auf denen bärtige Männer beim Be- und Entladen (siehe Fotos auf Seite 30) zu erkennen sind, ist auch ein Plan des Längenschnitts der ursprünglich im Val d'Assa, auf

dem Gemeindegebiet von Ramosch betriebenen Seilbahn zu sehen. Auf dem Plan von 1935 steigt das Gelände zuerst mässig aber kontinuierlich an, wird dann von einem Bach und einer steilaufragenden, rund 200 m hohen Felswand unterbrochen, um schliesslich nach rund 1200 m Seillänge und einer Höhendifferenz von 330 m bei der Bergstation zu enden. «Für diese Art von Gelände war die Valtellina-Seilbahn eine optimale Lösung», sagt Mario Riatsch.

Aus seinem Rucksack holt er weitere Kopien der umfangreichen Projektunterlagen. Im technischen Bericht «Drahtseilrieseprojekt Val d'Assa» ist zu lesen, warum das Holz in dieser Gegend nur mit einer Seilbahn effizient und kostengünstig abgeführt werden kann: «Die Aufschliessung obig genannter Waldungen

Die Valtellina-Seilbahn

Die Valtellina-Seilbahn ist eine Umlaufseilbahn. Sie besteht aus zwei Tragseilen (Last- und Leertragseil) und einem umlaufenden Zugseil. Ein endloses, verspleisstes Zugseil wird an der Berg- und an der Talstation über eine Umlenkrolle geführt und normalerweise an der Talstation vorgespannt. Die Schwerkraft der angehängten Lasten ermöglicht einen motorlosen Antrieb. Die Lasten hängen parallel zum Tragseil an zwei Laufwagen beziehungsweise Laufkatzen (ein- oder zweirädrig). Wie der Name schon sagt, ist die Seilbahn nach dem italienischen Tal Veltlin benannt. Dort soll sie angeblich zuerst gebaut und in den Hochalpentälern für den Holztransport eingesetzt worden sein. Andere Quellen behaupten jedoch, dass der erste Einsatz der Valtellina-Bahn 1888 im Val Traversagna (Roveredo/GR) stattgefunden haben soll und der Erfinder dieser Bahn Stiliano Togni aus Roveredo sei. Anlässlich der Landesausstellung von 1896 in Genf wurde er für seine Seilbahn mit einer Bronzemedaille ausgezeichnet. *Quellen: Christoph Butz, «Valtellina-Seilbahnen», Diplomarbeit ETH Zürich 1996; Thomas Käthner, «Die Valtellina-Umlaufseilbahn», Bündner Wald, März 1983.*

durch einen Weg, welchen man ohne weiteres vorgezogen hätte, wurde wiederholt probiert. Die Steilheit des Terrains und das horizontal verlaufende hohe Felsband gestatten keine befriedigende Lösung der Aufschliessung durch einen Weg, sofern dieselbe im Rahmen der Wirtschaftlichkeit bleiben soll. Durch den Wildbach Val d'Assa wird das aufzuschliessende Gebiet in zwei Teile geteilt. Der Wildbach hat sich tief eingefressen und zudem ist die Bachsohle ziemlich breit. Die Überbrückung derselben würde eine hohe Brücke von 40 bis 50 m Spannweite erfordern, was sehr kostspielig wäre. Durch das Anschwellen des Wildbaches bei Gewittern und besonders durch Lawinen (die diesjährige Lawine hätte die Brücke ohne Zweifel zerstört) wäre die Brücke stets gefährdet. Um die Waldungen aufzuschliessen, erscheint daher die Anlage einer ständigen Drahtseilriesen das einzig Mögliche und Empfehlenswerte.»

Planungskosten: Fr. 150.–!

1936 wurde die Seilbahn schliesslich gebaut. Die Gesamtkosten beliefen sich auf Fr. 24 000.–, wobei der Posten «Pläne



Die Bergstation: Ein endloses, verspleisstes Zugseil wird an der Berg- und an der Talstation über eine Umlenkrolle geführt. Das Lasttragseil (r.) und das Leertragseil (l.) werden fix an den Endstationen verankert.



Befestigen der Last: Der Baumstamm hängt an Ketten und wird parallel zum Tragseil mittels Klemmrings (Zugseil) am Bügel des Laufrads (Tragseil) befestigt.



Bereit zur Talfahrt: Die Bremse wird gelöst. Sie besteht aus einem spannbaren Zugband, durch welches passgenaue Holzklötze auf die Seilscheibe gepresst werden.



Valtellina-Seilbahn über die Ardezschlucht (ca. 1935): Durch die Hangabtriebskraft bewegt sich die Last auf dem Trageisil zu Tale.



Akkordantengruppe beim Holzabladen. Oft kamen die Arbeiter aus dem Südtirol ins Unterengadin.



Ein Arbeiter wartet bei der Talstation auf das Eintreffen der Last (Giarsun, ca. 1934).



Bild rechts: Nach und nach wurden auch Motorseilwinden eingesetzt. Hier seilt die Akkordantengruppe eine Last mit einer Motorseilwinde aufwärts.



Entladestation einer Valtellina-Seilbahn in Giarsun: Arbeiter schälen Holz. Pro Tag wurden zwischen 80 bis 100 Festmeter Holz ins Tal gesieilt. Für viele Berggemeinden war der Holzverkauf lange Zeit eine wichtige Einnahmequelle.



Die geschälten Baumstämme werden mittels Rampen von Hand auf die Wagen der Rhätischen Bahn RhB geladen (Ardez, ca. 1937).

und Projektaufnahme» Fr. 150.– betrug! Der Bund und der Kanton Graubünden subventionierten das Projekt. Noch bis Ende der 70er-Jahre wurde die Seilbahn im Val d'Assa rege benutzt.

Freude am Experimentieren

Nicht nur der vermehrte, vom Bund geförderte Bau von Forststrassen, sondern auch die fortschreitende Mechanisierung der Holzernte, der Einsatz von modernen Seilkrananlagen, von Gebirgs-harvestern sowie von Helikoptern führten dazu, dass die Valtellina-Seilbahn in Ramosch nicht mehr in Gang gesetzt wurde. Im Laufe der Zeit wurden die Stützen der Seilbahn mehr und mehr mit Gestrüpp umwuchert, sprangen gewisse Drahtseile vom Sattel und verschwanden allmählich unter einer Schicht von Nadeln und Ästen. Dort rosteten sie vor sich hin, bis Mario Riatsch im Jahr 2007 auf die Idee kam, die stillgelegte Seilbahn aus dem Dornröschenschlaf zu wecken, abzubauen und in seinem Revier zu Demonstrationszwecken wieder aufzubauen. «Meine Freude am Experimentieren mit Umlenkrollen und Drahtseilen habe ich wohl von meinen Grossvater geerbt. Er war Forstunternehmer und hatte immer wieder mit Seilbahnen zu tun. Während des Zweiten Weltkriegs betrieb er beispielsweise eine 2 km lange Drahtseilbahn, um Legföhren für den Betrieb von Holzvergaser-Autos ins Tal transportieren zu können. Zahlreiche Teile, die an der Valtellina-Bahn ersetzt werden mussten, fand ich in seinem Geräteschuppen.»

Nachdem die schriftliche Anfrage durch die Gemeinde Ramosch gutgeheissen wurde, stand der Idee von Mario Riatsch, die Seilbahn in seinem Revier als Modell wieder aufzustellen, nichts mehr im Wege. «Die waren froh, dass endlich jemand die Seilbahn abräumte – oder besser gesagt entsorgte», sagt Mario Riatsch. Verpackt in grosse Säcke wurden die Einzelteile mit dem Helikopter vom Val d'Assa nach Sur En transportiert. Die Mitarbeiter des Forstbetriebs schlugen im Wald oberhalb des Campingplatzes eine Schneise und bauten zusammen mit Freiwilligen die Seilbahn in einer auf 320 m reduzierten Länge (Höhendifferenz 45 m) wieder auf.

Gruppen, die Interesse haben die Valtellina-Seilbahn zu besichtigen, können sich mit Mario Riatsch in Verbindung setzen. Zudem befindet sich unmittelbar neben der Talstation eine Seilpark-Anlage (www.seilpark-engadin.ch):

Mario Riatsch, Betriebsleiter Administraziun forestala Sent, 079 413 05 66, afsent@bluewin.ch



Die auf einem Querholz montierte Zugseilführung mit Fangbügel (l.) sorgt dafür, dass das Zugseil auch bei starken Schwingungen immer wieder auf die Rolle zurückgeleitet wird. Die Umlenkrolle bei der Talstation (r.) hat keine Bremsvorrichtung.



Kurz vor dem Ziel: Um das Entladen zu vereinfachen, klemmt am Tragseil (r.) ein kegelförmiges Hindernis, das die Laufräder automatisch zum Entgleisen bringt.



Das vordere Laufrad ist entgleist. Mit dem Zappi wird der Stamm schliesslich von der Entladerampe gerollt, damit die nächste Last ungehindert einfahren kann.